

[Industriministeren]

regeringen med industripolitiske og arbejdsmarkedspolitiske foranstaltninger vil søge at fremme lokalt initierede projekter for gennem en aktiv erhvervsudvikling at lette den nødvendige omstillingsproces.

Forhandling

Jørgen Tved (FK):

Svaret var næsten, som jeg forudså: Regeringen agter ikke at gøre noget. Man vil følge sagen meget nøje, og det formoder jeg at man har gjort de sidste 10-15 år, og det, der er kommet ud af det, er en situation, som for de enkelte værfter nok må betegnes som katastrofal.

På B & W, som i tidernes morgen var et af de helt store værfter, der beskæftigede op til 4.000 mand, er man i dag nede på 1.200. På dette værft skal man have ordrer i 1988, for at der ikke skal ske yderligere reduktioner på værftet. Man har på det seneste ved hjælp af anparts-skattefiduser osv. fået en ordre på 2 skibe. Man havde fået lovning på 4, men det blev kun til de 2. De forslår som en skrædder dybt nede under dette hus. For beskæftigelsessituationen på B & W er der nok meget mørke udsigter - i hvert tilfælde, når vi kommer frem til omkring 1990.

Den samme situation har man på Aalborg Værft. Her har man i dag ca. 800 beskæftigede. For ca. 3 år siden var man også på dette værft oppe på 4.000 mand. Af de 800, som i dag er beskæftiget på Aalborg Værft, har de 270 fået deres opsigelse. Disse mennesker skal afgå, således at værftet omkring 1. maj i år vil være nede på ca. 500 ansatte. Derefter er der ikke nogen, der skal sige, at situationen tegner sig lyst for de danske værfter, når jeg har nævnt situationen på to af giganterne inden for værftsindustrien.

Men lad os også tage Lindøværftet. Det er et værft, der i dag beskæftiger ca. 2.000 ansatte, og her har man ordrer, der sikrer denne beskæftigelse til ca. 1990. Men også på Lindø er det gået stærkt tilbage. For få år siden havde man 7.000 mand beskæftiget. På Lindø er man faktisk i den situation, at tegnestuen er lukket. Man behøver ikke at have den store ledvogtereksamen for at forstå, at når først man lukker tegnestuen, vil det forplante sig ned gennem produktionshallerne, og så varer det ikke længe, før situationen også på dette skibsværft er katastrofal.

Jeg har allerede omtalt to værfter, der er lukket helt. Men lad os for en sikkerheds skyld også kigge lidt på Dannebrogværftet i Århus. Her er 240 mand tilbage. Der var tidligere mellem 500 og 600 beskæftiget her. Ordrebogen er faktisk tom. Man har lidt arbejde som underleverandør til Lindø. Situationen for de beskæftigede er også i Århus katastrofal. Og så lige for at gøre situationen færdig: Man prøvede på at redde Helsingør Værft, resterne af det store nybygningsværft, ved at lade det eksistere en tid som reparationsværft. Nu er også den historie ved at være udløbet. Det er ikke muligt at klare den.

Jeg har naturligvis som baggrund for denne forespørgsel været i kontakt med arbejdernes organisationer på værfterne for at høre, hvordan de vurderede situationen. Her var det helt andre toner, man hørte end dem, industriministeren nu gav udtryk for. Der var ikke den optimisme og tro på, at situationen var ved at vende, som ministeren sagde. Det var heller ikke arbejderne på værfterne, der sagde, at det er den internationale situation, der er skyld i, at udviklingen er, som den nu har været. Der er da sket noget internationalt. Der er sket noget med den japanske yen. Den er blevet voldsomt opskrevet, og det gør naturligvis, at konkurrencemulighederne er forbedret. Kunne man bare få en 3-4 af de ca. 250 skibe, der er bygget i Japan, til danske værfter om året, ville det betyde en ganske væsentlig forbedring. Det er rigtigt, at de internationale konjunkturer spiller en rolle. Men det er ikke alene de internationale konjunkturer, som betyder noget. Hvis man skal gribe ind for at klare beskæftigelsen på værfterne, og hvis man ønsker at bevare den danske værftsindustri, skal der andre boller på suppen. Det er nødvendigt, at man tager fat på en helt anden måde.

Her bør Folketinget, staten, nok prøve på at vise vej. Når man taler med de faglige organisationer, hører vi, at staten ikke har været fødsels-hjælper for ordrer til værfterne. Når det drejer sig om statens egne skibe, siger de faglige organisationer, at man ofte oplever en forunderlig politik fra statens side. Det drejer sig f.eks. om ombygninger af statens store færges. Der kommer nogle ekspresordrer, noget, der haster, noget, der tilsyneladende ikke er planlagt. Man har været i situationer, hvor værfterne af hensyn til deres øvrige produktion ikke kan få så-