



## Skagen Sølodseri

Skagen Havn er i dag en havn med mange bassiner til fiskeri, godstransport, krydstogtskibe og lystsejlere. Skagen, der har Vesterhavet på den ene og Kattegat på den anden side, ligger et udsat sted. Så besejlingen af havnen afhænger af vind-, strøm-, bølge-, vandstands- og dybdeforhold, der tillige påvirkes af havets sandvandring. På fotoet ses den tætte skibstrafik til/fra Nordsøen og Kattegat.

Bassinerne har forskellige kajlængder og vanddybder. Det største bassin kan besejles af skibe med en længde på 330 m. Havnen anløbes af mere 650 fragtskibe, mere end 40 krydstogtskibe og omkring 6000 landinger fra fiskefartøjer om året. Fotos: Skagen Havn.

Før havnen blev bygget, var hovedparten af fiskerne ved fiskerlejet henvist til kystfiskeri med mindre både fra stranden. Fiskere med større både måtte ligge i Frederikshavn.



I 1880'erne blev der skabt tilslutning til en fiskerihavn i Skagen, men der skulle først nedsættes en Vestkysthavnekommission af staten og udarbejdes en havneplan, før Rigsdagen vedtog et havneprojekt for Skagen den 23. april 1903.

Arbejdet sattes i gang i 1904, og i 1907 kunne havnen indvies af Frederik VIII. Havnen blev udvidet igen i 1930'erne,

1950'erne og 1960'erne, hvor mere end 400 kuttere var hjemmehørende i Skagen. Og udvidelserne fortsatte. I dag har havnen 11 m vanddybde, 6,1 km kajer, 1.330.000 m<sup>2</sup> havneareal, knap 40 servicevirksomheder, et skibsværft samt en tørdok. Men fiskeriet og fiskeindustrien er stadig havnens kerneområde.



Skagen ligger ved porten til Kattegats og Østersøens mange havne. Rigsfællesskabet mellem Danmark og Norge fra 1536 til 1814 betød, at de to helt naturlige vandveje mellem landene gik langs Sveriges kyst og langs Jyllands østkyst. For uden søkort og sømærker holdt skibene sig dengang til landkending.

Ved Roskildefreden i 1658 mistede vi Skåne, Halland og Blekinge til Sverige. Og så var det ikke længere sikkert for flåden at sejle langs Sveriges kyst, der var den mest naturlige forbindelsesrute i rigsfællesskabet. Derfor blev flådens rute flyttet til Jylland, hvor ruten fulgte Jyllands østkyst.

