



## Fra Frederik II's søret til nutidens lodslove



1561 Før søretten havde kendtmænd, dvs. fiskere, færgemænd og lokale skippere lodset enkeltvis eller i små sammenslutninger uden overordnede regler. Men i Frederik II's søret udstedt i 1561 blev indføjet to paragraffer om lodser, der senere indgik i Christian V's Danske Lov i 1683. De to paragraffer lyder således:

*1. Hvor en skipper kommer på lodsmands farvand med sit skib, der skal han være være pligtig at leje lodsmænd for det bedste køb, han kan betvinge ham, og skipperen skal give ham kosten og af godset betale ham hans løn. Dersom skipperen herimod fordrister sig at indløbe skibet, og det kommer til skade, da skal han selv oprette skaden af sine egne penge.*





2. Så tidlig skipperen har antaget lodsmænd, så skal han oprigtig give ham tilkende, hvor mange fod dybt hans skib går. Forser nogen lodsmænd sig, så straffes han, som tilforn er meldt om styrmanden..

Bestemmelserne fastslog skippers og lodsernes pligter og ansvar. 123 år efter Frederik II's søret gav Christian V de første privilegier til at lodse mod betaling. De blev givet til Dragør Lodseri i 1684, som fik eneret til at lodse i Drogden. Men der gik 187 år fra 1561, før søretten blev revideret.

1748 I dette år blev søretten revideret efter mange klager over lodsernes forsømmelser. Samtidig fastsatte søretten, at et skib ikke kunne løbe ind i en havn med mindre kaptajnen eller styrmanden kendte havnen godt og påtog sig ansvaret. Ellers skulle ansvaret overlades til den lokale lods, som skulle forvisse sig om *skibets gode og onde kvaliteter*, herunder mandskabets kvalifikationer.

For ved sætningen af sejl måtte lodsen stole på skibets sømænd. Og forkert sejlføring kunne drive et skib på grund. Lodsen skulle også sikre sig, at ankrene havde det fornødne tovværk, og at skibet var sikkert fortøjet, når skibet var i havn. Desuden fik lodsen pligt til at oplyse kaptajnen og styrmanden om, hvilke vinde der skulle være, når skibet skulle sejle igen.

Hvis lodsens vurdering af vindene var forkert, så skibet stødte på grund, eller hvis der opstod skader eller forsinkelser, kunne lodsen risikere at miste betalingen eller miste lodsstillingen ved en forsætlig forkert vurdering.

En forkert vurdering kunne ifølge Frederik V's Sø- Krigs-Artikels-Brev i 1752 føre til, at lodsen skulle "... arbejde i Jern paa vis Tid eller reent være uværdig til at være Lods mere; Men er det sket af ham paa forsætlig Viis, da skal han hænges ved Strandbredden". Om nogen blev hængt efter en forkert vurdering vides næppe, og hængningsstraffen blev afskaffet i 1831.

Admiralitetet var ansvarlig for administrationen af søretten, og søindrulleringscheferne bistod i et vist omfang med tilsyn af lodsdistriktets lodser, da lodserne var opført i sørullerne.

Indtil 1740'erne blev lodserne opdelt i gamle lodser, der foretog lodsningerne, og unge lodser, der blev oplært i lodstjenesten. Men i 1760 slog titlerne fastlods for gamle lodser og reservelodser for unge lodser endeligt igennem.



I 1760 blev Andreas Lous ansat som lodskaptajn ved Dragør Lodseri. Samtidig skulle han føre tilsyn med Dvalegrundene Lodseri. I 1775 fik han også tilsyn for lodseriet i Isefjorden, og i 1778 blev han udnævnt til overlods for det østlige Danmark og lodskaptajn i Helsingør.

Andreas Lous udarbejdede en Anordning for Helsingør Lodsselskab, som Christian VII underskrev i 1778. Lodseriet skulle bestå af 30 faste lodser, 10 reservelodser, en lodsoldermand samt en bogholder, der alle skulle bo i Helsingør. Lodseriets Anordning fyldte 19 sider, der er optrykt i beskrivelsen af Helsingør Lodseri. Andreas Lous var en dygtig søkorttegner, og han tegnede også Helsingør Lodseris laksegl med et monogram, der ses til venstre.

En væsentlig del af overlodsens arbejde var udarbejdelse af reglementer for lodserier, eksaminere lodser, afgøre stridigheder, idømme bøder og tage stilling til indberetninger om sømærker og vrag-afmærkninger. Ud over dette tegnede Andreas Lous adskillige detaljerede og smukke søkort.

Andreas Lous skulle som udnævnt overlods i 1778 vurdere oldermændenes årlige indberetninger om lodsernes arbejde til overlodsens.

Nedenfor gengives oldermænd Mathias Jacobsen Schmidts indberetning til overlods Andreas Lous for Dragør Lodseri for året 1781:

Navn	Alder	Kyndighed og øvrige opførsel
Anders Clemensen	62	Er en god lods, som er i sin tjeneste forsigtig og paapasselig samt temmelig ordentlig i sin opførsel.
Peter Madsen	52	Er ikke en af de bedste lodser, haver ofte været ulykkelig i lodsning, haver ellers samme karakter.
Peter Theisen	50	Er en temmelig god lods, som er paapasselig i sin tjeneste og fører et ædru ordentligt levned.
Rasmus Ingemarsen	46	Haver tilforn været en meget forsigtig og paapasselig lods, men i aar haver han været meget ulykkelig i sin 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 aar ligeledes været meget ædru og ordentlig, for så vidt han haver været i mit øjesyn.
Poul Nielsen	41	Haver samme karakter, haver og haver 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 paapasselig i alle begivenheder og i sin opførsel ædru og ordentlig.
Rasmus Jacobsen	33	Haver samme karakter, haver i aar 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 paasyn.
Peter Petersen	32	Haver samme karakter, men i forsommeren haver han mest ligget inde uden at gøre nogen tjeneste. Aarsagen dertil kan jeg ikke med nogen vished rapportere, men i efteraaret haver han dog været temmelig paapasselig og gjort sin tjeneste.
Rasmus Larsen	34	Er ikke den kyndigste, ej heller meget paapasselig i sin tjeneste, men i mit paasyn haver han dog i eftersommeren ligesom vist lidet forbedring, men naar han kan være mig af øjesyn, hører jeg det er ved det gamle.
Tønnes Larsen	33	Er den kyndigste, er desuden paapasselig, ædru og ordentlig i sin opførsel.
Theis Nielsen	38	Haver samme karakter.
Jacob Olsen	33	Er og hurtig og paapasselig i sin tjeneste, haver i eftersommeren vist temmelig forbedring i sin øvrige opførsel.
Jens Sørensen	31	Fører et ædru og ordentligt levned, haver i aar været mere føjelig i ord og omgang, er ellers af samme karakter.
John Pedersen	28	Tegner sig meget godt, han haver været hurtig og paapasselig i sin tjeneste samt opført sig ædru og ordentlig, haver og erhvervet sig den kundskab, at han med lette skibe skibe haver lodset saavel i boutning som i bougsejling.

