

[Wihjelm]

folk kan sidde fuldstændig dækket ind over for offentlighedens søgelys og fungere på den dér lobbymanér, som det er sket med de tidligere undergrundsudvalg? Altså: er det offentlighed, ministeren lover før en aftale med DUC, eller er det kun at forelægge et eller andet fortroligt udvalg disse ting?

**Maisted (FP):**

I forbindelse med den vrede, der har været over det dagsordensforslag, som fremskridtspartiet har stillet, har en af invendingerne været, at denne sag havde ikke noget med skatteyderne at gøre. I planredegørelsen side 102 står der midt i 3. afsnit:

»Staten vil formentlig blive stillet over for krav om at skulle bære en væsentlig del af risikoen ved investeringerne, også i distributionssystemet, og vil formentlig blive stillet over for krav om medfinansiering eller om statstilskud til disse. Disse spørgsmål må tages op i forbindelse med en samlet afklaring af kompetence- og byrdefordelingen mellem stat og kommune i relation til naturgasprojektet.«

Hvis det ikke indebærer en vis risiko for, at skatteyderne kommer til at betale nogle penge, så ved jeg ikke, hvornår skatteyderne kommer til at betale penge.

Med hensyn til handelsministerens indlæg synes jeg, det var meget interessant, at kommentaren var, at det var noget forvrøvlet sludder, vi fremsatte. Regeringen fremsatte en energiplan i 1976, der byggede på; at 3 pct. energistigning svarede til 10 pct. stigning i nationalproduktet, noget forvrøvlet sludder, hvilket jo er bevist her i de senere år. Nu spørger jeg handelsministeren: hvilke oplysninger er det, formanden for energirådet har, når man kan karakterisere det, der står i denne planredegørelse med hensyn til investeringerne i naturgasprojektet, som det rene forvrølede sludder? Jeg får ikke noget svar. Det er jo meget kedeligt, at første gang der er et punkt i denne planredegørelse, der er fremlagt til diskussion her i folketinget, så viser det sig, at de beregninger og de tal, der står i den, er det rene forvrølede sludder.

**Handelsministeren (Ivar Nørgaard):**

Jeg opgiver på forhånd at befri tingets medlemmer for at stemme om fremskridtspartiets dagsorden. Jeg er sikker på, at det er

umuligt for mig at overbevise hr. Maisted eller andre.

Derimod er der et vist håb om, at jeg kan befri medlemmerne for at skulle stemme om den kommunistiske dagsorden. Så vidt jeg har forstået på hr. Kaj Hansen, så ønsker han, at jeg skal bekræfte, at det har været min hensigt at forelægge folketinget resultatet af forhandlingerne med DUC, inden bindende aftale med DUC indgås. Jeg vil gerne gentage, at det er min hensigt, for hvis jeg ikke fremlagde dette resultat, så ville der heller ikke være basis for, at vi kunne beslutte de investeringer, der er nødvendige, hvis vi kommer til en positiv aftale med DUC. Alene af den grund vil jeg fremlægge resultatet.

Jeg vil derfor anmode hr. Kaj Hansen om at trække dagsordensforslaget tilbage.

**Kaj Hansen (DKP):**

Jeg har forstået, at aftalerne med DUC bliver forelagt folketinget, inden bindende aftaler træffes med regeringen. Det bliver nu nedskrevet i Folketingstidende, og på det grundlag skal jeg meddele formanden, at jeg tager det af mig stillede dagsordensforslag tilbage.

**Første næstformand (Grete Hækkerup):**

Det af hr. Kaj Hansen (DKP) fremsatte forslag om motiveret dagsorden er taget tilbage. Ønsker nogen at optage det? (Ophold). Da det ikke er tilfældet, er det bortfaldet.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Afstemning*

Forslag om motiveret dagsorden af *Arentoft* (FP) (se foran) forkastedes, idet 19 stemte for, 121 imod.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den sidste sag på dagsordenen var:

**2) Første behandling af:**

*Forslag til folketingsbeslutning vedrørende Helsingør Værft* [af Jørgen Jensen (DKP) m. fl.].

(Beslutningsforslag nr. B 44. Fremsat 19/1 78).

Forslaget sattes til forhandling.

### Forhandling

**Handelsministeren** (Ivar Nørgaard):

Det foreliggende forslag fra DKP til folketingsbeslutning tager sigte på situationen omkring Helsingør Værft og synes at tage sit udgangspunkt i en forudsætning om, at dette værft skulle stå over for specielt vanskelige problemer. Imidlertid må hertil bemærkes, at Helsingør Værfts problemer ikke er enestående. Tværtimod deles problemerne mere eller mindre af hele den danske værftsindustri. Alle danske værfter er i nød for ordrer, og realistisk set må der på baggrund af den nuværende ordrebogssituation forudses yderligere tilbagegang i beskæftigelsen, medmindre nye ordrer kommer i hus, og udsigterne hertil er mørke.

Danske værfter indtager imidlertid ikke i så henseende nogen særstilling. De problemer, danske værfter står over for, gælder værfter overalt i verden. Vi befinder os i en international værftskrise, som er affødt af en række omstændigheder. En stærk vækst i den globale handelsflådekapacitet er i de senere år blevet sat over for en reduceret fragtefterspørgsel, bl. a. som følge af det almindelige økonomiske tilbageslag i verdensøkonomien tilbage fra 1974. Det heraf følgende store tonnageoverskud har reduceret fragtraterne betydeligt og har bl. a. medført en betydelig oplægning af skibe. Mange kontrakter er blevet annulleret, og rederne er af forståelige grunde yderst tilbageholdende med beordring af nye skibe.