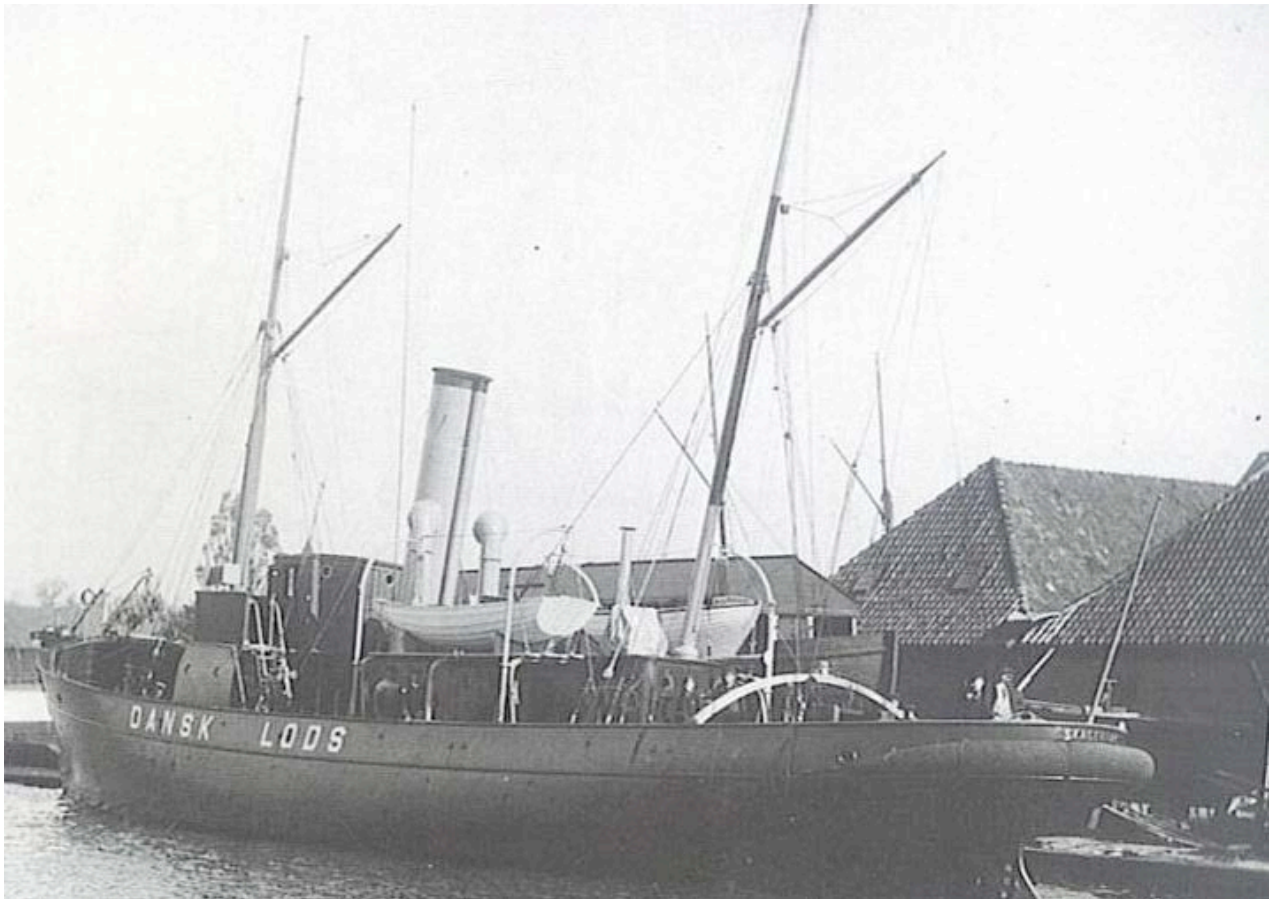
Lodsningen i farvandet ud for Jyllands nordligste kyst mod Kattegat startede med Det Kongelige Lodseri ved Dvalegrundene af 4. september 1743, der er beskrevet i menuen om Dvalegrundene.

Næste retsgrundlag blev Interims-Anordningen fra Fladstrand og de dermed forenede Lodserier af 27. oktober 1800, hvor der blev etableret 5 lodsstationer. Bangsbostrand med 10 lodser i 2 bådeselskaber, Fladstrand (det senere Frederikshavn) med 15 lodser i 3 selskaber, Hirtsholmene med 25 lodser i 5 bådeselskaber. Skagen fik 3 lodser og Læsø 4 lodser. Antallet af lodser viser, at Skagen var det sted, hvor der dengang var færrest lodser. Alle lodserierne er beskrevet i særskilte menuer.

Der var ikke lodsopgaver til så mange lodser. Selskaberne opstod, fordi bådene var ejet af selskaber, som fiskere og lodser havde part i. Efter indførelsen af lovhjemlen om jollekasser i 1831-reglementet om lodsindretningen i Danmark, blev bådene senere finansieret ved, at 4% af indtægten nu blev lagt i en jollekasse. Omkring 1880 ophørte brugen af lodsbåde til fiskeri i Skagen. Og da Skagens havn blev taget i brug i 1907, blev lodseriet ændret til et havnelodseri under havnerådet.

Skagens afsondrede beliggenhed, natur og særegne miljø tiltrak i 1870'erne en kunstnerkoloni, som banede vejen for turisme, landevej og jernbane. Skagen var helt domineret af byens 150 fiskerbåde, der var landets største fiskerflåde, som blev trukket op på stranden ved den havneløse by, og over halvdelen af de ca. 2300 skagboer levede i 1890'erne af fiskeriet. Skagen blev købstad i 1413.





*På fotoet ses lodsvæsenets lodsdamper ved en af Holmens kajer i København. Foto: Lodsvæsenet.*

De sejlbåde, der blev brugt af lodserierne i Skagen, Frederikshavn og på Hirtsholmene var ikke egnede til de barske forhold ved Skagen. Derfor byggede lodsvæsenet i 1898-1899 en stor og kulfyret lodsdamper *Skagerrak* på Orlogsværftet. Den var 30 m lang, vejede 132 tons og fik indlagt en motor med 260 HK.

