Benny Christensen

Lodserhvervets udvikling i Danmark

Lodsvæsenet

I dansk lovgivning omtales lodser første gang i Frederik II's søret af 1561. Men i ældre tid har stedkendte, søkyndige mænd uden tvivl bistået skibe med navigering i lokale farvande. Man må formode, at denne virksomhed i langt de fleste tilfælde har været et supplement til et andet hovederhverv, som vel oftest har været af maritim karakter: fisker, færgemand eller skipper. I deres funktion som lodser har disse folk velsagtens opereret på egen hånd, men senere har man ved mere befærdede farvande sluttet sig sammen i selskaber med fælles vedtægter. På samme tid må lodsgerningen også have taget et sådant omfang, at man nogle steder kan tale om egentlige, fuldtidsbeskæftigede lodser.

Frederik II's søret omtalte lodserne i 2 paragraffer, hvor forholdet mellem lods og skipper blev bestemt, og hvor lodsernes ansvar blev fastslået. Men bortset herfra blev der ikke fra stats-magtens side udstedt generelle regler for lodsers virksomhed eller for lodsers organisation før ved lodsforordningen af 27. marts 1831. Det betød dog ikke, at lodserhvervet fungerede ganske ureguleret indtil denne dato. Der kunne opstå behov hos enkelte lodser eller lokale lodssammenslutninger for at få officielt bekræftet, at de pågældende var lodser i deres område, dels vel for at kunne hævde en vis autoritet, dels for at kunne afvise konkurrenter. Men statens interesse for et bestemt lodseri kunne også påkaldes af de søfarende, som betjente sig af lodserne. Folk på Isefjorden beklagede sig i 1727 over de lodsende fiskeres ”studsighed, forsømmelighed og ubillighed ved betalingen”, hvilket gav anledning til, at toldkontrolløren i Rørvig blev beskikket som ”Oberlots”, samt at der blev udstedt instruks og lodsreglement for Isefjorden den 26. april 1728. Nyord lodseris første kongelige anordning af 1748 blev fremkaldt efter klager fra nogle fynske skippere over den dårlige lodsbetjening.

Den tidligst kendte, officielle bekræftelse på eneretten til lodsning er en kongelig resolution af 8. marts 1684, hvori Christian V gav Dragør lodserne privilegium på lodsning gennem Drogden. Senere blev privilegiet fornyet, og samtidig begyndte staten at regulere og kontrollere enkelte lodsers aktiviteter gennem udstedelse af flere privilegier og lodsreglementer. Efter Dragør og Ise-fjorden kom lodseriet ved Hals 1735, i 1740 gjaldt det lodserne

Helsingør Lodseris segl 1778. Efter Tidsbilleder i Anledning af Lodseriets 150-aarige jubilæum ved Georg Donatzky. Helsingør 1928.

under færgelavet ved Helsingør, og Dvalegrundene i Læsø Rende fik privilegier i 1743. Fælles for disse første officielle lodserier var, at de i alt væsentligt havde udviklet sig på grundlag af stedlige og historiske forhold, og at de først efterhånden blev underlagt en vis statslig kontrol. Denne private, isolerede karakter blev i endnu højere grad bevarer hos de mange andre, som rundt om i landet udførte lodsninger.

Og først omkring år 1800 fik man fra statens side et samlet overblik over og fast tilsyn med lodserierne.

I statsadministrationen var lodsvæsenet underordnet Admiralitets- og Kommissariatskollegiet. Fra 1700-tallet ses de lokale søindrulleringschefer at have haft et vist tilsyn med distriktets lodser, som var opført i sørullerne ligesom andre maritimt beskæftigede. I 1760 blev kaptajnløjtnant Andreas Lous ansat som lods-kaptajn ved Dragør lodseri, og samtidig skulle han føre tilsyn med Dvalegrundenes lodser. Fra 1775 udvidedes tilsynet til Isefjorden, og da han i 1778 også blev lodskaptajn i Helsingør i forbindelse med en reorganisering af lodseriet her, fik han nu titel af ”overlods”. Lous, der steg i rang til kontreadmiral, kom således til at virke som egentlig chef for de danske lodserier i løbet af sin lange embedsperiode. Ved ansættelsen fik Lous til hovedopgave at inspicere og eksaminere lodserne samt afgøre stridigheder, og han kunne også afgøre mindre forseelser med bøder, mens større sager skulle afgøres af Admiralitetet eller retsvæsenet. I Herfor fik han en fast årlig ydelse samt diæter og rejsepenge.

En gennemgang af overlodsens korrespondance fra denne periode viser, at hovedvægten i arbejdet naturligt nok lå ved Øresundslodserierne, specielt detaljeret ved Helsingør lodseri. I øvrigt udgjorde personalesager en stor del af arbejdet, men væsentligt var også udarbejdelse af nye reglementer for lodserier, undersøgelse og afgørelse af klager over lodser samt indberetninger om sømærker og vragafmærkninger. I perioden 1775-1800 udgjorde overlodsens årligt korrespondance i gennemsnit ca. 300 skrivelser. Som et eksempel på overlodsens virksomhed som ”personalechef” er i det følgende gengivet en af de såkaldte nytårslister, som blev sendt til overlodsen, og hvori lodsoldermændene gjorde ”status” over de enkelte lodsers opførsel i det forgangne år.

Nytårsliste over Dragørs lodser 1781

Navne	*Alder*	*Kyndighed og øvrige opførsel*
Anders Clemmensen	*62*	*Er en god lods, som er i sin tjeneste forsigtig og påpasselig, samt temmelig ordentlig i sin opførsel.*
Petter Madsen	*53*	*Er ikke af de bedste lodser, haver og ofte været ulykkelig i lodsning, haver ellers samme karakter.*
Peder Teysen	*50*	*Er en temmelig god lods, som er påpasselig i sin tjeneste, og fører et ædru og ordentligt levned.*
Rasmus Ingermand	*46*	*Haver tilforn været en meget forsigtig og påpasselig lods, men i år haver han været meget ulykkelig i lodsning. I forsommeren var han endnu temmelig drikfældig, men i eftersommeren haver han vist god forbedring.*
Peter Petersen Svart	*46*	*Haver samme karakter, undtagen dette: at han altid haver været lykkelig i lodsning.*
Niels Nielsen	*44*	*Er en flink og hurtig lods, men i år ligeledes været ulykkelig i lodsning, uagtet at han i sin opførsel i år haver været meget ædru og ordentlig, for så vidt han haver været i mit øjesyn.*
Povel Nielsen	*41*	*Haver samme karakter, haver og ført et temmelig ordentlig levned.*

Jan Jensen	*40*	*Er og en god lods, som ligeledes haver ført et ordentligt Levned.*
Tønnes Mortensen	*35*	*Er og en af de bedste lodser, som er hurtig og passelig i alle begivenheder, og i opførsel ædru og ordentlig.*
Rasmus Jacobsen	*33*	*Haver samme karakter, haver og i år temmelig forbedret sig i sin opførsel.*
Rasmus Sørensen	*35*	*Haver samme karakter, men fører et meget ordentligt og ædru lev-ned, såvel uden for som i mit påsyn.*
Peer Peersen	*32*	*Haver samme karakter, men i forsommeren haver han mest ligget inde uden at gøre nogen tjeneste. Årsagen dertil kan jeg ikke med nogen vished rapportere, men i efteråret haver han dog været temmelig påpasselig og gjort sin tjeneste.*

De 6 reserve lodser:

Rasmus Larsen	*34*	*Er ikke den kyndigste, ejheller meget påpasselig i sin tjeneste, men i mit påsyn haver han dog i eftersommeren ligesom vist lidet forbedring, men når han kan være mig af øjesyn, hører jeg det er ved det gamle.*
Tønes Erichsen	*33*	*Er den kyndigste, er desuden påpasselig, ædru og ordentlig i sin opførsel.*
Tejs Nielsen	*38*	*Haver samme karakter.*
Jacob Olsen	*33*	*Er og hurtig og passelig i sin tjeneste, haver og i eftersommeren vist temmelig forbedring i sin øvrige opførsel.*
Jens Sørensen	*31*	*Fører et ædru og ordentlig levned, haver i år været mere føjelig i ord og omgang, er ellers af samme karakter.*
Jon Peersen	*28*	*Tegner sig meget godt, han haver været hurtig og påpasselig i sin tjeneste, samt opført sig ædru og ordentlig, haver og erhvervet sig den kundskab, at han med lette skibe haver lodset såvel i boutning[1] som i bougsejling[2].*

Dragør, den 31. december 1781.
Schmidt.

[1] Krydsning op mod vinden

[2] Sejlads op mod vinden.

Poul Løvenørn (1751-P826). Anonym tegning ca. 1824-26. H&S.

