

[Anne Grete Holmsgård]

noget af en forhalingstaktik mod at få sat dette færgebyggeri i gang.

Jeg mener ligesom ordførerne for SF og det radikale venstre, at man i udvalget bør diskutere muligheden af i stedet at bygge 3 mindre færger, fordi det af kollektive trafik-hensyn vil være en fordel, men jeg vil også godt understrege, at vi heller ikke er interesseret i, at der bliver tale om en udskydelse eller en forsinkelse af projektet, men så vidt jeg er orienteret, er der også nogle muligheder for at igangsætte et byggeri af 3 mindre færger hurtigere, men det må være noget, der skal diskuteres i udvalget.

Med hensyn til selve placeringen af færgeordrerne mener jeg, det vil være halsløs gerning at gå ud i fri licitation og eventuelt lade bygge på et værft, der på grund af, at det finansielt er stærkt i øjeblikket, vil være i stand til at komme med en lidt lavere pris og dermed tage ordren. For os er der ingen tvivl om, at færgeordrerne må placeres på henholdsvis Helsingør og Nakskov værfter, som er de mest truede værfter i dag. Helsingør er truet af en lukning, og som man skriver i Helsingør Dagblad, ser det ud til, at ledelsen og Lauritzen-koncernen vil lade værftet dø langsomt. For Nakskov bliver situationen fuldstændig lige så akut om ganske få måneder. Vi mener ikke, at man fra statens side for at spare et mindre beløb skal lade bygningen gå ud i fri licitation, men at man skal placere ordrerne på de to værfter.

Jeg tror dog ikke, at situationen for Helsingør værft eller Nakskov værft er reddet, fordi man placerer de to ordrer dér, og det skyldes flere ting, men i hvert fald mener jeg, at dette må være et signal til, at man nu fra officielt hold, det vil sige også fra regeringens side, alvorligt diskuterer, hvad det er for en støttepolitik, man har ført over for skibsproduktionen her i landet. Det, man har gjort indtil videre, er, at man har støttet rederne med meget store beløb, og det har selvfølgelig haft den bieffekt, at man har sikret beskæftigelsen på værfterne i en årrække. Set med rederens øjne har det været profitabelt at placere ordrer, men det har ikke været profitabelt at lægge nyinvesteringer i værfterne – det er f.eks. stort set ikke sket på Helsingør værft – eller gå ind i nogle mere seriøse overvejelser over, hvordan man egentlig sikrer en produktion, der kan opretholde beskæftigelsen på Helsingør værft og Nakskov

værft. Det behøver ikke nødvendigvis udelukkende at være en skibsproduktion, men i en lang årrække må det i hvert fald være en skibsproduktion, fordi man også på længere sigt skal tænke på, hvor lang tid det tager eventuelt at omskole arbejdskraften.

Men for os at se vil det være halsløs gerning, hvis man ikke nu begynder den diskussion om, hvordan man sikrer beskæftigelsen for de folk, der er ansat i dag på de to værfter, også på længere sigt. Man skal ikke bare klamre sig til, at man, hvis man placerer de to færger, har løst situationen midlertidigt. Ja, man har måske nok løst den midlertidigt, men man skal også løse den på lidt længere sigt for de ansatte på værfterne.

#### Steffensen (KrF):

Der er næppe tvivl om, at der er behov for at få en ny færge bygget til overfarten Århus-Kalundborg. Det er helt indlysende, at det materiel, man har i øjeblikket, trænger til fornyelse. Om denne fornyelse skal ske i form af én eller flere eller mange færger, er nok værd at drøfte, som flere andre også har været inde på.

Kristeligt folkeparti har sympati for forslaget, men jeg vil dog sige, at man ikke skal forestille sig, at det er med til at løse den krise, som skibsværfterne befinder sig i. Det er blevet omtalt af flere, og det bør også understreges stærkt.

Vi er dog indstillet på, at det er rimeligt, at vi først får den redegørelse, som der er hentydet til, og som ministeren også nævnte, om øst-vest-forbindelserne til debat, og så må vi se på, hvad den munder ud i, før vi tager endelig stilling til dette forslag.

#### Erling Jensen (S):

Lad mig allerførst understrege, at det, vi taler om, er at gøre et forsøg, så langt som samfundet har mulighed for at gøre det, på at bringe to katastroferamte værfter over en helt ekstraordinær situation. Lad mig understrege, at det, vi taler om, er, om vi kan være med til at forhindre, at mere end 10.000 mennesker på én gang bliver ledige inden for to mindre bysamfund i Danmark. I Helsingør skønner man, at ledighedseffekten ved at lukke nybygningsafdelingen direkte og indirekte er 4.500 mennesker, i Nakskov skønner man, at ledighedseffekten er 6.000.