

[Bernhard Baunsgaard.]

vort erhvervslivs stilling, når det skal konkurrere i EF.

Stetter: Vi har fået klar besked på, at forslaget om forhøjelsen af maskinafskrivnings-satserne udskydes. Så langt, så godt. Jeg mener også, det er nødvendigt at få klar besked på, om forslaget om bindende kontrakter trækkes tilbage, eller om man vil søge det gennemført. Vi skylder erhvervs-virksomhederne, at de ved, hvad de har at rette sig efter.

Hans Lund: Som formand for skatte- og afgiftsudvalget vil jeg da gerne have lov til at blande mig lidt i slagsmålet her. Nu beder man finansministeren om at trække begge forslag tilbage. Jeg vil i hvert fald bede finansministeren om at opretholde forslaget om en ændring med hensyn til afskrivning på bindende kontrakt. Det er en ganske urimelig bestemmelse, som vi ikke kan være bekendt at have længere i vores skattelovgivning. Det er et krigsfænomen, som nu må afskaffes, og jeg opfordrer finansministeren til at opretholde forslaget.

Finansministeren (Grünbaum): Vi vender jo tilbage til debatten til sin tid, men jeg vil da gerne sige, at jeg forstod ikke hr. Stetters udtalelse om, at vi må have klarhed, og at finansministeren må udtale sig. Jeg har sagt efter min egen mening ganske klart, at vi opretholder forslaget, og at det er regeringens mening at gennemføre forslaget om ophævelse af adgangen til at nedskrive på bindende kontrakt. Det mener jeg jeg havde sagt, men jeg skal da gerne sige det én gang til. Nu er det altså sagt.

(Kort bemærkning).

Bernhard Baunsgaard: Jeg tror også, at det ligger helt klart, at regeringen vil stoppe forslaget om forhøjelsen af maskinafskrivningen og gennemføre forslaget om afvikling af adgangen til at nedskrive på bindende kontrakt. Men der er her en væsentlig ting. Jeg vil gerne, da jeg glemte det i mit forrige indlæg, takke ministeren for, at han så tydeligt også nu i anden omgang har understreget, at der kun er tale om en udskydelse af det førstnævnte forslag. Jeg må opfatte det

på den måde, at lovforslaget om afskrivning på maskiner fra 30 til 40 pct. genfremsættes i næste samling med gennemførelse for øje.

Finansministeren (Grünbaum): Jeg bliver nødt til at svare på det, for at der ikke skal opstå misforståelser, altså at man godkender det stiltiende. Jeg tør ikke udtale mig om, hvorvidt det lige præcis bliver i næste samling, men det kommer igen. Det er regeringens agt at forbedre afskrivningsreglerne, således som det fremgår af det fremsatte lovforslag, og det er kun en udskydelse, der er tale om.

I øvrigt vil jeg gerne sige, at det forslag, vi nu har til behandling, også giver væsentlige forbedringer på forskningsområdet og på forureningsområdet. Hvis folketinget vedtager det lovforslag, som her er til behandling, betyder det også en hel del gode ting for erhvervslivet, for forskningen og for forureningsbekæmpelsen, og det synes jeg da lige skal med i billedet også.

Hermed sluttede forhandlingen.

Ændringsforslag nr. 2, § 1, således ændret, ændringsforslag nr. 3 og 4 om indsættelse af nye paragraffer, ændringsforslag nr. 5 om en ny affattelse af § 2, § 2 i den ændrede affattelse og ændringsforslag nr. 1 angående titlen
vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. 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 Bornholmstrafikken.

(Lovforslaget (nr. 207) findes i tillæg A. sp. 5771, fremsættelsen i tidenden sp. 3951).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Bertel Pedersen: Ved behandlingen af dette lovforslag vil jeg indledningsvis sige, at Bornholms befolkningsmæssige udvikling i mange år ikke har kunnet følge udviklingen i det øvrige land og nu er stagnerende eller for nedadgående og i større omfang for personer i de produktive aldersklasser. Bornholms geografisk afsides beliggenhed i forhold til afsætningsmarkedet resulterer i højere transportomkostninger, hvilket forstærker en ugunstig udvikling for erhvervslivet og dermed for øen som helhed. Imidlertid er Bornholm ikke blot en ø, men også en landsdel, der som selvstændigt amt må kæmpe for at skabe rimelige vilkår for sine ca. 47.000 indbyggere. Det må være i hele samfundets interesse, at der på Bornholm opnås en udvikling, som svarer til gennemsnittet i det øvrige land.

I 1967 nedsatte regeringen det såkaldte Bornholmsudvalg, der skulle fremkomme med forslag til en løsning af de bornholmske problemer. Dette skete i et digert værk, hvis konklusioner var, at såfremt Bornholm fik et årligt tilskud på 15 mill. kr., ville meromkostningerne være dækket. De største udgifter vedrørende erhvervslivets konkurrenceevne var transport- og elpriser.

Min ærede kollega her i tinget hr. Kofod sagde i et interview i B. T. den 11. november 1968:

„Regeringen må besinde sig på en Bornholmspolitik, så øens ungdom ved, hvad den har at rette sig efter. Skal bornholmerne have et rimeligt mål af chancer for at opnå en levefod på linje med det øvrige land, må der penge til. Måske burde man overveje at stryge transportomkostninger til og fra øen helt.“

Så vidt er der vel ingen der agter at gå, men ved de forhandlinger, der har været ført også med VKR-regeringen, har det gennemgående tema været transport- og elpriser.

Bornholms erhvervsråd har i sine bestræbelser for at få virksomheder placeret på Bornholm flere gange stødt på problemet de høje fragtomkostninger. For at nævne et par eksempler: for nogle måneder siden var en virksomhed, der ville beskæftige 40 damer, ved at placere sig på Bornholm, men sprang fra i sidste øjeblik og valgte Maribo, hvor fragten til København med ugentligt lastbiltog var under en fjerdedel af udgiften

fra Bornholm. Selv har jeg forrige år bistået en bornholmsk trævarevirksomhed med at sikre en stor ordre, der kunne betyde 35 mands beskæftigelse. Her var den bornholmske virksomhed den billigste danske leverandør, men når fragtudgifterne blev indregnet, kunne Bornholm ikke være med.

Et embedsmandsudvalg har undersøgt fragtomkostningerne mellem Bornholm og København i forhold til tilsvarende fragtomkostninger i det øvrige land. Dette udvalg har forbindelse med de bornholmske virksomheder, der beskæftigelsesmæssigt har størst betydning. Efter anmodning har disse virksomheder indsendt materiale udvisende mertransportomkostninger i forhold til andre landsdele. Det fremhæves, at flere af Bornholms store byggeforretninger har en kapacitet, som muliggør en eksport til andre landsdele, og de forudser udvidelser af deres produktion i tilfælde af en transportmæssig ligestilling, ligesom andre virksomheder nu åbner muligheder for at blive konkurrencedygtige ved leveringer uden for Bornholm, hvorved man kan sikre og udvide beskæftigelsen.

Forelagt resultatet af embedsmandsudvalgets undersøgelse, som af regeringens erhvervsudvalg fandtes at indicere betydelig højere transportomkostninger for Bornholm end de øvrige danske landsdele, anmodedes arbejdsgruppen om at udarbejde forslag til trafikmodeller, hvorved en nedbringelse af fragterne kunne foretages. Den herefter foretagne undersøgelse omfattede subsidieordninger, koncession, samarbejde mellem staten og Bornholms Dampskibsselskab af 1866 og endelig statsovertagelse af selskabet.

Såfremt staten skulle medvirke til en subsidieordning, forudsattes, at staten til gengæld fik indseende med selskabets takstfastsættelser. Dette indseende frabad 66-selskabet sig. Der fremkom forslag fra 66-selskabets side om, at støtten skulle ydes direkte til de eksporterende virksomheder i stedet for. Begge disse muligheder er efter min mening uholdbare. Hvis man fra statens side yder hjælp for at ligestille fragtomkostningerne med det øvrige lands, må man arbejde ud fra en basispris og kompensere for merudgifterne. Dette kræver i begge tilfælde indseende med selskabets takstpolitik. Nye investeringer, der kræver forrentning og

[Bertel Pedersen.]

afskrivning, kan udløse nye takstforhøjelser, der vel skal godkendes af monopoltilsynet, men fordelingen mellem persontransport og varetransport bliver i meget høj grad selskabets egen, og da staten skal dække forhøjelsen for varetransporten, er der mulighed for, at denne ikke vil blive sparet.

Da selskabet modsatte sig, at staten skulle have indseende med takstpolitikken, forlod man denne løsning. En anden udvej var, at staten overtog mindst 51 pct. af selskabets aktier, men denne vej var heller ikke fremkommelig.

En tredje løsning ville være at chartre 66-selskabets materiel, men en beregning viste, at det ville blive dyrere for staten end at overtage selskabet. Etablering af en eventuel konkurrerende rute anså man for skadelig for begge parter. Det ville være en samfundsmæssigt dyrere løsning. Man anser, at det ringe trafikunderlag ville umuliggøre en opdeling af passagertransport og fragtrute hver for sig.

Som man ser, har der været undersøgt forskellige muligheder, som hver for sig ikke ville give tilfredsstillende løsninger. Man koncentrerer derefter forhandlingerne om 100 pct.s overtagelse, og siden november 1972 har udvalget arbejdet med dette spørgsmål. De forhandlinger, der blev ført med selskabet, resulterede i det lovforslag, vi behandler i dag, og som jeg gerne vil takke ministeren for offentlige arbejder for. Ved en velvillig behandling her i tinget vil der kunne skabes mulighed for at yde en betydelig hjælp til det bornholmske erhvervsliv, en hjælp, som kan fastholde og udvide beskæftigelsesmulighederne, således at befolkningsafvandringen kan ophøre, og således at det bornholmske samfund i højere grad vil blive selvhjulpent.

Forslaget om statsovertagelse har fået fuld tilslutning fra det bornholmske erhvervsråd, der repræsenterer hovedparten af erhvervslivet på øen. De bornholmske turistorganisationer hilser også forslaget med tilfredshed. I Bornholms amtsråd var der bred enighed om statsovertagelse. Divergenserne kom først ind i sagen, da man skulle drøfte det bornholmske bidrag på 4 mill. kr., der kom ind i den sidste fase af forhandlingerne.

