

eksempler, hvor det ikke var et kommanditselskab eller et anpartsselskab eller lignende, men hvor det drejede sig om personlig hæftelse for driften, hvor der er foregået svindel?

Jeg kender ikke nogen, der kan komme af sted med at lave et eller andet, der går galt, så længe de hæfter personligt, og den personlige hæftelse må være nøglen ind i det her system med den andel, som man har i det her skib. Der er ikke andre nøgler til det.

Det er godt nok, at vi fjerner nogle barrierer, og det er godt nok, at vi alle sammen er positive, men det skal altså fjernes til fordel for nogle skibe, som vi også gerne skulle have.

Erhvervsministeren (Mimi Jakobsen):

En del af det, hr. Kai Dige Bach spørger om, kan jeg simpelt hen ikke svare på, men jeg vil opfordre til, man stiller spørgsmålet til skatteministeren, der bedre end jeg har overblik over de ting dér.

Men jeg vil godt sige: Hvad er det vigtigste omkring coasternes eller nærtrafikkens fremtid? Ja, det er jo, at der bliver et godt marked, hvor man kan tjene penge. Hvis man ikke kan tjene penge på det her bagefter, er der ingen idé i at bygge de skibe. Jo, det er dejligt beskæftigelsesmæssigt, så længe det varer, og så kan vi give skrotningstilskud bagefter og hakke dem op igen. Det er vist ikke løsningen; det er vi enige om.

Nej, vi skal selvfølgelig, som både miljøministeren og jeg har beskrevet det – af mange grunde, for eksporten, for miljøet, for danske arbejdspladser – i fremtiden banke på alle de døre, der skal bankes på for at få dette transportområde opgraderet, så der er penge at tjene bagefter, når man har fået bygget skibet. Eller man skal, som jeg lagde op til i min tale, hvad vi jo overvejer som en mulighed, give bedre finansiering til køb af brugte skibe.

Men hele grundlaget for det her er, at vi fremover får et erhverv, der løber rundt, hvor der er nogen, der kan tjene nogle penge. For ellers er der altså ingen, der har lyst til at bygge skibene heller. Så de to ting hænger nøje sammen, og finansieringen alene gør det ikke.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg synes, det er godt, at vi får en debat om det her i dag. Desværre er der ikke nogen lette løsninger. Havde der været det, havde SF forelagt dem allerede for 10 år siden.

Sagen er den, at faget er ude i en konkurrence, som gør, at det er svært at overleve som coasterejer, i hvert fald hvis man alene har ét skib. Jeg deltog i et møde i Marstal for et par måneder siden, hvor man skulle diskutere coasternes fremtid, og selv om der var mange fra søfartserhvervet til stede – vel et par hundrede stykker – var der desværre ikke nogen, der kom med ideer til, hvad man kunne gøre, for at coasterne kunne overleve.

Jeg har det selv sådan, at jeg synes, det ville være dejligt, hvis de kunne. Jeg vil godt gå så langt tilbage, at det var alle tiders, hvis skonnerterne kunne komme op at stå igen. De sejler jo med vindenergi, så det er lige noget for SF.

Men tiden er løbet siden 1950'erne, ja, det ved alle selvfølgelig, men 1950'erne var den gode tid for coasterne. Det var her, de konkurrerede skonnerterne ud, og så er der sket det, at man nok har stået noget i stampe på området, for man kan se, hvis man tager Illustreret Skibsliste, som er en tyk bog med billeder og forskellige data vedrørende samtlige skibe i dette land, at de fleste coastere i dag er gamle skibe. Man kan selvfølgelig godt gå hen og sige ud fra et nostalgisk hensyn, at de skal have lov til at sejle igen. Men jeg må sige, at de dér gamle plimsollere kan man for min skyld godt hugge op. Beboelsesforholdene er så dårlige, at Nyborg Statsfængsel er betydelig bedre at bo i.

Ejerforholdet før i tiden var jo, at det normalt var kaptajnen, skipperen om bord, der ejede skibet, og jeg har ladet mig fortælle, at det er en af grundene til, at man i dag ikke rigtig er fulgt med. Det er svært for de her skipperne at gå sammen om et større skib. Det er ét af problemerne.

I søndags kørte jeg en tur på min cykel ned til Kalundborg Havn, hvad jeg gør, når jeg ikke har andre ting at lave, og det, jeg så i Kalundborg Havn, er nok symptomatisk for andre havne. Det var nemlig, at der lå et mindre skib, det var fra Valetta nede på Malta, der lå en russisk rustbunke, og så lå der en hollænder – en fin, flot og moderne coaster, der også kunne sejle på floder osv.

Det viser noget om, at der er andre, altså tyskere og hollændere, der, som hr. Kai Dige Bach er inde på det, har haft nogle betydelig bedre finansieringsformer. Det er måske derfor, at det er dem, der i dag er førende på det her marked.

Hvis man skal holde sig ajour med hensyn til søfartsområdet, skal man læse bladet Søfart, som er det eneste danske, der har det her områ-