

[Maigaard.]

ministeren har penge med, og at vi så træffer beslutninger her i tinget.

Dernæst nogle ord om EF. Handelsministeren har omtalt EF-ordningerne. Hertil er at sige, at EF's rådsdirektiv om støtte til skibsbygningsindustrien af 10. juli 1975 er en i sandhed pjusket gråspurv, som ikke tegner nogen egentlig fælles skibsværftspolitik. Direktivet giver dog anledning til et spørgsmål til ministeren. I artikel 2 b pålægges det Irland, Italien og Frankrig at påbegynde afviklingen af forskellige støtteordninger inden 1. januar 1976, samtidig med at Irland og Italien skal påbegynde et rationaliseringsprogram. Jeg vil godt spørge, om disse ting, der blev nænsomt berørt i ministerens redegørelse, er blevet sat i gang inden juli 1975? Har man i Irland, Italien og Frankrig optrådt, som direktivet foreskriver? Det skulle undre mig, om det var tilfældet. De europæiske Fællesskaber er som bekendt ikke noget fællesskab, hvor man tager hensyn til hinanden.

Må jeg til slut sige nogle ting om B&Ws Motorfabrik. Det skal ikke være nogen hemmelighed, at inspirationen til denne forespørgsel er kommet fra de ansatte på B&Ws Motorfabrik. Da motorfabrik og værft er to sider af samme sag, ikke blot økonomisk, men også teknisk, så vil jeg godt slutte med nogle bemærkninger om de problemer, B&Ws Motorfabrik står over for.

Som bekendt opstod der uro på virksomheden, da det forlød, at en del af motorfabrikken, den såkaldte turboladerdivision, skulle sælges fra. De ansatte opsøgte folketinget og fremlagde med stor saglighed og uhyre indsigt deres opfattelse af problemerne sammen med alternative forslag til at sikre deres arbejdsplads. Vi mener, at der er mange rigtige forslag i de tanker, de ansatte har lagt frem. Problemet er imidlertid, at B&W er ved at konstruere en tidssvarende turbolader. Dette udviklingsarbejde er igangsat af B&Ws nuværende ledelse, som naturligvis ikke skal have utak for denne indsats. Det er imidlertid ikke færdigt. Før folketinget kan tage stilling til medarbejdernes forslag, må dette udviklingsarbejde være afsluttet, således at det er en tidssvarende turbolader, vi arbejder med. Det drejer sig derfor om at vinde den tid, der skal

til for at udvikle en ny turbolader og dermed sikre en række arbejdspladser. Så vidt jeg kan se, er det ikke noget egentligt lovgivningsanliggende. Det er et lovgivningsanliggende at sikre branchen som sådan, men jeg kan ikke se, at det er et lovgivningsanliggende at gå ind og sikre en del af en enkelt virksomhed. Hvis imidlertid der skulle opstå nye planer om at sælge turboladerdivisionen fra, før udviklingsarbejdet er færdigt, så vil SF opfordre de ansatte til selv at tage hånd om sagen, til at anvende de midler, som de selv til enhver tid finder egnede til at sikre deres arbejdsplads, for sikres skal den.

Robert Pedersen (S):

Det er SF, der har rejst denne forespørgsel, og det skal partiet i sandhed ikke have utak for. Vi kommer i denne debat til at beskæftige os med mere væsentlige og mere dybtgående problemer, end vi ofte gør, og det giver partierne lejlighed til dels at komme med principielle betragtninger, dels at tage stilling til en konkret situation.

Det er skæbnens ironi, at den krise, vi er midt i, så stærkt har ramt værftsindustrien. Det er det, fordi det er en af de industrier i vort land, hvor man dog har forsøgt på at føre, hvad man kan kalde en industripolitik, hvor arbejdere, arbejdsgivere og ministerier i samarbejde forsøger på at løse de problemer, som man står over for.

Det var den i mange måder fremsynede fagforeningsmand Hans Rasmussen, der i 1963 foreslog at skabe et kontaktudvalg, og dette kontaktudvalg har i løbet af det sidste halve år formuleret en aktionsplan, der på samme tid er realistisk og har perspektiver.

Derimod kan jeg ikke rigtig forstå, at hr. Maigaard i sin forespørgsel forlanger overblik, forlanger, at man skal formulere en politik, og kræver økonomisk støtte, for i den aktionsplan, som kontaktudvalget har lavet, er der alle 3 ting. Man beskriver omkostningsproblematikken, man kommer med konkrete eksempler på, hvorledes vi politisk og administrativt kan løse problemerne, man tager stilling til hele finansieringsproblematikken, foreslår at genindføre skibskreditfonden, henstiller til staten at analysere sine behov og beder om, at man forsøger at finde ud af, i hvor høj grad de