Forslaget omfatter overtagelse af hele den

del af 66-selskabets virksomhed, som har med driften af skibsforbindelser til og fra Bornholm at gøre med alle dertil hørende rettigheder og materiel af en hvilken som helst art til i alt 71.970.000 kr., hvorfra der går gældsforpligtelser på 9.525.000 kr., således at restkøbesummen, der skal udredes til selskabet, andrager 62.445.000 kr.

Jeg skal ikke gå ind på lovforslagets enkelte paragraffer, men vil fremhæve, at jeg finder det min pligt at sige, at det ikke har været nogen let opgave for dampskibsselskabet at drive bornholmsk rederivirksomhed. Selv om selskabets nuværende ledelse har gjort et godt stykke arbejde for at drive selskabet så rationelt som muligt, har man inden for de seneste 5 år måttet have monopoltilsynets tilladelse til at forøge taksterne for lastbiltransport med 65-70 pct., mens DSBs takster på Store Bælt på grund af langt bedre trafikunderlag i samme tidsrum kun er undergået en stigning på ca. 7 pct. Det siger sig selv, at en sådan udvikling tydeligt forringer det bornholmske erhvervslivs konkurrenceforhold år for år.

I det kommende år står Danmark over for milliardinvesteringer til broer og motorveje, som vil gøre samfærdslen i det øvrige land både hurtigere og bedre og billigere. Hvis ikke vi samtidig yder en tilsvarende støtte til transporten til og fra Bornholm, vil vi dermed yderligere forringe erhvervslivets muligheder og forstærke befolkningsafvandringen, hvilket vil medføre forøgede statsudgifter på andre områder, f. eks. til sociale foranstaltninger.

Bornholm ligger som Danmarks yderste forpost derude i Østersøen, og mange, især bornholmere, følger i spænding den forhandling, der foregår her i dag. Vi ved, der forhandles om spareplaner, og at nogle af partierne har draget dette forslag ind heri. Vi beder disse partier om at overveje det endnu en gang.

Med disse bemærkninger skal jeg på mit partis vegne anbefale lovforslaget til velvilig udvalgsbehandling og vedtagelse.

Juul-Madsen: Jeg forstår godt hr. Bertel Pedersens varme forsvar for denne sag. Det er i tråd både med hans bopæl på Bornholm og med hans indstilling til problemet statsovertagelser i al almindelighed. Jeg synes også, at der i hr. Bertel Pedersens tale var

[Juil-Madsen.]

mange gode synspunkter, som jeg gerne vil være med til at drøfte.

Nu forstår jeg, at det ligger sådan, at den højtærede minister for offentlige arbejder med de forbehold, han juridisk skal tage og sikkert også har taget, rent faktisk har købt 66-bådene med virkning fra 1. januar 1973. Det skal så vise sig, om ministeren kan skaffe det tilstrækkelige flertal i folketinget for denne disposition.

Man kan meget vel efter vor opfattelse, når man skal drøfte, hvorledes man kan hjælpe en landsdel, også overveje statsovertagelse af en skibsrute, hvad der jo her er tale om. Det må imidlertid forudsætte nøje overvejelse og kræve, at en række forhold er bekendt. Jeg må derfor med det samme sige om bemærkningerne til lovforslaget, som man måske af mange grunde ikke kunne gøre længere, at de ikke for mig er af en sådan karakter, at jeg finder dem fyldestgørende med hensyn til de oplysninger, jeg søger, og de spørgsmål, jeg ønsker besvaret. Der har været henvist til en rapport, som jeg ikke kender, men af bemærkningerne forstår jeg nærmest, at det udvalg, der har afgivet den foreløbige rapport, endnu ikke har haft tid til at gennemarbejde hele problematikken omkring sejlsadsen mellem Bornholm og de øvrige landsdele, så den del af sagen lyder ikke helt betryggende.

Så siger det ærede medlem hr. Bertel Pedersen noget i retning af, at dette her er den store hjertesag for Bornholm. Det er det måske, men jeg er nu bekendt med, at i hvert fald mange bornholmere sætter et stort spørgsmåltegn ved, hvor lykkeligt det er at få et statsselskab. De er også utilfredse med, når man overhovedet skal gå ind på den tanke, at staten skal købe, at Bornholm så skal betale 4 mill. kr. De siger: enten overtager staten foretagendet, og så koster det ikke os noget, eller også sætter vi et stort spørgsmålstegn ved, om denne ordning er rimelig.

Jeg ser i ministerens fremsættelse, at ministeren tænker sig ydet et årligt beløb på 2

mill. kr. som tilskud til nedbringelse af fragtomkostningerne. Men der savnes i den forbindelse, jeg havde nær sagt enhver form for dokumentation for, hvad det vil betyde i reel nedsættelse.

Det dokument, vi indtil nu har haft i hænde, siger heller ikke noget om, hvad man kan vente af fremtidige udgifter i forbindelse med nybygning, udskiftning af materiel og lignende ting. Derfor tillader jeg mig at sige, at selv om dette lovforslag formentlig har et godt og reelt sigte, er det ikke på nuværende tidspunkt ledsaget af sådanne bemærkninger, at jeg kan føle mig tryk og overbevist om, netop dette forslag er den eneste og bedste læsning med hensyn til at yde støtte til Bornholm.

Dertil kommer, at vi befinder os i en situation, hvor alle partier har fået den opgave både af statsministeren og økonomi- og budgetministeren at finde besparelser. Her kommer så ministeren for offentlige arbejder og beder om en udgift over 3 år på rundt regnet 60 mill. kr. Ja, man kan nævne 60 mill. kr., man kan nævne et andet tal; det kan vel ikke gøres helt nøjagtigt op. Man kender ikke indtægterne, og man kender vel heller ikke behovene for nyanskaffelserne i årene, der kommer. Man ved kun, at der er sådanne behov for nyanskaffelser.

Jeg vil slutte med at sige på det konservative folkepartis vegne, at vi fortsat gerne vil drøfte en støtte til Bornholm som et udsat område, og vi vil også gerne drøfte, hvorledes man kan op hjælpe og støtte det bornholmske erhvervsliv. Men vi kan ikke på nuværende tidspunkt gå med til en bevilning af den størrelse, der her er tale om, og jeg må på det konservative folkepartis vegne meddele ministeren for offentlige arbejder, at vi har den opfattelse, at inden for de næste 2 år har vi i hvert tilfælde ikke råd til en udgift af denne størrelse.

Holmberg: Når vi læser ministerens skriftlige fremsættelse, kan vi alle beklage, at udviklingen er, som det dér er beskrevet. At Bornholms andel af landets samlede befolk-

[Holmberg.]

ning er faldet fra 1950 til 1970, vidste vi vel alle godt, men så melder der sig efter min mening straks spørgsmålet: er lovforslaget her særlig velegnet til at råde bod på den tingenes tilstand? Det er vi mange der betvivler.

Selve formålet med lovforslaget, er, som det hedder, at skabe ligestilling for det bornholmske erhvervsliv og landets øvrige erhvervsvirksomheder, og det er naturligvis en god formålsparagraf. Men hvis lovforslaget nogen sinde når til udvalgsbehandling, bliver der i hvert fald meget, vi må tale med ministeren om, og lad mig her ved første behandling nævne visse ting.

Vi kan læse, at for 1 år siden, i marts 1972, blev der nedsat et arbejdsudvalg, der fik til opgave at foretage en undersøgelse af det bornholmske erhvervslivs fragtproblemer. Der skulle foretages en vurdering af, hvorvidt transportomkostningerne forringede det bornholmske erhvervslivs konkurrence sammenlignet med landets øvrige erhverv. Vi kan også læse, at arbejdsgruppen i maj måned afgav en rapport, hvis konklusion var, at på den relativt korte tid var det ikke muligt at komme med en sådan beregning. Det er altså ikke så ligetil, som nogle måske mener. Men de kom dog til det resultat, at det bornholmske erhvervsliv nok havde større fragttudgifter end det øvrige land.

Selv om rapporten indrømmes at være mangelfuld, må vi se lidt nærmere på den. Der er jo blevet henvist til en rapport, som vi ikke kender, og der er derfor grund til med det samme at spørge ministeren, om han er villig til — det er han sikkert — at fremlægge den rapport i det udvalg, som bliver nedsat.

Jeg vil i øvrigt gå let hen over de forskellige modeller, som har været forhandlet, men bare konstatere det, der blev resultatet, nemlig en statslig overtagelse af 66-selskabet. Jeg går ud fra som en selvfølge, at ministeren i alle faser over for selskabet har sagt, at han repræsenterer en mindretalsregering, og at han altså ikke selv kan bestemme. Når jeg pointerer det over for ministeren, er det, fordi ministeren en gang imellem har glemt det. Der kunne gives mange eksempler på, at vi har været nødt til at ombestemme ministeren, og at det måske også

kan ske denne gang — medmindre naturligvis ministeren hele tiden har haft rygdækning fra SF, for så må jeg indrømme, at det er en lidt anden sag.

66-selskabet er på ingen måde noget fallitbo. Tværtimod er det et meget velstillet selskab, hvilket også tydeligt fremgår af tal-materialet. Det er et velkonsolideret aktieselskab med en gæld på 9,5 mill. kr. Det er vurderet til i alt 58.970.000 kr., og dertil kommer goodwill på 12.700.000 kr., således at staten skal udrede 62.445.000 kr. Set ud fra en aktionærbetragtning er det meget, det indrømmer jeg. Men hjælper det det bornholmske erhvervsliv? Hvis man stiller det spørgsmål, må svaret blive, at hvis det i det hele taget hjælper på problemerne, bliver det i alle tilfælde meget, meget lidt, og på længere sigt er det et spørgsmål, om det overhovedet bliver nogen hjælp.

