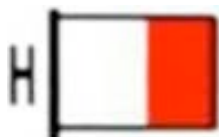
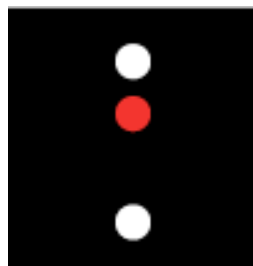
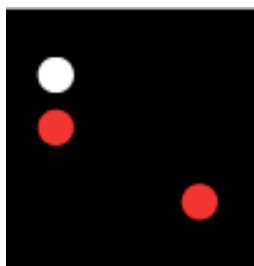
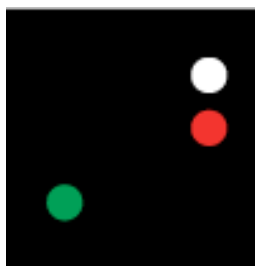
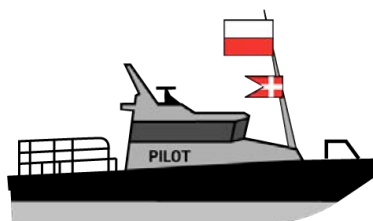




Kravene til lodser og bådmænd

Helt tilbage fra 1684 har lodserier og lodser skullet godkendes. Det skete dengang af kongen, senere af Admiralitetet. I dag sker det af Søfartsstyrelsen, der er en myndighed under Erhvervsministeriet.

Ovenfor ses en seglstampe (signet) og to seglaftryk, hvor kongens monogram indgår som et symbol på godkendelsen i lodsådens sejl og i de to lodseriers segl. Dragør Lodseri og lodseriets 6 første lodser blev godkendt i 1684. Helsingør Lodseri og lodseriets første 30 lodser blev godkendt i 1778.



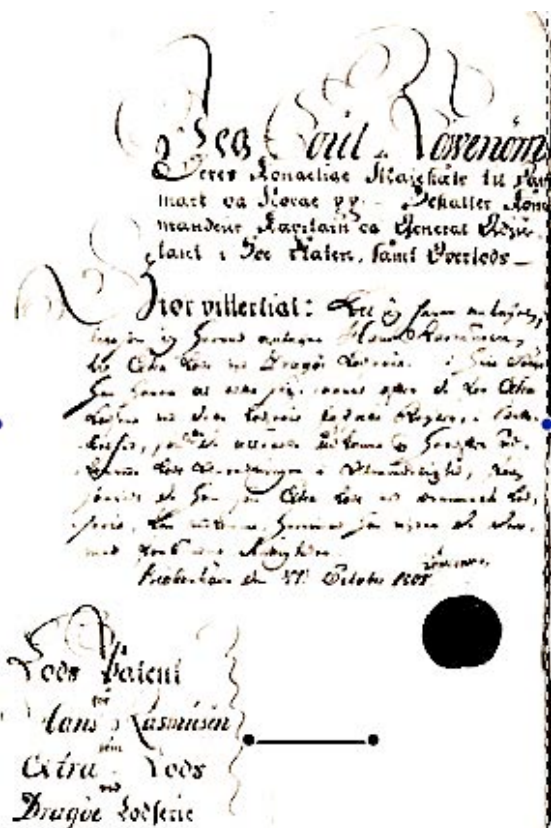
Når et skib tidligere ønskede lods, hejsede man lodsflaget, og så sejlede der en lods ud til skibet. Dengang sejlede skibe kun om dagen i farvande, hvor der var behov for en lods. En lodså skal føre et lodsflag og et nationalflag om dagen. Til venstre ses H flaget med lodrette farver, der er fastsat i de internationale søvejsregler. Det danske lodsflag ses på lodsåden og har vandrette farver, men flagkravet er udgået nu i de danske søvejsregler. Nutidens teknologi overflødiggør lodsflaget. Men det danske lodsflag kan stadig leveres af en dansk flagproducent. Så DanPilot har stadig det danske lodsflag på lodsådene. I lodsverdenen kastes gode gamle danske søvejstraditioner ikke over bord.

Lodsåden skal føre ovenstående signallys om natten, hvor lysene erstatter og supplerer lodsflaget:

- Et hvidt og et rødt lys placeret direkte over hinanden med det hvide lys øverst.
- Sidelys - rød på bagbord, grøn på styrbord - skal tændes når fartøjet sejler gennem vandet.
- Hvidt agterlys

En kendtmand var oprindelig en fisker, skipper eller færgemand. De kendte det lokale farvand og påtog sig at lodse gennem farvandet eller ind og ud af en havn. Skibene stolede på kendtmændenes viden om farvandet. Evnerne til at navigere et skib kunne enten være erhvervet som matroser i orlogsflåden eller på et koffardiskib (handelsskib). Kendskabet til de lokale farvande med sømærker, vager, skær og sandbanker fik de unge af de ældre eller ved at have fisket i farvandet. Men de havde ikke et bevis for deres viden eller kunnen.

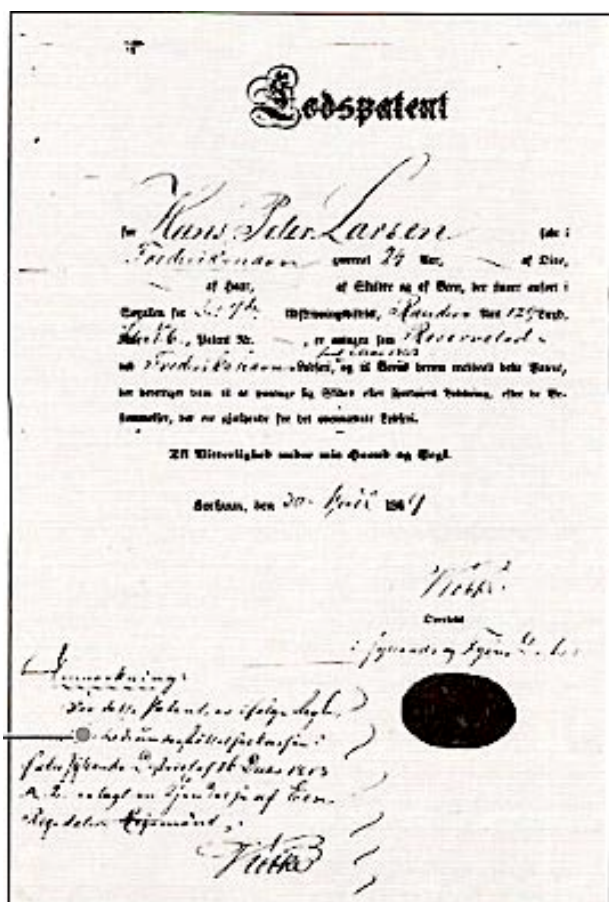
Så sent som i 1916-lodsloven anvendes ordet kendtmand til at fastslå, at en skibsfører "... ikke må have eller tage nogen saadan farvandskendt Person om Bord, hvis Ophold i Skibet, enten fordi han tidligere har sejlet som Kendtmand eller af andre Grunde, lader formode, at han optræder som en "Kendtmand". Loven fastslog, at skibsføreren må "ikke benytte andre end *de autoriserede lodser*."



En lods skulle, ifølge 1916-loven, være over 25 år, have styrmandsbevis, være ædruelig og kunne manøvrere et dampskib og et sejlskib, kende farvandet, have et godt helbred samt normalt syn og hørelse. Når lodsens blev ansat, meddelte Lodsdirektøren ham ifølge loven - et *Lodspatent* og et *Lodsskilt*.

Et lodspatent svarer til vore dages certifikater, og lodspatentet blev indført af overlods Poul Løwenørn i 1800 efter hans inspektioner af omkring 40 lodserier. Lodspatentet til venstre er et af de første patenter, der kendes. Og lodspatentbeviset blev benyttet til langt op i 1900-tallet.

Det håndskrevne lodspatent som ekstralods er udstedt af overlods Poul Løwenørn til Hans Rasmussen Lyttken ansat ved Dragør Lodserie. Det er dateret 17. oktober 1801. Poul Løwenørn var overlods ved Sjællands, Lollands, Falsters og Møens Overlodsdistrikt i 1801.



Til venstre ses et lodspatent til reservelods Hans Peter Larsen ansat ved Frederikshavn Lodserie og dateret 30. april 1869. Det blev underskrevet af kommandør Waldemar Hjartvar Købke, der var konstitueret overlods for Jyllands, Fyens og Langelands Overlodsdistrikt i 1869.

Af de to lodspatenter kan ses, at overlodsmedbetet havde skiftet fra håndskrevne breve til fortrykte formularer, og at et lodserie var blevet til et lodseri.

På begge lodspatenter er skrevet, at lodspatentet kun gælder for de bestemmelser, der gælder for hhv. Dragør Lodserie og Frederikshavn Lodserie.

Begge lodspatenter er forsynet med overlodsens laksegl, der symboliserer overlodsens embede. Overlods Poul Løwenørn havde også en løsning på, hvordan skibets kaptajn kunne kende forskel på en kendtmand og en autoriseret lods.



Derfor udviklede Poul Løwenørn et lodsskilt i messing, der enten kunne bæres på brystet eller hænge i et bånd i et knaphul.

Lodsskiltet fik betegnelsen lodstegn, og det blev den 14. marts 1800 påbudt alle lodser i Danmark at anskaffe et støbt messingskilt med en kongekrone og påskriften FL for Fastlods, RL for reservelods og EL for ekstralods for lodsklasserne.

I 1814 blev indskærpet, at man skulle bære skiltet på sig. Samtidig blev anbefalet, at oldermændene skulle udarbejde et tegn i form af "et skrevet kort med segl på", som skulle gives til sjovertlodserne og afleveres til oldermændene efter endt lodsning. En sjovertlods kunne være hjælpelods i form af gamle pensionerede lodser eller unge mennesker, der ville være lodser.

Lodsskiltet indgik så sent som i 1916-lodsloven, hvor der stod, at *"Når en lods er ansat, meddeler Lodsdirektøren ham Lodspatent og Lodsskilt, for at han er berettiget til at udføre lodsning efter de gældende bestemmelser."*



Ovenfor ses Randers Fjords Lodseris lodstegn. Til venstre ses et lodstegn, der blev brugt i perioden 1800-1831. Skiltet fortæller, at lodsens var fastlods nr. 5 i et lodseri. Definitionerne for fastlodser, reservelodser og ekstralodser blev senere fastlagt i Reglementet for Lodsindretningen i Danmark i 1831, der er beskrevet i menuen "Fra Frederik II's søret til nutidens lodslove".

Poul Løwenørn bestemte også, at oldermændene skulle uniformeres, for det ville skabe større agtelse og respekt. Det var især oldermændene i Norge, der ønskede en uniform som tegn på stillingen og oldermændens samfundsstatus. Problemerne om beklædningen opstod også efter Øresundstoldens ophævelse, hvor uniformerede svenske lodser og danske lodser kæmpede om lodskunderne. Kampen om lodskunderne førte i 1873 til en deklaration om lodsningens retten i Øresund, der er gengivet beskrivelsen af Øresund i menuen om lodserierne. Først i 1940 indgik uniformering som et krav for danske lodserier og fastansatte lodser. Og siden har de danske lodser båret uniform.



Fotoet er fra begyndelsen af 1880'erne og viser fem lodser i uniform ud for gavlen ved Dragør Lodseris lodsstation opført i 1823. Til venstre ses lodseriets pakhus, der blev opført af lodseriet i 1845 og bl.a. brugt til vinteropbevaring af statens vagere og lodseriets materiel. Foto: Lodsmuseet

Vinduet i gavlens venstre side har karnapform og to skråtvendte vinduer til signalering med lys om natten. Fra gavlens højre vindue kunne lodserne holde udkig. Til højre anes lidt af havnepladsen. Bænken med jernstel til venstre på fotoet og brostensbelægningen omkring huset eksisterer stadig. Ved den lille udkigstrappe ud for midten af gavlen er anbragt en kikkert i kassen, der ses mellem to lodser. Trappen blev senere afløst af et udsigtstårn på taget, som blev afløst af et lodstårn på 15,80 m ud for gavlen i 1912, så lodserne kunne se ud over Dragørfortet, der blev opført i 1910-1914.

Oldermændene skulle på Poul Løwenørns påbud anskaffe og bære en uniform allerede i 1800. Den skulle ifølge Løwenørn bestå af en mørkeblå jakke med bredt overslag, to rækker ankerknapper, rød krave og blå opslag på ærmerne. Foret skulle være mellembåt. Frakken skulle være blå og have ankerknapper. Endvidere skulle oldermændene bære en rund sort hat med guldgalon rundt om pullen. I 1812 blev kravet om guldgalon omkring pullen ændret til et sort silkebånd med spænde.

I kølvandet efter englandskrigene 1807-14 fulgte få lodsninger, inflation og statsbankerot. Så i 1813 tilbød staten i et brev til lodsoldermændene, at lodserne kunne få syet en uniform, som de bedrestillede lodserier, som Dragør tilhørte, dog skulle betale et mindre beløb til. Uniformerne blev syet på den militære skrædderstue af blå klæde fra den militære klædefabrik. Dragør fik 20 kavajer, 20 par bukser og 20 par sko. Der var mulighed for at få støvler i stedet for sko, hvis lodsens eller lodseriets betalte 26 rigsdaler for prisforskellen mellem sko og støvler. Det afstod Dragørlodserne fra.

Dragørlodsernes uniform i 1880'erne var præget af de uniformskrav og den runde hat, som Løwenørn havde påbudt 80 år tidligere til landets lodsoldermænd. Uniformsønsket skyldtes bl.a. en synlig myndighedsrolle i kampen om lodskunder i Øresund med de uniformerede svenske statslodser.

Staten gav således mulighed for, at lodserne i en kort årrække fra 1813 fik uniform. Lovkravet om uniformering af lodser indført i 1940 bestod af mørkeblå jakke, benklæder, kappe, regnfrakke, kasket vinterhue samt emblemer - som senere tillempet tiders tøjbrug svarer til nutidens uniform.

I 1760 blev Andreas Lous beskikket som lodskaptajn for Dragør Lodseri og Lodseriet på Dvalegrundene. Han blev udnævnt til overlods i 1778 og stod for eksaminationen af og tilsynet med lodserierne og lodserne og havde indberetningspligt til Admiralitetet. I 1760 fik oldermændene overdraget tilsynsopgaven. De skulle indberette lodsernes opførsel og kyndighed i det forløbne år til overlodsens, som så tog stilling til indberetningerne og eventuelle konsekvenser for lodserne. Større sager, som overlodsens ikke kunne afgøre, skulle afgøres af Admiralitetet eller retsvæsenet.

Da staten ikke havde overblik over, om der var såkaldte *upåagtede lodserier*, udstedte Danske Kancelli i 1797 et kancellicirkulære, som pålagde stiftamtmandene at indberette, om der fandtes lodserier andre steder end de steder, staten kendte.



Stiftamtmandene bar uniform “så de kunne kendes af alle og uopholdeligt vente lydighed for det kald, som er dem overdraget til at frembære undersåtternes klager for tronen og at bilægge trætter og håndhæve ret”. Og de fandt frem til en snes lodserier, som staten ikke kendte.

Det førte til, at der i 1818 kunne udstedes regler for lodsbetaling for de fleste lodserier og kunne føres tilsyn med flere lodserier. Samme år indså staten, at der var et stort behov for lovbestemmelser for skibsfarten og lodserne. Derfor blev ved en Kongelig Anordning nedsat en kommission i 1818, som skulle udarbejde forslag til regler for det danske lodsvæsen. 13 år senere kom en forordning og et reglement, som fik afgørende betydning for lodsvæsenet de næste 150 år. Reglerne, herunder nogle af de tidligere krav til lodserne, er beskrevet i menuen om “Fra Frederik II’s søret til nutidens lodslove”.

Forordningerne ophævede de tidligere bestemmelser og blev udmøntet i reglementer, som fastlagde lodseriernes lønforhold og arbejdsområder samt lodsernes rettigheder og pligter, der ligeledes er beskrevet i forannævnte menu om lodslovgivningen.

På det ene foto ses en Dragørlods i uniform, som aflægger regnskab i lodsstationens samlingsstue efter en afsluttet lodsning. Bag døren ses lodskontoret, hvor lodsformanden residerer. På det andet foto ses en lods ved trappen, der fører op til Dragør Lodseris 15,80 m høje lodstårn. De to fotografier er fra 1956. Begge er iført de uniformer, der blev påbudt i 1940. Foto: Historisk Arkiv Dragør





Lodsformand Peter Hansen Taarnby ses her på den nybyggede lodsbaad Venus i Dragør Havn i 1956. Venus var en dæksbaad med motor og blev bygget på Dragør Baadeværft og var ejet af lodseriet.