(Boutning: krydsning op mod vinden - Bougsejling: sejlads op mod vinden)  
(De øverste 12 lodser var fastlodser. De nederste 6 lodser var reservelodser.)

Indberetningen skete den 31. december 1781 og blev underskrevet af oldermænd Mathias Schmidt, Dragør.



I 1796 overtog kommandørkaptajn Poul de Løwenørn stillingen som overlods. Han havde fra 1784 været direktør for Sø-kortarkivet. Og i de følgende år udstedte han mange lodsreglementer og fastlagde lodstakster for lodserier på Lolland, Falster, Møn, Sjælland og i Jylland. Det skete efter to lange rejser i 1797 og 1798, hvor han besøgte mange lodserier.

I 1801 blev besluttet, at søindrulleringscheferne nu skulle fungere som overlods i deres distrikter, dog ikke på Sjælland, Lolland, Falster og Møn, hvor Poul Løwenørn fortsat var overlods. Hans inspektion havde vist, at kun omkring 40 lodserier var reguleret i 1810, og at der var mange lodserier uden regulering. Han fastlagde derfor reglementer for mange lodserier og oprettede nye lodserier, således at antallet af regulerede lodserier i løbet af 30 år steg fra 40 til ca. 70 lodserier i 1831.

Undervejs i dette arbejde blev nedsat en kommission i 1818 med Poul Løwenørn, der nu var kontre-admiral, som formand. Kommisionsarbejdet sluttede efter 13 års arbejde i 1831 med en Forordning for Lodsvæsenet og et Reglement for Lodsindretningen i Danmark, som beskrives nedenfor.

**1831** Forordningen blev den første detaljerede lovgivning om lodsvæsenet, herunder oprettelsen af Det Kongelige Danske Lodsvæsen - ofte forkortet til KDL. Det blev Danmarks næstsidste enevældskonge, Frederik VI, der kundgjorde Forordningen den 17. marts 1831 med følgende ord:

*“Da de for Lodsvæsenet i Vort Rige Danmark, ifølge Vor allerhøjeste Authorisation udstædte forskjellige Interims-Reglementer nu i en Række af Aar ved Erfaring er prøvede, have Vi fundet det hensigtsmæssigt af disse at uddrage de Bestemmelser, som anses passende for nærværende Tid, og at sammendrage disse, med de fornødne Forandringer, i een Lovgivning - der tillige med det under Dags Dato udstædte Reglement - for Fremtiden skal være den eneste almindelige Regel for Lodsvæsenet.”*



Forordningen var baseret på en række af de tidligere bestemmelser, gode erfaringer og lodsernes hidtige pligter og arbejde. Forordningen fastsatte desuden regler for lodsens rettigheder, når lodsens var om bord på et skib.

Men der var ikke tale om et brud med fortiden. Eksempelvis blev flere af Løwenørns bestemmelser i hans mange reglementer implementeret i forordningen. Og mange af bestemmelserne hviler på regler, som Andreas Lous indførte allerede i 1700-tallet.

Kommissionens forordning og reglement blev i de følgende år indarbejdet i lodseriernes reglementer og lodstakster.

Men lodsvæsenet hørte stadig under Admiralitetet og overlodsstillingen for Sjælland og de øvrige øer, som Poul Løwenørn bestred, blev bevaret. Søindrulleringschefernes hidtidige rolle blev også videreført.

Det er næppe andre erhverv i Danmark, hvor de grundlæggende betingelser for et reguleret erhverv har kunnet holde i 147 år med tilpasninger og justeringer samt Den Store Nordiske Krig fra 1700 til 1721. For lodserhvervets hidtidige lovgivning holdt til 1831.

Efter 13 års lovgivningsarbejde fortsatte lodserhvervet de næste 148 år fra 1831 frem til 1979 som et reguleret liberalt erhverv. Lodsloven overlevede tilmed Øresundtoldens ophævelse i 1857, hvor Danmark forpligtede sig til at have lodser på passende steder til moderate takster. Lodsloven overlevede også følgerne af Første og Anden Verdenskrig.

Overlodsens skulle nu bære uniform og fortsat inspicere lodserierne og lodsådene og antage lodser og reservelodser. Men Admiralitetet skulle udpege oldermændene efter indstilling fra overlodsens af kvalificerede lodser. Reglementet fastlagde regler for aflønning af alle ansatte i lodsvæsenet og fastsatte krav til lodsernes kvalifikationer og opførsel under lodstjenesten. Og pensionskasser blev gjort obligatoriske i forordningen med en indbetaling på 4% af bruttofortjenesten.

I Reglementet for Lodsindretning i 1831 blev indført regler for fastlodser, reservelodser og ekstralodser, som gengives nedenfor.