Både praktisk og principielt er mit parti modstander af, at staten overtager gode private virksomheder. Vi vil ikke udelukke, at det en gang imellem kan være nødvendigt på trafikens område. Hvis en privat virksomhed ikke kan gå og det offentlige forlanger en transport udført, kan det blive nødvendigt enten med statsovertagelse eller tilskud til driften. Her tænker jeg på bl. a. rutebilkørsel i de tyndt befolkede egne. Men det er slet ikke det, det drejer sig om i denne forbindelse, og vi har i øvrigt andre øer, som har de samme problemer som Bornholm. Jeg kan bare nævne Samsø, der har statsforbindelser, men hjælper det Samsø særligt? Man kender også til statsovertagelse af private rutebiler på Bornholm; mon det er blevet billigere heraf? Det er der vist ikke så mange der tror.

Når det anføres i lovforslaget, at der ikke regnes med forøget personaleforbrug, må det betyde, at ministeren ikke håber det. Hvis det skulle ske, at ministerens lovforslag bliver gennemført, kan vi jo tales ved om nogle år; så vil det vise sig, om det holder. Det gør det sikkert ikke.

Der er i øvrigt interessant læsning fra arbejdsgruppen. Der står her, at støtten fortrinsvis bør ydes til transporter fra øen, idet det er konstateret, at selv om der er højere fragtniveau, har det ikke givet sig udslag i højere priser på varer og tjenester på Bornholm — og det er naturligvis godt det samme. Lovforslaget indeholder da også kun

[Holmberg.]

støtte til fragten fra Bornholm og altså kun til den fragtmængde, der besørges 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 indtjeningsvevne 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

[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

[Gudme.]

nogen grund til, at de nu yderligere skal lægge penge på bordet for at blive ligestillet med de øvrige landsdele? Det synes vi ikke.

For det femte: lovforslagets § 6 medfører, at staten kræver koncession for at drive planmæssig trafik med passagerer og gods på Bornholm. Trods alle gode løfter om ærlige hensigter må vi finde, at det er en kedelig bestemmelse i almindelighed, og måske vil det også vise sig, at den i særdeleshed er det og vil blive det for det bornholmske erhvervsliv.

For det sjette: meget tyder på, at ministeren er for optimistisk, når han opererer med tal. Tilsyneladende vil han ikke foretage ny investering i selskabets materiel i de næste 5 år. Det ville 66-selskabet have gjort. Vil det kunne undgås, og var det ikke bedst at have disse tal med i bedømmelsen, når vi skal tage stilling til, hvor mange penge der bindes i dette indkøb uden direkte at komme Bornholm til hjælp? Det er ikke købet af så og så mange skibe eller bygning af nogle nye, der hjælper. Det er nedbringelse af taksterne, det drejer sig om.

Konklusionen for vort vedkommende er derfor klar: vi siger gerne ja til at hjælpe Bornholm og til at gøre det så effektivt og så hurtigt som muligt, men vi siger foreløbig ikke andet til ministeren, end at vi gerne vil bruge dette lovforslags behandling som anledning til at gå videre med arbejdet i trafikudvalget og finde ud af, hvordan hjælpen til Bornholm kan ydes og bør ydes.

Arne Larsen: Socialistisk folkeparti kan efter moden overvejelse og en grundig gennemgang af lovforslaget give det sin fulde støtte. Hermed skulle spændingen så være udløst hos de borgerlige partier om, hvorvidt der er politisk mulighed for at få dette lovforslag gennemført. Det er der.

Med hensyn til lovforslagets hovedindhold er formålet at skabe ligestilling for det bornholmske erhvervsliv med landets øvrige erhverv. Foretagne undersøgelser har godtgjort, at de bornholmske erhverv har større transportudgifter end erhvervene i størstedelen af det øvrige Danmark. Derfor er det vel naturligt at komme ind på tanken om at yde støtte til Bornholm til nedbringelse af fragtomkostninger ved transporter fra øen.

Hr. Holmberg var inde på spørgsmålet om, hvorfor man ikke skulle yde tilskud for transport til øen. Det er vel i og for sig så ligetil. Bornholm har en afsides beliggenhed, og de, der handler med Bornholm, bor som regel i den øvrige del af landet og handler med den øvrige del af landet. I det øjeblik de skal sende varer til Bornholm, indgår fragtomkostningerne hertil i fragtomkostningerne til det øvrige land. Derved har disse erhvervsvirksomheder mulighed for at udjævne transportomkostningerne, derfor bliver havregryn ikke dyrere på Bornholm end i det øvrige land, eller sæbe eller øl, eller hvad man nu ellers vil tage. Det er ganske naturligt. Derfor er der ikke noget behov for at støtte transport til øen.

Det har været overvejet, hvorledes staten kunne yde støtte på en sådan måde, at det bedst sikredes, at statsstøtten kom det bornholmske erhvervsliv til gode. Resultatet af overvejelserne er altså blevet, at man foreslår, at der under ministeriet for offentlige arbejder oprettes en statsvirksomhed, en såkaldt § 2-virksomhed, og at staten til denne virksomhed af 66-selskabet erhverver de skibe, anlæg, driftsmateriel o.s.v., der af selskabet har været anvendt til besejling af Bornholm. Der kan selvfølgelig diskuteres andre muligheder, men jeg synes ministeren på udmærket måde i sine bemærkninger til lovforslaget argumenterer for, hvorfor netop en statsovertagelse af 66-selskabet vil være det, som bedst tilgodeser erhvervslivet og befolkningen på Bornholm.

Udgiften til erhvervelsen af 66-selskabet vil andrage ca. 62 mill. kr., og det er vel i og for sig ikke afskrækkende, idet der, efter hvad jeg har forstået, er blevet foretaget en meget seriøs og uvildig vurdering af selskabets værdier, skibene, fast ejendom, terminalanlæg, og hvad man nu ellers har. Købesummen må derfor anses for at være ganske rimelig. Dertil kommer så, at det bornholmske amtsråd har vedtaget at yde et tilskud til erhvervelsen af selskabet på 4 mill. kr. Det synes jeg er ganske udmærket. Det er klogt. Herved viser også den bornholmske befolkning, at den virkelig ønsker, at der skal ske ændringer på disse områder, og at den gerne vil bidrage til en løsning af problemet. Det synes jeg man skal hilse med glæde og tilfredshed.

For at sikre, at statsvirksomhedens ind-

[Arne Larsen.]

tjeningsvevne ikke svækkes ved en fri besejling i de trafikalt set gunstige perioder — altså sommertiden — foreslås det, at ministeren for offentlige arbejder efter indhentet udtalelse fra Bornholms amtsråd skal meddele tilladelse til at udføre rutesejlad med passagerer, post eller gods, såvel med danske som fremmede skibe, mellem det øvrige Danmark og Bornholm. Det synes jeg også er ganske udmærket, for det er klart, at i det øjeblik staten skal gå ind i en sejlad på Bornholm, må det sikres, at den ikke udsættes for ubillig konkurrence.

Jeg vil sige, at ud over at tage i betragtning erhvervslivets situation på Bornholm, er der for mig ingen tvivl om, at i det øjeblik vi virkelig får nedsat transportomkostningerne fra Bornholm til det øvrige Danmark, vil der ske en opblomstring af erhvervslivet på Bornholm. Problemet er jo at forhindre, at ungdommen rejser bort fra øen. Man må sikre, at de unge bliver derovre, bliver beskæftiget og er med til at højne velstanden på Bornholm. De undersøgelser, der har været foretaget, viser, at der er lige så stor en arbejdsløshed på Bornholm som f. eks. i Nordjylland; den ligger langt over landsgennemsnittet, og indtjeningsmulighederne er mindre på Bornholm end i mange andre egne af landet. Derfor må vi være interesseret i på en eller anden måde at opbølge det bornholmske erhvervsliv og give den bornholmske befolkning nogenlunde rimelige indtjeningsmuligheder. Det synes jeg er et godt argument for netop at støtte dette lovforslag.

Dertil kommer en anden ting, der måske ikke er lagt så stor vægt på i ministerens bemærkninger til lovforslaget. Det er den del af erhvervslivet derovre, som hedder turisterhvervet. Vi ved, at mange mennesker på Bornholm lever eller prøver at leve af turisterhvervet, men at bl. a. rejseomkostningerne til Bornholm er af en sådan størrelse, at det ligefrem forhindrer mange mennesker i at rejse til Bornholm og nyde den bornholmske natur, fordi det kan være billigere at rejse til Mallorca end til Bornholm. Det er jo urimeligt, når vi har sådan en skøn ø, at vi ikke udnytter de muligheder langt, langt bedre. Derved kunne vi indtjene en masse penge i udenlandsk valuta. Jeg ved ikke, om dette argument spiller

nogen rolle for de borgerlige partier. Jeg synes, at især turisterhvervet kunne nyde godt af at få en langt bedre service og et bedre transportapparat end det, vi har i dag.

Man siger, at det er nogle meget dygtige fyre, der sidder i spidsen for 66-selskabet, og det er det sikkert også. Men de har vel den indstilling, at det er profit, det drejer sig om; foretagendet skal give kasse, det skal give overskud. Dér har vi jo en anden indstilling, når det er et statsforetagende. Ud fra en profitbetragtning er man sikkert dygtig. Men ud fra andre betragtninger tror jeg alligevel ikke, det gavner befolkningen.

Jeg vil mene, at det er meget forhastet at tage stilling til spørgsmålet om at udvide selskabets flåde. Jeg vil tro, at det er muligt at udnytte det skibsmateriel, man har, så effektivt, at man kan løse alle transportproblemer til Bornholm. Jeg tror ikke, man skal satse på nye, store, dyre skibe med mange køjepladser osv. Når vi om nogle år har en fast forbindelse mellem Skåne og Amager, vil trafikstrømmen gå helt anderledes; så vil det være forbindelsen mellem Ystad og Rønne, der virkelig skal sættes på, hvor der skal gå hurtigforbindelser. Så er det ikke store skibe med køjepladser i stor mængde, men færger, man skal have, skibe, der kan tage turiststrømmen på en anden måde, end det sker i øjeblikket.

