

et Seilskib af samme Størrelse kun har 10 Mand, saa at det af disse Exempler fremgaar, at Dampskibene have forholdsvis større Besætninger end Seilskibene. Det kunde derfor synes, at man ved at beregne Bidraget efter Drægtigheden vilde bethyng Seilskibene som Helhed eller Rhederier, der besad baade store og smaa Skibe, i højere Grad end Dampskibene. Dette er dog ingenlunde Tilfældet, saaledes som det vil fremgaa af følgende Betragtning.

I Anmærkningerne til Lovforslaget er Antallet af Søfolk angivet til 9,587, hvilket synes at stemme godt med, hvad Handelsflaaden behøver. Disse kunne efter foreliggende Oplysninger deles i 3,257 til Dampskibene, og 6,330 til Seilskibene, til hvilke Sidste endnu maa føies 2,204 Medhjælpere ved Fiskeri. Lønningerne ere i Anmærkningerne anslaaede til 800 Kr. aarlig for Søfolk og 425 Kr. for Fiskere, saa at de samlede Lønninger ville være, for Dampskibe 2,605,600 Kr., for Seilskibe 6,000,700 Kr. Man vil altsaa have, naar de 130,000 Kr. deles henholdsvis efter Drægtighed og efter Lønning:

	Eft. Drægtighed.	Eft. Lønning.
For Dampskibe	47,340 Kr.	39,358 Kr.
— Seilskibe .	82,660 —	90,642 —
Summa . .	130,000 Kr.	130,000 Kr.

hvoraf det fremgaar, at Dampskibene ville udrede et større Bidrag efter Drægtighed end efter Lønninger, medens det Omvendte er Tilfældet med Seilskibe. Grunden hertil er, at Dampskibene tælle et langt større Antal af store Skibe. Sandsynligvis vil dette Forhold være stigende, da Udvillingen gaar mere i Retning af at forøge Dampskibenes Størrelse end Seilskibenes. De to Maader at fordele Bidraget paa ville for Dampskibenes Vedkommende give omtrent samme Resultat for Skibe af ca. 400 Tons og for Seilskibe ved ca. 120 Tons.

Da Eierne af store Skibe bedre kunne bære den Byrde, som ved Lovforslaget vil

paalægges Søarten, synes det efter det Anførte retfærdigt at dele Bidraget efter Drægtighed; men der er endnu en anden Omstændighed, der taler for at vælge denne Maade. Grundlaget for Delingen bør nemlig være saaledes beffarent, at enhver af de Interesserede har Sikkerhed for, at der ikke paalignes ham Mere, end hvad der tilkommer ham. Dette fyldestgøres fuldstændig ved at gaa ud fra Drægtigheden, idet enhver Rheder eller Eier har let ved at opgive den samlede Størrelse af Drægtighed, han har benyttet i det forløbne Aar, og disse Opgivelser kunne kontrolleres, dels ved de officielle Skibslistes, dels ved Indberetninger fra Toldstederne om de Skibe, der i kortere eller længere Tid af Aaret have været ude af Fart. Naar det derimod er Lønningen, der skal danne Udgangspunktet for Delingen, da kan det dels forvolde Vanskelighed for Rhedere eller Eiere at opgive denne nøiagtig, og det vilde blive næsten uoverkommeligt at kontrollere Rigtigheden af de opgivne Lønningsudgifter.

Medens Lovforslaget ved den Ligning, som skal bæres af de industrielle Virksomheder, tager Hensyn til Forskjellen i Virksomhedernes Farlighed saaledes, at de Virksomheder, der medføre større Fare, komme til at udrede forholdsvis Mere, er en saadan Inddeling i Fareklasser ikke foreslaaet med Hensyn til Søfart og Fiskeri. Skjøndt Udvalget ikke har tilstrækkeligt Grundlag til at hævde, at en Inddeling i Fareklasser ogsaa her bør finde Sted, har man dog ment, at det ikke burde være udelukket at foretage en saadan Inddeling og tage den med i Beregning ved Ligningen, hvis vundne Erfaringer maatte vise det Retfærdige deri. Hertil figter det 2det Stykke i Vædringsforslaget Nr. 15, hvorefter Indenrigsministeren bebyndiges til indenfor Søfart og Fiskeri at foretage en saadan Deling efter Farlighed, hvilken da paa lignende Maade, som i Industrien, vil være at tage i Betragtning ved Fordelingen af det Beløb, der skal paalignes disse Virksomheder.