

Danske lodser

MARITIM KONTAKT 11



Danske lodser

MARITIM KONTAKT 11

Redigeret af Benny Christensen



Den ene af to udskårne træplader fra Frederikssunds sidste lodsbåd. Privateje.

Maritim Kontakt udgives af Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning, Dyvekes allé 6, 2300 København S. Redaktionssekretær, produktion og lay-out: Jens Lorentzen. Tryk: Gullanders Bogtrykkeri a-s, Skjern. © Kontaktudvalget og forfatterne. København 1987, Ekspedition: Maritim Kontakt, Dyvekes allé 6, 2300 København S.
ISBN 87-87947-24-2
ISSN 0106-7818

Udgivet med støtte fra
Egnsbank Nord, Frederikshavn

Forsiden: *Lodsbåden går ud, detaille af C. W. Eckersberg: Sundet udfor Kronborg. En Lodsbaad gaar ud og en Jagt kommer ind. 1846. Hannover nr. 588. Vestsjællands Kunstmuseum i Sorø.*

Indhold

Forord . 5

Benny Christensen:

Lodserhvervets udvikling i Danmark . 7

Mogens Schmidt:

Lodsdirektøren . 33

Philip Svanum:

Farvandslodsens . 39

Otto Albertsen:

Fjordlodsens . 61

Knud W. Born:

Havnelodsens . 101

Liste over maritime specialudtryk . 127

Kilder og litteratur . 129

Niels Probst:

Syvende danske Maritimhistoriske Konference . 133

Forord

Som erhvervsgruppe har de danske lodser altid hørt til de små. Derfor, og fordi så meget af lodsens arbejde foregår uden for almenhedens synsfelt, er det meget begrænset, hvad den brede offentlighed kender til lodsens og hans beskæftigelse. Denne bog forsøger at beskrive lodserhvervets historiske udvikling og på samme tid give et indtryk af de danske lodsers arbejde i perioden fra krigens slutning og til 1979, hvor en ny lodslov trådte i kraft den 1. april. Hertil kommer, at lodserhvervet for tiden gennemgår stærke ændringer, både teknisk og organisatorisk. Så det har også været et formål at fastholde et billede af lodsens, som han virkede før satellitnavigation og centralisering.

Hvis bogen kan give inspiration til andre, som har – eller vil få – interesse for danske lodserier og deres historie, er endnu et mål nået. Listen over kilder og litteratur er tænkt som en hjælp til de, der kunne tænke sig at arbejde videre med emnet.

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 statsmagtens side udstedt generelle regler for lodseres virksomhed eller for lodseres 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 lodseres aktiviteter gennem udstedelse af flere privilegier og lodsreglementer. Efter Dragør og Isefjorden 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 bevaret 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 kaptajn-løjtnant Andreas Lous ansat som lodskaptajn 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. Derfor 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 indberetnin-

ger om sømærker og vragafmærkninger. I perioden 1775–1800 udgjorde overlodsens årlige korrespondance i gennemsnit ca. 300 skrivelser. Som et eksempel på overlodsens virksomhed som »personalechef« er i det følgende gengivet en af de såkaldte nytårslistes, 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 levned, 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.
<i>De 6 reserve lodser:</i>		
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 Løwenørn (1751–1826).
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 forefundet 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 følte 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 lodsene, 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 kom det dan-

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 Vædre; 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 bekendt med Farvandet, Strømmene, Grundene, Ankerpladserne og Gyrene i hans Lodsfarvande, at kende Tver- og Lang-Mærkerne til alle de i samme udeliggende Mærker, Lønder og Vagere, saa at han, enten Sømærkerne ere udeliggende, eller ei, med Sikkerhed paa enhver Aarets Tid, efter Farvandets Bestaaffenhed, kan lodse ethvert Fartoi.

§ 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 paaftaae hastigere Forfremmelse til Fastlods, fordi han har været Reservelods længere Tid, end en Anden; men Forfremmelsen skal stee upartist 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.

ske 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.

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 søindrulleringscheferne, 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. Overlodseembederne 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 vagervæsenet 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 overlodseembeder 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 af 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 medlemled og koordinator, når der blev ønsket forandringer i regler, 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!

svær 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 lodsens 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 oldermænd del i lodstørnen, men ved de største lodserier var der tale om en administrativ fuldtidsstilling. Under oldermænd 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. Oldermændstitlen 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 på-

virke 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 krisestemning 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 lodsens 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. Overlods 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 oldermænd fik 1½ part, fastlodser 1, reserve-

lodser $\frac{1}{2}$ og ekstralodser $\frac{1}{4}$ 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 takstabel for alle lodsningruter, 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 årække. 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 $\frac{2}{3}$ 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,

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 bøje-arbejde«. Til venstre havnefoged Chr. Brøbech.



både operativt og økonomisk. 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 Helsingørslodserne, som nu fortsatte ind i Østersøen.

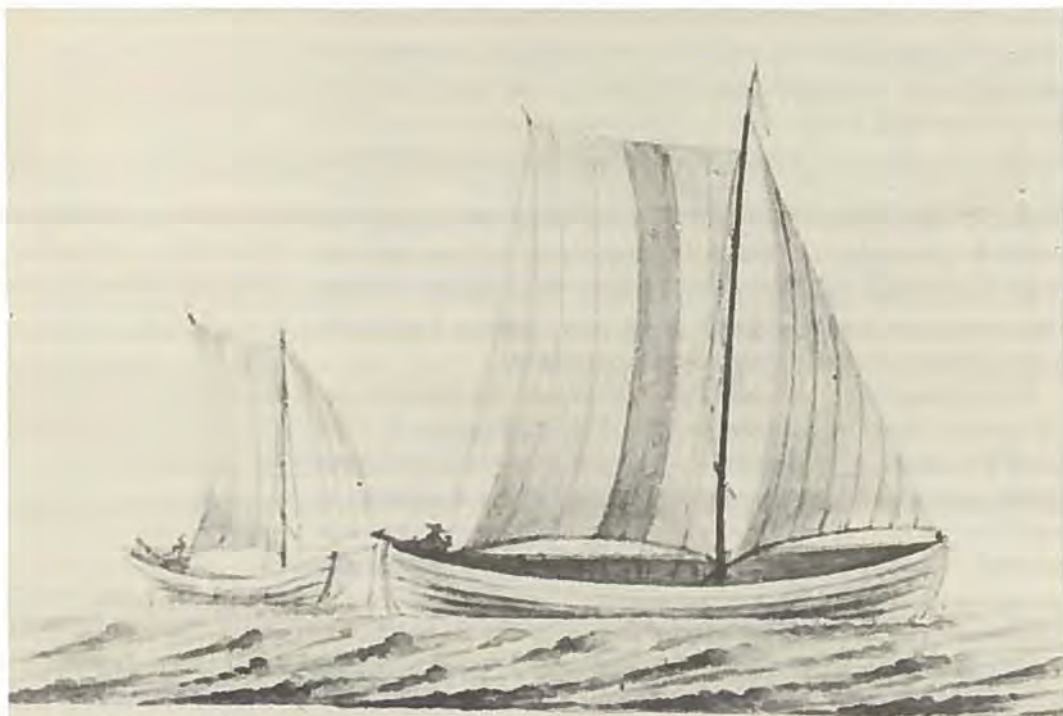
I lodsloven af 21. marts 1979 blev det betonet, at man på det forretningsmæssige område måtte se lodseriernes økonomi som et hele, og derfor blev alle lodserier pålagt at indtræde i reguleringsfonden. Alligevel blev det også fremhævet, at lodserierne principielt var selvstændige med egen interesse i 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 lods fartøjer 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 lods fartøjer.

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 lods bådernes dårlige tilstand, hvorfor man anmodede overlodsen om nyt materiel. Efter en række forhandlinger blev en ny lods båd 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



En Fisker og Lodts - Jolle.

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

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.

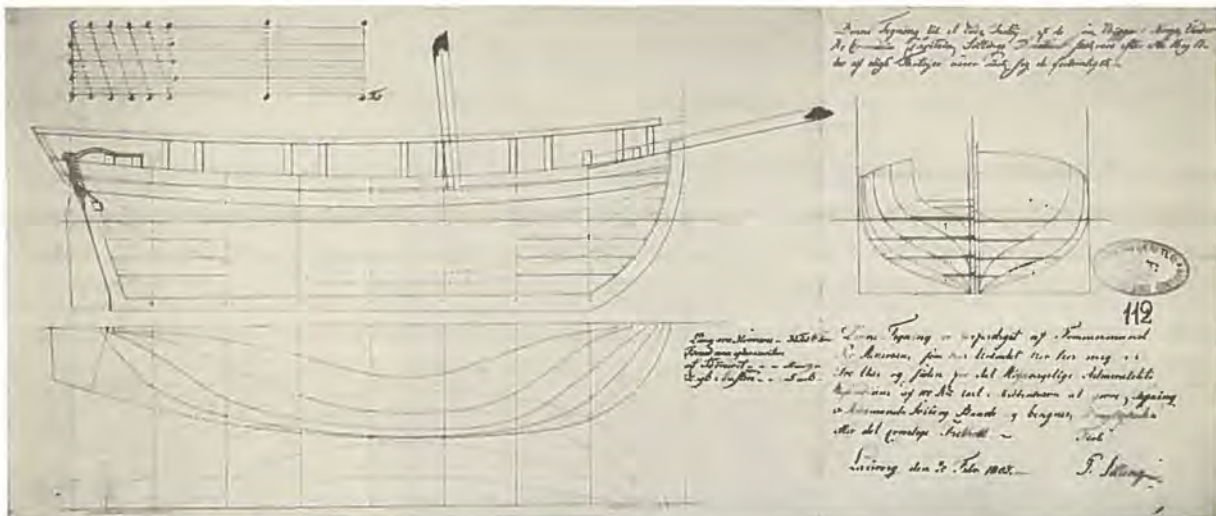
Indtil omkring midten af 1800-tallet var lods fartøjerne som regel små, åbne både, hvori lodserne ofte stod til søs i hårdt vejr. Fartøjernes størrelse og konstruktion var i høj grad tilpasset de lokale omstændigheder. I en indberetning fra Nyord lodseri 1787 oplystes det, at lodserne tilsammen havde 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. 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 lodsådene normalt 1-mastede, og ved mange mindre lodserier tjente lodsartøjet 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 Sølling tog til Norge for at afprøve båden som lodsbåd. Admiralitetet var med på ideen og lod også Sølling 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 lodsartøjernes 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 sejlåde 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 lodsartøjer fulgte også med i den tekniske udvikling. Indtil slutningen af 1800-tallet betjente de fleste lodserier



»Denne Tegning til et Lods
Fartøj af de som bygges i Norge
Under Hr. Commedeur Capi-
tain Søllings Direction skal være
efter No. 16 og 17, der af
disse Fartøyer haver viist sig de
fortrinligste.

Denne Tegning er forfærdiget
af Tømmersmand Per Stenersen,
som har Arbejdet her hos mig
i Tre Aar og siden for det
Højkongelige Admiralitets Sti-
pendium af 100 Rdr. lært i
Kiøbenhavn at gjøre 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.

sig af rene sejlbåde, men nu kom motorerne til. 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 sejlkuttes, 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 kuttes, *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. Lodsmotor-skibet *Skagen* blev bygget i 1939 på Orlogsværftet for statsregning og afløste *Skagerak*. Til erstatning for *Esbjerg* fik man i 1952 bygget stålkuttesen *Esbjerg Lods* i Svendborg. Den var på 75



*Lodsmotorkutter Esbjerg
bygget 1928. H&S.*

tons, med en Alpha-diesel motor på 233 hk, og havde station i Grådyb til 1976. 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 oprindeligt 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. Slips-havn-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 vedligeholdel-

sen. 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 lodstationer. 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 Karrebæksmunde, 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 færene 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 privilegerede lodserier var det lodsoldermandens pligt at eksaminere ansøgerne. Og i 1797 gav Løwenørn via en kongelig anordning søindrulleringscheferne ordre til at forestå sådanne eksaminationer ved alle ansættelser. Senere, da overlodseembederne 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 lodsens 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 manøvrering 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 skibsførerbevis 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 lods fartøjerne 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 nytårslistes. 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 Flensborg 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 strids-spørgsmål. 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 uforholdne 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 forsmættede 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 Admira-

litetet 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, lods-båden fra Hals gik ud, men vendte om, og *Juno* måtte gå til ankers Først den 29. kom lodsens 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 overlodsens 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 lodsoldermand. 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 overlodsens 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 sløjet 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 lod-

sens 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 overlodsens – efter 1912 lodsdirektøren – som videre-sendte pengene til Marineministeriet, hvor kapitalen blev an-bragt 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 vel-stillede 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 ÷ sundlodserierne blev nu forpligtet til medlemsskab, 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 Lodsförening«, som efter lodsvæsenets centralisering i 1912 blev til »Dansk Lodsförening«.

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.

Fyr- og Vagervæsenets inspek-
tionsdamper *Løvenørn* bygget
på Orlogsværftet 1900. H&S.



Mogens Schmidt

Lodsdirektøren

Mine første oplevelser og erfaringer inden for farvandsvæsen fik jeg allerede som ung søløjtnant, da en af mine første udkommandoer var med vagervæsenets *Løvenørn*, som kom i næsten alle danske farvande. Og efter krigen, i årene 1947–48–49, var jeg hver sommer chef for opmålingsskibet *Freja*, som var på opmålingstogter i danske farvande. Her kom vi naturligvis i kontakt med mange lodser, blandt andet i Bøgestrømmen, hvor begge lodser fra Nyord kom om bord, så vidt jeg husker hed de Petersen og Espensen. Nu var *Freja* næsten bygget til Bøgestrømmen med sin dybgang på 2,5 m og havde vel kunnet klare sig uden lods, men her som andre steder blev vi slået af den store forskel, der var på vores »almindelige« farvandskendskab, der jo mest var baseret på studium af kort og sejladshåndbøger og relativt sjældne besøg, i modsætning til lodserne, som på lang afstand kan se, om et sømærke står en smule forkert. Endelig kender lodserne jo også farvandets normale trafik, så at de ved, hvilke skibe man kan forvente at møde – og hvor man kan møde dem. Jo, man kan lære meget af lodser. Da det elektroniske »Decca« navigationssystem blev indført i 1948, fik *Freja* yderligere til opgave at kontrollere dette systems anvendelighed og nøjagtighed i danske farvande, og tillige i så vid udstrækning som muligt at gøre lodserne bekendt med Deccasystemet, så den sommer havde vi mange lodser på *Freja's* bro. Jeg husker bl.a., at



langt de fleste af Københavns 20–30 lodser en dag var ombord under anførsel af lodskaptajn Bom, som jeg senere skulle træffe mange gange. Han er svær at glemme – alene på grund af, at han altid talte sømandssprog – sagde konsekvent styrbord og bagbord i stedet for højre og venstre.

I 1949 kom jeg så ind i lodsvæsnet som lodsinspektør. Kommandør C.v.d. Hude var gået af som lodsdirektør, og kommandørkaptajn Ørsted, der havde været lodsinspektør, tiltrådte i hans sted. Jeg søgte og fik altså stillingen som lodsinspektør. Da jeg tiltrådte, havde lodsdirektoratet til huse i Søkvæsthuset. På den tid boede jeg i Hellerup, så jeg cyklede hver dag på arbejde – det var før jeg fik bil. Kontortiden var fra 9 til 16, også lørdage. Direktøren og jeg havde hver sit kontor, men dørene stod åbne også ud til forkontoret, så det hele fungerede meget hyggeligt og uformelt, som i en familie.

Personalet bestod – foruden af direktør og inspektør – af ingeniør Parsøe, som kom fra Orlogsværftet, og som senere blev afløst af en underdirektør fra Orlogsværftet. Han tog sig af de tekniske spørgsmål om fartøjer og motorer, da staten havde part i en hel del af lodseriernes materiel. Parsøe var meget vellidt og var ofte med os ude. Så var der en lodsrevisor, som førte tilsyn med lodseriernes regnskaber, og som også reviderede lodspensionskassen. Endelig havde vi to kontordamer, hvoraf den ene, som var datter af en tidligere lodsdirektør, var regnskabsfører for pensionskassen.

Til daglig optrådte vi ikke i uniform, og arbejdet blev som nævnt udført uden formaliteter, og vi talte sammen om tingene. Meget af tiden gik med ansøgninger og forespørgsler om ledige lodsstillinger. Mange styrmandskoner, som gerne ville have manden hjem, ringede og skrev for at høre, om der blev stillin-

*Fra søsætningen af
M/S Esbjerg Lods
på Svendborg værft 1952.
H&S.*



ger ledige. Der var også lodsfamilier, som gerne så en søn fortsætte i faderens stilling. Og så var det min opgave at snakke med ansøgeren, når han var hjemme, for at lære ham at kende og vurdere hans kvalifikationer. Nogle havde i forvejen et godt kendskab til et bestemt farvand, og det vejede naturligvis godt, men ellers lærte de det hurtigt i tjenesten. Mangel på ansøgere til lodsstillingerne har der vistnok aldrig været. Når der skulle foretages ansættelser, var der ikke nogen fast fremgangsmåde: Inspektøren bragte nogle emner i forslag, og så snakkede han og direktøren sammen og nåede frem til et resultat. Andre daglige opgaver var at bringe lodser og ingeniøren sammen, når der var tekniske spørgsmål, og det hændte, at vi måtte komme lodsrevisoren til hjælp, når han var uenig med lodserierne om regnskaberne, f.eks. når der var brugt forkerte takster. Vi blev ikke overrendt af lodserne. Københavnerlodserne besøgte vi naturligvis ret ofte, mens provinslodserne ofte kiggede til os, når de alligevel var i byen.

I 1950'erne flyttede vi til en pæn stuelejlighed i Kronprinsessegade, men omfanget af personalet forblev det samme. Det hændte – men ikke ret ofte – at vi var oppe og tale med forsvarsministeriet. Kun sjældent traf vi ministeren. Vores kontakt var almindeligvis kontorchef Asmussen, som efterhånden fik godt kendskab til lodsvæsenet. En nyskabelse i arbejdet var oprettelsen af Lodsrådet i 1954, hvor rederiforeningen også var repræsenteret. Her var lodsdirektøren formand, mens inspektøren var sekretær. Jeg skulle dermed forberede møderne, tage noter og udsende referat. Det tog tid, for i referaterne skulle alle udtalelser jo gerne med. I Lodsrådet sad også 1–2 fra forsvarsministeriet og lodsrepræsentanter. Her forhandlede vi mange forskellige sager lodsvæsenet vedrørende, herunder også de nedlæg-



*M/S Esbjerg Lods i Esbjerg
havn juli 1959. Foto:
K. Fredfeldt. H&S.*

geler af lodserier, som fandt sted. Der var ingen faste regler i disse tilfælde, men jeg har indtryk af, at det næsten altid foregik i forståelse med lodserne. I det hele taget faldt der kun sjældent hårde ord, og tonen var saglig og hyggelig.

Noget nyt for mig var det, at jeg kom til at rejse en del rundt i landet – og ofte »til lands«. Det var uvant som sagt, men familien tog det roligt – den var jo vant til, at jeg sejlede. Rejserne var oftest i konkrete ærinder, og især da lodsansættelser, hvor jeg skulle ansætte lodsaspiranten. Som forberedelse talte jeg som regel med den lokale lodsformand om forholdene i lodsfarvandet, så jeg havde nogle konkrete spørgsmål at stille foruden de mere generelle om retningslinjerne for lodsens arbejde m.v. Selve eksaminationen foregik i lodshuset, hvor de hjemmевærende lodser gerne sad rundt om. Det var en fordel for mig, at de var til stede, og jeg startede gerne med at sige, at de endelig måtte rette mig, hvis jeg sagde noget forkert. Det forhindrede dem ikke i at grine, hvis jeg dummede mig, men almindeligvis forløb eksaminationerne i god tone. Jeg husker især Dragør, hvor der en gang skete det, at lodsformanden efter endt eksamination tog telefonen, drejede et nummer og blot sagde: »Så er det nu!«, hvorefter købmandens dreng meget hurtigt stillede med en kasse øl.

Andre årsager til, at vi rejste ud, kunne være, at der var tale om fornyelser eller reparationer af materiel, det være sig fartøjer,

boliger eller udkigstårne. Her var den teknisk sagkyndige med. De fleste gange rejste vi med tog, og blev så afhentet på stationen af lodsformanden. Under besøget gennemgik vi lodsjournalen sammen, og samtalen kunne så falde på specielle lodsninger, man havde haft, eller vi diskuterede, om der var behov for flere eller færre lodser. Jeg benyttede mig også af besøgene til at komme ud med lodserne for at se, hvorledes lodsningerne foregik. Det var vistnok noget nyt at folk fra direktoratet tog med ud, men ingen havde noget imod det, og jeg lærte meget af det. Endelig var der også triste rejser til begravelser, som dog heldigvis kun sjældent havde baggrund i tjenesten.

Da Ørsted gik af, blev jeg lodsdirektør i 1960. Som ny lodsinspektør kom Helge Rasmussen, der havde virket som skibsfører i fyrvæsenet. Jeg kendte ham godt i forvejen og var med til at ansætte ham, og han blev mig en god støtte ved ansættelsen af nye folk. Rasmussen havde en god måde at snakke med folk på, og han fik et stort kendskab til ansøgergruppen. I øvrigt forandrede tjenesten sig ikke særlig meget for mig. Vi talte stadig sammen om tingene og rejste også ud sammen. Nogle ændringer var der naturligvis. Nu var det mig, der personligt ansatte lodserne, og jeg skulle også repræsentere lodsvæsenet udadtil, f.eks. ved møder i rederiforeningen. Dertil kom tjenesterejser til udlandet. Oslo, Göteborg, Helsingborg, Malmö, Lübeck, Kiel og Hamburg har jeg besøgt i tjenestelige ærinder, og igen er der tale om møder, jeg kun har gode minder om.

Alt i alt må jeg sige, at lodsvæsenet og arbejdet i direktoratet ikke forandrede sig særligt i min embedsperiode 1949–1976. Vi havde næsten altid et godt forhold til lodserne, og arbejdet gik stille og roligt.



Skagens lodsdamper Skagerrak bygget 1899 på Orlogsværftet liggende ved fyrmagasinet på Holmen i København. H&S.

Farvandslodsen

Det var en ønskedrøm, der gik i opfyldelse, da jeg i sommeren 56 fik besked om, at jeg var udset til den ledige stilling som lods ved Frederikshavn Lodseri.

Min ansøgning havde ligget i lodsdirektoratet i et par år uden resultat. Flere lodsstillinger var i mellemtiden blevet besat, og mit håb om at blive lods var ved at svinde. Så overraskelsen og glæden var stor, da det alligevel lykkedes.

Da meddelelsen kom, var jeg ansat i ØK som overstyrmand og hjemme på ferie. Med venlig bistand fra skibsinspektøren fik jeg hurtigt afviklet mit forhold til kompagniet og to dage efter modtagelsen af brevet fra lodsdirektoratet, stod jeg en eftermiddag på lodskontoret i Frederikshavn og præsenterede mig for daværende lodsformand C. Holmø Hansen. En meget myndig, men også meget venlig mand, som jeg senere lærte at sætte overordentlig stor pris på. Men vor første samtale var meget kort. Jeg fik en redegørelse om lodseriets arbejdsområde og tjenesteforhold og besked på snarest at tage til Skagen, melde mig på lods båden og belave mig på at komme ud på min første læretur med det samme. En norsk tankbåd havde bestilt lods fra Skagen Rev til Trelleborg og anmeldt sin ankomst til Skagen F/S om aftenen. På den tur skulle jeg med som aspirant sammen med en af lodserne. Det var hurtig udrykning – lidt hurtigere end jeg havde regnet med – men der var travlhed ved lodseriet og det gjaldt om at få mig oplært hurtigst muligt. Så ved 21-tiden entrede jeg med lods en om bord i tankbåden og min lodsaspiranttid var begyndt.

Lodsaspiranttiden var beregnet til et par måneder. I den tid skulle man først og fremmest erhverve et grundigt kendskab til farvenderne og afmærkningen i hele distriktet. Men man skulle også blive fortrolig med sejladsforholdene, lodsloven og selvfølgelig hele arbejsgangen og vagttjenesten ved det pågældende lodseri. Man deltog ikke i nogen fast vagtturnus, men fik tjenesten tilrettelagt af formanden. Det foregik stort set på den måde, at når en læretur var afsluttet og man var kommet hjem, begyndte man umiddelbart efter på den næste. Man opnåede således at komme rundt i hele distriktet og på de vigtigste ruter flere gange. De forskellige lodser man var sammen med gav så hver deres individuelle bidrag til at forøge ens viden om lodsningens rette udførelse.

Så længe man var aspirant modtog man ingen løn eller indtægt fra lodseriet og man skulle ud af egen lomme betale de mange hjemrejser.

I eftersommeren 56 var min lodsaspiranttid afsluttet, og jeg skulle nu aflægge prøve over for lodsinspektøren og lodsformanden og godtgøre, at jeg havde erhvervet tilstrækkelig viden om farvandene og lodsforhold til at blive ansat som lods. Jeg havde forberedt mig grundigt. Lært hovedkurserne og distancerne, fyrkarakterer, vanddybderne i de læge områder osv. Det var daværende lodsinspektør Mogens Schmidt, der eksaminerede mig og jeg husker kun 2 af spørgsmålene. I det ene skulle jeg opgive bredden af gennemsejlingsløbet ved Leveret-grunden og i det andet redegøre for lodsens ansvar under lodsningen. Mine besvarelser blev accepteret og jeg bestod prøven. Selv om risikoen for at dumpe vel nok var minimal, når man først var nået så langt, var eksaminationen alligevel præget af en vis højtidelig stemning. Jeg var både lettet og ikke så lidt stolt, da jeg tilsidst med et håndtryk blev gratuleret med den nye stilling. Senere da alle formaliteter var overstået, gav jeg som det var sædvane en frokost for de hjemmenværende lodser. Jeg gled derefter automatisk ind i vagttjenesten og begyndte nu at lodse selvstændigt på lige fod med de andre lodser. Dog med rettighed til i de første 2 år på forhånd at kunne frasige mig enhver lodsning, jeg følte mig usikker overfor.

Selv om lodsvæsenet var underlagt forsvarsministeriet og kontrolleret og administreret af det daværende lodsdirektorat, var de enkelte lodserier små selvstændigt styrede og mere eller mindre økonomisk uafhængige enheder. Arbejdsmæssigt og økonomisk hørte man mere til i et liberalt erhverv end i en offentlig institution. Indtægten hang nøje sammen med antallet af lodsede skibe og kunne variere meget fra måned til måned.

Vintermånederne var rent økonomisk de bedste, da taksterne i vinterhalvåret blev forøget med en trediedel. På årsbasis var indtægten dog ret konstant. Hvert lodseri fordelte overskuddet af de samlede indtjente lodspenge i lige store parter dog med den undtagelse at en lods det første år kun fik 4/6 og det følgende år 5/6 af en såkaldt »fuld part«, som man altså først opnåede efter 2 års ansættelse. Da beskæftigelsen ved mit lodseri var god og vi fortrinsvis lodsede store skibe – som gav store lodspenge, havde jeg til trods for min stærkt reducerede part i det første år alligevel en særdeles god indtægt, der lå betydeligt over det jeg havde tjent til søs. Der var ingen fast arbejdstid. Man lodsede, når der var behov for det og holdt ellers fri, men var selvfølgelig til tjeneste og klar til øjeblikkelig udkald. Der var ingen faste fridage, men man skiftedes til at holde fri i en periode om sommeren. Derudover kunne man ved særlige lejligheder anmode om tjenestefrihed i 3 dage.

*Lodsmotorskibet Skagen bygget
på Orlogsværftet 1939. H&S.*



Tjenesten ved lodseriet var fordelt på to stationer: sølodsningerne fra Skagen og havnelodsningerne i Frederikshavn havn.

Til betjening af stationen i Skagen havde staten stillet lodsfartøjet *Skagen* til vores rådighed. Udgifterne til besætningen og den daglige vedligeholdelse og drift blev betalt af lodseriet. Besætningen bestod af en fører, en motorpasser, en kok og en dæksdreng. Lejlighedsvis en bedstemand, der afløste føreren eller motorpasseren under ferie eller sygdom. Foruden besætningen boede den vagthavende lods ombord. Han besvarede eventuelle telefoniske forespørgelser, traf beslutninger i rutinespørgsmål vedrørende sejlads og tjenesteforhold og var naturligvis altid klar til at gå ombord i det første lodssøgende skib, der meldte sig.

Lodsfartøjet havde sin faste plads i Skagen havn og lå almindeligvis kun til søs, når der skulle påsættes eller aftages lods. Selv om der var fuld kost og forplejning ombord og opholdet ikke krævede nogen større arbejdsindsats, var det alligevel ikke særlig populært blandt lodserne. Der var derfor indført den regel, at hvis der i 3 døgn ikke havde været en lodsning blev den vagthavende lods afløst og kunne rejse hjem og blev derefter sat bagerst i vagttørnen.

I Frederikshavn var der ansat 3 lodsvagter, der delte vagten døgnet rundt i et vagtlokale på søndre mole i havnen. Tidligere havde vagtlokalet været placeret i en bygning ved det røde havnefyrtårn på det indre molehoved. Ved en restaurering af molehovedet

omkring 1950 blev bygningen revet ned og lodserne havde derfor købt et mindre træhus, en såkaldt »tyskerbarak« og indrettet den til vagtlokale. Barakken, der málte ca. 5 gange 4 m og bestod af ét rum, blev fortsat af de ældre lodser omtalt som »det røde hoved«, selv om den nu var placeret ved molen inde i havnen.

Inventaret i vagtlokalet var yderst spartansk og bestod hovedsagelig af et skrivebord med 2 telefoner, et par stole og en træbænk samt en lille kakkelovn. Stod man op på bænken havde man udsigt gennem 2 små køjer til havneindsejlingen og farvandet omkring anduvningsbøjen.

Her modtog lodsvagterne alle lodsbestillingerne over telefonen, førte lodsernes ændringer i tørnlisten og de forskellige skibes ankomsttider og destinationer.

Til at holde styr på det kontormæssige blev der benyttet en lille sort skoletavle med en griffel. På den ene side af tavlen blev alle lodsbestillingerne opført og på den anden lodsernes tørnliste. Når en lodsning var meldt udført, blev tavlen korrigeret med en stump twist og et nyt nummer på tørnlisten.

Foruden telefontjenesten passede de 3 lodsvagter lodseriets bådteneste i Frederikshavn, dvs. satte lods ombord eller aftog lods i forbindelse med havnelodsninger i Frederikshavn. Lodseriets bådmateriale bestod her af 2 mindre fartøjer delvis ejet af lodserne. Fartøjerne var udstyret med glødehovedmotor med lidt aptering i styrehuset og uden anden instrumentering end et spritkompas. Men de var gode søskibe og klarede sig fortrinligt selv i hårdt vejr, og jeg mindes ikke tilfælde, hvor vi ikke kunne besætte et lodssøgende skib på grund af vejret.

Som det fremgår var lokaler og udstyr noget primitivt selv efter den tids forhold. At det trods alt virkede uden de store fejltagelser skyldtes ikke mindst de 3 lodsvagters store interesse i arbejdet og deres aldrig svigtende loyalitet over for lodserne og lodseriet. Forholdet mellem os lodser og de ansatte lodsvagter eller bådmænd, som de også kaldtes, var nok udmærket, nærmest venskabeligt, men også præget af førkrigstidens noget skarpere skel mellem arbejdsgiver og -tager. Tiltaleformen var De og noget større socialt samvær mellem dem og os var der ikke tale om.

Den ansvarlige leder af det hele var lodsformanden, der havde et lille kontor under sin lejlighed i lodshuset i Lodsgade. Her førte han lodsregnskabet og løste lodseriets forretningsmæssige og administrative opgaver. Der var ingen kontorhjálp og kun et meget sparsomt kontorudstyr. Bortset fra fem dage omkring den første i hver måned deltog han i lodsningerne på lige fod med os andre.

I den daglige tjeneste var vi hovedsageligt beskæftiget med sølodsningerne fra Skagen. Krigsårene havde naturligvis sat en

*Lodsbuse i Frederikshavn
ca. 1930. Efter Det danske
Lodsvæsens Historie, København
1931.*



stopper for dem, men efter krigsafslutningen i 45 blev de genoptaget og inden længe havde deres antal langt overskredet førkrigstidens. Den større beskæftigelse bevirkede, at også lodsernes antal gradvis måtte forøges fra 4 lodser i 1945 til 8 lodser ved min ansættelse. En af de væsentligste grunde til det forøgede behov for lodsvejledning i de år var uden tvivl minefaren i de danske farvande. Al sejlads måtte foregå i smalle, minestrøgne ruter, mange steder dårligt afmærkede og med reel risiko for minesprængning uden for ruterne. For mange skibsførere var det derfor en vigtig – i nogle tilfælde påkrævet – sikkerhedsforanstaltning at få en lods ombord, der nøje kendte farvandene og ruterne.

