

vaage over, at der haves billige Lodsstatter, da kunde det maasse forsvares at opgive de nuværende Lodsseries lovshjemlede Ret, men dette vil vel næppe lade sig gjøre. Om det end muligens ikke lader sig juridisk bevise, at den Dampbaad, der slæber et Skib gennem et vanskeligt Farvand, lodsfer det, vil dette dog næppe af nogen upartist Sømand kunne benægtes. Nu skal det vistnok indrømmes, at nogle af de Skibe, der lade sig slæbe, kunne være saa kjendte i Farvandet, at de ikke behøve Lods, og at det derfor maa synes Uret at nøde dem til at betale en saadan, men lige saa vist er det, at Størstedelen af dem, der lade sig bugser, have Lods nødvendig, og Uretten mod Lodsvoesenet bliver da den overveiende, naar Bugser-skibene uhindret kunne gjøre Indgreb i Lodsfernes Ret, om hvilken Lovene hidtil have værnet. Det synes derfor en rimelig Middelvei at paalægge Bugser-skibene, der tage Fortjenesten, at udrede Halvdelen af de tagtmæssige Lodspenge for de Skibe, som slæbes. I Henhold til hvad vi her have fremsat, er det vort Forslag, at der betales halve Lodspenge for det gennem Lodsfarvand bugserede Skib, der ikke bruger Lods."

Ministeriet er enigt med Kommissionen i, at Laxtbetalingen bør være lavere for den mindre Skibsfart, og formener, at dens Forslag herom, hvad Størrelsen af Drægtigheden angaar, har truffet det i Almindelighed Rette. Derimod maa det formenes, at den foreslaede Forskjel imellem Laxterne for de større og de mindre Skibe af 50 pSt. er for høi, og at Forskjellen bør sættes til $\frac{1}{3}$, saaledes at Laxten for de større Skibe bliver $\frac{1}{3}$ højere end Laxten for de mindre. Det skal dog bemærkes, at nogen Modifikation, navnlig hvad Drægtigheden angaar, kan blive nødvendig for de næsten ubelukkende af den mindre Skibsfart benyttede Farvande.

Ligeledes er Ministeriet enigt i, at Betalingen for Lodsningen af Dampskibe bør være lavere end Betalingen for Seilskibes Lodsning, men skjønner ikke, at den Moderation, der bør indrømmes Dampskibet, kan sættes til $\frac{1}{3}$ af Laxten for Seilskibet. Det maa herved erindres, at Dampskibets Dybgaende i Forhold til Drægtigheden i Almindelighed er mindre end Seilskibets, og at Dampskibet alt af denne Grund, da Dybgaendet er et Hovedmoment ved Laxtberegningen, forholdsvis betaler mindre end Seilskibet. Dampskibet er derhos i Reglen af større Værdi end det tilsvarende Seilskib, navnlig naar de sammenlignes efter Dybgaende, hvoraf følger, at Lodsens Ansvar for Lodsningen af et Dampskib som oftest vil være større end ved Lodsningen af et Seilskib af samme Dybgaende. Herved bør der ogsaa tages Hensyn til, at Dampskibet i mange Tilfælde ved sin Længde og mindre gode Styveene frembyder særegne Hindringer for dets Lodsning igjennem snævre og vanskelige Farvande. Endvidere foresalder Lodsning under vanskelige Forhold hyppigere for Damp-

skibenes end for Seilskibenes Vedkommende, da de første ofte skulle frem trods Vind og Strøm under Omstændigheder, hvor det er umuligt at bringe Seilskibet frem, og hvor der saaledes ikke bliver Spørgsmaal om at lodsfer det. Det er heller ikke uden Betjødning, at den Tid, der indvindes for Lodsfer ved den forudsatte hurtigere Tilendebringelse af Dampskibets Lodsning, paa Grund af Kommunikationsmidlernes Utilstrækkelighed i flere Tilfælde ikke vil komme Lodsferiet til Nytte. Hertil kommer endnu, at Dampskibe paa over 50 Tons Drægtighed, t. Ex. paa 300 Tons, efter Kommissionens Forslag ville have at betale efter samme Laxt som Seilskibe, hvis Drægtighed er under 50 Tons, hvilket vil medføre, at Betalingen for Lodsningen af Skibe, der, hvad Størrelse og Værdi angaar, ere vidt forskellige, i mange Tilfælde bliver ens eller dog næsten ens. Efter det stedfindende Forhold mellem Dybgaende og Drægtighed for Seil- og Dampskibe og de øvrige Omstændigheder, som maa tages i Betragtning, skjønnes Moderationen for Dampskibe at kunne sættes til $\frac{1}{5}$ af Laxten for Seilskibe som det i Almindelighed passende Forhold, medens der dog bør være en Mulighed for at kunne lempe Ordningen heraf ved Forhøielse eller Forringelse af Moderationen efter de særlige Forhold ved det enkelte Lodsferi og de ved samme foresaldende Lodsninger. Det maa endnu bemærkes, at de nuværende Laxter i Reglen ere saa lave, at Indførelsen af den omhandlede Moderation for Dampskibe maa være betinget af forannevnte Forhøielse af Laxterne i Almindelighed.

Føreren af et Bugserkib vil i mange Tilfælde, foruden at slæbe det paagjældende Skib, tillige tjene som Lods for det og forsaavidt gjøre et Indgreb i den Eneberettigelse til Lodsning, der tilkommer Lodsferierne efter den nu gjældende Lovgivning, og som det ikke paatænkes at ophæve, se Lodsforlaget § 12. Det skjønnes ikke, at der af Hensyn til Skibsfarten er tilstrækkelig Grund til at begrænse den nævnte Eneberettigelse saaledes, at det tillades det bugserende Skib tillige at lodsfer. Af de indhente Dplysninger om Ordningen af dette Forhold i England fremgaar det derhos, at det der ikke er tilladt Bugserdamperens Fører at optræde som Lods. Man har derfor ikke kunnet gaa ind paa, som af Kommissionens Flertal foreslaaet, ubetinget at fritage det bugserede Skib for at betale Lodspenge. En saadan Bestemmelse synes heller ikke at kunne anbefales, naar der henfes til dens sandsynlige Følger; særlig maa det fremhæves, at den vilde gjøre direkte Tilflugt fra Stat eller Kommune nødvendige, navnlig til mindre Lodsferier, ved hvilke der stationeredes Dampbugserbaade.

Anstæffelse af mindre Dampbugserbaade til Ind- og Udbugsering af en Haan og til Tjeneste i dens nærmeste Omegn vil nemlig ikke gjøre de ved Haanen ansatte Lodsfer overflødige. Lodsferen er pligtig at gaa ombord i det Lodsøgende