Den 23. december 1796 tiltrådte kommandørkaptajn Poul Løwenørn stillingen som overlods. Allerede som ung havde navigationen været hans særlige interesseområde, og i årenes løb fik han betydningsfulde poster inden for dansk farvandsadministration, fra 1784 således som direktør for Søkortarkivet. Som noget af det første efter sin tiltrædelse som overlods rejste Løwenørn til Lolland og Falster for at inspicere lodserierne her, og som et resultat heraf udstedte han i 1797 reglement og takster for Albuen Lodseri - det første i en lang række. 1797-98 inspicerede han lodserierne langs Sjællands nordkyst, og herefter blev Løwenørn beordret at rejse til Jylland, bl.a. for at inspicere lodserierne. Han forlod København den 3. april 1798 og rejste over Vejle til Hjerting, langs Vestkysten til Thisted, og derfra til Sæby og Fladstrand. Den 16. maj var han på Hirsholmene for at bilægge en strid mellem fiskere og lodser, og så gik turen sydover: igen til Sæby for at mødes med Læsølodserne, til Aalborg, Randers, Aarhus og Vejle. Først den 4. juli var Løwenørn igen i København, overbevist om, at reformer og strammere regler var helt nødvendige: ”Ved lodserierne adskillige steder har jeg forefunden megen uorden, og de største misbrug især i Fladstrand og på Hirsholmene, hvor antallet af de passerede skibe er betydelig”.

Som nævnt var Løwenørn allerede gået i gang med at udfærdige og udstede specielle reglementer, instrukser og takster for lodserierne. De gjaldt for de 18-19, som han korresponderede med på denne tid, og dertil føjede sig i årene frem til 1811 15-20 lodserier, som var blevet indberettet af stiftsamtmændene efter en henvendelse fra Admiralitetet i 1797. Den 27. oktober 1800 udstedtes ”Lodsanordning for Fladstrand og de dermed forenede Lodserier”, og alle senere anordninger havde denne som model. I 1801 blev det bestemt, at den gamle ordning med søindrulleringscheferne skulle gøres generel, så at disse skulle fungere som overlodser i deres distrikter, herunder inspicere lodserierne på sessionsrejserne. Ordningen gjaldt dog ikke for Sjælland, Lolland-Falster og Møn, hvor Løwenørn fortsat skulle have ledelsen. I praksis fungerede han fortsat som overordnet for hele lodsvæsenet i mere principielle sager.

Efterhånden som lodseriernes antal og virksomhed tog til, forøgedes også den centrale arbejdsbyrde. Det blev derfor også nødvendigt med mellemrum at udstede

generelle retningslinier for de enkelte sider af lodsernes arbejde, og behovet for en overordnet lov for hele lodsområdet føltes også stærkere og stærkere. I 1818 blev der nedsat en kommission med nu kontreadmiral Løwenørn som formand, som skulle udarbejde forslag til en anordning for hele lodsvæsenet. Resultatet af kommissionens arbejde blev "Forordning angaaende Lodsvæsenet ..." og "Reglement for Lodsindretningen i Danmark", som begge forelå i 1831.

I forordningerne blev lodsernes arbejdsområde og pligter nøje fastlagt, og de detaljerede bestemmelser omfattede både den rent saglige side af erhvervet og den mere personligt/moralske. Og på begge områder blev der fastsat strenge straffe ved eventuelle overtrædelser. Men samtidig indeholdt forordningen også klare regler for, hvilke rettigheder, der tilkom lodsen, så længe han var ombord på det lodsede fartøj. Med forordningens udstedelse blev alle hidtidige bestemmelser ophævet, men der var ikke tale om noget brud med fortiden. Flere af Løwenørns resolutioner blev optaget direkte, og der var i mangt og meget en klar fortsættelse af Lous' linie. På forordningens grundlag korn det danske lodsvæsen til at hvile langt op i dette århundrede. Det grundige og sagkyndige kommissionsarbejde fortsatte i de følgende år, hvor samtlige lodserier fik udstedt specielle reglementer og takster.

Side 18 i Reglement for Lods-Indretningen i Danmark. Kjøbenhavn, den 27de Martii 1831.

Om Lodserne.

§ 43.

Til Lods maa Ingen uden Indfødte antages, og til Fastlods Ingen som er under 25 Aar, med mindre Overlodsen har saa fuldkommen Overbeviisning om hans Duelighed, Erfarenhed og gode Opførsel, at han giver ham Fortrinet, for en Ældre; naar en Lods er antaget meddeles ham af Overlodsen Patent, uden nogen Betaling, og han aflægger da strax den for ham befalede Eed efter Formular No. 4.

§ 44.

En Fastlods skal være en ædruelig, paapasselig og kyndig Søemand, der besidder Drift og Hurtighed. Hans Kundskab skal bestaae i at vide hvorledes et Skib skal regjeres, at være noie bekjendt med Farvandet, Strømmene, Grundene, Ankerpladserne og Fyrene i hans Lodsfarvande, at kjende Tver- og Lang-Mærkerne til alle de i samme udeliggende Mærker, Tønder og Vagere, saa at han, enten Søemærkerne ere udeliggende, eller ei, med Sikkerhed paa enhver Aarets Tid, efter Farvandets Beskaffenhed, kan lodse ethvert Fartøi.

§ 45.

En Reservelods skal ligeledes være en ædruelig, paapasselig og duelig Søemand, hos hvem man efter nogen mere Erfarenhed kan vente den samme Kyndighed og Duelighed, som fordres hos en Fastlods. Ingen Reservelods maa ved Vacance vente eller paastaae hastigere Forfremmelse til Fastlods, fordi han har været Reservelods længere Tid, end en Anden; men Forfremmelsen skal skee upartisk og til Lodseriets sande Nytte, saaledes at den bliver først Fastlods som er meest kyndig, og som ved sin øvrige gode Opførsel har gjort sig fortjent dertil. Ved de Lodserier, hvor Extralodser antages, skulle samme Regler følges ved disses Antagelse og Forfremmelse.

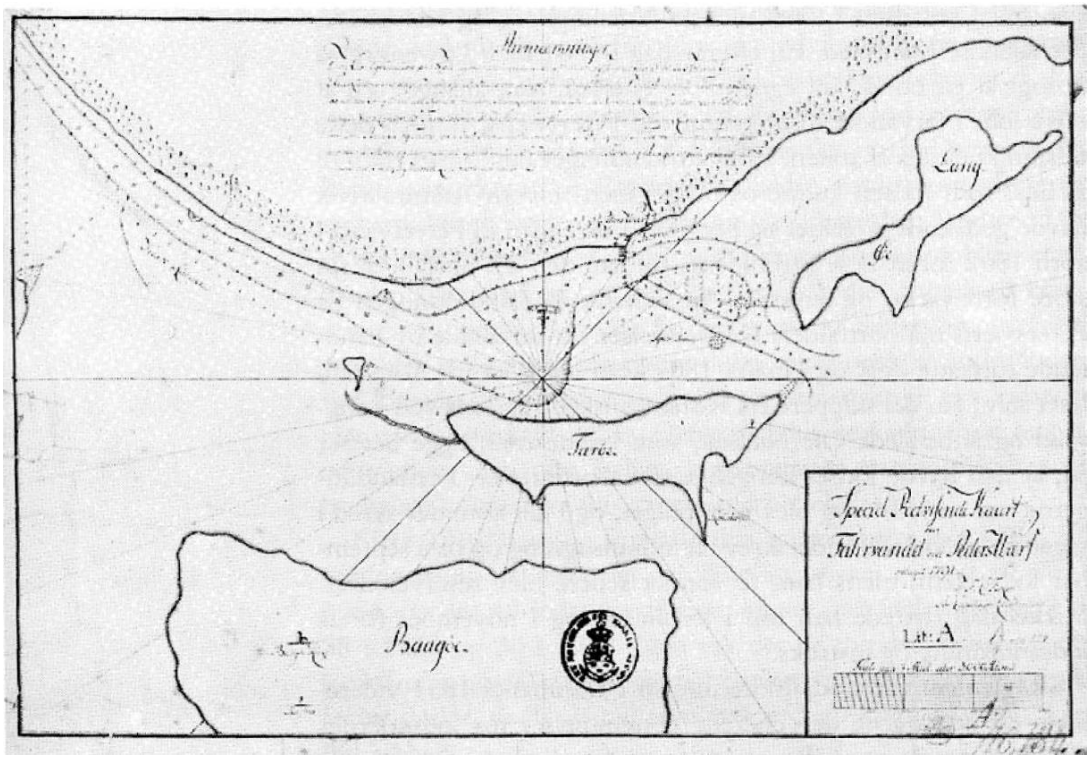
Lodsreglementet, som blev udsendt sammen med forordningen, fastlagde de nærmere retningslinier for lodsvæsenets organisation og de enkelte lodseriers virke. Som hidtil skulle lodsvæsenet henhøre under Admiralitetet, og posterne som overlodser blev også fortsat tillagt søindrulleringschef erne, Sjælland undtaget. Overlodserne havde pligt til at inspicere lodserierne og deres fartøjer, og de antog lodser og

reservelodser, mens Admiralitetet besatte oldermandsposterne efter indstilling af 2-3 kvalificerede lodser. Lodsreglementet fastlagde endvidere et system for aflønning af alle ansatte ved lodsvæsenet, og der blev opstillet nøje krav til lodsernes kvalifikationer og opførsel efter ansættelse. Også disse bestemmelser holdt sig stort set uforandret i lang tid, med den undtagelse, at overlodsstillingerne i 1851 blev ændret til 2 selvstændige embeder, et østligt og et vestligt.

I 1872 nedsattes atter en kommission, med henblik på en revision af 1831-forordningen. Den nye lov om lodsvæsenet fra 1879 ændrede dog ikke væsentligt ved principper og praksis, og var snarere en tilpasning til nye tider. Overlodsembederne blev nu besat med afskedigede søofficerer, idet staten påtog sig udgifterne ved administrationen af lodsvæsenet. Aldersgrænsen for at få lodspatent blev sænket fra 25 til 22 år. Lodsernes hidtidige biindtægt fra udlægning og vedligeholdelse af sømærker, de såkaldte ”prikkepenge”, bortfaldt og blev erstattet af betaling fra statskassen i det omfang vagerväsenet ikke overtog afmærkningen af farvandene.

Allerede i 1900 blev der nedsat et nyt lodslovudvalg, som året efter bl.a. foreslog lodsvæsenet omdannet til en statsinstitution. Udvalgsrapporten blev dog henlagt, og et nyt udvalg blev nedsat i 1907. Nu mente man det bedst, at der fortsat skulle være tale om et reguleret, liberalt erhverv, og i lodsloven af 8. juni 1912 blev princippet fastslået. Lovens væsentligste nyskabelse var, at de 2 overlodsembeder blev slået sammen til de centrale stillinger som lodsdirektør og lodsinspektør, og samtidig fik lodsvæsenet status som et direktorat under Marineministeriet.

Statens interesse i lodseriernes forhold var bl.a. forårsaget af bestemmelser i traktaten af 1857, som ophævede Øresundstolden. Danmark forpligtede sig heri til aldrig at indføre generel lodstvang, men på den anden side skulle der være lodser på passende steder, som skulle lodse til moderat betaling. Hermed blev staten inddraget i lodsernes arbejde på 2 felter, først gennem sikring af et tilpas antal kvalificerede lodser, og dernæst i at taksterne ikke kunne give anledning til klager udefra. Begge hensyn indebar i sidste ende, at staten engagerede sig økonomisk i lodseriernes drift, hvilket de næste afsnit nærmere vil skildre. Men hertil føjede lodsloven a£ 1912 også en mere almen kontrol af lodsernes arbejde, som op gennem årene kom til at betyde, at lodsdirektoratet i praksis administrerede mange almindelige lodssager. På samme måde kom direktoratet til at virke som mellemled og koordinator, når der blev ønsket forandringer i reglementer, takster m.v., som berørte lodsernes arbejde og indtjening. Lodsloven af 1912, revideret på enkelte punkter i 1916, gav lodsvæsenet en struktur, som blev bibeholdt indtil 1974, hvor lodsvæsenet blev nedlagt som en selvstændig institution og i stedet indgik i det nye Farvandsdirektorat. På trods af de meget forskellige vilkår lodserne måtte arbejde under i denne periode, bl. a. under de to verdenskrige, kunne forandringerne rummes inden for gældende lov, som igen i de grundlæggende dele havde hjemme før 1830. Intet andet erhverv har vel på lignende måde kunnet udøves i over 150 år på samme fundament, så der er god grund til at lette på hatten for Løwenørn og hans samtidige!



Kort over farvandet ved Petersværft og Langø Vred opmålt af kaptajnløjtnant F. C. Fisker i 1791. Søkortarkivet.

Lodserierne

Det er nævnt, at der mange steder i Danmark tidligt var folk, som fungerede som lodser. Farvandet indenfor Skagen og til Gedser er med de indviklede strømforhold og mange spredte grunde praktisk taget overalt lodsfarvand for større skibe. Efterhånden som man i løbet af 1700-tallet fik et overblik over fungerende lodser, begyndte der også at tegne sig et billede af en vis struktur. De lodserier, der først tiltrak sig statens opmærksomhed, var farvandslodserier som Fladstrand, Helsingør og Dragør, hvor også orlogsflåden havde en klar interesse i at få reguleret forholdene. Dertil knyttede sig lodserier ved væsentlige indenlandske gennemsejlingsfarvande som Nyord, Isefjord og Hals, hvor centraladministrationen af den indenlandske skibsfart blev presset til at føre kontrol. Med stiftamtmændenes indberetninger i 1797 føjedes især fjordlodserier til mosaikken, som Løwenørn kunne samle.

Men antallet af lodserier øgedes ikke blot gennem registrering af allerede eksisterende. Løwenørn var også hovedmanden bag oprettelsen af nye, hvorved antallet af lodserier under statslig kontrol blev forøget fra ca. 40 i 1810 til ca. 70 i 1831. Et eksempel fra Løwenørns tidlige embedsperiode skal nævnes. I længere tid var der indløbet henvendelser fra skippere, som havde besvær med sejladsen i løbet mellem Vordingborg og Kalvehave, det såkaldte Langvred. En efterårsdag i 1801 blev Løwenørn så opsøgt af en bonde fra egnen, Ole Nielsen, som ansøgte om at blive lods i farvandet med station ved Petersværft, som på dette tidspunkt ejedes af staten. Efter forhandlinger fandt man frem til et hus, som lodsen kunne overtage, men selvom Admiralitetet havde godkendt projektet og beordret Løwenørn til Petersværft i april 1802 for at bese forholdene, fik han den 22. april - til sin

store forbavselse og ærgelse - at vide, at ”lodsindretningen på Petersværft må bortfalde.” Henvendelser fra søfarende og handlende fortsatte dog, og i marts 1804 kom udspillet fra Admiralitetet selv: En del skippere fra Korsør ønskede en lods ved Langvred og anbefalede Ole Nielsen, som kunne fremlægge beviser på, at han havde lodset kongelige transportfartøjer. Forhandlingerne om en lodsbolig blev genoptaget, og i juli kom der skred i sagen: Ole Nielsen underskrev en lodsansøgning og fik i september lodspatent, mens hans to sønner senere blev reservelodser. Mikkelsdag flyttede han ind i lodshuset, og i november forelå lodsanordning og instruks.

”Reglement for Lods-Indretningen i Danmark” 1831 videreførte og udbyggede de generelle bestemmelser for lodseriernes struktur, og de specielle reglementer fra disse år fastsatte de enkelte lodseriers forhold, hvad angik f. eks. antallet af lodser, størrelsen af fartøjsmateriellet, lodsfarvandet og takster for tænkelige lodsninger. Hovedideen var stadig, at lodserierne blev betragtet som små, selvstændige og uafhængige forretninger under et vist overordnet tilsyn. Og specialreglementerne angav på lignende måde nogle rammer, inden for hvilke lodserne kunne udnytte det personlige initiativ til størst mulig fortjeneste.

Lodserierne blev i almindelighed organiseret på følgende måde: I spidsen stod lodsoldermanden. Han havde det daglige tilsyn med lodserne, arbejdet, fartøjerne m. v., han stod for lodseriets regnskaber og korrespondance, og han indstillede ansøgere til stillingerne som fastlods og reservelods. Alt efter lodseriets størrelse tog oldermanden del i lodstørnen, men ved de største lodserier var der tale om en administrativ fuldtidsstilling. Under oldermanden fulgte så et antal fastlodser og reservelodser, og til de fleste lodserier var der også tilknyttet bådmænd. Nogle steder var lodserne dog ”offentligt ansatte”, især ved havnelodserier som Aarhus og Rønne, der allerede i 1743 fastansatte to lodser. Denne grundlæggende struktur har i store træk holdt sig til i dag. Oldermandstitlen blev i begyndelsen af 1900-tallet erstattet af ”lodsformand”, og en række af detaljerne omkring opførsel og straffe er også moderniseret, men så sent som i 1940 brugte enkelte lodserier stadig specialreglementet fra 1831.

Skibsfartens vældige udvikling efter ca. 1850 kom til at påvirke lodserierne stærkt. Damp- og senere motorskibe erstattede sejlene, indenlandsk rutefart blev almindelig, skibene steg i tonnage, længde og dybgang. Det betød først flere lodserier. I slutningen af 1800-tallet var der ca. 80, Sønderjylland undtaget, men det gik snart den anden vej. I 1938 var der i hele Danmark 72. Bedre afmærkning af farvandene, bedre navigationsudstyr og motorskibenes lettere manøvrering var væsentlige årsager til, at en del mindre lodserier som Lund, Fæmø, Rørvig og Nibe efterhånden blev nedlagt, og ind imellem var der optræk til krise-stemning i lodskredse. Men de øgede krav til tempo og præcision, som blev stillet til stadig større skibe betød også, at andre lodserier klarede sig særdeles godt. De to verdenskrige gav lodserne helt specielle arbejdsvilkår. Generelt faldt beskæftigelsen meget, og særlige, men ofte farlige, krigsopgaver som minelodser og brolodser kunne ikke tilnærmelsesvis opveje faldet.

Efter 2. verdenskrig fortsatte den meget skæve udvikling. En opblomstring i skibsfarten gav ikke lige meget arbejde til alle. I 1954 var der 48 lodserier tilbage, og antallet faldt yderligere til 38 i 1964 og 30 i 1979. Igen var det de mindre lodserier, der forsvandt; nogle steder, fordi behovet for lods var helt væk, andre steder, fordi posten som havnefoged kunne forenes med lodsjobbet.

Hvorledes lodsbetalingen blev fastsat i ældre tid, er uvist, men man må formode, at skipper og lods har forhandlet sig frem til et beløb fra gang til gang. Senere har der vel været opkrævet takster, som byggede på sædvanen, og da lodserierne blev reguleret omkring 1800, indgik der takstbestemmelser i alle Løwenørns reglementer.

I forordningen af 1831 blev det fastslået, at foruden selve betalingen for lodsning var lodsen berettiget til fri kost og hvile ombord, ekstra betaling ved forlænget ophold, ventepenge og ilandsætningspenge samt fri hjemtransport. Hertil kunne komme de tidligere omtalte prikkepenge. Derfor blev der i de specielle reglementer indsat taksttabeller for de enkelte lodserier, hvor betalingen normalt blev fastsat efter skibenes dybgående ved længere lodsninger og efter tonnage ved korte (havne-) lodsninger. Der blev også fastlagt en detaljeret fordeling af lodsernes bruttoindtjening. Overlodsen fik 2 %, og hans skriver, som var lodsrevisor, 1 %. Ved de lodserier, hvor materiellet blev anskaffet for fælles regning, blev der oprettet jollekasser, hvortil 4 % af lodsfortjenesten skulle gå. Med undtagelse af det østjyske distrikt, hvor et reglement fra 1813 fortsat skulle gælde, blev der påbudt pensionskasser ved lodserierne, hvortil yderligere 4 % skulle indbetales. Det nettooverskud, der så var tilbage, skulle deles således, at oldermanden fik 1 1/2 part, fastlodser 1, reservelodser 1/2 og ekstralodser 1/4 part. I hovedtrækkene blev denne fordelingsnøgle bibeholdt langt op i 1900-tallet.

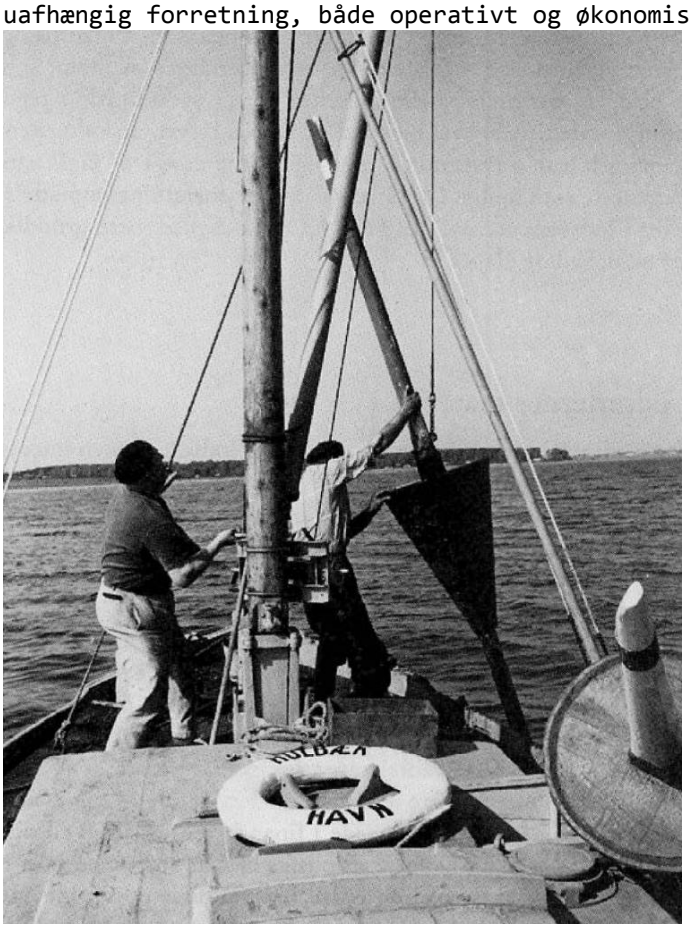
I almindelighed fremkom et lodseris bruttofortjeneste gennem de beløb, lodserne tilsammen indtjente over en periode, og som oldermanden opbevarede i den jernbeslåede kiste, som reglementet af 1831 også krævede ved hvert lodseri. En speciel afvigelse fra dette mønster var de få steder, hvor der fandtes kaplodsning. Ved Nyord lodseri fik den lods, der først ankom til et skib, forlods halvdelen af lodsbetalingen - foruden den reglementerede delingspart. De dårligst stillede af lodserne lå derfor meget og langt ude, og ikke sjældent listede en mand sig ud ved nattetide for at sikre sig en ekstra fortjeneste.

Ved lodsloven af 1879 blev staten i højere grad part i forholdene ved lodserierne. Fordelingen af bruttoindtægten ændredes lidt, prikkepengene bortfaldt og kaplodsningerne blev afskaffet. Desuden lod man lodserierne regulere på den måde, at fastsættelsen af antallet af lodser ved det enkelte lodseri blev afhængig af en analyse af lodseriets økonomi. Dette hang sammen med, at staten krævede en minimumsløn på 700 kr. årligt for en fastlods, og også med, at ældre lodser blev bevilget statstilskud. I 1903 blev systemet med lokale takster erstattet med en fælles takst-tabel for alle lodsningsruter, som byggede på lodsningens længde samt farvandets særlige beskaffenhed. Systemet søgtes yderligere forenklet ved indførelsen af nye lodstakster i 1941.

Selv om antallet af lodserier efterhånden faldt meget, var der dog tale om et stigende antal lodsninger, set over en større årrække. 1905: 20.500, 1945: 18.384, 1955: 32.000, 1966: 43.462. Først i den seneste tid har der været et markant fald til 30.171 lodsninger i 1984. Det kan derfor ikke undre, at der fra de lodseriers side, som ikke fik del i de gunstigere tider, lød gentagne krav om at få indført en reel mindsteløn. Hertil svarede ministeriet i 1927, at spørgsmålet var genstand for overvejelser i forbindelse med en påtænkt revision af lodsloven. Overvejelserne trak dog længe ud. Først i 1954 blev indtjeningsgrundlaget ændret, da der dette år blev indført en reguleringsfond, hvortil økonomisk svage lodserier kunne slutte sig og derved få udbetalt et grundbeløb til lodserne og dækket driftsudgifter. Til gengæld skulle lodseriet indbetale 2/3 af bruttofortjenesten, og lodserier, som ikke tilsluttede sig fonden, skulle betale et tilskud. Ved begrundelserne for at iværksætte dette system tog man bl. a. udgangspunkt i de traktatmæssige

forpligtelser fra 1857, ”... idet lodserier, der ikke giver tilstrækkeligt udbytte, ikke altid vil kunne nedlægges af den grund”.

Lovændringen gav anledning til megen debat og uro lodserierne imellem, som på mange måder afspejlede den traditionelle opfattelse af lodseriet som en privat og uafhængig forretning, både operativt og økonomisk.



Bøjearbejde på Holbæk Fjord i 1960'erne. Båden er bygget i Frederikssund 1922 til lodseriet i Rørvig som afløsning for en båd, der ikke kunne holde til det tunge bøjearbejde. Til venstre havnefoged Chr. Brøbech.

Ikke fordi interne stridigheder var noget nyt i 1954. Lige så langt tilbage, som der er bevaret arkivalsk stof om lodserierne, lige så længe har klager og søgsmål eksisteret. I de små lodsdistrikter vogtede man nidkært over områder og rettigheder, hvor hovedregelen var, at man kun måtte lodse i andres distrikt, hvis der ikke var havneanløb eller ankringer. I Limfjorden var der lodser i Hals, Aalborg, Nibe, Løgstør, Nykøbing, Thisted og Thyborøn, og her forekom ustandselig klager over uberettigede lodsninger og krav om udbetaling af lods-penge. Men heller ikke blandt gennemsejlingslodserne har stemningen altid været den bedste. Efter 1. verdenskrig steg trafikken gennem Storebælt så meget, at Nyborg-lodserne ikke selv kunne overkomme arbejdet, men alligevel var der en del trakasserier med Skagen- og Helsingørlodserne, som nu fortsatte ind i Østersøen.

I lodsloven af 21. marts 1979 blev det betonet, at man på det forretningsmæssige område måtte se lodseriernes økonomi som et hele, og derfor blev alle lodserier pålagt at indtræde i reguleringsfonden. Alligevel blev det også fremhævet, at lodserierne principielt var selvstændige med egen interesse i at få så stor fortjeneste som mulig. Og så længe denne ”forretnings”opfattelse lever i lodsvæsenet, vil der vel også til stadighed være grundlag for uenighed og klager.

Lodseriernes materiel

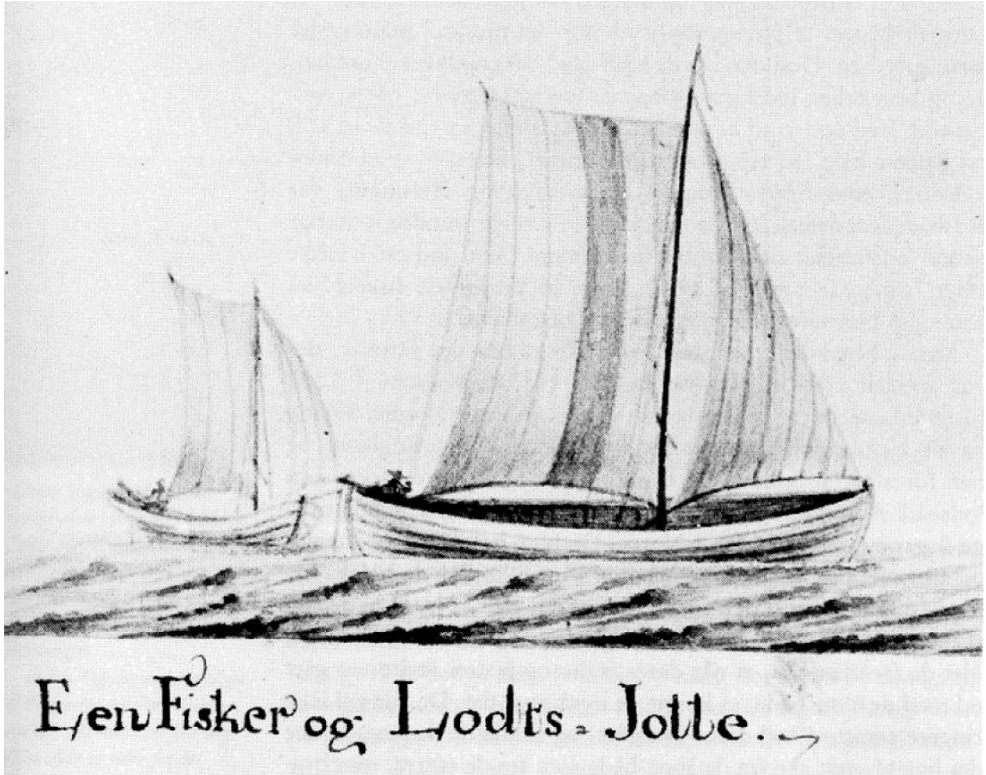
Fra gammel tid har det naturligvis været i lodsernes egen interesse at have rådighed over de fartøjer, de skulle bruge i deres arbejde. Men i de reglementer, der i årene op til lodsforordningen af 1831 blev udsendt for de enkelte lodserier, blev det direkte pålagt lodserne at anskaffe og vedligeholde passende fartøjer. Og i lodsreglementet af 27. marts 1831 indgik der som nævnt bestemmelser om oprettelse

af jollekasser. Efter traktaten om Øresundstoldens ophævelse i 1857 begyndte staten selv at tage del i finansieringen af lodsernes fartøjsmateriel. I 1858 byggede man en båd, som blev udstationeret ved Skagen fra april til september, og andre steder trådte staten hjælpende til i disse år, dels med lån, dels med direkte anskaffelser. Fra 1866-67 tog man så konsekvensen heraf og indføjede i finansloven en årligt tilbagevendende post til anskaffelse af lodsfartøjer m. m., og en post til vedligeholdelse af fartøjer og redskaber. På disse poster blev der i de næste mange år bygget adskillige større og mindre lodsfartøjer.

De enkelte lodserier søgte da også i årenes løb ofte om beløb fra disse bevillinger. I 1877 meddelte lodserne i Løgstør, at der indgik klager over, at lodserne ikke gik ud i stormvejr. Årsagen var lodsbådenes dårlige tilstand, hvorfor man anmodede overlodsen om nyt materiel. Efter en række forhandlinger blev en ny lodsbåd sat på finansloven for 1881-82, men på grund af provisorierne kom finansloven ikke igennem, og så måtte man låne sig frem i Løgstør. Senere fik lodserne bevillinger til nye sejl og til forskellige reparationer, men i hvert tilfælde blev ansøgningerne nøje overvejet, og det var ikke usædvanligt, at ansøgninger blev afslået med henvisning til, at lodseriets egne indtægter burde kunne dække de nødvendige udgifter.

Statens hjælp til anskaffelse af materiel fortsatte i 1900-tallet, og som tidligere fik staten part i eller ejendomsret over nyanskaffelserne. Deraf fulgte også nogle komplikationer, idet staten kunne stå som ejer af en motor, mens lodseriet ejede fartøjet eller omvendt. I 1940 var situationen den, at af i alt ca. 160 fartøjer ejede staten 22, i 26 havde staten part, mens 112 tilhørte lodserne. Af den i fartøjerne indestående kapital var ca. 60 % statens, ca. 40 % lodseriernes. Efter reguleringsfondens oprettelse blev der også anvendt midler herfra til at finansiere ny- eller ombygninger, men stadig kun som supplement til lodseriernes egne anskaffelser. Og ved de lodserier, som ikke indgik i reguleringsfonden, måtte man stadigvæk selv dække de ret betragtelige beløb 100 %: Københavns Lodseris *Poseidon* kostede 360.000 i 1954, Randers Fjords *Ran* 100.000 i 1964, og Helsingørs *Pioner* 405.000 omtrent samtidig.

Indtil omkring midten af 1800-tallet var lodsfartøjerne som regel små, åbne både, hvori lodserne ofte stod til søs i hårdt vejr. Fartøjernes størrelse og konstruktion var i høj grad tilpasset de lokale omstændigheder. I en indberetning fra Nyord lodseri 1787 oplystes det, at lodserne tilsammen havde 22 små joller til 4-5 mand, 6 større til 14-15 mand samt 1 stor båd. Denne kunne alene føre sejl og blev kun brugt i storm, mens alle de øvrige kunne bruges både som ro- og sejlfartøjer.



En fiskerjolle og en lodsjolle ca. 1760-90.Tegnet af H. H. og A. H. Stibolt i "Samling af adskillige Slags Skibe Fahrtøyer Joller og Baade etc." H&S

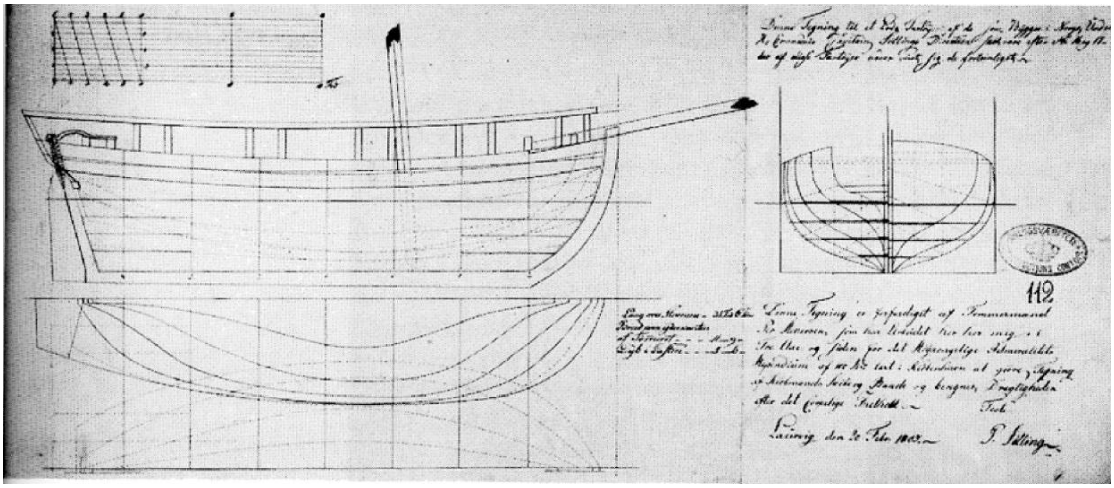
Jollerne fra Nyord var normalt bygget af fyr, og de havde for det meste 2 master, der førte sprydsejl. Desuden havde man plads til en klyver. I det lange og besværlige lodsfarvand har de to master været yderst velegnede. Ved god vind kunne man skyde en høj fart på de to sejl, og i blæst hale storsejlet og sejle alene på forsejlet. Ved andre lodserier, som f. eks. Dragør, København og Helsingør, var lodsbådene normalt 1-mastede, og ved mange mindre lodserier tjente lodsfartøjet også andre funktioner. Lund lodseri i Fakse Bugt benyttede omkring 1830 store, klinkbyggede fiskerbåde, som også blev anvendt i fragtfart på København.

Men i begyndelsen af 1800-tallet fremkom der fartøjer, der var specielt konstrueret med henblik på lodstjenesten. I 1798 fortalte Løwenørn Admiralitetet, at kaptajn Peter Norden Sølling havde hjembragt en meget sødygtig dæksbåd fra England, og han foreslog, at Søiling tog til Norge for at afprøve båden som lodsbåd. Admiralitetet var med på ideen og lod også Søiling bygge 3 variationer af båden i Norge. De blev bragt til København og afprøvet på Øresund, og allerede i år 1800 blev de indsat ved Fladstrand lodseri. I den første tid var der især i Norge betydelig skepsis ved de nye dæksbåde. Nogle lodser sendte dem tilbage, idet de fremhævede, at når deres fædre og fædres fædre var gået ud med de åbne både, så kunne de også gøre det. De var vel ikke ringere sømænd end deres forfædre, og skulle de drukne, kunne det lige så godt ske fra de åbne både som fra de større, overbyggede. Men som tiden gik, vandt de Sølling'ske lodsbåde alligevel indpas mange steder, såvel ved norske som ved danske kyster.

Efter at dampskibene blev almindelige i de danske farvande, steg kravene også til lodsfartøjernes størrelse og anvendelsesområder. Helsingør lodseri plejede i sommerhalvåret at udstationere en dæksbåd mellem Kullen og Nakkehoved for at tage

konkurrencen op med svenske lodserier. Men for at de danske lodser skulle kunne klare sig også om vinteren, bevilgede staten i 1892 penge til bygning af en lodsdamper, som fik navnet *Helsingør*. På tilsvarende måde krævede den stærkt tiltagende dampskibstrafik ved Københavns havn nyt materiel, og derfor blev der på Orlogsværftet bygget en lodsdamper til Københavns lodseri på en statsbevilling fra 1896. Den kom til at hedde *Lodsen*. Forholdene ved Skagen blev også med årene helt utilfredsstillende. De forholdsvis små sejlbåde fra Hirsholmene og Frederikshavn kunne dårligt klare arbejdet om sommeren, og om vinteren var det helt håbløst. Igen trådte staten til og finansierede 1898-99 bygningen af lodsdamperen *Skagerrak*, som fik station ved Skagen.

De mindre lodsfartøjer fulgte også med i den tekniske udvikling. Indtil slutningen af 1800-tallet betjente de fleste lodserier sig af rene sejlbåde, men nu kom motorerne til.



"Denne Tegning til et Lods Fartøy af de som bygges i Norge Under Hr. Commedeur Capitain Søllings Direction skal være efter No. 16 og 17, der af disse Fartøy'er haver viist sig de fortrinligste.
Denne Tegning er forfærdiget af Tømmermand Per Stenersen, som har Arbeidet her hos mig i Tre Aar og siden for det Høykongelige Admiralitets Stipendium af 100 Rdr, lært i Kiøbenbavn at giøre Tegning af Kiøbmands Skibe og Baade og beregner Drægtigheden efter det Corpelige Indhold.
Laurvig den 20. Februar 1805. Testi P. Sølling"

Lang over
Stevnene 31 Fod 6 Tom. Breed paa yderkanten
af Tømmeret 11 Fod 9 Tom. Dyb i Lasten 5 Fod 6 Tom.
Negativ i H&S efter original i Rigsarkivet.

Ligesom da man tidligere havde skiftet fra åbne både til dæksbåde, blev den nye teknik mange steder mødt med skepsis. Da Nyord-lodserne i 1911 indkøbte en motorbåd, vænnede de fleste af lodserne sig hurtigt til at bruge den, men nogle hang dog fast ved den gamle to-smakke jolle og brugte kun nødigt det nye fartøj. På tilsvarende måde gik det landet rundt. Lodserne i Grådyb installerede i 1903 en 27 hk motor i deres sejlkutter, og i Løgstør fik man i 1906 motor i lodsbåden. Fra lodserne forelå et forslag om en 10-12 hk motor, men overlodsen kunne kun anbefale en 6 hk motor, da han mente, at sejlene stadig måtte være hovedsagen.

Det sidste eksempel viser, at staten også trådte hjælpende til, da motorerne vandt indpas - med de ejermæssige komplikationer, som er omtalt. Fra 1904-1909 bevilgede man årligt 15.000 kr. til systematisk at indføre motorer i alle lodsbåde. Og da de fleste ældre motorer var udtjente, kom der fra 1920 atter en årlig post på finansloven til ombytning med nye. Samtidig oprettede mange lodserier motorbådsfond til fornyelse af materiellet, som med årene betød en ændring af typerne. De gamle sejldæksbåde med installeret motor blev erstattet af nye motorbåde specielt konstrueret til lodstjenesten. Til lodserne i Grådyb blev der i 1917 bygget en kutter, *Esbjerg*, på 55 tons, som flere gange moderniseredes og fik ny motor. I 1930 omfattede de danske lodsfartøjer: 2 dampskibe, 102 motorbåde og joller, 45 sejlbåde, 22 robåde, 17 pramme og 12 isbåde og joller.

Efterhånden blev de større skibe også fornyet. Lodsmotorskibet *Skagen* blev bygget i 1939 på Orlogsværftet for statsregning og afløste *Skagerak*. Til erstatning for Esbjerg fik man i 1952 bygget stålkutteren *Esbjerg Lods* i Svendborg. Den var på 75 tons, med en Alpha-diesel motor på 233 hk, og havde station i Grådyb til 1976.

Lodsmotorkutter Esbjerg bygget 1928. H&S.

I København lavede lodserne et bådudvalg, som leverede udkast til det motorskib, som man i 1954 fik leveret fra Marstal med navnet *Poseidon*. Efter 2. verdenskrig blev motorbådene helt dominerende overalt. En del steder var det fortsat de gamle fartøjer, som efter ombygninger blev anvendt. Hals lodseris *Lodsen II* var oprindelig en sejlbåd med blykøl. I 1933 blev kølen afmonteret og en dieselmotor sat i, hvorefter fartøjet var det bedste og mest driftssikre de næste 20 år. Slipshavn-lodsernes *Nyborg* startede i 1898 som sejldæksbåd, men gennem ombygninger og isætning af motorer var den fortsat i brug ved lodseriet til slutningen af 1940'erne, hvor staten finansierede et 16 tons træskib med kraftig motor.

Generelt havde de mindre lodserier i beskyttede farvande lodsjoller, mens dæksbådene var gængse ved større lodserier. Kravene til ny- og ombygninger blev dog fortsat stillet af det enkelte lodseri, som selv forhandlede med skibsbyggeren om type og pris. Både skibsfarten og lodserne selv stillede stærkt øgede krav til fartøjernes hurtighed. Randers Fjords *Ran* fra 1964 blev det sidste træfartøj, mens nybygningerne mange steder fik karakter af speedbåde, og byggematerialerne blev stål, glasfiber og aluminium. I 1979 var der i alt ca. 65 lodsfartøjer. Skibsfartens behov for lodsbetjening har i mange tilfælde ikke kunnet dækkes via lodserier med basis i en anlagt havn. Derfor har staten ofte været tvunget til at skaffe lodser grundstykker, og finansiere bygning og vedligeholdelse af faste anlæg. Til gengæld har lodserne betalt leje for boligerne og taget del i vedligeholdelsen. I 1930 ejede staten 30 lodshuse, 10 lodsbroer m.v., ca. 15 vagthuse og udkigsstilladser, samt vedligeholdt mange landmærker. På Albuen i Nakskov Fjord blev der i 4 omgange bygget lodshuse efter brande og stormflod. Ved Gedser lå lodshuset oprindelig på Gedserodde, men efter havnens anlæg blev der

opført et nyt i 1908. Slipshavn, Als Odde, Midskov i Odense Fjord er andre eksempler på afsidesliggende, men landfaste lods-stationer. Andre var placeret på øer, eksempelvis Hirsholm, Nyord, Fæmø, Hjarnø, Madsnedø. Ved kommunale lodserier har der også været tilfælde, hvor det offentlige var bygherre, bl.a. i Karrebæksminde, ved Skælskør Fjord, og i Aarhus og Rønne havne. Endelig har ganske få lodshuse været ejet af private: ved Skanseodden i Grønsund af Det Classsenske Fideicommis og ved Brandholm af Knuthenborg gods.

Efter 1945 har staten afviklet alle disse faste anlæg. Lodshusene er blevet solgt til private, i nogle tilfælde til lodser. Det sidst afhændede var Holtserhage i Vejle Fjord. Med radiokommunikationens fremmarch blev udkigsstilladser og vagthuse overflødiggjort, og med undtagelse af få, bevaret som monumenter, er alle væk i dag. Også lodsbroerne er mange steder forsvundet. Med de hurtiggående både har lodserne kunnet rykke til nærmeste havn og alligevel være fremme, når skibene krævede det.

Lodserne

De, der i ældre tid fungerede som lodser - eller ”kendtmænd” -, har alene haft deres kendskab til de lokale farvande som kvalifikation. Formodentlig har skippere, som regelmæssigt besejlede et bestemt område, efterhånden skilt fårene fra bukkene og betjent sig af den/de samme lokalkyndige fra gang til gang. Således har den samme kreds af personer vel fået et ry blandt søfarende og lokale beboere, så at de har kunnet etablere sig som egentlige erhvervsdrivende på fuld tid eller som supplement til anden beskæftigelse.

Først efter 1700 begynder man i større omfang at kunne se, at sådanne personer har fået officiel godkendelse og tildeling af visse rettigheder. Nogle faste retningslinier herfor fandtes ikke. I 1743 blev Peder Fugl antaget som kgl. lods ved Fladstrand efter indstilling fra Admiralitetet. Skipper Peter Nisted fra Stige fik i 1782 fra Danske Kancelli kongelig bekræftelse på den stilling som lods ved Odense Fjord, som magistraten i Odense havde bevilget ham. Og i andre tilfælde var det den lokale søindrulleringschef, som udstedte lodspatentet. Et specielt tilfælde var lodseriet på Nyord, hvor ingen måtte få gård eller hus, før han ved eksamination havde vist sig dygtig til at lodse i farvandet.

Hvorledes de faglige kvalifikationer blev sikret inden antagelsen som Lods, svingede også meget. Men i de priviligerede lodserier var det lodsoldermandens pligt at eksaminere ansøgerne. Og i 1797 gav Løwenørn via en kongelig anordning søindrullerings-cheferne ordre til at forestå sådanne eksaminationer ved alle ansættelser. Senere, da overlodsembederne blev oprettet, blev eksaminationerne henlagt til dem, og da lodsvæsenet blev samlet i 1912, kom det til at påhvile lodsdirektoratet at sikre de fornødne kundskaber. Om kravene til lodsen hed det i 1831-forordningen, at han skulle være fyldt 25 år, have dansk indfødsret og være en ædruelig, påpasselig og kyndig sømand med ”drift og hurtighed”. Også kyndighed i manøvring og et nøje kendskab til farvandet hørte med. I 1879-loven blev aldersgrænsen sænket til 22 år, og der krævedes styrmandsbevis ved Sundlodserierne og i Nyborg, Frederikshavn og på Hirsholmen. Ind i mellem hændte det, at lodsgerningen gik ”i blodet” fra led til led i slægten, som i Løgstør, hvor mange lodser havde navnet Krog. Noget generelt krav om en teoretisk navigatøruddannelse kom der dog ikke, men efterhånden valgte man fortrinsvis ansøgere med skibs-førerbevis og praktisk erfaring, i hvert fald ved de lodserier, hvor man skønnede, at indtægten ville blive rimelig i forhold til kvalifikationerne.

For Løwenørn var det også vigtigt at sikre, at de kvalificerede og officielt udnævnte lodser kunne fremstå som sådanne overfor omverdenen. Hvad lodsfartøjerne angik, brugte de fleste lodser på denne tid at føre en rød dug i hvidt storsejl, og Løwenørn fastlagde i de mange nye lodsreglementer denne skik som en pligt og rettighed for de autoriserede lodserier. Yderligere indførte han et lodsflag, hvor øverste fjerdedel var Dannebrog, mens der på resten af det hvide flag stod malet LODS eller PILOT. Dette lodsflag anvendtes indtil 1824, hvor lodskaldeflaget blev ændret til nationalflaget, omgivet af en hvid kant. Dette flag var gældende indtil 1978.

For at de autoriserede lodser skulle kunne hævde deres autoritet, lod Løwenørn også indføre regler om tegn og påklædning. I 1800 bestemte han, at fastlodserne skulle bære et skilt med bogstaverne FL og reservelodserne RL. Og lodsoldermændene fik en speciel mundering med jakke, krave, opslag, underfoer og en rund hat med guldgallon. Gennem årene gav emnet lodspåklædning anledning til mange diskussioner og forslag. Problemet var især, at lodserne på den ene side ikke var embedsmænd og derfor ikke burde ligne sådanne; på den anden side, at både de selv og de søfarende kunne føle behov for at de også på afstand kunne skilles ud fra mængden. Igen i 1927 blev emnet taget op, fordi uautoriserede ”kendtmænd” stadig generede lodserne i deres næring. 1931 fik lodserne mulighed for at bære emblem på kasket og trøje, men først i 1940 blev uniformering påbudt.

Lodserne var i deres arbejde underkastet den almindelige lovgivning, og i Christian V's Danske Lov fra 1683 fandtes der paragraffer om lodsernes rettigheder og ansvar. I de senere specielle reglementer blev lodsernes forhold fastsat, ligesom straffene for overtrædelse blev indarbejdet. I den almindelige overvågning af lodserierne søgte overlodserne at kontrollere lodsernes opførsel, bl.a. gennem de omtalte inspektionsrejser og nytårslister. På Lous' og Løwenørns tid var det dog ikke muligt at overvåge alt og alle, og når man ikke kunne nå alt det, man gerne ville, gjaldt det om at se realistisk på tingene. Da der i 1801 blev rapporteret om problemer ved lodseriet i Neustadt, svarede Løwenørn: ”Jeg har slet ikke befattet mig hermed, fordi jeg ikke har været på stedet og kender aldeles ej det lokale - så måtte man hellere lade tingene blive som de var, da de dog således er i gang”.

Der er dog rimelig grund til at formode, at lodserne i almindelighed har udført deres gerning dygtigt og samvittighedsfuldt. ”Vi kan aflægge ed på, at der aldrig er blevet klaget over lodsernes arbejde - tværtimod: fremmede kaptajner har altid ytret deres fulde tilfredshed.” Således lød det i 1791 om lodserne ved Flensburg Fjord.

Men det kunne ikke skjules, at der gennem årene flød en jævn strøm af klager ind til nærmere undersøgelse. En del var klager fra lodser i nabodistrikter og andre vedrørte interne stridsspørgsmål. Men der var også mange søfarende, som mente sig dårligt behandlet, når de havde brug for lods. En af dem, Løwenørn havde mest hyr med, var ironisk nok den Ole Nielsen ved Petersværft, som han selv havde antaget. Allerede før etableringen af lodseriet havde Ole Nielsen klaget over boligforholdene, som de var tiltænkt ham, og han ønskede også mere jordtilliggende end der kunne bevilges. Så Løwenørn måtte i november formane ham: ”Prøv at få Eders sager bragt i orden i mindelighed og ikke gøre vidtløftige eller ufornødne påstande.” Og en måned efter lød det: ”I særdeleshed formaner jeg dig, min gode Ole Nielsen, at være forligelig og føjelig og ikke trættekær”. Men alvorsordene virkede ikke efter hensigten: Ole Nielsen forsømte sin indberetningspligt (Løwenørn: ”Er du levende eller død?”), der blev rejst sag og fældet dom over ham (”Du bør tage din velfortjente straf.”), men klagerne fortsatte år efter år: I et tilfælde gik han

ikke ud, selv om han stod på lodsbroen, i et andet måtte en fransk kaper lægge bi, mens Ulfshale-lodsen halede ham ud af sengen. Overfor søløjtnant Iborn brugte han grovheder og ukvemsord, så officeren følte sin ære gået for nær: 21 tampeslag blev tildelt Ole Nielsen af løjtnantens folk. Her måtte Admiralitetet dog indrømme, at Iborn havde overtrådt beføjelserne, og lod i en mindeværdig skrivelse "...officererne i almindelighed anbefale, at de må fraholde sig at slå lodserne." Jo, den gode Løwenørn havde skam sit at se til!

Lodsforordningen af 1831 samlede som nævnt en række tidligere bestemmelser med fælles punkter. Man gentog lodsens pligt til straks at komme om bord på et fartøj, som ønskede lods, lige som ingen lods måtte lodse i andet lodsfarvand. Straffene strakte fra erstatning over fængsel til dødsstraf. I sine grundprincipper blev reglerne ved at være gældende, kun straffene blev efterhånden mærkbart mildnet og tilpasset lovgivningens almindelige tendens.

Perioden efter 1831 har naturligvis heller ikke været fri for klager. På samme måde som tidligere kunne problemerne opstå på grund af tvivl om lodsernes faglige indsats. Den 26. oktober 1852 afgik hjuldampskibet *Juno* fra København mod Aalborg. Næste morgen stod der en storm fra øst ved Hals Barre, lodsbåden fra Hals gik ud, men vendte om, og *Juno* måtte gå til ankers. Først den 29. kom lodsen om bord, og den 30. indsendte dampskibsselskabet en klage, da kaptajnen mente, at »den da stedfindende storm ikke kunne være nogen tilstrækkelig grund til at vende om«. Efter at have indhentet udtalelse fra lodserne i Hals kunne overlodsen dog støtte dem i deres afvisning af at have udvist forsømmelighed, og ministeriet bakkede dem op. Sådan gik det ofte. Men retssager og domme kunne forekomme.

Stærke lodspersonligheder har den senere tid heller ikke savnet. Ind imellem har det givetvis slået gnister lodserne imellem, og de centrale myndigheder har også haft deres problemer. Nyords lodser havde meget svært ved at enes indbyrdes, og de optrådte i højeste grad selvstændigt, så man i midten af 1800-tallet valgte at indsætte en stærk personlighed udefra som lods-oldermand. Blandt Lund lodseris sidste lodser var Rasmus Thomsen, som der gik mange sagn om. Han var indblandet i en smuglerisag i 1837 og idømtes bøde for sin andel. Om denne sag har været årsagen til hans modvilje mod overordnede, er uvist, men en gang holdt han overlodsen for nar ved at melde, at et mærke var anbragt galt. En nærmere undersøgelse godtgjorde, at alt var i orden og Rasmus Thomsen fik en alvorlig reprimande. Lad os blive i 1800-tallet med historier af denne art. Det får stå hen, om lodserne i 1900-årene har været gjort af bedre menneskemateriel, men i selve arbejdets karakter, med stor selvstændighed og tyngende ansvar, ligger der vel begrundelser for standsfølelse og skepsis over for autoriteter. Til trods for eksamenspapirer og lodseksamination må der være store variationer i lodsers måde at arbejde og fremtræde på.

Lodsformand N. Hansen fra Nyborg fotograferet på Københavns inderred januar 1929, før han blev fløjet til Malmø, hvor han skulle gå ombord i den russiske isbryder Lenin som farvandslods. Luftfartøjet førtes af søløjtnant Erik Rasmussen. H&S.

Når lodserne omtales, må det heller ikke glemmes, at ved mange mindre lodserier har lodsarbejdet også på mange områder været varetaget af lodsernes familie. Når lodserne var væk, var det ofte konerne, der holdt udkig eller senere sad ved telefon eller radio. Og børnene kom også mange gange til at fungere som bådmænd, når det kneb. Uden denne brede hjælp, som vel føltes som en naturlig ting, ville mange lodser have været ilde stedt.