Lodseriets distrikt for sølodsninger omfattede lodsninger fra Skagen (og Frederikshavn) til havne i Kattegat og visse steder i Bælterne. Endvidere havde vi ret til at foretage gennemsejlingslodsninger via Store Bælt til hele Østersøområdet. En del skibsførere ønskede kun lodsvejledning til den sydlige del af Langelandsbæltet og i de tilfælde blev vi landsat i Spodsbjerg af en af de lokale fiskere.

Men de fleste førere ønskede lodsningen fortsat op i Østersøen almindeligvis til Trelleborg i Sydsøkåne. Her blev lodsningen taget i land af lods båden og skibet fortsatte videre uden lods til sit bestemmelsessted i Østersøen eller den Botniske bugt. Ind imellem foretog vi enkelte lodsninger i Nordsøen til de store Kontinentale havnebyer eller til den Engelske Kanal (Dover).

Et stort distrikt med mulighed for mange spændende lodsninger.

Alle disse lodsninger blev oprindeligt udført af 1 lods. Men et par år før min ansættelse blev der indført den regel, at lodsninger til Trelleborg skulle udføres af 2 lodser, såfremt lodseriet kunne afse lodser dertil. Var det ikke tilfældet, måtte een lods påtage sig den lange lodsning, der i almindelighed varede ca. 34 timer. Der var dog en mulighed for afløsning undervejs, men den blev sjældent udnyttet. Lodsninger til Spodsbjerg der altid blev udført af een lods varede i gennemsnit en 18–19 timer, så man var virkelig træt, når man nåede til vejs ende.

Så snart man var kommet i land efter en lodsning tog man den første rejseforbindelse hjem og fik et velfortjent hvil i toget.

Ved ankomsten til Frederikshavn ringede man med det samme til lodsvagten på havnen, meldte sit hjemkomsttidspunkt og fik så at vide hvilket nummer i rækken man havde i tønnen til Skagen og hvornår man stod for at skulle overtage havnelodsningerne. Tjenesten var nemlig tilrettelagt efter 2 tørnulister: den ene der angik sølodsningerne var baseret på hjemkomsttidspunktet og den anden, vedrørende havnelodsningerne, baseret på ens anciennitet.

Når man var træt og udkørt efter en lang lodsning kunne det undertiden være lidt svært at forstå, hvor alle de andre lodser var henne. Og en træt lods er nok ikke det venligste og mest forstående menneske der findes. Jeg er sikker på, at de lodsvagter, der undertiden måtte meddele en lods, at han skulle ud igen med det samme, har måttet udvise megen overbærenhed og tålmodighed.

Men selv om de mange timers lodsninger i travle perioder kunne virke belastende og påvirke humøret var det kun småting i forhold til glæden over at være kommet i land og have mulighed for at leve et normalt familieliv med kone og børn. En livsform min familie og jeg aldrig havde prøvet, men kun drømt om. Nu var drømmen gået i opfyldelse og den til tider store arbejdsindsats var nærmest en udfordring, der gjorde tilværelsen spændende. Samtidig belønnede den jo een med en pæn indtægtsforøgelse, og det var absolut ikke uvæsentligt i de år. Jeg syntes i hvert fald, at jeg havde været ualmindelig heldig og følte mig i allerhøjeste grad privilegeret.

Som nybegynder i faget opstod der selvfølgelig situationer, som jeg følte mig noget nervøs og usikker overfor. Heldigvis var der ingen, der blev direkte kritiske, og efterhånden blev den første læretids anspændelse afløst af en mere afslappet og rutineret form. Men selv om lodsningerne nu for mig blev en dagligdags og almindelig foreteelse, blev de aldrig hverken kedelige eller ensformige. Selve arbejdet er jo altid afvekslende med navigering og manøvrering i farvande, der hele tiden kræver ens fulde opmærksomhed.

Men også det at træffe – og mere eller mindre samarbejde –

med de mange forskellige nationers kaptajner og styrmænd var medvirkende til at gøre tjenesten spændende og afvekslende. Grundlaget for navigationsundervisningen er jo nok ens over hele verden, men hver søfartsnation har sin specielle navigatøruddannelse baseret på landets søfartstraditioner og særlige forhold. Den kommer til udtryk ikke alene i den enkelte navigatørs kunnen og opførsel, men også i den måde hele brotjenesten er organiseret om bord. Den skal være i orden og fungere, selv om der er lods om bord. Det var ikke i alle skibe, at det var tilfældet, og så kunne en lang lodsning i usigtbart vejr til sidst føles som noget af en belastning både fysisk og psykisk.

Det varede derfor ikke længe, før man fandt sine favoritter blandt de mange nationers skibe, der regelmæssigt benyttede lods fra Skagen. En af vore største kunder i slutningen af 50'erne var et stort engelsk tankskibsrederi. Skibene var af en lidt gammeldags design selv efter den tids forhold, men de var godt udstyret med navigationsinstrumenter, som altid fungerede perfekt. De var bemandede med særdeles kompetente navigatører og »stylen« om bord præget af gamle engelske søfartstraditioner. Den menige besætning var som regel indisk med 4 quartermasters, der afløste hinanden ved roret og som styrede som efter en snor.

Som lods følte man sig godt tilpas om bord og jeg var altid glad, når det faldt i mit lod at komme i et af de skibe, som vi i reglen lodsede til Trelleborg.

På en sådan tur var vi gerne 2 lodser, der delte tjenesten mellem os med 6 timers lodsning og derefter 6 timers fri med skift kl. 06 og kl. 12, henholdsvis 18 og 24. En ordning der medførte, at der altid var en frisk og udhvilet lods på broen. Når den lods, der skulle have førstevagten, havde fået de nødvendige oplysninger om skibets dybgang, fart og andre navigationsmæssige forhold overtog han den videre navigering assisteret af den vagthavende styrmand.

Kurser og distancer i mineruterne samt karakteren af de mange bøjer og fyr kunne man udenad og kun en sjælden gang havde man behov for at konsultere søkortet. Man skrev passagetidspunkterne ned i sin lommebog og udregnede den beholdne fart og tidspunktet for passage af næste bøje. Ruterne var smalle og afmærkningen som sagt ikke den bedste. Bøjerne stod forholdsvis tæt, men mange af dem var svære at få øje på, når det var mørkt. De var fra krigens tid, og om natten, selv i klart vejr, skulle man være heldig hvis man så deres svage blink i en sømils afstand. Til tider var der slet ingen lys i dem, og så var der jo stor risiko for at påsejle dem. Det var især tilfældet på de steder af ruterne, hvor man af navigationsmæssige grunde skulle tæt til dem. Så blev styrmanden og udkiggen placeret i hver sin bro-

vinge med kikkert for at være behjælpelig med at finde dem. Ofte blev de overhovedet ikke observeret, til andre tider så man dem pludselig som en sort skygge, der i få mesters afstand gled ned langs siden.

Under lodsningen blev der hele tiden holdt nøje udkig med den øvrige skibstrafik. Man lærte hurtigt de steder at kende på ruterne, hvor trafikken klumpede sig sammen og hvor ens muligheder for større kursændringer var begrænsede. Når man nærmede sig et sådant sted blev maskinen varskoet, at der nu kunne forventes maskinmanøvrer i de kommende minutter. En foranstaltning, der skulle sikre en prompte maskinmanøvre, hvis det skulle blive påkrævet under en eventuel vigemanøvre.

Der var f.eks. ikke megen plads at give af ved passage af Læsø Rende. Det er et lægt og snævert sejløb med puller, vi skulle omsejle i selve ruten. Med en lastet tankbåd kræver det omhyggelig styring og nøjagtig navigering efter sømærkerne. Det kunne være svært, især om natten med de dårlige lysbøjer, der dengang afmærkede ruten, og en coaster eller et par fiskere i det meget smalle løb lige på det sted vi skulle hen, kunne godt give lidt hjertebanken, indtil situationen var klaret.

Længere syd på i Bælterne var der stort set ingen problemer med vanddybderne i selve ruterne, der også var bedre afmærket. Til gengæld var der mere trafik og især mindre skibe, der sejlede på kryds og tværs af ruterne kunne godt volde nogle kvaler. Erfaringsmæssigt var det i den N-lige og S-lige del af Store Bælt, der hvor trafikken skiltes til de forskellige havne, at de problemer opstod.

Udover at være lodsens behjælpelig med udkig passede styrmanden sin sædvanlige vagt med udsætning af positioner, journalføring, kurskontrol osv. og ind imellem blev det også til en hyggelig sludder med lodsens. Efter solnedgang og om dagen i usigtbart vejr blev der sat en matros på vagt som en ekstra udkig på broen. Blev det tåge, kom kaptajnen på broen. Han blandede sig aldrig direkte i lodsens dispositioner, men overvågede, at det hele fungerede som det skulle og at alle sikkerhedsregler blev overholdt. De engelske tankskibskaptajner var alle førsteklases sømænd og som lods lærte man at værdsætte den professionelle og venlige optræden, der var et kendetegn for dem.

Jeg husker et tilfælde fra mine første lodsår, hvor en af de kaptajner imponerede mig en hel del ved sin koldblodighed og afdæmpede facon i en noget hektisk situation: Vi skulle afgå fra Oliepieren i Frederikshavn ved midnat. Trosserne var ved at blive taget ind og slæbebådene spændt fast, 2 både agter og 1 forude. På broen var en styrmand og en apprentice ved at checke og afprøve instrumenterne og for at kontrollere om fløjterne var klar og i orden trykkede apprenticen på knappen til den agterste

fløjte. Den virkede udmærket og gav en klar og tydelig tone. Det var et internt signal mellem lods og slæbebåde og betød at de skulle trække styrbord. De kvitterede begge for ordren med et stød i deres fløjte og så begyndte de at trække.

Men forude var slæbebåden endnu ikke gjort fast og der var store besværigheder med at få trosserne hevet hjem. De var meget lange og fiskede ustandselig nogle joller og småbåde, der lå inden for pieren. Agterude var trosserne heller ikke hjemme og skruen ikke meldt klar, så den kunne jeg ikke bruge. Jeg forsøgte at stoppe slæbebådene, men signalet blev i første omgang misforstået og i stedet forøgede de farten. Der foregik mange ting på en gang og der blev både råbt, fløjtet og talt med store bogstaver. Jeg var vel lidt hektisk, men skibet var stort og der var ikke megen plads at manøvrere på. Situationen var nærmest kaotisk.

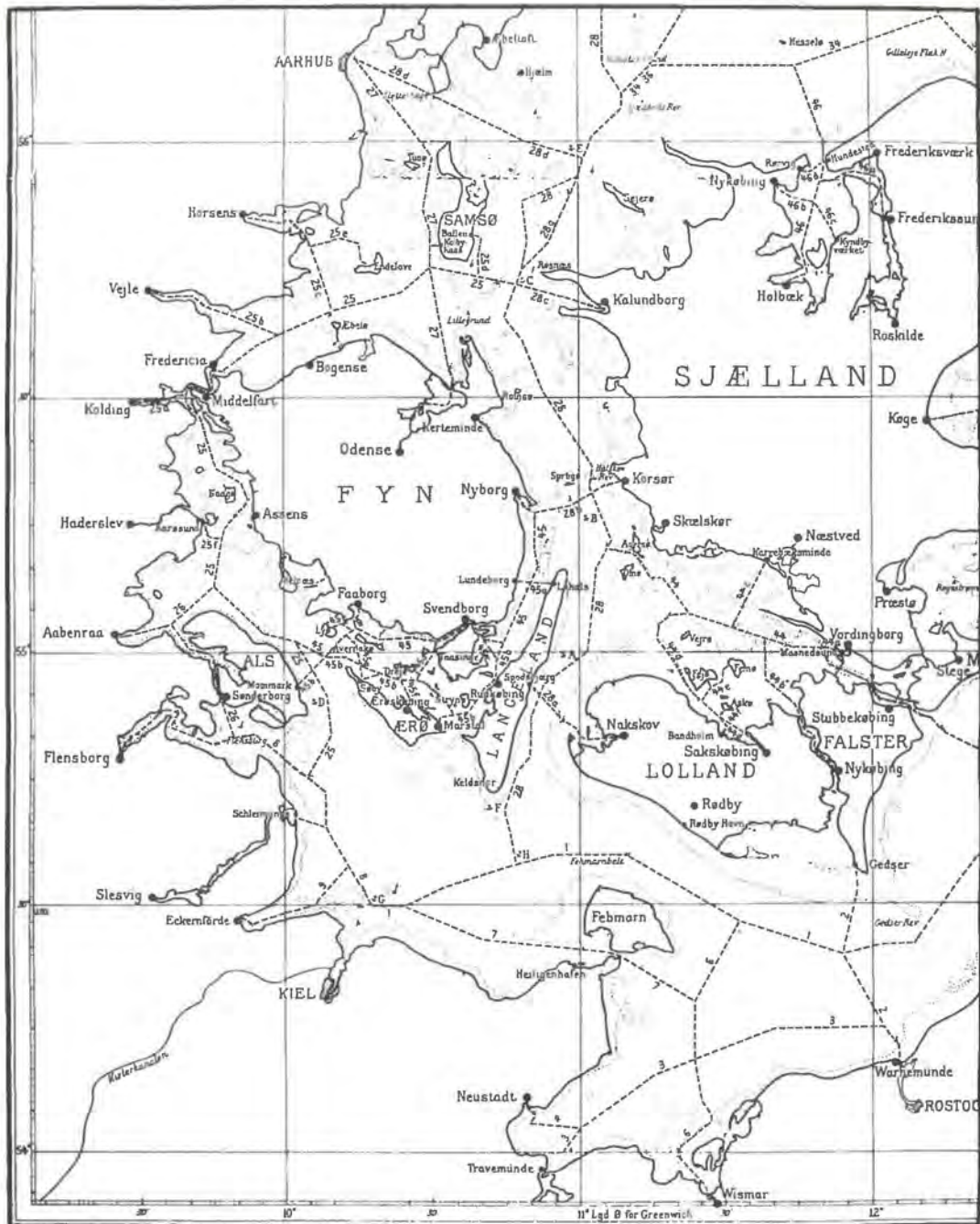
Midt i al hurlumhejet var der lavet the på broen. Klokken var jo 24 og så drak man the. På en af mine hastige ture fra den ene brovinge til den anden blev jeg standset af kaptajnen, der meget venligt og tilsyneladende upåvirket af situationen spurgte: »Do you want sugar and milk in your tea, pilot?»

Hvad jeg svarede, husker jeg ikke, men spørgsmålet og især den måde det blev fremført på, bevirkede at min nervøsitet dampede af, og jeg følte mig bedre tilpas. Efterhånden kom der styr på det hele og vi kom godt ud af havnen.

Fra krigens slutning havde Trelleborg i Sydsåne været almindeligt benyttet som aftagningssted for lodser, hvadenten de kom via Sundet eller Bælterne. Fra Trelleborg og østefter var der frit farvand uden minefare og det var dengang forholdsvis sjældent, at der var ønsker om videre lodsvejledning. Stedet var derfor ideelt for skibe, der kom med lods fra Sundet, men knap så hensigtsmæssigt for os der kom via Bæltet. Der var dog ikke noget bedre, så skibene måtte acceptere den mindre afvigelse fra den direkte kurs op i Østersøen, når lodserne skulle i land. Vi havde et fortræffeligt samarbejde med de svenske lodser. De var altid på pletten, når vi kom og deres både kunne gå ud i al slags vejr, så der var aldrig problemer ved aftagningen.

Nogle timer inden vi nåede Trelleborg blev der afsendt telegram til lodsstationen med anmodning om aftagning samt tidspunktet for ankomst Reden. Når vi nærmede os positionen for aftagningen, blev kaptajnen varskoet og kom på broen. Lodssedlen blev udfyldt og underskrevet og kaptajnen blev informeret om den nærmeste skibstrafik, bøjer og fyr, så han var klar til at overtage navigeringen, når vi forlod skibet.

Lidt før anduvningsbøjen blev farten reduceret og skibet drejet ud fra land. Mens farten gik af skibet og lods båden kom op langs siden, blev der taget afsked med kaptajnen og styrmanden, hvorefter vi blev fulgt ned på dækket og entrede ned i lods båden.



Udrevet af det kongelige Søkartværk, København, Maj 1945

Udsnit af tvangsroutekort udsendt med Efterretninger for Søfarende Nr. 21 i maj 1945.
Søkartarkivet.

Selve lodsningen varede i almindelighed en 34–35 timer og hjemrejsen en 14–15 timer.

Det var dog ikke alle lodsninger, der forløb så let dengang. Der var skibe med defekte eller ubrugelige instrumenter og i usigtbart eller dårligt vejr kunne det godt være lidt af et job, at få dem lodset sikkert igennem.

En vinterdag kom jeg om bord i en efter den tids forhold stor, moderne tanker, der skulle til København. Den var ankommet adskillige timer efter det først opgivne ankomsttidspunkt og vi havde ligget længe med lods båden ved fyrskibet og ventet på den.

Kaptajnen forklarede, at årsagen til forsinkelsen var fejl på gyrokompasset og radaren. Kompasset skulle nu være i orden, men radaren var fortsat ubrugelig. For øvrigt var han meget træt efter de mange timer på broen, og nu da der var lods om bord ville han benytte tiden til at få nogle timers søvn og det var jo meget fornuftigt. Inden han forsvandt nåede han lige at fortælle mig, at hvis jeg af en eller anden årsag skulle være nødsaget til at ankre, måtte jeg for guds skyld ikke gøre det i stort mere end 15 favne vand. Ankerspillet var ikke helt i orden og kom der for megen kæde ud, ville vi få stort besvær med at hive ankeret hjem.

Jeg påbegyndte sejladsen, men da jeg drejede ved fyrskibet kunne jeg se at gyroen ikke fulgte med, så den kunne ikke bruges. Magnetkompasset var anbragt på styrehustaget, men kunne ved en spejlanordning og et periskop aflæses i styrehuset. Systemet krævede dog, at den elektriske pære i kompasset fungerede og det gjorde den ikke. Først da den langt om længe var blevet udskiftet, kunne vi begynde at holde en nogenlunde lige kurs mod næste bøj. Styrmændene havde fundet en gammel deviationstabel frem, som jeg rettede kursen efter i det meget forfænelige håb, at tabellen var nogenlunde korrekt.

Sigtbarheden blev efterhånden forringet på grund af sne, og da der var gået nogle timer og jeg ikke havde set nogen bøjer eller hørt noget som helst, turde jeg ikke fortsætte, så skibet blev stoppet og gjort klar til ankring. Ekkoloddet virkede ikke, men efter mit bestik skulle vi akkurat lige være indenfor en for ankerspillet passende dybdekurve. For at være hel sikker bad jeg styrmændene finde et håndlod frem og tage et lodskud nede fra dækket – bare sådan omtrent, sagde jeg, da han så meget tvivlende ud. Lidt efter kom han tilbage og sagde, at han ikke kunne finde noget lod. Jeg foreslog, at han brugte en lang kasteline og en sjækel i stedet og det gik han så efter. Lidt efter så jeg en matros lægge grejerne frem på dækket og hurtigt forsvinde igen. Det var også meget koldt og det sneede, så resultatet blev, at jeg selv måtte ned og tage det lodskud. Der var lige lovlig meget vand,

så jeg fortsatte sejladsen et stykke tid endnu, inden jeg lod ankeret gå.

Da det klarede og jeg fandt ud af hvor vi var, kunne jeg se, at den deviation jeg havde fået opgivet, ikke havde noget med de faktiske forhold at gøre.

Men uden de helt store besværligheder fik vi ankeret op og da jeg nu havde en vis formodning om deviationen på de sydlige kurser og der fortsat var rimelig god sigt, forløb resten af turen udmærket.

Det var alligevel med en følelse af lettelse, at jeg forlod skibet, da jeg blev afløst i Helsingør. Men samtidig også med visheden om, at kaptajnen og rederen havde fået valuta for lodspengene.

De skibe jeg begyndte at lodse i 1956 var ikke væsentlig forskellige i størrelse og udstyr fra dem jeg var fortrolig med fra min styrmandstid. Skibene så stadigvæk ud som de gjorde længe før krigen. Forandringen eller udviklingen havde været ubetydelig i mange år. Det eneste virkelige nye, og som nu fandtes i alle større skibe, var radaren. Dengang i en forholdsvis simpel og ukompliceret udgave uden større finesser.

Radarbilledet var sjældent gyrostabiliseret (nord-syd orienteret) og kun få af dem var udstyret med plotte-faciliteter. Det var også endnu en udbredt opfattelse, især blandt ældre skibsførere, at radaren kun måtte bruges, når det var blevet brand tyk tåge og kun betjenes af dem. De betragtede radaren som et kostbart klenodie, som der ikke var nogen grund til at slide unødvendigt på, når man nu havde fået lods om bord. Jeg husker fra den tid et par tilfælde, hvor det var nødvendigt med et par meget kraftige henstillinger, inden jeg kunne få radaren låst op og sat igang. Nogle typer af de gamle radarer led af den skavank at de under brugen blev for varme og billedet forsvandt. Så måtte de stoppes og i en ubestemt, enerverende ventetid kunne man så blot håbe at få dem igang igen, når de var kølet af.

Men så fra slutningen af 50'erne begyndte den ny teknologi med større og ændrede skibstyper udstyret med avanceret instrumentering så småt at gøre sig gældende i den skibsfart, vi betjente.

Den stigende verdenshandel og ændrede handelspolitiske forhold bevirkede endvidere, at ikke alene steg vor beskæftigelse – til tider voldsomt – men også at mange af vore gamle kunder i den traditionelle fart forsvandt og blev erstattet med nye med helt andre skibstyper.

Grängesbergbolagets malmskibe, som vi havde betjent i mange år, blev efterhånden solgt og flere andre skandinaviske redier, hvis skibe hørte til vore faste kunder, nedlagde deres linier og trampfart på Danmark og blev erstattet af andre fortrinsvis

mindre skibe, som ikke benyttede lods fra os. På samme måde gik det med en del engelske tankbåde, der havde været beskæftiget med olie- og benzintransporter fra engelske kontinentale raffinaderier til Danmark og Østersøområdet og som altid tog lods ved Skagen. De blev nu lastet ved et stort nyopført raffinaderi i Gøteborg og gled dermed også efterhånden bort fra os.

En kort overgang sidst i halvtredserne frygtede vi at beskæftigelsen skulle falde, som følge af de nye tider. Det viste sig dog hurtigt at være helt ubegrundet. For i det kommende årti blev der både herhjemme og i hele Østersøområdet opført en række nye raffinaderier. Det betød for os at vi nu kom igang med lodsning af de helt store råolietankere, som gerne ønskede os med til bestemmelsesstedet. Og det kunne være helt oppe i Finland.

På samme tid begyndte Sovjet at importere store mængder i korn via Leningrad og randstaternes havnebyer. Kornet blev fragtet i bulkcarriers eller tankbåde, som næsten alle benyttede lods fra Skagen til Bornholm (Allinge), der i mellemtiden havde erstattet Trelleborg som aftagningssted. Så modsat det vi havde frygtet fik vi nu rigtig travlt.

Alt i alt betød det en væsentlig forandring i vort daglige arbejde og arbejdsforhold.

Indtil omkring 1960 var f.eks. det største skib jeg hidtil havde lodset på ca. 36.000 DWT. Femten år senere lodsede jeg et skib på knap 400.000 DWT. Og vi kom tættere og tættere til bunden. Ved min ansættelse blev en dybdegang på 10 m betragtet som stor. I 1978 lodsede vi skibe med 17 m dybgang til Enstedværket i Åbenrå.

Det var naturligvis kun muligt som følge af en ny og stærkt forbedret afmærkning af farvandene. Da minefaren ikke længere frembød en reel trussel, blev mineruterne ophævet i 1975 og erstattet af rekommenderede sejlruiter, hvor afmærkningen efterhånden bedredes i takt med de stigende krav. Det var dog først, da en ny transitrute med en række bundfaste fyr i Kattegat og Bælterne blev etableret, at afmærkningen kunne siges at opfylde alle rimelige betingelser for sikker afmærkning. Transit ruten eller T-ruten afmærker vore farvande til den maksimale dybdegang fra Skagen til en position sydøst for Møn i Østersøen og omfatter foruden almindelig ruteafmærkning trafikseparerings-systemer og såkaldte dybvandsruiter. For skibe over en vis størrelse og med bestemte laster er der i ruten meldepligt til radio-meldetjenesten *Shippas*, Århus og der stilles krav til navigationsudstyret og om lodsbenyttelse.

I skibene blev nye navigations- og kommunikations instrumenter taget i brug. Den uundværlige radar blev forbedret og udstyret med forskellige former for plotte- og navigationssystemer.

Der var mange ting at sætte sig ind i, og selv om det hele forløb gradvis, så vi nåede at erhverve den nødvendige viden til det praktiske arbejde med lodsningerne, var vi flere der følte et behov for en efteruddannelse, så vi kunne udnytte den ny teknik i fuld udstrækning. Det resulterede i, at lodserne J. List Schmidt og C. Kofoed kontaktede Søværnet i Frederikshavn om muligheden for at benytte deres faciliteter til at afholde kursus for lodser. Med stor velvilje fra Søværnet blev deres anmodning imødekommet og i foråret 75 havde List Schmidt sammen med søværnets faste instruktører tilrettelagt et 5 dages kursus i den taktiske træner på Flådestationen.

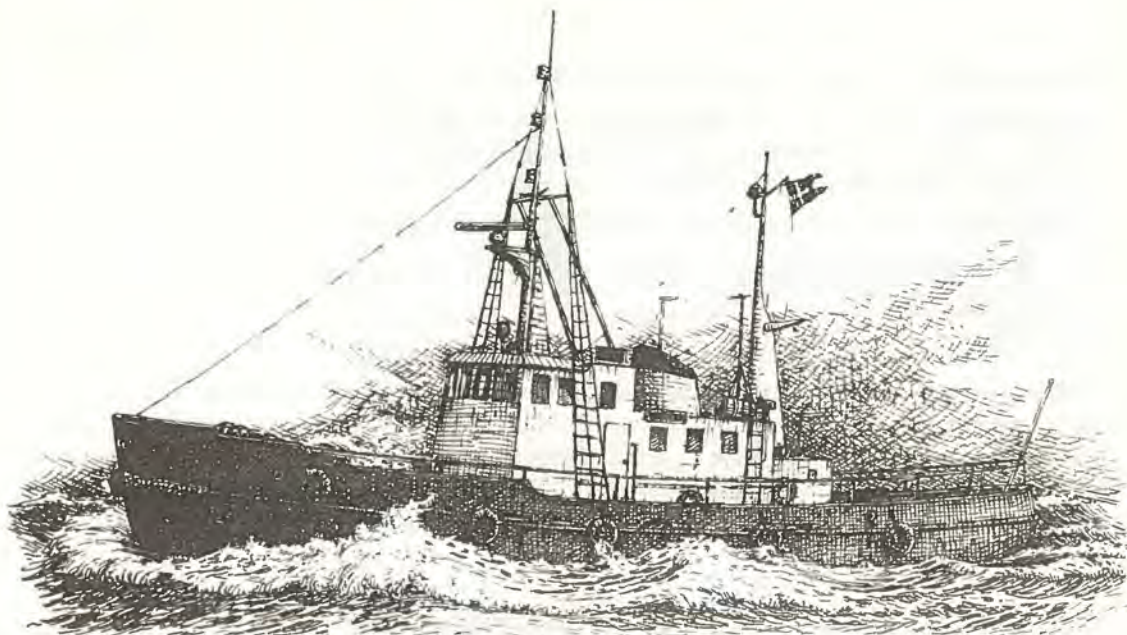
Kurset var fortrinligt og Direktoratet fulgte succesen op og arrangerede forskellige lodskurser på navigationsskolerne. I dag er efteruddannelsen lagt i faste rammer med forskellige radar-simulator- og manøvrekurser, som alle lodser gennemgår.

Som nævnt steg beskæftigelsen i de 2 årtier konstant og lodsantallet blev forøget fra de 8 ved min ansættelse til 30 lodser i 1979. Forøgelsen dækkede dog ikke altid behovet og i perioder var vi virkelig hårdt spændt for rent arbejdsmæssigt.

Vi havde næsten konstant ansøgninger liggende til behandling i lodsrådet om forøgelse af lodsantallet. Men inden en sådan ansøgning var indsendt var der forud ved lodseriet afholdt mange møder med megen diskussion. Vi var som regel delt i 2 lejre. Den ene der modsatte sig flere lodser og så den anden der ikke kunne få nok. Begge parter havde deres argumenter, og der blev debatteret heftigt på møderne. Det endte gerne med en eller anden form for kompromis som et flertal kunne tilslutte sig. Det var stort set de unge lodser, der modsatte sig en forøgelse og så de ældre, der havde den modsatte opfattelse. Som årene gik bevægede jeg mig selv fra den ene kategori til den anden. Lodsrådet, der er ministerens rådgiver i lodsspørgsmål, var også flere gange noget skeptisk over for vore ansøgninger, så det trak undertiden i langdrag med arbejdsundersøgelser, og udarbejdelse af statistikker osv., inden afgørelsen og indstillingen til ministeren forelå. Men selv om proceduren kunne være langvarig fik vi stort set vore ønsker opfyldt og dækket behovet for lodser. Forholdene blev en del mere komplicerede da den nye lodslov trådte i kraft i 1979.

Internt var tidsrummet også præget af store forandringer i de vante forhold ved lodseriet. I midten af 70'erne blev vor reserve-lodsbåd ved Skagen, en 20 tons trækutter, udskiftet med 2 hurtiggående lodsbåde bygget af glasfiber og med tidssvarende udstyr og instrumentering. Lodseriets bådmateriale bestod herefter af den store lodsbåd *Skaupilot* bygget af stål i 1967 og de 2 hurtigbåde.

De mange nye lodsansættelser krævede efterhånden mere



Lodsskibet "Skawpilot" Skagen

Lodsmotorskibet Skawpilot
bygget 1967 på Ørskovs Skibs-
værft i Frederikshavn. Tegnet
1983 af Andreas Laursen.

plads til lodseriets administration end lodskontoret i den gamle lodsbygning kunne klare. I midten af tresserne lejede vi derfor nogle værelser i Danmarksgade 81, hvor daværende lodsformand G. Huth indrettede kontor og mødelokale. Omtrent samtidig blev der indgået en aftale med et revisionsfirma om periodisk assistance til det mere rutineprægede kontorarbejde, som forøgedes i takt med det større antal lodsninger. Ordningen fungerede udmærket, men efterhånden blev der så meget kontorarbejde, at lodsformand Huth fandt det mere hensigtsmæssigt med en fast ansat kontorassistance. Resultatet blev, at lodseriet i juli 1970 ansatte fru Margrethe Jensen som kontorist og regnskabsfører med fast arbejdstid hver formiddag. Det har sikkert ikke været let for en kvinde at dumpe ind i det noget særprægede miljø, som en lodsstation nu engang er.

Når en snes lodser en formiddag diskuterede tingene igennem gik det ikke stille af. Meninger blev fremsat i et klart og bramfrit sprog i en tone der nok kunne have skræmt en og anden. Men det var tilsyneladende ikke tilfældet her og i løbet af ingen tid var fru Jensen en uundværlig medarbejder ikke alene for formanden, men for os alle.

Med det store arbejdspress ved Skagen var det undertiden et problem for os, at vi samtidig skulle passe havnelodsningerne i Frederikshavn. I perioder kunne vi simpelthen ikke overkomme det og arbejdsforholdene var utilfredsstillende for alle involverede parter. Der blev fremlagt mange forslag til afhjælpning af forholdene, men det endte med, at vi i 1974 indgik en 10-årig

kontrakt med daværende havneassistent B. K. Mortensen (senere havnekaptajn) om, at han i perioden skulle sørge for den nødvendige lodsbetjening i havnen, men fortsat under lodseriets administration. Mortensen havde i flere år været hjælpelods for os, og han kendte jobbet til bunds. Ordningen virkede perfekt og var til gensidig gavn både økonomisk og arbejdsmæssigt.

En naturlig følge af udviklingen ved lodseriet var, at tanken om et lodshus i Skagen blev mere og mere nærliggende og til sidst i 1976 var vi stort set alle enige i, at nu var tiden inde til at bringe tanken til udførelse. Men så hørte enigheden også op, for der var stærkt delte meninger om, hvordan huset skulle indrettes og hvilke funktioner, der skulle udøves derfra. Resultatet af mange overvejelser, diskussioner og interne afstemninger blev et vedtaget forslag om et lodshus, hvor der også skulle indrettes plads til kontor og mødelokale.

Så snart projektet var godkendt af farvandsdirektoratet, blev byggeriet påbegyndt, og den 10. februar 1978 blev stationen officielt indviet og et par måneder senere flyttede administrationen derop fra Frederikshavn. Samme år gav forsvarsministeriet tilladelse til at ændre lodseriets navn fra Frederikshavn lodseri til Skagen lodseri. Et formelt, men naturligt navneskifte nu da alle vore aktiviteter udgik fra Skagen.

Alle vi lodser boede fortsat i Frederikshavn og det var ikke alle, der var lige begejstrede for ændringen. Vi havde selvfølgelig selv finansieret byggeriet og nogle følte en vis bekymring både over de økonomiske og arbejdsmæssige konsekvenser projektet kunne medføre.