## Om Lodserne.

### § 43.

Til Lods maa Ingen uden Indfødte antages, og til Fastlods Ingen som er under 25 Aar, med mindre Overlodsens har saa fuldkommen Overbeviisning om hans Duellighed, Erfarenhed og gode Opførsel, at han giver ham Fortrinet, for en Ældre; naar en Lods er antaget meddeles ham af Overlodsens 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 Fyrene i hans Lodsfarvande, at kjende Løvs- og Langmærkerne til alle de i samme udeliggende Mærker, Lønder og Bagere, 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 ligesledes være en ædruelig, paapasselig og duelig Søemand, hos hvem man efter nogen mere Erfarenhed kan vente den samme Kyndighed og Duellighed, som fordres hos en Fastlods. Ingen Reservelods maa ved Vacance vente eller paastaae hastigere Forsremmelse til Fastlods, fordi han har været Reservelods længere Tid, end en Anden; men Forsremmelsen 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 Forsremmelse.

Fortidens forhold til ædruelighed indgik også i 1831-forordningen. Der var bøde første gang, hvis lodsens kom beruset om bord, dobbelttakst anden gang og fængselsstraf, hvis det skete tredje gang. Lodsens skulle have kost og frit ophold på skibet og lodspenge, selv om en lodsning varede længere end antaget pga. vejrforhold. Desuden skulle betales for hjemtransport. Dengang var der 281 lodser. Overlodsens blev aflønnet med 2% af lodsdistriktets fortjeneste, og lodsrevisoren fik 1%.



1831-forordningen bestemte, at der skulle være en jernbeslået pengekasse med to forskellige låse i alle landets lodserier. Oldermændene skulle have den ene nøgle, og den ældste lods den anden nøgle. Havde et lodseri ikke en oldermænd, skulle formanden og den ældste lods have hver sin nøgle. På fotoet ses Dragør Lodseris jernbeslåede kasse, der naturligvis står i Danmarks Lodsmuseum i dag på det samme fastmonterede sted i lodskontoret, hvor oldermændene og den ældste lods fik fastgjort den i 1831. Så kassen bærer præg af mange års brug.

Efter hver lodsning skulle fortjenesten og bidragsprocenterne til pensionskassen, jollekassen, oldermændene samt skriveren lægges i kassen. Fortjenesten skulle deles hver måned i større og mindre parter til oldermændene, fastlodser, reservelodser og ekstralodser. Godtgørelsen (statens prikpenge) for tilsyn af sømærker og vager blev fordelt mellem lodserne efter samme fordelingsystem.

Lodserne måtte ikke rejse bort uden tilladelse. Overtrædelse af bestemmelsen blev straffet med fængsel, vand og brød eller mulighed for afskedigelse ved længere tids fravær uden tilladelse.

Lodserne måtte aflægge ed ved ansættelsen: "Jeg lover og sværger at ville vise troskab og paapasselighed og flid i udførelsen af min tjeneste ved lodsvæsenet og ikke for nogen uvedkommende, enten skriftligt eller mundtligt, at aabenbare farvandenens beskaffenhed og sømærker, saa sandt hjælpe mig Gud og hans hellige ord". Desuden blev indført et lønsystem og regler om inspektion af lodserierne. Overlodsstillingerne blev i 1851 ændret til to selvstændige embeder, et østligt og et vestligt distrikt. Denne ordning blev opretholdt de næste 60 år.



Øresundstolden blev indført i 1429 og ophørte i 1857 og dermed retten til at opkræve told, lastpenge, fyr- og fyrtårnsafgifter samt skibs- og ladningsafgifter af skibe, der passerer sundet og bæltet. Samtidig forpligtede Danmark sig til at føre tilsyn med lodsningen i Kattegat, sundet og bæltet, som skulle overlades til kaptajnerne og skibsførernes eget godtbefindende. Og lodspengene skulle være moderate og have den samme takst for fremmede og danske skibe.

Endelig gav traktaten Danmark pligt til at bevare og vedligeholde alle de eksisterende fyr, bøger, tønder og lodsmærker, som forefandtes og eventuelt forøge deres antal. Som erstatning for ophævelsen fik Danmark 33,5 million rigsdaler. Det svarede dengang til 12 års ind-

tægt fra Øresundstolden. Men Brasilien betalte ikke øresundsgælden. Så da Brasiliens præsident Luiz Inacio Lula da Silva gæstede Danmark i 2007, eftergav statsminister Anders Fogh Rasmussen symbolsk Brasiliens gæld, der i 2007 svarede til 10 mio. Dollar. Det fortæller om toldens betydning, for der passerede 1,8 millioner skibe mellem 1497 og 1857, som betalte Øresundstold. Denne told gik i partikulærkassen, der var adskilt fra statskassen. Kongerne rådede personligt over partikulærkassen indtil 1771. Øresundstolden blev afskaffet ved enevældens ophør i 1848.

Ved Øresundstoldens afskaffelse, der var hjemlet i en traktat, forpligtede Danmark sig til at have lodser på passende steder til moderat betaling. Det indebar, at staten lige siden har engageret sig i lodseriernes økonomiske drift i alle senere ændringer af lodsloven. Det gælder bl.a. oprettelse, flytning, sammenlægninger og nedlæggelse af lodserier, bemanning, materiel, lodsbåde og lodstakster.

I 1860 blev de tre sundlodserier ligeberettigede i Øresund. I 1873 blev bestemt i en deklARATION, at de svenske og de danske lodser havde lige ret til lodsning, undtagen hvor begge kyststrækninger hørte til det samme land. Og pga. dampskibene kom en lov om maskinmesteruddannelse i 1874.

1879 Lodsloven i 1879 fastslog, at overlodser skulle være afskedigede søofficerer, som kongen, dengang Christian IX, udnævnte, og at der skulle ansættes tre lodsinspektører ved sundlodserierne med hver sin bogholder.



Hvor der var ansat oldermænd, skulle disse udnævnes af ministeren, mens lodsformænd skulle udnævnes af overlodsen. Lodsernes aldersgrænse blev sænket fra 25 til 22 år, og lodser skulle være danske statsborgere. Desuden blev lønforholdene og bidragene til pensions- og jollekasserne (køb og vedligeholdelse af lodsbåde) revideret.

