



De danske lodseriers historie

Danmarks Lodsmuseum

# Databasens opbygning og indhold

Lodserierne er beskrevet i alfabetisk rækkefølge efter stedsbetegnelse, by- eller landsbynavn eller efter lodseriets navn, fx DanPilot.

Databasen er inddelt i nedenstående afsnit:

|                                                     |    |
|-----------------------------------------------------|----|
| Databasens opbygning og indhold                     | 2  |
| Fra Dragør Lodsstation til Danmarks Lodsmuseum      | 3  |
| Danmarks 500 års lodserihistorie                    | 4  |
| Oversigt over lodserier fra 1600-tallet til nutiden | 8  |
| Beskrivelse af de enkelte lodserier                 | 10 |

Danmarks Lodsmuseums database indgår i søfartsmuseernes fælles database [www.lodshistorie.dk](http://www.lodshistorie.dk) og i lokalarkivernes fælles database [www.arkibas.dk](http://www.arkibas.dk). I Danmarks Lodsmuseum i Dragør Havn ligger databasen på en computer, der har opkobling til søfartsmuseernes og lokalarkivernes databaser. I Danmarks Lodsmuseum er der desuden plancher med sider fra databasen og Danmarkskort, hvor fortidens og nutidens lodserier er plottet ind.

De danske lodseriers historie er udarbejdet af Danmarks Lodsmuseumsforening i 2015 i samarbejde med Museum Amager og Dragør Lokalarkiv samt Danmarks søfartsmuseer og lokalarkiver.

Teksten om de enkelte lodserier er i videst muligt omfang skrevet af søfartsmuseerne og lokalarkiverne, hvilket er anført med kildehenvisning til de pågældende søfartsmuseer og lokalarkiver.

Hvor der ikke er angivet lokale kildeoplysninger, er teksten skrevet af Danmarks Lodsmuseumsforening, hvilket er anført med kildehenvisning.

Forslag til ændringer eller tilføjelser i en tekst og indføjelser af fotografier eller tegninger, der kan supplere teksten, bedes sendt til Museum Amager, der er ansvarlig for de statsanerkendte museers database om de danske lodseriers historie. Det kan ske på mailadressen: [info@museumamager.dk](mailto:info@museumamager.dk)



## Fra Dragør Lodsstation til Danmarks Lodsmuseum

Da Dragør Lodseri i 1984 efter 300 år måtte overlade bygninger og lods både til statens nye lodseri "Sundet Lodseri", fortsatte statens lodseri i Dragørs lodsstation til 2006, hvor lodseriet flyttede ud i en ny lodsstation i Dragørs tidligere færgehavn. Så i 2007 stiftede Dragørs borgere en forening, hvis formål var at erhverve lodsstationen og at indrette den til lodsmuseum. Købet forudsatte både den helt nødvendige kapital samt en troværdig økonomisk og museumsfaglig drift.

*A. P. Møller og Hustru  
Chastine McKinney Møllers Fond til almene Formaal*

Den 24. november 2009  
090443

Foreningen Lodsmuseet  
v/formanden, herr Thorkil Herskind  
Von Ostengade 30  
2791 Dragør

Under henvisning til Deres ansøgning af 20. marts, supplerende oplysninger af 21. oktober 2009 og vort foreløbige svar af 28. august 2009 er det os en glæde at meddele, at Fondens bestyrelse har bevilget et beløb på

**kr. 590.000,-**

til erhvervelse af den gamle, fredede Lodsstation på Dragør Havn.

Beløbet vil kunne rekvireres fra Fonden, når projektet realiseres.

Med venlig hilsen

A.P. MØLLER OG HUSTRU CHASTINE MC-KINNEY MØLLERS  
FOND TIL ALMENE FORMAAL

*Frank Møller*

Med støtte fra Dragør Kommune vedtog Museum Amager at inddrage Danmarks Lodsmuseum i 2009 i det statsanerkendte Museum Amager, der omfattede Amagemuseet, Dragør Museum og kunstmuseet Mølsteds Museum. Hermed blev den historiske og kulturhistoriske helt unikke lodsstation, der blev fredet i 1987 sammen med lodstårnet, til Danmarks Lodsmuseum med Danmarks Lodsmuseumsforening som en meget aktiv støtteforening.

A. P. Møller og Hustru Chastine McKinney Møllers Fond til almene Formaal donerede 590.000 kr. i 2009 til købet af lodsstationen, der er en vigtig del af Danmarks søfartshistorie. Før indvielsen af lodsmuseet donerede Nordea 25.000 kr. og Dragør Borgerforening 2.000 kr. til indretning af Danmarks Lodsmuseum.

# Danmarks 500 års lodserihistorie

- 1500-tallet
- Oprindelig lodsede stedkendte fiskere, færgemænd og skippere større skibe i vanskelige farvande og blev kaldt "kendtmænd". For lodsning var baseret på skippers frygt for at støde på grund.
- Retten til at lodse findes bl.a. i den norske søret, forordninger, recesser, resolutioner, anordninger og kongelige breve samt i Frederik II's søret fra 1561. Loven fastlagde lodsens og skipperens ansvar og indførte ordet lods. Ordet er afledt af latin - pilota. I dag står med store bogstaver det engelske ord "Pilot" på alle verdens lodsboade.
- 1600-tallet
- Den 8. marts 1684 gav Christian V ved en kongelig resolution seks fattige fiskere i Dragør eneret til at lodse skibe i Øresund mod betaling. Samtidig skulle fiskerne lodse kongens flåde, når Admiralitetet krævede det. Lodserne fik i resolutionen tildelt en årsløn for at lodse kongens flåde, der svarede til en styrmands månedsløn i flåden.
- Før resolutionen havde amtmænd i København befalet de seks fiskere at lodse flådens skibe i otte år uden løn, når Admiralitetet krævede det.
- Resolutionen byggede på kongens magtposition i Christian IV's Norske Lov 1604 og Christian V's Danske Lov 1683.
- Med resolutionen blev Dragør Lodseri ikke kun Danmarks første, men også verdens første kongeligt privilegerede private lodseri.
- 1700-tallet
- Kongens Admiralitets- og Commissariats Collegium - oprettet i 1660 og nedlagt i 1848 ved enevældens afskaffelse - fik ansvar for regler og fastsættelse af lodstakster. Så fra 1700-tallet giver det god mening at tale om et egentligt lodsvæsen i Danmark.
- Lodsvæsenet opstod ved, at kongen, senere Admiralitetet, udstedte anordninger med privilegier, pligter og lodstakster for lodserierne, og søindrulleringscheferne indskrev lodserne i sørullen, så de skulle stå til rådighed for flåden.
- En Maaned-Capitain fik ansvaret for eksaminationen af de norske lodser og en overlods med titel som Commandeur Capitain fik ansvaret for eksaminationen af de danske lodser i første halvdel af 1700-tallet. Fra 1797 overtog søindrulleringscheferne eksaminationen af lodserne.
- I 1700-tallet blev der udstedt kongelige privilegier og lodsreglementer til bl.a. lodserierne i Isefjorden i 1727, ved Hals i 1735, ved Læsø Rende i 1743, på Nyord i 1748 og i Helsingør i 1778.
- 1800-tallet
- I begyndelsen af 1800-tallet var der ca. 40 privilegerede lodserier og andre lokale lodserier. Så der var behov for en statslig regulering af lodserierne. Der blev derfor nedsat en kommission i 1818. Kommissionen afsluttede arbejdet i 1831 med en forordning og et "Reglement for Lodsindretningen i Danmark", der kom til at omfatte ca. 80 lodserier i slutningen af århundredet.