Jeg var lodsformand i den periode og nærede ikke de bekymringer, men følte, hvad også flertallet øjensynlig gjorde, at det hele var en nødvendig tilpasning til tidens krav med omkostninger, der var til at overse.

I foråret 1976 gik lodsformand M. Mikkelsen på pension og som den ældste i anciennitet blev jeg – som det var almindelig kotype – valgt og ansat som lodsformand. Vi var dengang 27 lodser og i tiden omkring min ansættelse og de følgende 2–3 måneder var vi beskæftigelsesmæssigt inde i en rolig periode, så jeg havde god tid til at sætte mig ind i jobbet. Bortset fra 5 dage omkring den første i hver måned deltog jeg på lige fod med de andre i lodsninger og vagttjeneste. Det hele var kørt ind i faste rammer, så mit nye job ændrede ikke synderligt på min vante tilværelse. Hen på sommeren steg beskæftigelsen igen og forøgedes fortsat de følgende 3–4 år uden afbrydelse. Ved udgangen af 1979 var vi nu 30 lodser og dermed langt det største lodseri i Danmark. Forøgelsen i antal lodsede skibe var generelt på alle landets lodsstationer, men føltes nok særlig mærkbart hos os,

hvor forøgelsen overvejende faldt på skibe, der skulle besættes med 2 lodser. Det gjaldt f.eks. det stigende antal kornskibe til Sovjetunionen som vi lodsede til Bornholm og også de meget store tankbåde med råolie til danske og udenlandske raffinaderier og kraftværker, som var omfattet af en nylig vedtaget IMCO-rekommendation om lodsbenyttelse gennem danske farvande.

Det blev en travl tid og samtidig en brydningstid med svære uoverensstemmelser mellem farvandslodserne, som vi jo tilhørte, og de andre lodser. Striden opstod under udarbejdelsen og forelæggelsen af den nye lodslov, som vi af flere årsager ikke brød os om. Vi mente blandt andet, at den ville begrænse det frie og liberale i erhvervet og at den ikke i rimelig grad tog hensyn til farvandslodsernes specielle arbejdsforhold. Da vi følte at Dansk Lodsforening under udarbejdelsen af loven ikke med tilstrækkelig vægt forsøgte at påvirke loven i retning af vore synspunkter, meldte vi og en del andre farvandslodser os ud i protest og dannede egen forening. Selv om vi senere efter den nye lovs ikrafttræden atter samledes i Dansk Lodsforening var det brudte samarbejde på mange måder alligevel føleligt et stykke tid derefter.

I foråret 1980 havde jeg været formand i 4 år og ønskede det sidste år inden min pensionering at blive fritaget for posten. Det blev imødekommet og den første april samme år blev jeg afløst af lods H. P. Jensen.

Med nutidens sprogbrug er en lods – kort defineret – en lokal-kendt navigatør, der af en offentlig institution er bemyndiget til at vejlede skibsfarten i et bestemt, afgrænset område. Erstatte man det moderne ord navigatør med f.eks. skibskyndig vil definitionen gennem århundreder være dækkende for et erhverv, der har eksisteret lige så længe, der er drevet skibsfart.

I modsætning til mange andre lande har man i Danmark som hovedregel bibeholdt skibsfartens ret til selv at afgøre når lodsvejledning er påkrævet. Men da det absolut altid må betragtes som en ekstra sikkerhed med lods ombord, er der især de senere år i forskellige havne og farvande ved ministerielle bekendtgørelser påbudt lodsbenyttelse. Påbudet er som regel afhængig af skibets størrelse og dybgang samt lastens karakter. For skibe der gennemsejler danske farvande kan der ikke lovgives, men der gælder en såkaldt IMCO-rekommandation, der ud fra samme principper anbefaler lodsbenyttelse for visse (store) skibe.

Men hvad enten lodsvejledningen er frivillig, tvungen eller kun anbefalet er lodsens indsats – rent juridisk – af rådgivende karakter.

I praksis foregår rådgivningen dog temmelig kontant med di-



Hirreknob overet med Frederikshavn S.-lige Møllehoved.



Hirsholm Fyr i S. t. E.



Anholt Fyr i W.



Nordre-Rønner Fyr i E.

Markante mærker fra det nordlige Kattegat. Efter Den danske Havnelods 1939.

rette ordre til rorgænger og styrmand om kurs og fart, og med skibsføreren, hvis han er på broen, som en opmærksom iagt-tager, der ikke blander sig i lodsens dispositioner. Med sit lokal-kendskab og specialviden er lodsens den, der bedst kan vurdere de mange forskellige situationer, der altid opstår under en lodsning og reagere rigtigt og prompte på dem. Men sideløbende med selve lodsningen er der naturligvis hele tiden et nært sam-arbejde med skibets officerer om planlægningen og den løbende kontrol af sejladsen.

I de år jeg var lods ved Skagen ændrede arbejdet unægtelig karakter. Den tillærte viden om »mærker« på land ved sejløb og drejepunkter blev efterhånden mere og mere betydningsløs, hvorimod kendskab til de mange forskellige former for radar-navigering, specielle forhold ved manøvrering af supertankere, kendskab til meldetjeneste osv. blev det primære i arbejdet. Det var især i det sidste årti, da de store og meget dybgående skibe begyndte at vise sig herhjemme, at forandringen rigtig slog igen-nem. De krævede ikke alene en meget præcis navigering, men også stor forsigtighed ved manøvrering i den intensive skibstra-fik og ved havneanløb.

Indtil sommeren 1978 var ingen skibe med større dybgang end 15 m sejlet igennem danske farvande. Men fra den tid gav industriministeriet under visse betingelser grønt lys for skibe med 17 m dybgang og den første af slagsen var en irakisk motor-tanker ved navn *Alfarahida* bestemt for Enstedværket med en olielast på ca. 140.000 tons.

Jeg var den ene af de to lodser, der var med fra Skagen og skal her fortælle om lodsningen, der rent proceduremæssigt ikke ad-skiller sig væsentligt fra en hvilken som helst anden lodsning af et stort skib gennem vore farvande.

Et døgn før skibets ankomst modtog vi på vores telex kaptajnens telegram om lodsbestillingen samt forskellige oplysninger om skibets fart, dybgang osv. Skibets navn og alle oplysninger påføres en brik, der ophænges på en tavle sammen med andre anmeldte skibe i den rækkefølge de ankommer til Skagen Rev. På tavlen ud for skibene hænger brikker med lodsernes navne anbragt i nummerorden efter tårnlisten, så det fremgår hvem der skal lodse de forskellige skibe.

Aftenen før skibet skulle ankomme tidligt næste morgen blev jeg ringet op af lodsvagten, der meddelte, at det var lods L. Christiansen og mig, der skulle lodse det pågældende skib. Vi var begge på stationen ved midnatstid og fik os et par timers hvil mens vi ventede på skibet. Klokken 03 havde lodsvagten VHF-kontakt med skibe, der meddelte at de nu var 20 sømil fra fyrskibet. Vi blev vækket og mens de to lodsvagter lukkede stationen af og gjorde lods båden sejlklar, fik vi gennemlæst og noteret de sidste farvandsefterretninger og shippas-meddelelser. Som lods båd benyttede vi én af lodseriets hurtigbåde og mindre end 30 minutter efter afgang fra havnen var vi langs siden af *Alfarahida*.

Skibet var lastet til mærkerne, så der var kun 4–5 meter op af lodslejderen til vi stod på dækket, hvor vi blev modtaget af en styrmand, der viste os op på broen. Den var til gengæld højt oppe, en 5–6 etager over hoveddækket og ingen elevator, så jeg var noget forpustet da jeg kom derop og fik hilst på kaptajnen. Det var mig der skulle have den første vagt, så jeg justerede kursen og da trafikken ikke så ud til at skulle volde problemer blev omdrejningerne forøget til fuld fart og lodsningen påbegyndt.

Kaptajnen, der vist nok var iraker men talte flydende engelsk blev nu orienteret om den videre sejlads og forskellige navigations- og manøvre-mæssige forhold blev drøftet og aftalt.

Lods Christiansen, der havde frivagt, blev på broen den første times tid, og mens jeg passede lodsningen rundt revet, hvor der altid er megen trafik, kontaktede han Skagen Radio over VHF-telefonen og fik afsendt de nødvendige telegrammer og meddelelser.

Alle større skibe i danske farvande indgår i en radiomelde-tjeneste og det første telegram, der blev afsendt var derfor en meddelelse til meldetjenesten *Shippas* med passagetidspunktet af Skagen rev, forventet tidspunkt for passage af første meldepunkt samt en række andre oplysninger vedr. skibet. Dernæst et telegram til lods en i Åbenrå (Enstedværket) om vores forventet ankomsttidspunkt og tilsidst fik vores egen lodsstation besked om hvornår vi kunne være hjemme og klar til tjeneste.

Skibet var nu bragt på kurs i T-ruten og der var tid til at se lidt nærmere på navigationsudstyret, Kaptajnen oplyste, at gyro-

skopkompasset var uden fejl og ved selvsyn kunne vi konstatere at skibets 2 radarer virkede upåklageligt med tydeligt billede på skærmen af skibe og bøjer inden for et passende område. En god og funktionsdygtig radar er nærmest uundværlig for os og selv om ingen af dem var forsynet med et automatisk plottesystem, var de gode nok. Foreløbig blev den ene indstillet til at vise området op til 12 sømil fra skibet og den anden op til 6 sømil. En af betingelserne for at et skib med den dybgang i det hele taget må besejle ruten er, at det er udstyret med et elektronisk positionsbestemmelsesudstyr og her ombord var det, som det sædvanligvis er, en deccamodtager med tilhørende deccakort. Til vores navigering var deres kort i for lille målestok, så vi fik vore egne deccakort lagt frem på kortbordet og fik styrmanden instrueret om at udsætte en deccaposition hver 15. minut. Skibets ekkolod bestod af 2 ekkografer, der under hele rejsen viste dybden under kølen henholdsvis forude og agterude. Skibets andre navigationsinstrumenter, såsom radiopejler, Omega, satellitnavigationsmodtager blev ikke benyttet under lodsningen.

Som sædvanlig delte vi lodsningen i vagter med 6 timer ad gangen med skift omkring spisetiderne. Og da det nu var første gang med så stor dybgang aftalte vi, at den lods der havde fri skulle assistere i smalle sejløb og iøvrigt når den vagthavende lods fandt det påkrævet.

Igennem Store Bælt og syd om Langeland var vi stort set begge to på broen hele tiden. Den lods der assisterede tog så uafbrudt deccapositioner og meddelte resultatet til den anden i form af skibets afstand fra centerlinien og til nærmeste bøje eller fyr. Den vagthavende styrmand havde iøvrigt været flink til at udsætte positioner, men ikke helt med den akkurate og omhu, som vi følte var påkrævet. Han havde også sin vagt at passe og vi kunne ikke hele tiden lægge beslag på ham. Bortset fra den gensidige hjælp forløb vagterne helt normalt. Med jævne mellemrum modtog vi fra *Shippas* oplysninger om andre store skibe, deres positioner og kurser, vandstanden i Kattegat og Bæltet samt aktuelle navigationsadvarsler. Og modsat sendte vi oplysninger til *Shippas* om vores passagetidspunkter af nogle fastlagte meldepunkter, således at meldetjenesten altid var klar over vores position. Skibet blev hele tiden holdt i rutens styrbords side tæt på centerlinien, og da det på hele rejsen var klart vejr foregik navigeringen ved en kombination af visuel pejling af fyr og bøjer og radarnavigation, hvor man på skærmen har et elektronisk billede af omgivelserne. Inden for en afstand af 12 sømil blev andre skibes bevægelser kontrolleret på samme måde, altså visuelt og på radar. Det giver et vældigt godt overblik over trafikken med rimelig god mulighed til at forudse situationen den kommende halve time og planlægge sejladsen derefter.

*Største dybgang i Østersøen,
13. april 1976.
M/S Giewont. Lodsformand
Svanum og kaptajnen.*



Fra den sydlige del af Kattegat til Åbenrå førte vi de internationale signaler for et skib med stor dybgang (hæmmet af sin dybgang) og som kræver en vis hensyntagen fra andre skibe. Syd for Langeland, hvor vi drejer ind i et meget smalt sejløb, var vi så uheldige at løbe ind i en sværm af lystsejlere med kurs mod Kielerbugten. En del af dem kendte ikke signalerne, ej heller søvejsreglerne, for de blev ved med at holde ind foran vores stævn på kurser, der ikke førte dem klar af os. Et advarselssignal med skibets sirene, der virkelig kunne give lyd fra sig, fik dem heldigvis til at betænke sig og fornuftigvis holde af. Om bord trak vi vejret lettet, for de var alt for tæt på, inden de kom på bedre tanker.

Tidlig næste morgen fik vi VHF-kontakt med Åbenrå lods-

station og meddelte vores nøjagtige ankomsttid. Et par timer senere, da vi var en 6-7 sømil fra Enstedværket begyndte vi at reducere skibets omrejninger og gøre klar til at tage havnelodsens om bord. Lodseddlen blev udfyldt og underskrevet af kaptajnen og kort efter, mens skibet langsomt gled hen imod fyrlinien, kom lods båden langs siden og havnelodsens entrede op. Det var lodsformand B. Olesen, Åbenrå, der efter en kort overlevering fra os, gik igang med det krævende job at manøvrere det tungt lastede skib til kaj.

Der var nu ikke mere at gøre om bord for os, så vi tog hastig afsked og blev af styrmanden vist ned gennem de mange etager til hoveddækket og hen til lodslejderen, hvor lods båden lå og ventede på os. Vi blev sat i land i den gamle havn og uden syn-derlig ventetid kunne vi påbegynde hjemrejsen. Godt 30 timer efter vi var kommet om bord ved Skagen, kunne vi telefonisk meddele lodsstationen vores hjemkomst, hvorefter vi atter indgik i vagttjenesten.

Som nævnt var det første gang vi var igennem T-ruten med så stor dybgang. Tidligere havde 15 meter været det maksimale i et par år, så det var en ikke uvæsentlig forøgelse på én gang. Det bevirkede for os begge en særlig anspændelse under lodsningen og en fælles indsats, der vel nok var i overkanten af det påkrævede. Senere, da sådanne lodsninger blev mere almindelige, gled det fælles samarbejde ud og blev afløst af en mere rutineret, men absolut ikke mindre krævende indsats af den enkelte lods.



Randers set fra Gudenåen med en ålegård i forgrunden omkring midten af 1800-tallet. Farvelitografi af Harald Jensen efter maleri af Vilhelm Kyhn. Privateje.

Otto Albertsen

Fjordlodsens

*Der ruller de bække så tungt gennem dal
langmodigt ta'r åen imod
og skrider til havs i en sindig spiral
forinden den drev det til flod.*

*Hvor den kan glitre en sensommerkvæld
når laksen går op mod dens strøm
når siv og når flæg får dugstænk i skæg
og dagen går bort som en drøm.*

Folk af lidt ældre årgang vil sikkert nikke genkendende til dette dejlige vers, som Jeppe Åkjær tilskrev Karup Å i sit digt »Der dukker af disen min fædrende jord«. Jeg tror og håber, at Åkjær ville tilgive mig, når jeg overfører denne smukke naturskildring til Gudenå – den brede sindigt strømmende vandvej, som med sit udspring i Tinnet krat gennem de store skovområder om-

Søkebøstaden Randers opstod for ca. 1.000 år siden, der hvor datidens veje og vandløbet krydsede, og byens beliggenhed skyldes derfor i særdeleshed å og fjord som let tilgængelige transportveje. Fra gammel tid var laksefiskeri fra et utal af laksegårde, navnlig i åens nedre løb, en vigtig indtægtskilde, men efterhånden som handel og skibsfart øgedes, var de mange laksegårde en stærkt generende hindring for besejling af havnen. I forsøg på at afhjælpe denne gene lod allerede Christoffer af Bayern fjorden »afpæle« i 1441.

I 1770 havde man efter megen hovedbrud fået konstrueret en muddermaskine og forsøgte sig med opgravning af nogle mudderbanks i fjorden. Maskinen voldte mange kvaler, viste sig uanvendelig og forskaffede havnen en betragtelig gæld. Endelig i 1786 kom man på privat borgerinitiativ i gang med optagning af sten fra visse steder i sejllobet og man anlagde en »vinterhavn«

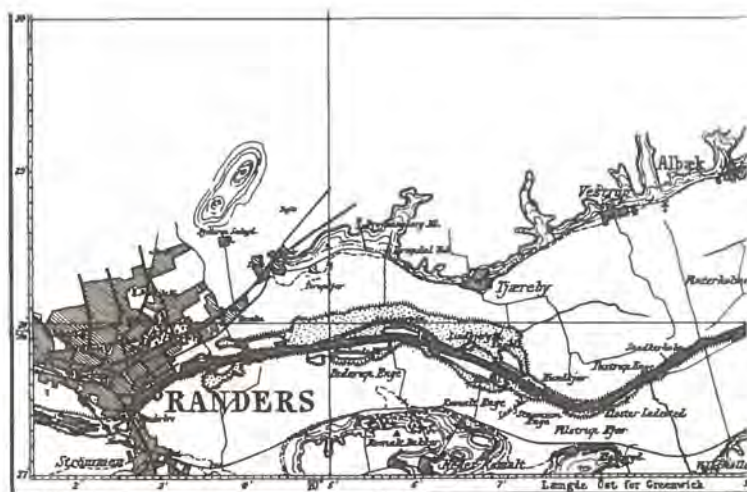
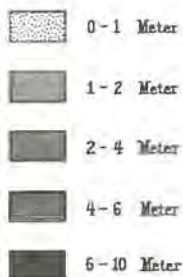
1:50,000

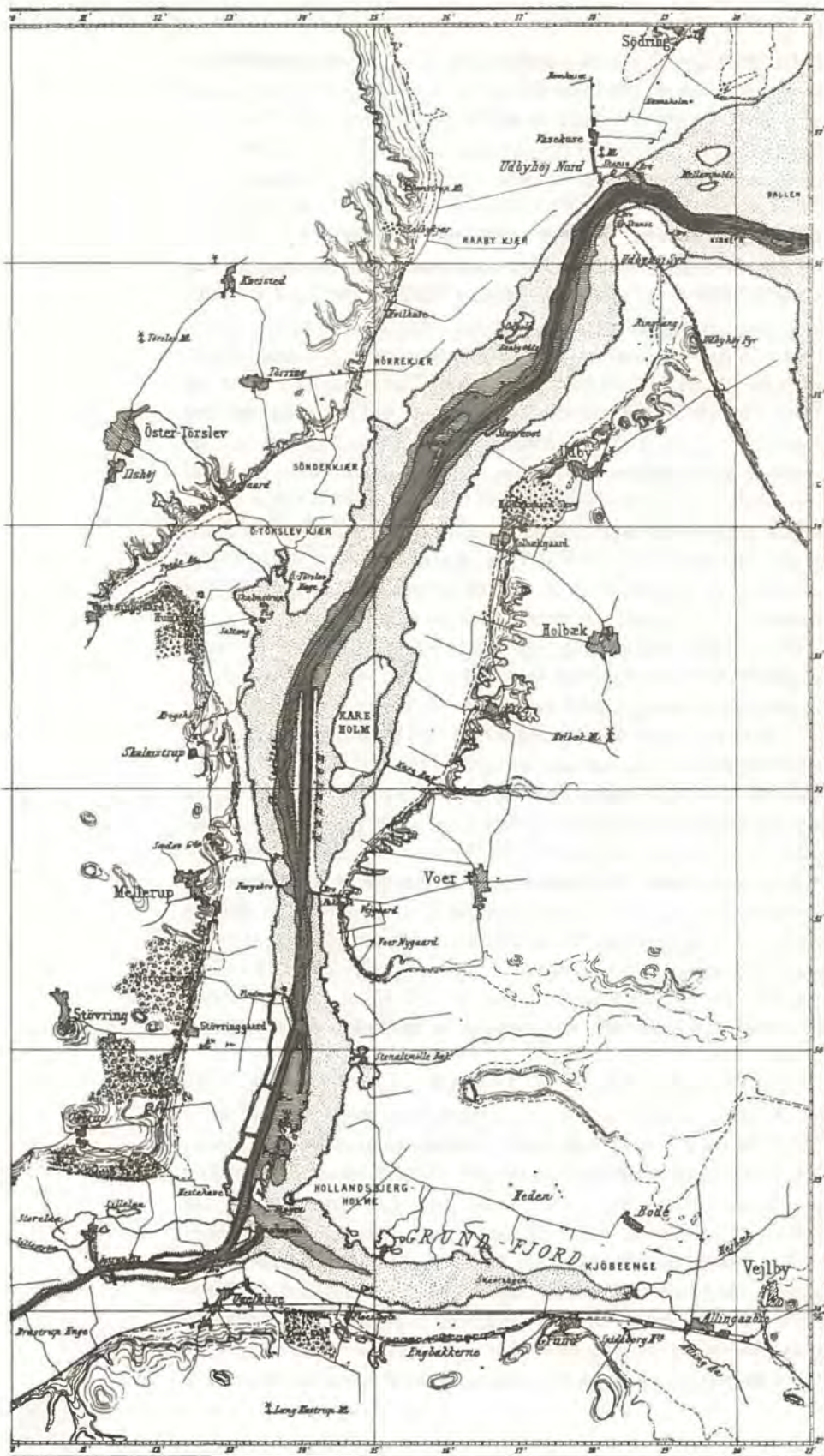
HÖJDEKURVER.

20 Fots Kurve (3,1 m)

20 — — — (6,2 m)

DYBDEFORHOLDENE.





ved Udbyhøj på fjordens nordlige side. Under dette arbejde havde man nu fået øjnene åbne for, at det lod sig gøre at uddybe, og man satte sig da som mål at skaffe 7 fod vand i fjordens hele længde. Dette indebar en opgravning over en strækning på ca. 4 kilometer, men for hver tomme man lagde til i dybden, viste strækningen sig at skulle blive længere og længere, og man nåede helt hen i året 1845 inden de 7 fod vand var nået.

Man fortsatte imidlertid nu kontinuerligt uddybningen og nåede i 1850 8 fod, i 1868 10 fod, i 1882 12 fod og i 1898 15 fod vand over hele strækningen fra søen til Randers. I årene 1906–08 foretog man en større regulering og opgravning af hele løbet til 18 fod med en bundbredde på 17 m på de rette stræk og 25 m i bunden af kurverne. Med i dette projekt var anlæggelsen af »Kanalen«, ca. midtvejs, som en hårdt tiltrængt afløser for det krumme løb »Raden« ved Kahre Holme. Dette løb havde altid hørt til de særligt vanskelige steder i fjorden, som jævnlige forårsagede grundstødninger, og som var særligt vanskeligt passabelt under isforhold. Her blev der nu gravet en kanal efter liniært princip af en længde på godt 1 sømil, som siden anlæggelsen har kunnet holde sig selv ren alene ved strømmens hjælp.

Efter første verdenskrig øgedes kravene til havne og besejlingsforhold væsentligt som en naturlig følge af en voksende import og eksport og stadig større skibe. For vedblivende at kunne klare sig i konkurrencen med nærliggende og farvandsmæssigt bedre begunstigede havne, var det uomgængeligt nødvendigt for Randers havn idelig at forbedre forholdene på fjorden, navnlig at øge vanddybden. Der blev derfor udarbejdet planer om en uddybning af hele fjorden til 23 fods dybde (7 m). Denne plan blev dog først realiseret i forbindelse med den store havneombygning i begyndelsen af 1930, hvor samtidig Gudenåløbet blev forlagt syd om den oprindelige havn. Dette enorme arbejde var tilendebragt i sommeren 1933. Målet 23 fod vand var nået, og Randers dermed fået sin nuværende struktur som en af landets største provinshavne, som den har formået at fastholde pænt gennem årene.

Afmærkningen af denne ca. 21 sømil lange fjord har altid været Randers Havnevæsens ansvarsområde, men man aftalte i mange år med private folk langs fjorden om sætning af »veder«, dvs. prikker, og efterhånden har også lodserne taget del i pasningen. F.eks. findes der en kontrakt med Randers lodserne fra 1883 om snarest at sætte 85 prikker på strækningen Randers havn – Albæk Å. Afmærkningen var fra gammel tid særdeles beskedent, med kun få »veder«, stager med hhv. riskoste og halmviske i toppen, sat ret ned i bunden til markering af grundkant. Med uddybningens fremadskriden og den voksende tonnage forbedredes også gradvis denne vigtige sikkerhedsforanstaltning. I

en kontrakt fra 1893 som omfatter priksætning i hele fjordområdet angives det samlede antal til ialt 209 stk. Fjorden blev inddelt i afsnit, og det blev nøje præciseret, hvor mange prikker, der skulle være i hvert afsnit og hvor de skulle sættes. Prikkerne skulle sættes i 9 fod vand, riskoste om styrbord og halmprikker om bagbord for indgående i fjorden. Disse prikker er senere blevet erstattet af kegletønder med en kort, kraftig stage, anbragt på kanten af løbet, som omkring midten af 1950'erne blev forsynet med refleks til brug ved natsejlads med projektør. Samtidig blev bøjterne i drejepunkterne forsynet med blinklanterne.

I sejlskibstidens dage var det af konkurrencemæssige hensyn en forudsætning, at bugserassistance var for hånden, når kontrære vindforhold, is m.v. gjorde sejlads umulig ved egen hjælp. Derfor blev der i sommeren 1843 på aktieselskabsbasis indkøbt en hjuldampbugserbåd fra England. Den havde 16 hestes kraft og navnet *Martello*. Bugseringen blev drevet som privat forretning med efter den tids forhold høje takster. Da det viste sig, at denne serviceforretning ikke var tilstrækkelig lukrativ for aktionærerne, blev *Martello* i 1849 overtaget af Randers havnekommission. Den viste sig imidlertid lovlig klejnt bygget, og med for ringe maskinkraft til at kunne klare opgaverne med oftest flere skibe på slæb mod vind, strøm og is, og havnekommissionen besluttede derfor at lade bygge et nyt fartøj med større maskinkraft.

I 1851 fik man fra skibsbygmester Langeland i Randers leveret en kraelbyggeret hjulbugserdamper med navnet *Fulton* med 32 hestes kraft på 2 dampmaskiner. Til hjælp til driften blev der opkrævet en særlig vareafgift, der beløb sig til 25 % af havnepengene. Da der viste sig mange kvaler med maskinerne i *Fulton* besluttede man i 1856 at anskaffe en ny og større bugserbåd, denne gang et jernskib. Det blev bygget i Newcastle som hjulskib, havde 45 heste og fik navnet *Marschall* efter bygmesteren. *Marschall* fungerede indtil 1881. Men da der var mange vanskeligheder med navnlig hjulskovle og hjulkasser, der bevirkede langvarige og gentagne afbrydelser i bugseringsopgaverne, blev utilfredsheden hos brugerne efterhånden så stor, at havnekommissionen, nu havneudvalget, besluttede at indhente tilbud på en isbrydende, skrue-dreven bugserbåd. Ordren gik til Burmeister og Wain i København, og i januar 1881 kom *Uller* til Randers. Man havde sikkert gjort sig store forventninger til fartøjet, navnlig på isbrydningsområdet, men efter den første vinters opgaver viste det sig, at forskibet var alt for svagt til at holde til isen og samme sommer blev *Uller* sejlet til B & W for reparation af opståede lækager og en forstærkning af forskibet. Da *Ullers* kedel i 1906 trængte hårdt til udskiftning, og man med den uddybning og farvandsregulering, der var påbegyndt, måtte imødesee, at *Uller* ville



*Randers Havnevæsen's bugser-
damper Uller. H&S.*

være for smal og svag til at klare de krav, der herefter ville blive stillet til isbrydning for større skibe gennem fjorden, indhentede man tilbud på en afløser for *Uller* hos en lang række værfter.

I 1908 accepterede havneudvalget et tilbud fra Seebeck i Bremerhaven om et sådant stærktbygget isbrydende fartøj, og i foråret 1909 ankom *Bjørn* med sine 450 altid hjemmenværende damphesterkræfter til Randers. Denne navnkundige *Bjørn* viste sig i besiddelse af så fortræffelige egenskaber, navnlig ved isbrydning, at den gennem to kedeludskiftninger og en ombygning fra kul til oliebrændsel i 1950 gjorde tjeneste på Randers havn og fjord som isbryder, bugserbåd og ved udskiftning af afmærkninger indtil 1980. Den blev da forøget til Veteran-skibssammenslutningen.

I 1895 blev der på Elkjær bakke ved Udbyhøj på fjordens sydside bygget vinkelfyr, placeret i østgavlen af det hus, som var bolig for fyrpersonale. Dette fyr leder østfra kommende skibe ind til fjordløbet over Barren. I 1931 blev der i forbindelse med den sidste store udstykning etableret fyrlinier over Barren og videre ind gennem Kirkegrund til en sikker og meget benyttet ankerplads ved Udbyhøj lodsstation. Disse fyrlinier blev det første skridt på vejen mod natsejlads på fjorden. Ved samme lejlighed blev der opført båkelinier videre ind ad fjorden indtil Uggelhuse, beregnet på dagsejlads. Endelig blev der i 1960 bygget nye, elektrificerede fyrlinier fra Udbyhøj til Uggelhuse og i 1970'erne op-



S/S Bjørn. H&S.

stillet blinklanterner på de sidste 6 sømil mellem Uggelhuse og Randers, således at Randers fjord nu kan besejles døgnet rundt, dog med en begrænsning i såvel tonnagestørrelse som dybgang ved nat.

Denne sidste store regulering og uddybning bevirkede, som hensigten var, en betydelig forøgelse af tonnagestørrelsen til Randers, hvilket navnlig for importørernes vedkommende betød, at de fik deres varepartier både hurtigere og billigere frem på den oprindelige køl i skibe op til ca. 10.000 tons d.w. I de foregående mange år havde man måttet affinde sig med at større skibe med last bestemt for Randers omladede i mindre fartøjer i havne med større vanddybde – eller, at de roterede mellem lossehavnene med det resultat, at Randers kom bagud i rotationen, hvilket i begge tilfælde gav forsinkelser i leveringen og i omladningstilfælde forøgede fragttudgifter. Med 23 fod vand kunne Randers nu rykke frem i rotationen og i nogle tilfælde være første lossehavn.

Foranstående afsnit om dette fjordkompleks er skrevet for at give læseren et indtryk af søvejen til Danmarks eneste virkelige flodhavn, bortset fra Næstved i mindre format. Man vil sikkert forstå, hvilke betragtelige udgifter der er forbundet med at udbygge og vedligeholde et så særpræget vandløb – en livsbetingelse for Randers havn og erhvervslivet i byen.

Lodseriet

Det fortæller sig i det dunkle, hvornår der til en begyndelse har været lodser ved Randers fjord. Men i en artikel fra 1935 skriver gamle lods Niels Christensen, som levede sin pensionisttilværelse ved Udbyhøj i de første år af min lodstid, at det af gamle retsprotokoller fremgår, at der før år 1700 har været lodser ved fjorden og at disse synes at have været ret stridbare folk. Om lodseriet i år 1800 skriver daværende rådmand, byfoged Stadfeldt, at dette fandtes i en mådelig forfatning, at der boede ved Udbyhøj 2 à 3 lodser og ved Mellerup 1 lods, som lodsede skibene ind og ud af fjorden. Men den 14. april samme år udstedtes ved kgl. anordning et interimsreglement, som satte lodseriet i mere faste rammer. Der skulle oprettes et lodsselskab med en lodsoldermand, 5 faste lodser og 4 reservelodser. Oldermænden skulle være formand for lodsselskabet og sammen med 2 faste og 2 reservelodser til stadighed være bosat ved Udbyhøj, 1 fastlods med reserve være bosat ved Mellerup, den fjerde faste med reserve ved Uggelhuse, medens den femte faste lods skulle have bopæl i Randers. Randerslodsens skulle ikke have reservelods og var, da han sorterede direkte under havnekommissionen, for så vidt oldermænden uvedkommende.

Lodsbetalingen skulle erlægges af de ind- og udgående skibe efter hver fod disse var dybgående og pengene indbetales ved Randers toldsted. Herfra fordeltes lodspengene hvert fjerdingår til lodserne, sådan at oldermænden modtog den del, som tilkom Udbyhøj lodsstation og delte derefter beløbet i syv lige dele. Heraf modtog han selv tre syvendele og hver af de faste lodser to syvendele. Lodserne ved Mellerup, Uggelhuse og Randers modtog hver den del, der tilfaldt deres stationer og lønnede selv deres reservelodser. Endvidere blev der årligt hos lodserne ved hhv. Mellerup og Uggelhuse afkøbt 4 rigsdaler og 2 rigsdaler, som tilfaldt oldermænden. Forinden deling af de indkomne lodspenge fandt sted, afholdtes forlods omkostninger til anskaffelse, reparation og vedligeholdelse af lodsmateriel samt løn til reservelodser ved Udbyhøj.

