

[Berlau]

folk, som tager arbejde på vestlige landes skibe. Vi har bidraget væsentligt til, at den udvikling får lov at fortsætte ved, at vi afleverede et supermoderne skoleskib. Man kunne måske i den anledning sammenligne det med de to danske skoleskibe, der fungerer, og se lidt på, at der måske havde været behov for, at man for Danmarks vedkommende havde interesseret sig lidt for et skoleskib herhjemme.

Under alle omstændigheder er en forudsætning for, at hvidbogen skal kunne bruges til noget, at redegørelsen skal kunne bruges til noget, at der er en smule reelt kendskab til forholdene. Jeg ved ikke, hvem af Industriministeriets embedsmænd der har været hovedansvarlig for udarbejdelse af hvidbogen. Det er i hvert fald helt sikkert, at vedkommende har haft sine tyndslidte skosåler ovre i Danmarks Rederiforening det meste af tiden. Man kan ved gennemlæsning af den kun genkende de argumenter i den skibsfartspolitiske debat, der kommer fra Danmarks Rederiforening, og deri ligger der nogle alvorlige fejl.

Der ligger bl.a. en totalt fejlagtig generalisering i spørgsmålet om, hvordan de danske rederiers økonomiske situation er, og ganske genialt omgår både redegørelsen og hvidbogen de faktiske forhold. Vi har nemlig i Danmark et enkelt rederi, som er stort og betydende, rederiet A. P. Møller. Dette rederi har ikke økonomiske vanskeligheder af betydning. Det viser de selskabsregnskaber, man har kunnet læse sig til i de sidste mange år.

Til gengæld tager hvidbogen fat i et lille rederi og forsøger at opstille økonomiske beskrivelser af dette lille rederi uden at komme ind på, hvad der kan være baggrunden for, at et mindre rederi er ude i en krise. Der kan være tale om en dårlig købmand. Der kan være tale om en mand, der ikke kan få sin biks til at fungere. Det er sådan i alle erhverv, at hvis ikke man kan få butikken til at køre rundt, så går man nedenunder og hjem. Men det skal hverken berettiggende et ministerium eller en minister til ud fra et enkelt foretagendes økonomiske vanskeligheder at generalisere og slet ikke generalisere så fejlagtigt, som man gør i præcis denne sag.

Der har været en stor nedgang i antallet af danske skibe i de senere år. Det hænger ikke alene sammen med, at danske redere har haft svært ved at konkurrere. Det hænger også sam-

men med, at der har været mindre at sejle med. Det er en naturlig konsekvens, at hvis der ikke er noget at sejle med, så bliver skibene solgt.

Igennem 1960'erne og 1970'erne opbyggede man bl.a. i Danmark en stor flåde af coastere. Det hang sammen med skatteafskrivningsregler, værftsstøtte osv. Man ønskede at fremme den del af industrien, og derfor gav man nogle vilkår, som gjorde det attraktivt at kaste sig ud i opbygningen af en række trusserederier.

Det har ikke længere den store interesse i den danske befolkning, og det er der måske noget fornuft i. Dels har der været dårlig omtale af den mindre del af den danske skibsfart, dels har der i allerhøjeste grad været tale om manglende seriøsitet hos en række af de mennesker, som har stået bag oprettelsen af mindre trusserederier. Det mener vi ikke kan være en reel baggrund for at sige, at nu er der så en stor krise i erhvervet.

I øvrigt er denne evindelige snakken om erhvervet, som om der var tale om en fysisk person, der havde det skidt, noget irriterende. Det drejer sig om mennesker, der arbejder, og det burde være ud fra det, man kiggede på tingene, og ikke denne lidt kunstige fremstilling af erhvervet som en person.

Når det nu er en kendsgerning, at der har været en international afmatning, som har betydet en ringere transport, så er det naturligt for et hvilket som helst fag, at man omstiller sig, at man trimmer sin produktion, at man i dette tilfælde trimmer sin flåde til en ny situation. Det vil være fuldstændig urimeligt, hvis Danmark i en situation, hvor der er en ringere transportmulighed, bliver ved med kunstigt at opretholde ønsket om, at vi skal have en syttendeplads eller en tyvendeplads på den internationale hitliste af rederi- eller søfartsnationer.

Man må naturligvis også indstille sig på, at der er blevet andre skibstyper. I dag behøver man ikke det samme antal tankere til at fragte olie fra Den Persiske Havbugt til Europa, som man behøvede for 20 år siden. Skibene er blevet 6-7 gange så store i den tid, der er gået, og det er oplagt, at der ikke er behov for det samme antal skibe. Men det er antallet af skibe, der har været brugt som baggrund for diskussionen her.

Danske redere har i og for sig været ganske dygtige til at få situationen til at fungere, og det er vel noget, der kendetegner danskere. Vi har