Den minimale ordretilgang står over for den eksisterende store globale skibsbygningskapacitet, som er vokset op i løbet af 1960'erne og begyndelsen af 1970'erne. Man kan illustrere krisens alvor med følgende tal:

Den globale ordrebeholdning pr. 30. september 1957 androg 42,2 mill. bruttoregister-tons mod 82,3 mill. bruttoregister-tons pr. 31. december 1975. De danske værfters ordrebeholdning er i denne periode reduceret fra 2,0 mill. bruttoregister-tons til 0,6 mill. bruttoregister-tons. Omregnet i de såkaldte kompenserede tons, som tager højde for de forskellige skibstypers arbejdskraftindhold, er ordrebeholdningen på danske værfter faldet fra 960.000 kompenserede tons til 600.000 kompenserede tons. Værfternes afleveringer i

kompenserede tons faldt med ca. 20 pct. fra 1975 til 1976 og yderligere med 10 pct. i 1977. Samme produktionsomfang ventes i 1978, men for 1979 og i årene derefter må der regnes med yderligere fald i produktionen. Fra medio 1975 til oktober 1977 er beskæftigelsen inden for nybygning, reparation og motorfabrikation faldet med 7.600 mand, svarende til ca. 25 pct.

I denne situation må regeringens politik tage sigte på værftsindustrien som helhed. Det forekommer mig ikke rimeligt at trække et enkelt værft frem på bekostning af de øvrige værfter. Den af regeringen fulgte værftspolitik må følgelig også omfatte ordninger, som i lige grad har været til gavn for alle danske værfter.

Det er ikke rimeligt at karakterisere den danske regerings værftspolitik som passiv. Regeringen har ikke fundet det muligt og ej heller rigtigt at sætte ind med massive stats-subsidier, som tilfældet har været det i en række andre lande. Dertil har vi også for små ressourcer.

Regeringen opretholder gennem handelsministeriets kontaktudvalg nøje kontakt med værftsindustrien og de problemer, denne står over for. I udvalget er værftsforeningerne, fagbevægelsen og handelsministeriet repræsenteret. Afhængigt af problemernes karakter anmoder udvalget andre ministerier og erhvervsorganisationer m. v. om deltagelse i drøftelserne.

Udvalget har afgivet flere indstillinger til regeringen, ligesom udvalget gentagne gange har rettet henstillinger til værfternes ledelser og værfternes ansatte om mulighederne for gennem samarbejde både på det enkelte værft og mellem værfterne at reducere byggeomkostningerne – opfordringer, som i stort omfang er blevet fulgt.

Udvalgets snævre sammensætning har givet grobund for en åben diskussionsform under udvalgets møder. I den forbindelse henledes opmærksomheden imidlertid på, at de enkelte værfters forhold ikke behandles i udvalget. Konkrete problemer, der er opstået på det enkelte værft, falder uden for udvalgets arbejdsområde.

Regeringen har i overensstemmelse med de indstillinger, som er modtaget fra udvalget, bedst muligt søgt at afhjælpe de vanskeligheder, som skibsbygningsindustrien står over for. Senest kan nævnes den udvidede

[Handelsministeren]

kreditordning, hvorved danske redere kan opnå en finansiering gennem Skibskreditfonden på 80 pct. af kontraktsummen til 8 pct. i rente og med en tilbagebetalingstid på 10 år mod den tidligere ordning, 70 pct. til 8 pct. over 7 år.

Endvidere kan nævnes det statskøbsprogram vedrørende skibe, som blev vedtaget i forbindelse med augustforlig II. Nogle ordrer er allerede placeret, andre er på trapperne, f. eks. de 3 DSB-færger. Helsingør Værft har på linje med en række andre danske værfter afgivet tilbud. Regeringen har imidlertid endnu ikke taget stilling til, hvor ordrerne skal placeres. Valget må her først og fremmest bero på værfternes pris- og kvalitetstilbud, men regeringen vil på den anden side ikke føle sig afskåret fra også at lade et bredere samfundshensyn indgå i overvejelserne. Forinden trafikministeren træffer afgørelse i denne sag, vil den derfor blive drøftet i regeringens erhvervs- og beskæftigelsesudvalg.

Regeringen vil på denne måde bidrage til at afhjælpe den aktuelle situation på værfterne. Det ligger derimod ikke i regeringens hånd at sikre værfterne ordrer i et omfang, som ville kunne opretholde beskæftigelsen på det nuværende niveau. Statsordrer i et hertil svarende omfang ligger uden for det muliges grænse, idet ordrer fra private redere må forventes at blive meget sparsomme.

Specielt hvad angår Helsingør Værfts muligheder for at få ordren på det græske krydstogtskib, er det mig bekendt, at værftet stadig er i forhandling med det græske rederi, men nu på et andet grundlag end oprindeligt påregnet. Hvis forhandlingerne fører til et for Helsingør Værft positivt resultat, vil jeg naturligvis se på sagen på grundlag af de forhold, som måtte foreligge, og jeg er i den sammenhæng fuldstændig på det rene med den betydning, en sådan ordre vil have for værftets beskæftigelse.

I bemærkningerne til forslaget peger man på nationalisering som en mulig løsning på værftets krise. Hertil vil jeg indskrænke mig til at bemærke, at i de lande, hvor værftsindustrien helt eller delvis er statsovertaget, bl. a. UK, Sverige og Italien, befinder værfterne sig ingenlunde i en gunstigere situation end den danske værftsindustri.

Om forslaget i øvrigt kan jeg bemærke, at jeg ikke har haft nogen mulighed for og heller ej ser nogen anledning til en særlig kule-

gravning af Lauritzenkoncernens forhold. Efter bemærkningerne til forslaget er dette ønske motiveret i, at koncernen skulle have til hensigt at slagte værftet. Det tror jeg ikke på nogen måde er tilfældet. Den energi, der fra koncernens side er lagt for dagen for at skaffe nye ordrer, peger ikke i den retning.

Værftsindustrien befinder sig i en yderst vanskelig situation, som der desværre er udsigt til vil vedvare adskillige år endnu. Som det hidtil har været tilfældet, vil man fra regeringens side fremdeles være indstillet på inden for det muliges rammer at afhjælpe værftsindustriens problemer, men man vil på den anden side ikke søge at opretholde en beskæftigelse, der ikke er et forsvarligt grundlag for.

Værftsindustriens problemer er alvorlige – så alvorlige, at det kræver en seriøs behandling og ikke politisk demonstration.

