

ger, og til hvem de Vedkommende skulle henvende sig, enten mod Honorar, der indflyder i Statskassen, eller mod intet Honorar, fordi de faae fast Løn af Statskassen, eller hvorledes det nu er ordnet. Privilegerede kunne Lodserne derfor aldeles ikke kaldes. Naar der er tale om Taxter, er det vanskeligt at sige, hvad der er det Rette, men Et tror jeg, at vi kunne være enige om, nemlig at det ikke vil være rigtigt at nedsætte Taxterne saaledes, at man ikke kan være i Stand til at ansætte dygtige Mænd i disse Stillinger og antage det fornødne Antal til Betjening af Forretningerne med en anstændig Løn og Udsigt til Forbedring af den. Efter min Opfattelse er det næsten de eneste Stillinger, der ere blevne tilbage for danske Sømand, i hvilke de under trofast Udførelse af deres Forpligtelser have nogenlunde anstændig Løn med nogen Udsigt til ikke tilfaldt at komme paa Fattigvæsenet, naar de have arbejdet tilfjøs i mange Aar. Skulde vi forrykke dette ved Forandringen af Taxterne, maa vi i alt Fald vide, om Hensynet til vore Statsforhold kræver dette. Jeg maa gjøre opmærksom paa, at, saa vidt jeg veed, er over 90 pCt. af de Skibe, der lodsjes gennem Drefund — og det er jo den væsentligste Plads — udenrigske Skibe. Men af hvilken Grund skulde vi nedsætte Taxterne i dette Farvand for udenrigske Skibe? Det maatte da være, at man andetsteds lodsede billigere, og at der som Følge deraf var et Tryk paa os for at gjøre Gjengæld. Da et saadant Forhold nu ikke eksisterer i Udlandet, forekommer det mig, at vi ere berettigede til i saa Henseende at tage samme Betaling, som man for lignende Forretningers Udførelse tager andetsteds. Dermed vil jeg ingenlunde have sagt, at det Samme i samme Udstrækning skal tilfalde de enkelte udførende Medlemmer — deri kan der ske Forandring —, men i det Væsentlige vil jeg hævde disse Grundsætninger. For den indenlandske Skibsfaar har det meget ringe Betydning for den største Del af Skibenes

Vedkommende, thi vi kunne hævde Lodstrangen, forsaavidt den ikke er hævet, for Skibe af en vis Størrelse, saa at det for dem ikke har nogen særlig Betydning, om Taxten faar nogen Nedsættelse eller ikke. Det, som det ærede Medlem fra Helsingør omtalte angaaende fælles Ansvar for Skade, forvoldt af en enkelt Lods, vil sandsynligvis tiltale Skibsredere og maa ske ogsaa Skibsførere, men det forekommer mig, at det vilde være en høist ubillig Foranstaltning, og jeg kjender for Dieblisset ikke noget Tilsvarende i noget som helst Forhold her-tilands, der kunde begrunde, at man kom til en saadan Ordning. Hvad om vi sagde, at alle Retsbetjente i Landet skulde være medansvarlige for afdøde Bysfoged i Rønne Bjørnsøns Underbalance? Det vilde være omtrent det Samme som at sige, at f. Ex. Helsingørs Lodser skulde være ansvarlige for, at en Reserverelods, der maa ske nylig var ansat, og dette uden at de havde haft Indseende med, hvem det var, der blev ansat, forvoldt Skade. Der ligger for Dvrigt allerede Meget i, at Lodserne have et personligt Ansvar, ikke blot det, at de af den Smule Formue, de have, skulle dække Skaden, naar der gaas strengt tilværks, men at de tillige miste deres Stilling. Det maa virkelig virke meget væsentlig for, at Kræfter, der ellers due Noget, ere til den yderste Grad aarvaagne i Opfyldelsen af deres Pligter. Høiere tror jeg ikke, naar man holder et godt Institut vedlige, at de Søfarende kunne forlange, at man skal gaa. Men gaar man en anden Vej, vil man indføre fælles Ansvar, kan et Uheld med et eneste større Skib ruinere samtlige Lodsers hele materielle Stilling, uden at de have det moralske Ansvar i saa Henseende, og Sigt kan ske til Fordel alene for et eller andet udenlandsk Assuranceelskab. Det forekommer mig at være fuldstændig ubilligt at indføre en saadan Ordning, og lige Exempler som det nævnte kunde hænde, hvis man vilde indføre solidarisk Ansvarlighed i dette Forhold. Idet jeg ogsaa erkjender, at det er godt, at