

somheden uden Hensyn til, hvilket Øjemed denne tjener.

Medens Loven af 7de Januar 1898 overlader det til vedkommende forsikringspligtige, om han vil bære sin Risiko selv eller overdrage den til et af Indenrigsministeren anerkendt Forsikringsselskab, har man ved nærværende Lovforslags § 23 ment at burde paalægge den forsikringspligtige at afgive sin Risiko til et saadant Selskab. Man har nemlig ikke turdet se bort fra, at en Tilladelse for den forsikringspligtige til selv at bære sin Risiko lettelig vilde kunne medføre, at de forsikrede i mange Tilfælde ikke vilde erholde nogen Erstatning. For de Virksomheders Vedkommende, der omfattes af Loven af 7de Januar 1898, vil et indtrædende Ulykkestilfælde i det langt overvejende Antal Tilfælde kun ramme en enkelt eller et Par Personer. Anderledes stiller Sagen sig derimod for Søfartsvirksomheden. Hvor saaledes et Skib forliser, maa man regne med Muligheden af, at hele eller en større Del af Besætningen samtidig omkommer. Men den Erstatning, der i et saadant Tilfælde vilde komme til at paahvile vedkommende Reder, vilde hyppigt overstige hans Betalingssevne. Samtidig med at de Efterladte helt eller delvis vilde gaa glip af deres Krav paa Erstatning, vilde Rederen tillige blive ramt af økonomisk Ruin. Ogsaa i denne sidstnævnte Interesse har man derfor paalagt ham som Pligt at afgive sin Risiko. At Afgivelsen maa finde Sted til et af Indenrigsministeren anerkendt Selskab, synes paakrævet af Hensynet til, at man kun derigennem vil kunne skabe den fornødne Sikkerhed for, at de af Arbejderforsikrings-Raadet paalagte Erstatninger uvægerlig vilde blive betalte. Men ud her over synes der heller ikke at være Anledning til at gaa. Den tyske „See-Unfallversicherungsgesetz“ af 30te Juni 1900 tvinger ganske vist samtlige søgaaende Skibe udover en vis ringe Størrelse ind i et, hele Tyskland omfattende „Seeberufsgenossenschaft“ —

uden Hensyn til, om det er Dampskibe eller Sejlskibe. Hensigten hermed har formentlig i alt Fald tildels været den, at man ad denne Vej vilde kunne trykke Præmien ned for Sejlskibenes Vedkommende paa Bekostning af Dampskibene, der hos private Forsikringsselskaber vilde kunne opnaa billigere Forsikringsvilkaar end Sejlskibene. Der ses imidlertid ikke nogen Grund til, at man skulde lade Dampskibene betale en Del af den Risiko, der ellers udelukkende vilde falde paa Sejlskibene.

Men lader man saaledes Dampskibe og Sejlskibe hver bære sin egen Risiko, rejser det Spørgsmaal sig, om Sejlskibsflaaden er i Stand til uden Støtte fra anden Kant at bære de Byrder, der ved nærværende Lovforslag lægges paa den, eller om den ikke i hvert Fald har et vist Billighedskrav paa at erholde nogen Støtte. At Sejlskibsflaaden virker under trykkede Kaar, fremgaar formentlig tilstrækkelig af de statistiske Data, der ville kunne hentes ud af det af Statens statistiske Bureau udgivne statistiske Tabelværk vedrørende Danmarks Handelsflaade og Skibsfart. Af Tabelværkets femte Række, Litra D. Nr. 11 „Danmarks Handelsflaade og Skibsfart i Aaret 1902“ ses det (Side 9*), at Antallet af Sejlskibe (over 4 Reg. Tons Netto) i det egentlige Danmark i Løbet af Aarene 1870 til 1902 ikkun udviser en Opgang fra 2719 til 3087, medens samtidig den samlede Registertonnage er gaaet ned fra 168,193 til 143,837; for Dampskibenes Vedkommende er Antallet i den samme Aarrække steget fra 89 til 502 og den samlede Registertonnage fra 10,453 til 270,442. Med Hensyn til Gennemsnitstonnagen udviser Sejlskibene en regelmæssig Nedgang fra 62 i 1870 til 47 i 1902, Dampskibene en Opgang fra 117 i 1870 til 539 i 1902. Hvad angaar Fordelingen af Handelsflaaden i det egentlige Danmark efter Størrelsesgrupper, findes der i nævnte Værk (Side 14*) for Aarene 1895, 1901 og 1902 følgende Opgørelse: