

lidelig Gjennemfritsregel. For Udvalget har Sagen imidlertid stillet sig saaledes, at det kun da vilde kunne forsvares at udelukke Søfart og Fiskeri fra Lovens Omraade, dersom de Dplysninger, der maatte kunne erhverves, indeholdt afgjørende Grunde for et saadant negativt Resultat. At dette ikke er Tilfældet med de Dplysninger, der nu ere tilveiebragte, maa formentlig erkjendes. Under disse Omstændigheder har hele Udvalget troet at burde slutte sig til Forslaget i dette Punkt, saaledes at de Ændringer, som tidligere foresloges om at udelade Alt Søfart og Fiskeri vedrørende, af Forslaget, nu bortfalde.

Derimod har Udvalget troet at burde foreslaa nogle Ændringer i og Tilføielser til Bestemmelserne i Forslaget, forsaavidt de have Hensyn til de nævnte Virksomheder, nemlig til § 4 (Ændringsforslag Nr. 6), § 6 (Ændringsforslag Nr. 10), § 16 (Ændringsforslag Nr. 15) og § 17 (Ændringsforslag Nr. 16—20). Af disse er det Forslag, som stilles til § 6, alt berørt i den tidligere Betænkning. Forslaget til § 4 gaar ud paa at anordne en Foranstaltning, som sigter til at lette Anvendelsen af den i Paragrafen givne Regel paa de ved Søfarten forekommende Lønningsforhold. Forslagene til § 17 have kun sekundær, tildeels redaktionel Betydning og staa i Sammenhæng med det Ændringsforslag, som er stillet til § 16. Til Begrundelse af dette sidste Forslag, der har principiel Betydning, bemærkes Følgende:

Forslaget gaar ud paa, at Beløbet af den aarlige Understøttelse skal fordeles paa Rhederne eller Eierne i Forhold til Netto Register Tonnage af de Skibe, de have benyttet i det forløbne Aar, i Stedet for efter Summen af de Lønninger, de have udredet, saaledes som Lovforslaget foreskriver. Hovedhensigten med den saaledes foreslaaede Lønningsnorm er at lette Byrden ved Udredelsen af Bidraget for Eierne af mindre Skibe. Et fragtgaaende Skibs Netto Register-Tons er nemlig at betragte som Grundlaget for den Nytte, Eieren kan drage af Skibet, og

derfor ogsaa et passende Udgangspunkt for de Byrder, der kunne paalægges ham, medens Størrelsen af Besætningen ingenlunde staar i Forhold dertil, men er forholdsvis større for de mindre Skibe. Naar saaledes et Dampskib paa 1,000 Tons har en Besætning af 20 Mand eller 1 Mand for hver 50 Tons, har et paa 100 Tons 10 Mand eller 1 Mand for hver 10 Tons, og naar et Seilskib paa 500 Tons har en Besætning af 10 Mand eller 1 Mand for hver 50 Tons, har et paa 100 Tons 5 Mand eller 1 Mand for hver 20 Tons. Dersom Bidraget lignes efter Lønningerne, og dette i Overensstemmelse med Anmærkningerne til Lovforslaget sættes til 12 Kr. pr. Mand af Besætningen, vilde dette svare til 24 Ø. pr. Ton af et Dampskib paa 1,000 Tons eller et Seilskib paa 500 Tons, medens det for et Dampskib paa 100 Tons vilde blive 1 Kr. 20 Ø., og for et Seilskib paa 100 Tons 60 Ø. pr. Ton eller henholdsvis 5 og 2½ Gange mere end for de større Skibe. Denne Ulighed vilde blive endnu større for Skibe, hvis Drægtighed er over og under de anførte Eksempler, til Skade for de mindre Skibe.

Med Hensyn til Størrelsen af Bidraget pr. Ton er det i Anmærkningerne til Lovforslaget anført, at Maximum af den hele Erstatning for Ulykkestilfælde ved Søfart og Fiskeri efter Forløbet af 11 Aar vil udgjøre omtrent 130,000 Kr. aarlig. Efter „Danmarks Statistik“ for 1888 var Drægtigheden af Skibe og Baade over 4 Tons i det egentlige Danmark, af Dampskibe 95,576½ Tons, af Seilskibe 166,887 Tons, tilfammen 262,463½ Tons, saa at Bidraget vilde blive omtrent 50 Øre pr. Ton, og der er ikke tilstrækkelig Grund til at sætte det anderledes for Dampskibe end for Seilskibe. Den samlede Lønning er beregnet til 8,606,300 Kr., og Bidraget anslaaet til 1½ pCt. af denne.

Til de ovenanførte Eksempler paa Besætningens Størrelse i Skibe skal endnu føies, at et Dampskib paa 500 Tons vil have en Besætning af omtrent 17 Mand, medens