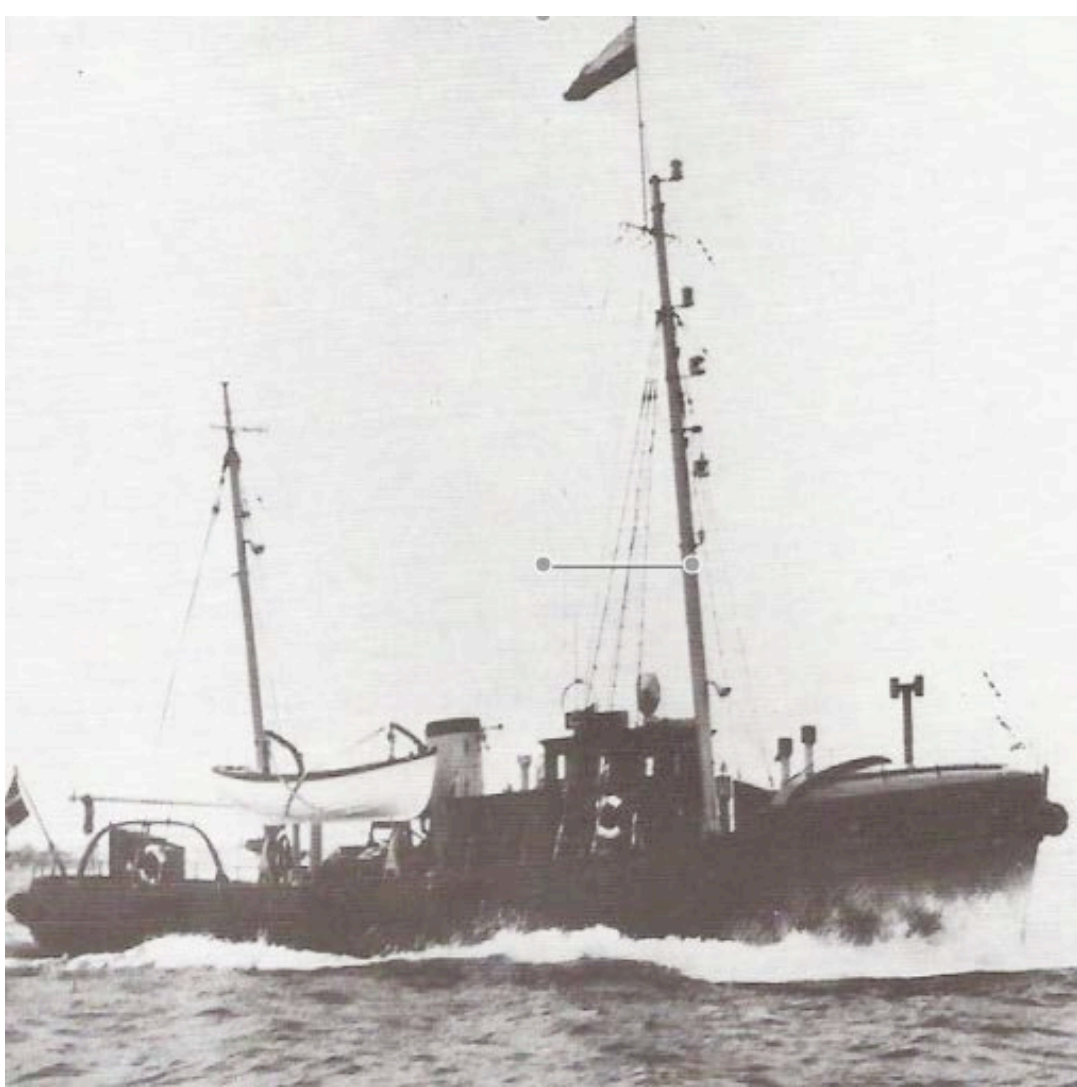
Dampbåden lå i begyndelsen for anker ved Skagen Rev med op til 4 lodser om bord, og lodsvæsenet betalte lodsbådens drift indtil Første Verdenskrigs afslutning, hvor lodsstationen i Skagen overtog driften med et afpasset statstilskud. I begyndelsen sejlede lodserne i en jolle med latinersejl over til lodssøgende skibe. Senere anvendtes en motorjolle. Besætningen bestod af føreren, der altid var en lods, en maskinmester, to fyrbødere, en matros og en kok.

Lodsdamperen var en fortrinlig søbåd og isbryder og blev både benyttet som lodsbåd og til bjergning af skibe og mandskab. Isbrydning foregik ved, at man fik 20-30 arbejdsløse til at stå agter, mens skibet for fuld kraft løb stævnen mod isen, hvorefter de gik frem i stævnen, så deres vægt fik stævnen til at brække isen.