Reglementet fastlagde lodsvæsenets funktion og lodseriernes virke, områder og takster samt lodsernes uddannelse, løn, pligter, rettigheder og ansvar. To overlodser skulle inspicere lodserierne og lodsådene samt eksaminere og ansætte lodser.

Lodsvæsenet indgik fra 1848 i Marineministeriet, der blev oprettet efter enevældens afskaffelse og Admiralitetets nedlæggelse. Marineministeriet eksisterede indtil 1950, hvor hæren og flåden blev samlet i Forsvarsministeriet.

I 1816 bortfaldt Dragørlodsernes løn for at lodse for flåden. Så de næste 168 år frem til 300 års jubilæet i 1984 lodsede Dragør Lodseri kun søfartens skibe.

I 1872 blev nedsat en ny kommission. Det førte til en lodslov i 1879 i en tid, hvor sejlskibene voksede i tonnage, længde og dybgang, og hvor dampskibe, drevet af kul, sejlede uden vindens kraft.

1900-  
tallet

Lodsloven blev revideret i 1912. Her blev de to overlodseres titler ændret til lodsdirektør og lodsinspektør med ansættelse i et nyoprettet lodsdirektorat.

Gennem hele 1900-tallet engagerede staten sig i stigende omfang praktisk og økonomisk ved at sikre et passende antal lodser på relevante steder til passende takster via en udligningsordning fra mere til mindre lønsomme lodserier. For lodsning i danske farvande skulle baseres på moderate takster, fordi Danmark havde forpligtet sig til ikke at indføre lodstvang på en international handelskonference ved Øresundstoldens ophævelse i 1857. Øresundstolden blev indført af Erik af Pommern i 1429.

Lodsloven er senere blevet tilpasset ændringer i nationale regler og EU-lovgivning samt ændringer i de internationale havkonventioner. Lodsdirektoratet blev i 1973 erstattet af Farvandsdirektoratet, som senere blev ændret til Farvandsvæsenet.

2000-  
tallet

Farvandsvæsenet samlede i 1984 Helsingør, København, Dragør og Allinge i Sundet Lodseri. Senere indgik Isefjorden og Køge i dette lodseri. Efterhånden blev de private lodserier samlet i først syv, senere i tre statslodserier. I 2007 blev alle statens lodserier samlet i ét lodseri - DanPilot, der fik lodspligt for 85 havne med hovedkontor i Svendborg i 2011 og 22 lokale lodsstationer i kystbyer fra Nordjylland til Bornholm.

Lodsloven blev ændret i 2006, så private lodserier og DanPilot kunne konkurrere om regionalloidsning, dvs. lodsning til og fra en dansk havn. Derfor er der senere opstået lodserier i Fredericia, Hanstholm, Hirtshals, Rønne, Aalborg og Århus, der udfører regionalloidsninger.

EUs konkurrenceregler medførte, at loven blev ændret i 2014, så DanPilots eneret til gennemsejlsloidsning fra Skagen til Bornholm udsættes for konkurrence. Ændringen ophæver gradvis DanPilots monopol fra 2016 og skaber mulighed for at vælge lods i danske farvande efter regler, som Søfartsstyrelsen fastsætter og administrerer.

Lodsmyn-  
digheder

Lodsvæsenet var fra 1561 til 2011, altså 450 år, underlagt forsvaret. Først i Admiralitetet, fra 1848 i Marineministeriet og fra 1950 i Forsvarsministeriet. Lodsloven, lodsvæsenet og DanPilot blev i 2011 flyttet til Erhvervs- og Vækstministeriet, og DanPilot blev ændret til en statsvirksomhed i Lov om DanPilot. Registrering af lodserier og tilsynet med lodserierne varetages af Lodstilsynet, der indgår i Søfartsstyrelsen.

1684  
 8/3 64  
 Christianus Quintus.  
 Wij sijn aldernaadigst beviligt, at Supplicanterne  
 naar den Konigs Trunkist, med Konigs Fløide of  
 Orlogs = Skib at lodse sig i Kongens Fløide, imellom  
 rummer land of Døttelung, Hjør cravlyng, sa  
 meget till Løn, som den af Konigs Hjør mand,  
 som Konigs Orlogs Skib Maanedsløn Hjør  
 som den af Konigs Gæst Cæmre Hjør  
 shall betale, Of begynder den Hjør aars Løn  
 sidst forløber, of skalde continiere, indtil  
 Hjør skibet er an tilfjæmde, vider, vider  
 of, at de skibene naar lade sig lodse, of som  
 Piloter den billig betalling betimur alle Konigs  
 Skib of andet fartøj, som den først agter at  
 Drøge, of lodse mand skide begynder, sa at fjerne  
 Løn den lodse nagen farts lødse naar gien,  
 Under den sigelst of Hjør, Orlogs van der  
 Platte Kjøbenhavn, den 8. Martij Aar 1684.  
 Christian,  
 C. Scheller.

Seks fiskere i Dragør bad i et brev den 25. februar 1684 til den "Stormægtigste Herre Konge, aller-  
 naadigste Herre" Christian V om at få en styrmands månedsløn om året for at lodse kongens flåde  
 og eneret til at kunne lodse koffardiskibe (handelsskibe) i Drogden mod betaling. Kongen gav fi-  
 skerne disse rettigheder i denne resolution den 8. marts 1684, som det første kongeligt privilegerede  
 lodseri i Danmark. Et foto af ansøgning og resolution hænger nu i lodsmuseet. Foto: Erik Gleie.

Anordning  
for  
det allernaadigst privilegerede  
Lods = Selskab  
udi Helsingør.

Fredensborg-Slot, den 10 September 1778.



Kiøbenhavn,  
trykt hos Directeur N. C. Høpfner, Hans Kongelige Majestæts og  
Universitæts Bogtrykker.

Christian VII bestemte den 10. september 1778 i en "Anordning for det allernaadigst privilegerede Helsingør Lods-Selskab" at kunne betroes at lodse orlogsskibe og koffardiskibe (handelskibe) mellem Kullen og Dragøe. Helsingør Lods-Selskab skulle bestå af 30 faste lodser og 10 reservelodser, en lodsoldermand og en bogholder, der alle skulle bo i byen. Lodseriets og de ansattes pligter og rettigheder samt takstvilkårene fyldte 19 sider i anordningen. Foto: Erik Gleie

