

heder og føre hensigtserklæringerne om at fremme en miljøvenlig transport til søs ud i livet.

Jeg tror, det kan blive et spændende mødepunkt for Folketingets partier at få drøftet det, der også var omtalt tidligere i debatten: at få de små coastere til at sejle mellem de danske havne.

Vi kunne også godt ønske os, at ministeren snart ville barsle med en løsning på de mindre og mellemstore skibes problemer, især med hensyn til finansiering af nybyggerier, så vi ad den vej kunne få flere danske arbejdspladser på danske skibe og ikke, som det er tilfældet, se flere og flere udenlandske interesser overtage de stolte traditioner, vores nation har til søs.

Afslutningsvis vil jeg igen sige: Vi glæder os over, at vi har kunnet enes om en dagsorden i dag. Det lover godt for Danmark som søfartsnation.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Hr. Svend Heiselberg sagde, at han håbede, at SF i fremtiden ville stille nogle mere realistiske krav, når vi diskuterede dette område. Jeg vil godt sige til hr. Svend Heiselberg, at jeg mindes ikke, at vi i SF er blevet kritiseret, fordi vi ikke har stillet realistiske krav.

Vi har stillet nogle krav til sikkerhed og en masse andre ting undervejs, når vi har diskuteret søfart, og skulle jeg endelig tage noget, som alle kender, kan jeg sige, at hvis resten af Folketinget, især nogle af de borgerlige, havde lyttet til SF, da vi diskuterede »Ask« og »Urd«, var det danske samfund blevet sparet for ½ mia. kr. – bare for at tage én af tingene.

Til hr. Niels Ahlmann-Ohlsen vil jeg sige, at det kan godt være, at der var lidt rigeligt med bud, da vi diskuterede Dansk Internationalt Skibsregister; jeg holdt mig til de 10.000, og det vil jeg stå ved, for det er jo derfor, vi har rejst debatten i dag. Jeg startede med at fortælle om rederierne. Der er tre rederier, hvor rederne er meget danskvenlige, nemlig A.P. Møller, Mercandia og DFDS, og lad os så tage DSB med. Men de andre rederier: Norden, Torm, Ø.K., Elite-Shipping, og hvad de nu hedder alle sammen, og endda også Dannebrog er løbet fra de aftaler, der ligger i DIS. Sådan opfatter jeg det.

Det kan godt være, vi har forskellig opfattelse af det her i Folketinget – det har vi nok – men jeg mener stadig væk det, jeg sagde dengang: At det er skruen uden ende med DIS. Men nu

har vi DIS, og andre lande har også fået et internationalt skibsregister. Man har NIS i Norge og DIS i Danmark, og i Tyskland har man noget andet, Luxembourg har det, og det har de alle sammen. Det er det, der også gør, at vi må prøve at diskutere, hvad vi nu skal gøre for at redde dansk søfart og de danske arbejdspladser. Situationen, som jeg opfatter den, er ret alvorlig, og det er derfor, jeg håber på, at de forskellige organisationer og rederne kan finde frem til noget, som vi alle sammen kan bruge.

(Kort bemærkning).

**Niels Ahlmann-Ohlsen (KF):**

Jeg vil gerne sige tak til hr. Tommy Dinesen, fordi han her åbent erkendte, at det var lidt voldsomme tal, der blev brugt i debatten. Jeg forstod det sådan, at det mest var daværende folketingsmedlem hr. Møller Hansens og daværende folketingsmedlem hr. Berlaus tal, der var lidt voldsomme.

Jeg vil ikke polemisere yderligere over temaet, blot gøre opmærksom på Danmarks Rederiforenings beskæftigelsesstatistik fra april 1995. Hvis vi kigger på antallet af beskæftigede danskere, havde Danmark i september – det er officerer og menige – i alt 7.130 beskæftigede personer. Det faldt så i december 1988 til 6.297, i marts 1989 var vi på 7.942, og går vi frem til december 1994, havde Danmark en beskæftigelse, efter man havde haft en tilbagegang fra 10.118, på i alt 9.041. Der er, hvis man sammenligner de ca. 9.000 med de ca. 6.000 i december 1988, trods alt tale om en pæn fremgang.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Også det sagde jeg i starten. Det hænger sammen med, at man ikke kan sammenligne med, hvad der var før, for dengang havde man sømandsskatten, og derfor kunne man se, at de, der var under sømandsskatten, sejlede til søs. Men efter at sømandsskatten er ophørt, fordi der kom et Dansk Internationalt Skibsregister med skattefritagelse, kan man tilsyneladende ikke finde ud af, hvor mange søfolk der er. I de tal, der ligger, er man begyndt at tage færgefarten med, og man er begyndt at tage nogle af besætningsmedlemmerne på de både, der sejler herhjemme, med. Så kan man sagtens få det til at se fint ud.

Dengang man havde de rette sammenlignelige tal og diskuterede dem, lavede jeg et væddemål med den daværende erhvervsmini-