

hele det System, som ligger i Lovforslaget. Jeg vil dertil sige, at efter min Mening burde Forslaget ikke forlade dette Ting, inden der enten er føjet ind i denne Lov eller gjort Forslag om og vedtaget en særlig Lov, hvorefter Skibene fra under 20 Registertons, som det jo er Ministerens Mening, blive bragte ind under Fiskerilykkesforsikringsloven. Hvis dette ikke sker, bliver der alt for stort et Hul i Lovgivningen. Men jeg maa samtidig gøre opmærksom paa, at der her vil blive Tale om betydelig større Ofre fra Statskassens Side end efter Fiskerilykkesforsikringsloven, og her kommer jeg ind paa en Materie, som er af meget stor Betydning for hele denne Sag, og som jeg gerne vil dvæle lidt ved. Det er nemlig Spørgsmaalet om, hvor store Byrder hele denne Forsikringslov vil komme til at kaste over paa Søfarten som Erhverv, eventuelt paa Statskassen, for saa vidt som den skal udrede noget. Den Statistik, man har i saa Henseende her i Landet, er jo meget mangelfuld, dog tror jeg at kunne læse ud af de statistiske Data, vi have, at de Tal, jeg nu vil nævne, og som ere konstaterede i vore Nabolande Tyskland og Norge, i hvert Fald ikke ville blive mindre her i Landet. Jeg skal da som Vejledning for, hvad denne Lov maa tænkes at ville koste, henpege paa en meget interessant Undersøgelse, som den norske Kontorchef Jens Hjorth, som er en Autoritet paa disse Omraader, har udarbejdet, og som blev fremlagt paa den sidste skandinaviske Livsforsikringskongres, en Undersøgelse om Dødeligheden blandt norske Søfolk, blandt andet Dødeligheden ved Ulykkestilfælde, og det er jo den, som indenfor den søfarende Stand sætter Dødeligheden saa uhyre højt op over det normale. Nu kan man — alle Beregninger og Betragtninger her maa selvfølgelig blive ret tilnærmelsesvise — vel lægge Summen 2,800 Kr. ved Dødsfald til Grund, det vil jo, hvor der overhovedet bliver Tale om at udrede Dødsersättning, som Regel blive denne Sum. Efter Loven beregnes nemlig Opholdet om Bord i Skibet og Kosten i Skibet til 600 Kr., og Dødsersättningen er 4 Gange Aarslønnen. Saa snart der blot er den ringeste Hyre, faa vi en Erstatningssum ved Dødsfald paa 2,800 Kr. Det er vel saa, at der er en Del unge Sømænd, som ingen Personer efterlade, som de have Forsørgelsespligt overfor, og hvor der ikke er Tale om nogen Erstatning, men paa den anden Side er der jo et stort Plus, som kommer til ved Inva-

liditet og Dagpenge, saa vi kunne i hvert Fald være sikre paa, at de Tal, som jeg snart skal komme til at fremføre, ere meget lavere, end de virkelige. I Kontorchef Hjorths Undersøgelse er meddelt efter Tallene fra det norske statistiske Centralbureau, at ved Totalforlis af Sejlskibe paa over 100 Registertons har Dødeligheden været saa stor, at naar vi regne med en Erstatningssum ved Død paa 2,800 Kr., vil det blive en Nettopræmie paa 26 Kr. 60 Øre pr. Hoved. Dette er altsaa blot til at dække Dødelighedsrisikoen ved Totalforlis af Sejlskibe paa over 100 Tons. Tage vi Skibene paa under 100 Tons med, bliver Beløbet snarere forøget end formindsket. Det vil fremdeles ses, at der er en hel Del Dødsfald om Bord, som ikke falde ind under denne Statistik. Alt hvad der hedder Falden-over-Bord og Dødsfald ved Losning og Ladning kommer ikke med, saa der er ingen Tvivl om, at Nettopræmien ved Dødsfald i det hele bliver dyrere end 26 Kr. 60 Øre. Hertil kommer saa Administrationsprocenten samt Invaliditetstilfældene og Dagpengene, men her have vi intet at gaa efter; det vil blive rent skønsvist. For Dampskibes Vedkommende bliver Forholdet bedre, her bliver Nettopræmien for Død ved Totalforlis for Skibe paa over 100 Tons 12 Kr. 32 Øre, men Tillæget, som man maa tænke sig, bliver højere her end ved Sejlskibe. Som alle, der have haft med Ulykkesforsikring at gøre, vide, er Losning og Ladning et af de farligste af alle Erhverv, særlig med Hensyn til Dødsrisiko, og ved Dampskibes Losning og Ladning er Risikoen særlig stor, idet det er de mekaniske Hjælpemidler, som anvendes, der forarsage saa mange Ulykker. Jeg skal tage et andet Omraade og se, hvorledes det stiller sig der. Der er en tysk Lov om Ulykkesforsikring for Søfolk fra 1887, og siden den Tid have vi et stort Seerberufs-Genossenschaft, omfattende hele det tyske Rige, hvorunder hører baade Damp- og Sejlskibe. Princippet er det, at Dampskibsrederne komme til at betale for Sejlskibsrederne, idet Risikoen ved Dampskibe er mindre end ved Sejlskibe, medens Præmien bliver den samme. Det hele kastes i én Potte, og en Gennemsnitspræmie bliver at udrede. I Tyskland kunne vi altsaa ikke se, hvad der falder paa Sejlskibe og hvad der falder paa Dampskibe, men for Treaaret 1899 - 1901 har Gennemsnittet været 513 døde paa 46,354 forsikrede, dette bliver 11,06 pro mille, og det giver en Præmie paa 30 Kr. 96 Øre,