

den hele Byrde selv, hvad der antagelig vil blive en 10—12 Kr. pr. Mand? Skal det være fra Ligningens Fremlægelse eller fra Udløbet af Tiden for Klage eller — han kan have klaget — skal det først være, naar Overligningsmyndigheden har truffet den endelige uigenkaldelige Afgørelse? Forslaget indeholder intet derom. Og hvorledes skulde disse forskellige private Forsikringsselskaber vel kunne opgøre deres Mellemværende med Staten? I Regnskabsaarets 4 Maaneder have maaske saa og saa mange været berettigede til at være Medlemmer af Foreningen med Tilskud af Statskassen, Resten af Tiden skulde de have baaret Forsikringen selv, og andre Medlemmer, der have haft højere Indtægt, ere nu midt i Regnskabsaaret ansatte til under 1,200 Kroners Indtægt. I det mindste som Forslaget er formuleret her, er det ganske umuligt; jeg tvivler i hvert Fald om, at de ærede Forslagsstillere ville kunne forklare, hvorledes de egentlig have tænkt sig dette Forhold ordnet. Og hvorledes have Forslagsstillerne tænkt sig Sagen ordnet over for Partsrederier? Det allerstørste Antal af Sejlskibe ejes nu om Dage af Partsrederier. Skal Staten bære sin Part af Byrden, saafremt samtlige Parthavere hver for sig ere ansatte til ikke over 1,200 Kr.s Indkomst, eller bortfalder den, naar en af dem kommer derover, eller skulle alle Parthaveres Indkomster sammenlægges, hvorved det er givet, at ethvert Skib, der ejes af Partsrederier, skal bære Byrden alene uden Støtte af Staten? Lad os tage en lille Skonnert, der ejes af 2 Mænd, hver med sin Halvpart; den ene, der samtidig er Skibets Skipper, har med sin Hyre og Fortjeneste ved sin Part 1,100 Kr., men den anden Part ejes af en Købmand, som maaske er ansat til 1,500 Kr.; saa ophører for dette Skibs Vedkommende Statens Hjælp, og det skal selv bære hele Forsikringsbyrden. Men har man anerkendt, at Staten bør træde hjælpende til over for den lille Sønæring, er det ganske umuligt at fastslaa, at Statens Hjælp bortfalder, fordi Skibet eller en Part deraf ejes af en Mand, der ved anden Næring tjener over 1,200 Kr. Statens Bidrag til Sømændenes Ulykkesforsikring maa naturlig være knyttet til og betinget af Skibet og ikke af en tilfældig Parthavers Indtægt af andet Erhverv. Jeg tilføjer, at denne Adgang ved Støtte fra Staten til en billig og overkommelig Forsikring for Sømænd bør ogsaa komme Skipperen til gode, selv om han ejer Skibet eller en Part deraf, ganske

saaledes som det er ordnet ved vor Fiskerforsikring og for øvrigt ogsaa i den af mig før omtalte tyske Lov. Det samme var ogsaa foreslaaet i Regeringsforslagene i Samlingerne 1890—91 og 1891—92 og ligeledes i de senere Forslag fremsatte fra Venstres Side. Heller ikke dette have Forslagsstillerne optaget i deres korte Forslag. Nu vel, en lille Jagtskipper, der foruden sig selv har en Mand eller en Dreng paa Skibet, er ganske vist i sit Forhold til dem Arbejdsgiver, men dog just ikke derfor Kapitalist; hans Arbejde vil være ganske det samme og lige saa besværligt som det, den Mand, han har til Hjælp, udfører om Bord, og hans Udbytte vil i de fleste Tilfælde slet ikke være større end dennes. Det vilde være ganske urimeligt, om Staten, naar den tog sig af denne Sag, ikke vilde erkende det som sin Pligt ogsaa at sikre denne Mand — mod hvem der ikke kan siges andet, end at han ikke er Arbejder i en andens Tjeneste —, og at give ogsaa ham den samme Adgang til gennem en billig og overkommelig Forsikring at sikre sig selv eller Familie for Følgerne af et Ulykkestilfælde.

Jeg nævnedes Fiskeriforsikringsloven, og at dette Forhold burde ordnes paa samme Vis som der, hvor der ogsaa er Adgang for Arbejdsgiveren selv til at forsikre sig. Det synes imidlertid, som om Forslagsstillerne ganske have glemt, at vi have en Lov om Fiskeres Forsikring mod Ulykkestilfælde. Det er kun 4 Aar siden, vi ordnede dette Forhold under det Synspunkt, at Byrden ved Mandskabets Forsikring umuligt kan kastes over paa Fiskerifartøjets eller Fiskerbaadens Ejer. Men hvorledes vil nu det foreliggende Forslag og denne Lov kunne harmonere og virke samtidig? De ærede Forslagsstillere inddrage under Erstatningspligten ethvert dansk Fartøj, „der sejler i eller uden for danske Farvande“. De sige ikke: „som driver Søfart eller Sønæring eller lignende“, men rent i Almindelighed alt, hvad som sejler. Ere saa Fiskerifartøjer med i dette? Efter Forslagets Ordlyd ubetinget. Naar en Fiskerkutter gaar fra Frederikshavn over efter Anholt eller naar en Sundbaad herfra sejler op i Kattegattet, er det et Fartøj, som sejler, det er ubestrideligt. Saa ville Forslagsstillerne maaske sige, at det skal være underforstaaet, at deres Forslag gælder ikke, naar der fiskes fra et Fartøj. Men Loven om Fiskeres Ulykkesforsikring omfatter jo ogsaa anden Sejlads. Det hedder i § 1, at Fiskernes For-