Nedenfor ses Dragør Lodseris personale fotograferet ved 300 års jubilæet i 1984. Forrest står 16 lodser i den reglementerede uniform. Bagest står 14 bådmænd og den kvindelige bogholder. Efter jubilæet blev Danmarks ældste kongeligt privilegerede lodseri overtaget af staten.





Fotoet viser 8 lodser i Hals i 1929, dvs. før uniformskravet opstod i 1940. Men det kan ses, at uniformen nærmede sig kravene i 1940-uniformen.

Bagerst ses fra venstre: Arnold Hansen, Antonius Hansen, Jan Friis Theisen og Rasmus Svalgaard. Forrest ses fra venstre: John Ehrtmann Jensen, Hans Houmann, Andreas Kaas og Alfred Bang.

Fotoet er optaget foran lodsstationen i Hals.

Oprindelig var det lodserne, der fungerede som bådmænd, primært fastlodser, men også reservelodser og ekstralodser optrådte som bådmænd. Det sikrede, at lodseriets indtægter gik til lodserne og at de lodser, som ikke lodsede, kunne udnyttes til at sejle lodserne til og fra skibene.

I de travle perioder, hvor de større lodserier havde alle lodser ude i lodstjeneste, benyttede et lodseri sig af af lejemænd. I gamle lodsregnskaber fra 1800-tallet kan ses, at der har været udgifter til personer, som "udfører jolletjeneste", men her er ofte tale om reserve- eller ekstralodser. Og de er beskrevet som "jollemænd". Hvis der var hyret andre som jollemænd, kunne det fx indgå i jolleregnskabet under betegnelsen "udgifter til lejemænd".



Ifølge Lodsanordningen af 1831 skulle der udpeges en lods som skipper for hver lodsbaad, og han skulle som skipper sørge for, at båden altid var klar til brug, hvilket han fik 2 rigsdaler for. Det indbefattede, at der var en bådmænd til rådighed. Da dampskibene havde fortrængt sejlskibene voksede behovet for bådmænd, hvilket bl.a. kan aflæses i regnskabernes større udgifter til bådmænd.

I takt med den teknologiske udvikling, hvor kommunikationen mellem skibe og lodserier ikke længere skete ved at hejse et flag, men via telefon, fjernskriver og VHF, blev det almindeligt, at bådmændene på skift varetog stationens døgnbemanding om natten og på søn- og helligdage. På fotoet, der er fra 1983, ses bådmænd Jimmy Jungsted sidende på køjen i bådmændenes opholdsrum i Dragør Lodseri klar til at modtage meldinger fra skibe og derefter rekvirere en bådmænd og en lods til en lodsning eller til at hente en lods fra et skib.



Kort efter at lodsbestillingen er modtaget, har den vagthavende bådmand sørget for, at der er en bådmand og en lods klar til at sejle ud med lods båden til det lodssøgende skib eller til at hente en lods fra et skib efter en lodsning.

På fotoet, der er fra 1980, ses en lods og en bådmand fra Helsingør Lodseri på vej ind fra et skib til Helsingør Havn. I ruden mellem lodsens og bådmandens skintes Kronborg.



Fremme ved et skib er det bådmandens opgave at sørge for, at lods båden ligger så tæt ved skibssiden, at lodsens kan bevæge sig til og fra båden og lodslejderen. For bådmanden er lodsens livline i de få minutter, hvor lods båden ligger ved skibssiden.

På fotoet, der er fra 1980, ses lods Harald Mortensen fra Dragør Lodseri klatre op ad den lodslejder, som et finsk tankskib har hængt ud over skibssiden.

I dag sker bestillingen af lods hos DanPilot i Svendborg i en mail og senest 18 timer før en gennemsejlingslodsning og senest 4 timer før en lodsoperation i en dansk havn. Så modtagelsen af lodsbestillinger indgår ikke længere i den lokale lodsstations opgaver.



En bådmand indgår i lodsstationens daglige drift og daglige vedligeholdelse af lods bådene og skal sikre, at lods bådene til enhver tid er funktionsdygtige. Lodsstationerne har i dag sove-, køkken-, hvile- og badefaciliteter til bådmænd og lodser.

Kravene til en bådmand er:

At man har erfaring i sejlads med mindre erhvervsfartøjer.

Har kystskipperuddannelse samt sønæringsbevis, herunder duelighedsbevis i motorpasning, ROC Certifikat og medicinsk kursus eller et tilsvarende bevis.

Har kørekort til almindelig personbil.

Har it-kundskaber på brugerniveau.

Taler og forstår grundlæggende maritimt engelsk.

Og så skal man naturligvis være indstillet på skiftende arbejdstider, herunder døgnvagter.



Lodsens opgave er reelt den samme i dag som for 500 år siden: At gå om bord på et skib og rådgive skibets kaptajn. En lods skal optræde med myndighed og være god til at samarbejde med personer på skibet og på land, så skibet ledes sikkert gennem et farvand eller ind i en havn. Skibene er blevet større, har flere passagerer og sejler med større godsmængder og farligt gods. Så grundstødninger og forlis kan få store økonomiske og miljømæssige konsekvenser.



Lodsens arbejdsplads skifter hele tiden, da det er alle skibstyper samt store og mindre skibe, der skal lods, enten til en gennemsejlingslodsning fra Skagen til Bornholm eller en regionallodsning i de danske farvande eller ind til eller ud fra en dansk havn.

Statens lodsselskab DanPilot har pligt til at lodse til og fra alle danske havne, og DanPilot har pligt til at varetage gennemsejlingslodsning i Storebælt og Øresund. Søfartsstyrelsen har bl.a. godkendt Belt Pilot, Limfjord Pilot og Skagen Pilot Service til at udføre regionallodsning før 2020 i de danske farvande. Havnene i Hanstholm, Hirtshals og Aarhus er autoriseret af Søfartsstyrelsen til at udføre havnelodsning og Greenland Pilot ApS, ejet af DanPilot, er godkendt til at lodse i Grønland.



Billedet illustrerer lodsens ansvarsrolle, som forudsætter en lang uddannelse og en stor erfaring.

Før lodsens går om bord på et skib, har han vurderet dets data og dybgang og kontrolleret vejr, vind, strøm og vandstand og beregnet fart. For højere fart gennem vandet giver større dybgang, og farten skal afpasses efter skibets størrelse og vandstanden. Sejltiden afhænger af, om der er modstrøm eller medstrøm. Det varer fx normalt 30 timer for en stor tankbåd at sejle fra Gedser til Skagen. Når skibet har nået sit bestemmelsessted, fx et lodsafsætnings- eller afløsningssted eller en havn eller en ankerplads, er lodsopgaven slut.

Lodsning defineres som rådgivning af skibets fører om navigering, sejlads og manøvrering, uanset om rådgivningen gives om bord på skibet eller ved kommunikation fra et andet skib eller fra land.

Lodsens skal være i besiddelse af et lodscertifikat, der udstedes af Søfartsstyrelsen. Lodscertifikatet svarer i form, indhold, format og rettigheder til et dansk kørekort.

For at opnå et lodscertifikat forudsættes en uddannelse på et niveau, som svarer til de skibe, man må føre uanset skibenes størrelse, at man har tilstrækkelig kendskab til elektroniske søkort, at man har et sønæringsbevis som skibsfører, at man minimum har to års erfaring som skibsfører eller overstyrmand fra relevant sejlads, er i besiddelse af gyldigt sundhedsbevis uden anmærkninger, har gennemført lodsuddannelsen, har gennemført lodssidemandsoplæring, har særlig indsigt og erfaring i det pågældende geografiske lodsningens område, har bestået en teoretisk og praktisk egnethedsprøve, er tilknyttet et registreret lodseri og er uden betydelig forfalden gæld til det offentlige, dvs. beløb i størrelsesordenen 50.000 kr og derover. Et lodscertifikat kan være begrænset til forskellige skibsstørrelser. Et lodscertifikat gælder i fem år. Der gælder særlige regler for fornyelse.

Der er udstedt en bekendtgørelse om anvendelse af lods, en bekendtgørelse om udstedelse af lodscertifikat og lodsfritagelsesbevis, en bekendtgørelse om tilladelsesordning for gennemsejlingslodsning, en bekendtgørelse om lodspåsætning, -afsætning og -afløsning, en bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter samt en bekendtgørelse om betaling for Søfartsstyrelsens opgaver som led i tilsynet med lodsning, lodser og lodserier.