Jeg synes også, at man skal prøve på at satse lidt mere på at udnytte materiellet, eventuelt samsejle eller samarbejde med Øresundsselskabet, sådan at man kan få forbindelserne mellem Vesttyskland og måske også Østtyskland, hvis det kan lade sig gøre, og Bornholm ind i et effektivt rutenet. Jeg tror, der er meget at hente, der er mange muligheder. Men jeg tror også, at disse muligheder kun ligger i en statsovertagelse af 66-selskabet. Jeg tror ikke, private er interesseret i at gøre det så effektivt til fordel for befolkningen på Bornholm, som et statsselskab vil være, så derfor kan jeg kun give SF's tilslutning til lovforslaget.

Kofoed: Må jeg indledningsvis takke hr. Arne Larsen for den fine tale til ære for vores ø. Hvis hr. Arne Larsen mener, at med de 2 mill. kr. er trafikministeren i stand til at leve op til de intentioner, hr. Arne Larsen her gav udtryk for, så må trafikministeren

[Koføed.]

enten være formidabel, eller også kommer hr. Arne Larsen til virkelig at yde støtte til at få de planer ført ud i livet. Hvis man skal gøre alt det, hr. Arne Larsen nu har givet udtryk for, kan jeg forberede trafikministeren og det høje ting på, at så bliver det helt andre beløb end dem, der nævnes i lovforslaget.

Men lad det være, det er ikke min hensigt her at komme med en længere redegørelse angående de specielle bornholmske forhold. Alle i dette ting, det har også ordførerne givet udtryk for, har en meget stor velvilje over for vort øsamfund. Bornholm er ganske vist en ø, men det er også en landsdel, som ikke er blevet tilsmilet i særlig grad af udviklingen i det moderne samfund, når vi ser på den økonomiske side af sagen. Endvidere er det min opfattelse, at man gerne vil være med til at afhjælpe de ulemper, der har medført, at vi ikke har kunnet følge med.

Det fremsatte lovforslag er vel et symptom på det, vi så tit foretager i det politiske liv her i folketinget: vi erkender, at der er noget galt, at der er en ulempe, og at det bør rettes, hvorefter vi beslutter os for en løsning, men som regel efter at vi har draget konklusionen. Derefter argumenterer vi ud fra den konklusion, som skal gøre denne løsning rigtig. Sådan er faktisk også dette lovforslag, for det, der efter min mening mangler ved lovforslaget, er en tilbundsående undersøgelse af, om det nu er den rigtige form for hjælp, vi giver, efter at vi har erkendt, at der er behov for hjælp. Der er nemlig ingen garanti for, det siges heller ikke i lovforslaget, om man virkelig afhjælper de problemer, vi har, og som jeg har peget på i min indledning.

Vi har på Bornholm haft denne debat i mange år, og vi er standset ved el- og fragtproblemet, som vi mener er de grundlæggende omkostningsfaktorer. Der er foreslået forskellige løsninger, men fælles for dem alle har været, at man fra bornholmsk side egentlig aldrig har peget på en statsovertagelse som nogen løsning i sig selv. Hvorfor ikke? Fordi erfaringerne fra f. eks. Samsø, hvor DSB sejler, har vist, at velfærdet ikke af den grund er steget eller afvandringen standset på Samsø. Det kan selvfølgelig skyldes, at den politiske vilje til at følge denne løsning op med økonomiske midler

ikke har været til stede. Og det er her, jeg er skeptisk. Men hr. Arne Larsen er absolut ikke i tvivl, og han har åbenbart også den politiske vilje til, at det skal følges op. Samsø har ganske vist statssejlad, men man har ikke fulgt det op i økonomisk henseende, således at man har afhjulpet problemerne. Der er ikke sket en standsning i afvandringen, og der er heller ikke sket en erhvervsudvikling, som har kunnet højne velfærdet.

Nej, ideen til statsdrift kommer ikke fra det bornholmske samfund, den må være trafikministerens alene. Det ser ud til, at med hensyn til de løsninger, man fra Bornholms side har fremlagt, er trafikministeren gået frem efter udelukkelsesmetoden. På den baggrund skal man formentlig vurdere den tværpolitiske enighed på Bornholm. Man ønskede en bistand, og stillet over et „dette eller intet“ har man valgt dette ud fra den devise, at det er bedre at have én fugl i hånden end ti på taget.

Fra Bornholms side er bl. a. peget på, at staten som en af løsningerne kunne have lempet de store havnetakster ved tilskud. Man må huske på, at vi har et tillæg til vores havnetakster på 90 pct. Det er for øvrigt et tal, der svarer så nogenlunde til det beløb, man stiller i udsigt i fragtteltelse i det lovforslag, der her er fremsat. Må jeg dertil tilføje, når der nu snakkes om fragtteltelser på ca. 2 mill. kr. i forhold til en havnetakstteltelse, at en fragtteltelse for linjetrafikken vil berøre 6-8 pct. af den samlede godsmængde, der transporteres til og fra øen, mens man ved en nedsættelse af havnetaksterne ville være kommet til en løsning, som havde haft virkning for det samlede fragtmarked og derfor havde kunnet lette omkostningsniveauet for det øvrige erhvervs- liv. Her mener jeg at en stor svaghed i lovforslaget ligger.

Men den allerstørste svaghed er vel den, som flere af ordførerne har nævnt: hvorfor skal Bornholms amtsråd yde tilskud til staten med 4 mill. kr. for at få den løsning igennem? Må jeg i den forbindelse spørge ministeren: hvem fik denne idé om statsovertagelsen? Hvem fik denne idé om at yde de 4 mill. kr. i tilskud? Og hvis ministeren kan svare på det, vil jeg gerne høre, på hvilket tidspunkt denne idé kom frem.

Jeg skal ikke trætte folketinget med den

[Koføed.]

interne debat, vi har haft på Bornholm, men blot oplyse, at amtsrådet i hvert fald ikke har fået tilstillet noget som helst materiale, der kan begrunde, at man skal give disse 4 mill. kr. Må jeg i den forbindelse sige, at jeg ikke har hørt om noget lignende tidligere tilfælde — nu kan hr. Horn jo korrigerer mig, hvis jeg er fejl på den. Jeg mindes ikke, at man på Langeland betalte penge for at få en bro til Langeland. Jeg mindes heller ikke, at Fyns amt og Vejle amt har givet tilskud til Lillebæltsbroens bygning. Jeg mener ikke, der er fortilfælde for at tvinge til at betale. Ganske vist ved jeg, at staten er i svær nød, også pengemæssigt. Jeg ved også, at vi i 1658 reddede staten, da svenskerne lå her uden for København. Men situationen er vel ikke så alvorlig i dag, at Bornholm igen skal redde staten. Jeg mener, at det grænser til det ikke særlig pæne, for at sige det på min facon, når man ligesom presser Danmarks mindste amt til at give 4 mill. kr. — vel ud fra den devise: hvis I ikke betaler disse 4 mill. kr., får I intet. Jeg mener, at det er under det pres, man har handlet fra Bornholms amtsråds side.

Jeg har en bemærkning til § 6, der reelt giver staten koncession på hele besejlingen af Bornholm. Det afhænger lidt af, hvordan det administreres. Der er jo en stor fare for, når konkurrencemomentet er væk, at de omkostninger, på linjetrafikken, som man får nedsat, de giver bagslag på chartermarkedet derved, at en del af godsmængden flyttes over på det subsidierede marked, hvorved prisen på det frie marked bliver større.

Må jeg gøre opmærksom på, at der ikke er lovet nogen nedsættelse af passager- og personbiltaksterne. Det kan være en bibemærkning til hr. Arne Larsens store tale om turist-erhvervet, som jeg for så vidt deler. Der er intet i lovforslaget om, at turist-erhvervet får nogen som helst fordel af denne stats-overtagelse.

Må jeg til sidst spørge ministeren, om han mener, at man kan oprette en koncessions-ordning. Hvis et selskab sejler fra Sverige til Bornholm, dækker ministerens beføjelser til at tillade koncession så, eller gør den ikke?

Som situationen nu engang er, vil jeg mene, at en statsovertagelse vel er den ene-

ste udvej, for løbet er kørt. Det er beklageligt, at der er en tendens til, at det ikke får den ønskede effekt; men det er muligt, at udvalgsarbejdet kan bibringe mig en anden opfattelse. Jeg har fornemmelsen af, at trafikministeren må bære et væsentligt ansvar, hvis det ikke får den effekt, man tror. Man skal jo ikke alene tro, man skulle gerne vide i den slags forhold.

De 4 mill. kr. kan jeg ikke acceptere under nogen som helst form, og jeg vil også advare ministeren mod at tro, at han kan klare dette ved en overtagelse til 62 mill. kr. Han må have i tankerne, at der stadig væk skal penge til at drive dette selskab. Ellers bliver der ikke denigestilling, der har været vores mål. Så bliver stillingen kun, som den er i dag, og det var jo ikke meningen med lovforslaget.

Horn: Jeg skal ikke gå ind i nogen debat om det problem, hr. Koføed nævnte, hvor interessant det i øvrigt kan være.

Når jeg har bedt om ordet, er det, fordi jeg tidligere, når vi har drøftet disse problemer, har givet udtryk for nogle synspunkter, som jeg mener vi bør fastholde.

Jeg forstår at alle ordførerne, at man erkender, at øerne og ikke mindst Bornholm i lang tid har været i store besværligheder. Men jeg går ud fra, at vi også kan være enige om, hvad dette her nu end måtte ende med, at det er meget vigtigt, at man på alle vore øer får klarhed over, hvorledes deres fremtid er. Vi ved, at de har et trafikalt behov. Vi ved, at den omkostning, der er forbundet med det, belaster dem ganske svært i forhold til de erhvervs muligheder de har. Vi kan tage et enkelt eksempel: en enkelt primærkommune har en omkostning på over $\frac{3}{4}$ mill. kr. om året for at have en mindre ø under sit område. Selv om man kan sige, at amterne så må gå ind med tilskud efter indbyggertallet og velstanden i amtet, er det et spørgsmål, om det er den rigtige måde at løse det på.

