

[Wilhelm.]

på værfterne, så behøver koncernen ikke engang selv at presse på for disse subsidier, så vil LO og de implicerede arbejdere gøre det på koncernens vegne, og det ser jo langt mere tilforladeligt ud.

Koncernens interesse for beskæftigelsen på sit eget værft fremgår af, at A. P. Møller i de seneste år har engageret sig økonomisk i den sydkoreanske Hyundai-værftsgruppe, som har specialiseret sig i præcis de samme skibstyper som Lindøværftet, og som har opnået denne specialisering ved at overflytte og udnytte den stab og den know-how, som er udviklet og for den sags skyld også betalt af Lindøværftet.

For at sige det meget kort og overskueligt. Det overskud, som er skabt af Lindøs arbejdere, er drænet videre til koncernen, som har investeret det i opbygningen af et værft i Sydkorea, der direkte er med til at udkonkurrere Lindø. Konkurrencedygtigheden er baseret på anvendelsen af underbetalt og uorganiseret arbejdskraft. Sidste vinter storemede politisoldater Hyundaiværftet, som arbejderne havde besat for at understøtte deres krav om organisationsret. 700 arbejdere blev arresteret. Politiaktionen havde et halvt hundrede tilskadekomne. Det er international klassekamp i en nøddeskal. Sådan fører den multinationale koncern A. P. Møller sin klassekamp mod arbejderne, ikke bare i Sydkorea, men også på Fyn.

VS tror ikke et øjeblik på, at man på disse betingelser i mindste udstrækning kan sikre beskæftigelsen på Lindøværftet ved at give yderligere tilskud til A. P. Møller.

Vi har for flere måneder siden forudset denne situation, hvor kravene om støtte ville blive rejst. Og vi har i den forbindelse krævet en undersøgelse af koncernens forretningsmæssige dispositioner. Det blev klart afvist af handelsministeren. Derfor er situationen nu den, at folketinget, hvis det vil overveje støtteordninger til værftsindustrien, kommer til at handle helt og aldeles i blinde.

A. P. Møller-eksemplet er måske nok særlig talende, men det er ikke principielt forskelligt fra de øvrige rederi- og værftsforetagender. Den eneste større undtagelse er B&W, som ikke længere — efter hvad man ved, men man skal jo intet forsværge — er

direkte koblet til rederiinteresser. Dér gør sig til gengæld andre forhold gældende, som jeg ikke når at komme ind på i denne runde, men som gør, at vi heller ikke kan have større fidus til, at subsidieordninger til det værft vil give garanti for beskæftigelse til værftets arbejdere.

På denne baggrund kan det næppe undre, at VS må anse betingelsesløse subsidier for det samme som at fylde skatteyderpenge i et bundløst hul, uden garanti for beskæftigelse til danske værftsarbejdere, men alene med garanti for større udbytte til kapitalen, især til rederikapitalen.

I den forbindelse er det ikke uinteressant, hvad det var for krav, Rederiforeningen stillede på Marienborg-mødet med regeringen for et par måneder siden. Det var jo bedre afskrivningsregler og afskaffelse af den såkaldte dobbeltbeskatning, og læg vel mærke til det, begge dele ting, som man kun har interesse i, når man kører med et betydeligt overskud, for ellers kan man simpelt hen slet ikke udnytte de såkaldte forbedringer, Rederiforeningen krævede.

Vi skal ikke foregøgle danske værftsarbejdere, at man kan sikre deres beskæftigelse under de gældende kapitalistiske produktionsvilkår, og da slet ikke ved beslutninger i folketinget.

Men jeg skal slutte dette indlæg med kort at konkretisere VS' syn på beskæftigelses-situationen på de danske værfter og nogle af de tanker, der har været fremme i den forbindelse.

Det eneste konstruktive bidrag til forøgelse af ordretilgangen — og dette er ikke ment som nogen morsomhed — er afvisning af planerne om en fast forbindelse over Store Bælt. Der er ikke andre, der betyder andet end rokering af ordrer fra det ene værft til det andet, fra den ene nation til den anden; ikke andet giver et direkte bidrag til forøgelse af ordretilgangen.

Rederne skal naturligvis presses til at placere deres ordrer på danske værfter, men det bliver ikke folketinget eller regeringen, der lægger dette pres; end ikke gulerods-metoden kan de tænkes at ville anvende. Den har man reelt givet afkald på gennem internationale forpligtelser, herunder EF-medlemskabet. Presset skal altså lægges af lønarbejderne selv. Det skal ske i solidarisk optræden mellem værftsarbejdere og