Samtidig bortfaldt lodsernes biindtægt fra prikkepenge ved pasning af vager ved udgangen af 1880, hvor betalingen til og tilsynet med afmærkningerne overgik til Vagervæsenet. Lodserne skulle fortsat anskaffe, anbringe og vedligeholde afmærkningerne, men betalingen for lodsernes arbejde med afmærkninger blev godtgjort af staten. Nogle steder fortsatte den tidligere ordning dog.

Bugserbåde havde vundet indpas i flere havne, så der kom lovregler for bugsering i 1903 og 1906, der fik følgende regler: Når et bugserende skib benyttede lods, skulle lodspengene både betales af skibet og bugserbåden, hvis de kun kunne navigere ved bugserhjælp. Var de i stand til at navigere selv, skulle der kun betales lodspenge af det skib, der havde taget lods. Lodsen var kun ansvarlig for det skib, han var om bord på.

1912 Lidt over 30 år senere blev lodsloven revideret igen. Denne gang var det lodsvæsenets organisation, der blev ændret. De to overlodseembeder bortfaldt. I stedet blev ansat en lodsdirektør og en lodsinspektør, og lodsvæsenet blev ophøjet til et Lodsdirektorat. Samtidig blev der ansat en bogholder og en assistent i Lodsdirektoratet.

I 1912-lodsloven blev oldermands- og formandsordningerne bibeholdt. Men retten til at afskedige lodser blev henlagt til ministeren, og pensionsspørgsmål skulle behandles af et pensionsråd, der bestod af lodsdirektøren, en oldemand og tre fastlodser. Fire år senere bortfaldt oldermandsstillinger dog. I fremtiden kunne der kun beskikkes lodsformænd ved lodserierne.



*Lodsdirektoratet fik først lokaler i en privat ejendom på Østerbro i København, men fik senere til huse i den kontorbygning på Holmen, der ses på fotoet ovenfor.*

Afskaffelsen af prikkepengene, der bortfaldt som en følge af Øresundstoldens ophævelse, havde åbenbart ikke virket helt efter hensigten, for 1912-lodsloven bestemte, at lodsernes tilsyn med afmærkningen skulle foregå i form af assistance til Vagervæsenet, som til gengæld skulle føre kontrol.

I de foregående år var der blevet indført lodstvang i visse havne og lavet gravede render til de større fartøjer. Og efter Første Verdenskrigs udbrud år blev der indført midlertid lodstvang i de danske farvande. Det skete uden udgifter for skibene.

**1916** Loven handlede primært om grundreglerne for lodserier, lodser, lodsning, lodsbetaling og pension, da store lodserier havde store indtægter, og fik store afkast til pensionsopsparing, mens de små lodserier ikke havde mulighed for et tilfredsstillende afkast. Pensionskassen var oprettet i 1886, men var ikke forpligtende for alle lodserier. Derfor fik pensionsbidragene en ny beregningsmåde, som var baseret på tjenesteår, lodseriindtægt og antallet af lodser. Men det var ikke alle lodserier, der havde tilsluttet sig fællesordningen. Derfor forpligtede den ændrede pensionsordning alle lodserier til at indgå i ordningen, hvilket de meget lønsomme lodserier i Øresund, undtagen Københavns Lodseri, gjorde i 1917. Men det blev ikke sidste gang, pensionsreglerne måtte revideres. Desuden blev indført en tilskudsordning, der sikrede lodserne i ikke lønsomme lodserier en indtægt, der var tilstrækkelig til lodsernes livsophold, som tilskudsordningens formål dengang blev formuleret.



Ved lovændringen, som blev underskrevet af Christian X, fik Lodsdirektoratet en lidt ændret struktur, som blev bibeholdt indtil 1973. I de følgende år var det især de større skibe, der gav anledning til bestemmelser om risici



ved miner i de danske farvande, lodstvang i farvande, kanaler, fjorde og havne, uddybning af sejlrender samt forhold, der vedrørte lods fartøjer, lodsboliger, lodsstationer, vagthuse, udkigstårne og havne.

I hundredåret for *Lodsvæsenets Organisation under Statens Styrelse ved Forordningen af 27. Marts 1831* oplyste lodsvæsenets embedsmænd i et jubilæumsskrift, at der blev udført 25.500 lodsninger i danske havne og farvande i 1930. Og direktoratet konkluderede at:

*“Lodsvæsenets nuværende Organisation - som et Direktorat under vedkommende Ministerium er jo en moderne og mindre tungt arbejdende Mekanisme end de forrige Tidens Ordning med flere Overlodsdistrikter, og den har gennem de forløbne snart 20 år stået sin prøve, selv om der måske ofte har forekommet og vil forekomme tilfælde, hvor lodsernes særlige stilling - halvt tjenestemænd, halvt private næringsdrivende - spiller ind”.*

De næste årtier blev præget af 1930'ernes økonomiske krise og Anden Verdenskrig, hvor der løbende blev foretaget reguleringer, tilpasninger og forenklinger af regler og lodstakster.

Lodserhvervets beskæftigelse fra 1831 til årtusindskiftet kan aflæses af, hvor mange lodser der var: I 1831 var der 281 lodser, i 1900 var der 218 lodser, i 1938 var der 150 lodser, i 1952 var der 132 lodser, i 1979 var der 166 lodser, i 2000 var der ca. 130 lodser og i 2013 ca. 160 lodser. De færre lodser skyldtes, at gods blev håndteret af tog, lastbiler og skibe, at der blev bygget mange broer, at skibene var blevet større, og at godstrafikken til søs flyttede fra mindre havne til trafikhavne.

**1954** Ændringerne af pensionssystemet i 1912 og 1916 løste ikke økonomien i pensionskassen, der fik underskud i 1930'erne. Loven blev derfor justeret i 1942. Lovændringen sigtede især mod, at staten skulle undgå at yde tilskud til lodsvæsenet. Lodsning skulle have selvberende økonomi.