Men det, jeg navnlig ville fremhæve, er, at vi er i en situation, hvor vi må erkende, at det er på høje tid, at de, der administrerer øerne, kommunalt og amtskommunalt, og også de mennesker, som bor på øerne, navnlig de noget større øer, får at vide, hvilke muligheder de har, om de kan disponere efter, at det gamle erhvervsliv opret-

[Horn.]

holdes og nyt trækkes til, om de kan investere herefter. For nogle af vore øer, ikke mindst Læsø og Ærø, kan man i høj grad regne med vældige turistmuligheder og dermed forbedring af nationalproduktet, hvis trafikforbindelserne giver dem en chance for at udnytte disse muligheder.

Både primærkommuner og amtskommuner må være meget interesseret i, hvad vi vil med vore øer, hvilke muligheder vi vil give dem. Vi ved godt, at der er nogle, som ingen muligheder har. Inden udgangen af dette århundrede vil nogle af dem være mennesketomme, og andre vil være mere eller mindre affolket, alt efter hvilken stilling vi tilkendegiver over for dem i den nærmeste tid.

Jeg har gerne villet fremhæve dette spørgsmål, for det haster egentlig med en klar stilling til dette problem, selv om vi jo ikke i dette øjeblik er interesseret i at pålægge staten nye omkostninger. Men da jeg ved, at der i alle partier er stor interesse for ikke blot at spare i det kommende finansår, men også — ikke mindst hos oppositionen — i de kommende år, vil jeg sige, at der er penge at tjene for samfundet ved, at vi tager stilling snarest muligt.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Jeg vil takke for modtagelsen af lovforslaget, uanset at modtagelsen var lidt mere uensartet, end det normalt er tilfældet for trafiklovforslag. Modtagelsen var også af en sådan art, at den ikke for samtlige partier gav nogen som helst form for afklaring med hensyn til, hvor man stod. Men det var formentlig en bevidst tilstræbt uklarhed.

Jeg tror — for at tage venstre først — at der vel i virkeligheden var en uoverensstemmelse mellem venstres officielle standpunkt og hr. Kofoeds standpunkt. Jeg forstod, at hr. Kofoed nærmest ville støtte lovforslaget, ganske vist på visse betingelser, som vi kan komme tilbage til. Jeg synes, vi skal bore lidt i, om hr. Kofoed vil støtte det, uanset

om de nævnte betingelser bliver opfyldt eller ikke.

Hr. Holmberg tilrådede mig ligefrem at trække lovforslaget tilbage. Det var en støjler og noget mere uvenlig holdning end den, der kom til orde fra hr. Kofoed. Hr. Holmberg excellerede derefter sammen med hr. Juul-Madsen og hr. Gudme i en række kritiske bemærkninger, og det er jo på sin plads fra oppositionens side, også her, men der var ikke ét eneste fornuftigt, konstruktivt alternativ. Ikke ét. Derfor synes jeg, vi skal bruge tiden til at bore lidt i, hvad de tre partier, måske minus hr. Kofoed, mener, man skulle gøre i den pågældende situation.

Lad mig først sige, at det er, som om man har ønsket, at den opfattelse skulle brede sig, at jeg havde låst mig fast på en ganske bestemt løsning og bagefter, som det blev sagt af hr. Kofoed, argumenteret for denne løsning. Det er fuldstændig urigtigt. Det, der var tilbuddet fra regeringens side til 66-selskabet, var en samarbejdsløsning, som gik fra, hvad vi kan kalde 0 til 100, simpelt hen implicerende samtlige samarbejdsmuligheder op til 100. Herefter var tilbagespillet det, at man kunne give visse fragtlettelser, hvad en række af oppositionens ordførere har været inde på, og da vi sagde, at vi kun ville give disse fragtlettelser mod statslig indsigt i selskabet for at sikre, at fragtlettelserne rent faktisk slog igennem og bidrog til en større ligestilling, var svaret nej. Det synes jeg nogle af VKR-politikerne skulle tænke på, hvis de vil have lidt mere konstruktivt hold på deres tanker og deres indsats i folketinget, også i dag.

Herefter var spørgsmålet fra vores side: ja men hvilken samarbejdsform står så tilbage? Svaret var, at herefter stod som eneste samarbejdsform tilbage en total overtagelse af aktiverne — ikke noget med aktierne, 51 pct. af aktierne eller noget som helst — men en total overtagelse af aktiverne. Det var ikke os, der valgte den form, men vi gik ind i en forhandling om også denne form og nåede til et resultat, som jeg ved at

[Ministeren for offentlige arbejder.]

begge parter synes er rimeligt, og det er da, uanset de kritiske betragtninger, der ellers blev fremført, ikke anfægtet af nogen som helst af ordførerne. For det er et ganske rimeligt resultat, både for 66-selskabet og for statens forhandlere.

Særlig i relation til de sparetider, vi står i, vil jeg gerne helt direkte spørge VKR-politikerne: hvor mange millioner kroner ville de tre partier have givet i finansåret 1973-74? Jeg har ikke kunnet se beløbet i spareplanen fra de tre partier overhovedet. Altså: ville man have givet noget? Hvor meget ville man have givet? Og hvordan ville man have ydet tilskuddet? Det er altså 3 ganske klare spørgsmål, som jeg går ud fra vi kan få besvaret her i anden omgang.

Derudover vil jeg gerne spørge den konservative ordfører, om han ligesom hr. Holmberg ønsker, at regeringen skal trække lovforslaget tilbage. Jeg måtte forstå på den radikale ordfører, at just så hårdt lå det ikke hos de radikale. Det var en håndsrækning. Vi kunne da bruge forslaget som anledning til at diskutere, om det deri foreslåede var bedre end en række andre former for løsning. Det synes jeg er rimeligt; det kan vi gøre i udvalget, det er vi parat til, og vi er parat til at rykke frem med alle de oplysninger, som man har efterlyst her, som ikke fremgår af fremsættelsestalen, og som ikke fremgår af bemærkningerne til lovforslaget. De vil naturligvis fremkomme i folketingsudvalget, når man skal behandle denne sag, det er ganske klart.

Derefter stillede først hr. Juul-Madsen og senere hr. Holmberg spørgsmålet om, hvor stor en fragtnedsættelse de 2 mill. kr. ville give. De vil give en fragtnedsættelse i størrelsesordenen 50 pct. for fragt fra Bornholm. Hr. Kofoed og andre begik den fejl alene at tale om fragtnedsættelse i størrelse. Det er vistnok ikke rimeligt at måle det i mængder, i tons; det er vel nok så rimeligt at måle det i værdier. Hvis man måler fragten og det område, der herefter ydes støtte til, i værdier i stedet for i mængder, så kommer man op på helt andre procenter end dem, hr. Kofoed trak frem her i salen.

Hr. Juul-Madsen sagde, at man kunne ikke give støtte til lovforslagets gennemførelse de første 2 år. Herefter er jeg nødt til

at sige, at til den tid foreligger forhandlings-situationen ikke, og hr. Juul-Madsen må ikke gøre sig skyldig i den fejltagelse, som kan blive katastrofal for bornholmerne, at tro, at situationen, hvis man siger nej i dag, er fuldstændig uændret om 2 år. Hvis det er hr. Juul-Madsens og det konservative folkepartis politik i denne sag, så vil man blive voldsomt overrasket på bekostning af bornholmerne først og fremmest. Jeg vil meget advare mod at tro, at man bare kan sige nej på indeværende tidspunkt og så tro, at situationen er præcis den samme om 2 år, hvorefter man måske kan tage spørgsmålet op igen. Alle parter, som har kendskab til disse ting hele vejen rundt om bordet, har klart tilkendegivet, at det vil være et utrolig skæbnesvangert fejlsyn.

Uden at gribe ind i den ofte hede debat, der har været på Bornholm og i amtsrådet på Bornholm, har jeg bemærket hr. Kofoeds betragtninger om inhabilitet, uden at jeg har set nogen som helst begrundelse for, hvorfor hr. Kofoed præcis skulle være inhabil i denne sag — i hvert fald så inhabil, at han ikke kunne være ordfører i denne sag, men det spørgsmål kan vel blive uddybet.

Jeg skal herefter besvare de spørgsmål, der blev stillet omkring de 4 mill. kr. Vi skal være opmærksom på, at det er et samarbejde, der skal i gang mellem flere parter, som har interesse i dette spørgsmål. Staten har interesse i det, og staten har ønsket at støtte. Bornholmerne har via deres amtsråd interesse i det og burde også være interesseret i — og har ved sit flertal vist at være interesseret i — at støtte det. Denne interesse har altså fået et konkret og kontant udtryk i form af de 4 mill. kr. Det fører ikke til noget at diskutere, hvem der først nævnte de 4 mill. kr. Vi kan sige, at det dukkede spontant op under disse, ofte meget lange forhandlinger, som har fundet sted. Jeg kan dog sige ganske klart, at de 4 mill. kr. dukkede ikke op, efter at et forhandlingsresultat var opnået — for det er naturligvis et reelt spørgsmål at stille. De dukkede op, før et forhandlingsresultat var opnået, og det virkede i allerhøjeste grad befordrende for opnåelsen af forhandlingsresultatet, således som jeg også klart og åbent har tilkendegivet det udadtil.

Jeg synes nok, hr. Kofoed skylder os svar på et spørgsmål, som vil interessere på

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Bornholm selv i disse presseløse tider — i hvert fald for det blad, som hr. Kofoed har en vis forbindelse til — nemlig: er det tallet de 4 mill. kr., hr. Kofoed har noget imod? Er det, fordi tallet er for stort? Havde 2 mill. kr. f. eks. været i orden eller 3 mill. kr. eller et andet tal, havde det været i orden? Eller er hr. Kofoed imod selve det princip, at Bornholms amtsråd i den pågældende situation overhovedet skulle yde et beløb? Hvis det er det sidste, vil jeg råde hr. Kofoed til at tale lidt med sine gruppefæller på Bornholm, for så vil han opdage, at der er en væsentlig mere nuanceret opfattelse af det spørgsmål end den, hr. Kofoed tilkendegiver her.

Jeg tror, jeg med disse betragtninger har svaret på spørgsmålene her, og takker endnu en gang for modtagelsen.