**Poul Nielson (S):**

Det, der vækker mest undren ved forslaget, er, at man udskiller et enkelt værft til særskilt behandling. Det kan undre så meget mere, som vi ved, at det parti, der har fremsat forslaget, har valgt folketingsmedlemmer fra alle betydende værftsbyer i Danmark bortset fra Nakskov. Man har valgt folk fra Helsingør, København, Odense, Århus, Ålborg, men det er altså lige tilfældigvis Helsingør, som bliver taget ud på denne helt isolerede facon. Det er måske et erhvervspolitisk udtryk for den demokratiske centralisme. Det vil jeg lade formanden for DKP og kandidaten fra Helsingør svare på.

Jeg finder, det er en urimelig påstand, når man i bemærkningerne skriver, at regeringen har ført en passiv værftspolitik, og jeg vil henvise til, hvad handelsministeren sagde her om det spørgsmål. Vi har ønsket at fremdatere og fremskynde de forskellige placeringer af statsordrer på danske værfter, og man kan ikke sige, at der på nogen måde har været tøvet, hvad det angår.

Værftskrisen er international, og vi kan ikke sno os ud af de problemer ved nationale støtteordninger. Der er også enighed i kontaktudvalget om den linje, som er regeringens. Vi ønsker fra socialdemokratiets side ikke at svække den linje, som går på, at det først og fremmest drejer sig om at søge de forskellige nationale støtteordninger begræn-

[Poul Nielson]

set mest muligt og give styrke til de internationale reguleringer, som kan gennemføres på dette område.

Jeg vil endvidere sige, at vi i bund og grund er uenige med DKP med hensyn til, hvilke industrier det ville være værd at nationalisere. Hvorfor skal staten tage sig netop af de sektorer, der vitterlig går dårligt, og hvor en kraftig strukturlægning er ubetinget nødvendig, og så overlade de givtige områder i erhvervslivet til de private ejere? Det er for os at se ikke nogen særlig dynamisk, fremadrettet tankegang, når det gælder om at definere de områder, hvor staten skal gå ind i et nærmere samarbejde med det private erhvervsliv. Der ændres jo ikke noget ved de egentlige problemer ved, at man nationaliserer. Man står stadig væk over for en overkapacitet i hele værftsindustrien. Det ændres jo ikke på nogen måde i og med, at man ændrer på ejerforholdene på Helsingør skibsværft.

Vi finder altså ikke, at der her er peget på nogen farbar vej. Vi finder ikke, at det er et særlig sagligt forslag, og man skal derfor ikke vente, at socialdemokratiet vil kunne støtte det.

#### Askjær Jørgensen (FP):

DKP har nu igen forøvet en handling, som forværrer arbejdsløhedssituationen i Danmark. Ved at fremsætte beslutningsforslag nr. B 44 har DKP igen en gang mistænkeliggjort ledelsen af en dansk erhvervs virksomhed, eller rettere: man har insinueret, at der er en dårlig ledelse af en hel koncern, Lauritzenkoncernen.

I bemærkningerne til beslutningsforslaget skriver DKP direkte, at folketinget skal øve pression mod Lauritzenkoncernen. DKP taler også i bemærkningerne om nationalisering af en eller flere danske erhvervs virksomheder.

DKPs beslutningsforslag er en modbydelighed mod danske initiativtagere, en modbydelighed, som ikke har anden virkning, end at den forpester erhvervsklimaet i Danmark og bortjager både danske og internationale kapitaler fra danske virksomheder. Hver eneste gang DKP tager et initiativ som dette beslutningsforslag, dræber man en del af den investeringslyst og de initiativer, som dels skulle sikre bestående arbejdspladser, dels

skulle sikre oprettelsen af nye arbejdspladser i Danmark. Jeg håber, de frihedselskende borgere i Danmark vil være stærke nok til at modstå presset fra kommunisterne. Så længe kommunismen ikke har sejret i Danmark, har beslutningsforslag som det, vi her behandler, ingen berettigelse.

Nu vel, DKP foregiver, at man ønsker, at Helsingør Værft skal fortsætte. Jeg skal derfor omtale, hvorledes man kan skabe bedre overlevelsesvilkår for danske erhvervs virksomheder, herunder Helsingør Værft. Dette gør man ved at fjerne statsafgiften på arbejdskraften – den statsafgift, som kaldes indkomstskat eller kildeskat. Det er en direkte produktionsskat på omkring 20 kr. hver eneste arbejdstime i Danmark. Hvis man afskaffer statsafgiften på arbejde i Danmark, vil dansk vareproduktion hurtigt blive så konkurrencedygtig, at der vil blive behov for adskillige hundrede tusinde flere borgere i produktionen i Danmark, og så var der intet behov for at fremsætte beslutningsforslag som det, vi nu behandler.

Hvis DKP ønsker at skabe flere arbejdspladser i Danmark fremfor at jage arbejdspladserne ud af Danmark, som man gør, må man erkende, at hvis der er profit ved at drive en virksomhed, ja, så fortsætter ledelsen med at drive virksomheden, og hvis der er virkelig megen profit ved at drive en bestemt virksomhed, ja, så er der ingen tvivl om, at virksomhedens indehaver vil lade virksomheden ekspandere.

I fremskridtspartiet er vi overbeviste om, at ledelsen af Lauritzenkoncernen vil opretholde de af koncernens aktiviteter, som der er fornuft i at opretholde, og vi er helt overbeviste om, at folketinget ikke skal blande sig i, hvilke af koncernens virksomheder der skal opretholdes. Men naturligvis ser vi gerne, at Helsingør Værft bevares.

Når jeg er kommet med politiske betragtninger i stedet for at gå ind i den specielle sag, så er det, fordi jeg mener, det er politisk agitation, DKP fører med dette beslutningsforslag. Derfor har man fået igen af samme skuffe.

#### Jens Peter Jensen (V):

Ved åbningen af debatten om det forrige punkt på dagsordenen, som jeg i øvrigt ikke skal kommentere, beklagede handelsministe-

[Jens Peter Jensen]

ren, at der ikke var flere til stede i salen, end tilfældet var. Jeg ser nu ud over en sal, hvor der er én mangel mere, idet ministeren ikke er til stede; men jeg håber, han ved de tekniske midler er i stand til at følge det, jeg nu siger.

