

[Bjørn Poulsen]

løsningen skal foregå på den måde, er der jo ingen grund til at diskutere værftsproblemer mere med det parti.

Hvilke muligheder er der så for at skaffe ordrer til danske værfter? Ja, hvis vi ser bort fra statsorderne, så må vi jo nok erkende, at fra danske redere er der ikke det store udbud. At A. P. Møller-koncernen har forbarmet sig over de resterende ansatte på Lindøværftet og afgivet ordre på en serie skibe, kan vi i dag konstatere. Men vi må jo ikke lukke øjnene for de mange ansatte, der allerede er eller som vil blive afskediget i den nærmeste fremtid på Lindøværftet. Og vi må også konstatere, at anden beskæftigelse for dem findes der vel ikke for øjeblikket. Jeg vil også gerne spørge – det må især være statsministeren – om man har tænkt sig eventuelt at prøve at gøre noget ved de problemer, som er opstået på Fyn, og ikke mindst de problemer, der har ramt Munkebo. Jeg synes, det er noget, man bør tage med ind i debatten.

Hvis andre danske redere ville gøre det samme, som A. P. Møller-koncernen har gjort, så ville situationen faktisk se meget lys ud. Men hvis vi går lidt tilbage, en måneds tid tilbage, og kigger på de udtalelser, der kom fra DFDS' generalforsamling om, at man ville bestille den næste færge – det var så vidt jeg husker til Oslo-København-ruten – dér, hvor man fik de bedste betingelser, uanset om det var et dansk værft, så bliver man jo ikke ligefrem optimistisk af det. Jeg synes ærlig talt, at der er nogle erhvervsledere, hvis ansvarsfølelse over for aktionærerne er så stor, at nationale hensyn åbenbart ikke skal tages under nogen omstændigheder. Man tager alt, hvad man kan her i landet, når det er gode tider, og går udenlands, når vi får problemerne, og det selv om det er danske skibsværftsarbejdere, der har skabt og betalt de værfter, som disse rederier ejer.

Jeg synes også, at vi i denne debat bør tage B&W med ind i diskussionen, for naturligvis vil de transaktioner, som den nuværende ejer, Bonde Nielsen, lige har foretaget, i første række ramme de ansatte. Den mistillid, som vedkommendes transaktioner naturligvis skaber, går i første række ud over de ansatte. Den kamp, som de ansatte fører for øjeblikket for at redde deres arbejdsplads, bliver naturligvis besværliggjort, når man på den måde begynder at lege med kapitalen,

som vi har set i dette tilfælde. Det er jo ikke noget nyt.

Netop B&W får mig til at spørge handelsministeren om noget, der står i redegørelsen fra kontaktudvalget vedrørende skibsværftsindustrien. Der står på side 48 under afsnit d – det er det afsnit, der omhandler bistanden til u-landene – at øget støtte via u-landsmidler kun kan gives til projekter eller specialfartøjer, »der ikke senere vil gå ind i konkurrencen med dansk skibsfart«.

Jeg har tidligere i et samråd spurgt om dette og af tidsmæssige årsager ærlig talt ikke fået noget særlig godt svar, men når jeg nu læser handelsministerens tale, så står der faktisk noget andet – så vidt jeg kan læse det i hvert fald. Nu står der lige pludselig: »... forudsat der er tale om specialskibe, der er af udviklingsmæssig betydning for de pågældende lande«.

Nu er det naturligvis muligt, at vi taler om hver sin ting, men jeg mener nok, at det, der står i handelsministerens tale i dag, er noget helt andet end det, der står i redegørelsen, og jeg vil da sådan set glæde mig lidt, hvis det, handelsministeren har sagt i dag, er det, der skal gælde.

Der er dog én ting, som jeg lige vil slå fast, inden jeg fortsætter, og det skal slås fast, så det ikke kan misforstås: vi går i SF ikke ind for, at u-landsmidler ukritisk skal gå til bygning af skibe på danske skibsværfter. Lad det være sagt, så det kan forstås. Men hvis – og det er dér, spørgsmålet til handelsministeren kommer ind – denne sætning i talen betyder, at der kun kan være tale om f. eks. inspektionsskibe og fiskerkuttere, for jeg har ærlig talt ikke efter det samråd, vi havde med handelsministeren, kunnet finde andre ting frem, så synes jeg nok, at situationen ser lidt mærkelig ud.

Jeg synes, at Danmark har været meget langt fremme med hensyn til udvikling af skibstyper, som netop var et af svarene på u-landenes interne transportproblemer. Dér vil jeg da bare pege på, at B&Ws multifleksskib er et projekt, som efter min mening ikke er uinteressant. Det løser ikke alle de problemer, som u-landene har transportmæssigt set internt, men det løser i hvert fald et af problemerne, og det er, at man ved hjælp af et sådant skib kan flytte varer fra de havne, som i dag er så overbelastet, og ud til de bestemmelsessteder i det enkelte u-land, hvor