Bertel Pedersen: Det har under forhandlingerne været nævnt, at man bevidst stræbte imod en overtagelse af 66-selskabet. Jeg nævnte i min ordførertale de forskellige former for samarbejde, man havde forsøgt, og flere af ordførerne var inde på, at man måtte finde andre former for støtten, f. eks. i form af direkte tilskud pr. ton enten til selskabet eller direkte til eksportvirksomhederne på Bornholm. Jeg tror, det var hr. Gudme, der nævnte, at man skulle træffe aftale med selskabet om en regulering af de stigende priser, men det er jo det samme som at have indseende med priserne, og det nægtede 66-selskabet. Det ønskede man ikke. Man ville selv bestemme sin takstpolitik.

Hr. Gudme nævnte også, at man ikke i det nye selskab Bornholmstrafikken skulle foretage investeringer i de kommende 5 år, men det er trods alt sådan, at det samarbejde, der kommer til at foregå med DSB, bevirker, at der er muligheder for, at statsselskabet chartrer et af DSBs skibe, som man kan sætte ind i højsæsonen i stedet for direkte at investere.

Hr. Juul-Madsen nævnte spørgsmålet om de 4 mill. kr. og sagde, at der var mange bornholmere, der havde tvivl i sindet. Ja, nogle er der, det er da helt rigtigt. Det er altid nemt at argumentere imod et forslag, som går ud på, at man skal yde nogle penge; det er klart, at det ville være bedre, hvis

man kan slippe gratis til at få nogle fordele. Jeg opfatter tilsagnet om de 4 mill. kr. sådan, at Bornholms amtsråd til erhvervene på Bornholm siger: vi er interesseret i at få erhvervslivet op at stå, og vi yder det beløb, som der nu engang er tale om.

Det er nævnt, hvad de 2 mill. kr. betyder i øjeblikkelig fragttlettelse. Det svarer altså til ca. 50 pct.s nedslag på de store lastbiltransporter, som er en stor del af den trafik, der går fra Bornholm.

Hr. Holmberg nævnte de 12 mill. kr. i goodwill i sit første indlæg, og jeg vil da lige bemærke dertil, at i det beløb for goodwill ligger også, at selskabet overtages fra 1. januar 1973 med de indtægter og udgifter, der nu engang er.

Jeg beklager, at hr. Holmberg mener, ministeren bør trække forslaget tilbage. Jeg synes, det havde været mere rigtigt, om man havde sagt, at man var villig til at behandle det i udvalget. Hr. Holmberg satte et stort spørgsmålstegn ved, om dette forslag nu hjælper det bornholmske erhvervsliv. Det er jeg ikke spor i tvivl om at det vil gøre.

Hr. Kofoed harcelerer også over de 2 mill. kr., som skal ydes i øjeblikkelig nedsættelse — ikke just harcelerede, men mente, at det var for lidt. Men det er jo ikke det endelige beløb. Den styrelse, der skal vælges og nedsættes, skal jo fremkomme med forslag om den fremtidige takstpolitik, og der står udtrykkeligt i lovforslaget, at det, det drejer sig om, er at skabe ligestilling med det øvrige lands transportomkostninger, og så er jeg da ikke spor i tvivl om, at det bliver mere end disse 2 mill. kr.

Formanden: Jeg vil gerne have, at de, der ønsker ordet, markerer det.

Holmberg: Efterhånden er det blevet en lidt mærkelig debat, for enten vi hører hr. Bertel Pedersen, hr. Arne Larsen eller ministeren, så er det, ligesom situationen er den, at hvis vi nu gik ind på det rigtige, statsovertagelsen, så kunne det næsten redde Bornholm og klare transportpolitikken på Bornholm. De skaldede 2 mill. kr., som omtales i fremsættelsestalen, skulle de kunne redde noget særligt for Bornholm? Bortset derfra mener vi, at de principper, der ligger i det, er forkerte. Hr. Bertel Pe-

[Holmberg.]

dersen nævnte, at de forskellige virksomheder ikke kunne være med i konkurrencen på grund af de høje transporttakster. Men forslaget her hjælper jo ikke så forfærdelig meget. Jeg skal senere vende tilbage til ministerens argumentation og også til hr. Arne Larsens bemærkninger i forbindelse med en omtale af andre former, hvorunder man måske kunne hjælpe lidt mere.

Hr. Arne Larsen talte om det samme, en virkelig nedsættelse af transportudgifterne, og i den forbindelse nævnte han turismen. Som hr. Kofoed har været inde på, er denne argumentation i forbindelse med turismen en argumentation, som ikke holder, da persontrafikken jo ikke er med her. Mon hr. Arne Larsen kan give mig bare ét eneste eksempel på, at det bliver billigere for en egn og et område, at staten overtager private virksomheder? Jeg garanterer for, at hr. Arne Larsen kommer i vanskeligheder, hvis han skal nævne bare ét eneste eksempel. I almindelighed sker det modsatte. Det kan da godt være, at det kan komme en egn til gode, men at skatteyderne så kommer til at betale en del mere, er da ganske sikkert. I almindelighed er det betydelig dyrere, når staten overtager en virksomhed, og som jeg gjorde opmærksom på i mit første indlæg, kan de herrer være ganske sikre på, at personaleudvidelsen nok også vil blive af et ret stort omfang, hvis staten overtager 66-selskabet, hvad den måske gør.

Jeg var lidt forbavset over ministerens argumentation. Når ministeren hæver røsten og slår i bordet, kunne det måske skyldes, at argumentationen ikke er særlig god. Det er da rigtigt, at der er en form for uklarhed i forbindelse med hr. Kofoeds stillingtagen — og det kan vi måske af mange forskellige grunde forstå, det må hr. Kofoed selv klare — men på mit partis vegne synes jeg egentlig jeg udtalte mig klart nok, da jeg nævnte det rigtige i at trække forslaget tilbage, fordi vi mener, forslaget er forkert. Det er vor argumentation. Hvis udvalgsforhandlingerne begynder, hvad de jo gør, er det klart, at vi vil deltage i udvalgsarbejdet og også stille de forslag til ændringer, som vi finder indebærer en bedre løsning end ministerens forslag, det er da en selvfølge. Men ministeren nævnte ikke ét eneste alternativ; så vidt jeg ved, kan ministeren godt høre

uden briller. Ifølge de oplysninger, vi nu har fået fra hr. Kofoed, ligger havnetaksterne ca. 90 pct. højere end i andre havne, der kan sammenlignes med de bornholmske, og hvis taksterne skulle nedsættes, så de kom på linje med de øvrige, ville udgiften ligge på omkring 2 mill. kr. Der ville altså blive tale om en hjælp af samme størrelsesorden netop til Bornholm.

Nu er forhandlingerne jo ført, og jeg kan godt forstå, det kan være ubehageligt for ministeren at tage lovforslaget tilbage — han har jo åbenbart bundet sig, og det er også muligt, han har 1 eller 2 stemmer i overtal. Men hvis forhandlingerne ikke havde været ført, havde selskabet jo sejlet videre. Det er ikke et selskab, der på nogen måde er i vanskeligheder, tværtimod. Det er, som jeg nævnte før, et godt konsolideret selskab. Der har ingen problemer været, og selskabet havde nok fortsat med at sejle aligevel.

Vi vender tilbage til spørgsmålet om alternativer under udvalgsarbejdet, naturligvis, også med forslag ud over havnetaksterne, som jeg nævnte. Vi skal nok komme med konkrete forslag senere. Men at vi kunne „redde“ Bornholm ved, at staten overtog 66-selskabet med de relativt små beløb, det drejer sig om her, det turde være en stor misforståelse.

Gudme: Ministeren er en voldsom herre at komme i klammeri med. Han går frem efter princippet, at det bedste forsvar er et angreb, og den bedste måde at svare på et spørgsmål på, det er at stille et nyt. Ministeren starter med at sige, at VKR-partierne tilstræber i deres tale om denne sag bevidst uklarhed. Det synes jeg er en stærk påstand. Jeg vil da i hvert fald gerne holde for, at den tale, jeg holdt i dag, bevidst tilstræbte klarhed. Jeg prøvede på så tydeligt, som jeg var i stand til det, at give udtryk for vores vilje til at hjælpe Bornholm og at hjælpe Bornholm med det samme. Jeg prøvede på at give udtryk for, at vi ikke følte os overbevist om, at det forslag, som ministeren har fremsat, er den rigtige måde at hjælpe på, men at det intet ændrede ved, at vi gerne vil hjælpe Bornholm og om fornødent også gerne hjælpe Bornholm effektivere, end ministerens forslag giver udtryk for.

Når vi nu taler om bevidst eller ubevidst

[Gudme.]

uklarhed, må jeg sige, at jeg synes ikke, ministerens eget forslag fremtræder med alt for stor klarhed. Det eneste tal for støtten til Bornholm, som man kan læse ud af forslaget, er de 2 mill. kr., som står et sted i fremsættelsestalen. Men — som jeg skal komme tilbage til om et øjeblik, og som andre har været inde på — de 2 mill. kr. kan ikke være nok. Det direkte beløb, der skal ydes, er jo de 72 mill. kr., man giver for selskabet, men støtten til Bornholm ligger i det tilskud, man vil give til, at taksterne nedbringes, de 2 mill. kr. kan ikke være tilstrækkeligt til at hjælpe Bornholm effektivt.

Ministeren går videre på sin offensive måde med at sige, at der er jo ikke kommet et eneste fornuftigt alternativ frem i det, oppositionsordførerne har sagt her i dag. Vi har talt om fragttættelser. Det har man også gjort fra ministerens side, får vi at vide, og da man forhandlede med 66-selskabet, stillede man som betingelse herfor, at man skulle have indsigt i økonomien. Det kunne man ikke få, og så siger ministeren: så måtte det jo blive til, at man skulle købe. Kunne det ikke tænkes, at der kunne have været forhandlet med 66-selskabet på en anden måde end bare at stille denne betingelse om indsigt i økonomien? Kunne det ikke tænkes? Kunne det i særdeleshed ikke tænkes, hvis man havde forhandlet lidt mere praktisk, eventuelt ved først at søge føling med folketingets partier for at høre, hvor langt man kunne gå, i stedet for at komme og fremlægge et færdigt resultat til behandling i folketinget, at man måske kunne have kantet sig ind på problemet på en lidt anden måde? Jeg kan ikke andet end få det indtryk, som jeg også gav udtryk for før, at ministeren meget hurtigt og uden at overveje, uden at prøve andre muligheder, nåede frem til, at dette var den eneste mulighed.