Handelsministeren siger, at regeringen ikke fører en passiv værftspolitik. Det er måske nok rigtigt, men jeg ville nu gerne have talt med handelsministeren om, hvorvidt man fra dansk side gør sig tilstrækkeligt gældende i drøftelserne om de diskriminationsordninger, der findes inden for værftsindustrien, såvel inden for EF som udenfor – drøftelser med lande, som vi har et venskabeligt arbejdsdelingsforhold til.

Venstre er meget optaget af hele decentraliseringstanken, men jeg må nok sige, at forslagsstillerne her decentraliserer lidt rigeligt, idet beslutningsforslaget alene drejer sig om Helsingør Værft. Det er jo, som den højtærede handelsminister sagde, værftsindustrien i Danmark og andre lande, der er ude i en kritisk situation.

Hvordan er så situationen for Helsingør Værft? Den er alvorlig. I går søsatte man et skoleskib til en stat i Mellemøsten. Man har ingen ny køl at strække. Det er første gang i værftets historie, at man søsætter et skib uden at have en ny køl at strække. Det beskriver en alvorlig situation.

Vedrørende leverancen til det græske rederi Royal Cruise Line er der optaget nye forhandlinger med det formål at finde frem til en vis charterordning. Der er intet svar kommet tilbage. I det tilfælde, at der kommer et positivt svar – det forstod jeg også på den højtærede minister – er der ikke nogen større finansieringsproblemer knyttet til det.

Til bemærkningerne under nr. 2 om en leverance til Cuba vil jeg sige: Her i februar måned afleveres det sidste af 6 skibe fra Helsingør Værft til Cuba; der har så sent som i sidste uge være kontakt til Cuba, uden at der er kommet positivt resultat ud af det. Det forholder sig sådan, at Cuba ikke har kunnet frigøre finansieringsmuligheder til at gå ind på nuværende tidspunkt i et yderligere arrangement for skibsleverancer. Man kunne måske her i en parentes sige, at Cuba har jo også engagement andre steder, som kræver finansiering.

Leverancer til DSB har man en god tradition for i Helsingør, og man har vel håb om at få del i disse leverancer.

Til sidst vil jeg sige, at selvfølgelig kan dette ting ikke blande sig i en concerns eller en privat virksomheds forhold. Ideen om nationalisering vil jeg afvise. Jeg har ikke set eksempler på, at nationalisering øger behovet for yderligere skibsbyggeri. Men jeg har måske nok set, at den periodevis har fundet sted, uden at behovet har været årsag dertil.

**John Winther (KF):**

Problemerne omkring Helsingør skibsværft er naturligvis alvorlige, som de er det for alle værfter rundt omkring. Derfor er der naturligvis også grund til at drøfte problemerne omkring værftsindustrien. Men fremgangsmåden er jo ikke at lave en speciel ambulance-tjeneste til et enkelt værft. Det, der giver problemer for værftsindustrien, er jo først og fremmest den simple regel om udbud og efterspørgsel. Der er simpelt hen ikke den afsætning på skibe rundt omkring, som der var for nogle få år siden, og det går desværre ud over værfterne og beskæftigelsen på værfterne.

Det ville selvfølgelig være godt, hvis man kunne slippe for den skæve konkurrencesituation, som man må opleve rundt omkring, fordi nogle lande er begyndt at give statssubsidier til værfterne for at holde dem i live. Men jeg må indrømme i den forbindelse, at jeg deler ganske de betragtninger, der er kommet fra ministeren, at naturligvis løser vi ikke problemet ved at forsøge at gå ind i en tilsvarende ordning. Det er slet og ret et forsøg på at hive problemer fra det ene land til det andet. Det har vi tidligere haft overordentlig dårlige erfaringer med. Og vi er i hvert fald ikke i en sådan situation, at vi kan tro, at vi kan løse nogen problemer på den måde.

Nationaliseringsforslaget i den forbindelse skal jeg ikke sige så forfærdelig mange ord om. Det, det drejer sig om, er at sikre nogle ordrer til værfterne, og hvis man tror, at der kommer flere ordrer til noget værft nogetsteds i verden, fordi det er nationaliseret, så må man tro om igen. Naturligvis bliver behovet for tonnage ikke af den grund spor større.

[John Winther]

Og så skal vi selvfølgelig have den sædvanlige mistænkeliggørelse af danske erhvervsvirksomheder, antydninger af, at det, der er årsagen til, at det går skidt på Helsingør skibsværft, er, at Lauritzenkoncernen skulle lede værftet dårligt. Naturligvis er det ikke tilfældet, og man skulle synes, at den slags betragtninger kunne undlades i denne sammenhæng, men det er jo en kommunistisk specialitet at tro på, at bare man nationaliserer, mistænkeliggør de mennesker, som arbejder med tingene til hverdag, ja, så har man løst alle problemer. Lauritzenkoncernen har formentlig – ikke alene formentlig, men helt givet – den samme interesse som alle mulige andre, nemlig at sikre ordrer til værftet, således at overlevelsen kan sikres.

Dette forslag er alene en politisk demonstration fremsat for lejligheden, som vi fra konservativ side naturligvis ikke kan støtte.

**Melchior (CD):**

Anknyttende til de sidste bemærkninger fra den foregående ordfører vil jeg sige, at politiske demonstrationer har man vel nok på en måde lov til i politik, men det er alligevel skuffende – deri slutter jeg mig til de tidligere ordførere, ikke mindst den socialdemokratiske – at der her skal sættes fokus på en enkelt erhvervsvirksomhed i dette land, og at man så ikke har undslået sig for at lade netop et medlem af forslagsstillernes parti, som er valgt i den pågældende by, være første forslagsstiller og formodentlig ordfører. Det synes jeg simpelt hen må give bagslag. Hvis det giver bagslag for forslagsstillerne, så gør det ikke så meget. Det er værre, hvis det giver bagslag for Helsingør Værft.

Det er min opfattelse, at dette forslag og dets sikkert enstemmige fordømmelse i bedste fald ikke skader Helsingør Værft, men der skal ikke mange misforståelser til i den danske offentlighed med forplantning til andre landes offentlighed, før dette forslags fremsættelse og hurtige endeligt kan komme til at skade Helsingør Værft, og det er altså på denne baggrund, at jeg synes, det er dobbelt skammeligt, at man ikke har undset sig for at fremsætte forslaget.