# Oversigt over lodserier fra 1600-tallet til nutiden

| Sted              | Side | Lodseriernes historie                                                                                 |
|-------------------|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Aggerkanalen      |      |                                                                                                       |
| Albuen            |      |                                                                                                       |
| Allinge           | 11   | Oprettet som filial af Dragør Lodseri i 1968. Inddraget i Sundet Lodseri i 1984 og i DanPilot i 2006. |
| Als Odde          |      |                                                                                                       |
| Assens            |      |                                                                                                       |
| Bandholm          |      |                                                                                                       |
| Bangsbostrand     |      |                                                                                                       |
| Bogense           |      |                                                                                                       |
| Christiansø       |      |                                                                                                       |
| DanPilot          |      | Oprettet jf. lov om DanPilot i 2013 som en virksomhedsovertagelse af det statslige lodsvæsen.         |
| Dragør            | 13   | Oprettet af Dragør Lodseri i 1684. Inddraget i Sundet Lodseri i 1984 og i DanPilot i 2006.            |
| Drejens Odde      |      |                                                                                                       |
| Drogden Fyrskib   | 18   | Oprettet som en filial af Dragør Lodseri på Drogden Fyrskib i 1837. Nedlagt i 1938.                   |
| Drogden Fyr       | 20   | Oprettet som en filial af Dragør Lodseri på Drogden Fyr i 1938. Nedlagt i 1980.                       |
| Dvalegrundene     |      |                                                                                                       |
| Dyreborg          |      |                                                                                                       |
| Egernsund         |      |                                                                                                       |
| Endelave          |      |                                                                                                       |
| Esbjerg           |      |                                                                                                       |
| Fakse Ladeplads   |      |                                                                                                       |
| Fredericia        |      |                                                                                                       |
| Frederikshavn     |      |                                                                                                       |
| Frederikssund     |      |                                                                                                       |
| Femø              |      |                                                                                                       |
| Fladstrand        |      |                                                                                                       |
| Flensborg Fjord   |      |                                                                                                       |
| Gedser            |      |                                                                                                       |
| Grenaa            |      |                                                                                                       |
| Grønsund          |      |                                                                                                       |
| Grådyb            |      |                                                                                                       |
| Gråsten           |      |                                                                                                       |
| Guldborg          |      |                                                                                                       |
| Haderslev         |      |                                                                                                       |
| Hals              |      |                                                                                                       |
| Hals Barre        |      |                                                                                                       |
| Hanstholm         |      |                                                                                                       |
| Helsingør         |      |                                                                                                       |
| Hirtshals         |      |                                                                                                       |
| Hirsholmene       |      |                                                                                                       |
| Hjarnø            |      |                                                                                                       |
| Holbæk            |      |                                                                                                       |
| Holtserhage       |      |                                                                                                       |
| Hornbæk           |      |                                                                                                       |
| Horsens           |      |                                                                                                       |
| Hundested         |      |                                                                                                       |
| Hvide Sande       |      |                                                                                                       |
| Isefjorden        |      |                                                                                                       |
| Juelsminde        |      |                                                                                                       |
| Kalundborg        |      |                                                                                                       |
| Kalveboderne      |      |                                                                                                       |
| Karrebæk fjord    |      |                                                                                                       |
| Karresbækminde    |      |                                                                                                       |
| Kerteminde        |      |                                                                                                       |
| Klintebjerg Stige |      |                                                                                                       |
| Kobæk             |      |                                                                                                       |
| Kolding           |      |                                                                                                       |
| Kyholm            |      |                                                                                                       |
| København         |      |                                                                                                       |
| Køge              |      |                                                                                                       |
| Langvred          |      |                                                                                                       |
| Langøre           |      |                                                                                                       |

Lappegrunden  
Lund (ved Fakse)  
Læsø  
Læsø Fyrskib 9  
Løgstør  
Mariager  
Marstal  
Masnedø  
Middelfart  
Midskov  
Mullerup  
Nakskov  
Neksø  
Nibe  
Nykøbing F  
Nykøbing M  
Nymindegab  
Nyord  
Nysted  
Odense  
Odense Fjord  
Odense Kanal  
Oreby  
Peters Værft  
Præstø  
Randers  
Randers fjord  
Rudkøbing  
Rødby  
Rødvig  
Rørvig  
Rønne  
Skagen (fartøj)  
Skagen  
Skanseodden  
Skoven (Odense)  
Skælskør  
Slipshavn  
Spodsbjerg  
Stege  
Stige  
Stigsnæs  
Strandegaard  
Stubben (fartøj)  
Svendborg  
Sæby  
Søby Havn  
Sønderborg  
Tankefuld  
Thisted  
Thyborøn  
Troense  
Tærø  
Udbyhøj  
Ulfshale  
Vejle Fjord  
Ærøskøbing  
Aabenraa  
Aalborg  
Århus  
Årø  
Årøsund

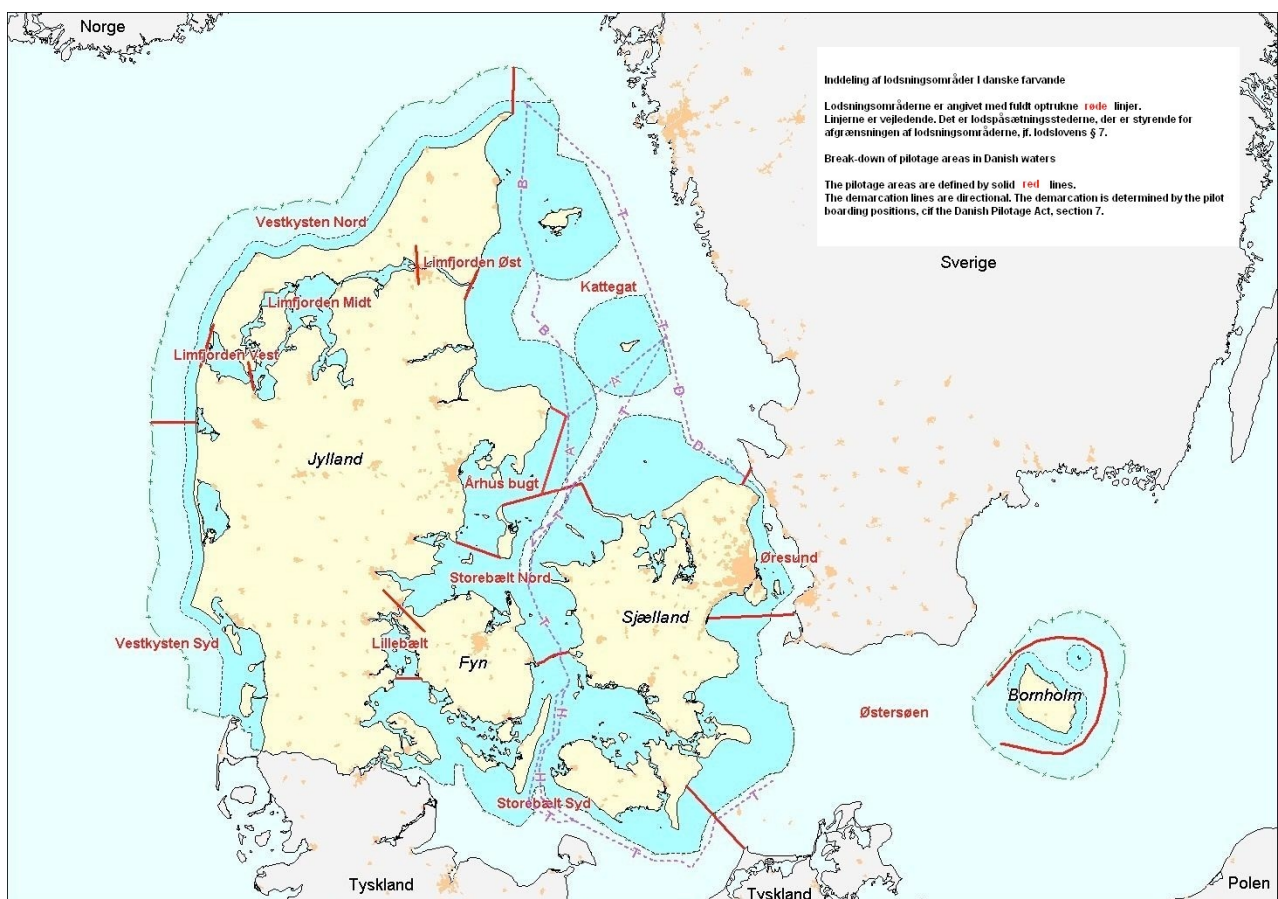
# Beskrivelse af de enkelte lodserier

Beskrivelserne indgår i alfabetisk rækkefølge efter lodseriets geografiske beliggenhed eller i enkelte tilfælde efter lodseriets navn, fx DanPilot, der er landsdækkende.

Det er vanskeligt at finde oplysninger, fotografier og tegninger om alle Danmarks lodserier i de flere århundreder, som lodseriernes historie omfatter, især fra 1700-tallet.

