

den sællede Lodsstasse, og derefter deles mellem Lodsferiets Lodsfer. Lodsning efter Lov er efter vore lokale Forhold det Naturlige. Der haves andre Steder en anden Art Lodsning, nemlig Lodsning omkap, saaledes at den Lods, der kommer først, faar Fortjenesten; men dette passer paa de allerfleste Steder ikke hos os, fordi Stationerne ere saaledes beliggende, at man kan se de ankomende Seilere langt borte og tage imod dem. En Lodsning omkap vilde kun lede til Spild af Kræfter og Tid og medføre Stridigheder. Der er kun to Lodsferier, hvor Lodsning omkap bruges; det ene er det ved Nyord, hvor de lokale Forhold ere saaledes, at man anser denne Lodsning for hensigtsmæssig — det er dog kun til den ene Side af Bøgestrømmen, at der lodses omkap — og ligeledes er der Kaplodsning paa Strækningen mellem Frederikshavn, Bangsbostrand og Girtsholmene; men ellers finder den ikke Sted, og dette har i den forløbne Narrække viist sig at være en særdeles heldig Ordning. Man har altsaa ikke fundet Anledning til at fremkomme med Forslag om, at dette skulde forandres. Derimod har der i den lange Narrække, der er forløben, siden Lodsforordningen udkom, viist sig adskillige andre Ting, der vel kunde trænge til en Forandring, ligesom ogsaa Forholdene have forandret sig saaledes, at de maa medføre enkelte Ændringer. Foruden en Del Detailbestemmelser, som jeg ikke her skal komme ind paa, er et af de væsentligste Punkter Bestemmelsen af Betalingen for Lodsningen. I denne Henseende har dette Lovforslag foreslaaet, at der skulde tages et større Hensyn end tidligere til Skibenes Størrelse. Den nyere Skibsbygningskunst er gaaet i den Retning, at Skibenes Størrelse ikke mere staar i det samme Forhold til deres Dybgaende som tidligere. Man bygger Skibene større og større med forholdsvis mindre Dybgaende; Størrelsen og den derved forpøgede Værdi af Skibene og deres indehavende Ladning komme ikke til at staa i samme Forhold til Dybgaendet som tidligere, og naar derfor dette alene lægges til Grund for Beregningen af Lodsstarten, bliver Betalingen for lille for de større Skibe. Der er derfor bragt i Forslag, at Løstbetalingen skal forhøjes en Del for de Skibe, som ere over 50 Tons. Regjeringens Forslag gaar ud paa, at Forhøielsen skal være $\frac{1}{3}$ mere end Lodspengene for de mindre Skibe; Kommissionen havde foreslaaet et Tillæg af 50 pSt. Det forekommer mig tvivlsomt, om Regjeringens Forslag i denne Henseende ikke er for moderat for de store Skibe, der godt have Raad til at betale den Hjælp, de faae, medens de smaa derimod ere meget uheldigere stillede. — Det andet Punkt i denne Henseende, som har været Gjenstand for Overveielse, er Betalingen for Lodsningen af Dampskibe. Det erkjendes, at Dampskibe i Reglen ere forholdsvis lettere at lodse, at der i alt Fald bruges kortere Tid dertil, og at det derfor er billigt, at Lodsferen skal have

mindre Betaling for et Dampskib end for et Seilskib. Kommissionen havde foreslaaet, at Betalingen for Lodsningen af et Dampskib skulde være $\frac{2}{3}$ af Betalingen for Lodsning af et Seilskib, og Regjeringens Forslag gaar ud paa, at den skal være $\frac{1}{6}$. Efter de Motiver, der ledsage Regjeringens Forslag, forekommer det mig, det maa erkjendes, at Regjeringens Forslag i denne Retning er vel begrundet. — Endelig er der et Punkt, som er af særlig Bigtighed, og som allerede er fremhævet af den ærede foregaaende Taler, nemlig Spørgsmaalet om, hvorvidt Bugsering kan fritages for Betaling af Lods penge, idet det gjøres gjældende, at Bugsering tillige er en Lodsning. I denne Henseende forekommer det mig, at Regjeringens Forslag omtrent er gaaet den Vej, man maa anse for ønskelig, i det Mindste synes det saaledes strax, naar man ser paa Lovudkastet, idet der nemlig er foreslaaet, at man ikke skal betale Lods penge, naar man ikke har en Lods; men saa staar der ganske viist en Tilføjning, nemlig: „for saa vidt dette — Dampskibet, der bugserer — ikke tjener som Lods“, og man har i Motiverne udtrykt sig paa en saadan Maade, at jeg er bleven ikke saa lidt betænkelig ved denne Tilføjning. Det forekommer mig, at den kunde give Anledning til overordentlig mange Stridigheder. Principet, som jo er det, at den blotte Bugsering af et Skib ikke skal betale nogen Afgift til Lodsøvesenet, forekommer mig utvivlsomt at være rigtigt. Naar der nemlig skulde svares Afgift af en Bugserbaad, vilde dette navnlig for mange smaa Havne eller smaa Fjorde medføre, at en saadan ikke kunde holdes, uagtet det maatte anses overordentlig heldigt for Skibsfarten, og om det end ganske viist vil medføre et Tab for Lodsferne, naar Bugserfibe skulle være fri for Afgift, saa tror jeg dog, at det er Noget, de ere nødt til at finde sig i, fordi de jo dog virkelig ere til for den almindelige Skibsfarts Skyld og ikke omvendt. I den nugjældende Lovgivning findes ingen Bestemmelse herom; man kjendte vel saa godt som ikke Bugsering paa den Tid, da denne Lovgivning blev givet, og derfor er det et aabent Spørgsmaal, som vistnok efter den nugjældende Lovgivning maa fortolkes saaledes, at der ingen Forpligtelse hviler paa Bugserbaade til at svare Lodsafgift. Sagen er maasse noget tvivlsomt, men er paa flere Steder afgjort ved mindelig Overenskomst, og det vilde altsaa være et Tilbagekridt, om man nu vilde paalægge Bugseringen denne Afgift. — Et andet Spørgsmaal, som er Gjenstand for Lovforslagets Behandling, er Ordningen af Fordelingen af Fortjenesten mellem Lodsferne. Den ældre Forordning bestemte, at en Del af Lodsferne skulde være faste og en Del af dem Reserverlodser, og at disse sidste skulde have den halve Indtægt imod de faste Lodsfer. Det har imidlertid viist sig ved alle mindre Lodsferier, at denne Bestemmelse ikke kunde gennemføres, fordi Halvdelen af den Indtægt, som de faste Lodsfer havde, var en altfor