Et højsøcertifikat er certifikat, som gælder til lodsning uden for et lands søterritorium. Det udstedes af en myndighed, der er kompetent og godkendt af FN's internationale søfartsorganisation (IMO) til at udstede et højsøcertifikat. Mange danske lodser har et højsøcertifikat.



I gamle dage var et ord et ord. Nu indgår kaptajn og lods en såkaldt Master Pilot exchange. På fo-toet ses en kaptajn, en styrmand og en DanPilot lods. Kaptajnen og lodsens underskriver den gensidige aftale om den forestående lodsning på et såkaldt Pilot Card, der bl.a. handler om skibets dybgang, skibets trim, rute og ankomsthavn.

Nogle oplysninger er fælles for transit- og havne-lodsninger. Ved transitlodsninger gennemgås den rute, skibet skal sejle. Der indføres data om vind, vejr og strøm og de ophold, der skal ske under-

vejs for fx bunkring og stores. Lodserne fortæller, hvordan de vil gå vagt. Hvis de er to, er det normalt 6 + 6 vagter, og aftalt hvilke vagter de to har vagt fra/til. Desuden aftales det forventede ankomsttidspunkt, og der aftales lodslejderarrangementet ved aftagning af lodsens af en lodsbaad.

Endvidere bliver aftalt, hvilke omdrejninger skibet forventes at sejle med. Og det bliver oplyst, hvor meget "notice", der er på maskinen, hvis farten skal reduceres. For det kan variere fra ingenting til 10, 20, 30, eller helt op til 40 minutter. I tilfælde af en nødsituation kan man overrule noticetiden, men man må være klar over, at det ikke er godt, at der sker uforudsete ting.

PILOT CARD

Vessel's name _____ Date _____
 Call sign _____ Year built _____ Deadweight _____ tonnes
 Draught aft: m/ ft in. Forward aft: m/ ft in. Displacement: tonnes

SHIP'S PARTICULARS

Length overall _____ m. Anchor chain: Port _____ shackles, Starboard _____ shackles
 Breadth _____ m. Stern _____ shackles, (1 shackle = _____ m/ fathoms)
 Bulbous bow Yes/No _____

STEERING PARTICULARS

Type of rudder _____ Maximum angle _____ °
 Hard-over to hard-over: _____ s
 Rudder angle for neutral effect _____ °
 Thruster: Bow _____ kW (_____ HP) Stern _____ kW (_____ HP)

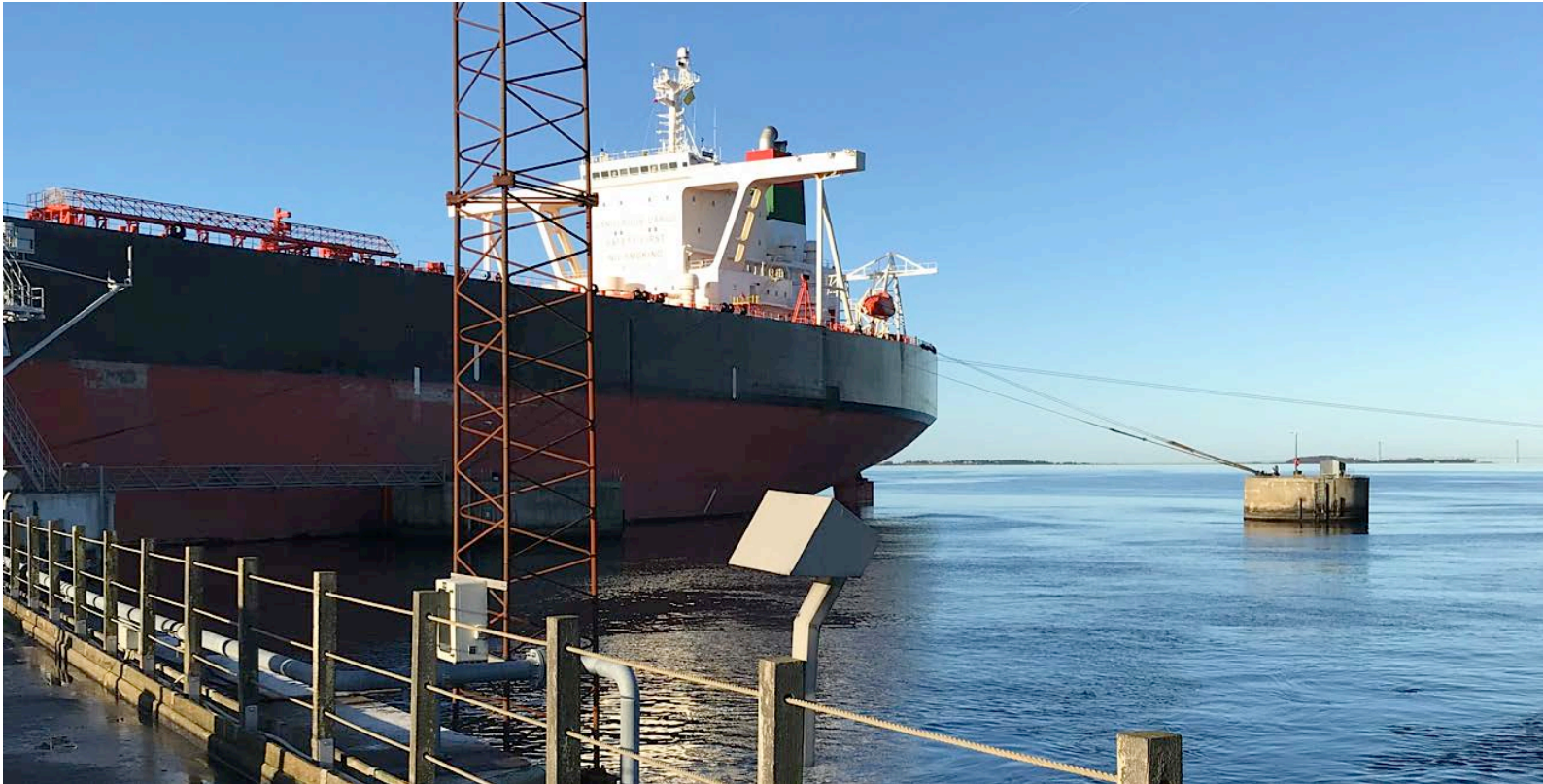
CHECKED IF ABOARD AND READY

Anchors	☐	Rudder indicator	☐
Whistle	☐	Rpm / pitch indicator	☐
Radar ☐ 3 cm ☐ 10 cm		Rate of turn indicator	☐
ARPA	☐	Compass system	☐
Speed log ☐ Doppler Yes / No		Constant gyro error _____ °	
Water speed	☐	VHF	☐
Ground speed	☐	Elec. pos. fix. system	☐
Dual-axis	☐	Type _____	
Engine telegraphs	☐		
Steering gear	☐		
Number of power units operating	☐		

OTHER INFORMATION:

Men Master/Pilot exchange er meget andet end de faste oplysninger. Ved en havnemanøvre skal aftales, hvordan og hvor der skal anbringes slæbebåde, hvilket pullertræk den enkelte slæbebåd har, og om de pullerter slæbebåden bliver sat fast på, har den nødvendige sikkerhedsbrudstyrke i ankomsthavnen osv.

De spørgsmål skal afklares i startfasen og kan bedst beskrives via DanPilots fortøjningsprocedurer og kan illustreres af DanPilots 14 billeder fra en ankomsthavn på de næste sider.



Her er en olietanker fortøjet i Stigsnæs Havn. Foto DanPilot

Fortøjningsprocedure

Før ankomst:

- ✓ Lødsen får oplyst om det er trosser eller wirer?
- ✓ Er alle fortøjninger på spil?
- ✓ Tension?
- ✓ Hvilken manifold/luge/port mm skal anvendes til lastoperation?
- ✓ Lødsen oplyser til skibet antal fortøjninger.
- ✓ Rækkefølge.
- ✓ Hvor mange stikkes ud af gangen.
- ✓ Tidspunkt for udstikning.
- ✓ Kasteline eller trossejolle evt. forhaler.
- ✓ Om kombinationen af løse og fortøjninger på spil er tilladt.
- ✓ Orientering om evt. tension måling på land.
- ✓ Problemer med fendere på kajen.