Men ingen kender søfartens historie i byer og steder langs kysterne bedre end søfartsmuseer og lokalarkiver samt lokale ildsjæle, der driver et lille lokalt lodsmuseum og de mange lodsfamilier, da arbejdet som lods ofte omfattede flere led i en slægt. Hvis nogen har viden om manglende lodserier, forslag til ændringer, fotografier, tegninger eller supplerung af teksten om et lodseri, vil Museum Amager, der ejer Danmarks Lodsmuseum og er ansvarlig for søfartsmuseernes lodsdatabase, modtage alle henvendelser med taknemmelighed på følgende mailadresse: [info@museumamager.dk](mailto:info@museumamager.dk)

## Nutidens lodsområder i de danske farvande



Udstedelse og opretholdelse af lodscertifikater og lodsfrigagelsesbeviser i de danske farvande varetages i dag af Lods-tilsynet, der er en del af Søfartsstyrelsen. Lodsning er opdelt i områder, der er vist med fuldt optrukne røde linier på kortet. Linjerne er vejledende, da det, jf. lodsloven, er lodspåsetningsstederne, der afgrænser lodsområderne.

Et lodscertifikat kan være begrænset til forskellige skibsstørrelser og er inddelt i tre kategorier: A, B og C, der er fastsat efter sejlads hyppighed og lokalkendskab til lodsområder, havne, fjorde, render og broer. Lodscertifikatet er et bevis for, at lods kan foretage lodsninger iht. de tre kategorier. Et lodsfrigagelsesbevis fritager et skib for lodspligt, hvis bevisets indehaver fører skibet, og beviset omfatter skibstypen samt en række nærmere vilkår og det farvand, skibet sejler i.



Dragør Lodseris lodsbåd "Neptun" ankommer til Allinges lille havn for første gang den 6. oktober 1968.

## Allinge Havn med Dragør Lodseris tredje filial

Drogdens sejlrende blev fra 1924 til 1930 uddybet fra den første udgravning på 6,9 meter til 8,1 meter for at give større skibe mulighed for at sejle gennem Øresund. For helt frem til 1900-tallets begyndelse var Øresund den naturligste adgang til Østersøen.

I 1960'erne voksede skibenes størrelse og lastevne også fra sejlrendens nye dybde på 8,1 meter. Altså samme situation som et halvt århundrede tidligere, hvor sejlrenden blev udgravet første gang. Så de nu meget større skibe stak for dybt til at kunne gå gennem sejlrenden i Drogden.

Derfor blev Storebælt et naturligt gennemsejlingsfarvand for store skibe med stor dybgang. For at sikre indtægtsgrundlaget begyndte lodserne i Dragør derfor at lodse gennem Storebælt og flyve til og fra Bornholm for at kunne påtage sig lodsopgaverne.

Det forudsatte en lodsbåd og en bådmand i Allinge, der var det mest naturlige sted at lodse til og fra Østersøen. Så lodseriets lodsbåd "Neptun" blev flyttet til Allinge Havn. Det var en kravelbygget dæksbåd i eg med motor, lille sejlføring og 9,6 meter lang. Lodsbåden blev bygget i Dragør i 1927.

I 1970 blev en næsten tilsvarende dæksbåd, "Merkur", bygget i Dragør i 1934, flyttet til Bornholm, hvor den fik navnet "Mars". Med to lodsbåde på hver side af Bornholm kunne lodsene sejles ind og ud fra Allinge i øens østside og fra Hammerhavnen i øens vestside, når det blæste hårdt fra øst.



Lodserne byggede i 1972 en lodsstation i Allinge. Bygningen blev tegnet af arkitekt Søren Elkær Hansen.

I løbet af ganske få år blev indtægten fra den nye indkomstkilde på Bornholm så stabil, at Dragør Lodseri kunne opføre deres egen lodsstation i Allinge Havn i 1972. Lodsstationen blev tegnet af en arkitekt fra Dragør, Søren Elkær Hansen.

Før opførelsen af lodsstationen boede lodserne i bådmand Villy Petersens private bolig i Allinge. Her fik de fortæring, når de overnattede og ventede på en returlodsning eller flyvning til Kastrup.

Villy Petersen var oprindelig havnefoged, lods, kongelig vejer og måler i Allinge. Da lodsstationen var opført, blev han ansat i Dragør Lodseri og flyttede sammen med ægtefællen, Edith, ind i lodsstationens stueetage. Villy fungerede som lods og førte tillige tilsyn med lods både, lodsstation og udstyr. Edith varetog rengøring, skiftede sengelinned og sørgede for lodsernes fortæring, når de boede i lodsstationen mellem lodsningerne til og fra Bornholm.

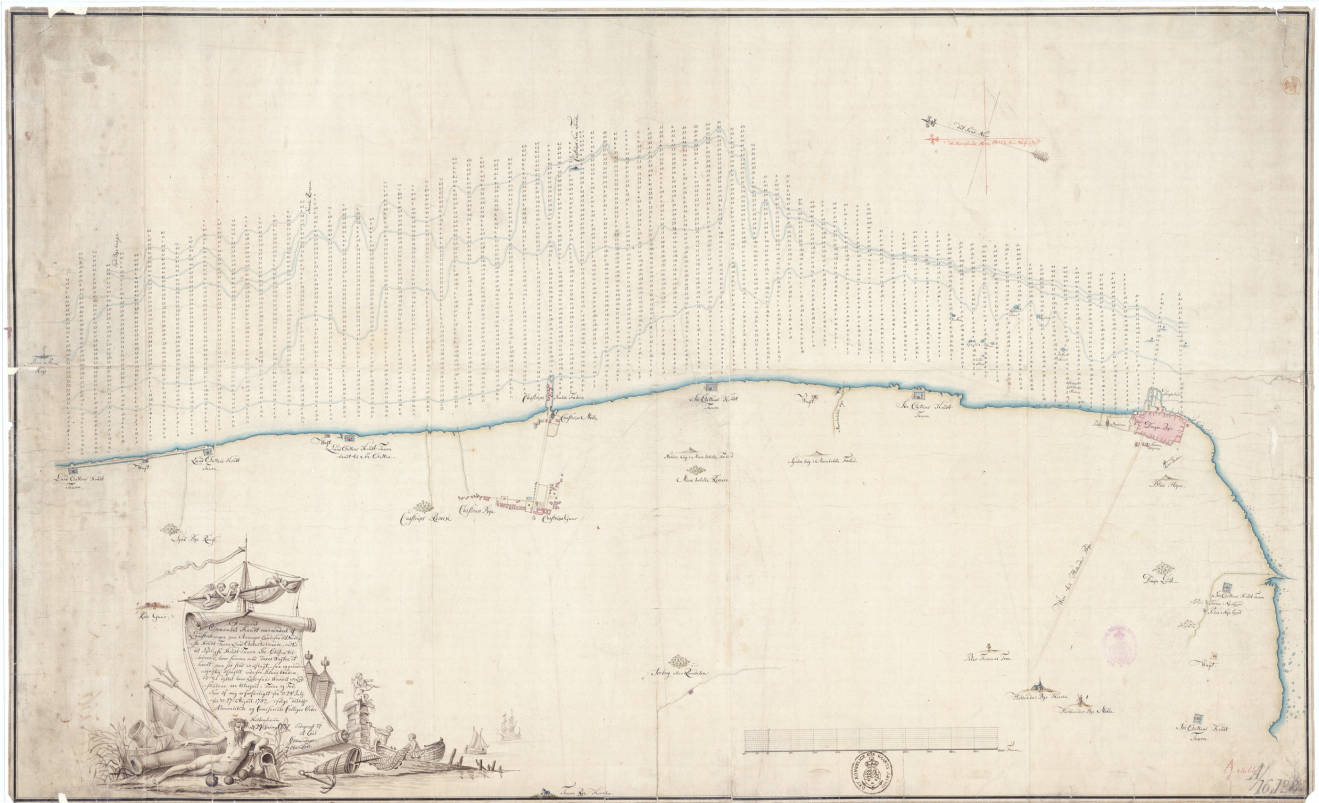
Lodsernes fremsynede filialdisposition i 1968 betød, at lodsningerne til og fra Bornholm blev til meget stor gavn for Dragør Lodseri. For efter få års forløb steg antallet af lodsninger fra Bornholm så meget, at der atter blev behov for at ansætte flere lodser i Dragør Lodseri. Så i 1980 var der ansat 18 lodser i Dragør Lodseri.