Lodserne ved Udbyhøj skulle holde nøje udkigstjeneste efter udefra kommende fartøjer, og om der gjordes signal om lodsassistance straks begive sig til søs for at møde og besætte fartøjet uden for grundene og lodse det til Mellerup. Ved udlodsning skulle man afløse Melleruplodsens og viderelodse fartøjet til søs, fri af landgrundene. Lodserne ved Mellerup lodsede for indgående fra Mellerup til Uggelhuse og for udgående fra Mellerup til Udbyhøj, og kom således aldrig uden for fjorden. Lodserne ved Uggelhuse lodsede indgående til Randers og udgående til Mellerup. Randerslodsens opgave var dengang udelukkende at lodse

udgående fra Randers til Uggelhuse, og han var derfor fri for at anskaffe sig lods fartøj, medens lodserne ved Mellerup og Uggelhuse forordnedes at have en mindre jolle til ombordsætning og ilandtagning ved lodsskifte de pågældende steder. Lodserne ved Udbyhøj derimod var pligtige i fællesskab at anskaffe og vedligeholde to gode sejlbåde, en mindre jolle samt »et dygtigt roefartøj«. Heraf skulle et velegnet fartøj altid ligge på den ydre side af kysten, benævnt Udbyhøj fælle, for med østlig vind og indgående strøm – altså de dårligst tænkelige forhold – hurtigst muligt at komme lodssøgende skibe i møde. De skulle under sejl have en rød dug i storsejlet, og ved roning en stage med et hvidt flag, hvori med tydelige røde bogstaver var skrevet ordet »Lods«.

I reglementets paragraf 17 hed det: »Oldermanden skal beflitte sig på blandt lodserne ved Udbyhøj at have een eller tvende lodser, der kunne lodse skibe til Fladstrand eller Hirschholmene forbi samt til Nyborg og Fredericia.« Oldermanden skulle bære uniform, bestående af mørke benklæder, mørkeblå frakke med blanke knapper og blank hat. Lodserne skulle bære et messingskilt synligt i frakkeopslaget, hvori stod »Randers Fjords Lodseri« med en krone over. Dette interimreglement stod ved magt, indtil der i 1881 trådte en ny lov om lodsvesenet i kraft.

Lodsoldermanden ved Udbyhøj boede ret højt beliggende helt ned mod fjorden med god udsigt over hav og fjord, men da der i 1802 i forbindelse med krigen mod England skulle anlægges batterier netop på dette sted, blev oldermandsboligen nedrevet og flyttet små 200 m længere sydpå. Den nyopførte bolig brændte efter lynnedslag i slutningen af det forrige århundrede, men blev i 1890'erne atter genopført på samme plads, hvor den endnu i dag er privatbolig for en af lodserne. Ved Udbyhøj var endvidere lejeboliger for fire lodser i to huse, som oprindeligt havde været fæstehuse under godset Holbækgård, men i 1802 blev erhvervet af havnekommissionen i Randers og indrettet til formålet. Til hver af boligerne hørte en jordlod, da det dengang ikke var muligt at brødføde en familie ved lodseri alene – indtægterne måtte suppleres ved fiskeri og en smule landbrug. Da de omtalte huse i 1882–83 var blevet for ringe til menneskebolig, blev de nedrevet og genopført på samme sted, hvor de tjente samme formål i mange år, indtil de i 1920'erne blev købt af lodser som bolig for hver een familie. Husene eksisterer stadig. Det vestligste af dem er smukt restaureret af en lods.

Når lodsantallet på Randers fjord fra 1888 reduceredes betydeligt, hang det naturligt sammen med dampskibstrafikkens fremtrængen, men også med den omstændighed, at det, med banernes anlæggelse Randers-Ryomgård-Grenå i 1876 og Randers-Hadsund i 1883, var blevet betydeligt lettere for lodserne at komme hurtigt tilbage fra lodsturene. Indtil da havde man i stor

udstrækning betjent sig af apostlenes heste på trådte lodsstier langs fjorden mellem Voer og Udbyhøj, Mellerup og Uggelhuse, og Uggelhuse og Randers. Før 1888 var der udover oldermænd stationeret seks lodser ved Udbyhøj, ved Mellerup tre lodser, ved Uggelhuse to og i Randers to, alle i oldermændens regi. Ved reduktionen blev lodserne i både Mellerup og Uggelhuse overflødiggjort, og normeringen blev en oldermænd og seks lodser ved Udbyhøj og to lodser i Randers, hvilket dog senere blev decimeret til een. Når den ene Randerslods ikke alene kunne klare at betjene den udgående trafik, rejste lodser fra Udbyhøj til assistance. Nu var det jo ikke længere en uoverkommelig dagsrejse, men let at nå frem med tog, i hvert fald en ren magelighed i forhold til tidligere. Og hvor langt bedre og lettere blev det ikke, da rutebilkørsel og privatbilismen vandt frem, navnlig ved et så afsides liggende sted som Udbyhøj.

Det må nok, til dette afsnit om mine egne lodsår ved Randers Fjord, pointeres, at det næppe kan stå som eksponent for samtlige danske fjordlodserier, idet vilkårene er forskellige fra sted til sted betinget af den geografiske beliggenhed, de på stedet særlige farvandsforhold og lodsstationens placering i forhold til den eller de havne, som er omfattet af lodsningssområdet.

Da Randers Fjord med sit 20 sm lange, smalle og krogede løb, sine kraftige strømforhold (4 mils strøm er ikke usædvanlig) og i det hele taget sin absolut særegne karakter som et udpræget flodfarvand med regelmæssig skiftende høj- og lavvande må denne beretning ansues som en ener blandt fjordlodserierne.

For en navigator, der har stiftet familie, har en lodsstilling altid været prioriteret højt, hvilket naturligt nok hænger sammen med ønsket om at være sin familie så nær som muligt – men i høj grad tillige med den udfordring, en lodsgerning rummer gennem navigering og manøvrering af stadig vekslende skibe af alle størrelser og nationaliteter i de grunde danske farvande.

Dette var da også mine egne bevæggrunde, da jeg i efteråret 1947 som 31-årig indlagde ansøgning og præsenterede mig i lodsdirektoratet i København for daværende lodsdirektør C.C.v.d. Hude og lodsinspektør H. C. Ørsted.

Skønt meget venligt modtaget havde jeg dog ikke større forhåbninger med mig derfra, hvilket nok er forståeligt, når man tager det beskedne antal lodsstillinger i landet og skaren af velkvalificerede ansøgere på dengang op til 38 år i betragtning – og – hvoraf kun et fåtal kan være de heldige.

Jeg havde på dette tidspunkt sønæringsbevis som skibsfører og sejlede som fører af et mindre skib i indenrigs- og Østersøfart, iøvrigt den tidligere omtalte Skagen lodsdamper *Skagerrak*. Efter at være udgået af lodstjenesten, vistnok i 1941 havde den

fungeret som minestryger i søværnet indtil krigsafslutningen. Nu var den totalt ombygget til lastmotorskib og viste stadig sine fortræffelige egenskaber som søskib, tro mod sine mange år i det urolige farvand rundt om Skagen.

Den forliste iøvrigt i 1951 i meget dårlig vejr i Norske Rende omkring Jomfruland med en last sten fra Strømstad til Esbjerg, medens besætningen lykkeligt blev reddet af den norske søredningstjeneste.

Der var på daværende tidspunkt ikke større gennemtræk i lodsernes rækker, og det var derfor med så meget større glæde og overraskelse, at jeg allerede omkring 1. juni 1948 modtog skrivelse fra lodsdirektoratet om, at jeg var indstillet til en opslået ledig stilling ved Randers Fjords Lodseri med tiltræden i slutningen af august samme år. Det forventedes, om jeg svarede bekræftende herpå, at jeg snarest præsenterede mig hos lodseriets formand i Udbyhøj for en orientering om tjeneste, lokale forhold og aftale om endelig mødetidspunkt.

Jeg fik ordnet en hurtig fratræden med rederiet, og under et ophold i jydsk havn besøgte min kone og jeg lodsformand Kaadtmann i Udbyhøj. Her vi, ligesom i direktoratet, blev venligt modtaget, beså forhold og bådsmateriel og i store træk blev orienteret om tjenesten og lodseriets interne karakter samt om den bådpart, der som min andel skulle indbetales, om jeg fik meddelt lodspatent.

Vi havde ligeledes lejlighed til at bese den bolig i statens lods-
hus (den tidligere oldermandsbolig), der var tiltænkt os, såfremt aspiranttiden forløb tilfredsstillende for såvel lodseri som aspirant.

Lodsformanden boede i eget privat hus og ønskede ikke dengang at gøre forandring. Den omtalte bolig var da endnu beboet af enken efter den samme forår afdøde lodsformand Chr. Petersen, i hvis sted F. Kaadtmann var beskikket som formand.

Det blev aftalt, at jeg skulle tiltræde den 20. august, og at jeg som skik dengang var, i aspiranttidens ca. to måneder, mod betaling kunne deltage i de normale måltider i lodsformandens hjem.

Det var også almindelig praksis, at en lodsaspirant ikke modtog løn fra lodseriet, at han selv afholdt udgifter til kost, logi og rejser i forbindelse med læreturene, men dog fik kosten ombord i skibene sammen med lodsens, når der serveredes ombord.

Et værelse kunne lejes hos en ældre dame, frk. Anine Madsen, som var genbo til lodsformanden, og iøvrigt selv var datter af en tidligere lodsformand.

Der var, da jeg tiltrådte som aspirant, to lodser og een bådmand ved lodseriet. Ved lodsstationen i Udbyhøj den da 54-årige lodsformand F. Kaadtmann, født i Haderslev i 1894 af dansksindede forældre og ansat som lods ved Udbyhøj i 1929 – en myn-

dig og dygtig lods og administrator af lodseriets anliggender. Han havde i en periode af første verdenskrig, som mange andre dansksindede, måttet gøre tysk krigstjeneste og havde ligeledes i et par år sejlet i tyske square-riggere bl. a. barken *Pintos* fra rederiet Richmers i Hamborg.

Ved Udbyhøj var også bosat den 67-årige uundværlige bådmand Peter Hou, som havde været ved lodseriet siden 1928, hvor han blev ansat som den første bådmand ved lodseriet nogensinde.

Indtil da havde lodserne selv varetaget al bådtjeneste – men ganske vist også med et væsentligt højere lodsantal.

I Randers var stationeret den da ca. 60-årige lods P. A. Gruelund, der var blevet lods ved Udbyhøj i 1924 fra en stilling som havne- og statslods (sølods) ved Aarhus Lodseri. Han var i 1944, som den da i anciennitet ældste lods, forflyttet til station Randers efter lods Niels Christensens pensionering.

P. A. Gruelund var en særdeles dygtig og påpasselig lods med store krav til sig selv i sin gerning.

Han var på mange måder en særpræget personlighed, fordringsløs i sin livsførelse og altid i godt humør – undtagen dog om han mente sig uberettiget trådt over tærne, for da, som han udtrykte sig, »så bider jeg, og jeg bider så det sætter ar«. Hans særegne udtryks- og væremåde faldt stundom folk, som ikke kendte ham nøjere, for brystet, og som derfor fejlagtigt betragtede ham som lidt af en ener.

Overfor sine kollegaer og søfolk, hvor han end mødte dem, forblev han alle dage sine venners ven.

Hans begavelse, hans enorme erindringsevne og navnlig hans pen ville have været uvurderlig til beskrivelse af et billede af et fjordlodseri, dets mennesker og virke.

P. A. Gruelund skrev i løbet af sine mange aktive lodsår og i sine oties år utallige publikationer, både i hæfter og i artikler i bl. a. tidsskriftet »Vikingen«, om skibe og søfolk, men desværre meget lidt om lodser og lodsforhold.

Herudover skabte lods Gruelund een i sin art enestående billedsamling af fortrinsvis gamle sejlskibe. Gennem en omfattende brevveksling med ældre sejlskibsøvsfolk, såvel i Danmark som over store dele af den maritime verden, samlede han, brik for brik, alle detaljer om hvert skibs tilbliven, tilhørsforhold, færden og endeligt. Et værdifuldt og enormt arbejde, der gav ham utallige kontakter og som har været med til at skabe hæder om hans navn. Størstedelen af denne værdifulde billedsamling med hans omhyggelige notater er nu, efter hans eget ønske, af hans familie overgivet i Kronborgmuseets varetægt.

Personlig bevarer jeg breve fra ham fra bl. a. nok hans livs største oplevelse, da han efter sin pensionering i december 1952,



Lods P. A. Gruelund og
lodsformand F. Kaadtmann.
Juli 1950.

i det påfølgende forår, som en tak for hjælp ved søgning af A. P. Møller og hustrus slægtforhold, fik lejlighed til som overtallig styrmand i rederiets lineskibe at gøre en rejse via østamerikanske havne og Panamakanalen til San Francisco, og ved rederiets mellemkomst fik tre måneders opholdstilladelse til at besøge sin søn, bosat derovre, og som han ikke havde set siden før krigen, da denne sejlede ud som elev med skoleskibet *Danmark*.

I den forventnings- og gensynglæde, »den gamle havskildpadde« giver udtryk for i disse breve, skrevet på frivagterne, fornemmer man en sømands umiddelbare glæde over endnu engang at få lov at føle et skib under sig på åbent hav, om end det udsejlede antal sømil i etmålet nok lå betydelig over, hvad P. A. Gruelund nogensinde før havde oplevet. Han observerede og sugede til sig på disse rejser og gav sine kolleger del i oplevelserne gennem sine glade breve. Han, for hvem hav, skibe og søfolk var det fundamentale gennem hele hans liv – for hvem melodien aldrig blev væk.

Begge, hver for sig markante lodsskikkelser, der nu ikke er mere, og som hver på sin måde gav deres ekspertise og store viden om lodseri på Randers Fjord videre til yngre kolleger. Måske nok, målt med vor tids alen, på en noget patriarkalsk, men særdeles effektiv måde.

Bofordelingen af lodserne var ikke på nogen måde en deling af lodseriet, som var og blev een samlet enhed, men skrev sig tilbage til de tider, da kontrære vindforhold, strøm, is og andre

uberegnelige årsager ofte kunne gøre det til en flerdages rejse at gelejde skibe ind og ud af fjorden, hvor lodsantallet var betydelig større og samfærdsmidlerne indskrænkede sig til apostlenes heste og hestekøretøjer, når lodsens skulle tilbage på sin station.

Af praktiske grunde var stationen i Randers forblevet opretholdt og var indtil 1. november 1963 ved afgang altid blevet besat med den af anciennitet ældste lods ved Udbyhøj. At jeg selv blev den sidste lods i byen, da lodsformand A. Nielsen søgte og blev forflyttet til Helsingør lodseri den 1. oktober 1963, og jeg blev lodseriets formand og flyttede til Udbyhøj den 11. december samme år, nævnes blot for ordens skyld.

Lodsantallet blev da samtidig normeret til tre, hvilket siden er bibeholdt ved Randers Fjord.

Medens lodserne ved Udbyhøj i tøm primært tog sig af den indgående trafik og samtidig, hver et døgn ad gangen, passede udkigs- og meldetjeneste, var det Randers-lodsens opgave at lodse alt det udgående, han overhovedet kunne overkomme, samt at foretage forhalinger indenfor havneområdet. Han deltog således ikke i vagt- og udkigsordningen ved lodsstationen, men måtte naturligvis, som Udbyhøj-lodserne, når der i travle perioder var flere skibe fra havnen, end han selv kunne overkomme, lodsede udgående, også tilsvarende lodse fra søen til Randers, når det kneb med lods i den ende.

Det vil være urigtigt at nægte, at det var en særdeles radikal forandring i livsførelse at komme i land til en tilværelse ved et så yderligt liggende lodseri i et lille delvist afsondret samfund på omkring 100 beboere i daværende Holbæk-Udby Kommune i det nordøstlige hjørne af Rougsø Herred, meget naturskønt beliggende, afgrænset mod øst af Kattegat og i nord og vest af Randers Fjord.

Telefon var ført til Udbyhøj, men elektricitet nåede først derud i efteråret 1949, da Udbyhøj Fyr fra gasbrændere blev elektrificeret. Samtidig blev der, efter megen diskussion blandt beboerne, som ikke alle var lige begejstrede for at udskifte petroleumslampens hygge, og en 20 linje brænders lunhed med elkraftens velsignelser, dog dannet en transformatorforening, så de små hjem fik del i denne moderne herlighed.

De eneste, der indtil da havde haft indlagt elektricitet fra eget »Delco Light« anlæg til opladning af akkumulatorer, var lodsformanden og den stedlige rutebilejer, som drev ruten til Randers over Ørsted og Allingåbro, med tre daglige dobbeltture.

Vejforholdene indskrænkede sig til en smal grusvej fra amtsvejens ophør vest for landsbyen Holbæk og på de yderste ca. 9 km til Udbyhøj.

Udover lodspersonellet incl. den pensionerede lods Niels Christensen bestod det lille samfund Udbyhøj Syd af en fyrpas-

serfamilie, en halv snes fiskerfamilier, der hovedsageligt ernærede sig ved ålefiskeri og omkring en halv snes mindre landbrug samt rutebilejeren med familie. Til undervisning af de mindste skolesøgende børn var på stedet en forskole med een lærerinde, de større børn skulle til Holbæk og for videregående undervisning til realskolen i Allingåbro.

I verandaen i sit ældre hus drev enkefru B. Sommer en lille købmandsbutik med et nødtørftigt udvalg af dagligvarer. Slagter og bager kørte landtur til Udbyhøj een gang ugentlig, og hvad man derudover havde brug for i den enkelte husholdning kunne naturligvis på bestilling hjemføres med rutebilen. Aviser kom med sidste rutebilafgang fra Randers ved 17-tiden, eller med landposten næste dag.

Om man ikke var selvkørende, hvad kun lodsformanden med en sparsom benzintildeling var i 1948, var man faktisk afskåret fra at forlade Udbyhøj om aftenen og – stort set – var forholdene herude i de første år af min lodstid på mange måder at sidestille med forholdene i et øsamfund.

Rent bortset fra glæden og udsigten til at blive lods, er det sikkert kun de færreste, der ser tilbage på deres aspiranttid med større glæde, og for mit eget vedkommende skal jeg herom også blot nævne, at jeg som aftalen var mødte ved lodseriet den 19. august 1948 om eftermiddagen, blev modtaget ved et dækket kaffebord og derpå installeret i førortalte frk. Madsens dagligstue, hvor en seng og en servante med vaskestel var blevet anbragt mellem hendes ældre plydsmøbler – vis a vis et ældre opretstående klaver, formodentlig alt stammende fra hendes barndomshjem. Det var jo imidlertid endnu sommer, så jeg kunne foretage størstedelen af mit toilette ved pumpen ude på den lille grønne gårdsplads, hvorved jeg undgik at komme til at sprøjte i den tæt møblerede stue.

Imidlertid indskrænkede den tid, jeg opholdt mig i mit logi sig til nogle få nattetimer, og i det store og hele husker jeg egentlig blot de knapt to måneders aspiranttid som en noget hektisk cocktail af indtryk, hvoraf jeg forsøgte at samle og fastholde de væsentligste og at gøre mig nyttig på så mange felter som muligt for snarest at komme ind i tjenesten ved lodseriet og som det primære at følge mine forventelig kommende kolleger på de flest mulige læreture.

I løbet af aspiranttiden hændte det, at jeg ved lodsernes venlighed, for at bøde lidt på aspirantens udgiftsside, fik tildelt selvstændigt at lodse et par mindre skibe – i sådanne tilfælde fik jeg som hjælpelods udbetalt $\frac{2}{3}$ af lodsbetalingen + hjemrejsepenge, medens den sidste trediedel tilfaldt lodseriets kasse.

Lodseriets fartøjer, ejet af lodserne i fællesskab, var dengang en ca. 10 tons kraftigt kraelbygger dæksbåd med åbent cockpit



*Lodsen I landsætter lods
Gruelund i Udbyhøj fiskeribavn.
Cykel og taske var særdeles
uundværlige følgesvende for
Gruelund i hans lodsgerning,
1952.*

agten for styrehus, *Lodsen I*, bygget i Randers i 1931 og udrustet med en 30 HK enkeltcylindret Alpha motor.

Denne båd anvendtes hovedsagelig i vintermånederne oktober-april. Den var et udmærket søgående fartøj omend noget urolig at være på og spartansk udrustet, uden elektrisk lys eller nogen form for varme og meget kold at opholde sig i på vinterdage og i dårligt vejr. Båden klarede sig også godt under isforhold, så længe det overhovedet var muligt for den at sejle. I 1950 blev der anskaffet en dynamo, drevet ved remtræk fra svinghjulet og installeret elektriske lanterner og et par lampesteder i båden. En komfort, der forekom at være en betragtelig udgift, men en stor lettelse og behagelighed var det at blive klar af petroleumslamperne.

Den anden båd, *Lodsen II*, som kun brugtes i sommertiden maj-september, var et lille let kravelbygget men skrogmæssig kønt fartøj med en 12 HK svensk marinemotor til benzindrift, som når den blev tilstrækkelig varm, kunne skiftes over til drift på petroleum. Bådens herkomst har jeg aldrig rigtigt kunnet få rede på, men den synes oprindeligt at være bygget som lystbåd med et meget spartansk udstyr. Den var ligesom *Lodsen I* en overdækket båd, men til forskel var der her kistebænke i cockpit

at sidde på, hvor vi ombord i *Lodsen I* var henvist til at stå ret op klumpet sammen i styrehuset i dårligt vejr.

Lodsen II blev hvert efterår, så længe den var i lodseriets eje (den blev i 1963 solgt som lystbåd til Vejle) sejlet til Randers, sat på land og overdækket for vinteren. Når den omkring 1. maj efter rengøring og opmaling igen blev taget i brug for sommeren, blev vinterbåden sejlet til Randers og beddingssat for bundbehandling og reparation af vinterens skader på skrog, motor og skruetøj. Når dette var overstået blev den sejlet hjem og lagt på svaj, rengjort og malet indenbords og ovenom klar til en ny vintertørn.

Ved disse arbejder, såvel som ved vedligeholdelse af lodsbroen, hjalp lodserne bådmanden i den udstrækning, vagter og lodsning gjorde det muligt.

Af hensyn til adgang til fjorden ejede lodserne i fællesskab et stykke sumpet engjord (ca. ½ td. land), som ved højvande jævnligt var oversvømmet, og ud over dette stykke jord var der fra foden af den gamle skanse slået en ca. 50 m lang lodsbro ud til det kraftige brohoved, hvor lodsådene havde liggeplads på indersiden mod øst. Brohoved og lodsbro var, som værn mod skader under isgang i fjorden, både mod øst og vest beskyttet af »ishest«, dvs. svære nedrammede pæle opfyldt med store sten og holdt sammen med wiresurringer og bolte.

Umiddelbart efter min ankomst til lodseriet indgik jeg i vagt- og meldetjenesten, der gik på skift mellem lodser og bådmanden – eet døgn ad gangen – og drejende fra to timer før solopgang til en time efter solnedgang, året rundt. Bortset fra strækningen fra anduvningstønden og ind til Udbyhøj var der ikke fyrbelysning og derfor heller ikke natsejls, hvorfor det gjaldt om at udnytte dagtimerne til det yderste.

På vagterne var en omhyggelig udkig over søen efter anduvende skibe og op ad fjorden efter udgående skibe med lods ombord til afgang påkrævet. Når et skib var i sigte, enten forud anmeldt eller med signal efter lods, varskoede vagten over det lokale telefonanlæg straks bådmanden og den lods, der stod for tur i lodstønnen og som da hurtigst muligt med lodsbåden gik skibet i møde.

Alle indpasserede skibe, både med og uden lods, blev efter en gammel aftale mellem lodseriet, havnekontoret og skibsmæglerne i Randers, rapporteret til samtlige interesserede, ligesom vagten dagen igennem var i jævnlig forbindelse med Randers for at holde lodseriet a jour med udefra nyanmeldte og fra havnen afgående skibe. En ordning som fungerede aldeles udmærket og var til lettelse og gavn for alle parter, men krævede stor årvågenhed af vagten.

Sidst på dagen indhentes de seneste oplysninger fra mægler-

ne om skibe, der kunne forventes til fjorden i løbet af natten eller straks næste morgen, og om skibe fra Randers, der ønskede lods udgående. Ved mørkets frembrud overleveredes vagten til den næste i vagtordningen med de indhentede oplysninger, ligesom lodseriets formand blev underrettet, så den næste dags opgaver nogenlunde kunne tilrettelægges og fordeles. Skulle f. eks. den lods, som havde næste vagt, på lodstur, faldt vagten tilbage på bådmanden, og var også han fraværende, beskæftiget i bådene eller ved andet arbejde, trådte lodsfruerne ofte hjælpende til og varetog vagt- og meldetjenesten på en måde, som vi lodser er en stor tak skyldig.

Hen imod slutningen af september 1948 mente lodsformanden i samråd med lods Gruelund, at jeg var tilstrækkelig forberedt til en afsluttende lodseksamen og indstillede til lodsdirektoratet, at en sådan, og en forventet ansættelse ville kunne finde sted den 1. oktober.

Lodsdirektøren indvilligede heri og meddelte, at lodsinspektør Ørsted ville repræsentere direktoratet ved den lejlighed, og at prøven kunne foregå ombord i opmålingsskibet *Freja*, hvor iøvrigt den senere lodsinspektør og lodsdirektør, daværende kaptajnøjntant M. Schmidt, var chef.

Freja ville ankomme til Randers på weekend-ophold og eksamen skulle da foregå under udlodsning.

Den berammede dag kl. 9.00 befandt sig på *Freja's* bro skibets chef, lodsinspektøren, lodsformanden og undertegnede aspirant.

Jeg blev overdraget at tage skibet fra kaj, svaje det i havnebasinet og lodse det til anduvningsbøjen.

Kommissionen fulgte i opmærksom tavshed mine manøvrer og stillede under sejladserne ned gennem engene en hel del spørgsmål om farvandet, om strøm- og vandstandsforhold, mærker i land, bækkelinier og om forhold under passage af modgående skibe. Efter alt at dømme må jeg have svaret nogenlunde tilfredsstillende, idet kommissionen endnu før vi var nået til Voer bro, knapt halvvejs nede i fjorden, forlagde ophold til officersmessen og overlod broen til næstkommanderende og jeg.

Ved passage af lodsstationen i Udbyhøj meldte en ordonnans fra messen, at man der var i færd med (på min regning) at tømme en flaske sherry, og forventede at jeg indfandt mig der, når lodsningen var vel tilendebragt.

Da vi med det lille handige skib var nået vel til søs, og jeg meldte mig i messen, blev jeg ved et glas modtaget og ønsket tillykke af de forsamlede herrer incl. *Freja's* officerer, og ved en lille tale overrakte lodsinspektøren mig mit ansættelsesbrev (lodspatent) og det messinglodsskilt, man altid var pligtig at bære på sig som legitimation – det sidste har jeg nu aldrig haft brug for at præsentere.

Jeg var således fra 1. oktober 1948 nybagt lods ved Randers

Fjord og skulle prøve kræfter med min nye gerning og gøre mit til at leve op til danske lodsers standard.

Samme aften havde lodsformand Kaadtmann og frue arrangeret en festlig middag i deres hjem, hvor lodsinspektøren, lodserne med fruer og min kone og jeg var lodseriets gæster.

Den 2. oktober om morgenen gik jeg ind i normal lodstørnordning, idet jeg dog, som sædvane var ved lodserierne i de første to år, så længe man ikke var på fuld delingspart, havde både pligt og ret til at frasige sig lodsninger, som man evt. følte sig usikker overfor, og som da skulle udføres af een af de ældre lodser. Jeg fik samtidig besked om, inden den 1. november at indbetale min andel i lodseriets materiel som dengang, efter en vurdering, androg kr. 10.000.

De nyligt overståede krigs- og besættelsesår havde, som for mange andre erhverv, også været drøje økonomiske tider for de fleste danske lodserier, hvor lodsanvendelse og indtægter havde været noget nær nulpunktet.

For i nogen grad at hjælpe herpå havde staten via lodsdirektoratet foranlediget, at lodserne, i lighed med forrige krig, kunne gøre tjeneste som minelodser ved spærringen i Storebælt og ved bropassage af Storstrøms- og Lillebæltsbroen, det sidste sted hovedsagelig med deltagelse af lodser fra de jyske lodserier og med en udetjeneste på 20 dage med fast aflønning, kostpenge og frirejse hen og hjem og derefter 10 dage hjemme.

Begge mine daværende kolleger havde haft en sådan udstationering i perioder, hvilket naturligvis havde forbedret noget på økonomien, men, som jeg forstod, dog alligevel havde været et eksistensminimum for en familie. Begge havde de da også, når de var hjemme, søgt at supplere med andre indtægter, Kaadtmann f. eks. ved hønseavl og samling, tørring og knusning af strandskaller til brug i hønsehold, og Gruelund ved nattevagt på virksomheder i Randers.

Efterveerne i et krigshærget og nedslidt Europa var endnu i 1949 på mange måder mærkbare, og samhandel og søfart kom kun langsomt igang igen. Begyndelsen af min lodstid var da også hovedsagelig præget af ældre skibe på op til omkring 3000 ts med partladninger af jern og stål fra vestengelske og belgiske havne, salpeter fra Norge og af og til en kul- eller cinderslast og for en stor del af mindre danske, svenske og finske skibe med trælast, koks og briketter. Til vore faste kunder hørte de små indenrigs tankskibe fra Gulf og DDPA (nu Esso) som fordelte den beskedne mængde olie og benzin til provinslagrene, De danske Sukkerfabrikkers små dampere med melis til lager i Randers og DFDS' rutebåde *Ydun* og *Odin* med tre ugentlige anløb, men som dog kun brugte lods ved førerskifte eller under særlige omstændigheder.

Udgående ladninger var dengang navnlig levende kvæg i danske og tyske kreaturbåde, kornladninger, enkelte laster myremalm til England, kartofler til norske havne og indenrigs transport af brunkul og tørv. Det var kun få skibe, der sejlede uden lods på fjorden, og lodsindtjeningen var, omend beskeden, så dog langsomt stigende, hvilket navnlig mærkedes i halvåret oktober-april når vintertaksten var i kraft og travlheden ved lodseriet altid størst.

Imidlertid var statens lodsbolig, efter fru Petersens flytning, blevet ledig og var i en så perfekt vedligeholdelsesstand, at vi i midten af oktober kunne indrette os her.

Huset, der som før omtalt var genopført i 1890'erne, var en vinkelbygning med stuehuset langs med vejen til fjorden. I den nordlige gavl var stuehuset ved en overbygning forbundet med den øst-vestliggende udlænge, sådan at man kunne færdes i hele ejendommen uden at skulle udendørs.

Stuehuset rummede et stort køkken med gammeldags komfur med tre ildsteder og vandgris, der fyredes med alt forhåndenværende brændsel, kvas, tørv, briketter og brænde – brede lakerede køkkenborde og en spisekrog med fast bæk. Over vasken var anbragt en nikkepumpe, som hentede vand fra en brønd i gården. Desværre viste vandet sig kort tid efter vor indflytning på grund af forurening af stærk okker aflejring at være ubrugelig til husholdning, dels på grund af farven, dels på grund af den dårlige lugt og smag. En analyse bedømte det til at stamme fra rødnettet fra tre store popler, plantet alt for nær ved brønden og som med deres sammengroede rødnet i bunden af brønden forsynede sig med vand herfra. Selv om de straks blev fældet og rødderne fjernet, så godt, det lod sig gøre, hjalp det dog ikke på vandkvaliteten. Brønden måtte lukkes, og vi hente alt vort vand hos vor nabo. Det blev en temmelig besværlig affære den vinter, som vi måtte affinde os med indtil det følgende efterår. Da blev det muligt ved indføring af el- og kraft at anlægge en boring med hydroforpumpe og rørledning til huset fra det sydvestlige hjørne af statens grund. Siden var der godt og rigeligt vand til ejendommen.

I tilslutning til køkkenet var et stort nordvendt spisekammer med kælder under, hvortil der var adgang gennem en lem i døren og i køkkenets forlængelse mod syd en meget stor stue og et mindre værelse, begge med udsigt til haven og op ad fjorden.

I husets østside, ud mod vejen, og med adgang fra den store stue, en noget mindre stue, begge opvarmede af en stor tromlekakkelovn placeret ved skorstenen i den største af stuerne. Loftshøjden var over tre meter i hele underetagen og ingen isolering, så der skulle fyres hårdt.

