

[J. M. Pedersen.]

havde haft arbejdet, og derfra igen til stenfiskersammenslutningen. Resultatet blev, at stenfiskerforbundet og 4 af dets medlemmer anlagde sag imod H. P. Petersen og fik dom for, at beskyldningerne var ubegrundede. Ved domsforhandlingen krævede stenfisker H. P. Petersens sagfører, at statens skibsfartstilsyn skulle foretage en undersøgelse af disse stenfiskerbåde, hvilket dommeren ikke ville gå med til.

Jeg var inddraget i sagen som vidne, og da jeg ikke syntes, sagen var rigtigt belyst, før dommen faldt, påtog jeg mig bagefter at søge at komme nærmere til bunds i, om der alligevel ikke var noget om disse beskyldninger. Jeg rettede derfor den 5. februar 1957 en henvendelse til ministeriet for handel, industri og søfart om at lade statens skibsfartstilsyn se på en bestemt af de både, som havde fået skyld for ikke at kunne laste i overensstemmelse med deres amingsmærker. Denne undersøgelse blev foretaget, og i en skrivelse af 21. marts oplyste statens skibsfartstilsyn, at nævnte fartøj i 1952 var blevet amet til at kunne bære 48 tons, men senere, ved en omaming den 18. juli 1956, viste det sig kun at kunne bære 38 tons, dog 42 tons i smult vande. Statens skibsfartstilsyn udtaler altså, at såfremt der blev fyldt 48 tons i skibet, som hedder Constance, således som den pågældende flere gange har fået afregning for, ville vandet stå 40 mm over dækket. Skibet ville altså med andre ord synke; det kan slet ikke bære den last.

Jeg synes, at sådanne skibe skal være amet, så vi kan være sikre på, at når der ydes betaling for en leverance, som f. eks. disse 48 tons, er der også, hvad der skal være. Lige så vel som et kilolod skal veje et kilo og en meter skal måle en meter, skal disse fartøjer være amet, således at man kan være sikker på at få den leverance, man betaler for. Vi må have slået en pæl igennem det, vi hører så tit, at det gælder ikke så nøje, når det er staten eller kommunen, der skal betale, for de har penge nok at betale med. Det er jo ikke rigtigt. Når det er staten og kommunen, der betaler, skal de lige så fuldt have valuta, som andre, private, skal have det. Nu viste det sig under arbejdet med sagen, at der er et hul i loven, idet der ikke er pligt til, at disse

fartøjer skal være amet, men hvis de bliver amet, er det kun statens skibsfartstilsyn, der er berettiget til at ame dem. Den aming, jeg før omtalte, og som viste en bæreevne på 48 tons, var foretaget af en kongelig vejler og måler; så tror jo alle, at det er rigtigt, hvilket det altså ikke er.

Det er derfor, jeg har stillet mit spørgsmål til ministeren for offentlige arbejder.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Efter hvad der foreligger oplyst for mig, er spørgsmålet om at forlange de fartøjer, der leverer sten og andet materiale til anlæg, der udføres for ministeriet for offentlige arbejders regning, lovligt amet uden praktisk betydning, idet de myndigheder, der forestår de statslige anlægsarbejder, der her er tale om, nemlig statsbanerne og vandbygningsvæsenet, på fuldt tilfredsstillende måde er i stand til at udøve den nødvendige kontrol med de leverancer, der kan være tale om. Derimod kan man måske ikke helt afvise, at der for anlægsarbejder, hvor staten ikke selv udfører arbejdet, og hvor der er tale om mindre sagkyndige aftagere af sten eller andet materiale, kan være brug for en lovfæstet regel om aming af stenfiskerfartøjer. Jeg har derfor på den givne foranledning henledt den højtærede handelsministers opmærksomhed herpå, idet spørgsmålet om lovgivning for stenfiskerfartøjer henhører under ministeriet for handel, håndværk, industri og søfart.

Hermed sluttete spørgsmålet, og spørgetiden var dermed til ende.

Den næste sag på dagsordenen var:

Valg af 1 medlem til lønningskommissionen
(i stedet for Arnth-Jensen).
(Jfr. tidenden sp. 546).

Valgt blev: *Heick*.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om udbyttebegrænsning.

(Første behandling findes i tidenden sp. 413, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 11).