Men statens begyndende overtagelse af Danmarks private lodserier kun 12 år efter Dragør Lodseris opførelse af lodsfilialen i Allinge blev en skæbne, Dragørs lodser ikke havde forudset.

Efter Dragør Lodseris 300 års jubilæum i 1984 overtog staten Dragør Lodseri og dermed også den nye filial på Bornholm. Lodserierne i Helsingør, København, Dragør og Allinge blev inddraget i Sundet Lodseri i 1984. Og i 2006 blev Sundet Lodseri inddraget af staten i DanPilot.

Tekst: Danmarks Lodsmuseumsforening.

Kilde: Bogen "Dragør Lodseri 1684-1984" skrevet af Gunvor Petersen og udgivet af Dragør Lodseri ved 300 års jubilæet i 1984 samt oplysninger fra lodser og bådsmænd, der nu er medlemmer af Danmarks Lodsmuseumsforening.



Kortet "Landgrunden fra Søe Etatens Krudttaarn til Dragøe Bye" er opmålt af Dragørs lodskaptajn Andreas Lous i 1787

## Dragør Lodseris 300 års historie

Hovedstadens amtmænd, Johan von Körbits, fik under Den Skånske Krig, 1675-79, en befaling af Admiralitetet om at beordre nogle af Dragørs kendtmænd, dvs. fiskere, om at bistå kongens orlogsflåde, når flåden ønskede det. For fiskerne kendte Øresunds sand- og stenfyldte lavvandede steder. Deres kendskab skulle bruges til at lodse flådens skibe og lokke fjendens skibe på grund.

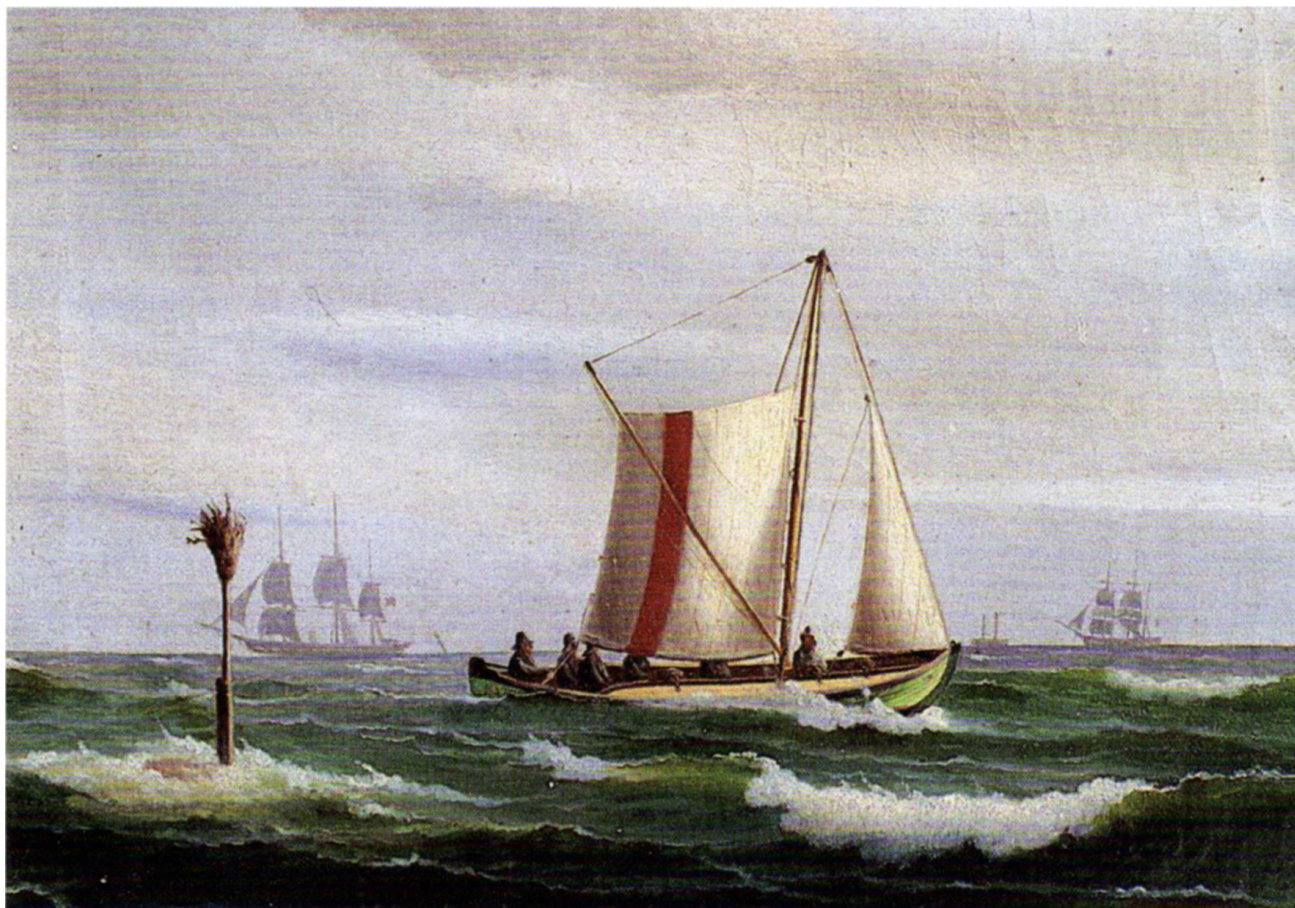
Under Den Skånske Krig var Dragør et lille fiskersamfund, som Kong Erik af Pommern havde udlagt i 1421 som "Kronens Fiskeleje med dets Frihed og Tilliggende" - for kongen ejede Amager. Uden for Dragør lå Store Magleby's kirke, mølle, 24 fæstegårde, marker og overdrev, som Chr. II forærede til 184 hollænderbønder i 1521. Hollænderne blev derfor Danmarks første selvejerbønder.

De seks fattige fiskere, som amtmændene havde befaleet at lodse for flåden, ansøgte den 25. februar 1684 Christian V om at få en årsløn, der svarede til den månedsløn, som en styrmand i flåden fik. For de havde lodset for flåden i otte år uden løn. Samtidig bad de om ret til at lodse handelsskibe.

Christian V svarede den 8. marts 1684 ved at udstede en kongelig resolution. Den betød, at Dragør Lodseri ikke alene blev Danmarks, men også verdens første kongeligt privilegerede lodseri.

De seks fiskere fik den ønskede løn. Samtidig fik de eneret til, "at de alene maa lade sig bruge og som piloter for billig betaling betjene alle koffardiskibe (handelsskibe) og andet fartøj, som der forbi agter at sejle og lodsmænd kunne begære, saa ingen dem derudi nogen indpas maa gøre"

I 1740 udvidede Christian VI lodsantallet til 12, og i 1741 fik lodsernes koner, i lighed med flådens indrullerede søfolk fra Dragør, ret til at væve for byens folk.



