

Kære Magnus Heunicke

Det vil næppe undre dig, at vi i Bornholms Passagerforening giver det indgåede færgeførlig bundkarakter. Det gør stort set alle på Bornholm; måske lige undtaget godserhvervet.

Vi er meget glade for, at godserhvervet får så markant en nedsættelse af deres billetomkostninger.

Vi er meget glade for, at der stadig er mulighed for at komme direkte til den øvrige del af Danmark, selv om det er en meget, meget ringe komfort man byder passagererne ... de kommer ombord på en godsfærge.

Der er mange spørgsmål til den politiske aftale. Dem vil vi forsøge at få afklaret; men her og nu vil vi meget gerne vide, hvorfor forliget nedsætter kapaciteten på de 38 maksimumkapacitetsdage fra 10.000 passagerer til 9.000 passagerer? De 9.000 passagerer skal – som vi læser det – oven i købet være gældende i godt og vel 12 år fra 1. september 2017:

- 1) Første periode fra december 2014 til 1. september 2017 (nuværende kontrakt 10.000 passagerer)
- 2) Anden periode fra 1. september 2017 til 1. september 2019 – forlængelse af den nuværende kontrakt. Spørgsmålet er, om forlængelsen vil være på uændrede vilkår (det var der ikke tale om, da vi sidst oplevede en kontraktforlængelse)
- 3) Tredje periode fra 1. september 2019 til 1. september 2029 – ny 10-årig kontrakt.

Bornholm har det seneste 10-år arrangeret forskellige events, f.eks. Folkemødet, som trækker mange gæster til øen. Ifølge de informationer vi har, oversteg antallet af gæster i 2014 ved bl.a. Folkemødet også de 10.000 passagerer ganske betydeligt; men med den tonnage, vi har i det nuværende forlig, er der også rigelig kapacitet til at kunne overføre helt op til 15.000 passagerer (inden for driftsdøgnet).

Vi véd naturligvis, at der vil være mulighed for at chartre en reservefærge, når der af allerede kendte årsager er større behov end de 9.000 passagerer. Men der opstår også situationer, hvor ingen har mulighed for at kende behovet på forhånd. Turisterne har nok i de fleste tilfælde bestilt deres billetter i god tid, men det har bornholmerne ikke for vane ... og der kan også være behov for, at vi skal rejse fra den ene time til den anden.

Med den reservekapacitet,^{*)} som den politiske aftale om den fremtidige færgebetjening regner med, når der ikke kan sejles med hurtigfærge, vil det tage 7½ dag at få flyttet 9.000 passagerer. Det er ganske tankevækkende.

Her på Bornholm kæmper vi for, at Bornholm skal udvikles; men vi må konstatere, at regeringen og Folketinget åbenbart arbejder på det modsatte, når man nedsætter kapaciteten helt frem til 2029.

Du og dine ønskes en rigtig glædelig jul og et godt 2015.

De venligste hilsner

Bjørn Carlsen



*)

= *Hammerodde eller en Hammerodde-lignende færge med plads til 400 passagerer og mulighed for 3 sejladser i et driftsdøgn, dvs. 1.200 passagerer pr. driftsdøgn*

Den danske konge og hans arvinger fik Bornholm “for evindelig arv og ejendom” mod at yde den svenske konge erstatning på 500.000 rigsdaler eller fem tønder guld. Til sammenligning inddrog Johan Printzensköld blot 1.253 rigsdaler i skatter på Bornholm.

500.000 rigsdaler var et enormt beløb, som Danmark ikke kunne udrede. I stedet fik den svenske krone 18 godser i Skåne, som trods afståesen af landsdelen stadig var ejet af danske adelsmænd.

Den danske konge måtte til gengæld give disse godsejere nye ejendomme fra kronens besiddelser i Danmark.

I forbindelse med hyldningen af kong Frederik 3. som arvekonge på Bornholm i september 1661, prøvede hoffet at få bornholmerne til at betale erstatningen for sin egen tilbagevenden til Danmark.

Dette var helt urealistisk. Stænderne accepterede en tiendedel af beløbet, men ikke mere en 6.840 rigsdaler blev faktisk inddraget i de kommende år.