Ved ankomst:

- ✓ Der etableres kontakt med trossefolk via radio, telefon eller direkte.
- ✓ Trossefolk oplyses om antal trosser, rækkefølge, trossetype og tidspunkt for udstikning.
- ✓ Undgå fortøjninger, der krydser hinanden.
- ✓ Hvis trossejolle anvendes, skal jollens position nøje følges før brug af evt. thrustere og skrue.
- ✓ Med trosser i vandet skal forsigtighed udvises ved brug af thrustere og skrue.
- ✓ Trosserne fires af fra skibet i korrekt hastighed, så der ikke opstår vanskeligheder eller farer for trossefolk eller Trossejolle.
- ✓ Især, hvor der er strøm langs kajen, er det vigtigt, at fortøjningerne ikke går i bekneb bag fendere.
- ✓ Skibets besætning må først hive på fortøjningerne, når trossefolkene signalerer at trosserne er vel på krog eller pullert, og trossefolk/jolle er i sikker afstand for trossen.
- ✓ Landpersonel kontaktes for korrekt positionering af skibet langs kaj.

Efter ankomst:

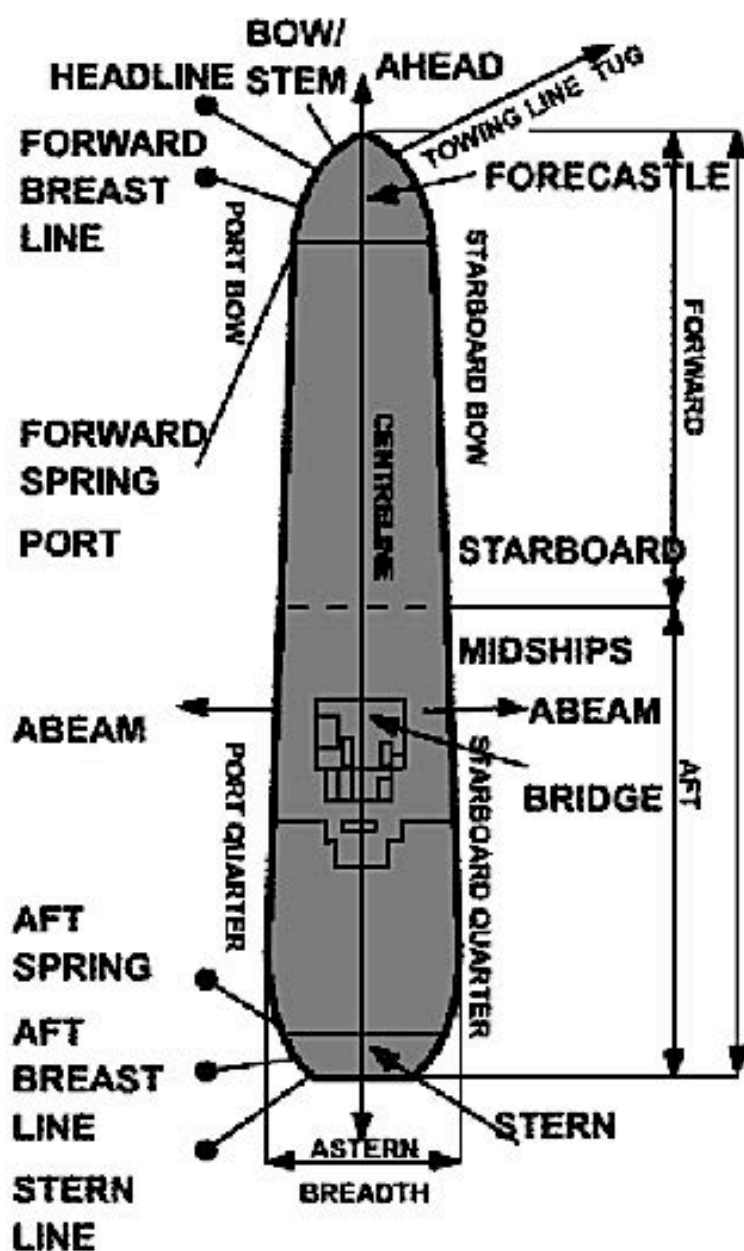
- ✓ På mange skibe er det fast procedure, at antallet af tørner på arbejdsstrømmen justeres efter ankomst.
- ✓ Ved strøm er det vigtigt at fortøjningerne bliver justeret enkeltvis, så man undgår at skibet driver væk fra positionen.
- ✓ Lødsen oplyser om krav om rotteskærme, brandwirer o. lign.
- ✓ Lødsen orienterer skibet om vejrforhold, strømskifte, tidevand plus evt. stand by af slæbebåd.

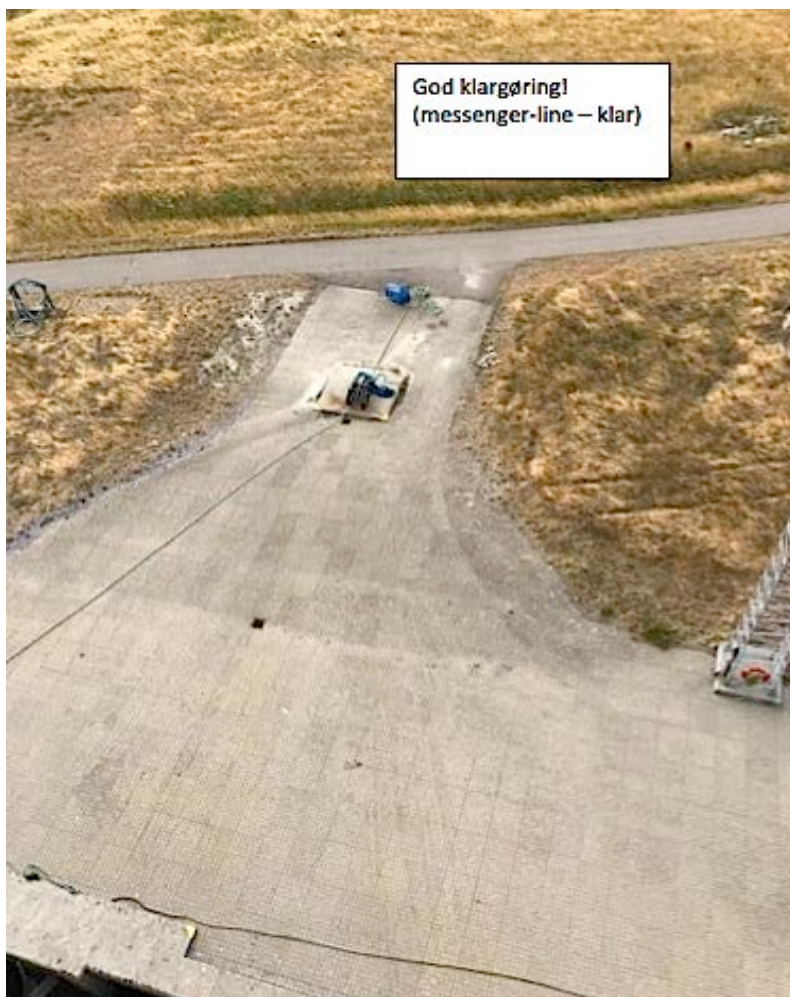
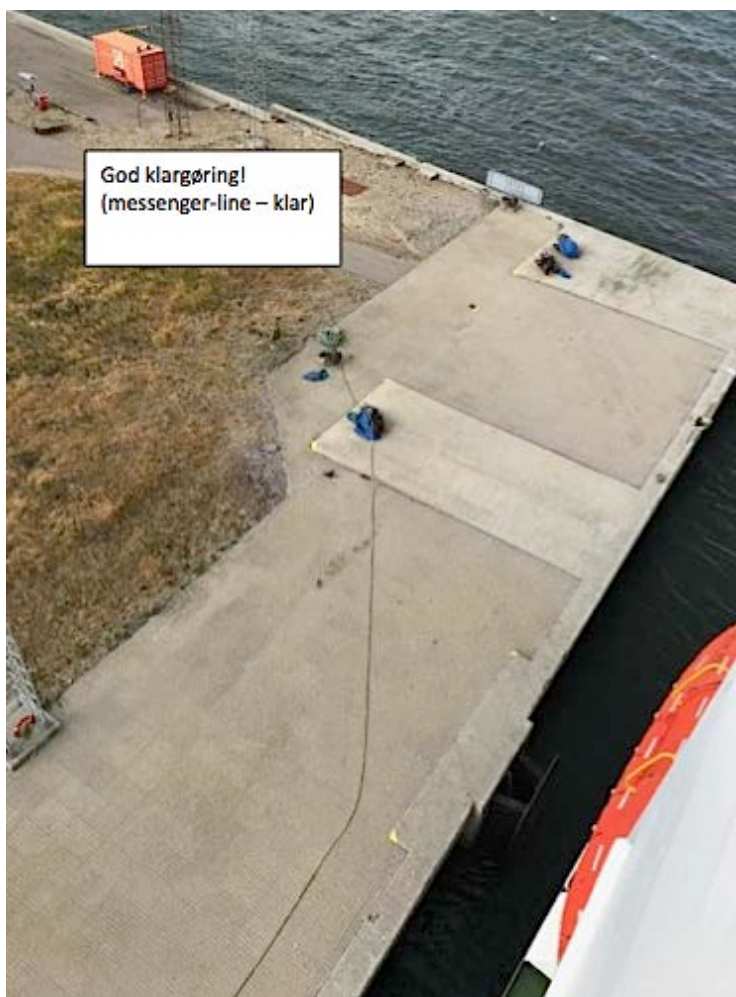
Før afgang:

- ✓ Aftale med skibet i hvilken rækkefølge fortøjningerne skal gå.
- ✓ Sikre god kontakt mellem kaptajn og besætningen.