Dette oliemaleri af 1800-tallets karakteristiske lodbåd - en grønmalet jolle med sprydsejl og den røde lodsstribе i stor-sejlet - er malet af Dragørlodsen Hendrik Strømberg (1810-1916). Båden passerer en vage med kost forankret med en kæde til en sten på havbunden. Lodserne udlagde vagerne om foråret og tog dem ind før vinteren for Admiralitetet, senere for Søetaten, fra 1740 til 1894. Sømærkerne rev sig tit løs, så lodserne måtte fæstne dem op til 300 gange om året.

De første år sejlede lodserne i Dragør i deres egne ro- og sejlbåde. Senere anskaffede lodseriet lods-bådene. I 1840 blev købt en ny lodbåd med sprydsejl, der kunne benyttes som ro- og isbåd. Indtil 1903 sejlede lodserne i ro- og sejlbåde og lodsede med søkikkert og kurs efter landkending samt sømærker. Senere blev lods-bådene erstattet af lods-både bygget af træ og udstyret med sejl og motor.

Midt i 1900-tallet blev de afløst af hurtigtsejlende lods-både bygget af glasfiber eller aluminium og udstyret med navigations- og kommunikationsudstyr. Lodseriet ejede ca. 50 lods-både i lodseriets

virke i 300 år. Dragør Lodseri købte syv lods-både med motor. Den første lods-båd med motor blev anskaffet i 1927. Denne båd blev i 1968 flyttet over til Dragør Lodseris nyoprettede lodsstation i Allinge på Bornholm.



Dragør Lodseris båd "Ravnen" er en åben klinkbygget lods-båd med sprydsejl, der er bygget i 1880 i Helsingør af bådbygger P. Bjerg. Lods-båden fik indlagt en ny motor i i 1903. Den blev solgt i 1920'erne, men er tilbage i Dragør som lodsmuseets lods-båd og står nu tæt ved Dragør Lodsmuseum, dog uden motor.



C.W. Eckersberg vandrede seks gange ud til Dragør og malede motivet af fire lodsboade i og ved havnen omkring 1830.

I de 300 år fra 1684 til 1984 havde der været ansat 253 lodser i Dragør Lodseri. Hertil kommer det mandskab, der sejler lodser til og fra de skibe, som skal have en lods om bord. Indtil slutningen af 1800-tallet varetog reservelodser og ekstralodser dette arbejde. Disse lodser blev senere afløst af jollemænd og derefter af lejemænd. I vore dage kaldes de bådmænd.

I 1831 var der 12 faste lodser, seks reservelodser og seks ekstralodser. Men i sejlskibenes storhedstid omkring 1880 var der ansat 50 lodser. Da sejlskibenes æra ophørte og afløstes af dampskibe på verdenshavene kort før årtusindskiftet svandt behovet for lodsning. Derfor var der kun syv lodser ansat i 1906. Efter Første Verdenskrig var der fem lodser. Men i 1960'erne steg antallet til 18 lodser.

De større skibe betød, at mange skibe sejlede gennem Storebælt, og i 1968 oprettede Dragør Lodseri en filial i Allinge og byggede en lodsstation i 1972. Derfor kunne både lodsers gennem Øresund og gennem Storebælt fra Skagen til Bornholm.

Dragør Lodseri blev drevet som en privat virksomhed med egne lodsboade og lodsstationer. Og indtil 1965 blev alle investeringer og løbende udgifter til driften afholdt af lodsernes "jollekasse". Men i 1966 var tiden løbet fra de økonomiske krav til investeringer og forpligtelser, fx ved lodsernes indtræden og udtræden af lodseriet, herunder pensionering. Økonomien og regnskabet blev derfor lagt ind i en fond, som lodserne ejede. Men trods fondskonstruktionen måtte lodserne i slutningen af 1970'erne sætte deres boliger i pant for at få et lån til renovering af lodsstationen i Dragør i 1979.

Efter 300 års jubilæet i 1984 overtog staten jf. lodslovens reguleringsfond bygninger, lodsboade og udstyr til den bogførte værdi, kr. 186.759,11 efter en ændring af lodsloven, rationalisering af lodsvæsenet og fondsjura. Lodserne fortsatte deres arbejde fra lodsstationen i statens "Sundet Lodseri", indtil lodserne i 2006 flyttede ud i Farvandsvæsenets nye lodsstation i Dragørs tidligere færgehavn.



Øverst. Lodsstationens isbåd Mågen blev trukket ud af huset for sidste gang i isvinteren 1954. I dag står Mågen som lodsstationens isbåd uden for lodsmuseet og vidner om lodsernes barske arbejdsforhold. Isbåden blev bygget i 1929 på Dragør Baadeværft. Mågen blev overdraget til Dragør Museum og senere til lodsmuseet.

I midten. Da lodsstationen blev udvidet i 1879, blev der anbragt en kongekrone udskåret i træ over dobbeltdøren ind til lodsstationen. Kongekronen og et skilt skåret af en lods og lakeret med skibslak fortæller, at bygningen rummer et kongeligt privilegeret lodseri.

Nederst. Her ses havnen i 1910. Bagest ses lodshuset efter udvidelsen i 1879 med udkigstårnets lærredsspændte rækværk på tagryggen. Bystyrets rådhus ses forrest i billedet med et tårn til byens bjergningsvæsen. Foran ses det lille havnekontor og yderst til venstre ses havnens lille beghus, hvor der blev kogt mad til skibenes besætninger og beg til kalfatring af træskibe. Alle husene er fredet i dag. Brændestablene vidner om, at byens skippere hentede brænde fra provinsen og solgte brænde i København til borgernes kakkelovne.





Lodsmuseet er indrettet i den lodsstation, som Dragør Lodseri opførte i 1823 med et udkigstårn ved gavlen. Efter en udvidelse i 1879 af bygningen i venstre side kom udkigstårnet til at ligge inde i bygningen. Det 16 meter høje lodstårn blev opført af staten i 1912, så lodserne kunne se ud over Dragørfortet, som staten anlagde i årene 1910-14. Men ny teknologi overflødiggjorde tårnet, så omkring 1960 var lodstårnet truet af nedrivning. Heldigvis blev tårnet restaureret efter en lokal indsamling. I dag er lodstårnet Dragørs vartegn. Lodsstationsbygningen og lodstårnet blev fredet i 1987.

Lodsstationen er en unik tidslomme anno 1984. I entreen findes skabene til lodsernes tøj og udstyr. Lodsstuen har et Bornholmerur, en vagttavle, søkort, bænke, stole og borde. Kontoret har de originale skriveborde, kontorredskaber, telefoner, regne- og skrivemaskiner, VHF, håndbøger og et tungt fastmuret pengeskab, som kun lodsformanden og bogholderen kunne åbne. Kortrummet har søkort til Østersøen. I værkstedet er der nu skiftende udstillinger og montrer med en model af Øresund og eksaminationsbøger, mærkebøger, lodstegn, håndlod, håndlog, søkikkerter, søkort og bådmodeller.

