

**[Fiskeriministeren.]**

stol komme ind på enkelttilfælde eller enkelte embedsmænds optræden, jeg finder det ikke rimeligt; men jeg vil gerne gøre nogle almindelige bemærkninger om det rejste spørgsmål, idet jeg ligefrem kan takke det ærede medlem, fordi han ved at fremsætte dette spørgsmål i den form, han har givet det, giver mig lejlighed til at berigtige nogle misforståelser, der ganske rigtigt i den senere tid er kommet frem vedrørende assistance fra redningsskibet „F. V. Mortensen“, og dermed klargøre, at den fra visse sider rejste kritik hviler på et urigtigt grundlag.

Det ærede medlem anfører, at vestkystens fiskere nu skal betale for assistance, som redningsskibet tidligere har ydet vederlagsfrit. Der foreligger her en misforståelse. Den praksis, der gælder for opkrævning af afgift for assistance af redningsskibet, den såkaldte bugser- eller slæbeafgift, er nøjagtig den samme nu, som den har været, siden redningstjenesten blev etableret i slutningen af forrige århundrede. Om denne praksis skal jeg oplyse, at der naturligvis som følge af forholdenes natur og under hensyn til, at skibet „F. V. Mortensen“ er et redningsskib, ikke kræves afgift af nogen som helst art, når der er tale om nødstilstand eller fare for menneskeliv, uanset hvor det nødstedte fartøj befinder sig i Nordsøen. Betaling for assistance kræves heller ikke, når et fiskerfartøj på grund af motorstop selv gør, hvad det kan, for ved sejl eller ved andre fiskeres hjælp at søge ind til den minestrøgne rute, hvorfra det altid, hvis ikke ganske særlige omstændigheder foreligger, indbugseres gratis til Esbjerg. Derimod har det været en fast praksis, at ministeriet opkræver afgift for indslæbning ude fra Nordsøen af fiskerfartøjer, som på grund af motorstop har måttet afbryde fiskeriet, men uden at der iøvrigt på grund af dårligt vejr eller andre årsager har foreligget nogen som helst fare for fartøjet, der kunne have fået bugserhjælp fra andre fiskerfartøjer, men som alene påkalder redningsskibets assistance for hurtigere og lettere at nå til Esbjerg og derved undgå tidstab.

Jeg vil også gerne understrege, at man i ministeriet altid har fulgt en så lempelig praksis som overhovedet muligt ved opkrævning af slæbepenge, og at der ikke på dette punkt er sket nogen som helst ændring i den praksis, som jeg har overtaget fra mine forgængere, ligesom der heller ikke, det

skal jeg gerne love, så længe jeg har den ære at stå i spidsen for fiskeriministeriets administration, vil ske nogen ændring. Jeg kan således nævne, at der for indeværende år indtil 28. november er indbugseret ialt 46 fiskerfartøjer til Esbjerg. Af disse 46 bugseringer er der kun krævet betaling for 7. Af disse 7 bugseringer er der betalt for 3, medens de 4 sidste har nægtet at betale. Disse tal giver formentlig en lille forståelse af, på hvilken lempelig måde den siden århundredskiftet faste praksis udøves.

**Bomholt:** Ministeren forklarede, at takstreglementet er det samme som ved århundredskiftet. Det er der nogle stykker af os, der ved. Men spørgsmålet er: Hvorfor er der en stærkt stigende skala med hensyn til betaling for indbugsering til Esbjerg? Herpå fik vi ingen forklaring. Vi er adskillige her i rigsdagen, der har den tillid til fiskerbefolkningen, at redningsskibet ikke misbruges; jeg tror, at vi i påkommende tilfælde vil bevidne det. Indenfor dansk fiskeri er det vestkystens fiskere, der har det farefuldeste job, og jeg kan ikke se rettere end, at den hjælp, der ydes af redningsskibet efter en enig rigsdags ønske, er af beskedent omfang, hvad det økonomiske angår, når henses til de goder, fiskeriet tilfører vort samfund. Redningsskibet har faktisk ingen anden udgift end udgiften til olie.

Ministeren udtalte sig ikke om, hvorledes skadens omfang nærmere vurderes. Hvorledes kan det gå til, at en kutter med knækket skrue eller aksel skal betale for indbugsering, medens et skib med langt mindre skade slipper fri? Hvorledes kan det forklares? Vil ministeren mene, at skadens omfang i kutteren er uden betydning for afgørelsen af spørgsmålet nød? I så fald er det i hvert fald et ganske ulogisk standpunkt. Redningsskibets maskinmester ser overhovedet ikke efter, om der er skade i kutterens maskineri. Det er åbenbart tilstrækkeligt, når kaptajn Engsted har set, om kutterens skipper er rødhåret eller skaldet, så falder bøden, tilsyneladende passende fordelt på forsikringselskaberne. Jeg vil give den højtærede minister et godt råd. Den højtærede minister sagde, at han ville ikke omtale ministeriets embedsmænd eller andre. Jeg vil give den højtærede minister et godt råd, og det er at snakke dansk med visse folk i sit ministerium og med skipperen på redningsdamperen, ikke ferskvandsdansk, men uforfalsket esbjergensisk, det er et sprog, der i reglen bliver forstået!