Ved afgang:

- ✓ Sikre at der er kontakt med trossefolk evt. trossejolle.
- ✓ Orienter trossefolk om hvilken rækkefølge, trosserne skal gå.
- ✓ Sikre at trossefolk ikke lader trosser gå, før der gives besked fra broen, også selv om trossen er slæk.
- ✓ Ved stærk strøm og/eller vind skal belastningen på de resterende fortøjninger lagttages, når der kortes op.
- ✓ Ved stærk strøm og /eller vind er det specielt vigtigt, at der kortes op så evt. thrustere og skrue kan anvendes.
- ✓ Sikre at der i land er tilstrækkelig beredskab til at lade evt. automatisk udløste kroge udløse manuelt i tilfælde af funktionsvigt.



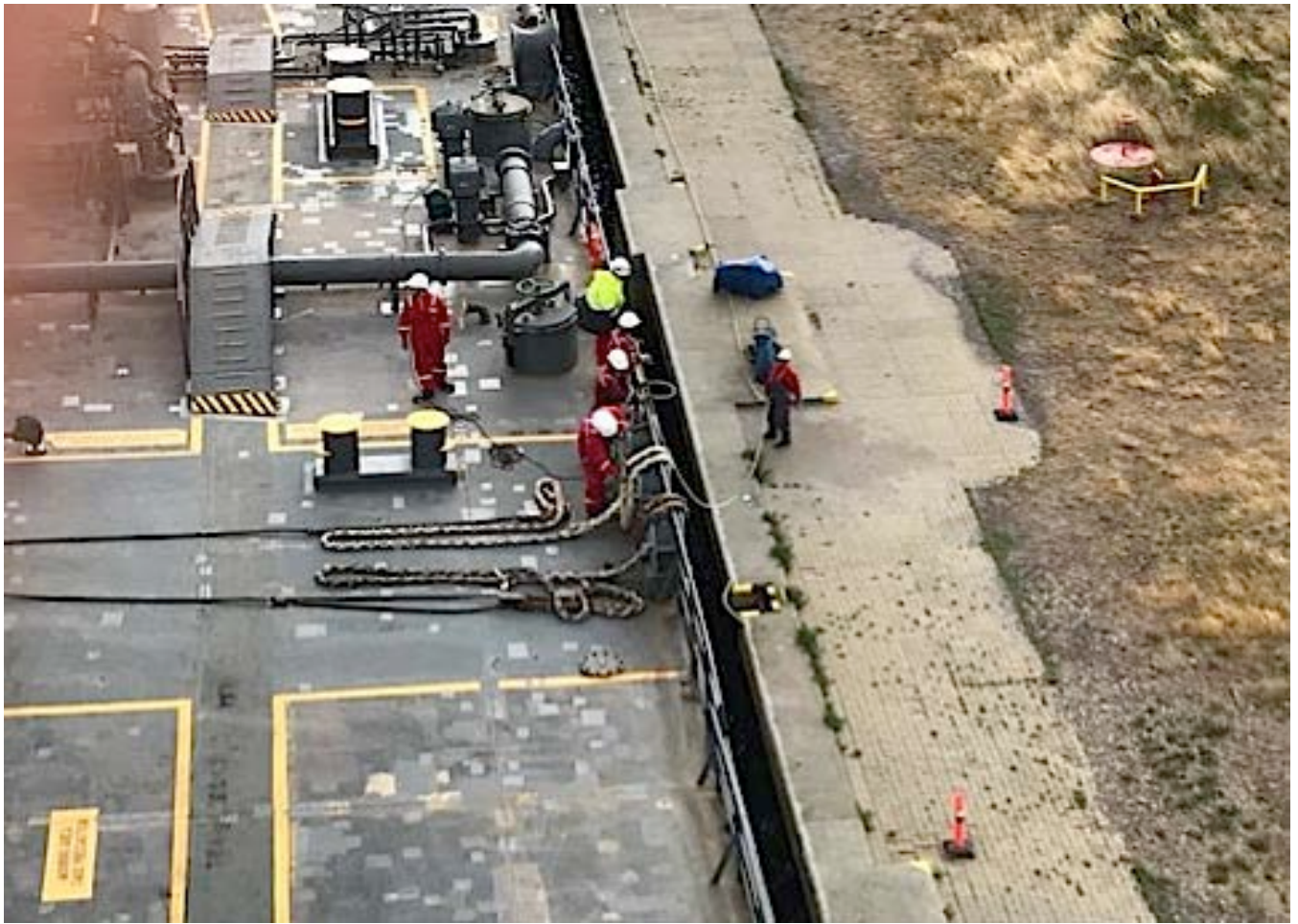




Hjelm – vest –
sikkerhedssko
etc...



God klargøring!
(messenger-line – klar)

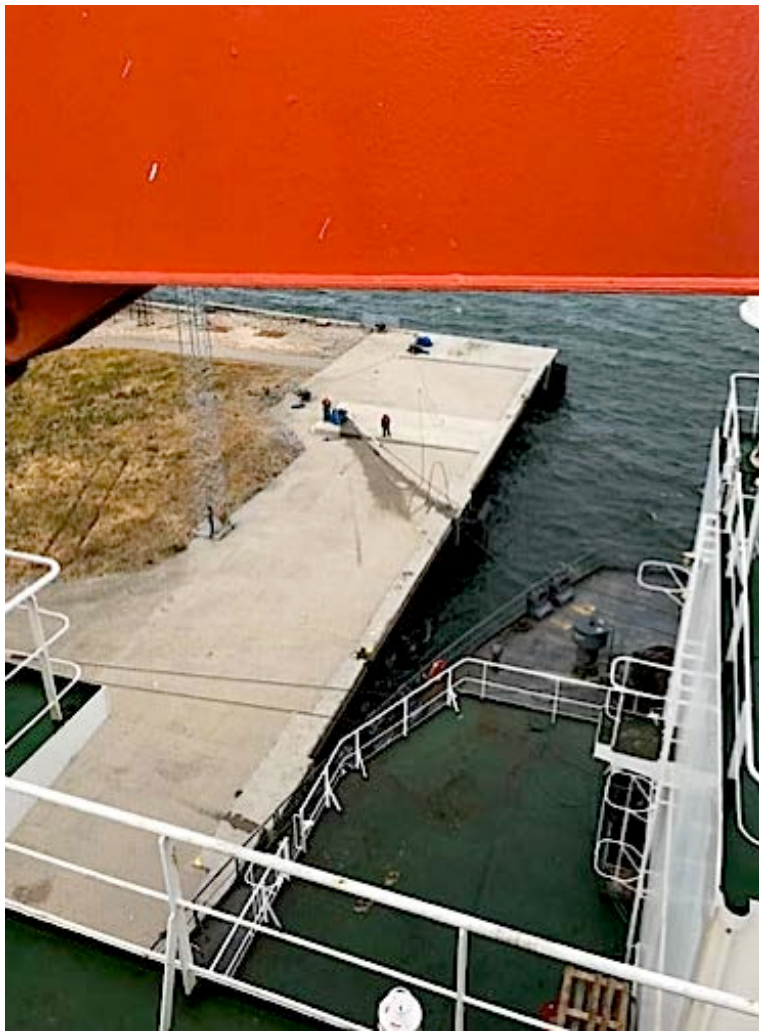




Udformning af fendere og andet "udestående" grej på kajsiderne etc.



Vedligehold – holde udstyr i orden

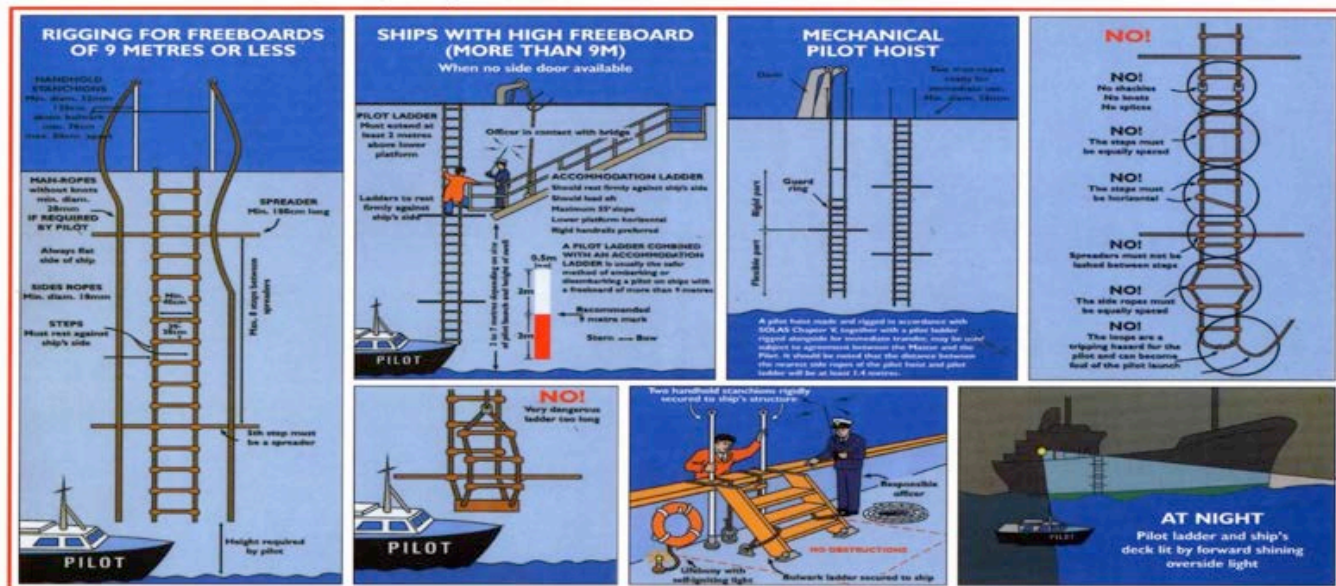


Tunge grejer !

REQUIRED BOARDING ARRANGEMENTS FOR PILOT

In accordance with I.M.O. requirements and I.M.P.A. recommendations
INTERNATIONAL MARITIME PILOTS' ASSOCIATION

H.Q.S "Wellington", Temple Stairs, Victoria Embankment, London WC2R 2PN Tel: +44 171-240 3973 Fax: +44 171-240 3518



Lodslejderkravene er fastsat af INTERNATIONAL MARITIME PILOT'S ASSOCIATION

Tidligere var der ikke ret mange krav til lejdere. Det startede med to tove, bundet sammen med trætrappetrin, der blev hængt ud over skibssiden og klaskede mod skibssiden, når lodsens klatrede op fra og ned til lods båden.

I dag er der store krav til de lejdere, der er forudsætningen for, at lodserne kan entre et skib og kan forlade et skib ude på havet både under de varme himmelstrøg og i isfyldte farvande. Men selv om lejderne er blevet bedre, ses ofte, at lejderkravene ikke opfyldes. Hvis lodserne kommer ud for det, bliver de indberettet.

Det nærmer sig jo en akrobatøvelse, når en lods i al slags vejr skal op og ned på en slingrende lejder, der hænger på skibssiden. Livlinen mellem lejderen og lods båden hviler på bådmanden, der skal holde skibets fart og sørge for, at lods båden suges ind mod skibssiden af skibets fart og havets kræfter. De skrå stiger, der er på lods bådens sider, er beregnet til, at lodsens har noget at holde fast i, når lods båden nærmer sig et skib, og når lodsens forlader skibets lejder og skal sejles til en havn af lods båden.

Den internationale lodssammenslutning IMPA og den europæiske EMPA afholder hvert år en større kampagne om lodslejdere. Det siger lidt om, at ikke alt er i orden. Og der er næsten hvert år dødsfald pga. lodslejdere. Derfor beskæftiger de store internationale organisationer IMO og SOLAS (Safety of Life at Sea) sig indgående med de sikkerhedsforanstaltninger, der skal være, for at lodsens kan udføre sit job med at sikre skibets sejladsikkerhed.

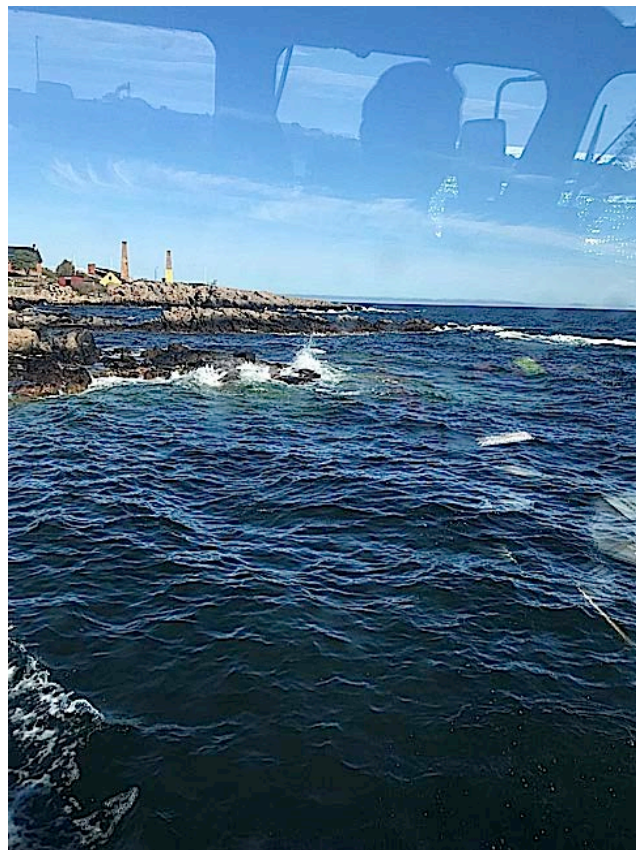
Til højre ses indholdsfortegnelsen i DanPilots håndbog om sikkerhedsforskrifterne for lodser og bådmand.