Desuden blev lodsdamperen anvendt som øvelsesbåd for nyansatte lodser fra andre lodserier. Det var lodsinspektøren, der ledede øvelsessejladserne, som blev betalt af staten. I 1921 fik båden radiotelegrafstation og fast station i Skagen, men damperen blev oplagt om sommeren fra 1927, da den var dyr i drift på grund af den store besætning. Så om sommeren var det Frederikshavns Lodseris 10 tons motorbåd, der lodsede skibene.

Senere fik Frederikshavn og Skagen lodsdeknbåde med motor. Efter havnens ibrugtagen i 1907 var det fortsat fiskeriet og fiskeindustrien, der dominerede Skagen, og fra 1930'erne til 1960'erne voksede byen fra 4.000 til 11.500 indbyggere.



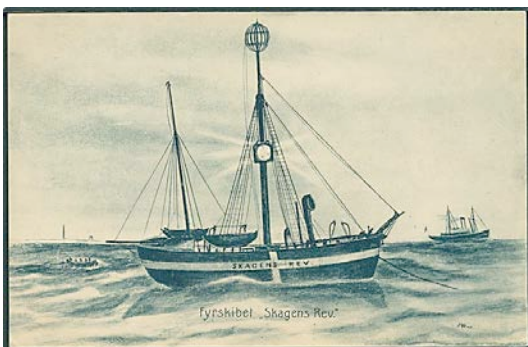


*Skagerrak blev afløst i 1939 af motorskibet Skagen, der ses på fotoet ovenfor. Foto: Bangsbomuseet*

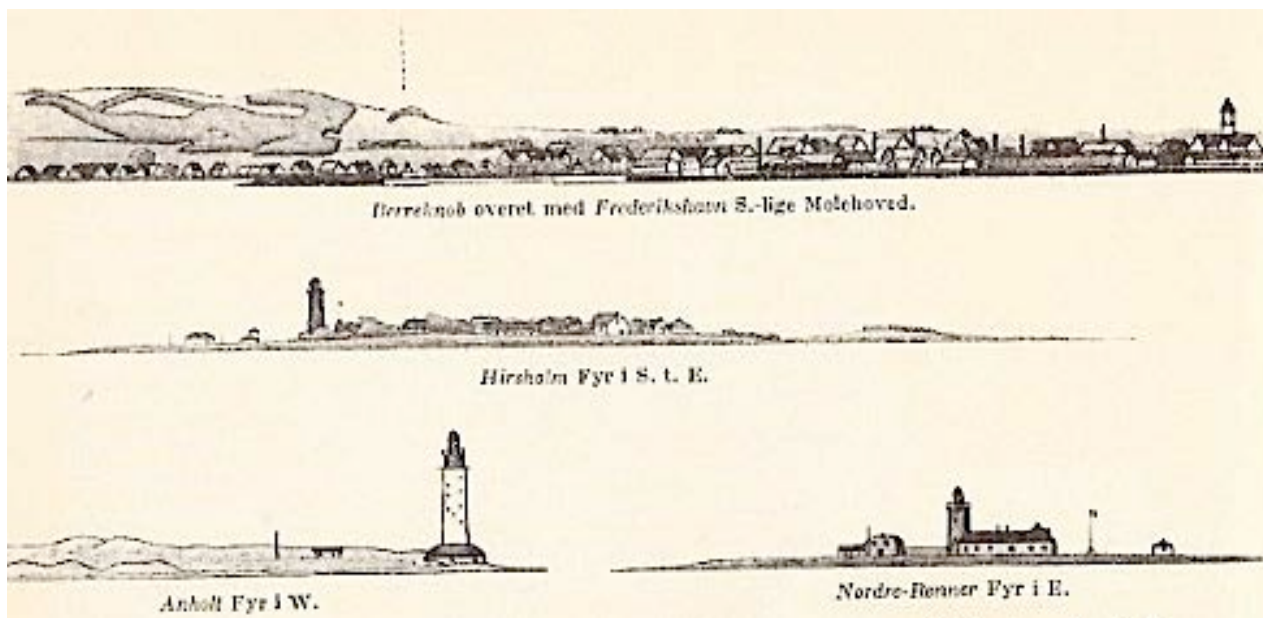
Lodsmotorskibet *Skagen* blev bygget i 1939 af lodsvæsenet på Orlogsværftet og tilhørte staten, men lodseriet stod for driften af *Skagen*. Som motorskib var *Skagen* både hurtigere og billigere i drift end lodsdamperen *Skagerrak*.