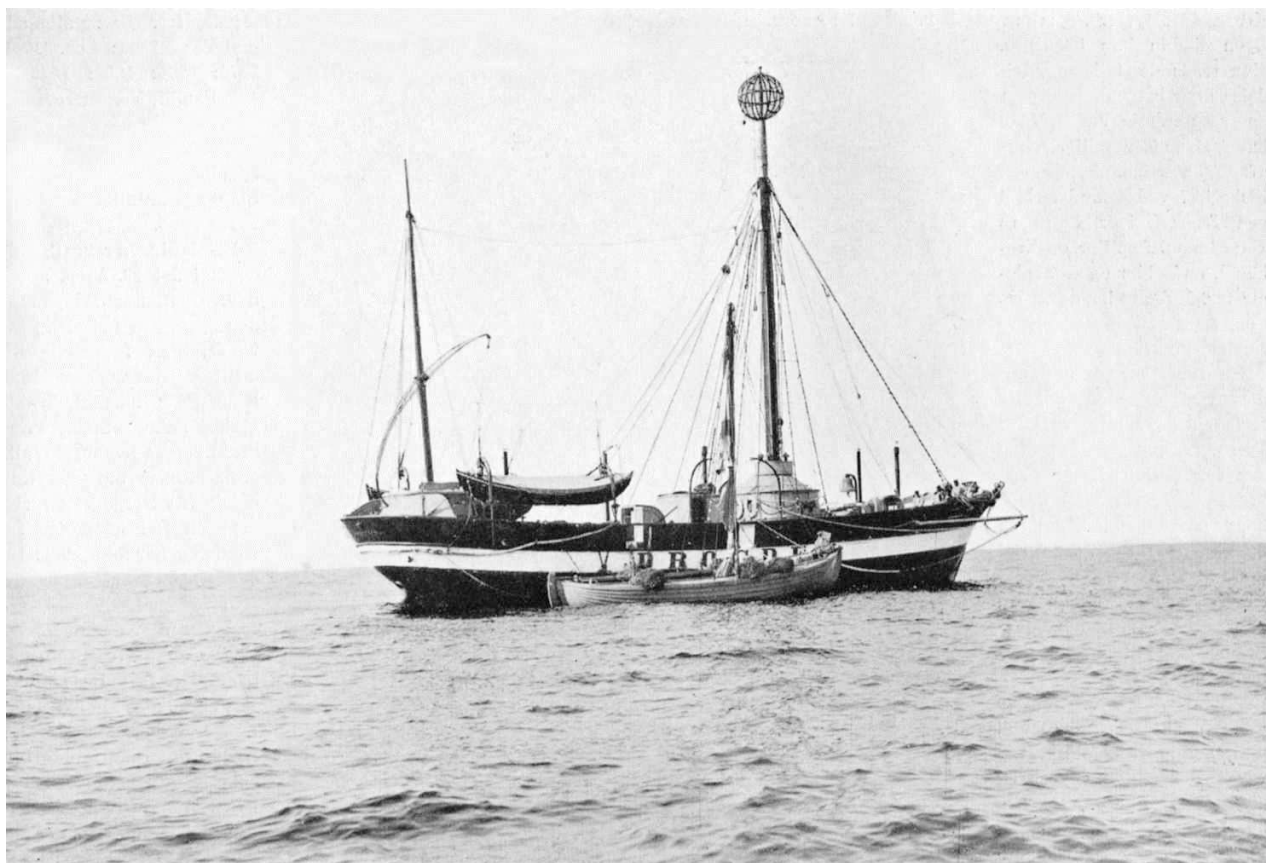


Første sal har fem sovepladser til overnattende lodser og bådmænd på vagt samt et baderum. Køkkenet står som i 1980'erne. Her kan ses op til udkigstårnet på tagryggen. I bådmændenes vagtstue er der udgang til en platform med opgang til lodstårnet. Bådmændene havde VHF, telefon og kommunikation via Lyngby Radio. Til adspredelse var der TV, radio, bøger, aviser og blade. I dag har lodsmuseet også nutidens tilbud. Børn kan gå på skattejagt. Voksne og børn kan styre et skib på museets simulator, følge skibene sejle fra Kattegat til Østersøen på museets AIS-anlæg, se fire film om lodsning i lodsmuseets biograf og vil kunne se historierne om nedlagte og eksisterende lodserier på en pc. Sø- og historiekyndige kan gå på opdagelse i fotografier, tegninger, malerier, skibsmodeller, navigeringsredskaber, lodsstempler, lodsuniformer, underfundigheder samt gaver samlet fra nær og fjern i lodsernes unikke univers.

Tekst: Danmarks Lodsmuseumsforening.

Kilde: Bogen "Dragør Lodseri 1684-1984" skrevet af Gunvor Petersen og udgivet af Dragør Lodseri ved 300 års jubilæet.

www. dragoer.dk/lokalarkivet har fire artikler om Dragør Lodseri.



## Drogden Fyrskib med Dragør Lodseris første filial

Drogden Fyrskib blev udlagt af Kgl. Dansk Fyr- og Lodsvæsen i 1837 i Drogden Rende på Quartus Grund ca. 7 km syd for Dragør. Formålet var at øge sikkerheden for skibsfarten, da mange skibe stødte på grund i Drogdens vanskelige farvand, som næsten 20.000 skibe sejlede igennem om året. Da fyrskibet lå strategisk i Drogdens sejlrende, fik Dragør Lodseri en filial på fyrskibet i 1837.

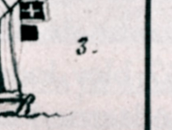
Varetagelsen af skibsfartens sikkerhed begyndte i 1560, hvor Kgl. Dansk Fyrvæsen blev oprettet. Kgl. Dansk Vagervæsen blev stiftet i 1844. De blev lagt sammen i Fyr- og Vagervæsenet i 1931.

Fyr- og Vagervæsenet opførte fyrtårne på land og anbragte fyrskibe i vanskelige farvande og udlagde søtønder og vager ved rev og grunde. Udlægningen om foråret og indtagelsen om vinteren samt pasning og opbevaring af sømærkerne blev foretaget af lodserierne.

Udgifterne til sikkerheden skabtes ved opkrævning i Helsingør af fyrpenge samt fra statens guldåre, Øresundstolden. Den blev indført af Erik af Pommern i 1429 og forhøjet i 1567 af Frederik II, fordi indtægterne fra Skånemarkedets sildefangst faldt. Hansestæderne accepterede, at tolden blev ændret til en lasteevneafgift. Det øgede indtægten, så den dækkede knap to tredjedele af statens indtægter.

Øresundstolden blev ophævet i 1857 på en international handelskonference i København, hvor Danmark fraskrev sig retten til at indføre lodspligt ved gennemsejling i danske farvande mod en erstatning, der svarede til 12 års indtægt fra Øresundstolden.

Fyrskibet ved Læsø blev flyttet til Drogden Rende i 1837 og fik navnet Drogden malet på begge sider af fyrskibet. På billedet ses skibets lanterne samt tågesirenen lige foran den forreste mast. På billedet ses, at lodseriets lodsbåde blev fortøjet langs fyrskibets sider.

|                                                                                    |                                                          |                                                                                    |                                                                                                            |
|------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|   | En Mand igjen (sævent)<br>Otte Afsette.                  |   | 2.<br>Hjælp og Holms Lods <del>til</del><br>Helsingør Lods til <del>Torshavn</del> .                       |
|   | To Mand igjen, eller en<br>Båd til for i den den der er. |   | 3.<br>Flere Lodsere i Torshavn.                                                                            |
|   | 3. Mand igjen.<br>Havnen paa de Gang igjen i Havn.       |   | 9.<br>Fra Fyrskibet og Syd efter med<br>Båden.                                                             |
|   | Fire Mand igjen.                                         |   | 8.<br>Lodser kommende Nord fra skal<br>tages af ved Fyrskibet om Natten.<br>Hvid Rude med S. Rød Rude - N. |
|   | Fire Mand igjen.                                         |   | 15.<br>Tarsaudet er spærret med S.<br><del>Lodserne Båd til</del>                                          |
|  | Seks Mand igjen (sævent)<br>Hvad igjen                   |  | 8.<br>Hvid Rude med Syd =<br>Du kan igjen Båd komme =<br>= Rød Rude Tarsaudet Nord.                        |

I lods Hendrik Svendsen Bachers notesbog er signaleringen mellem Drogden Fyrskib og Dragør Lodsstation gengivet.