Alle lodserier blev tilsluttet Lodspensionskassen, undtagen Københavns Lodseri, der stod udenfor. Af 1954-lovens forarbejder fremgik, at der i 1952 var 47 lodserier og 132 faste lodser samt hjælpe-mandskab. Derudover var der 16 lodsstationer eller lodserier, der var besat med hjælpe-lodser.

Et af hovedformålene med lovændringen var at oprette en lodsreguleringsfond, som kunne sikre mod for store svingninger i lodseriernes indtægter. Det hang sammen med, at 1916-lodsloven forpligtede staten til at yde tilskud til lodserier, *hvis indtægt ikke skønnes tilstrækkelige til lodsernes livsophold*. Altså en bestemmelse, der skyldtes Øresundtoldens afskaffelse og statens forpligtelse til at stille lodser til rådighed. Og lodsernes indtægt afhang af statens lodstakster og lodseriets indtægt, der bl.a. hang sammen med meget få eller mange lodsninger eller lodstvang nogle steder og farvande uden lodspligt. Der opstod med andre ord rige lodserier og fattige lodserier, som det kaldtes.

Lodsreguleringsfonden var ikke en fond med fundats eller vedtægter, men en mellemregningskonto, en udligningsordning i lodsvæsenet, der indebar, at ikke lønsomme lodserier skulle indbetale et procentfastsat grundbeløb af deres indtægter mod at modtage tilskud fra fonden til lønninger, drift og fartøjer, så lønningerne til lodserne og drift af disse lodserier kunne holdes på et acceptabelt niveau.

Da indtægterne fra disse lodserier ikke ville være tilstrækkelige til at dække fondens udgifter, blev der pålagt de lodserier, som var uden for fonden, at de skulle betale en procentfastsat afgift til fonden. Der opstod således 2 lodserikategorier i 1954: Regulerede lodserier og uregulerede lodserier.



*I 1973 blev Lodsdirektoratet, Fyr- og Vagervæsenet, Redningsvæsenet samt Søkortarkivet samlet i Farvandsdirektoratet og flyttede ind i Søkvæsthuset, der blev opført i 1754 ved Christianshavns Kanal. I 1988 ændrede Farvandsdirektoratet navn til Farvandsvæsenet, som eksisterede til 2011.*

**1979** Ændringen af lodsloven i 1979 betød et brud med lodsloven fra 1916 og dens senere ændringer. For fra 1916 til 1954 havde lodsvæsenet bestået af lodserier med egen økonomi og egne fartøjer. Ændringen medførte, at 50 af lodsforeningens 165 medlemmer dannede en ny forening.

Et af problemerne for lodsvæsenet opstod i 1954-loven, hvor lodsreguleringsfonden skulle sikre en økonomisk balance mellem regulerede og uregulerede lodserier. Den skelnen blev ophævet i 1979-loven. Nu blev der ikke længere mulighed for at være et selvstændigt lodseri med egen økonomi. Lovændringen blev baseret på, at lodsvæsenet skulle være selv bærende, dvs. uden udgifter for staten. Og lodserierne skulle være medlem af Lodspensionskassen eller have en anden ordning.

Lodsreguleringsfonden havde givet underskud siden 1975. Så i stedet for opdelingen i regulerede og uregulerede lodserier, skulle alle lodserier indbetale 80% af deres omsætning til fonden, mens 20% af omsætningen skulle deles mellem lodserne i de enkelte lodserier. Lodsreguleringsfonden sørgede til gengæld for infrastruktur og betaling af lodseriernes driftsudgifter, pensionsbidrag mv.

Da Monopoltilsynet senere ikke ville acceptere takstforhøjelser, der indebar en lønstigning til lodserne, fik lodsvæsenet i 1980'erne en gæld til statskassen på ca. 63 mio. kr. Gælden blev tilbagebetalt i 1990'erne og var indfriet i 1999. Men lodsvæsenets strukturelle problemer var ikke løst. Der blev derfor iværksat en strukturanalyse og rationalisering af lodsvæsenet. Denne proces medførte, at lodserierne blev reduceret fra 30 lodserier i 1979, til 22 lodserier i 1989, til 7 statslodserier i 1995, til 3 statslodserier i 2002 og til ét statsligt lodseri, DanPilot, i 2006.

**1989** 10 år senere blev lodsloven revideret igen. Her blev bestemmelsen om lodspligt, altså et krav om at tage lods, der stammede fra Øresundstoldens tid, revideret. Og lodsreguleringsfondens 80/20 procentfordeling blev ændret til, at forsvarsministeren skulle fastsætte fordelingen af skibenes betaling for lodsning mellem lodsreguleringsfonden og lodser. Forsvarsministeren skulle ligeledes fastsætte bestemmelser for fordelingen af betalingen mellem lodserne ved et lodseri. Men det var fortsat forsvarsministeren, der skulle fastsætte lodsernes løn.



Loven fastslog samtidig, at det er lodsreguleringsfonden, som ejer materiel og bygninger, bortset fra enkelte bygninger og fartøjer, der var ejet af private fonde, men som lodsvæsenet disponerede over via lejekontrakter med fondene. I forbindelse med lodslovens og ToldSkats lovgivning blev samtidig fastslået, at lodser er statsansatte lønmodtagere.

Der blev indført lodspligt for handelskibe med bl.a. gas, olie, flydende kemikalier og radioaktive laster samt en række administrative og betalingsmæssige regler, der sigtede mod, at lodsvæsenet kunne være selv bærende, herunder muligheden for at kunne få betaling for ydelser, der pga. den teknologiske udvikling kunne fungere fra land i stedet for lodsning.

Lodslovens principper for takstændringer var baseret på prisudviklingen, men skulle nu indgå i lodseriernes budgetlægning. Og kompetencen i lodsreguleringsfonden til at fastsætte antallet af lodserier og antallet af lodser blev delegeret til farvandsdirektøren.