Jeg kan tilslutte mig en lang række af de bemærkninger, som tidligere ordførere har udtalt. Allerhelst ville man kaste tre skovle jord på dette forslag for at få det tildækket,

men det vil jo nok synke til bunds, så det bliver altså noget med nogle skefulde vand, så at det kan drukne hurtigst muligt.

**Bjørn Poulsen (SF):**

Man kan ikke lade være med at undre sig, når man får et sådant forslag stukket i hænderne, over, at vi fra folketingets side skal til at gribe ind og hjælpe ét eneste værft her i Danmark. Jeg er meget skuffet over, at komministerne er kommet med et forslag som dette. Der er nogle ting i det, som jeg er fuldt ud enig med dem i, men hvorfor i alverden skal vi kun diskutere ét værft?

Dette forslag skal efter min mening bruges til én meget væsentlig ting, og det er som grundlag for, at vi bl. a. i erhvervsudvalget kan gennemdrøfte skibsværfternes situation, og den er jo nok så alvorlig.

Der er forskellige ting for øjeblikket, der gør, at man nok må være lidt hård og spørge: kan alle vore skibsværfter overleve? Jeg ved, at det ikke er særlig rart – jeg er selv tidligere skibsværftsmand – men vi må nok sige, at vi står i den situation, at vores kapacitet er for stor, på trods af – og det mener jeg er meget væsentligt – at vi allerede har skåret meget drastisk ned.

Men det endrer mig endnu mere, at netop det værft, som har skåret allermost ned, B & W her i København, ikke er nævnt med så meget som et ord i forslaget fra det kommunistiske parti. Jeg vil derfor spørge det kommunistiske parti: har man solgt B & W, eller skal dette bare ses som ét enkelt slag i luften? Jeg har for nylig været på B & W, og jeg mener absolut ikke, at det værft skal lukkes. Det er efter min mening et af de værfter, som er kommet længst i udviklingsarbejde, som er kommet længst med hensyn til at lave nye skibstyper, og det er en meget, meget væsentlig ting i den fremtidige konkurrence.

Jeg har en indtrængende bøn til handelsministeren. Der skal jo uddeles tre meget store ordrer i den nuværende situation, 3 stk. færges. Og jeg har haft nogle kraftige diskussioner med forskellige værfters tillidsmænd om, hvem der skulle have disse ordrer. Efter at have set på, hvorledes det ser ud rundt omkring, er der efter min mening for øjeblikket 3 værfter, der bør have ét skib hver, hvis de skal overleve, og det er Helsingør Værft, B & W og Nakskovværftet. Vi må indrømme,

[Bjørn Poulsen]

at disse tre værfter er de værst stedte for øjeblikket. Der er andre værfter, som heller ikke har ret mange ordrer, men de kan da i hvert fald klare sig det første år eller halvandet og nogle af dem endda to år. Afgivelse af ordrer på de tre færger til disse tre værfter afgør, om de værfter, der ikke får ordrer, skal lukke eller have lov til at køre videre et års tid endnu. Det synes jeg er noget, man bør tænke på.

Så en enkelt lille, bitter pille: jeg mener ganske bestemt, at den danske stat kan gøre betydelig mere for at hjælpe på vores værfters konkurrenceevne, idet nogle af værfterne har problemer med hensyn til garantistillelsen, hvor staten muligvis kunne gå ind, uden at det vil koste de store beløb.

Til sidst: det højt besungne samarbejde i EF er jo en del af dette folketings virkelige interesseret i. Derfor er det ikke til at forstå, at man bliver ved med at acceptere, at vores kære broderlande i EF subsidierer ud over alle tilladte grænser uden de store protester fra dansk side.

Selve forslaget mener jeg vi bør bruge til en gennemgribende diskussion i erhvervsudvalget om skibsværfternes krise, og dér vil vi medvirke positivt.

#### Inger Stilling Pedersen (KrF):

Dette forslag handler jo om ét skibsværft, og det får én til at tænke, om vi, hver gang et skibsværft kommer i vanskeligheder, så skulle have et forslag til folketingsbeslutning om, at nu skulle vi redde netop dette værft. Efter min mening bør man nok i sådanne tilfælde hellere stille et spørgsmål til ministeren og bede ham klare netop denne ene sag.

Noget andet er, hvis man ønsker at diskutere, hvordan skibsværfterne som helhed er stillet i Danmark. Man kan efter min mening ikke trække et enkelt værft ud, som på nuværende tidspunkt er i vanskeligheder. Vi hørte den foregående taler sige, at der om kort tid kunne være andre.

Kristeligt folkeparti kan altså ikke medvirke til dette forslag. Vi er heller ikke interesserede i at nationalisere noget, for som det også er sagt tidligere, løser det jo absolut ikke nogen problemer, hvis behovet ikke er der. Vi kan heller ikke gå med til, at man mistænkeliggør foretagender, hvor man ikke har noget bevis for, at der virkelig er noget galt.

Jeg synes, at det, vi har hørt hidtil, fortæller os, at danske skibsværfter kan komme i en endnu mere alvorlig situation, og derfor finder jeg også, at forslaget, som også den foregående taler sagde, kan danne baggrund for en drøftelse i udvalget om problemerne, herunder om man gør nok for at sikre den danske skibsværftsindustri.

#### Ib Christensen (DR):

Retsforbundet er enig med forslagsstillerne i, at værftsindustriens situation er meget alvorlig, men det er også det eneste, vi er enige med forslagsstillerne om. Jeg tror, mange i dag fortryder, at man i de gode tider, da vi havde fuld beskæftigelse, fortsatte subsidieringen af værftsindustrien i stedet for at udnytte muligheden for at flytte arbejdskraften over i andre dele inden for jern- og metalindustrien, der dengang savnede arbejdskraft og måtte sige nej til eksportordrer. Alligevel fortsatte man værftssubsidieringen, og nu står man så i en situation med faldende ordretilgang og har alt for stor værftskapacitet.

