

ger, og til hvem de Bedkommende skulle henvende sig, enten mod Honorar, der indflyder i Statskassen, eller mod tattet 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 rigtig 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 Udfigt 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 Udfigt til ikke tilsidst at komme paa Fattigvæsenet, naar de have arbejdet tilsøs 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 lodses gennem Dresund — og det er jo den væsentligste Plads — udenrigske Skibe. Men af hvilken Grund skulde vi nedsætte Taxterne i dette Forvand for udenrigske Skibe? Det maatte da være, at man andetsteds lodse 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 — dert kan der ske Forandring —, men i det Væsentlige vil jeg hævde disse Grundsatninger. For den indenlandske Skibsart har det meget ringe Betydning for den største Del af Skibenes

Bedkommende, thi vi kunne høre Lodstvangen, 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 Skibsberedere og maaffe ogsaa Skibsførere, men det forekommer mig, at det vilde være en høist ubillig Foranstaltning, og jeg kjender for Diebliffet ikke noget Tilsvarende i noget som helst Forhold her til Lands, der kunde begrunde, at man kom til en saadan Ordning. Hvad om vi sagde, at alle Retstjenere i Landet skulde være medansvarlige for afdøde Byfoged i Rønne Bjørnsøns Underbalance? Det vilde være omtrent det Samme som at sige, at f. Ex. Helsingørs Lodser skulde være ansvarlige for, at en Reserverods, der maaffe nylig var ansat, og dette uden at de havde havt 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. Hoiere tror jeg ikke, naar man holder et godt Institut vedlige, at de Søfrende 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 Sligt kan ske til Fordel alene for et eller andet udenlandsk Assurance-selskab. Det forekommer mig at være fuldstændig ubilligt at indføre en saadan Ordning, og slige Exempler som det nævnte kunde hælde, hvis man vilde indføre solidaritisk Ansvarlighed i dette Forhold. Idet jeg ogsaa erkjender, at det er godt, at