Men lodsloven levede ikke op til fremtidens teknologiske område og en række økonomisk-politiske udfordringer. Det fremgik både af statsrevisorernes beretninger, EUs forventede konkurrencelovgivning og en række økonomiske og forvaltningsmæssige forhold, herunder liberalisering af lodsning og lodsvirksomhed og konkurrence i forhold til udenlandske lodserier. Hertil kom at antallet af lodsninger, der ifølge en redegørelse var ca. 37.000 i 1979, var blevet færre i 1987.

Forsvarsministeren nedsatte derfor et lodslovsudvalg, der fik til opgave at forberede et lovforslag med tilhørende bemærkninger, der blev afgivet som en betænkning i 2004. Betænkningen indeholdt bl.a. fire modeller for fremtidens lodsning i Danmark. De fire modeller var:

En monopolmodel, en konkurrencemodell, en delvist liberaliseret model og en regionalmodel, dvs. lodsninger, som påbegyndes eller afsluttes i dansk havn. Regionalmodellen omfattede således ikke gennemsejlingslodsning i Øresund og Storebælt. Modellerne forudsatte, at én myndighed fik mulighed for og ressourcer til at stille bestillingssystem, lods fartøjer og bådstationer til rådighed.

**2006** 2006-lodsloven blev baseret på betænkningens regionalmodel, der kunne konkurrenceudsætte den regionale lodsning og finansiere underskud på visse lodsninger med overskud fra andre lodsninger. Og nu blev der indført konkurrence i lodsloven. Nyoprettede danske lodserier kunne få tilladelse til at lodse til og fra danske havne i konkurrence med DanPilot, dvs. regionale lodsninger. I 2011 blev Farvandsvæsenet overført fra Forsvarsministeriet til Erhvervs- og Vækstministeriet.

**2014** Lodsloven gav ifølge en bekendtgørelse udstedt i 2014 adgang til at danske og udenlandske lodserier i EU kunne få tilladelse til, at der i perioden 2016-2019 kunne søges om tilladelse til 200 gennemsejlingslodsninger årligt i Øresund og Storebælt i fuld konkurrence med DanPilot.



*Søfartsstyrelsen fik hovedsæde i Valby i 2013, der ses ovenfor. Søfartsstyrelsen udfører bl.a. registrering af og tilsyn med lodserier, lodser og lodsning, herunder nedennævnte forhold.*

Ifølge lodsloven har lodser pligt til uden betaling at medtage og sidemandsoplære en lodsaspirant eller medtage en anden lods til vedligeholdelsen af dennes kendskab til farvandet, uanset om lodsaspiranten eller den anden lods måtte komme fra et konkurrerende lodseri. Lodser har pligt til at deltage i prøveafleggelse for lodsaspiranter eller andre lodser, som lodsens har haft med på lodsning.

For at fremme sikkerheden kan erhvervsministeren pålægge havne, skibsmæglere og andre med tilknytning til skibsfartserhvervet at medvirke til øget anvendelse af lods og bestemme, at de pågældende skal orientere skibe om regler og anbefalinger og skal fremsende indberetninger om skibenes anvendelse af lods. Det omfatter forhold om sejladsikkerhed, miljø og andre samfundsmæssige hensyn. Erhvervs- og Vækstministeriet skiftede navn til Erhvervsministeriet i 2019.

Lodsning må nu kun foretages af personer, der er i besiddelse af et gyldigt certifikat udstedt af Søfartsstyrelsen. Det er nu forbudt at kalde sig lods, hvis man ikke har et gyldigt lodscertifikat. Og gennemsejlingssejlad i dansk farvand må kun foretages af lodser ansat i DanPilot eller i private lodserier, der har fået tilladelse til gennemsejlingslodsning af Søfartsstyrelsen. Og ressortministeren blev bemyndiget til fastsætte takster og regler om, at lodsning kan udføres af lodserier, der er hjemmehørende i lande uden for EU/EØS. Loven blev med andre ord grænseoverskridende.

Navigatorer, der har indgående kendskab til et farvand og et skib, kan få et fritagelsesbevis, selv om der er lodspligt for farvandet. Det kan fx omfatte en ansat på en færgeforbindelse.

DanPilot er forpligtet til, mod betaling, at videresende bestillinger om lods, som er adresseret til private lodserier, og DanPilot kan, mod betaling, transportere private lodser til og fra skibe. Men det er frivilligt, både for DanPilot og private lodserier, om de vil benytte disse ydelser. Men lodser, ansat i DanPilot, må ikke samtidig arbejde som lods i et privat lodseri. Lodsreguleringsfonden blev afløst af et forsyningsbidrag for regional- og gennemsejlingslodsninger, som lodserierne skal betale. Bidragenes størrelse fastsættes årligt på finansloven.



2020 For 40 år siden skulle de 30 private danske lodserier nedlægges efter en ændring af lodsloven og afløses trinvis af statslodserier. DanPilot blev stiftet i 2006. Samme år åbnede lodsloven for regional dansk konkurrence. Derfor opstod nye danske private lodserier. I 2016 gav en forsøgsordning i lodsloven mulighed for at private lodserier i EU kunne få tilladelse til transitlodsning. Fra 2020 kunne danske og udenlandske private lodserier i EU få tilladelse til transitlodsning i konkurrence med DanPilot. Alt dette skete fra 1979 til 2020 efter 295 år med privatejede danske lodserier.

I 2019 tog Søfartsstyrelsen stilling til erfaringerne fra at kunne opnå tilladelse til 200 årlige gennemsejlingslodsninger til danske og udenlandske lodserier i EU. Muligheden blev indført i 2014 som et forsøg i fire år fra 2016. Men der var ingen private danske eller udenlandske lodserier i EU, som benyttede forsøgsordningen i 2016-2019. Men en bekendtgørelse, udstedt 9. december 2019, gav fra januar 2020 alle private danske og udenlandske lodserier i EU mulighed for at få tilladelse til at udføre gennemsejlingslodsning i Øresund og Storebælt fra 2020 i konkurrence med DanPilot.

