

[Jørgen Junior]

bliver tale om orlovssituationer i særlig stort omfang. Nu er det jo ikke mange mennesker, det kommer til at dreje sig om, det er jeg godt klar over, men jeg synes nok, det er en meget uheldig fremgangsmåde, at man cementerer ordningen med to lønninger.

Så vil jeg sige til finansministeren, at jeg synes, det er en lille smule billigt og fuldkommen urimeligt og ubegrundet at begynde at tale om højre eller venstre eller midten eller noget som helst. Det, vi er gået imod, er dobbelt aflønning, og så er vi kommet med nogle principielle betragtninger om, at alle mennesker burde have den samme pension. Jeg kan ikke rigtig se, at det har så forfærdelig meget med det yderste højre at gøre, at man siger, at en arbejdsmand og en folketingsmand skal have ens pension.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagenes overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Tredje næstformand (Ninn-Hansen):**

Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til udvalget for forretningsordenen. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**8) Forespørgsel til statsministeren:**

*Forespørgsel af Jørgen Jensen (DKP) og Freddy Madsen (DKP):*

»Hvilke foranstaltninger vil regeringen træffe på baggrund af den rapport, der er udarbejdet af handelsministeriets kontaktudvalg vedrørende skibsværftsindustrien?«

(Forespørgsel nr. XXIX. Anmeldt 26/4 79. Fremme af foresp. vedt. 3/5 79).

### *Forhandling*

**Jørgen Jensen (DKP):**

Rapporten fra kontaktudvalget er udmærket og teknisk fyldestgørende, men den afslører mellem linjerne den planløshed og profitstyring, der er den reelle årsag til den såkaldte værftskrise. Nationalt og internationalt brugte rederierne afskrivningsregler og støtte-

ordninger til at frigøre kæmpekaptaler, og de skyhøje oliefragter fristede til store tankskibsbyggerier, hvilket i Danmark betød opførelse af Lindøværftet uden nogen egentlig plan for, hvor længe dette kunne holde.

For Danmarks vedkommende har der samtidig været politisk passivitet over for problemerne, ja, man kan vel sige, at direkte har man brugt den internationale skibsværftskrise som led i nedskæringspolitikken, og dette har kunnet begrundes med internationale nedskæringsdirektiver.

Vi ved også, at tidligere politisk bestemte begrænsninger for byggeri af skibe til de socialistiske lande var med til at begrænse et naturligt marked, hvilket vi ikke mindst i dag skal have for øje for at undgå, at nye tilgængelige markeder ikke bliver opdyrket.

Det er rigtigt, at hvis skibsværfterne må lukke, er det værftsejernes, kapitalhavernes, ansvar, men selv om man erkender dette, ændrer det jo ikke ved følgerne for de ansatte, for samfundet. Det fritager ikke regeringen for et medansvar.

Det er rigtigt, at de formelle ejere af skibsværfterne er kapitalhaverne, uanset hvor betænkelig man kan være ved den kapitaldannelse, der står bag – vi kan bl. a. nævne undersøgelser omkring Bonde Niensens overtagelse af B&W. Den form for undersøgelse virker ikke særlig betryggende. Men hvem er det reelt, der har skabt værdierne, de værdier, der ligger i teknisk viden, i uddannet arbejdskraft, i et produktionsapparat? Det er samfundet, det er de arbejdere, der har været og er beskæftiget på værfterne. Den effektivitet, vi er så stolte af, som også selv værftsklubberne fremholder, og som betyder, at Danmark kun bruger  $\frac{1}{3}$  af de produktionstimer, man bruger i Japan, er betalt med nedslidte mennesker og også i perioder med tilsidesættelse af kendte miljø- og sikkerhedsregler. Den er betalt gennem samfundets uddannelse fra grundskole til højere uddannelse, gennem samfundsbetalt forskning og gennem udskydelse af overflødig arbejdskraft.

Værfterne har også betydning som hjemmemarked for en lang række eksportvirksomheder, som vil miste deres naturlige basis, hvis værfterne lukker.

Der er også en teknologisk afsmitning. Spørgsmålet er, hvor meget vi kan afgive af vor nuværende storindustri og samtidig bevare forudsætningen for at bestå som industri-