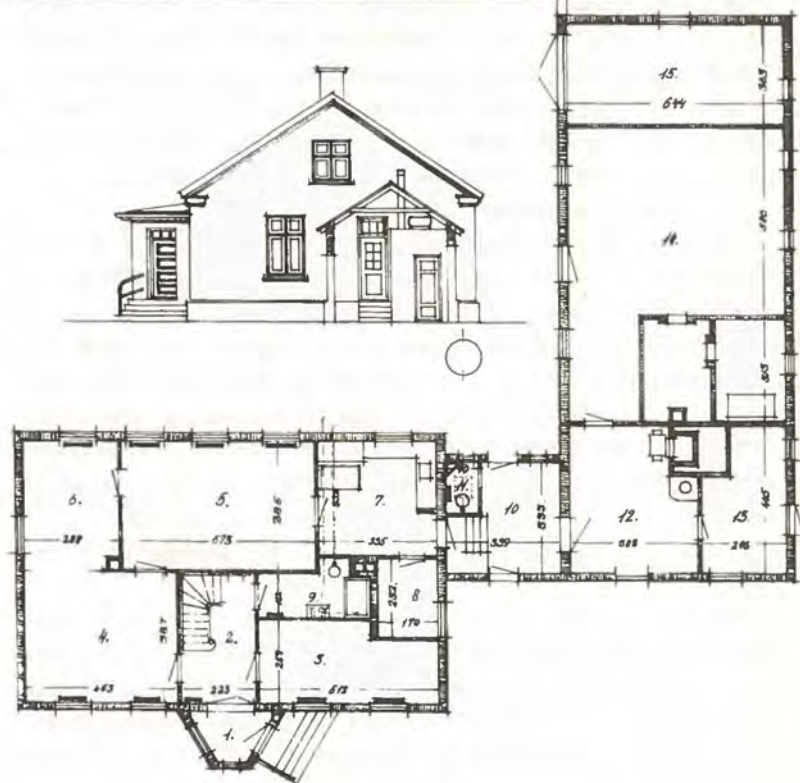
Ad hovedindgangen fra vejen kom man ind i en lille forstue

Randers Fjord Lodseri Lodsformandsbolig.



Lodsformandsboligen i Udbyhøj.
Tegning i Farvandsdirektoratet
udført i forbindelse med om-
bygning i 1943.

1. Vindfang.
2. Entré.
3. Lods kontor.
4. Dagligstue.
5. Spisestue.
6. Soveværelse.
7. Køkken.
8. Spisekammer.
9. Mellemgang.
10. Mellembygning.
11. Lokum.
12. Vaskerhus.
13. Lodseriets materialerum.
14. Brændehus.
15. Garage.



bygget ud fra huset og med to vinduer, hvoraf der i det ene, mod SØ, var indsat et stort messingkøje som dannede et glimrende anlæg for en signalkikkert, og hvorfra der var fin udsigt over yderfjorden og søen, så vagt og udkig som en behagelighed kunne foretages fra hjemmet. Indenfor forstuen var en stor flisebelagt entre, hvorfra en bred pænt svunget trappe førte til loftetagen. Til højre i entreen førte en dør ind til det gamle lods-kontor, som få år senere atter skulle finde anvendelse som sådant.

På loftet var der i hver gavl et værelse, hvoraf dengang kun det sydlige, med en lille kakkelovn, var anvendeligt til beboelse. I det nordlige var garderobe og pulterrum. Værelserne var bygget med store skunke i siderne, men for at gå oprejst på loftet måtte man ikke gerne være af garderbøjde.

I overbygningen mellem længerne var udgang til både vej- og gårdside og her fandtes et »aftrædelseskabinet« med tønne og et flot blankskrabet og lakeret sæde med udkæring og låg i tøndens diameter.

I udhushængens østlige ende var der vaskehus med gruekedel og hylder til oplægning af vasketøj, og herfra førte en dør ind til et lille storesrum, hvor lodseriet opbevarede oliereserver, maling og tovværk. I forlængelse af vaskehuset var den tidligere rummelige stald med stenpikning og båseskillerum, med rigelig plads til brænde, tørv og de brunkulsbriketter, som var datidens brændsel, indtil kul og koks igen var til at skaffe. På nordsiden af længen var der endnu rester af et gammelt møddingssted, som viste, at der havde været drevet landbrug fra ejendommen.

I sommeren 1950 begyndte den oversøiske handel så småt at kunne spores, da det franske m/s *Jean L. D.*, ca. 10.000 ts, via Aarhus anløb Randers med en part-ladning foderstoffer, og jeg havde med dette skib min første sølodsning til Odense Gab. Da mine ældre kolleger helst blev hjemme og passede lokallodseriet, var det i de næstfølgende år min opgave at varetage sølodsningerne, hvad jeg iøvrigt var glad for, dels fordi det var en inspirerende afveksling fra det daglige, dels fordi det holdt farvandskendskab og viden om de jævnlige ændringer af og i tvangsruterne a jour og samtidig gav lejlighed til at træffe kolleger fra andre lodserier.

Når der her skal berettes lidt om tilværelsen som yngste lods ved et lodseri, må det også erkendes, at den korte og noget hektiske aspiranttid og efterfølgende erhvervelse af lodspatent ikke alene skaber en god lods. Den yngre lods befinder sig bogstavelig talt først nu i den egentlige oplæringsfase, som kun, og bedst, læres under udøvelse af gerningen.

Selv om dette »at lodse« gradvis antager en vis rutine, så er dog forholdene i et farvand som Randers Fjord, under indflydel-

se af vejr og strøms karakter, så specielle, at der med et større skib altid må handles individuelt.

Derfor brugte jeg ofte, navnlig når det drejede sig om tunge skibe, som med lidt vand under kølen ikke styrede alt for godt, at tage roret selv. Af den gode grund, at den tid, der går fra ror-kommandoen er givet og til den bringes til udførelse, kan være afgørende for manøvens udfald, i særdeleshed for et skib med medgående strøm i de korte og krappe drej. Som hovedregel gælder det i sådanne drej om i rette tid at søge længst muligt op i den side af farvandet, der ligger modsat drejet, for derved at drage nytte af skruens sugeseffekt til hjælp ved drejningen og at gå ind i drejemanøvren med mindst mulig fart for derpå, om det bliver nødvendigt at tvinge skibet i manøvren, at øge skruens omdrejninger, indtil skibet er bragt på den ønskede kurs.

Denne teknik og andre tilsyneladende små, men for en heldig udført lodsning vigtige finesser, er blandt de primære ting en ung lods må tilegne sig gennem indføling med det skib, han lodser. Hertil kommer også i særdeleshed under usigtbare forhold, der ofte navnlig i vinterhalvåret opstår i fjorden på grund af de lave og fugtige landomgivelser, at kunne tage stilling til det for-svarlige i at påbegynde en lodsning og når man er i gang, at bedømme og afpasse sine muligheder for passage af eventuelle modgående skibe, og vel at mærke på dertil egnede steder.

Disse ting, som kun lodsens selv i den aktuelle situation kan tage stilling til, kan til en begyndelse nok give en ung lods en vis fornemmelse af utilstrækkelighed, som dog snart overskygges af den gode følelse, at et skibs fører og officerer forlader sig på hans viden og kunnen og derved styrker sikkerhed og håndlag. Et håndlag, som aldrig må udarte i blot og bar rutine, for der lodsens på eget an- og tilsvær, og hvert skib og hver situation kræver sit.

At træffe den rette beslutning på det rigtige tidspunkt, når man har med skibe og vind og vejr at gøre, kan undertiden være vanskeligt nok, og det er da også uundgåeligt at en lods kommer i situationer, hvor der udover faglig viden og common sense til-lige skal være en god portion held med i spillet.

Min daværende kollega Gruelund udtrykte det sådan, at en veludført lodsning indeholdt 96% held og 4% lodsens dygtighed, hvad der jo nu nok er en rigelig stor procentdel at tillægge hel-det.

Forudsætningen for et lodseris trivsel og vækst grunder sig naturligvis først og fremmest på en god havn med de fleste og bedst mulige faciliteter til ekspedition af skibene, og en initiativ-rig handel og industri med blikket åbent for alle og nye mulig-heder. Her må man medgive, at Randers med sine dengang ca. 50.000 indbyggere, beliggende ved den østjyske længdebane og

sine 13 landeveje ud til et stort og frodigt opland, opfyldte et sådant grundlag og dermed havde alle muligheder for at virke som opsamlingssted for eksport og som fordelingshavn for import. Endskønt beliggende ca. 20 sm inde i landet ad en smal og krogget fjordvej, blev byen dog året rundt befærdet af en livlig søværts trafik, så Randers stod sig godt i konkurrence med de større og besejlingsmæssigt nok så bekvemt beliggende Aarhus og Aalborg.

Da jeg den 1. oktober 1950 kom på fuld delingspart, kunne vi notere en betydelig fremgang i antal af lodsninger, og godsmængden over Randers havn overskred dette år førkrigsomsætningen og nåede op på 343.000 tons. En lovende udvikling, hvor nye virksomheder og varegrupper kom til, hvor andre forsvandt.

Særlig føleligt var det, at import af kul og koks steg betragteligt, og da de kommunale værker efter handelsaftale med Polen begyndte at hjemtage stadig større kvanta kul herfra, blev denne varegruppe hurtigt den førende, men også foderstoffer i form af kager, sækkegods eller expeller løst i rummet i større oversøiske skibe og kunstgødning, jern, stål og flydende brændstof steg fra da støt år for år.

For eksporten over havnen fik det fra begyndelsen af 1950'erne, og gennem en halv snes år frem, stor betydning at de jyske kartoffeleksportører bestemte sig for Randers som udførselshavn og opførte et stort lagerpakhus direkte til kaj. Hertil blev kartofler fra det meste af Jylland i sæsonen fra oktober til slutningen af marts transporteret med bane og lastvogne og enten lagt på lager eller – når der var travlest – lastet direkte i skibe. Denne sæson indledtes normalt med partier af læggekartofler lastet i store skibe, ikke sjældent køleskibe til syd- og mellemamerikanske og middelhavslande og fortsatte vinteren igennem med spisekartofler til forskellige europæiske lande.

F. eks. eksporteredes der i 1953 ca. 45.000 ts kartofler og i 1959 toppede denne eksport, så vidt jeg husker, med omkring 80.000 ts afskibet i 170 skibe til eksempelvis Argentina, Malta, Nordafrika, Balearerne og diverse europæiske lande.

Desværre sluttede denne gode og for lodseriet særdeles travle og indbringende epoke omkring 1963, da eksportører nedlagde pakhuset i Randers.

I nogle år i midten af 50'erne var der i roesæsonen om efteråret en ikke ubetydelig eksport af sukkerroer fra jyske avlere til svenske og finske sukkerfabrikker fortrinsvis med lodssøgende skibe omkring 1000 ts. Også myremalm fra lejer i Midtjylland, anvendt til rensning i gasproduktion i England og Tyskland, var i en periode af et vist omfang.

En anden sæsonbetonet eksport var landbrugsmaskiner, navn-

lig store mejetærskere fra Dronningborg i Randers, der eksporteredes i partier med store lineskibe til især Syd- og Mellemamerika, passende med høsten i de pågældende lande.

En speciel eksportvare blev – og er stadig – en særlig lerart fra egnen mellem Randers og Aarhus, som i brændt og grannuleret form under navnene »Leca« og »Fibo« er meget efterspurgt som isoleringsmateriale i husbyggeri, og hvoraf særlig Norge er stor-aftager året rundt.

Vinteren 1952/53 var en meget travl tid ved lodseriet, og da lods Gruelund havde søgt og var bevilget afsked med udgangen af 1952, efter 28 år ved lodseriet, søgte vi en ny lods, med tiltræden der kunne overlappe lods Gruelunds fratræden. Ansøgerantallet var ved denne lejlighed meget højt, og det var, som altid, en vanskelig opgave iblandt så mange velkvalificerede ansøgere, at pege på netop den vi i samråd fandt bedst egnet, og uden iøvrigt at kende vedkommende personlig og – ikke mindst – at måtte skuffe så mange. Om flere ansøgere mentes lige egnede til at kunne falde ind i vort lodseris noget specielle livs- og arbejds-vilkår tog man som hovedregel i indstillingen til lodsdirektoratet også et vist hensyn til den, som aldersmæssigt var tæt ved slutgrænsen for ansættelse ved lodsvæsenet – dengang 37 år.

Vi gennemgik da ansøgningerne meget grundigt og indstillede, efter fælles overvejelser een bestemt ansøger, som nærmede sig betænkeligt til slutgrænsen. Vedkommende meldte sig også ved lodseriet, blev gjort bekendt med forhold og vilkår og erklærede sig parat til at begynde aspiranttjeneste den 1. november 1952, for derpå, ca. 14 dage senere pr. brev, at meddele lodseriet, at han af forskellige personlige grunde havde ombestemt sig og nu ønskede at fortsætte i sit rederi.

Vi måtte så, presset af travlhed og den korte tid, hvor vi endnu kunne trække på kollega Gruelund, begynde forfra med udvælgelsen af en ny kollega fra de ansøgninger, vi allerede havde returneret til direktoratet, og i begyndelsen af januar måned 1953 tiltrådte overstyrmand Alfred Nielsen som lodsaspirant, medens P. A. Gruelund i et par måneder velvilligt assisterede os som hjælperlods, når vi havde mere end vi kunne overkomme. Også vor nye kollega, der var født og opvokset i Udbyhøj på nordsiden af fjorden kom straks i ilden med mindre skibe.

Den 1. marts 1953 fik lods A. Nielsen ansættelsesbrev, og da vor lodsformand, som den ældste i anciennitet, ikke ønskede at flytte til Randers i de forholdsvis få år, han ville fortsætte sin lodsgerning, faldt det i mit lod at besætte station Randers.

Vi købte hus allerede i januar og flyttede i midten af marts 1953 og samtidig solgte lodsformanden sit hus til familien Nielsen og flyttede selv ind i Statens Lodshus, som dermed igen kom til at opfylde sin egentlige bestemmelse som formandsbolig.

Der fulgte nu nogle meget gode og travle år med stadig stigende besejling og stadig større, men nyere og moderne udrustede skibe, med stor maskinkraft og dermed voksende krav til lodserne, hvor vi især i vinterhalvåret, når skibene i de korte dage havde tilbøjelighed til at hobe sig op, ofte måtte begynde dagen med sammen at rydde op fra een ende, enten fra søen eller havnen.

Fridage endsige ferie som andre havde vi indtil da ikke kendt til, bortset fra de dage, hvor der ikke var lodsninger at udføre, men hvor vi alligevel var »Stand By« i de respektive hjem. Da lodsformand Kaadtmann jo ikke længere var helt ung og lod forlyde at ville trække sig tilbage ved 65 års alderen og vi iøvrigt alle var indstillede på en smule frihed, uden dermed at belaste de hjemmenværende kolleger alt for hårdt, besluttede vi i vinteren 1956 at ansøge om en fjerde lods med tjeneste ved Udbyhøj.

Den 1. maj samme år blev styrmand A. J. Nielsen ansat og købte samtidig pens. lods Niels Christensens hus, og fra da følte det som en ren luksus, at vi hver kunne holde 14 dage sommerferie og ved særlige lejligheder holde et par dage fri, når der var brug herfor.

Da F. J. Kaadtmann den 31. marts 1959 trak sig tilbage fra tjenesten og lods Alfred Nielsen blev beskikket som lodsformand, søgte vi straks om ansættelse af en ny lods ved Udbyhøj, og den 1. september tiltrådte overstyrmand P. Nepper, efter aspiranttid, som ny kollega og lejede sig straks ind i A. Nielsens hus, medens denne flyttede ned i Statens Lodshus, hvor der i mellemtiden var blevet installeret tidssvarende toiletforhold, og hvor familien Nielsen i de næste år bekostede meget i en modernisering af ejendommen, bl. a. centralvarme, oliefyr, badeværelse o. m. a., så den gamle oldermandsbolig indvendig fremstod i en ny og særdeles praktisk skikkelse.

Naturligvis brugte vi som lodser ved tilbagerejse alle forhåndenværende rejsemidler, mest rutebilerne på begge sider af fjorden, og som udfarende fra Randers var det i reglen mest praktisk for mit eget vedkommende at blive landsat i havnen på nord-siden, hvorfra der dels var 10 km kortere til Randers, dels hyppigere rutebilafgange og samtidig kun 8 km til Dalbyover Station ved Randers-Hadsund banen, som jeg ikke sjældent benyttede i de tidlige morgen- og sene aftentimer, og hvortil jeg så cyklede på min fast stationerede cykel ved havnen i Udbyhøj. Der var endnu da en udstrakt kundeservice ved en sådan privatbane, f. eks. kunne jeg, om det ville knibe med at nå rettidig frem til togafgang, ringe til stationen og meddele, at jeg var undervejs, alt hvad cyklen kunne hale, og få den besindige besked: »Vi ska' nok hold yve mæ dæ lods«. Oplevelser på rejserne, hvor man lærte egnens geografi og mennesker at kende fra mange sider,

Lods Otto Albertsen og lods
A. J. Nielsen ved lods båden
Rans stabelafsløbning
2. juli 1964.



først og fremmest den venlige og den hjælpsomme, er et kapitel for sig.

Endelig har jeg da også mere end een gang på sommeraftener cyklet de 27 km hjem til Randers, når jeg ikke nåede i land til togtid og f. eks. havde en tidlig lodsning fra Randers næste morgen, og ikke mindst har jeg hos mine kolleger, efter at de anskaffede sig privatbiler, fået mangt et lift gennem årene som Randerslods.

Da en lodsstilling ved Frederikshavn Lodseri i vinteren 1961/62 blev opslået ledig, søgte og fik vor senest ankomne kollega P. Nepper, som selv var frederikshavner, denne stilling og fratrådte ved vort lodseri den 15. marts. Da sommerhalvåret med noget mindre travlhed stod for, var der enighed om at klare disse måneder med tre lodser, men at ansøge om en ny fjerde lods til ansættelse, når vintertravlheden satte ind. I begyndelsen af september tiltrådte skibsfører H. D. v. Pflugh Harttung som aspirant og blev den 1. november 1962 vor nye lodskollega.

Det vil være naturligt her, i forbindelse med den korte omtale af lodspersonellet ved Randers Fjord i disse år at omtale, at vi ved vort lodseri, udover at varetage primære opgaver, sekundært også fik lejlighed til undertiden også at assistere andre lodserier ved ferie, sygdom og under ekstraordinær travlhed, når vi kunne afse lods dertil.

Således var jeg selv i juni/juli 1952, efter henvendelse fra Helsingør Lodseri via Lodsdirektoratet, under afvikling af ferie for

lodserne ved dette lodseri, udstationeret derovre på vilkår, som en Helsingør-lods på fuld part, og på den måde, at vor andel af månedsopsejlingen gik hjem til vor fælles kasse, hvorefter jeg som ellers fik udbetalt min delingspart. Mine rejsepenge og udgifter til opholdet derovre var selvfølgelig forlods ude.

I 1957 var lods Alfred Nielsen i to perioder udstationeret ved Kalundborg Lodseri under sygdom der, på skift med en lods fra Horsens Fjord. Der var da blot een lods ved Kalundborg Lodseri.

I sommeren 1963 var vi alle fire lodser fra Randers Fjord hver 14 dage på ferieafløsning ved Helsingør Lodseri. I alle tilfælde på samme måde som ovenfor omtalt.

Endvidere var der gennem disse år jævnligt bud efter os som hjælpelodser ved dels Aarhus søgående lodseri, og under de strenge isvintre, når isbryderassistance måtte indskrænkes til hovedfarvande og de lettest tilgængelige havne, og kravene om lodsvejledning var størst, også ved Frederikshavn lodseri ud fra hhv. Skagen og Hirtshals.

Selv om Randers Havn's udmærkede gamle isbryder og bugserbåd *Bjørn* altid selv klarede at holde brudt rende, selv i de strenge vintre, nyttede det jo ikke, om skibene udefra ikke kunne komme frem til fjorden.

Foruden at varetage isbrydnings- og bugseropgaver i havnen og på fjorden blev *Bjørn* også anvendt ved tilsyn og afmærkning af hele sejllobet mellem Barren og Randers, og det må her nævnes, at lodseriet gennem alle år havde et meget nært og udmærket samarbejde med Randers Havn, ikke mindst med havnefogeden, som fast fører af *Bjørn* og hans besætning ombord, hvor vi lodser har nydt megen gæstfrihed, navnlig, når man altid beredvilligt under sådanne isforhold, hvor vi ikke længere kunne betjene skibsfarten med eget lods fartøj, stillede *Bjørn* til rådighed ved ombordsætning og aftagning.

Bjørn var i sådanne perioder en stor del af tiden nærmest stationeret ved lodsbroen i Udbyhøj, hvor Randers Havn vedligeholdte det kraftige brohoved bl. a. til dette formål. Det var således ikke mange fridage, der var forundt »den gamle herre« indtil den i 1980 blev afløst af sin arvtager, en nybygget dieselbugserbåd med den dobbelte maskinkraft.

I de år, jeg var ved lodseriet, havde vi kun en vager at passe for Fyr- og Vagervæsenet, nemlig 3-kosten på Boels Rev mellem Mariager og Randers Fjorde, som vi hvert forår en tidlig morgen under rolige forhold skiftede ud med en nyistandsat vager.

I sommeren 1963, efter afslutningen af vor gæsteoptræden ved Helsingør lodseri, ønskede man der en forøgelse af lodsantallet, og da stillingen blev opslået ledig, søgte og fik vor lodsformand Alfred Nielsen denne og tiltrådte derovre allerede den 1. oktober



*Lodsbåd Ran til Randers fjords
lodseri ved stabelafløbningen
2. juli 1964 i Vestre havn,
Aalborg.*

samme år, efter godt 10½ år ved Randers Fjord. Jeg blev fra samme dato beskikket som lodseriets formand, og da lodsdirektoratet samtidig bestemte at nedlægge stationen i Randers, og fremtidig lade skibsfarten betjene af tre lodser alle stationeret ved Udbyhøj, flyttede vi den 11. december 1963 tilbage til Statens Lodshus i Udbyhøj.

I efteråret 1962 var vi fire lodser blevet enige om for egen regning at lade bygge et nyt, mere tidssvarende 10 ts lodsfartøj, til afløsning af *Lodsen I*, som så fremtidig skulle fungere som reservebåd. Vi havde hos skibsbygmester Henry Rasmussen i Aalborg fået tegnet og bestilt et sådant sværtbygget fartøj, hvori vore individuelle ønsker i størst mulig udstrækning var tilgode-set, og til fremdrivning en 62 HK 4 cyl. Bukh motor.

Da bygmesteren var kendt for at kæle for hvert stykke træ, han havde mellem hænderne, og det bedste ikke var for godt, trak fartøjets færdiggørelse imidlertid noget længere ud end forudset, og først den 2. juli 1964 kunne vi nu tre tilbageværende lodser sammen med bygmesteren og i overværelse af en lille indbudt kreds, som bl. a. talte lodsdirektør M. Schmidt og vor kollega A. Nielsen, Helsingør, afholde en festlig stabelafløsning og

prøvetur på samme dag. Til gengæld fik vi for kr. 107.558,39 et fortrinligt fartøj med gode forhold i et rummeligt styrehus og med søgenskaber, som tjente bygmesteren til ære. Til den lejlighed havde vore dengang to brave lodsmedhjælpere brødrene Laurits og Herman Hou, nevøer af gamle bådmand P. Hou, sammen lavet et stort og smukt stykke tovværksarbejde – en stævnmus – til det nye fartøj.

Før jeg forsøger at redegøre for en lodsning af et efter forholdene stor skib med stor dybgang, vil det sikkert være på sin plads af hensyn til læseren at give et indtryk af det smalle og krogede løb med 7 m vand og en bundbredde i renden på blot 22 m, gennem en kort beskrivelse af farvandsafmærkningen, og de særlige forhold i fjorden, som nødvendiggør, at der med jævne mellemrum skal foretages opmudring, og for fjordbreddernes vedkommende de årlige reparationer og fornyelser af de beskyttende faskingærder på strækningen mellem kanalens nordende og Randers Havn.

Fra anduvningsbøjen og til kanalen har det siden den store udybning til 7 m i 1931/32 ikke været nødvendigt at foretage opgravning bortset fra få undtagelser, hvor sandvandring med hårde storme fra NO. i renden over Barren har aflejret puller. Selve kanalen med sine ca. 2 sm i een ret linie har ved strømmens hjælp kunnet holde sig selv rent.

Fra kanalens sydlige ende ved Voer Bro langs Støvring Dæmning før kaldt »De syv Veder« til Uggelhuse og videre gennem engene må der med jævne mellemrum foretages oprensninger.

Det opgravede fyld er gennem mange år blevet pumpet ind over de lavereliggende fjordarealer på begge sider af løbet og har gennem tiderne derved skabt nye og frugtbare enge.

For at imødegå at dette bløde fyld, som spules ind med vand skulle løbe tilbage og ende, hvor det kom fra, blev fjordbredderne sikrede med faskingærder, dvs. to rækker ca. 6–8 m lange nedrammede pæle, hvorimellem lægges svære sammensurrede risknipper, som med jernbinding fastgøres til pælene og sluttelig bliver holdt på plads af tunge cementpæle øverst.

Afmærkningen, som da man begyndte at uddybe fjorden, indskrænkede sig til nogle få koste med ens betegnelser i begge sider af renden, har naturligvis ændret sig betydeligt siden. Den bestod, indtil den nye farvandsafmærkning i august 1980 trådte i kraft, af røde koste og hvide prikker stående i 9 fod vand samt henholdsvis røde og hvide flydebøjer med kort stage markerende den dybe rende, alt regnet for indgående i fjorden. De sidstnævnte bøjer blev i sidste halvdel af 1950'erne forsynet med refleksstrimler og senere blinkanordning i toppen af bøjerne i de vigtigste drejepunkter, det blev herefter muligt for lodserne at imødekomme et voksende krav om natsejlads med projektør med mindre skibe.



*Randers Nordhavn 30. oktober
1954 i kartoffeleksport-
perioden.*

I 1960 blev der etableret fyrlinier på strækningen fra Udbyhøj til Uggelhuse, så der nu kunne sejles om natten med skibe op til 2000 ts og senere efter min afgang fra lodseriet, er der opstillet fyrepæle med blinkantenner på fjordbredderne gennem engene på de sidste 6 sm mellem Uggelhuse og Randers Havn.

Det er klart, at et sådant fjordkompleks i sin helhed sammen med den for søfarten vederlagsfrie isbrydning i strenge vintre belaster havnens budget i ganske betydelig grad, men samtidig er en absolut nødvendighed for havnens mulighed for at stå sig i konkurrence med nærliggende havne.

At et farvand af en sådan karakter begrænser størrelsen af skibe der kan anløbe Randers kan sikkert ikke undre, og skibe omkring 12–13.000 ts, endskønt under alle forhold faktisk for store, har da også været det maksimale, der har besejlet fjorden.

Hvor lodserne op til slutningen af 1930'erne ofte stredes med gamle, nødtørftigt vedligeholdte og elendigt styrende dampskibe, værst bl. a. under græsk flag, og som det under uheldige forhold af og til kunne være det meste af en dag »at lirke« til Randers, så mærkedes fra begyndelsen af 1950'erne gradvis det begyndende nybygningsprogram af skibe med fine linjer, stor maskinkraft og ganske anderledes styreegenskaber.

Selv om vi i mine første år ved lodseriet endnu af og til kom ombord i skibe med sådanne omtalte mindre heldige egenskaber, så er de nyere skibstyper en meget væsentlig grund til at sejlads

på fjorden med skibe af den maksimale størrelse har kunnet foregå uden uheld.

Nu skal et skib jo ikke blot frem til Randers, men også gerne ud igen, hvorfor en svajning på svajeplassen i Nordhavnen er en nødvendig og vigtig begyndelse af en udgående lodsning. Enhver med blot en anelse kendskab til skibe og forholdene på fjorden vil vide, at et skib på omkring 12.000 ts med en ca.-længde på omkring 140 m og en bredde på 18–19 m ikke levnes mange tommer på svajeplassen, og da det under denne procedure er afskåret fra at bruge egen skrue og med kun een bugserbåd til assistance, vil man forstå, at vindretningen under en sådan svajning ikke er uden betydning.

Når skibe på 6–8.000 ts og derover besejler fjorden, foregår det som en sikkerhed og service om noget uforudset skulle indtræffe, med ledsagelse af slæbebåd. Dog erindrer jeg ikke, at der i noget tilfælde, bortset fra selve svajningen, har været brug for denne meget fine service fra havnen. Til gengæld har den altid virket som en særdeles god støtte at have i agterhånd for både skib og lods.

Forestiller man sig, at et lastet skib omkring 4–5.000 ts har meldt sin ankomst ved indsejlingen til fjorden en tidlig morgen, og vagten varskoer skibet ankret på reden, går lodserne ved første daggry til søs, og den lods, der står for tørn, besætter skibet efter først fra lods båden at have taget et skøn over skibets amning.

Ombord præsenterer lods en sig for skibets fører og vagthavende styrmand, som på forespørgsel underretter ham om skibets største dybgang eks. 19'06", skibets styreegenskaber, farter på maskintelegrafens inddeling, evt. særlige egenskaber ved skibet, og hvad der ellers er påkrævet på forhånd at vide for lodsningens udførelse.

Selv om det må præciseres, at det juridisk under alle omstændigheder er skibets fører, der er myndigheden ombord og som da også, om han finder lodsens dispositioner forkerte, på ethvert tidspunkt kan gribe ind, så er det dog i praksis sådan, at en lods anses som en velkommen vejleder, betryggende kendt med alle lokale forhold, i hvis hænder en skibsfører som noget selvfølgelig trygt overlader lodsning af sit skib.

I praksis overtager altså lods en føringen af skibet i navigations- og manøvre-mæssig henseende med den vagthavende styrmand til assistance, og efter at signalflag H »Jeg har lods ombord« evt. om lods en under hensyn til forholdene finder det påkrævet også signalflag D »Jeg kan ikke vige« er sat til oplysning for modgående skibe, beordres den ønskede fart, og der styres ind over Barren i båkelinien mellem røde koste om styrbord og hvide prikker om bagbord. Her på Barren må lods en være særdeles agtpågivende på forsæt af strøm og vind.

Når skibet er godt passeret midten af Barren og nærmer sig en ca. 15 m høj gitterkonstruktion, som set fra søen markerer Randers Fjord, reduceres farten til god styrefart og kort efter drejes styrbord over til et sæt båker overet, som leder gennem et af de smalleste steder på fjorden, hvor strømmen trykker hårdt igennem, med den stenfyldte »Kirkegrund« ganske tæt om bagbord og de store sandgrunde om styrbord.

I denne bæklinie styres til man tæt om styrbord passerer en fyrepæl og her drejes styrbord over, ind i den klare vinkel i en fyrepæl mellem Udbyhøj Fiskerihavn og lodspynten. Her bliver et stykke vej betydelig bedre plads, og skibets fart kan om ønskes øges gennem drejet bagbord over rundt lodspynten med lodsbroen. Herfra styres på tre lidt afvigende kurser mod Raaby Odde.

Før man når frem til dette drejepunkt reduceres farten igen til god styrefart og ved passage drejes styrbord ind i et sæt båker, som leder op mod den næste meget smalle passage, hvor der drejes bagbord over ind gennem »Møllegrund«, hvor strømmen, som i »Kirkegrund« presser hårdt igennem. Herfra styres ud i fjordens bredeste del mod kanalen i en bæklinie, som i mange år bestod af en forbåke korresponderende med en smal udhugning i en ovenforliggende skov, senere efter oprettelse af fyrlinier, af to båker overet, og med otte røde stuttønder tæt på skibets styrbords side. På denne rette strækning kunne farten alt efter forholdene øges, og her var et af de få steder på fjorden, hvor større skibe kunne passere hinanden med forsigtighed – med den hovedregel, at det indgående skib afventer (holder tilbage) for det udgående.

I passende tid inden skibet når hen til indsejlingen i kanalen nedsættes farten til det mindst mulige og kort efter drejes i et kort og ret krappt drej bagbord ind i den gravede kanal langs med Kahre Holme. I dette drej må farten være så lav som muligt, dels for at undgå sugning, der kan mislykke drejningen, og dels for, om nødvendigt at tvinge skibet igennem drejet og på kurs i kanalen.

Herfra og til Randers Havn er den højest tilladte fart 5 sm/tim, og der styres her gennem den godt 1 sm lange kanal i et sæt båker overet forude og som efter passage af Voer Bro i kanalens sydlige ende på bagbords side leder videre frem til nordenden af Støvring Dæmning. Ved dette punkt drejes styrbord ind i de før omtalte »syv veder« ledet af et bækset ved Uggelhuse.

Kanalen og strækningen her langs med Støvring Dæmning er mod løbet befæstet med faskingærder, og når den maksimale fartgrænse er 5 sm, er det for i størst mulig udstrækning at mindske de strømninger, der altid opstår ved et skibs passage i smalle gravede løb og som sammen med strøm, højvande og isgang ef-

ter få år langsomt undergraver faskinsætninger og fører det bagvedliggende materiale ud i løbet.

Når skibet kort før Uggelhuse når frem til holmen »Skanhagen«, hvor den lavvandede Grund Fjord om bagbord skærer sig ind mod Allingåbro, ændrer farvandet karakter og drejer styrbord over i et nærmest ålignende løb. For med et dybtgående skib at klare dette drej, må man som nævnt med den mindst mulige styrefart søge så tæt som muligt over i rendens østlige side og om det bliver nødvendigt hjælpe skibet gennem drejet med øget maskinkraft, indtil det er på plads i løbets midte.

Her fra Uggelhuse og de ca. 6 sm gennem engene til Randers styres med langsom fart på forskellige vestlige kurser, og her sejler man mellem skiftevis rørskove og flade lavere liggende enge. Hvor rørskov er fremherskende, er det ikke nødvendigt at beskytte kanterne med faskiner, da det meget kraftige rodnet fra rørvæksten i sig selv hindrer en udhuling af brinken ved sugning og tilbageslag. Derimod er der her til beskyttelse og konstant afvanding af engene, der ligger under sejløbets niveau, anlagt diger og gravet afvandingskanaler med pumpestationer.

Skulle det her i engene med de mange drej hænde, at et skib »gjorde sig ud til bens«, reagerede trevent på roret og måske snusede til brinken, skete der ingen skader af den grund, fordi kanterne er blød bund og havde samme virkning som en gummifen-der, der skubbede skibet tilbage i renden, og når skibet da igen var under kontrol kunne rejsen fortsætte.

Når man med et større lastet skib og faldende vande normalt beregnede en lodsning til mellem 4 og 5 timer, kunne selvfølgelig sådanne uforudsete forhold, som især kunne opstå med lidt vand i fjorden, forlænge rejsen en del. Første gang, jeg oplevede sådanne omstændigheder, var på en læretur med en af mine daværende kolleger, med et ældre, noget specielt bygget motorskib, som absolut ikke var til sinds at efterkomme lodsens opfordringer. Hvor mange manøvrer, og hvor man timer, der medgik til denne lodsning, kan jeg ikke mere huske – men det blev mange for at bringe det genstridige skib til kaj, og selv har jeg da også været ude for lignende tilfælde gennem engene.

På årstider med urolige vejrforhold og vinde mellem VNV og NO presses vandet ind i de indre farvande, og da har der ikke sjældent været målt op til 125 cm over daglig vande i fjorden og i ekstreme tilfælde, med store oversvømmelser til følge, helt op til 142 cm over daglig vande i Randers.

Modsat er der, navnlig om foråret, når det i længere tid står med østlige vinde, der trykker vandet ud af de indre farvande, også ofte ekstraordinære lavvande, hvor grundene på begge sider af sejløbet er tørre og ikke lader lodsens i tvivl om, hvor han skal være med skibet.

I lokaliteten »Ladestedet« drejer sejløbet i en jævn krumning mod styrbord og fortsætter frem til holmen »Svaletørven« hvorfra man endelig på en ret kurs styrer ind mod Randers Havn.

Kort før skibet når frem til svajeplassen passerer om bagbord Gudenå's udløb i fjorden. Her ophører strømmens virkning og farten reduceres til det mindst mulige, medens man gør klar til at sætte et anker at manøvrere til kaj på og afhængig af hvilken side skibet skal fortøje. Når ankeret er sat med passende kædelængde, har man altid god kontrol med skibet under tillægningsmanøvrer og kan søge tæt til kajen uden risiko for skade på hverken skib, kaj eller evt. yderligstående faciliteter.

Velfortøjet udfylder og underskriver skibets kaptajn lodssedlen in duplo med de oplysninger, der danner grundlag for beregning af lodsbetalingen, og når lodsens ved hjælp af sin takstabel har udregnet beløbet kan lodspengene straks hæves hos den skibsmægler, der klarer skibet i havnen og som kvittering får originalsedlen med lodsens underskrift for beløbets modtagelse. Kopien af lodssedlen følger lodsbetalingen til lodseriets kasse, som bilag til månedsregnskabet.

Der har i årenes løb været udført mange lodsninger af skibe mellem 6–8.000 ts på fjorden, og da vi som tidligere omtalt i 1950 havde det franske M/S *Jean L. D* på ca. 10.000 ts i Randers var det indtil da det største og længste skib, der havde anløbet havnen.

Det skulle imidlertid vise sig, at grænsen ikke var nået dermed, idet der i maj måned 1954 blev anmeldt det ca. 12.000 ts argentinske S/S *Cordoba*, et amerikansk bygget dampskib af Victory typen, med en partladning korn fra sydamerikansk havn. Skibets totale længde var 138 m og bredden 19 m, så med tanke på de smalle passager i Kirkegrund og Møllegrund, drejene ind i kanalen og i løbet ved Uggehuse, samt forholdene i svajebassinet i havnen, hvor der samtidig var lystbådehavn, var det ikke uden visse betænkeligheder, at man ved lodseriet indvilligede i at tage skibet til Randers, under forudsætning af at skibets dybgang ved ankomst til fjorden ikke oversteg 18'06" – og – »at vandet var hjemme« i fjorden.

Alt forløb imidlertid fint, da *Cordoba* den berammede dag med Skaglods ombord ankom til fjorden og med en største dybgang på 18'04", rolige vejrforhold, pæn vandstand i fjorden og med ledsagelse af B/B *Bjørn* havde lodsformand Kaadtmann ingen vanskeligheder under lodsningen. Skibet fyldte faktisk hele den dybe rende og Kaadtmann præciserede da også efter udført lodsning, at grænsen for hvad lodseriet fremtidig kunne stå inde for nu var nået.

Da samme skib den 29. maj 1954 skulle fra Randers var det min opgave at lodse skibet til søs, og som det ses af foto, stod det den dag med en del østlig vind og ikke netop den ideelle



Foto: Randers Amts Avis.

vindretning for svajning med den større skib med kun en slæbebåd og stærkt begrænsede muligheder for brug af egen skrue før skibet var rundt og slæberen hjemme.

Som sædvane for at bringe skibet fra kaj og ud i midten af havnebassinet, så det kunne bugseres agter over, førtes en forwire over på den modsatte kaj at hive ud på, medens slæbebåden fik en slæber fra agterenden.

Da man ude i bassinet var vel fri af kaj og andre skibe, sattes et anker med passende kæde at slæbe ud på og bugserbåden drejede ret agter ud og begyndte udslebningen medens forwiren blev taget hjem.

Da skibets stævn var klar af kajens yderende, blev ankeret taget og bugserbåden varskoet om at gå rundt med agterenden, med alle sine 450 HK, medens vi ombord i skibet med styrbord ror og små omdrejninger på egen skrue søgte at gøre vort til at bringe forskibet med op i vinden. Imidlertid var den østlige vind i den pågældende situation nær lig tværs på livet og for kraftig til, at det under denne ellers sædvanlige fremgangsmåde lykkedes at løfte forskibet tilstrækkeligt, hvorfor vi måtte have slæbebåden frem for stævnen, inden vi kunne komme igang (situationen belyses sikkert på udmærket vis ved viste fotos), og idet det bemærkes, at hverken kaj eller skib påførtes skade ved hændelsen.

Selve lodsningen med det fint styrende og velmanøvrerende skib og med den trofaste *Bjørn* som ledsager voldte da heller ingen vanskelighed, og nået til søs blev jeg afløst af den kollega, som stod for tur til at fortsætte med skibet på sølodsning. Som man vil forstå er vestlige vinde eller vindstille i samklang med slæbebåden den gode forbundsfælle, når et skib af den størrelse skal svajes under så knebne pladsforhold.

Mellem skibe af betragtelig størrelse, der har besejlet fjorden i årene 1950–1965 kan f. eks. nævnes Liberty skibe og lineskibe fra rederierne DFDS, Wilhelmsen, Knut Knutzen, Johnson, Gorthon, og Salén rederierne. Men siden vi i 1962/63 havde de to norske søsterskibe *M/S Sistina* og *M/S Estelle* på mellem 12 og 13.000 ts i Randers og en containisering af mange varegrupper sammen med en konkurrencemæssig omlægning af de gamle linierederier fandt sted, og man i overvejende grad koncentrede sejladsen på basishavne med faciliteter hertil bl. a. Göteborg, Aarhus og i nogen grad København, ses skibe af denne størrelse ikke længere på fjorden.

Indtil jeg i vinteren 1964/65 forårsaget af tiltagende vanskeligheder med ryg og ben, alt for tidligt nødtes til at søge min afsked fra lodsgerningen, har det største skib, jeg har været lods med på fjorden, med sine 475' og knapt 13.000 ts d.w. sikkert været *Sistina*.

Foto: Kaj Grosen, Amtsavisen,
Randers.





*Lodsen går ombord i turbine-
damperen Bolivia af København
i Aarhus bugt (før 1925).
Lodsen synes at bære stråbat,
så det er for ensartet påklæd-
ning blev indført for lodser.
Det er næppe vanskeligt at
forestille sig, hvordan en ellers
pæn blåklædt lods ofte kom til
at se ud, om der f. eks. havde
været losset olieklager o. lign.,
inden han stod på dækket.
Fra P. A. Gruelunds samling.
Nu hos O. A.*

Denne lodsning fra Randers til søen står antagelig særlig tydeligt i min erindring, fordi den på en vis sekundær måde har relation til den store oversvømmelseskatastrofe langs den tyske nordsøkyst i februar måned 1962.

Der blev, samtidig med at jeg blev varskoet om afsejlingstidspunkt, bestilt sølods videre til Skagen.

Da jeg kom ombord, stod det med frisk V- NV vind og bugsering ud af havnen og svajningen forløb perfekt.

Da slæberen var hjemme gik det med vinden agtenind og

Bjørn agterude på ganske normal vis ud gennem engene til Uggelhuse. Skibets styreevner og reaktioner var fortræffelige, og da vi var rundt i drejet ved Uggelhuse og styrede hen langs Støvring Dæmning, hvor vinden kom ind på det høje tomme skibs bagbords side var det kendeligt mærkbart, at vinden var frisket ganske betydeligt med en stor afdrift til følge. For løbende at korrigere for dette i det trange løb tog jeg selv roret og måtte både her og videre gennem kanalen holde stævnen tættere til luvsiden og øge farten en hel del mere end jeg brød mig om til imødegåelse af forsæt, men da vandstanden samtidig var betydeligt over dagligt vande, var det uundgåelige medslæb trods alt meget begrænset. Takket være skibets eksemplariske kvaliteter kom vi nydeligt igennem denne strækning, og da vi efter drejet ud af kanalen fik den efterhånden stive kuling ind på bagbord låring kunne farten igen reduceres til langsomt. Resten af strækningen forbi Udbyhøj og til anduvningen, hvor skibet styrede som en jolle, giver ikke anledning til særlig omtale.

Jeg blev her afløst af min kollega lodsformand Alfred Nielsen, som stod for tur til at fortsætte rejsen til Skagen, men da man nåede derop, kunne han ikke aftages der på grund af vejrforholdene, men måtte fortsætte med skibet med udsigt til at ende i Hamborg, som var *Sistina's* næste anløbshavn. Da vejret imidlertid hen på natten forværredes til den orkanagtige storm, der skabte katastrofetilstanden på Elben og Weser, måtte *Sistina* som ikke længere avancerede, gøre venderejse og søge tilbage rundt Skagen, for at gå ad Storebælt og Kielerkanalen. Da min kollega ved passage af Skagen stadig ikke kunne aftages her, måtte han fortsætte videre med skibet, og kom først i land ved Korsør.

Et i vor tid nok sjældent eksempel, der leder tanken tilbage til sejlskibsdagene, hvor det ikke hørte til sjældenhederne, at danske farvandslodser på grund af vejrforholdene ofte havnede på fremmed grund.

Da jeg den 1. maj 1965 tog afsked med vort lodseri, blev jeg som formand afløst af lods A. J. Nielsen, som da dette skrives stadig er lodsformand ved Randers Fjord's Lodseri.



*Lods Knud W. Born går ombord, sommeren 1978.
Foto: Fritz.*

Havnelodsens

Når jeg nu her skal berette om mine 32 år som lods ved Københavns lodseri, er det måske naturligt at fortælle lidt om min tilværelse, før jeg nåede vejen frem til ansættelsen som lods den 1. maj 1950, efter at jeg den 1. februar var fyldt 30 år.

Fra mit femte år til jeg efter endt realeksamen kom til søs, boede jeg på det nu forlængst nedlagte og senere i havet forsvundne Højen Fyr, hvor min far var fyrassistent. Højen fyr lå på vestsiden af Grenen vis a vis Skagen Fyr. (Lange Maren). Min skolegang faldt i Skagen, som dengang havde ca. 4000 indbyggere, og skolevejen gik de små 4 km tværs over toppen af Danmark gennem heder og enge. Uden iøvrigt at have søfarende slægtninge i familien kunne det ikke undgås, at jeg fik smag for livet til søs, når man dagligt så hundreder af skibe runde Grenen og stå Skagen ind eller ud. Der var store trælastede dampere med bl. a. props til de engelske miner, DFDS' eksportbåde, de engelske paketbåde på København, som vi kaldte Goole- og Leithbådene efter deres hjemhavne og selvfølgelig mange flere. Vi drenge tilbragte megen tid med at studere skibsfarten i vor lange søkikkert og kom til at kende skibenes navne og udseende og duperede ofte datidens badegæster med vor store maritime viden. Vi fulgte med spænding de tungtlastede dampere, når de begravede hele forskibet i søen, og huggede sig vestover i storm med 2-3 miles fart. Meget dramatisk at følge på afstand fra et lunt og fast udsigtspunkt. Knap så morsomt, da man senere var med ombord, når det foregik. Skibsfarten blev også vor tidsmåler, når vi legede ved klit og strand. Når »Norgesbåden«, der sejlede mellem Frederikshavn og Kristianssand kom dampende rundt Grenen, var klokken halv tolv, og så var det tid at begive sig hjem til middag klokken tolv.

Da jeg blev lods, skulle jeg komme til at gøre tjeneste i mange af min drengetids gamle kendinge, ikke mindst Switzers bjergningsdamper *Garm*, som var stationeret i Frederikshavn, og som vi drenge med spændt forventning så komme brusende rundt Grenen med et formidabelt bovvand og røgen væltende ud af skorstenen på vej mod en stranding i »vort område«. Jeg gjorde senere tjeneste som 1.styrmand i den og førte den det sidste halve år, før jeg blev lods.

Længere end til det 16. år holdt jeg ikke ud at se skibene stå Skagen ud og forsvinde under den vestlige horisont på vej ud i den store verden. Den 22. september 1936 sagde jeg Højen Fyr



*Em. Z. Switzers bjergnings-
damper Garm, ex St. Enoder
bygget i Southampton 1920.*

og Skagen farvel for at mønstre ud som dampskibselev ombord i J. Lauritzens damper *Helene* på Helsingør red. *Helene* var beskæftiget i papir- og kulfarten mellem Finland og England. Jeg havde den ikke mere blot i den lange kikkert, men jeg var med ombord. J. Lauritzen var pioner indenfor søfartsuddannelsen herhjemme, og med sine »dampskibselever« startede han den almindelige apprenticeuddannelse, som mange større rederier praktiserer idag.

Nu drejede det sig om at sejle de 4 år, inklusive 2 år med sejl-skib, som dengang krævedes, før man kunne begynde på navigationsskolen. Disse 4 år er en historie for sig, iblandet krig og djævelskab som ikke skal berettes her, da det jo skal handle om lodsgerningen, men den handler om sejlads med skonnerter, skoleskibet *Danmark*, DFDS og tilsidst Switzers bjergningsskibe som matros. I april 1941 begyndte jeg på Københavns Navigations-skole og forlod atter skolen i april 1943 efter endt styrmands- og skibsførereksamen. Efter skolen var krigen på sit højeste og dansk skibsfart var »låst inde«. Arbejdsløsheden blandt navigatører var selvsagt stor. Jeg tog job som skipper på en galease et år, hvorefter jeg blev »bjerget« af Switzer, hvor jeg gjorde tjeneste som styrmand og de sidste 2 år som fører af flere af bjergningsbådene, indtil jeg den 1. maj 1950 blev ansat som lods ved Københavns lodseri. Min gode ven og velgører hos Switzer, nu afdøde skibsinspektør kaptajn S. Fage Pedersen, spurgte mig i den anledning, om jeg ikke kendte det gamle ord »Stick to the old

firm!«. Lidt beskæmmet, måtte jeg svare, at jeg havde ændret det lidt til: »Stick to your family«, og det forstod denne venlige mand trods alt godt.

Hvorfor søge i land som lods?

Mange unge navigatører strander på et »velformet skær«, mens de går på navigationsskolen. Når skolen er forbi og den første hyre tiltrædes, så er det farvel til den udkårne i op til halve år. Det er meget svært efter 2 års hyggeligt landkrabbeliv. Kun i arbejdet kan man abstrahere fra længslen efter kone og børn, i fritiden vender den nagende tilbage. Det er derfor naturligt, at mange unge navigatører overvejer, om der dog ikke findes mulighed for et job i land. Helst et job, hvor man kan bruge sin uddannelse, men her er navigatøren betydelig dårligere stillet end maskinmesteren – ifølge sagens natur. Øverst på listen for job i land står lodsgerningen, hvor navigatøren kan bruge sin uddannelse 100% og alligevel forene arbejdet med et nogenlunde familieliv sammen med kone og børn. De fleste navigatører har i deres arbejde stiftet bekendtskab med lodsgerningen, men bortset fra det rent navigatoriske får man ikke kendskab til lodsgerningens inderste væsen og organisation i den korte tid, lodsens er ombord. Der er meget stor forskel på det farende liv til søs, hørende til et skibs besætning, og hjemmelivet som lods med gæstetoptræden i mange forskellige skibe. De fleste lodser må sande, at deres forhåndskendskab til lodsgerningen har været meget enkel, og at de er blevet overraskede over at stifte bekendtskab med en helt ny maritim sfære. Enkelte, men det er dog meget få, har ikke kunnet klare forandringen og er vendt tilbage til det farende liv til søs.

Mit allerførste kendskab til lodsvæsen stammer fra min drengetid i Skagen, hvor vi drenge i det store frikvarter på skolen ofte løb ned til havnen og betragtede det pulserende liv, der rørte sig der. Megen tid gik med at stå og beundre den flotte lodsdamper *Skagerrak*, der lå med bakkede fyr, klar til at gå ud. Somme tider så vi nogle bredbovede satte herrer med bowler – eller blød hat og en »jordermodertaske« i hånden komme oppe fra Skagensbanen og gå ombord. Så fik kokken »Willemoes« travlt i kabyssen og ilede agterud med terriner og fade og forsvandt ned i kahytsskappen. Vi var klar over, at det var nogle betydningsfulde herrer, der var ankommet, men at det var lodser på vej ud til skib, sagde os ikke meget dengang.

I min tid hos Switzer kom jeg i nær kontakt med mange lodser rundt omkring i Danmark. Dette indblik i lodsers velbefindenhed og arbejde, kombineret med ovenfor omtalte familiære grunde bevirkede, at jeg besluttede at søge stilling som lods. Switzers

bjergningsentreprise har forøvrigt gennem tiden været storleverandør af lodser til dansk lodsvæsen. Storleverandør set i betragtning af rederiets størrelse. Det var foruroligende for rederiet, men fremmede advancementsmulighederne for os, der blev tilbage.

På den tid, jeg søgte ind som lods, var proceduren den, at man hver gang søgte det enkelte lodseri, hvor en stilling var opslået ledig. Der kunne jo være familiemæssige og økonomiske grunde til, at man ikke søgte ind som lods hvor som helst. Med den ordning, der var gældende indenfor lodsvæsenet på den tid, var der små lodserier, der ikke var videre økonomisk velfunderede, skønt arbejdsbyrden kunne være nok så stor. Idag er det således, at ansøgere har deres ansøgning liggende i Farvandsdirektoratet, hvis der skulle blive en stilling ledig. Når dette sker, udvælges een af ansøgerne, og han må da først tage stilling til, om han ønsker at blive ansat ved det pågældende lodseri. Denne ordning blev, såvidt jeg ved, til på foranledning af de nautiske foreninger for at tilgodse navigatører i udenrigsfarten, da disse jo var afskåret fra at vide, når stillinger blev opslået ledige, og derfor ofte kom for sent med deres ansøgning i modsætning til navigatører, beskæftiget i hjemmefarten. Selv søgte jeg kun ind ved Københavns lodseri, når der var en ledig stilling der, og i marts 1950 modtog jeg besked om min ansættelse med den 1. maj som tiltrædelsesdag. Der blev festet en del ombord i den anledning, og jeg var den glade giver.

Lods i København

Det var en skøn forårmorgen den 1. maj 1950, jeg gik ad Marmorvej i Frihavnen ned til lodshuset for enden af vejen for at melde mig til tjeneste. På min venstre hånd lå Østre Gasværks kulkaj og de lange pakhuse, som duftede af saltfisk og eksotiske krydderier. Længere fremme ØK's store trælager, duftende af teak og mahogny. På højre hånd værtshuset »Atlanten« med Atlas på taget, bærende himmelkuglen, dernæst Det danske Kulkompagnis store, nu efter vinteren tømte, kulplads. Idag er alt dette forsvundet og har givet plads til Unicef's imponerende kontor – og pakhuse.

For enden af Marmorvej synedes lodshuset med sit karakteristiske udsigtstårn på taget. Bygningen, som blev bygget og taget i brug 1943, blev præmieret for sin smukke arkitektoniske udformning og tilpasning til det øvrige havnemilieu. Huset, som har kælder, to etager og loft ejes af Københavns havnevæsen, som lejer det ud til havnerelevante brugere, under hvilken sidste kategori, lodserne jo må siges at henhøre. Lodserne disponerede op til 1979 kun over 2. salen og loftet med udsigtstårnet. På 1.

Københavns lodseri, sommeren

1951. Siddende fra venstre:

Th. Thorup, E. N. Andersen, C. Thodsen, S. Lauritzen, E. Larsen, *lodskaptajn* P. Bom, J. Myhre, C. Pedersen, P. Larsen, K. W. Born.

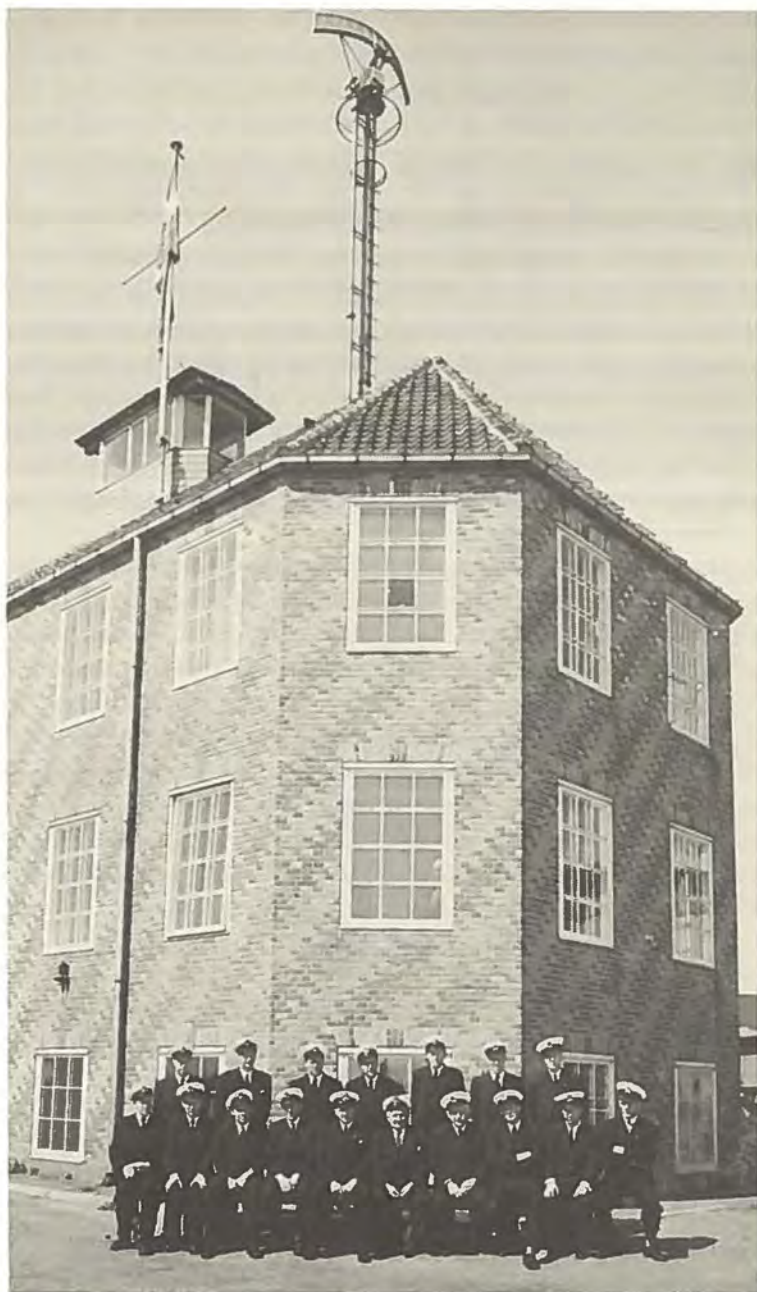
Stående: M. Tobiasen,

A. Jacobsen, A. Sørensen,

M. Mogensen, H. Marcus-

sen, N. Haas Hansen,

B. Jensen.



salen fandtes et skibsmæglerkontor og karantænestation samt havnefogedkontor. I kælderen holdt Frihavnens færgeselskab (trosseførere) til og lodserne havde fender- og malerværksted.

Lodseriet havde haft sit kontor på nordre Toldbod indtil 1894, hvor frihavnsanlægget blev taget i brug, og indsejlingen til havnen blev det nuværende Kronløb, medens den tidligere

inderred blev Københavns yderhavn. Det var således en begyndende udflytning fra havnens »nervecenter«, nordre Toldbod, der fandt sted med bygningen af lodshuset. Indvielsen den 15. september 1943 skulle på festlig vis markere dette forhold, men det blev en meget afdæmpet og beskeden ceremoni, idet det kom til at ske i skyggen af den 29. august, hvor sorte begivenheder skabte et vendepunkt i besættelsestidens historie.

Jeg gik den vej med lette fjed og den 30 åriges gåpåmod, uden at vide meget om det nye liv, jeg gik ind til, udover at jeg skulle være lods. Da jeg 32 år efter gik den samme vej bort fra lodshuset kunne jeg se tilbage på en lykkelig tid og samtidig konstatere, at jeg havde været med til Københavns lodseris svanesang. Med loven af 1979 forsvandt lodseriet ud af billedet som selvstændig enhed og blev slået sammen med Dragørs og Helsingørs lodserier under benævnelsen Sundets Lodseri. En epoke var slut – en ny begyndt i lodsvæsenets historie.

Da jeg kom til lodseriet var der 27 lodser plus lodskaptajnen, og det var således landets største lodseri. Man startede med at være aspirant i 3 måneder, hvor man skulle sætte sig ind i lodseriets organisation og tjenestegangen og desuden følge med lodserne under lodsninger i hele lodsdistriktet og tage ved lære. På den måde lærte man også sine fremtidige kolleger at kende, når de arbejdede som lods, hvad man ifølge sagens natur aldrig senere fik lejlighed til, da lodser arbejder enkeltvis, ovenikøbet på eget an- og tilsvær, som der stod i loven. En af de gamle lodser sagde til mig: »Du skal sætte dig ind i lodseriets organisation og »Style« først og fremmest, det med at sejle med skibene kommer i anden række! Det blev betragtet som en vittighed, men var alligevel værd at tænke over.

Aspiranttiden blev en travl tid, hvor man sammen med sine fremtidige kolleger ombord i mange forskellige skibe, dag og nat gennemsejlede og studerede lodsdistriktet. Københavns lodseris lodsdistrikt udgjorde hele havnen og Øresund til Høganæs i nord og til Falsterbo fyrskib i syd. Det var op til aspiranten selv at tilrettelægge turene, så hele distriktet blev gennemsejlet med størst vægt på de vanskelige steder såsom Drogdens gravede rende, hvor store skibe listede igennem med kun 6 tommers »underkeel clearance«. Også passage af broerne i havnen måtte studeres nøje, da selv en lille beskadigelse af disse hovedfærdselsårer mellem byen og Amager gav anledning til enorme trafikpropper og forsidestof i alle byens aviser.

Efter de 3 måneders aspiranttid, aflagde man eksamen overfor lodsinspektøren på lodskaptajnens kontor, hvor man skulle dokumentere, at man havde sat sig grundigt ind i lodsdistriktet og lodsloven og instruks for lodser. Derefter gik man ind i tjenesten som lods til den virkelige eksamen ombord i skibene, dog så-

ledes, at man kun måtte lodse skibe på op til 800 bruttotons de første tre måneder. Derefter steg man gradvis i tonnage efter fastlagte tidsintervaller. Først efter 8 år som lods, måtte man lodse skibe uanset størrelse. Det var en lang tur op gennem graderne, men en ordning som burde borge for lodsens kvalitet, når de 8 år var gået. Igennem årene blev denne tonnagebegrænsning gradvis reduceret, blandt andet fordi den gav en skæv arbejdsfordeling blandt lodserne, hvor den ældre lods måtte afsted midt om natten, medens den unge, som ellers stod for tur, vendte sig hjemme i sengen og sov videre. I Københavns lodseris tilfælde, hvor der var mange unge lodser i 1950, kunne det være en hård belastning for de ældre.

Da jeg forlod lodseriet var tonnagebegrænsningen 4 år, hvilket må siges at være en rimelig tid med de forkundskaber, lodser møder op med idag. Begrænsningen er vist yderligere for nedgående på grund af den skrappe rationalisering, der foregår idag indenfor lodsvæsenet. Dog må man huske, det kræver en vis psykologisk tilvænning, udover den faglige kunnen, at skue udover forskibet på en 30.000 tonner, særligt hvis man før sin ansættelse kun har sejlet med mindre skibe, og lodsens skulle jo gerne være både psykologisk og fagligt jævnbyrdig med den kaptajn, han optræder som rådgiver for.

Det var lidt om den grundlæggende uddannelse til lods, som det var ved min ansættelse. Det skal dog tilføjes, at først efter 2 års tjeneste, blev man fast ansat som lods med de rettigheder, såvel pensionsmæssigt som opsigelsesmæssigt, der knytter sig her til.

Jeg vil nu gå over til at beskrive den ret unike aldersmæssige sammensætning af lodspersonalet ved min ansættelse, samt selve organisationen af lodseriets drift.

Under krigen, hvor skibsfarten på havnen dalede stærkt for hvert krigsår, sænkedes antallet af lodser ved naturlig afgang. Der var hverken økonomisk eller lodsningmæssig baggrund for nyansættelser. På grund af den ringe skibsfart og de deraf følgende muligheder for en rimelig indtjening, måtte staten oprette en slags nødhjælpsarbejde såsom minelodsning ved Storstrømsbroen, hvor Københavnerlodserne på skift gjorde tjeneste. Det var jo magtpåliggende at bevare lodseriet, så det var funktionsdygtigt, når freden kom, og skibsfarten atter blomstrede op.

Krigens afbræk i den naturlige af- og tilgang af lodser, bevirkede en stor tilgang af 15 nye lodser i femåret efter krigens ophør i takt med den voksende skibsfart. Aldersfordelingen blandt de 27 lodser var ved min ansættelse i 1950 følgende: 6 »gamle« fra 55 år og opefter, 6 lodser mellem 40 og 50 år og 15 mellem 40 og 30 år, heraf 7 under 35 år. Som det ses, var det et ungdommeligt lodsteam at blive medlem af, og det var ikke uden be-

tydning i genopbygningen efter krigens stilstand. En betydning som man tilfulde forstår, når man blader i lodseriets vigtigste bog, nemlig »Afstemningsbogen« Her kan man tydeligt se, hvem der gennem årene har taget initiativ til fornyelser af tjenestegangen, materiellet, ferie- og fridagsordninger osv. Det har så godt som altid været den yngre halvdel af holdet. Som man vil se af ovenstående aldersfordeling, var der ikke mange chancer for »peace in our time«.

At tilrettelægge og fordele arbejdet med noget så utilregneligt som skibe, der kommer og går på alle tider af døgnet, uanset søn- og helligdage, er noget af et kunststykke, hvis alle skal have deres part af det sure og det søde. Som nyansat måtte man sætte sig grundigt ind i tjenesteordningen. Denne var baseret på lodseriets grundregler. En slags grundlov, man kunne ty til, hvis improviseringen i travle øjeblikke var ved at løbe løbsk. I grundreglerne var linierne trukket klart op vedrørende pasningen af tørntavle, fridagsordningen, ferie- og sygeordningen. Under vilde diskussioner var det loven, der gjaldt. Hver generation af lodser har via afstemningsbogen ajourført disse regler i takt med udviklingen indenfor de emner, reglerne dækker.

I 1956 var den daglige arbejdsgang ved lodseriet følgende: Administrativ og forretningsmæssig leder var lodskaptajnen, som ikke deltog i lodsningen. Til assistance havde han en formiddagsdame, lodseriets eneste kvindelige islæt, som i takt med den bureaukratiske udvikling og 25 års virke, voksede til fuldtidsdame fru Eva Bjervig med stort indblik i forretningsgangen. Endvidere kunne lodskaptajnen rådføre sig med et forretningsudvalg, bestående af 3 lodser, som var valgt af lodserne og repræsenterede de tre aldersgrupper ved lodseriet.

Lodskaptajnen blandede sig ikke i den daglige lodstjeneste, undtagen det var påkrævet. Denne tjeneste blev ledet af en af lodserne på skift som dagvagts fra kl. 08.00 til kl. 18.00 og som nattevagt fra kl. 18.00 til kl. 08.00. Disse to vagters opgave var at modtage ordre om ankommende og afgående skibe, samt sende lodser afsted til skibene.

Man skelnede ved lodseriet mellem søstationen og landstationen. Søstationen var lods båden, stationeret ude på reden eller fortøjet ved ydermolen med fuldt udsyn over søen og med 4 lodser ombord. 1. mand var fører af båden og leder af søstationen, indtil han havde »fået skib« så rykkede næste mand op i rækkefølgen. Kommunikationen mellem båd og land foregik pr. radio. Når en lods havde »fået« skib, skulle båden suppleres op fra land.

Søstationen betjente alle indgående og gennemsejlende skibe. Sidstnævnte var skibe, der ønskede lods gennem Drogdens gravede rende.

På landstationen havde dagvagten en tørnliste med navnene

*Lodsdamperen Lodsen bygget
til Københavns lodseri på
Orlogsværftet 1896. H&S.*



på de tjenstgørende lodser, ordnet i nummerorden. 1.mand blev sendt til skib og så fremdeles. Suppleringen af lods båden skete fra 3. mand. Efter endt lodsning vendte lodsen tilbage og fik sidste nummer på listen. Lodserne blev i »stand-by- tiden« holdt underrettet og tilkaldt fra hjemmet pr. telefon og skulle have en times varsel, før de skulle have skib. På den tid måtte man derfor helst bo i nærheden af lodsstationen. Senere, da det blev almindeligt med hver mand sin bil, kunne bosætningsafstanden forøges i takt hermed.

Hele denne cirkulation er her beskrevet i store linier, men rummer mange detaljer, som det vil føre for vidt at beskrive her. Blot enkelte skal nævnes. Sammensætningen af bådbesætningen på søstationen var ikke tilfældig, der skulle være to lodser med fuld lodsningensret, 1 på mellemstadiet, medens 1 gerne måtte være ny lods. Det var minimumskravet. Under cirkulationen i tjenesten kunne der godt tilfældigt være f. eks. 4 lodser i båden med fuld lodsningensret. En anden detalje omhandlede ventetiden i skibene. Her var regelen, at hvis ventetiden var oppe på over 1 time, f. eks. ved fejlregning af afgangstidspunktet, eller under bunkring, måtte der finde lodsskifte sted. Dertil kom reglerne for fridagsordningen.

Der var meget for en ny lods at sætte sig ind i, men når dette var sket, og man var kommet ind i rytmen, føltes ingen af disse regler snærende, men naturlige. Man må huske på, at tjensteordningen var resultatet af mange års erfaring af generationer af lodser, som hver for sig via afstemningsbogen sørgede for den nødvendige tilpasning til udviklingen indenfor skibsfarten. Ingen forandringer blev foretaget uden grundig overvejelse med efterfølgende afstemning. Man kan sammenligne lodseriet med

en lille stat i staten. En meget demokratisk stat, hvor alle var engageret og medbestemmende – uanset alder og anciennitet – og hvor grundreglerne var grundloven, der var så velfungerende, at ingen skænkede den en tanke i det daglige, men kun tyede til den i tilspidsede situationer.

Som ny lods opdagede man snart, at man var blevet medlem af et velfungerende team hvor sure miner var en sjældenhed, og hvor ordene en for alle og alle for en var gældende. Arbejdsbyrden var stor, til tider i overkant, i de to 10-år 50 og 60, med op til 13000 lodsninger om året, men lodseriets perfekte organisation og personellets aldersmæssige sammensætning plus den væsentlige faktor, at travlheden gav penge i kassen, gjorde byrderne lettere at bære.

Tjenestereglerne indebar, at der var tale om en del »stand-by-tid«, mere eller mindre, alt efter hvor travlt der var ved lodseriet. Denne »fritid«, hvor man altså skulle være klar til udrykning, kunne tilbringes i hjemmet. Dertil kom den egentlige fridagsordning, hvor man var helt fri, uanset om der på grund af stor travlhed opstod lodsmangel, hvilket skete uhyre sjældent. Denne ordning var også et resultat af generationers tilpasningsevne til de forhåndenværende omstændigheder. Da jeg som ny lods og aspirant, selvfølgelig efter en passende tid, spurgte om, hvordan det forholdt sig med at have rigtig fri, udover »stand-by« fritiden, fik jeg det svar, at det måtte jeg læse mig til i grundreglerne, for den mundtlige forklaring ville tage for lang tid.

Fridagsordningen var baseret på noget så usædvanligt som valgfri fritid. Dvs. man kunne delvis selv vælge, når man ønskede sine fridage. Det var noget helt nyt for en sømand. En fridag var på 40 timer, hvoraf man dog skulle være »stand-by« de sidste 4 timer, hvis der var ekstra travlt ved lodseriet. Man fik fri kl. 17.00 og skulle tørne til igen overmorgen kl. 08.00. Ved at regne ud fra lodsantallet og den gennemsnitlige lodsintensitet (d.e. lodsbrugende skibsfart) havde man fundet ud af, at 6 lodser kunne få fri pr. dag. Der blev således tale om en overlapning om natten, hvor der var 12 tjenestefrie lodser, hvilket passede godt sammen med den mindre aktivitet i havnen om natten. De arbejdsmæssige spidsbelastninger lå dengang om morgenen og sent på eftermiddagen.

I forbigående må jeg lige nævne, at der altid var lodser med særlig interesse for tjenesteordning og fridags- og ferieordning, der beskæftigede sig med disse ting og derefter lagde deres forslag til ændringer frem til afstemning i afstemningsbogen.

Med lodsantallet 27 kunne det blive til ca. 6 fridage pr. måned til hver, hvilket så igen skal ses i relation til, at lodsjobbet foregår dag og nat, søn- og helligdage inclusive. Det geniale med det valgfrie foregik på følgende måde. I en såkaldt permissionsbog

anførte man, hvilken dag, man ønskede fri med et nummer op til 6, så var fridagen sikret. Nu skete det, at f. eks. kun tre havde skrevet sig på for fri. Så måtte man give »tvungne fridage«, hvilket udenforstående altid syntes lød morsomt. Sagen var den, at for at systemet skulle fungere, skulle der være 6 fri. Man kan så spørge, hvem der blev »tvunget« til at tage fri. Her benyttedes en anden journal, hvor der ud for hver lods blev noteret, hvor mange fridage, vedkommende havde brugt. Den, der så var længst tilbage i fridagsforbrug og var ledig på tørntavlen kl. 17.00 fik så en »tvungen fridag«, hvilket ikke altid kom tilpas, hvis man havde andre planer for de nærmeste dage.

For en tidligere søfarende var det en ekstra charme ved lodsjobbet, at man nu kunne tage fri til familiære anliggender og øvrig privat foretagsomhed. Blot skulle man vide besked i god tid, så der ikke allerede var optaget i permissionsbogen. Nr. 7 fik ikke fri, kun hvis han kunne overtale een af de allerede skrevne til at slette sit nummer. Begrænsningen af ordningen bestod i, at man ikke kunne skrive sig fri i højtiderne jul, påske og pinse, her var lodserne delt i to hold, som skiftedes til at holde fri hvert andet år. Nu var skibsfarten som regel minimal under højtiderne, så flertallet havde i hvert fald »stand-by« fri alligevel. Selv har jeg kun været borte selve juleaften to gange på 32 år. Uden at have rigtig fri rådede dog tilfældet.

M.h.t. sommerferieafviklingen, så foregik den efter en nøje udarbejdet plan, som delte lodserne op i hold, der hver havde 16 dage fri i juni-juli-august. Når 4 eller 5 lodser holdt sommerferie, måtte der kortes ned på fridagene for de tilbageværende, som havde ekstra meget at lave i ferietiden, da de også skulle passe feriegasternes arbejde. Heldigvis er lodsjobbet mere venligt i sommertiden.

Fridagen på de 40 timer, hvoraf de sidste 4 timer var »stand-by tid«, hvor man kunne tilkaldes i tilfælde af ekstraordinær travlhed, fungerede udmærket i tilknytning til privatlivet i 1950. Det var forholdvis kort tid efter den »indelåste« tid under krigen og før motoriseringen og charterrejseriet satte ind. (Kun 1 lods havde bil, en gammel brugt og nærmest en hobby. I dag har alle lodser bil). – Med de 40 timer fik man to »bondenætter« og var godt udhvilet til en udflugt i Dyrehaven med familien på den mellemliggende dag.

Det skete yderst sjældent, at nogen tog 2 fridage i træk, idet man så mistede 12 timers fritid på grund af overlappningen. Det vakte derfor nogen opsigt, da jeg, som den første i 1952 skrev mig for 10 fortløbende fridage, lagt til min sommerferie, og således afskrev 120 timers fri. Sagen var den, at jeg skulle ferie på Færøerne, hvor min kone er fra. Ikke nok med det, men det var også første gang, at en lods begav sig »udenlands« i ferien.

Den kombination af ferie og fridage var aldrig set før, men var nok en overvejelse værd.

Da bilen begyndte at vinde indpas, og et par lodser tog på udflugt til Spanien og senere charterrejserne satte ind, blev problemerne med de fortsatte permissioner varmt, så istedet for at 6 mand havde fri hver dag med en overlapning af 12 mand ialt om natten, gik man over til 24 timers fridag med 10 mand fri hver 24 timer. (Dette tilpasset det øjeblikkelige lodsantal). Nu kunne man således ved en vis sammensparing forud tage en lille mini-ferie nårsomhelst og mætte rejselysten, uden at sætte fritimer overstyr. Det var i det hele taget en fritidsordning som mange »i land« misundte os. Et resultat af godt samarbejde og fornuftig tilrettelæggelse indenfor en sluttet kreds i harmoni med privatlivets krav. Denne ordning fungerede endnu ved min afgang som lods, blot med den forskel, at man nu var godt udhvilet, når man skulle have fri, på grund af den svigtende trafik på havnen. Det var både godt og dårligt, nærmest lidt forhåndstræning til pensionisttilværelsen. En såkaldt blød overgang.

Dette var i store træk lidt om tjenste, fridage og ferieordningen ved Københavns lodseri, da jeg blev ansat 1950. I de følgende 32 år undergik disse ordninger selvfølgelig forandringer i takt med skibsfartens udvikling og lodsernes privatliv ikke at forglemme. To gange i min tid blev grundreglerne tilbundsgående revideret, den anden gang var jeg selv med i processen, som to mand brugte megen tid på, inden ændringerne, via afstemningsbogen, nåede frem til renskrivning.

Jeg skal nu i store træk gøre rede for de større forandringer, der fandt sted i min tid som lods. Endnu i 1950 og en del år fremover var det almindeligt, at et skib blussede efter lods, enten ved hjælp af morselampen eller ved at bruge det gamle blusseapparat, der bestod af et håndtag med en tot tvist i enden, dypet i petroleum. Den gamle instruks for lodser, at de skulle holde udvig over søen, var endnu i kraft, og Københavns lodsbad lå på reden med konstant udvig efter skibe døgnet rundt. Nu begyndte imidlertid VHF radioen at vinde indpas i skibene med en rækkevidde op til 20 sømil og skibene kunne i god tid gøre deres lodsbestilling. Ved Københavns lodseri var vi, som den første lodsbad, ihvertfald i Skandinavien, udstyret med et moderne VHF anlæg, så vi allerede fra begyndelsen kunne drage fordel af denne nye kommunikationsform.

Tidens hjul maler imidlertid langsomt, og først i slutningen af 1960, hvor de fleste skibe havde fået VHF radio og kunne melde deres ankomst i behørig tid, begyndte vi så småt at inddrage søstationen, ved at lodsbadene blev liggende inde ved lodskontoret døgnet rundt, men stadig med lodser ombord. Nu var der tid til at rykke ud til skibe, der havde varskoet i god tid. Selvfølgelig

*Motorlods fartøjet Poseidon
bygget i Marstal 1954. H&S.*



var der »efternølere« af mindre skibe, men disse måtte komme så nær havnen, at udkiggen på lodskontoret kunne observere dem. Det skete en nytårsnat, at en lille norsk sælfanger fra Ålesund kom helt ind til lodskontoret og spurgte: »Er det da for fan helt umuligt at få en lods her i Kongens København?« Sagen blev i mindelighed ordnet ved, at han fik ikke mindre end 4 lodser ombord, som lodsede ham ud til Kalkbrænderihavnen. Den norske kaptajn takkede meget og længe for den udstrakte service, men ville dog kun skrive under på een lodsseddel.

Efterhånden og i takt med den radiotekniske udvikling mistede søstationen sin betydning. Tilsidst holdt man kun to lodser stand-by i båden, som lå inde ved lodshuset, og endelig i begyndelsen af 1970 besluttede man sig til helt at nedlægge stationen. Det skete samtidig med, at lodseriet havde anskaffet en ny motorbåd, der kunne sejle 16 miles i timen, i modsætning til den store lodsbåds 8 miles fart. Der var blevet fart over feltet.

Endnu nogen tid bevarede man ordningen med, at nu kun to mand skulle »høre til båden« og tage udefra kommende skibe, men til slut i min tjenestetid blev alle tjenestgørende lodser sat på tørnlisten og skulle fra 1. mand aftage, hvad der kom, enten det var skib udefra eller indefra, med en times varsel. Lodserne kunne blive hjemme indtil de skulle have skib. Det var en rationalisering i takt med udviklingen og en stor besparelse, men det sociale samvær led et afbræk. Den store lodsbåd *Poseidon* lå nu stand-by og blev kun brugt under isforhold, eller når større transporter af personel eller gods fandt sted.

Dermed var en gammel tradition brudt, og bestemmelsen om, at lodser skulle holde varig udkig over søen mistede sin betydning. Det lyder logisk og klart, men som så ofte går der noget til

spilde, når den teknologiske udvikling tromler frem. Vi var jo mange jævnaldrende lodser, der kunne mindes det hyggelige samvær i lods båden, når vi lå stand-by på reden. Der blev hvilet ud i de lune eetmandskamre, så vi var klar til næste tørn. Der var kammeratligt samvær med kortspil osv. Ind imellem fiskede vi torsk og stegte dem til en improviseret frokost med skyllemidler, som vi havde sikret os i »Makketutten« i 10 meter bassinet. Om sommeren tog vi solbad på dækket og om vinteren led vi sammen i styggevejr med storm og tåge. Vi havde lejlighed til at lære hinanden at kende meget tæt på, og det var befordrende for det kollegiale samvær som helhed. Her må man stadig tænke på, at i arbejdet, selve lodsningen, optrådte man alene.

Selve arbejdet som lods og lodsninger

Det er nok værd endnu engang at mindes, hvad den gamle lods sagde til mig, da jeg som aspirant kom til lodseriet: »Sæt dig ind i lodseriets organisation og style først og fremmest, det med at sejle kommer i anden række«. Jeg var meget duperet over den sikkerhed, hvormed de lodser optrådte, som jeg fulgte med på læretur. Ligeledes over den ubegrænsede tillid kaptajnerne nærede til lodsens afgørelser. Her var tale om en optræden, man måtte prøve at leve op til, uanset man i visse situationer selv havde sommerfugle i maven. Her var virkelig tale om en style, nedarvet fra mand til mand gennem generationer. En lods må ikke trippe rundt på broen og se rådvild ud, det skaber panikstemning på broen. Der skal beherskelse til, selvom situationen er ved at løbe løbsk. Det var nogle af de visdomsord, man blev inprentet som aspirant. Det er klart at et indgående lokal-kendskab og faglig kunnen gør en sådan optræden lettere, men det kommer allsammen ikke på een gang.

Jeg vil dele tiden som lods op i tre epoker. Som helt ung kommer man ud for kaptajner, der ofte kunne være far til en. Her bliver man nok vurderet med en vis forståelig skepsis. Efter år som lods begynder man at møde jævnaldrende kaptajner, og samarbejdet bærer præg af jævnbyrdighed. Endelig, som ældre lods, kommer man til at arbejde med kaptajner, man kunne være far til. Nu er der intet, der kan overraske mere, og man bliver betragtet som en hel vorherre, hvis ord er lov. Ikke blot på grund af et far og søn forhold, men fordi man selv bare kan jobbet. Det er vigtigt at trække sig tilbage, når stjernen er i zenit, som en gammel lodskaptajn sagde. Selv blev han lidt længere, så han vidste, hvad han talte om.

Endnu mindes jeg mit første skib som lods. Det var en lille finsk fore-and aft skonnert med en gevaldig klyverbom og en

kæmpe dækslast af træ. Kaptajnen vidste ikke, hvor han skulle lodse i havnen, så jeg måtte bede min kollega i lodsdamperen om at fremskaffe liggepladsen via radioen. Mens vi ventede på besked, sejlede vi ind i yderhavnen, og jeg tænkte, bare det nu er en plads, jeg kender. Dengang var kajerne ikke nummererede, men havde navn efter de firmaer, der disponerede over kajpladsen, og der var hundrede af navne at huske. Heldigvis havde jeg aftalt med min kollega, at hvis jeg så spørgende ud, skulle han nærmere definere pladsen. Imidlertid skulle skibet ind i bunden af 10 meterbassinet og ligge på tværkajen. Da vi nu nærmede os kajen i en passende vinkel, gik motoren i stå. Jeg foreslog straks, at vi lod ankeret gå, men den gamle finneskipper forsvandt lynhurtigt ned i maskinrummet, mens jeg stod tilbage alene og udmaledede mig, hvordan klyverbommen og alle forgrejerne ville knække mod kajen, samtidig med at det for igennem hovedet på mig, hvad jeg dog skulle sige, når jeg kom tilbage til lodskontoret, hvor man altid interesseret spurgte til ens første lodsning. Pludselig afbrødes min tankerække af et kæmpebrag fra udstødningen, da motoren gik igang, godt pumpet op med solarolie. Skipperen havde forinden sat den i bakgear. En fod fra kajen lå skibet stoppet. De to mand forude, som jeg syntes så meget sløve ud, men som åbenbart kendte deres skippers mekaniske snilde, havde dog trukket sig tilbage på forskibet for ikke at få noget i hovedet. Jeg åndede lettet op over ikke at skulle starte karrieren med en havarirapport. Skipperen tog det roligt og serverede et glas »Nitiseks«, som han havde tilsat lidt rød frugtfarve, så det så mere festligt ud! Det var min første lodsning af mange tusinde.

Efter et år som lods var jeg steget så meget i tonnage ifølge vore regler, at jeg måtte lodse DFDS' mindre stykgodsdampere, som gik på Vestengland og Antwerpen og ligeså de faste engelske ruteskibe, der gik på Leith og Goole. Nu var det en kendsgerning på den tid, at kaptajner i DFDS var nået godt op i årene, inden de blev førere og kendte mange af de ældre lodser personligt, så det kunne godt volde een nogle forhåndsbekymringer om, hvad de ville sige til at få en ung mand som mig ombord, som rådgiver. Det kunne jeg have sparet mig, for »de gamle« behandlede een som lods uden forbehold. Ens ordrer blev fulgt uden kommentarer, omgangstonen var venlig både under og efter lodsningen. Man mærkede Københavns lodseris gode renommé overført på sig!

Det samme gjorde sig gældende ombord i de engelske paketskibe, hvor kaptajnerne kendte de fleste af lodserne. Ikke et ord om eller en antydning af, at man vist var ny osv. Det styrkede selvtilliden, og overbeviste en om, at man vist havde gjort det efter recepten. Efterhånden blev man gode venner med alle disse »faste kunder«, og det gjorde arbejdet endnu morsommere.

Mange forskellige nationers navigatører kom man til at arbejde sammen med gennem årene, og man lærte at kende de forskellige væremåde og måde at reagere på. I engelske skibe var tonen på broen altid rolig og behersket, grænsende til flegma, selv i prekære situationer. Engang var jeg på vej nordpå i sundet med en engelsk liner (navn glemt) på 35.000 brt. og med en dybgang på 34 fod. Den havde ligget til ankers på reden, da den ikke kunne anløbe Langelinie med den dybgang. Vi førte signalflaget »D« for at anmode andre skibe om at vise os hensyn, da vi ikke kunne lave større vigemanøvrer på grund af dybgangen. Nu skete det, at vi (i maritime kredse er det kendt at man bruger »vi« formen, når der tales om kedelige situationer, mens »jeg« formen anvendes, når store vanskeligheder er overvundet med bravour,) kom »in a bad position« med en stor tankbåd, som styrede imod os 4 streger om styrbord, uden at pejlingen til den forandredes. Vores fart kunne ikke øges, og med stoppet maskine varer det en »evighed« inden så stort et skib mister farten, vanddybden tillod ikke nogen større kursændring, uden grundstødning som sidste udvej. Tankeren brusede ned mod os, holdende sin kurs og fart, som den skal ifølge søvejsreglerne. Heldigvis benyttede den samme reglers bestemmelse om, at man i sidste øjeblik skal foretage, hvad der er muligt for at undgå sammenstød og med roret hårdt bagbord passerede den vor styrbords låring. Under optakten til dette »sidste øjeblik« var stemningen på broen anspændt, men behersket. Kaptajnen, som før havde været fører af *Queen Mary*, var kold og rolig og nøgternt vurderende. Da situationen var vel afklaret, kom jeg med en noget spag bemærkning om, at man måtte have heldet med sig ind imellem. Hertil svarede kaptajnen: »You just had it, pilot!« Det var hans eneste kommentar, og så blev der ikke talt mere om den sag.

Gode venner blev lodserne med kaptajnerne på de engelske og skotske rutebåde, der regelmæssigt anløb havnen, og som i overensstemmelse med god gammel engelsk søfartstradition altid brugte lodser ind og ud. De havde alle været med til krigens strabadser, og var nu glade for det regelmæssige liv i rutefarten på København. Jeg kendte disse skibe fra min drengetid, hvor jeg ofte havde fulgt dem i den lange søkikkert på Højen fyr. Kaptajnen på *Borodino* havde den vane, at han tog bad og klædte om, når lodsens var vel ombord. Først ved Toldbodbommen viste han sig velduftende og velklædt på broen, men før det, når vi var tværs af »den lille havfrue«, og Kongeskibet lå i sin bøjle, var det stensikkert, at han åbnede en lille luge fra sin privatkahyt ud til broen og sagde til overstyrmanden: »Dip the colour for the King's ship!« Det måtte ikke glemmes i hans skib.

En anden af vore venner var kaptajnen på Leithbåden *Gotland*. Han var ægte skotte og som sådan medlem af Sct. Andrew's



*Kristians Brygge ca. 1934.
S/S Hengist afgår til Leith
og nærmest ved kajen ligger
DFDS's Margrethe af
Aalborg. Foto: Jonals Co.
Københavns Havnevesen.*

Society i København, hvor han, når lejlighed gaves, deltog i Hachisspisningen iført kilt i klanens farver. Han var meget fodboldinteresseret og skulle straks, man kom ombord, have alt at vide om de vigtigste divisionskampe, der havde fundet sted, siden han sidst var i byen. De første gange, jeg var lods med ham, og havde afsløret min totale uvidenhed om fodbold og divisionskampe, mærkede jeg, at han holdt en vis distance, som om han tænkte, hvordan kan en sådan mand dog blive lods. Klog af skade sørgede jeg senere for at være ordentligt sportsorienteret, når jeg skulle være lods med ham.

I min tid havde vi mange af de engelske BP tankere sejlen på København, mest til Prøvestenens store oliehavn, men også til den nu nedlagte oliepier Redmolen og op gennem broerne til H. C. Ørstedsværket. Det var altid en fornøjelse at være lods med disse skibe, fordi alt fungerede godt ombord. Besejlingen af Prøvestenen med en tungtlastet tanker regnes for en vanskelig lodsning, afhængig af vejr og strøm. Under anduvningen skal der sejles nøjagtigt i den smalle dybe rende, der fører fra reden til havnen. Kursændringerne skal ske i rette øjeblik, ikke for tidligt, ej heller for sent, nogle steder med roret hårdt over og ekstra maskine for at klare drejet ind i næste ledemærke. Farten skal afpasses til vind og strøm, og slæbebåden skal sættes fast i god tid før selve anløbet af havnen. Under anløbet får man strømmen

tværs på skibet, hvilket der skal tages tilbørlig højde for. Netop inden for molerne skal der bakkes med fuld kraft, da der kun er godt en skibslængde at stoppe de mange 1000 tons på, med kun 1 fod vand under kølen. Når denne bakmanøvre er overstået, og skibet ligger stoppet, er man over det værste og ude af strøm-mens påvirkning. Derefter kan selve anlægsmanøvren til kajen påbegyndes, assisteret af slæbebådene.

I diset vejr eller i storm med en rivende strøm var disse lodsninger af en art, der virkelig krævede at mandskab og materiel fungerede, som det skulle, og det gjorde det i BP tankerne med den gennemprøvede traditionsrige style, der herskede ombord.

En lørdag formiddag, hvor jeg lodsede en af disse tankere i havn, begyndte man midt i det hele at pudse messing på broen, nathus, rat, klokke og talerør osv. Jeg spurgte da kaptajnen, om det ikke ville være mere formålstjenligt at male det hele over med en passende farve, som man brugte det mere og mere i andre skibe. Kaptajnen var synligt rystet ved tanken og sagde: »De må være klar over, lods, at netop i dette øjeblik om lørdagen, tidsforskellen taget i betragtning, bliver der pudset messing i samtlige BP's 300 tankskibe over hele jorden!« Det kunne ikke laves om. Jo, det var traditionsrige skibe. Officererne ombord begyndte som apprenticer i rederiet og arbejdede sig op igennem graderne, uden at have sejlet med andre slags skibe, så de vidste alt om deres skib, om olietransport og oliehavne . . . og om lodser.

Med en lille strejftanke til temaet i den dejlige film »Zorba«, vil jeg fortælle om nogle lodsninger med græske skibe. Som forvænt dansk sømand kom jeg til at beundre den tålmodighed og det humør, græske søfolk praktiserede i de for det meste gamle nedslidte skibe, de sejlede med. På broen af en græker er der sjældent tavshed. Med grækernes sydlandske temperament konverserer de hinanden højlydt, og var det ikke for de smilende ansigter, kunne man forledes til at tro, at et alvorligt skænderi var igang. Desværre behersker jeg ikke det græske sprog, men tilfulde den måde, de taler engelsk på. Grækerne tilhører som bekendt en ældgammel søfartsnation, som kan sejle med alt, der bare kan flyde på vandet.

Klokken 3 en sommermorgen kom jeg ombord i en gammel »Libertybåd«, som var indkøbt til Grækenland fra det amerikanske overskudslager. Skibet som lå i frihavnen, drev af rust udenbords. Den bestod faktisk af rust, og rustbankningen var forlængst indstillet for ikke at slå hul i skrog og dæk. Kaptajnen var morgenfrisk og veloplagt og bød på en rask kop kaffe i sin kahyt, medens vi ventede på klarmelding fra maskinen. Da vejret i nogle dage havde stået med morgentåge i solopgangen, spurgte jeg om de havde radar ombord. »Certainly, pilot« svarede kaptajnen, »we have a very fine Raytheon radar onboard!« Det lød jo meget

betryggende, indtil kaptajnen efter en lille kunstpause fortsatte: »But we have no Scanner!« På mit spørgsmål om, hvorfor de dog ikke havde fået den repareret her i København, hvor de havde ligget i 14 dage, svarede kaptajnen, at den slet ikke fandtes, men var blevet demonteret i defekt stand for et år siden, og rederiet havde ikke siden kunnet afse penge til en sådan luksus. Ganske rigtig stod der en fin radar på broen med pressenning over, og heldigvis fik vi ikke morgentågen. Man kunne så filosofere over, hvem der havde mest at vinde og intet at tabe med den manglende scanner i den gamle »spand«.

En dag var jeg lods med noget så sjældent som en splinterny moderne græsk tankbåd, tilhørende en kendt græsk skibsreder. Skibet, som var på 14.000 brt, skulle forhale fra Redmolen til Refshaleøen. Stor var min forundring over, at der ikke fandtes VHF radio ombord i så nyt et skib, eftersom det nu var ved at være almindeligt udstyr i de fleste skibe. Kaptajnen, som havde ført tilsyn med skibet under den sidste del af bygningen, forklarede, at valget havde stået mellem et VHF anlæg eller en kaffeautomat midtskibs til fælles afbenyttelse hele døgnet. Rederiet havde valgt kaffemaskinen, skelende til den megen overtid, der kunne spares til kok og hovmester og med den motivering, at lodserne jo alligevel selv medbragte transportable radioer i de fleste af de større havne. Heldigvis havde vi ved lodseriet anskaffet et par transportable VHF radioer for egne midler, ikke for at støtte betrængte redere, men af hensyn til sikkerheden til søs. Jeg fik hentet en VHF, hvilket kaptajnen påskønnede overdådigt på rederens regning, da lodsningen var overstået.

En mørk efterårsaften kom jeg ombord i en fhv. engelsk, nu græsk damper, der havde set sine bedste dage før 1. verdenskrig. Den havde ligget i over tre uger i frihavnen for at blive fyldt op til randen med 10.000 korn bestemt for Alexandria. Der havde været mange problemer under lastningen. En dag stod den på grund med agterskibet, så den ikke kunne forhale under siloen, fordi man havde fyldt for meget last i agterskibet. Der måtte suges korn tilbage igen, så forhaling kunne ske. Kaptajnen var en ældre mand, der sad i salonen og så meget dystert ud ved tanken om den forestående færd, alt imens han febrilsk bearbejdede den rosenkrans, han bar om halsen. Tågen var tæt, radaren antik, men brugbar, og vi kom ud af havnen og fortsatte nordover med moderat fart, hvilket vil sige 3–4 miles pr. time. Nord for Helsingør forlod jeg skibet med et dybfølt »Bon voyage!«.

En rum tid efter var jeg lods for indgående med en svensk ØK båd, der kom fra Middelhavet. Efter lodsningen og ved ankomstdrinken i kaptajnens kahyt, fortalte kaptajnen, at han havde skaffet sine passagerer en ekstra oplevelse og nogle dramatiske fotografier, da de passerede Cape Finisterre, idet han havde slået

et lille sving ind på fotohold af en gammel græker, der havde sat sig til hvile på en klippe med forskibet ragende op i luften og bugen fuld af korn. Da jeg så fotografierne, genkendte jeg min gamle ven, som jeg nogen tid i forvejen havde hjulpet det første lille stykke af vejen til Alexandria. Heldigvis blev alle reddet fra forliset, efter hvad min hjemmelsmand sagde.

Altid var der en glad stemning i græske skibe og intet nok så stort »break-down« af de ædlere dele ombord overraskede tilsyneladende navigatørerne, men udløste højest en ordfloam på klingende græsk, som jeg desværre ikke forstod. Kommentarerne til mig på engelsk begyndte som regel med: »I'm very sorry, pilot, but ...« Kedeligt og rutinemæssigt blev det aldrig at arbejde sammen med grækere. I Grækenland var der på den tid overskud af søfolk, så man var glad for overhovedet at have fået job, uanset skibets beskaffenhed. Det var købers marked!

Finsk søfart var i årene 1950–1970 en stor indtægtskilde for lodseriet, idet København var en naturlig bunker- og provianteringsbase på vejen til og fra Østersøen. Her udover var mange finske skibe beskæftiget i kul-, træ- og papirfarten på København, og det store finske rederi »Finska Ångfartygsbolaget aktieselskab«, forkortet til FÅA i daglig tale, havde stykgodsskibe i fast fart på havnen med eget kajanlæg ved Banekaj i frihavnens mellembassin. Her anløb også samme rederis smukke hvidmalede passagererdampere *Ariadne*, som var i fast fart mellem København og Helsingfors. Mange ældre vil mindes dette hyggelige gamle skib med sin smukke mahognyaptering og den exceptionelle passagererservice, der gjorde den forholdsvis korte sørejse til en oplevelse af kultiveret luksus i forhold til senere tiders massetransport i plasticahytter. Mellembassinet er nu under opfyldning og Banekaj, eller Finnekajen, som den kaldtes, bliver opmarchplads for jernbanevogne, når det store projekt »Danlink« kommer igang i 1987 med store færger, der skal besørge godstransporten med jernbanetog mellem Helsingborg og København. En indtægt for havnen, men ikke specielt for lodserne.

Medens finnerne selv i årene efter 1950 endnu sejlede med gamle kulfyrede dampere og skonnerter, opbyggede de efter krigen en imponerende værftindustri, udelukkende beregnet til at bygge moderne skibe til Rusland, som et led i krigsskadeerstatningerne, og det slog verden med beundring at dette lille flittige og effektive folk på rekordtid afviklede sin pålagte krigsgæld, bl. a. i form af skibe til sin store nabo. Herefter begyndte finnerne at modernisere deres egen handelsflåde, som nu i firserne er helt på toppen med specialskibe, der passer til enhver transportform. Interessant har det været at følge denne udvikling over 30 år. En fornøjelse var det ligeledes at arbejde sammen med finske søfolk, man følte et vist nordisk familieskab med dem. Dertil



*S/S Ariadne af Helsingfors
i Stockholm 15. juni 1968.
I forgrunden M/S Frigg, ex
Sjöbuss 4, ex Frigg bygget i
Motala 1876. Foto: A. Sund-
ström. H&S.*

kom, at de, trods de trange kår, de arbejdede under i efterkrigstiden, var festlige og vittige, når de udtrykte sig på det karakteristiske svensk-finske sprog.

Det efterfølgende er et lille eksempel på den specielle finske gæstfrihed, man kunne komme ud for i finske skibe. En tidlig morgen havde vi sat lods ombord i en stor finsk kuldamper, der skulle op gennem broerne til Sydhavnen. Skibet lå til ankers og skulle vente 1 time på broernes åbningstid. En halv time efter fik vi i lods båden radiobesked på at ventetiden blev yderligere forlænget med en time. Vi sejlede på prajehold for at lade beskeden gå videre og bad en matros om at tilkalde lodsens. Vi så nu matrosen banke på en svær egetræsdør i dækshuset og samtidig råbe ind gennem dørventilen. Stor var vor forbavselse, da vi så vor kollega komme ud af døren, splitterneøgen og efterfulgt af en sky af damp for at modtage vor besked. Efter endt lodsning fortalte lodsens, at kaptajnen, da han hørte, der skulle ventes, havde foreslået, at de fordrev ventetiden med et saunabad. Som sagt så gjort, og de havde fået en svedetur og havde banket hinanden med birkeris. Bagefter havde de, lyserøde og veloplagte, nydt en stor vodka med syltede agurker til, efterfulgt af morgenkaffe. Så festligt kan en ventetid slås ihjel hos finnerne, som ikke færdes til søs uden sauna og friske birkeris. Desværre sejler de fleste finske skibe Københavns dør forbi nutildags på grund af nye transport-

former, og måske fordi de har fundet steder på deres vej, hvor bunkerolie og proviant er billigere.

Ved min ansættelse som lods var tysk skibsfart endnu efterkrigslammet, og de få skibe, de havde, blev stadig køligt modtaget. Mange »officials« nægtede endog at konversere på tysk, selvom de mestrede sproget, men udbad sig engelsk, som alle søens folk jo behersker. Tiden og Marshalhjælp læger imidlertid selv dybe sår og dette i forbindelse med den kendte tyske sans for nøjsomhed, flid og organisationsevne, som brugt fornuftigt, også kan give hurtige og store resultater, kom tysk skibsfart i betragtning af omstændighederne forbavsende hurtigt på højkant igen, og havnens »officials« opdagede, at det kunne være en god forretning at kunne tale tysk.

At lodse et tysk skib er virkelig et kursus i »Ordnung muss sein«. Jeg mindes, jeg kom i et tysk skib, der skulle afsejle. Kaptejnen bød mig tage plads, idet vi ikke skulle foretage os noget, før der forelå en klarmelding fra 1.styrmanden. Efter en stund meldte styrmanden »alt klar for afgang«, og vi begav os op på broen. En nok så væsentlig detalje manglede dog endnu, for nu kom en matros til rors. Han drejede rattet een gang hårdt til styrbord og en gang hårdt til bagbord og kontrollerede hele tiden rorindikatoren, derefter rettede han sig op og meddelte med høj røst: »Ruder besetzt, Hr. Kapitän!« Beskeden afleveret med et lydeligt hæleklap, så det gav et gib i mig, der netop stod og hyggestoppe min pibe. Al ære og respekt for den style, der, selvom den virker noget militærisk i sin udformning, ikke overlader noget til tilfældighederne.

Modsat gik det unægtelig mere dansk til, da jeg skulle lodse en gammel dansk kulbåd ud fra dokken på Burmeister & Wain, hvor den havde gennemgået et klasseeftersyn. Dens navn var dog ikke *Martha* som i filmen af samme navn. Da slæbebåden havde bragt den i position for udgående i yderhavnen, og slæbetrossen var bjerget, påbegyndtes sejladsen med langsom frem på maskinen. Det viste sig nu, at roret ikke virkede, og skibet girede bagbord over i sejllobet for indgående skibe. Der blev straks bakket på maskinen til skibet lå stoppet, alt imens den gamle, hårdtprøvede skipper tog til at bande alle skibsværfter i almindelighed og Burmeister i særdeleshed langt ned i det sorteste helvede, ledsaget af den til søs så kendte påstand: »Det er hver gang, vi har været på værft!« Banderiet var endnu ikke overstået, førend matrosen, der var blevet sendt ned for at undersøge sagen, sindigt og afslappet kom op på broen igen og meddelte, at man bare havde glemt at sætte damp til styremaskinen! Så gik det fint igen, alle var glade, og alt var glemt, og passagererne på Århusbåden, som netop var for indgående, vinkede morgenfriske til os, da de passerede os i passende afstand.

Som lods har man ikke noget med selve klargøringen for afsejling at gøre, men regner med at alt virker, når kaptajnen giver klarmelding. I et ordentlig skib kan det virke lidt fornærmende at spørge, om alt nu er afprøvet. Med erfaringen fra mange lodsninger i forskellige skibe lærer man at administrere dette spørgsmål. Disse småpluk af oplevelser fra arbejdet som lods i forskellige skibe skal selvfølgelig ikke tages som en generel analyse af de omtalte nationers søfolk, men skal udelukkende tjene til at belyse lodsgerningens rige muligheder for oplevelser og indtryk, såvel dag som nat, på internationalt plan. Iøvrigt hersker der blandt søens folk, uanset nationalitet, et fagligt fællesskab, baseret på den samme strid med skib og hav og fælles indtryk fra havneanløb over hele kloden. Som lods havde man rig lejlighed til at observere denne internationalisme og kunne glæde sig over den varme velkomst, man altid blev mødt med, når et skib ønskede specialvejledning i sund og havn. Et faktum som stadig er gældende, uanset lovkommissioners påhit og forandringer af lodsernes økonomiske forhold.

Lodseriets nedtur

Efter de to første decennier fra 1950 til 1970, hvor der var »fuld beskæftigelse«, og hvor lodsantallet engang var oppe på 34 lodser, begyndte nedturen for Københavns lodseri. Den begyndende nye transportform med containere gjorde frihavnen til sorteper. Nu var det såkaldte randhavne, havne med stort bagland, der kom i focus. Frihavnen, som før var transithavn for varer til hele Balticum, mistede sin betydning, idet man mere og mere gik over til at sende varer i containere fra »dør til dør« via randhavne som f. eks. Gøteborg.

Når et skib havde losset containere på jernbanevogne i Gøteborg, kunne disse være fremme i Stockholm 7 timer efter, og skulle der containere til København, blev de også viderebefordret med jernbane. Alle de norske, svenske og amerikanske stykgodsskibe forsvandt ud af billedet af den før så travle frihavn, hvor de lossede og lastede, og hvor en sværm af coastere lastede og lossede transitgodset til og fra Østersøhavnene.

Det forenede dampskibsselskabs faste ruteskibe på Middelhavet og England tog også slut. Ligeledes de engelske faste rutebåde, tilhørende Ellerman Wilson Line og British Railways. De sidstnævnte havde besejlet ruten mellem København og Goole i over 70 år og var iøvrigt de første skibe i havnen, der begyndte at operere med containere, idet de altid til slut tog 5–6 mindre containere ombord som dækslast før afsejlingen. Også de to hyggelige skotske skibe *Horsa* og *Gotland*, som havde deres faste anlægsplads ved Bryghuspladsen nord for Langebro, indstil-

lede farten efter mange års sejlads mellem Leith og København.

Endelig flyttede Grønlandske Handel til Ålborg, og travlheden på Handelspladsen døde hen. Det var alle vore »faste kunder«, der forsvandt. Dertil kom, at kulpladserne i sydhavnen, på nær et par stykker, blev nedlagt. Det opvejedes for en del af den øgede trafik på oliehavnen på Prøvestenen. Hele den tilbagegang begyndte i slutningen af tresserne og fortsatte op gennem halvfjerdsene, indtil en vis stabilisering fandt sted, og vi var nede på at lodse 5–6000 skibe om året i modsætning til de før omtalte 13000.

I takt med nedgangen på indtægtssiden, steg driftsudgifterne følgende den almindelige inflation. Det var begrænset, hvor der kunne skæres ned på disse, da lodseriets organisation stadig måtte være intakt for lodsbetjening af skibene. Eksempelvis kan nævnes, at der ved min ansættelse var ansat 5 bådmænd med bådsmandshyre til hjælp med vedligeholdelse og sejlads med bådene. Dette antal var ved min afgang øget til 10 på grund af forståelige arbejdstidsforbedringer, foranlediget af Sømandsforbundet, ligesom hyrerne også var fulgt med tiden. Enhver vil forstå at kombinationen faldende indtægter og stigende udgifter måtte føre til en uholdbar situation for lodseriet, som en selvstændig økonomisk enhed efter det ældgamle mønster indenfor dansk lodsvæsen. En nærliggende måde at bedre problemet på ville selvfølgelig være en nedsættelse af lodsantallet, svarende til lodsintensiteten, men her kommer igen den aldersmæssige skæve fordeling blandt lodserne med mange jævnaldrende, der endnu var år fra pensionsalderen, ind i billedet. Medens det ikke var svært at forøge lodsantallet i de travle år, så var det svært at skære ned uden ved »naturlig afgang«. Det lykkedes at »afsætte« op til 5 af de sidst ankomne til andre lodserier, hvor plads var ledig. Særligt var det, at tre lodser døde af sygdom godt 50 år gamle og 2 lodser måtte førtidspensioneres på grund af sygdom.

Fra 1980 og de følgende år satte pensionering på grund af alder ind, hvor 4 lodser blev pensioneret uden at nyansættelse fandt sted. Selv blev jeg pensioneret som 62 årig, hvor jeg efter 32 års tjeneste kunne få fuld pension. Da jeg skrev min ansøgning om afgang, tænkte jeg på, at det var den eneste ansøgning, jeg nogensinde havde skrevet, hvor jeg var 100% sikker på at få et positivt svar. På dette tidspunkt var lodsantallet dalet til 17 og lodseriet stod for at skulle sammenlægges med Helsingør og Dragørs lodserier under navnet »Sundets lodseri«. Københavns lodseris 184 årige historie var tilende. En passende tid at sige farvel på.

Københavns lodseri eksisterer ikke mere som en selvstændig økonomisk enhed indenfor lodsvæsenet. Det samme gælder Helsingør og Dragør lodserier, som ellers var de ældste lodserier

*Helsingørs vandjetdrevne lods-
båd Pionér går langs.
Fotograferet af Knud W. Born
fra M/S Eredine på prøvetur
fra B&W i juni 1981.*



indenfor det ældgamle system af lodsindretningen i Danmark. Med den nye lodslov af 1979 blev de tre lodserier lagt sammen under benævnelsen »Sundets lodseri«. Dette var revolutionerende efter 300 års virke, men det gamle system var efterhånden blevet en raritet i det moderne samfund. Nok bevirkede det et vist privatøkonomisk initiativ indenfor det enkelte lodseri, men som samfundsstrukturen udviklede sig, skete det ikke sjældent på bekostning af fællesskabets interesse og det kollegiale sammenhold blandt lodserne.

Lodserne ved de tre lodserier stod nu overfor den store op-

gave at få det nye sammenlagte lodseri til at fungere under den nye lovs præmisser. Hvor man før hver for sig havde hyppet sine egne kartofler, skulle der nu hyppes i fællesskab i en ny stor have. De enkelte lodser måtte skoles i at besejle hinandens distrikter og finde frem til en effektiv og rationel tørnordning, så arbejde og fritid såvidt gørligt blev ligeligt fordelt.

Efter min pensionering i 1982, hvor loven først blev ført ud i praksis, har jeg som tilskuer haft lejlighed til på nært hold at følge denne vanskelige omstillingsproces. Den første tid var virkelig svær med famlende forsøg på at finde en tilfredsstillende tjenesteordning. Hver for sig havde de tre lodserier haft udmærkede, velfungerende tjenesteordninger, passende til lodsantallet. Det bedste fra de pågældende ordninger skulle nu koordineres ind i en ny ordning som passede til det store antal lodser, og under rivegildet måtte skibsfarten ikke forsømmes. Som det naturlige midtpunkt blev centraladministrationen af Sundets lodseri henlagt til lodshuset i København og lokalerne blev i den anledning genstand for en omfattende ombygning, så diskussionerne om en ny tjenesteordning kom til at foregå blandt nedrevne vægge i en sky af kalkstøv, larmende boremaskiner og hammerbank. Et passende akkompagnement til al det nye, der skete.

En ny fugl Fønix er nu (1986) steget ud af den brændte rede og skal kun have pudset fjerdragten lidt af. De positive kræfter fra de tre lodserier var heldigvis i overtal og klarede skærene som gode lodser uden at skele til mosgroede traditioner og små privatkapitalistiske fiksfakserier. Om en generations tid vil Sundets lodseri være en velfungerende del af lodsvæsenet.

Liste over maritime specialudtryk

Amning: Skibets dybgang for og agter.

Anduvning: Når skibet nærmer sig havn, fjord, snævert farvand o. lign.

Båkelinie: Består af to båker, som holdt overet, forude eller agterude, leder skibet på en sikker og ret kurs gennem farvandet. Bagbåken, som er den højeste og fjernestliggende, har i toppen en nedadvendt, ligesidet trekant; og den nærmeststående og laveste forbåke en opadvendt, ligesidet trekant i toppen. Når et skib er på ret kurs, danner disse trekanter sammen form som et timeglas. Er båkene fyrbelyste, skal lysene trækkes sammen og holdes overet med hinanden, når der styres kurs.

Deccamodtager: Instrument (modtager) i et radionavigations-system til nøjagtig positionsbestemmelse. Begrænset rækkevidde.

Deviationstabel: Tabel, der angiver kompassets deviation på de forskellige kurser. Deviationen er den fejl, som skyldes at kompasnålen påvirkes af magnetismen i skibets jerndelev.

Ekkograf: Ekkolod, der grafisk viser vanddybden under skibsbunden.

Ekkolod: Apparat, der bestemmer vanddybden under skibets bund ved hjælp af lydimpulser.

Forsæt: Afdrift, forårsaget af vind eller strøm.

Fyrkarakter: Den måde, et fyrs lys udsendes på.

Gyrokompas: Kompas baseret på gyroskopets princip. Uafhængigt af magnetisme.

IMCO: The Inter-governmental Maritime Consultative Organisation. (Mellemstatslige rådgivende søfartsorganisation). Fra 1983 ændret til *IMO*.

Lodsseddel: Skibsførerens kvittering for udført lodsning. Den sendes som regning til den af føreren anviste agent.

Læge områder: Områder med ringe vanddybde.

Medsløb: Udtryk for hvirvel- og bølgemodstand under skibets bevægelse gennem vandet, afhængig af skrogets form, skibets fart og vanddybden.

Mærke: 2 kendte faste genstande overet.

Omega: Radionavigationssystem. Principielt som Decca, men mindre nøjagtig. Omfattende det meste af kloden.

Plotting: Markering af radarekkoer på en dertil indrettet skærm for at udregne ekkoernes (skibenes) kurser og farter.

Pulle: Grund af ringe udstrækning.

Quartermaster: Fuldbefaren matros beskæftiget med styring og udkig.

Radar: Radio Detecting And Ranging. (Radiosporing og afstandsmåling).

Radiopejler: Instrument til at bestemme retningen til en radio-station.

Satellitnavigation: Positionsbestemmelse ved hjælp af navigations-satellitter.

Scanner: Radarens roterende antenne.

Shippas: Radiomeldetjenesten for store skibe og skibe med farlig last (Shippas = *Ships Positions*). Systemet giver meldetjenesten viden om de deltagende skibes bevægelser i danske farvande. Oplysningerne videregives over kystradiostationerne.

Stuttønde: Farvandsbøje med kort stage, som afmærker farvandets dybe rende. Røde stager om styrbord og hvide om bagbord, regnet for indgående i farvandet. (= den gamle afmærkning indtil august 1980).

Sømil: 1852 meter.

VHF-telefon: Very High Frequency-telephone. Radiotelefon med begrænset rækkevidde.

Kildemateriale vedr. danske lodserier og dansk lodsvæsen

1. Oplyst via henvendelse til nuværende lodserier

<i>Lodseri</i>	<i>Materialets art og periode</i>	<i>Hvor?</i>
1. Dragør	Tiden efter 1800 og indtil 1955 se: Helle Groth: Dragør Lodseri. En registratur over lodseriets arkiv. 1975	Dragør Lokalhistoriske Arkiv
2. Esbjerg	1864 og videre	Esbjerg Lodseri
3. Fredericia	ca. 1850–	Lodsstationen
4. Grenå	Journaler, kopibøger m.v. 1874–1973	Lods H. P. Petersen, Engdalen 35, 8500 Grenaa
5. Guldborgsund (nu = Nykøbing F.)	Lodsjournaler 1891–	Lods J. B. Petersen, Storstrømsvej 31, 4862 Guldborg
6. Hals	Journaler, korrespondance m.v.	Størstedelen i Landsarkivet i Viborg
7. Helsingør	Journaler, kopibøger m.v. 1778–	Handels- og Søfartsmuseet
8. Isefjord	Ca. 1880–. Især fra det tidligere Frederikssund lodseri	Hos lodsformanden
9. Juelsminde	Regnskaber og kopier 1825– Også Horsens og Vejle lodserier	Egnsarkivet i Juelsminde
10. Kalundborg	Intet	
11. Karrebæk Fjord	Regnskabsprotokoller, lodsjournaler m.v. 1831–1969	Næstved By- og Egns-historiske Arkiv. Pens. lods M. Hansen, Lodsvej 3, 4736 Karrebæksminde
12. Kolding Fjord	1843–	Kolding Fjord Lodseri
13. København	1798–	Handels- og Søfartsmuseet
14. Køge	ca. 1880–	Køge Lodseri
15. Løgstør		Limfjordsmuseet, Løgstør
16. Mariager Fjord	Breve, regnskabsbøger m.v. 1901–	Hadsund Egns Museum Mariager Fjords Lodseri, Als Odde, 9560 Hadsund
17. Masnedø	Intet	
18. Nordlolland	Regnskabsbøger, kopibøger, lodsjournaler. 1869–	Nordlolland Lodseri, Havnevej 1, 4490 Sakskøbing
19. Nyborg	Materiale fra lodseriets start	Nyborg lokalhistoriske arkiv

20. Odense	1840–	Lods P. E. Hansen, Lodsvej 63, 5270 Odense N Lodsformanden
21. Randers Fjord	Journaler over ansatte lodser siden 1831, journaler over lodsede skibe siden 1831, 22 portrætfotografier	
22. Rønne	Intet	
23. Skagen	Journaler m.v. 1831–	Bangsbomuseet, Frederikshavn
24. Stigsnæs	Intet	
25. Store Bælt	Intet	
26. Svendborgsund	Journaler, regnskaber m.v. 1861–	Svendborg Sund Lodseri, Saugskærvej 8, 5700 Svendborg
27. Thyborøn	1830–1940	Landsarkivet for Nørrejylland, Viborg
28. Åbenrå	Cirkulærer m.v. 1918–	Aabenraa Lodseri
29. Ålborg	Journaler over lodsede skibe, kladdejournaler, dagbøger, betalingsbøger 1854–1954	Lokalhistorisk arkiv for Ålborg Kommune, Peder Barksesgade 5, 9000 Ålborg. Boks 353, 9100 Ålborg
30. Århus Søgående	1916–	Århus Søgående Lodseri

2. Oplyst via andre kilder

Rigsarkivet 1. afdeling

- Søetatens arkiv. Søkrigskancelliets og Admiralitetets arkiv

Rigsarkivet 2. afdeling

- Lodsdirektoratet. Månedssregnskaber for de enkelte lodserier 1912–1959
- Marineministeriet. *Admiralitätsdepartementet*
 - a) Fyr- og Lodsvæsenet. Diverse sager
 - b) Lods- og hvervningssager. Journaler, journalsager, kopibøger 1848–1891.
 - c) Lodssager. Diverse sager 1850–1872
- Admiralitätskontoret*. Sager bl. a. vedr. lodsvæsenet, lodsreglementer 1902–1951

Landsarkivet for Sjælland

- Sjællands Overlodsdistrikt 1771–1880
- Lolland-Falster og Møens Overlodsdistrikt 1797–1879
- Helsingør og Gribens lodserier 1818–1869

Landsarkivet for Nørrejylland

- Thyborøn Lodseri 1831–1954

Landsarkivet for Sønderjylland

- Sønderborg byarkiv. XIV. Næringsvæsen, nr. 1121. 1800–1850, Ældre skibsfartssager. 5. 1831–47. Lodssager

Farvandsdirektoratet. Nautisk afdeling

- Løvenørns »dagbog« over tjenstlig korrespondance
- Sejlbeskrivelser af navigatører

Nationalmuseet. III. afdeling. Dansk Folkemuseum

- Lodsbog fra Dragør

- Handels- og Søfartsmuseet. Kronborg*
 - Lodspapirer, såsom sejlanvisninger
- Dragør Museum*
 - Mindre samling genstande med tilknytning til Dragør lodseri
- Erbvervsarkivet. Århus*
 - Århus Havnevæsens arkiv. Lodsjournaler og regnskaber 1858 ff.
- Limfjordsmuseet. Løgstør*
 - Løgstør lodseri: Lodsjournaler 1862–65, 69–83, 86–1959
- Lemvig Museum*
 - Lodsarkivet for Agger-Thyborøn kanalen
- Museet Den Gamle Gaard. Fåborg*
 - Lodsskilt af sølv
- Verner Jensen. Søndergade 147. Frederikshavn*
 - 2 signeter fra skipper og lods i Bangsbostrand
- »Tatra«. Randers*
 - Tidligere lodsbåd, bygget i Stege 1875
 - Dokumentationsmateriale til båden

Kilder:

- Guide til maritimt kildemateriale I-V, udgivet af Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning
- Gunvor Petersen: Dragør Lodseri 1684–1984 (1984), s. 168
- Forespørgsler til diverse arkiver

Litteratur vedr. danske lodserier og dansk lodsvæsen

- O.A.: Dragør Lodseri 1684–1934* (Vikingen, 1934, nr. 3, s. 9–11)
- Bjerg, Hans Chr.:* Poul Løwenørn 1751–1826. 1984
- Christensen, Benny:* Sømærket Sct. Knud (Kronik i *Fyens Stiftstidende* 28. juni 1979)
- Christensen, N.:* Randers Fjords Lodseri (Jul i Randers, 1935, s. 36–38)
- Christoffersen, Erik:* En historisk-etnologisk undersøgelse af næringslivet på øen Nyord 1769–1969 med særlig henblik på lodseriet. (Utrykt specialeafhandling. Københavns Universitet, 1969)
- (Donatzky, Georg):* Helsingørs privilegerede Lots-Selskab 1778–1928, 1928
- Dragenhjelm, Hans:* Lund Lodseri (Årbog f. Hist. Samf. f. Præstø Amt, 1931, s. 66–79)
- Dragenhjelm, Hans:* Fra Stevnskysten i gamle Dage (Under Dannebrog, 1932, s. 20–22, 32–35)
- Gruelund, P. A.:* Dagbogsblade fra yngste statslods (Ung i Aarhus, 1964, s. 190–205)
- Hals Lodseri gennem 250 år. 1985
- Hansen, C. Rise:* En klage over lodserne i Hals 1852 (Fra Himmerland og Kjær Herred, 1971, s. 116–119)
- Hansen, J. A.:* Af Gilleleje Lodseris historie (Fra det gamle Gilleleje, 1948)
- Hjorth, H.:* Lodsvæsenet i Danmark (Tidsskrift for Søværnen, 1912, s. 49–82)
- (Hjort, H., E. Spore, S. V. Hansen og J. A. Hansen:)* Det danske Lodsvæsens Historie, 1931
- Kiær, Henning F.:* Dragør-Lodser før 1802 (1953)

- Knudsen, Johannes*: Lodsøger i Oldtiden og Middelalderen (Tidsskrift for Sø-
væsen, 1913, s. 1-16)
- Knudsen, Johannes*: De første trykte Lodsøger over de nordiske Farvande (Tids-
skrift for Søvæsen, 1913, s. 307-22, 345-62)
- Linhard, N. H.*: Løgstør lodseri 1777-1977, 1977
- Lorenzen, Emil*: Lodsøvesenet ved Flensborg fjord gennem tiderne (Sønderjysk
månedsskrift 1969, s. 65-71)
- Madsen, Børge Holdt*: Fisker og lods. 1700-tallets lodsning fra det nordlige Kat-
tegat. 1985
- Mansen, Jens*: Træk af lodspensionskassens historie gennem 100 år. 1986
- Monnerup, Erik*: Lodsloven fylder 150 år. (Tidsskrift for Søvæsen, 1981, s.
213-239)
- Mortensen, Ole*: Lodsæksbåden EJNO (Maritim Kontakt 8, 1984, s. 49-62)
- Møller, Arthur*: Fra skibsdreng til gammel lods. 1983
- Nielsen, C. L. og H. Hjorth*: Lodsøvesenet (Danmarks Søfart og Søhandel II,
1919, s. 617-34)
- Olsen, Ingvard*: Gilleleje og Hornbæk lodseriers historie Fra det gl. Gilleleje,
1954, s. 82-85)
- Olsen, Ingvard*: Træk af Nyord lodseris historie i ældre tid (Handels- og Søfarts-
museets årbog 1961, s. 160-173)
- Petersen, Gunvor*: Dragør Lodseri 1684-1984 (1984)
- Schmidt, Mogens*: Lodsøvesenet (Flåden gennem 450 år. 2. 1962, s. 415-26)
- Sejr, Emanuel*: Lidt om lodser og lodshuse i det gamle Århus. 1965-66
- Sievers, Kai Detlev*: Elb-lodseriet under den danske enevælde (Handels- og Sø-
fartsmuseets årbog 1964, s. 65-94)
- Thorsen, K.*: Lodsøvesenet i Rønne gennem Tiderne (Julehefte 1933, udg. af
Bornholms Avis, s. 15-18)
- Thøstrup, Bendix*: Kendt Mand, Lods, Tolk (Tidsskrift for Søvæsen, 1944, s.
151-71)
- Weber, Jørgen*: Lodsbåden EJNO's stabilitet og sejlføring (Maritim Kontakt 8,
1984, s. 63-65)
- Ørsted, H. C.*: Lodsøvesenet i Danmark (Tidsskrift for Søvæsen, 1940, s. 51-75)

Niels Probst

Syvende danske Maritim-historiske Konferenc

18.-20. april 1986

Konferencen afholdtes på Tidens Højskole, Sømandsforbundets Kursusejendom i Isterød. Stedet var valgt under hensyntagen til at flertallet af deltagerne bor i Københavnsområdet, men ikke desto mindre blev deltagerantallet noget lavere end ved foregående konferenc, der fandt sted på Fanø!

Efter indkvartering og velkomst holdt gæstetaleren Basil Greenhill et foredrag om *Great Britain* fra 1843, hvis restaurering han har forestået. *Great Britain* var et af I. K. Bunnell's mesterværker, verdens første oceangående jernskib, og samtidig det første større skrueskib.

Basil Greenhill fortalte først den interessante historie om skibets tilblivelse og senere karriere og gav derefter en fascinerende førstehåndsberetning om bjergning, hjemtransport og restaurering af det over 300 fod lange skrog, der i mange år havde henligget ved Falklandsøerne som kuldepot. I dag ligger *Great Britain* som museumsskib i Bristol, ikke langt fra det sted, hvor skibet i sin tid blev bygget. En imponerende præstation, hvis gennemførelse atter vidner om englændernes misundelsesværdige vilje til at sikre bevarelsen af maritime fortidsminder inden det er for sent.

Lørdag formiddag var der indlæg fra deltagerne fordelt i to grupper:

Gruppe A

Rolf Larsen: Omkring et skibsværft.

Bernt Kure: Restaureringen af Fregatten *Jylland*.

Tom H. Christensen: Fund af et træstykke fra Lübeck *Der Engel*, Herluf Trolles eskadre 1565.

Morten Hahn-Petersen: Jacobsens Plads – et Troenseværft 1848–1985.

Erik Gøbel: Fregatten *Bornholms* konvojrejse til Vestindien 1780–1781.

Gruppe B

Jørgen Christoffersen: Orientering om det marine register ved centralregisteret.



Fra konferencen
19-20 april 86

Portrætskitser fra konferencen
tegnet af Per Bogh.

Jørgen Fastner: Marinearkeologisk undersøgelse på Kråvåg, Sør-Trøndelag.

Morten Gøthche: Uggerbyvraget.

Michael Teisen: »Hemmelig Mission«.

Ole Crumlin-Pedersen: Hedebyskibsfundene.

Lørdag eftermiddag var der ekskursion, først til Skibsteknisk Laboratorium, Lundtofte, hvor nye projekter i modelform udsættes for hydro- og aerodynamisk (!) efterprøvning i hhv. slædebassin og vindtunnel. Under den instruktive gennemgang fik deltagerne et godt indblik i Laboratoriets arbejde, og selvom en enkelt humanist måske løb sur i forskellen på laminar og turbulent strømning, fik alle en klar fornemmelse af de komplicerede problemstillinger, man her søger at udrede. Men egentlig er det tankevækkende, at man selv i dag ikke kan forlade sig på tegning og beregning alene!

Derefter besøgte Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, dels udstillingen på slottet, dels museets ny erhvervede administrationsbygning, det tidligere garnisonshovedkvarter, hvor ikke mindst Bert Blom's nyindrettede bibliotek vakte stor interesse.

Festmiddagen lørdag aften illumineredes traditionen tro af et vittigt causeri af Henning Henningsen, denne gang om shanties på danske sejlskibe, samt af formand Barfod's fortsatte krønike om kontaktvikingerne barske bedrifter. Senere åbnede baren, og det hyggelige samvær fortsatte til ud på de små timer.

Søndag formiddag var der igen indlæg i to grupper:

Gruppe A

Niels M. Probst: Chr. IV's skibstegninger.

Henning Henningsen: Sømandens våde grav.

Rikke Malmros: Krigsskibe i saga og skjaldedigtning.

Erik Housted: Opsøgning af billeder.

Gruppe B

Jørgen Svarer: Ærøskøbings flaskeskibe.

Ove B. Nielsen: Status vedr. opslagsværket »Fortegnelser over danske damp- og motorskibe og deres rederier 1867-1987«.

Ole Lisberg Jensen: Fiskere fra Fiskebäck, et studium i moderne svensk trawlfiskeri.

H. Meesenburg: Kystkulturens regionale variation.

Søndag eftermiddag afsluttedes konferencen med interessekredsens »admiralsforsamling«. Formand Jørgen H. Barfod aflagde beretning og kasserer Anders Monrad Møller fremlagde regnskaberne.

Fire afgående medlemmer af kontaktudvalget Jørgen Burhardt, Ole Crumlin-Pedersen, Holger Munchaus Petersen og Birger Thomsen, takkedes for godt arbejde, og fire nye medlemmer indvalgtes.

Kontaktudvalget har efter konstituering følgende sammensætning: Formand: Jørgen H. Barfoed, sekretær: Erik Housted, kassierer: Jan Rose og kassierer Maritim Kontakt: Anders Monrad Møller. Udvalgsmedlemmer: Maria Ekberger, Erik Gøbel, Morten Gøthche, Hans Jeppesen, Erik Mørk Larsen, Jens Lorentzen, Ulla Lund, Niels Probst, Flemming Rieck, Jørgen Sværer og Ole Ventegodt. Revisorer: Benny Christensen, Steen Meesmann og Liselotte Mygh.

Forsamlingen vedtog tilslutning til International Commission for Maritime History, hvorved Kontaktudvalget får international status som dansk national komité.

Et selektivt udkast til en dansk søfartsbibliografi var udsendt inden konferencen som diskussionsoplæg. Det blev besluttet at fortsætte dette arbejde, der antagelig ad åre vil udkomme som særnummer af Maritim Kontakt.

Under den afsluttende debat fremkom der bl. a. et forslag om en »spørgsmål og svar« funktion, eventuelt i forbindelse med indbydelsen til næste konference. Denne idé behandles i kontaktudvalget.

Der var en del kritik af faciliteterne på Tidens Højskole, bl. a. fungerede fremvisningsudstyret i begge auditorier dårligt, til stor gene for såvel foredragsholdere som tilhørere.

Men som helhed var konferencen ubetinget en succes. Her fremlagdes spændende dykkerrapporter, solide arkivarbejder og nye teorier, i grupper af positive og kompetente tilhørere. Her var hyggesnak mellem kolleger, og her mødtes fagfolk og fuskere i uformelt samvær på neutral grund. Kort sagt, her var alt, hvad der gør disse konferencer så værdifulde for alle med interesser for maritim historie. Vel mødt til den ottende Maritimhistoriske konference i 1988!



Om dette billede skriver lods Otto Albertsen: En lods og hans sønner. Slipshavn omkring 1910. Fra venstre min far R. L. Albertsen, Kaj Albertsen, min bedstefar Rasmus Albertsen, lods ved Nyborg Lodseri 1896–1922, og min yngste farbror A. R. Albertsen, senere skibsfører og fyrforvalter. Båden med flag var min bedstefars private båd Arne. I baggrunden med den høje mast den store søgænde fælles lodsbåd, der senere har gjort tjeneste ved Rudkøbing Lodseri (Eino). Billedet må være taget, medens min far gik på navigationsskole i Marstal og var på besøg hos sin familie på Slipshavn. Han var født i 1892.