Begge farvande er de eneste gennemsejlingsfarvande til og fra Østersøen, da Lillebælt ikke er relevant som gennemsejlingsfarvand. Og der sejler 70.000 skibe gennem Øresund og Storebælt om året. Heraf varetager DanPilot årligt ca. 20.000 lodsninger, hvoraf 8.000 er transitlodsninger.

Storebælt er det eneste gennemsejlingsfarvand for skibe med stor dybgang. Her havde DanPilot og Danish Pilot Service, som DanPilot ejede 25% af, været konkurrenter om transitlodsninger efter at DanPilot i Lov om DanPilot havde fået ret til at erhverve ejerandele i andre virksomheder.

Ved årsskiftet i januar 2020 var der ikke længere dansk lodskonkurrence, men næsten et monopol, efter at DanPilot havde købt lodserierne i Rønne og Skagen, ejede 51% af Limfjord Pilot og overtog BeltPilot 2. januar 2020, der var blevet oprettet i 2017 af DanPilot og Danish Pilot Service. Tre havne, Hanstholm, Hirtshals og Aarhus har egne lodsberedskaber på grund af de tre havnes grandfather rights og havneloven. Men DanPilot har ifølge lodsloven forsyningspligt for alle Danmarks 85 havne og skal påtage sig alle lodsopgaver, herunder gennemsejlingslodsning. Foto: DanPilot

EU fastsatte i en forordning i 2019, at EUs medlemslande kan fastsætte et lands lodslovgivning ud fra hensynet og kravene til sejladsikkerhed, miljøet til lands og vands samt et sikkert og effektivt lodsberedskab. Det kan være som et statslodseri, hvilket fx Sverige har haft siden 1677.

Men Søfartsstyrelsen udstedte som nævnt 9. december 2019 en bekendtgørelse, som indebærer, at private danske og udenlandske lodserier i EU kan opnå tilladelse til at foretage gennemsejlingslodsning i Øresund og Storebælt fra 1. januar 2020 i fuld konkurrence med statslodseriet DanPilot.

Bekendtgørelsen skal sikkert ses i lyset af, at Danmark på en international handelskonference i København i 1857 fraskrev sig retten til at indføre lodspligt efter Øresundstoldens ophævelse mod en erstatning, der svarede til 12 års indtægt fra Øresundstolden.

Havnene har behov for lodsbetjening, men private lodserier koncentrerer sig om lønsomme havne. Lodsbetjening af mindre havne med få skibsanløb er ikke attraktivt. De 20 mindste havne havde gennemsnitligt 12 lodsninger årligt. Og kun DanPilot har pligt til at lodse til og fra alle havne.

Teknologien kan skabe grundlag for billigere landbaseret lodsning i fremtiden. Derfor kan lodsens sikkerhedsrolle i en vis udstrækning udføres fra landjorden. Men landbaseret lodsning kan ikke udnyttes fuldt ud, før alle krav til sikkerhed og teknologi kan opfyldes.

Ved åbningen i januar 2020 for fuld dansk og udenlandsk EU-lodskonkurrence for gennemsejlingslodsning var der to danske lodserier, som fra 1. januar 2020 kunne foretage transitlodsninger i Øresund og Storebælt - DanPilot og BeltPilot - som DanPilot var medejer af.

BeltPilot rustede sig til en fri EU konkurrence allerede 2. januar 2020 ved at slå de to lodserier sammen. DanPilot ejede 51% og Danish Pilot Service ejede 49% af BeltPilots selskabskapital. Ved købet af de 49% af selskabskapitalen i BeltPilot blev alle BeltPilots aktiver fusioneret ind i DanPilot, og de ansatte lodser og bådmænd m.fl. i BeltPilot kunne indgå i DanPilot.

Ved fusionen af DanPilot og BeltPilot i DanPilot er opnået synergi og en enklere administration af materiel, lodser og bådmænd til havnelodsninger og gennemsejlingslodsninger samt en optimering af de kræfter, der bl.a. skal lægges i at servicere kunder og sikre sejladsikkerhed.

Det danske lodseri PortusPilot, der blev stiftet i 2019, fik tilladelse til gennemsejlingslodsning i januar 2020.

Fremtiden vil vise danske og andre landes lodseriers interesse i at kunne foretage transitlodsninger gennem Storebælt og Øresund. Så priser, kvalitet, sejladsikkerhed, viden, erfaring, service, udstyr, teknologi, kapital, lods både, medarbejdere, lønninger, risici, lønsomhed, miljøvaretagelse samt Søfartsstyrelsens godkendelseskrav til gennemsejlingslodsning er parametre, der afgør, om danske og udenlandske lodserier søger om tilladelse til gennemsejlingslodsning i Øresund og Storebælt.

Udenlandske EU lodserier som opnår tilladelse til gennemsejlingslodsning af Søfartsstyrelsen, vil indgå i hjemmesidens oversigt over alle lodserier med oplysning om lodseriets hjemmesideadresse.

Søfartsstyrelsen, der indgår i Erhvervsministeriet, har ansvaret for tilladelser samt kontrollen af de godkendte lodserier og lodser, konkurrencevilkårene, sejladsikkerheden, miljøikkerheden og at der er et rationelt, sikkert og effektivt lodsberedskab i Danmark.