Som erhvervsgruppe har lodserne altid været blandt de meget små. I 1831 var der 281 lodser, i 1900 218, 1938 150, 1954 130 og i 1979 166. Men i de lokalsamfund, hvor de fleste lodser havde deres gerning, hørte lodsen til i forreste række. I almindelighed har lodserne været regnet blandt de velstående ude omkring, og som nævnt lagde staten også en vis indtægt til grund, når man krævede formelle eksamener af en lods. De store ændringer, som skibsfarten undergik, påvirkede ikke alle lodser ens. For lodsen kunne det derfor komme til at se ret tilfældigt ud, om netop han fik sin indtjening og fremtid spoleret. Da den almindelige lodstvang blev ophævet, ramte det f.eks. Nyord-lodserne hårdt. I løbet af få år faldt deres indtægter drastisk, og staten måtte træde til for at sikre rimelige aftrædelses- og pensionsordninger. I slutningen af 1920-erne omgikkes man med planer om at øge det dybtgående, skibe måtte have for at slippe for lods ved Løgstør. Lodserne protesterede omgående med henvisning bl.a. til de negative virkninger, forslaget ville få for deres økonomi. Med færre lodserier og flere lodsninger igennem 1900-tallet var hovedtendensen dog klar: Det var de store havnelodserier og farvandslodserierne, der var mest givtige for lodsens private økonomi, og selv om reguleringsfonden kunne rette nogle skævheder op, blev forholdet ved at være det samme efter 1954.

"Det vanskeligste er altid med enken efter lods"
(Løwenørn 1801)

Når der fra tidligere tid blev stillet krav om pensions- og enke-kasser har der vel også deri ligget en anerkendelse af lodsfamiliernes indsats. Men kravet blev naturligvis først og fremmest stillet, da man erkendte, at lodsgerningen kunne være farlig. Gennem årene er lodser druknet ved kæntringer undervejs i bådene, ved påsejling, men hyppigst ved af- og påsætning. Under og efter verdenskrigene forekom også tragiske dødsfald ved mine-sprængninger. Men også uden ulykker var - og er - lodserhvervet belastende. De mange timer, som lodserne tidligere tilbragte i åbne både og på åbne kommandobroer i al slags vejr, satte sine spor på fysikken. Senere tiders lodser går heller ikke fri: tilværelsen er meget omskiftelig, ansvaret stort

og koncentrationen høj. Derfor har et velfungerende pensionsvæsen været af indlysende interesse for lodserne.

I de reglementer, der efterhånden regulerede lodserierne, var der som hovedregel afsat et %-beløb til enke- og pensionskasse, og i 1813 blev der oprettet en fælles pensionskasse for de østjyske lodserier fra Fladstrand til Fredericia. Pensionskasser blev som nævnt gjort obligatoriske i 1831-forordningen med en indbetaling af 4 % af bruttofortjenesten, men udviklingen i perioden frem til lodsloven 1879 forløb meget skævt for kasserne, da sundlodserierne Dragør, København og Helsingør oparbejdede så store reserver, at de i 1871 havde 69 % af den samlede kapital, mens helt små lodserier ikke kunne opfylde bare minimale pensionskrav. I forarbejderne til lodsloven blev pensionsforholdene bedømt som ”lidet tilfredsstillende”, og man anbefalede oprettelse af en fælles lodspensionskasse. Kassen blev etableret i 1886, hvor 152 lodser ansat ved 49 lodserier blev medlemmer, mens bl.a. sundlodserierne manglede. Af pensionister var der 82, herunder enker og børn. Lodserierne forestod selv udbetalingerne af pensioner, men hvis der var overskud af de 4 %, blev beløbet indbetalt til overlodsen - efter 1912 lodsdirektøren - som videresendte pengene til Marineministeriet, hvor kapitalen blev anbragt i obligationer, Administrationen af kassen lå efter 1912 hos lodsdirektøren.

Selvom den ny, fælles kasse rettede op på de værste uretfærdigheder i det tidligere system gennem selvpensionering for velstillede lodserier og statshjælp til selvpensionering for de fleste øvrige lodserier, steg utilfredsheden med ordningerne i årene efter 1900. Ved lodsloven af 1916 blev pensionsordningerne ændret, idet der blev indført en beregningsmåde, som byggede på tjenesteår/lodseriindtægt/antal lodser. Alle lodserier ÷ sund-lodserierne blev nu forpligtet til medlemskab, og i 1917 gik også Dragør og Helsingør ind. I de første år havde kassen - bl.a. i kraft af et statstilskud - fremgang, men herefter gik det ned ad bakke for formuen, og i 1930'erne var der direkte underskud. Derfor blev der efter grundigt udvalgsarbejde gennemført vedtægtsændringer i 1942, som sammen med de forøgede lodsindtægter efter krigen fik pensionskassen på fode igen.

Med lodsreguleringsfondens dannelse i 1954 fulgte også ændringer i pensionsforholdene, som gav lodserne mulighed for at opnå tillæg til grundpensionen. Problemer omkring tilpasning til indførelsen af den almindelige folkepension blev også klaret, og i 1964 kunne pensionskassen slippe statstilskuddene, som i de 56 år, de var givet, havde tilført kassen 6,5 mill. kr.

Lodsernes interesse for pensionsforholdene var et væsentligt motiv bag dannelsen af en faglig forening. I 1905 stiftede 22 repræsentanter for det vestlige overlodsdistrikt ”Det vestlige Distrikts Lodsforening”, som efter lodsvæsenets centralisering i 1912 blev til ”Dansk Lodsforening”.

Lige fra starten forsøgte foreningen ved hjælp af resolutioner og deputationer til lodsdirektør, ministerium og rigsdag at fremme de økonomiske vilkår for de aktive lodser gennem forhøjelser af taksterne, indførelse af minimumsløn, alderstillæg m.v., mens der samtidig blev arbejdet ihærdigt for at forøge og sikre pensionerne. Andre krav fra den første tid var forhandlingsret i løn- og pensionsspørgsmål.

Da lodserne traditionelt lagde vægt på deres uafhængighed, var det ikke lige let at holde sammen på foreningen. Alt efter, hvorledes forhandlinger og lovgivning faldt ud, gik lodserne ind eller ud af foreningen, og flere formænd trak sig tilbage, når de ikke mente at have tilstrækkelig opbakning fra medlemmerne. I

mellemkrigsperioden var det stadig løn- og pensionsspørgsmål, der dominerede foreningens arbejde, og i krigsårene 1940-45 fik man gennemført en krigsulykkesforsikring, der blev opnået forhandlingsret ved takstfastsættelserne, og man fik bevilget dyrtidstillæg, også til pensionister.

I 1946 var alle lodser for første gang medlemmer af foreningen på samme tid, og de følgende år blev der arbejdet ihærdigt på de traditionelle områder. Foreningens politik var dog ikke tilfredsstillende for alle, så igen oplevede man en skarp intern debat og udmeldelser. Da resultatet, lodsloven af 1954, blev vedtaget, blev der atter megen røre blandt medlemmerne omkring reguleringsfonden. Senere, i 1963, følte Helsingør-lodserne, at de ikke kunne få nogen støtte fra foreningen, og alle 12 meldte sig ud. Efter et par års forløb var gemytterne faldet så meget til ro, at de til alles tilfredshed meldte sig ind igen.

Da lodsdirektoratet i 1974 blev nedlagt og erstattet af Farvandsdirektoratet, hvor alle forsvarsministeriets civile afdelinger indgik: lodsvæsen, fyr- og vagervæsen, kystredningstjenesten og søkortarkivet, fik lodsforeningen en del nye problemer at arbejde med. Nu skulle der etableres et samarbejde med institutioner, hvor alle ansatte var statstjenestemænd, mens lodserne havde såvel indtægter som udgifter, og det tog sin tid at få dette samarbejde til at fungere rimeligt tilfredsstillende.

1974 blev også året, hvor det nordiske samarbejde lodsforeningerne imellem kom i faste rammer, og Dansk Lodsforening tilsluttede sig også EMPA: ”European Maritime Pilot's Association”. I 1975 formaliseredes samarbejdet med de øvrige danske navigatørforeninger, og Navigatørernes Fællesforening blev stiftet.

I 1976 blev den nye lodslov fremsat i Folketinget. Farvandslodserne mente ikke, at Lodsforeningen ved lovforslagets udarbejdelse havde taget tilstrækkeligt hensyn til deres specielle ønsker, og et stort flertal af dem meldte sig ud, hvorefter de dannede Lodsforeningen af 1977, almindeligt kaldt 77-foreningen. I 1979 kom så den nye lodslov, der når det kom til stykket viste sig at være ikke helt så dårlig, som man fra nogle sider havde frygtet. Nu blev solidariteten sat i højsædet, idet alle lodserier skulle indbetale 80 % af deres bruttoindsejling til reguleringsfonden, der derefter skulle udbetale en fast månedlig ”hyre” til alle lodser samt betale pensionsbidragene og driftsudgifterne. De sidste 20 % skulle deles mellem lodserne ved de enkelte lodserier. På den måde søgtes en vis udjævning af indtægterne, men stadig med en individuel indkomst. Nu blev også 77-foreningen opløst, og de fleste af dens medlemmer vendte tilbage til deres gamle forening i erkendelse af det gamle ord: Enighed gør stærk.