

vor indenlandske Industri kan tage Konkurrencen op saa kraftig som muligt med Udlandet, vi ere alle interesserede i, at Industrien udbiller sig saa fuldt og godt som muligt herhjemme. Paa samme Tid som den store Del af Befolkningen fordrer, at Industrien skal staa paa egne Ben uden at søge Bøstøtte ved Told og Skat, er det dog egentligt talt uretfærdigt at paalægge den en særlig Byrde, fordi dens Arbejde maaste er mere farligt end andre Erhvervs, naaget vi jo dog alle, hele Samfundet, samtidig har Nytte og Interesse af denne Industris Fremgang. Skulde man tænke sig en Industri, som særlig burde bære Udgifterne til en Lov i den Retning, vi her tale om, vil jeg sige, at saa burde der egentlig kun være Tale om at henvende sig til den toldbemyndede Industri og sige, at den har en Forpligtelse til at bidrage særlig til en almindelig Ulykkesforsikring. Jeg vil dog tilføje, at den Tanke ligger mig fjern. Men de Tal, jeg vilde henlede Opmærksomheden paa, ere de Tal, som det ærede Medlem for Præsto Amts 6te Valgtreds nævnedes vedrørende Nisboen i de forskellige Erhvervsgræne, de saakaldte Fareklasser. Tallene vare tagne fra Tyskland, og han mente, hvad jeg ogsaa antager er rigtigt, at de i det væsentlige ville kunne overføres paa tilsvarende Erhverv her i Landet; om end der paa enkelte Punkter er lidt Afvigelse, har det ikke stort at betyde. Der beber jeg da lægge Mærke til, at den Klasse, hvor der er mindst Fare, hvor der er de færreste Tilfælde, det er den egentlige Lyndeklasse. Det oplyses, at der blandt 100,000 Lynder kun foresalder 3 Dødsfald og af Invaliditet kun 1 à 2 Tilfælde, altsaa meget faa. Det var den Fareklasse, der stod lavest. Den højeste Fareklasse var derimod Jærnbanen. Blandt 100,000 Arbejder foresaldt der 380 Dødsfald og 824 Invaliditetstilfælde. Altsaa, medens der for den laveste Fareklasse kun foresaldt 4 à 5 Tilfælde, foresalder der her ca. 1,200 Tilfælde. Men nu er der dog det at lægge Mærke til, at i den laveste Fareklasse ere vi jo egentlig talt alle Arbejdsgivere, i det alle, der ikke hører til den mindst bemidlede Del af Arbejderklassen, dog have et Lynde og altsaa for saa vidt ere Arbejdsgiverne i den Klasse, og i den højeste Fareklasse ere vi alle sammen Arbejdsgivere her i Landet, efterdem Banerne tilhøre Staten, eller der i al Fald paa næsten alle Baner er Statsdrift; følgelig ere vi ogsaa Arbejdsgivere her, det gaar af den fælles Klasse. Ved Ulykkestilfælde blive disse Folk eller deres efterladte hjælpne, og vi staa da saavel i den laveste som i den højeste Fareklasse, alle solidariske,

for den ene Klasse's Bedkommende, Jærnbanerne, er det allerede ordnet gennem Staten, og saa er det da naturligt, at vi blive solidariske ogsaa for den laveste Fareklasse. Af de andre Fareklasser, som man kunde kalde Middelfareklasserne, kommer Jordbruget med 13 Dødsfald og 3 Invaliditetstilfælde, mens Haandværk og Industri har 17 Dødsfald og 13 Invaliditetstilfælde. Forfælleren er altsaa ikke saa stor, at man egentlig talt kan sige, der er nogen Forskel — det er for 100,000 Arbejdere, Beregningen er opstillet. Det maa dog erindres, at for Jordbrugets Bedkommende i Tyskland spiller Brønderindustrien og Sukkerindustrien en meget stor Rolle, saaledes at vistnok en stor Del af de Tilfælde, der lægges over paa Industri ogsaa tilkommer Agerbruget, saa man sikkert kan stille Agerbrug, Haandværk og Industri i en Fareklasse — Forfælleren er sikkert kun ringe. Men hvis dette er Tilfældet, er der ingen Grund til at splitte os ad for disse Tilfældes Bedkommende. Hvis de Tal ere rigtige, og det er Erfaringen fra Tyskland, saa maa efter min Mening Agerbrug, Industri og Haandværk kunne gaa sammen i en Fareklasse og bære Byrden til Invalideforsørgelsen i Fællesskab, thi er Fareklassen den samme, ville Udgifterne jo blive de samme, om vi gaa sammen eller spalte os i 2 Klasser. Men have vi altsaa først den store Jærnbane Klasse, hvor vi allerede ere solidariske, og Lyndeklassen, hvor det er naturligt, at vi maa blive solidariske og naar vi saa tage alle dem, der henhøre til Jordbrug, Handel og Haandværk, hvor det ogsaa er naturligt, at vi blive solidariske, efterdem det er omtrent den samme Fareklasse, bliver der ikke megen Lejlighed for os til at splitte os paa noget Punkt og begynde en Kamp her i Landet og sætte nogen uden for og sige: I have en særlig høj Fareklasse, og derfor bør I bidrage særligt. Men hvem er det egentlig talt, der kommer særlig udenfor, kommer i en særlig Fareklasse? Efter de Oplysninger, her foreligge, bliver der ingen andre tilbage end Skovbrug, Bygningshaandværk, Søfart og Fiskeri. Men alt det andet staar over for Fareklasser, Invaliditet, Dødsfald og Ulykker, saa ens, at det er aldeles unaturligt at splitte os paa dem i Stedet for at arbejde sammen. De Oplysninger, der foreligge her, opvise som særlige Fareklasser: Bygningshaandværket med i alt ca. 228 Ulykkestilfælde, Skovbruget ca. 234, Søfarten ca. 208 og Fiskeriet ca. 300 Tilfælde. For Skovbrugets Bedkommende vil jeg sige, at man ikke direkte kan overføre de tykke Tal paa danske Forhold. Thi i Tyskland foregaar Størstedelen af