*Søfartsstyrelsen blev kun få år i Valby. Som et led i regeringens plan om at flytte statslige arbejdspladser fra København til provinsen flyttede en del af Søfartsstyrelsens hovedkontor, der har 200 arbejdspladser, ind i midlertidige lokaler i Korsør i 2017. I 2019 blev hele Søfartsstyrelsen samlet på tre forskellige adresser i den centrale del af Korsørs havneområde.*



*Søfartsstyrelsen opstod i 1988 ved en fusion af Statens Skibstilsyn, Direktoratet for Søfarende, Direktoratet for Søfartsuddannelsen, Skibsregisteret, Velfærdskontoret og Statens Istjeneste. Og i 2011 blev Farvandsvæsenet, farvandsafmærkning, sejlandsinformation og farvandsadvarsler overført til Søfartsstyrelsen. Søfartsstyrelsens nye domicil ligger tæt ved den ene af Forsvarsministeriets to flådestationer, der ligger i Korsør og ses på fotoet. Den anden station ligger i Frederikshavn.*



*Søfartsstyrelsen har to driftscentre. Det ene ligger i Korsør. Det andet i Grenå. De beskæftiger sig med styrelsens sikkerhedsopgaver og har haft to inspektionsfartøjer, Poul Løwenørn og Jens Sørensen til at sørge for vedligeholdelsen af afmærkning af bøjer og fyr samt søopmåling. Øverst ses Jens Sørensen på arbejde i Grønland for at sikre sejladssikkerheden. For isens tilbagetrækning giver øget sejladssikkerhed af krydstogtskibe og kortere sejlruiter gennem Ishavet.*

# Lov om DanPilot



Loven om DanPilot blev vedtaget i 2013, men er senere ændret, især på grund af EUs konkurrence Lovgivning og dens indflydelse på gennemsejlslovsning. DanPilot skal ifølge lodsloven foretage alle lodsninger og ydelser, som er bestemt i Lov om DanPilot, på et forretningsmæssigt grundlag.

DanPilot blev etableret som en selvstændig offentlig virksomhed i Lov om DanPilot og skulle overtage det statslige lodsvesens hidtidige virksomhed med alle dets hidtids aktiver, passiver, rettigheder og forpligtelser.

DanPilot fik i Lov om DanPilot tillagt ret til at oprette datterselskaber, erhverve ejerandele i andre virksomheder og indgå samarbejdsaftaler og lignende ordninger i Danmark og i udlandet.

Selskabet ledes af en bestyrelse, og erhvervsministeren sidestilles med en eneaktionær, jf. selskabsloven for statslige aktieselskaber.

*DanPilots hovedkontor og disponering befinder sig på den øverste etage med møderum og arbejdspladser i et indskudt dæk i taget i et pakhuis i Svendborg Havn. Lidt af pakhuset ses på fotoet ovenfor. Pakhuset er et tidligere kornmagasin og har tre kviste med hejseanordninger, så kornet kunne losses til og lades fra kornmagasinet til skibene ved kajen. For det meste af egnens korn blev afskibet til andre havne. Så DanPilots administration arbejder i havnehistoriske godsbygninger.*

De senere ændringer i Lov om DanPilot er alene en følge af lodslovens og andre loves ændringer, men fik tilføjet en bestemmelse om, at Lov om DanPilot kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvis i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger. Det skete i 2016. Derfor lodser DanPilot nu i Grønland under navnet Greenland Pilot Service ApS.



DanPilot varetager i dag den statslige lodsvirksomhed i de danske farvande fra enhver destination i Danmark til alle havne i Østersøen, og kan som den eneste full-service udbyder i Danmark tilbyde lodsservice til alle de danske havne. DanPilot har forsyningspligt på lodsning til alle havne i Danmark og har pligt til at varetage gennemsejlslovsninger i de danske farvande.

DanPilot rådede 1. januar 2021 over 26 specialiserede lodsbåde og ca. 100 bådmænd, der hurtigt sørger for at sejle DanPilots ca. 180 lodser til og fra alle skibe fra DanPilots 4 bådstationer og 17 lodsstationer i de danske havne. DanPilot gennemfører over 20.000 lodsninger om året i de danske farvande.





## Søfartens globale regler

Der var ingen globale regler i 1912, da verdens bedste skib, Titanic - der var erklæret issikret og synkefri af søfartsmyndighederne - stødte på et isbjerg på jomfrurejsen og sank i løbet af få timer. Der var 2207 mennesker fra 38 lande om bord; kun 712 overlevede.

Forliset forårsagede, at en række lande vedtog SOLAS-konventionen i 1914. Den fastlagde regler og retningslinier for skibs- og søfartens sikkerhed i form af tekniske installationer, brandbekæmpelse, redningsudstyr, håndtering af farligt gods, kommunikationsudstyr mv. SOLAS-konventionen er underskrevet af de fleste lande, og er grundstenen for Statens Skibstilsyn, der blev etableret i 1920.

FN skabte IMO (International Maritime Organization) i 1948, der fik sæde i London. IMO udstedte internationale søvejsregler og havmiljøregler fra 1958. IMO er en mellemstatslig instans for koordinering af regler og praksis af enhver art om skibsfart med standarder om søsikkerhed og navigation, forureningsbeskyttelse mv., der fastlægges af IMOs 14 komiteer. 174 lande er medlem af IMO.

COLREG er et regelsæt, der blev vedtaget på en konference i 1972. Bogstaverne er en forkortelse for Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea. Regelsættet sikrer, at skibe undgår kollisioner ved regler om vigepligt, lydsignaler, skibsslyd, dagsignaler mv. Reglerne indgår i dansk lovgivning i Bekendtgørelse om Søvejsregler.

IHO er en forkortelse for International Hydrographic Organization stiftet i 1921 og en interstatslig organisation, der arbejder med hydrografi, søkortfremstilling og marine emner, herunder miljøsager. Formålet er, at alle lande benytter samme metoder og standarder ved udarbejdelse af søkort og hydrografiske udgivelser. IHO har hovedsæde i Monaco og omfatter ca. 80 lande.

Skibe, tog, biler og fly er krumtappen i al transport på kloden. Men søfart og luftfart er de eneste transportformer, hvor verdens lande er enige om fælles regelsæt. Derfor hviler søfartens regelsæt på internationale regler i modsætning til vejtransport, hvor bilerne i fire lande i Europa kører i vejens venstre side, mens bilerne i de øvrige lande i Europa kører i højre side.

Nedenstående diagrammer viser lodspligtreglerne i henhold til IMO og de danske lodsregler.