Sejlturen i en lodsbaad fra Dragørs havn til lodssøgende skibe ude på Øresund var afhængig af vind og vejr. Det var derfor vanskeligt at nå ud til skibene i rette tid, især i vintermånederne. Det første forslag om at udlægge et fyrskib med en lodsfilial kom i 1833. Og Generaltoldkammeret og Kommercekollegiet, som hørte under fyrvæsenet, banede vejen for at der blev udlagt et fyrskib med en lodsstation i sejlbredens sydende i 1837. Her lå fyrskibet i præcis 100 år til 1937.

Fyrskibet fik både plads til skibets mandskab og lodser. Alle fik fuld kost ombord, og i et særskilt indrettet lukaf fik lodserne seks køjer. Rummet blev udvidet og fik dagslys fra et skylight i 1857. Når vejret ikke tillod, at der kunne ligge en lodsbaad ved fyrskibets side, benyttede lodserne fyrskibets båd, der ses på fotoet, til ombordsætning. Lodserne kunne ikke lodse om natten, men de skulle gå ombord i de lodssøgende skibe og anviser skibene ankerplads til næste dag. Lodseriet opretholdt lodsstationen på fyrskibet i 100 år.

Kommunikationen mellem lodsstationen i Dragør Havn og lodserne på fyrskibet blev løst ved at signalere med et Dannebrogflag, signalflag og en kugle på lodsstationen i havnen og ved hjælp af kuglen på fyrskibets forreste mast samt forskellige kombinationsmuligheder med signalflag på den bagerste mast. Signalernes betydning fremgår af tegningerne i lods Hendrik Svendsens Bachers lille notesbog fra ca. 1875 ovenfor. Notesbogen kan ses i Danmarks Lodsmuseum. Danmarks Lodsmuseum har flere modeller af Fyr- og Vagervæsenets fyrskibe, bl.a. Drogden Fyrskib.

Tekst: Danmarks Lodsmuseumsforening.

Kilde: Bogen "Dragør Lodseri 1684-1984" skrevet af Gunvor Petersen og udgivet af Dragør Lodseri ved 300 års jubilæet og oplysninger fra lodseriets lodser og bådmænd, der er medlemmer af Danmarks Lodsmuseumsforening.

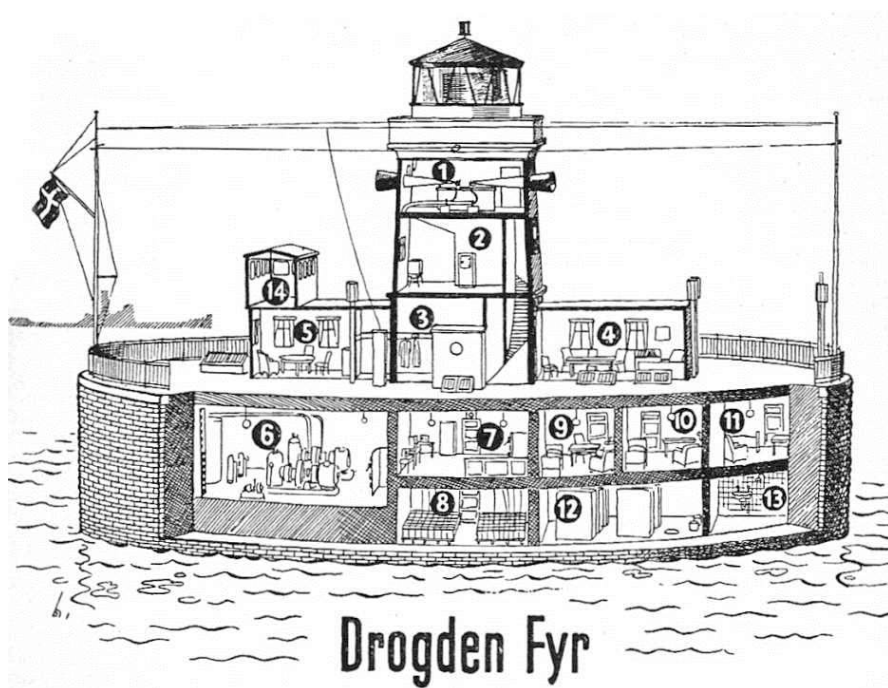
www. [dragoer.dk/lokalarkivet](http://dragoer.dk/lokalarkivet) har en artikel om fyrvæsen, hvor Dragør Lodseris filial på Drogden Fyrskib er omtalt.



## Drogden Fyr med Dragør Lodseris anden filial

Fotoet viser det historiske skifte i 1937, hvor Drogden Fyrskib ligger fortøjet ud for Drogden Fyr, opført af Fyr- og Vagervæsenet, mens et dampskib passerer på den modsatte side af det faste fyr.

Lodsstationen blev flyttet fra fyrskibet til det faste fyr, hvor lodsådene kunne ligge ved en af de to trapper på fyrets øst- og vestsider. Men det var meget vanskeligere at ligge ved det faststående fyr end ved det bevægelige fyrskib. Det kunne kun lade sig gøre i fint vejr ved ringe søgang. Så lodsådene måtte ofte ligge i søen, når lodssøgende skibe var i vente.



Denne gennemskårne model af fyret viser, hvordan fyret var indrettet, da det blev opført i 1837. Fyret er i dag Danmarks eneste bemandede fyr. Modellen viser kun fyrets ene side.

Det ovale fyr er 30 meter i længden og 17 meter i bredden og 16 meter højt. Fyret blev udstyret med et elektrisk vinkelfyr, luftsirene og et radioanlæg, men blev senere udstyret med nyere teknik. Besætningen bestod af fem mand. Rum nr. 5 var til lodsernes ophold, nr. 4 var fyrpersonalets opholdsrum, nr. 3 var en forstue, nr. 13 var et baderum, nr. 14 var et signalhus og nr. 12 rummer vandtanken.

De øvrige rum er beregnet til fyrets tekniske installationer samt rum til fyrets drift og mandskabets ophold.



Dette fine og meget detaljerede kort af Amager og Saltholm samt farvandet mellem øerne og Kalvebodløbet mellem Amager og Sjælland er udført i 1656 af kartograf Johannes Mejer med datidens få tekniske muligheder for opmåling. Tegningen viser sejlrønderne fra Kastrup og Dragør og sejlrønden ind til Saltholm. Den smalle naturskabte sejlrønde dokumenterer, hvor vanskeligt det var at sejle gennem Drogden, og hvorfor Dragør fik Danmarks første kongeligt privilegerede lodseri, og hvorfor sejlrønden i Drogdens sydligste del blev udgravet. Drogdens sejlrønde er ca. 14 km lang.

Når det var vanskeligt at ligge ved det faste fyr, sejlede lodserne ud til skibene fra lodsstationen i havnen i Dragør, der ligger 3-4 sømil fra det sted, hvor lodsningen påbegyndtes. Flere og flere skibe og rederier benyttede med tiden telegraf eller telefon ved anmeldelse af et skib. Når ikke-anmeldte skibe var i sigte, telefonerede fyrets personale til Dragør om skibenes ankomst. Senere overflødiggjorde hurtige lodsbåde fili-

alen. Men lodsstationen blev benyttet indtil 1980 i strenge vinterperioder. I dag sejler ca. 40.000 skibe gennem Øresund om året.



Tekst: Danmarks Lodsmuseumsforening.  
Kilde: "Dragør Lodseri 1684-1984" skrevet af Gunvor Petersen og udgivet ved Dragør Lodseris 300 års jubilæum samt oplysninger fra lodseriets lodser og bådmænd, der senere blev medlemmer af Danmarks Lodsmuseumsforening.  
[www.dragoer.dk/lokalarkivet](http://www.dragoer.dk/lokalarkivet) har en artikel om fyrvæsen, hvor lodseriet på Drogden Fyr er omtalt.