Det, man kan gøre fra statens side, er selvfølgelig at fremskynde nogle skibsbygninger og nogle brobyggerier, som alligevel skal gennemføres, men efter retsforbundets opfattelse er det ikke en statsopgave at drive værftsvirksomhed. De indirekte og direkte statsubsidier bærer jo et centnertungt ansvar for den overkapacitet, der er inden for værftsindustrien, hvor hvert tredje eller hvert fjerde skibsværft er aldeles overflødig. Dertil kommer, at det er dyrere og mere ineffektivt med statsdrift, så vi kan altså ikke tilsige dette forslag nogen velvillig støtte.

Endelig kan man sige, at man fra dansk side i hvert fald kunne nedlægge veto mod et EF-direktiv som det seneste, hvorefter stålpriserne forhøjes med op til 20-25 pct., hvilket betyder en alvorlig belastning for den danske værftsindustri. Det er meget beklageligt, men Retsforbundet er jo det eneste parti, der gik imod denne forhøjelse af stålpriserne. Den slags ting kunne man undlade, og derved kunne man altså medvirke til at neddæmpe værftsindustriens alvorlige situation, men der er ingen vej frem gennem nationalisering eller øget subsidiering, og derfor må vi afvise dette forslag.

[Wilhjelm]

**Wilhjelm (VS):**

Det eneste punkt i forslaget, VS har ubetinget sympati for, er det tredje, om en kulegravning, men det ved vi jo til gengæld at der ikke bliver noget af, for det har vi selv senere velmotiveret foreslået for Lindøværftets vedkommende, og det er der selvfølgelig ikke dækning for i et folketing som dette.

De andre ting er betydelig mere problematiske efter vores mening. Må jeg først tage det mest generelle, det, DKP nævner i bemærkningerne om at vise viljen til at gå nationaliseringsvejen. Jeg er for så vidt enig med hr. Poul Nielson, når han siger, at det dog var det dårligste sted at gøre noget sådant; hvorfor skulle man lige præcis overtage en branche, der er i den grad misrøgtet ved fejlinvestering osv., at det på forhånd er sikkert, at det vil lægge gift for enhver udvikling i retning af det, folk regner med er socialistisk, ved en misforståelse fra disse overtagelser af underskudsforretninger? Til gengæld må man nok spørge hr. Poul Nielson: hvor er det så, socialdemokratiet vil begynde? Vi er ikke særlig nationaliseringsvenlige i VS, for vi tror, der er meget begrænsede muligheder for at styre anderledes, når samfundet i øvrigt er kapitalistisk, men der er dog nogle få steder, hvor der er særlige betingelser, og ét af stederne drøftede vi her tidligere i dag, men hr. Poul Nielson havde sådan set ikke andet end hån tilovers for lige præcis denne type af nationaliseringer; der var derimod ikke noget bud. Det kunne være spændende at høre, om det er noget med, at socialdemokratiet virkelig ville tage fat på de rigtige steder, dér, hvor der virkelig var noget at hente. Man behøver såmænd ikke engang at kalde det nationalisering, bare en tilbageerobning af den danske befolknings rettigheder over sin egen undergrund – eller over jorden, ikke sandt, hvad der oven i købet er ved at være forståelse for blandt husmændene kan blive nødvendigt, hvis de overhovedet skal have nogen fremtidsmuligheder – men hr. Poul Nielson sluttede altså med den negative karakteristisk af dette forslag.

De andre punkter mere konkret har vi ikke den store fidus til. Bortfalder denne græske luksusskibsordre, som man ellers vil give statsgaranti til straks, må staten afgive ordre til Helsingør Værft på en af de planlagte nye færger til DSB, skriver DKP. På bekostning

af hvem? På bekostning af Nakskov? På bekostning af B & W? Eller hvad?

Eller længere nede: det skibsbygningsprogram – der var meget småt i øvrigt – som var med i regeringens beskæftigelsesplan med specialfartøjer og pramae til brug ved forureningsbekæmpelse osv. og nye færger til DSB, skulle placeres dér. På bekostning af hvem? På bekostning af Ålborg? På bekostning af B & W? Eller hvem?

Det er ikke rigtigt, som hr. Tang Sørensen sagde, at så længe kommunismen ikke har sejret i Danmark, har et forslag som dette ingen berettigelse. Det er tværtimod sådan, at hvis kommunismen havde sejret i Danmark, havde et forslag som dette overhovedet ingen baggrund eller berettigelse, og at det lige præcis er i meget god forlængelse af alle de forslag, som de fleste borgerlige partier sammen med socialdemokratiet og somme tider sammen med DKP og SF har vedtaget i retning af støtte til den private kapital. Hvad har kriseforslagene været andet end støtte af denne art? Hvad har de gamle subsidieringsforslag for værftsindustrien, der koster 600 mill. kr. på årsbasis i direkte støtte – 20.000 kr. pr. beskæftiget i værftsindustrien, uden at det hjælper en pind naturligvis, men som kapitaliseres – hvad har de været andet end lige netop det her? Den eneste forskel er, at DKPerne piller et enkelt værft ud, og det kan man så falde over, men ellers er det såmænd i godt tråd med den krisepolitik, som socialdemokratiet og de borgerlige har ført. Det er i direkte forlængelse. Man kan sige, at SF er smartere, når de ikke piller et enkelt værft ud, men ordføreren formår at redde tre værfter på det samme program og samtidig bebrejder DKPerne, at de piller et enkelt værft ud.

Vi agter ikke at deltage i konkurrencen om den smartness. Vi mener ikke, der er noget perspektiv i det her; der kommer ikke flere ordrer ud af det. Om vores generelle holdning til disse problemer skal jeg henvise til værftsdebatten.

Jeg vil dog sige til sidst, at det, der var perspektiv i, var projekter, som indeholdt nye ordrer, og når vi kender kapaciteten for værftsindustrien, kan det kun være en ny produktion, i hvert fald for de faggrupper, der før har været beskæftiget på værfterne – måske endda på værfterne. Det var sådan noget, som vi diskuterede tidligere i dag. Be-



[Wilhelm]

slutningen om et gastransmissionssystem giver en ikke ringe garanti for en fremtidig beskæftigelse her i landet, i meget høj grad til de faggrupper, som er beskæftiget på værfterne, måske endda med selve produktionen lagt på værfterne. I det hele taget ville en energiforsyning – eksklusiv a-kraft – give nogle af disse ting, ikke mindst bioenergiforsyningen, men at flytte rundt på nogle skibe er der altså ikke meget perspektiv i.