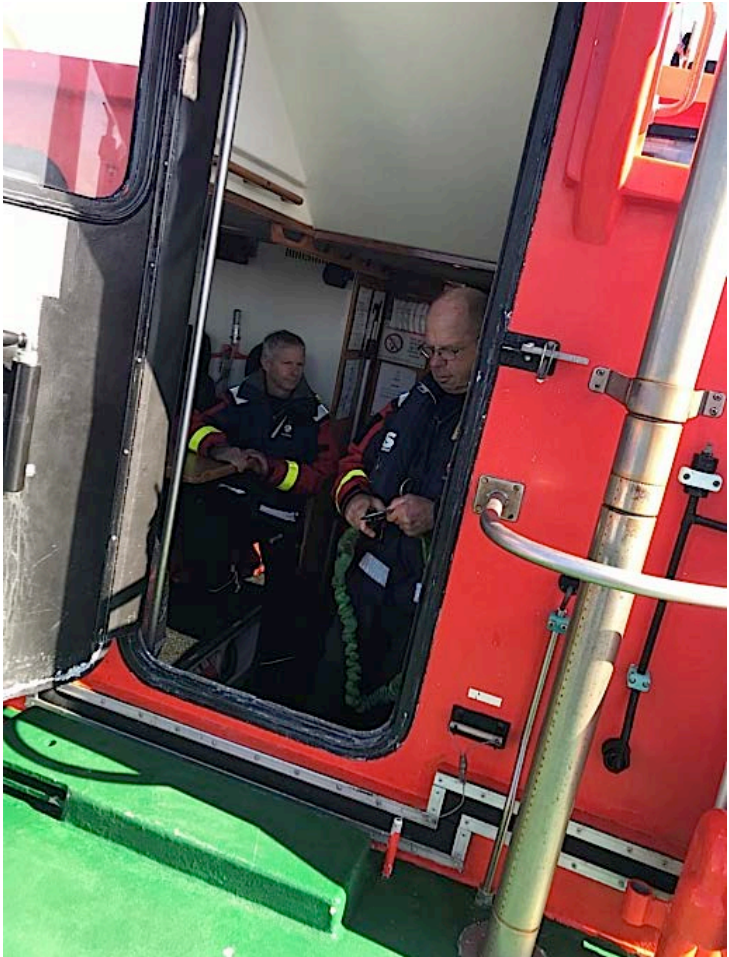
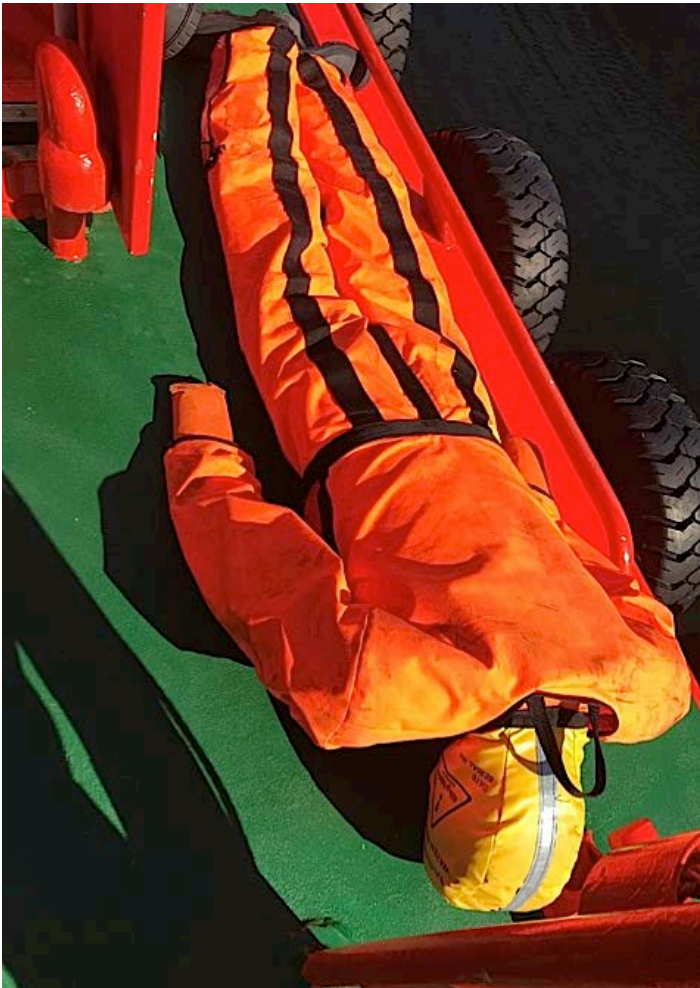
Indhold

1. Forord
2. Formål med guiden
3. Lods bådsføreren pligter og ansvar
4. Lods båden
5. Afgang fra kaj
6. Lods mødesteder
7. Gå langs skibet som ønsker lods
8. Skibet
9. Lodsens går ombord - påsætning
10. Lodsens går fra borde - aftagning
11. Lægge fra skibet
12. Sejlads
13. Sejlads med passagerer
14. Hårdtvejs sejlads
15. Sejlads i forbindelse med overisning
16. Sejlads under nedsat sigtbarhed
17. Stabilitetsforhold i Lods fartøjerne
18. Maskinsvigt – havari – styremaskine
 - 18.1 Maskinsvigt
 - 18.2 Styremaskine svigt
 - 18.3 Brand
 - 18.3.1 Forebyggelse
 - 18.3.2 Oplægning/Standby/Automatisk brandbekæmpelse
- 18.4 Kollision
- 18.5 Grundstødning
- 18.6 Lækage
- 18.7 Mand over bord procedure
 - 18.7.1 Uddannelse i bjærgning af en forulykket
- 18.8 Forlade Lods båden
- 18.9 Mayday
19. SAR/Deltagelse i eftersøgnings- og redningsopgaver
20. Ved kaj
21. Sygetransport
22. Stationens interne instruks
23. Stabilitetsforhold i Lods fartøjerne
24. Instruks for sejlads med lods båd
25. Standard operation procedurer (SOP) vedr. lods bådsoperation
26. Eksempler på near miss & hændelser, samt råd til forebyggelse
27. Henvisninger

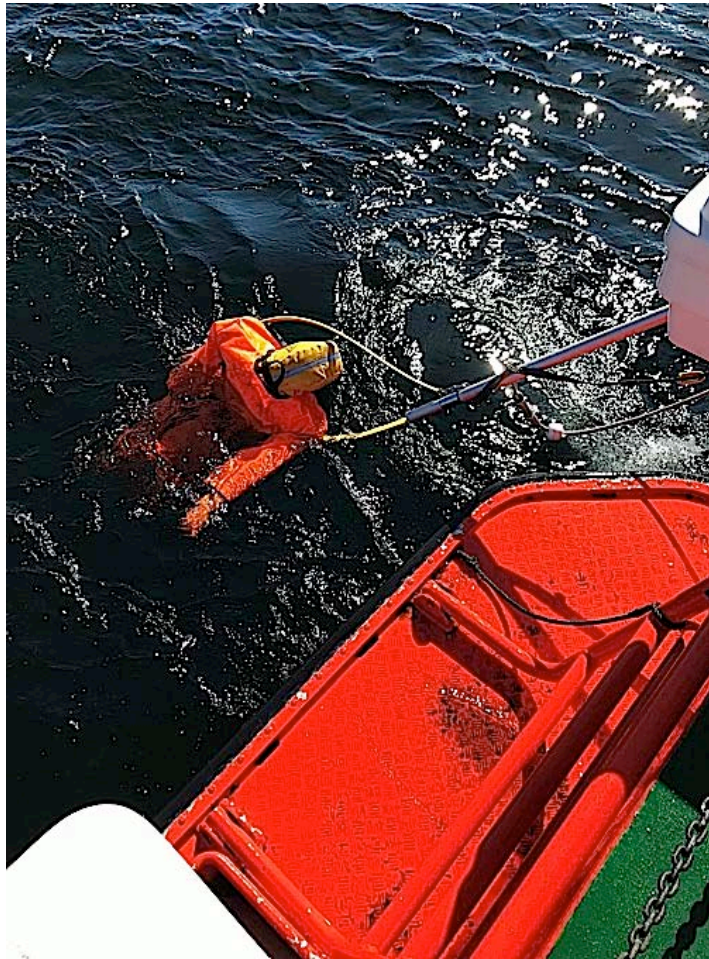
Påsætningen og aftagningen til/fra et skib er det farligste ved lodsens arbejde. Derfor holdes øvelser for at være forberedt, hvis lodsens falder i vandet. På de følgende sider vises en øvelse i farvandet ud for Allinge, hvor vinden blæste 2-4 m/sek. Billederne viser, hvor afhængig lodsens er af bådmanden.

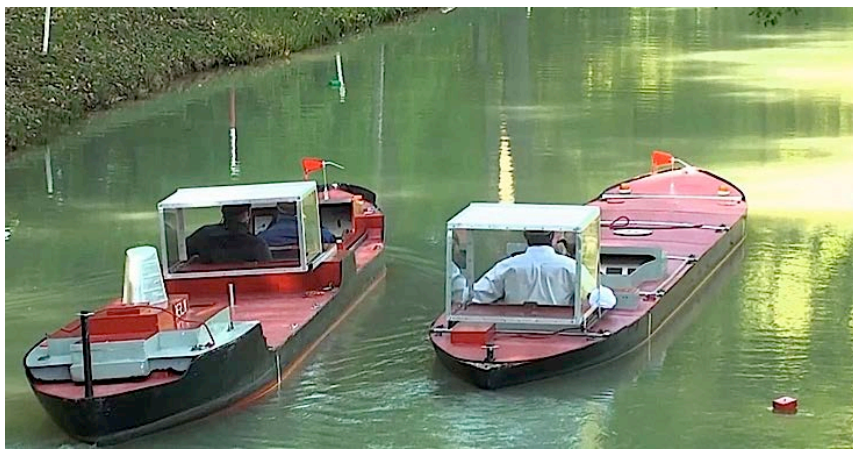
Da lodsens sættes på og af, mens skibet og lods båden sejler, befinder lodsens sig hurtigt bag skibet og lods båden, hvis lodsens falder i vandet, hvilket ses på det femte foto. På det sjette foto sejler lods båden tilbage for at kunne samle lodsens op. Redningen sker i løbet af få minutter. Fotos: Ivar Svane











I DanPilots uddannelse indgår - ud over praktiske øvelser og simulator-øvelser - også uddannelse i såkaldte manned models på en sø, der er indrettet til øvelsesareal.

De små skibe er i skala til specifikke skibe.