Ministeren går videre ved på en lidt skolemesteragtig måde at sige, at i den anden runde skulle vi andre gerne gå herop og bekende, hvor mange penge vi vil yde til Bornholm; det skal man have at vide her og nu. Det var egentlig naturligt at vende spørgsmålet den anden vej og sige: hvor mange penge skal der til? For det har vi jo ikke fået at vide. Ministeren siger 2 mill. kr., og derved vil man være i stand til at nedbringe, siger

han, fragterne med 50 pct. Det kan kun være nogle af fragterne, ikke dem alle. Jeg står med Bornholmeren for den 21. februar 1972, jeg kan ikke nå at citere en artikel, men jeg kan nævne en overskrift, der gengiver en udtalelse fra formanden for Allinge-Sandvig Turistforening, som siger:

„Statsovertagelse betyder trafikalt plus for Bornholm på 13-14 mill. kr.“

Der er jo en forskel på 2 mill. kr. og 13-14 mill. kr. Spørgsmålet er vel, om sandheden ikke ligger et sted imellem de 2 mill. kr. og de 13-14 mill. kr. Derfor synes jeg nok, der var grund til at sige til ministeren: inden vi holder auktion, må vi så lige få at vide, hvad er det mindste, vi skal byde? For det er nok mere end 2 mill. kr., når vi får tingene frem.

Ministeren sluttede sin forelæsning for os andre af med at sige, at han mente, han havde svaret på alle de bemærkninger og indvendinger, der var fremkommet. Jeg fremkom med 6 punkter, som jeg opregnede — så var det lettere for ministeren at skrive dem ned, det ene efter det andet. Jeg har kun hørt svar på det ene af disse punkter, det var spørgsmålet om de 4 mill. kr., som amtsrådet skal skyde ind. Svarene på de 5 andre har vi til gode, men de må så komme i udvalget.

Arne Larsen: Hr. Holmberg har tilsyneladende visse principper for, hvornår statsovertagelse er acceptabel, og hvornår den ikke er acceptabel. Tilsyneladende er hr. Holmberg indstillet på, at staten kun må engagere sig erhvervsmaessigt og overtage foretagender, hvis de er ved at gå fallit. Hvis de giver et kæmpeunderskud, kan statsovertagelse komme på tale. Man mindes jo andre steder i verden, hvor regeringer har været inde på lignende synspunkter, og hvor det har givet kolossale bagslag, så SF er altså ikke at hente dér. Vi vil se på, hvad vi egentlig får af værdier, hvis vi overtager et eller andet.

66-selskabet er meget velkonsolideret, siger hr. Holmberg, og derfor skal man holde fingrene væk. Den argumentation kan jeg ikke godtage, for hvorfor er det så velkonsolideret? Fordi det har eneretten, bogstaveligt talt, på sejlsæden, og fordi det har muligheder for selv at bestemme priserne. Det er altså ikke så mærkeligt, at selskabet er velkonsolideret og giver et pænt over-

[Arne Larsen.]

skud. Men det er tilsyneladende ikke noget, der kommer den bornholmske befolkning til gode, og det er dér, vi mener der bør sættes ind.

„Staten er ikke den bedste til at drive erhverv“, siger man. Såvel hr. Gudme som hr. Holmberg mener altså, at staten er slet ikke kompetent overhovedet til at drive erhvervsvirksomhed. Så vidt jeg kan bedømme andre statsvirksomheder, også på det trafikale område, har vi ganske afgjort statsforetagender, som virkelig drives godt og effektivt. Hvis hr. Holmberg og hr. Gudme undersøger tariffer o. lign. for såvel statsforetagender som private foretagender ud over landet, som udfører bogstavelig talt samme virksomhed og tilbyder samme service, vil de opdage, at priserne er langt, langt lavere både hos statsforetagender og private foretagender andre steder i landet. Det er besynderligt, at de langt højere priser er koncentreret så stærkt om Bornholmsruerne.

Hr. Horn var inde på spørgsmålet om øernes problemer i det hele taget. Jeg synes, det var meget velovervejede synspunkter, som her kom frem fra hr. Horns side, og jeg vil bede ministeren om at tage dem med, for jeg tror, det ikke alene er et bornholmsk problem; også andre øer har lignende problemer, som vi er forpligtede til at se nærmere på.

Nu bliver der sagt, at turisterhvervet ikke får nogen fordele ved statsovertagelse. Det er netop det, jeg talte for måtte ind i billedet. Vi skal nemlig ikke bare betragte det som et rent fragtproblem, men også erkende, at turisterhvervet ville nyde godt af en statsovertagelse. Derfor er jeg heller ikke et øjeblik i tvivl om, at hvis mine synspunkter blev tilgodeset, ville vi ikke kunne klare os med 2 mill. kr., så måtte vi op på et noget større beløb. Det er helt sikkert, og jeg er parat til at være med til at ofre de penge, for tilsyneladende er der ved et effektivt transportarbejde her muligheder for at tjene nok så gode penge, hvilket skulle komme erhvervet og befolkningen til gode.

Til sidst vil jeg lige spørge: hvor mange penge er man parat til at komme med? Hr. Kofoed talte for nogle år siden om, at nu havde et Bornholmsudvalg fundet ud af, at der skulle mindst 15 mill. kr. til for at lige-

stille den bornholmske befolkning med den øvrige befolkning. Er hr. Kofoed villig til at komme med 15-20 mill. kr., så lad os snakke om det.

Kofoed: Det lader til, at det nu skal være en auktion om penge. Lad mig sige til hr. Arne Larsen: jeg er jo ikke finansminister, men jeg kan forstå, at hvis hr. Arne Larsen var finansminister, så var han parat til at komme med de 13-14 mill. kr. Skal jeg svare reelt på det spørgsmål, hvor meget jeg vurderer prisen for ligestilling til at være, vil jeg sige: den er omkring de 20 mill. kr. i dag i 1973-penge. Men det er spørgsmålet, om hr. Arne Larsen, når han deltager i spareforhandlingerne med socialdemokratiet i et andet værelse, er lige så kvik til at dele penge ud, som han er her i salen. Jeg takker for velviljen. Nu skal vi se på et senere tidspunkt, om hr. Arne Larsen har noget at have velviljen i, for jeg skal nok huske det udmærkede tilsagn.

Mit spørgsmål må jeg derefter rette til ministeren. Nu indrømmer hr. Arne Larsen, at turisterhvervet er ikke med og kan ikke forvente noget bidrag ved statsovertagelsen, og han har helt ret, for de 2 mill. kr. rækker i hvert fald ikke til nogen som helst billigørelse for turisterhvervet. Hvor meget har ministeren regnet med at der skal ydes i driftstilskud, i underskudsdekning, til det foretagende, hvis man skal nedsætte personbiltaksterne og persontaksterne i sommermånederne? Jeg vil næsten på forhånd advare ministeren, hvis han tror, at han kan klare sig med de 2 mill. kr. Der bliver nok snarere tale om den beløbsramme, som jeg nu lige har nævnt.

Må jeg i samme forbindelse spørge ministeren om noget, jeg også spurgte om sidst, men nu vil jeg gerne have et svar på det: mener ministeren, at hans koncessionsforslag udelukker, at f. eks. et svensk rederi kan besejle Bornholm i sommertiden fra svensk havn til bornholmsk havn, eller at et tysk rederi kan sejle fra tysk til bornholmsk havn? Binder dette lovforslag også udenlandske virksomheder og andre trafikministerier? Det vil jeg gerne have svar på nu.

Ministeren siger, at man kan ikke som grundlag for beregning af fragttilskud gå ud fra mængder i tons, men hvad skal man så sammenligne med? Det er meget svært at

[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 lettelser, 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

[Ministeren for offentlige arbejder.]

kommunal regie. Så skal man vel også have visse organisatoriske betragtninger med ind her, om de fortsat skal være kommunale havne, eller om region skal skifte fra kommunale til statslige eller amtslige myndigheder eller private, eller hvilken regie hr. Holmberg kunne tænke på her. Ellers løber vi ind i præcis den samme problemstilling, nemlig problemet med at sikre, at en given form for offentlig støtte rent faktisk kommer det pågældende formål til gode. Det er jo det afgørende, og det er det afgørende i det lovforslag, som foreligger her, at man er nødt til at beherske instrumentet for at sikre, at de penge, der køres igennem instrumentet, kommer de pågældende formål til gode; ellers har vi ingen som helst sikkerhed herfor, og det er hr. Holmberg nok i øvrigt klar over.

Jeg beklager, at jeg ikke gjorde nogle bemærkninger i første omgang omkring selve ø-problemet, idet dette forslag omhandler en del af ø-problematikken. Svaret er vel det, at man må se på hvert ø-problem for sig, og man må også finde en løsning på hvert ø-problem for sig, således som man rent faktisk har gjort det. Staten har tidligere haft — og har stadig væk i et vist omfang — penge inde i forbindelsen til Læsø, men er ved at trække sig ud og overlade det til amtet og til kommunerne. Præcis den samme konstruktion har vi omkring Anholt, hvor primærkommunen Grenå yder et ganske betydeligt beløb — formentlig også for stort et beløb i virkeligheden — og amtet yder resten. Staten er altså ikke inde her. Tilsvarende konstruktioner kan jo tænkes nede i det sydfynske øhav, at vi først og fremmest primærkommunaliserer og eventuelt sekundærkommunaliserer de pågældende ydelser.

Når vi er vejet tilbage fra den løsning omkring Bornholmstrafikken, er det, fordi problemet her har en helt anden størrelse, end tilfældet har været i forbindelse med de øer, der hidtil har været nævnt, trods alt. Derfor er det rimeligt, at staten går ind, men det er også rimeligt, at amtet går ind med en vis mindre andel, således som det er sket; det er i og for sig ganske velbegrunderet.

Uanset at hr. Kofoed ikke svarede på de spørgsmål, jeg stillede i første omgang, skal jeg naturligvis besvare hans spørgsmål.