### Jørgen Jensen (DKP):

Må jeg først sige om spørgsmålet politisk propaganda kontra sagligt forslag, at hvis man tager de valgløfter, som er givet, bl. a. af regeringspartiet, også lokalt i den kommune, kunne vi nok drage mange paralleller til forslag, ideer og løfter svarende til dem, der ligger her. Men det er jo sådan, at de propagandaforslag, man lægger frem, når der er valg, ikke altid holder, når de skal stå for en prøvelse herinde i tinget, og det kunne være rart, om man tog det med ved kommunevalg, hvor der også uddeles løfter.

Vi har tidligere fremsat forslag her i folketinget, hvor vi har peget på den samlede værftsindustri. Jeg skal erindre om, at vi i 1975 fremlagde et 5 punkts program om, hvad vi mente der skulle ske for værfterne. Vi nævnte dengang en udvidet kreditordning, og vi talte om, at man skulle gribe ind over for de forsøg, der var på at forhøje stålpriserne i EF. Vi foreslog også, at man skulle gennemføre andre undersøgelser for arbejder på værfterne, at man skulle udvide kreditmulighederne, og at der skulle stilles krav om, at de kreditmuligheder, der var for rederne, skulle være betinget af, at man byggede på danske værfter. Vi sagde endelig, at der skulle træffes foranstaltninger til at kontrollere værfterne, bl. a. på grund af udviklingen på B & W.

Når vi har taget Helsingør Værft frem, er det absolut ikke, fordi vi ikke mener, at der kunne peges på andre værfter, andre bysamfund, der er i lige så store vanskeligheder som Helsingør. Der er nævnt B & W. Vi har absolut ikke solgt B & W. Det er rigtigt, at de var de første, der blev ramt af krisen. Det er også rigtigt, at de blev ramt af kapitalhavernes manipulationer under krisen, og derfor var der al mulig grund til at rejse krav om, at man kulegravede, hvad der skete rent

økonomisk på værfterne. Det er også rigtigt, at B & W har halveret antallet af ansatte, og det er rigtigt – det kan jeg også nævne – at skibsbyggernes fagforening i København har 50 pct. ledige i dag. Det er også rigtigt, at der har været afskedigelser på Lindø, som er et af de mest effektive værfter i verden, og vi har jo netop i disse dage fået at vide, at ejerne har leveret ordrer til Japan på ombygning af ni skibe, som man lige så godt kunne have fået udført på Lindøværftet.

Men dette gør ikke spørgsmålet mindre, og det fratager os ikke ansvaret for herinde at gøre noget i en akut situation, som der er i Helsingør. Det er rigtigt, at alle værfterne har problemer herhjemme, men det er lige så rigtigt, at Helsingør Værft i disse dage er i den situation, at de er ved at måtte lukke, fordi de ingen ordrer har.

Vi er ikke af den opfattelse, at den krise, der har ramt det kapitalistiske system, behøver at have de følgevirkninger, som man siger den har.

Der er talt om, at krisen er international, at der er en overproduktion af skibe. Jeg vil bare erindre om, hvad direktør Degerbøl, som er direktør for Danmarks Rederiforening, sagde i 1976: Den internationale varehandel og specialisering vil fortsat gå frem og kunne beskæftige en stigende verdenstone, og for de højtudviklede skibsfartslande vil netop den internationale specialisering åbne mulighed for at komme først med nye skibstyper og nye transportsystemer. Det er rigtigt, at forholdene er, som de er i dag, men det er jo lige så rigtigt, at hvis vi skulle dække det handelsbehov, som findes i verden, var der også brug for de skibsværfter, der er i dag.

Der er en krise i det kapitalistiske system, og det mener vi også skal med ind i billedet, når vi taler om, hvilket behov der er for skibsværfter. Selv om man skulle have den fejlagtige opfattelse af problemerne, at en del af de danske værfter og nøgleindustrier skal ofres under denne krise, som har ramt netop de lande, vi har handels- og økonomisk forbindelse med, dem, der er med i OECD og EF, så er det en kendsgerning, at netop Helsingør Værft, som jeg sagde, er hårdest ramt på nuværende tidspunkt. Selv om man ser bort fra profitinteresserne for de såkaldte ejere, gør værftets beliggenhed i Helsingør, bysamfundets afhængighed af det og den

[Jørgen Jensen]

tekniske og faglige kunnen, som er til stede i Helsingør, det til et af de værfter, som i hvert fald måtte overleve. Det er den ene grund til, at vi peger på Helsingør Værft. Vi skal også erindre os i den forbindelse, at samtlige partirepræsentanter i Helsingør byråd jo netop har anmodet dette folketing om at gøre noget for at sikre, at værftet kunne fortsætte, og det er oven i købet fremskridtspartiet, venstre og alle de andre, som her synes, det er uhyrligt, at vi retter denne henvendelse.

Hertil kommer yderligere én ting, som er væsentlig, og det er, at netop vedrørende Helsingør Værft og netop nu havde regeringen mulighed for at gribe ind. Det var ikke på samme måde tilfældet, da vi havde situationen på B & W. Helsingør Værft har specialiseret sig i bygning af færger, de har specialiseret sig i bygning af en række af de statsopgaver, som er nedlagt i beskæftigelsesplan II. Man kunne altså her, hvis der var vilje, forhindre, at hundreder blev afskediget, som de allerede er blevet det på Helsingør Værft, og man kunne, som vi har skrevet i bemærkningerne, have undgået den utryghed, der er blandt tusinder af familier i Helsingør. Derfor pegede vi konkret på færgerne. Det havde været muligt at afgive de ordrer. Vi har jo tidligere prøvet på at presse på, sagt, at ikke alene de tre færger, men også andre, som der ville blive brug for, kunne fremskyndes.

Helsingør Værft har også internationalt et ry, og vi har peget på, at hvis danske værfter var stillet på samme måde som andre værfter i den kapitalistiske verden, økonomisk og finansielt, med støtteordninger, ville de også have mulighed for at skaffe sig ordrer.

