

[Ministeren for offentlige arbejder]

hvor snart og hvordan vi kan afhjælpe denne mangel.

Større og bedre færger på Århus-Kalundborgoverfarten spiller en rolle for øst-vesttrafikken generelt. Hvis der er spidsbelastning på Store Bælt – og det er der nogenlunde det samme antal dage, som jeg før nævnte – eller hvis der af en eller anden teknisk årsag er uregelmæssig drift på Store Bælt, hjælper et par større færger Århus-Kalundborg til at aflaste Storebæltsoverfarten.

Ganske naturligt har forslagsstillerne også den hensigt at skabe beskæftigelse ved gennemførelsen af det forslag, som de har fremsat her, og den hensigt deler regeringen fuldt ud. Imidlertid er der mange steder peget på ganske bestemte værfter, som skulle kunne tilgodeses med eventuelle ordrer på nye færger til DSB. Jeg tror, det ville være en fejl, hvis jeg ikke her gjorde opmærksom på, at en eventuel ordre på en eller flere færger til Århus-Kalundborg ikke på forhånd kan loves til noget bestemt værft, men at en eventuel ordre må gives ud i åbent udbud, og at det så bliver den derefter følgende beslutning, der afgør placeringen. Vi har slet ingen viden om, hvem der vil være interesseret. Der har været udtalelser fra i hvert fald ét af de truede værfter om, at man ikke kan give for lave tilbud; nogle siger endda, man slet ikke kan give tilbud. Det er op til de pågældende selv. Vi kan fra regeringen på forhånd sige, at skulle der i løbet af kortere tid komme en beslutning om at sætte sådanne færger i gang, så kan vi ikke garantere, på hvilket værft det bliver. Det må det videre forløb vise.

Jeg tror, jeg med det sagte har vist megen sympati for et stykke arbejde, som jeg altså har været i gang med allerede nogle måneder. Jeg må alligevel slutte med at sige, at vi ikke føler, at folketinget er klar til at træffe den endelige beslutning. Der er nu kun uger til, at folketingsmedlemmerne vil få den adviserede redegørelse om øst-vest-forbindelserne i hånden, og der er afgjort mange sammenhænge mellem Kattegatruterne, herunder DSBs Århus-Kalundborgroute, og både de beslutninger, der vil blive truffet i forbindelse med øst-vest-trafikken i øvrigt, og den debat, der skal føres. Jeg mener derfor, at før den debat har fundet sted, kan man ikke lægge sig fast på dispositioner, der alligevel angår noget i størrelsesordenen  $\frac{3}{4}$  mia kr., og

at sagen ikke lider skade ved at give denne frist, indtil redegørelsesdebatten har fundet sted i folketinget, formodentlig i det meget tidlige forår.

**Erenbjerg (S):**

Indledningsvis vil jeg godt takke ministeren for alle hans venlige bemærkninger, men jeg er ikke i stand til også at overbringe en tak for den konklusion, som ministeren nåede frem til.

Ved behandlingen af finanslovsforslaget for 1983 blev der konstateret et flertal for socialdemokratiets ændringsforslag om at fremrykke en ordre på to færger til Århus-Kalundborgoverfarten. Dette flertal kom imidlertid ikke til udtryk ved stemmeafgivningen, hvorfor socialdemokratiet nu gennem det foreliggende beslutningsforslag tager spørgsmålet op igen.

Situationen for to af vore danske skibsværfter er katastrofal. 3.000 skibsværftsarbejdere plus andre 6.000 beskæftigede ved underleverandører står over for at skulle miste deres arbejde, hvis der ikke handles nu. Derfor ønsker vi, at folketinget skal komme disse værfter til undsætning gennem placering af ordrer på disse to DSB-færger.

Under den socialdemokratiske regering sidst i 1970'erne var værfterne i en lignende situation, men placeringen af tre intercityfærger gav værfterne et pusterum, som de har udnyttet dygtigt til udvikling af nye skibstyper. Det er skibstyper, som netop nu står over for at skulle præsenteres rundt om i verden, og det er skibstyper, der kan få afgørende betydning for dansk skibsindustri fremtid, da det er typer, der ikke er udsat for den traditionelle asiatiske konkurrence.

Nu har værfterne igen behov for et pusterum, og derfor er der behov for denne håndsækning. Samfundet har en helt klar interesse i, at værfterne får dette pusterum, idet 9.000 arbejdsløse ud over de menneskelige tragedier, dette indebærer, også påvirker statsbudgettet i negativ retning. Samtidig må man se i øjnene, at den ekspertise, der er udviklet, vil gå tabt. Det er ikke ubetydelige beløb, der eksporteres skibe for i dag, og denne eksport påvirker betalingsbalancen positivt. Der vil pludselig blive en negativ indflydelse på betalingsbalancen, hvis disse værfter må lukke. Derfor er det af stor sam-