Hvis man læser § 6 nøje, burde man ikke kunne stille det spørgsmål, hr. Kofoed stillede. Der står udtrykkeligt i § 6:

„Uden tilladelse fra ministeren for offentlige arbejder må der ikke ske planmæssig søtransport i rute af passagerer, post eller gods med danske skibe eller med fremmede skibe i fart mellem det øvrige Danmark og Bornholm.“

Det står der ganske udtrykkeligt. Det, der omtales her, er altså rutesejladsen mellem det øvrige Danmark og Bornholm, og det er denne, der inden for visse grænser kræver tilladelse. Der er altså ikke tale om tilladelse, hvis ruten går fra udlandet til Bornholm, således som der var tale om i hr. Kofoeds spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Arne Larsen: Blot til hr. Kofoed, som fandt, at jeg strøede om mig med penge det ene sted og ville være med til at spare det andet sted. Ja, det er klart, man skal bruge sine penge fornuftigt, og er der muligheder for ved at sætte penge ind ét bestemt sted at spare statsudgifter eller at give befolkningen en bedre service og give den muligheder for større indtjening, så tror jeg nok, man skal bruge penge dér. Den bornholmske befolkning skal have en mulighed for at blive ligestillet med den øvrige del af landets befolkning, det er et simpelt retfærdighedskrav, og derfor vil jeg være med til at yde støtte. Hvor stor denne støtte så skal være, ja, det kan jeg ikke på nuværende tidspunkt sige. Det er klart, det må vi undersøge, men jeg er i alle tilfælde parat til at støtte forslag, der vil sikre størst mulig ligestilling.

Juul-Madsen: Må jeg først lige komme med den bemærkning, foranlediget af at enkelte af talerne næsten har talt, som om Bornholm var forladt af gud og mennesker og unddraget al støtte, at det gælder i hvert tilfælde ikke egnsudviklingsstøtten, for det fremgår af en beretning, jeg lige har siddet og kigget lidt i, at for så vidt angår egnsudviklingslovgivningen har Bornholm i forhold til sit folketal fået en aldeles rimelig og fair behandling, hvilket jeg naturligvis også synes er helt i orden og i overensstemmelse med lovens formål

Ministeren spurgte mig, om jeg bad ham

[Juul-Madsen.]

trække lovforslaget tilbage. Det har jeg ikke bedt ministeren om. Vi har ikke i den konservative folketingsgruppe taget definitiv stilling til spørgsmålet om, hvorvidt man skal løse problemerne ved hjælp af en stats-overtagelse. Men vi har taget stilling til, om vi på nuværende tidspunkt kan medvirke til at stille de beløb til rådighed, som ministeren forlanger på bordet, og dér har vi altså taget den stilling, at det kan vi ikke. Ministeren siger, at der er en ny forhandlingssituation om 2 år, og jeg må erkende, at det er der; det er så konsekvensen af vor indstilling.

Men jeg vil også gerne have lov til at sige, at der er vel også den mulighed, at en midlertidig løsning kunne overvejes, og at man så i mellemtiden måske kunne få de undersøgelser tilendebragt, som ifølge bemærkningerne til lovforslaget på nuværende tidspunkt ikke er tilendebragt. Når man læser bemærkningerne igennem, må man jo erkende, at der er mange huller, at oplysningerne i høj grad er ufyldstgørende, og man kommer til en vis grad til at tænke på det gamle ord: det dunkelt sagte er også det dunkelt tænkte. Der er mange uoplyste problemer i forbindelse med det forslag, ministeren kommer med, og det er aldeles ikke lagt klart for folketinget, hvad det lovforslag egentlig kommer til at koste. Det er nu engang ministeren, der er kommet med et forslag, vi skal tage stilling til, og så er det jo meget fikst af ministeren at føre krigen over i vores lejr og sige: hvad vil I så tilbyde i stedet. Det, vi drøfter i dag, er nu engang ministerens lovforslag.

(Kort bemærkning).

Gudme: Jeg synes, man kommer til at køre i ring, når man diskuterer med trafikministeren. Ministeren spurgte før, om det var sådan, at man ville indskyde 20 mill. kr. fra venstres og de radikales side.

De 20 mill. kr., som vi i sidste uge har foreslået at man trak ud af finansloven, er

jo ikke i sig selv støtten til Bornholm. Det er en likviditetsmæssig belastning af statskassen, for at man kan købe det selskab, og ministeren siger jo, at det er den eneste måde, vi kan støtte Bornholm på. De 2 mill. kr. er tilsyneladende den direkte støtte til Bornholm. Her er det, jeg spurgte om og fremdeles spørger om: kan det da virkelig gøres med 2 mill. kr.? Heroverfor holder jeg op det, som jeg kunne citere at andre mente, at støtten var en størrelsesorden på 13-14 mill. kr., hvilket jo er noget mere, idet det nemlig inkluderer, at man giver afkald på både udbytte, forrentning og afskrivning af den investerede kapital. Jeg tror, det rigtige beløb ligger et sted mellem de 2 og de 13-14 mill. kr., og inden for denne zone er vor villighed også til stede, når vi kan se, på hvilken måde vi bedst bruger pengene. For at understrege, at villigheden altid har været til stede fra vor side, vil jeg da gerne henvise til, at den forrige regering, da den gik af i september 1971, på sit bord efterlod et forslag om en erhvervsfond til støtte for Bornholm på 6-8 mill. kr. Den har vi ikke hørt noget til siden.

(Kort bemærkning).

Kofoed: Jeg beklager, at jeg ikke svarede ministeren på spørgsmålet om, hvorvidt jeg ville støtte forslaget. Jeg mener, jeg gav lidt indtryk af det i anden omgang, men nu ved jeg, hvad det drejer sig om. Ministeren antyder noget om, at man i venstrekredse på Bornholm var parat til at betale 2 mill. kr. i forbindelse med statens overtagelse. Dette tilbud er imidlertid fremkommet under et pres, som måske ikke helt kan kaldes uanstændigt, men det er i hvert fald et hårdt pres for et amtsråd at være udsat for, at en minister siger: hvis I ikke giver de 4 mill. kr., så får I intet statstilskud. Det er under det pres, man har forsøgt at handle sig til de 2 mill. kr. Jeg kan i hvert fald ikke støtte forslaget, medmindre ministeren giver afkald på de 4 mill. kr., for ellers mener jeg ikke, der ligger nogen egnsudvikling i dette

[Kofoed.]

forslag. Hvis man vil have ligestilling, kan man ikke diske op med, at man giver en ligestilling for 2 mill. kr. Vist gør man ej. Det er også klart fremgået af debatten her, at det forslår ingen steder, men så forslår det slet ikke, hvis de bornholmske skatteydere skal af med 4 mill. kr. oveni.

(Kort bemærkning).

Holmberg: Kun en kort bemærkning til ministeren. Mine udtalelser om statsdrift og privatdrift står jeg gerne ved. Det, jeg nævnte her, var, at statsdrift i almindelighed er dyrere end privatdrift. Det står jeg ved ved enhver lejlighed. Jeg nævnte ikke noget om, at den var dårligere.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Det er også et legitimt synspunkt at have. Jeg synes bare, det skal være kendt ude omkring, for det vil formentlig interessere videre kredse, ikke mindst inden for DSB, at hr. Holmberg har det synspunkt.

Skal jeg forstå hr. Juul-Madsens stilling på den måde, at de konservative herefter ikke mener, der skal gøres noget omkring transportstøttespørgsmålet i forhold til Bornholm i de næste to år? Skal vi bare køre nogle undersøgelser videre og videre og videre og ikke foretage os noget de næste to år, før disse undersøgelser, hvor upræcist de end er defineret, er afsluttet? Man kan næsten ikke få andet indtryk.

Til hr. Gudme vil jeg kun sige, at jeg skal forsøge at forstå udtalelserne på den positive måde, at det radikale venstre mener, at støttebehovet ligger mellem de 2 og de 13 mill. kr. Når jeg satte dette i relation til Vs og Rs spareforslag, var det, fordi der ikke står noget beløb efter min bedste erindring i Vs og Rs spareforslag, der dækker, at det radikale venstre kan give en støtte til Bornholm inden for en ramme mellem 2 og 13 mill. kr. Hvis jeg tager fejl heri, så ser jeg meget gerne, at det bliver korrigeret.

Til hr. Kofoed til sidst kun dette, at jeg synes, det er vigtigt at få at vide, om det er selve princippet, at Bornholms amtsråd giver et beløb overhovedet, der er afgørende for hr. Kofoeds stilling, eller om hr. Kofoed ikke havde noget imod, at man gav et beløb, men at det foreslåede beløb er for stort.

Det var det spørgsmål, jeg rejste allerede i første omgang.

(Kort bemærkning).

Kofoed: Jeg kan svare ganske klart: jeg er absolut ikke tilhænger af, at vi giver noget som helst fra Bornholms amtsråds side, og jeg kan berolige ministeren med, at hvis ministeren sendte forslaget om de 4 mill. kr. ud til folkeafstemning på Bornholm, så garanterer jeg for, at han fik et dundrende nej.

(Kort bemærkning).

Gudme: Det er da vist meget klart, at da man fredag den 9. marts skulle stille ændringsforslag til det finanslovsforslag, som man har arbejdet på i 4 måneder, så måtte ændringsforslaget udtrykkes sådan, at man sagde nej til de 20 mill. kr., som var den første betaling i det år, der går fra 1973 til 1974. Når vi derefter har fundet ud af, på hvilken måde der kan ydes støtte til Bornholm, så skal der nok findes en plads på finanslov eller tillægsbevillingslov til at udtrykke den støtte, vi vil give.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til folketingsbeslutning om foranstaltninger mod inflationen [af Poul Dam m. fl.].

(Forslaget til folketingsbeslutning (nr. XXIV) findes i tillæg A. sp. 5633, fremsættelsen i tidenden sp. 3531).

Forslaget sattes til forhandling.

Økonomi- og budgetministeren (Per Hækkerup): Det forslag, SF har fremsat, bærer titlen „Forslag til folketingsbeslutning om foranstaltninger mod inflationen“, og det