Det er rigtigt, at vi har nævnt Cuba, og det er rigtigt, at Cuba har fået bygget skibe på Helsingør Værft og nydt godt af de kreditordninger, vi har herhjemme. Det er også rigtigt, at man kan tale om, at der er en stor gæld, men vi skal for det første erindre os, at den bliver forrentet, og for det andet skal man erindre den samarbejdsaftale, som lige er afsluttet med Cuba, hvor man jo netop taler om udviklingen af de økonomiske og handelsmæssige forbindelser mellem de to lande, og hvor man også nævner, at Cuba er et udviklingsland. Men det er et udviklingsland, som både er stabilt, og hvor der er en stærk udvikling, og hvor det altså ikke vil være urimeligt og heller ikke nationaløkon-

misk forkert at give støtte for yderligere at sikre arbejder til værftet.

Langsigtede og statslige handelsaftaler med den socialistiske verden ville også åbne muligheder. Nu er der nævnt B & W. Jeg vil blot nævne, at bl. a. B & W var i den situation, at værftet kunne få andet arbejde end skibsbyggeri fra DDR, men at det bl. a. kræver en langsigtet aftale, en statslig aftale, og det er højst sandsynligt, at det arbejde går til Vesttyskland. Der var altså mulighed for at sætte ind, hvis man ville. Men vi har altså peget på Helsingør Værft, fordi vi sagde, at her kunne man gøre noget nu.

Der er talt meget om det urimelige i, at vi kræver en tilbundsående undersøgelse af de økonomiske forhold i Lauritzenkoncernen. Ja men skal vi nu ikke erindre os det, som allerede er sagt heroppe, nemlig at under højkonjunkturerne investerede man penge i værfter, da var der ikke nogen som helst tilbageholdenhed. Nu talte man meget om, hvad der skete på Lindø; for den sags skyld kunne man også tale om, hvad der skete på Danværfterne. Det er en kendsgerning, at det også er nødvendigt at kræve af dem, som under højkonjunkturerne tjente på værfterne, at de nu er med til at yde noget.

Vi er ikke af den opfattelse, at vi kan forhindre, at der for øjeblikket er vanskeligheder i værftsindustrien, og derfor peger vi også på, at der skulle nedsættes et udvalg, som inden for en begrænset tidsfrist skulle sikre andre beskæftigelsesopgaver.

Må jeg så svare regeringen og socialdemokratiet, som spørger, hvorfor man skal overtage de kriseramte industrier og overlade de givende til private. Nu har kommunisterne gang på gang stillet krav om nationalisering af energisektoren, vi har også krævet banker og pengeinstitutter nationaliseret. Vi har også krævet, at man skulle gribe ind over for jord og fast ejendom, men end ikke vort forslag om, at man skulle indefryse værdistigningen som en offentlig prioritet, har man villet være med til fra socialdemokratiets side. Vi har stillet en lang række konkrete forslag i den retning. Vi mener altså ikke, at staten kun skal overtage de industrier, som ikke er givende, men det, vi har sagt i bemærkningerne, er, at hvis det viser sig, at Lauritzenkoncernen ikke selv har vilje til og ønske om at bruge de penge, de bl. a. har tjent på Danværfterne herhjemme, til at sikre en bevarelse

[Jørgen Jensen]

af Helsingør værft, vil det være rimeligt, at man griber ind over for Lauritzenkoncernen; det er det, vi har sagt.

Til sidst bare en bemærkning om regeringens passivitet. Det er en kendsgerning, også i det, der er trukket frem om vor holdning til EF, at vi netop nu har fået at vide, at stålpriserne stiger, og at det yderligere vil ramme værfterne. Men det er også en kendsgerning, at på de internationale møder, der har været, hvor man talte om en deling af det arbejde, der var til værfterne, kan Danmark ikke have varetaget sine nationale interesser stærkt nok, for det er en kendsgerning, at nedgangen i antallet af beskæftigede er større for de danske værfter end for andre værfter inden for OECD, hvad egentlig også blev illustreret af de tal, som handelsministeren lagde frem.

Tiden er udløbet, men jeg vil godt understrege endnu en gang, at vi havde muligheder, hvis der var vilje til at sætte ind her og sikre beskæftigelsen for Helsingør Værft, og det betyder ikke, at vi ikke har det samme ansvar over for andre, men det er et spørgsmål om at leve op til de løfter, man giver befolkningen, bl. a. også op til det forestående kommunevalg.

#### **Handelsministeren (Ivar Nørgaard):**

Jeg skal ikke forlænge debatten yderligere, men kun bekræfte, at jeg er parat til under samråd i erhvervsudvalget at drøfte både påståede og virkelige subsidieringer både i EFTA-landene, i EF og i andre områder. Vi har lidt materiale i handelsministeriet, som det muligvis kunne være af interesse at gennemdrøfte i erhvervsudvalget.

Hermed sluttede forhandlingen.

#### *Afstemning*

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling  
vedtoges uden afstemning.

#### **Første næstformand (Grete Hækkerup):**

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til erhvervsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

#### *Meddelelser fra formanden:*

#### **Første næstformand (Grete Hækkerup):**

Der er ikke mere på dagsordenen.

Medlem af folketinget *Erhard Jakobsen* har meddelt mig, at han på grund af midlertidig udsendelse i offentligt hverv ikke vil kunne give møde i tinget i mindst 7 dage, hvorfor han anmoder om orlov fra og med den 13. februar 1978 samt om, at stedfortræderen må blive indkaldt.

Skatte- og afgiftsudvalget har afgivet:

Betænkning over forslag til lov om ændring af ligningsloven og stempeloven. (Ændringer i anledning af lov om arbejdsskade-forsikring). (Lovforslag nr. L 46).

Eksemplarer vil blive omdelt.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

*Det politisk-økonomiske udv. (9/2 78):*

Udtræder: Kirsten Jacobsen

Ny stedf.: Svend Andersen (Rosk. a.)

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 10. februar, kl. 11.00.

Angående dagsordenen henviste første næstformand til den i salen opslåede dagsorden.

Mødet hævet kl. 17.20