### **En lods fortæller om lodsning med lodsmotorskibet Skagen midt i 1900-tallet**

Men ingen er bedre til at fortælle om lodsmotorskibet *Skagen*, og om hvordan det var at lodse ud for Skagen end Philip Svanum, der blev lods i lodseriet i Skagen i 1956 og senere blev lodsformand for lodseriet. Han var ansat i lodseriet fra 1956 til 1981. Så her er hans beretning om lodsmotorskibet *Skagen* og lodseriet i Skagen i midten i 1900-tallet:



“Skagen Lodseri er en af de få lodsstationer i Danmark, hvor ombordsætning foregår i åben sø. I hårdt vejr kan det godt være noget af en barsk affære. Det kræver et solidt og sødygtigt fartøj, der er bygget og udrustet til at opfylde de krav, som farvandets særlige beskaffenhed sætter for en forsvarlig udførelse af lods-tjenesten. Et sådant fartøj var lodsskibet m/s Skagen, der fra 1939 til 1966, kun afbrudt af en kortere periode under krigen, blev benyttet til ombordsætning og aftagning af lodser ved Skagen Rev Fyrskib, der lå 1 mil ud for østenden af Skagens Rev fra 1878 til 1970 og er vist på fotoet”.



*Fyrtårnene har stor sikkerhedsmæssig betydning for søfarten. Her ses toningstegningerne af fyrtårne og landskaber i det nordlige Kattegat gengivet efter Den danske Havnelods 1939.*

Da skibet blev bygget, var lodstjenesten organiseret på en noget anden måde end i dag. Man lå til søs flere dage ad gangen og anløb sædvanligvis kun havn for afhentning af lodser eller proviantering og bunkring. Fartøjet var derfor apteret med kamre til besætning og lodser og en fælles messe agten for kabysen, der lå forude. Pladsen var trang og spartansk udstyret uden komfort af nogen art.

Lodsbåden medbragte de første år en jolle, der blev brugt til ombordsætning af lods, når forholdene ikke tillod lodsbåden at gå langs siden af skibet. Det kunne fx være et sejskib, hvor ræer og takkelage ville "fiske" lodsbådens master og øvrige opretstående.

Da jeg blev lods i 1956 var forholdene ændret. Lodsbåden lå nu i havn og gik kun ud, når der forelå en lodsbestilling eller en anmodning om aftagning af en fremmed lods. Jollen var sat på land og al ombordsætning foregik direkte fra lodsbåden og over i det lodssøgende skib.

Kamre og aptering var den oprindelige indretning, og der var stadig fuld besætning og en vagthavende lods om bord i alle døgnets timer klar til øjeblikkelig udrykning. Det var nu sjældent det skete, men det hændte dog, at fyrskibet ringede og meldte om et skib, der lå derude og signalerede efter lods - og så måtte vi af sted i en fart.

Foruden altid at være klar til at lodse, var det den vagthavende lods, der traf alle rutinemæssige dispositioner vedrørende tjenesten. Han skulle blandt andet sørge for, at lodsbåden i tilfælde af en kommende SØ-lig storm forlod havnen, mens det endnu var muligt og derefter sejle over på nord-siden af Grenen. Her kunne man så ligge fint i læ og afvente begivenhedernes gang. Skulle der bruges flere lodser, inden stormen havde lagt sig, kunne lodsbåden i smult vande sejle ind til Hirtshals og få dem om bord der.

M/S Skagen var, til trods for sine dyder som et stærkt og sødygtigt skib, ikke særlig velegnet til at løbe ud eller ind i Skagen Havn i en pålandsstorm, der giver en høj og meget uregelmæssig sø i indløbet på grund af tilbageslaget fra molerne. Den havde en temmelig stor dybgang i forhold til den



*Dæksbåden "Frederikshavn" bygget i 1876 på Buhls skibsværft var en af de lodsbåde, der blev benyttet om sommeren som afløser for "Skagerrak". Fartøjet var på 11 tons. Billedet er et foto af et maleri af Thorolf Pedersen i 1880'erne (Bangsbomuseet) og viser lodsbåden ud for Frederikshavn.*

daværende vandstand, og vi frygtede, at der var risiko for, at den i den høje sø skulle "slå igennem" og røre bunden eller få en almindelig søskade. Som følge af den forholdsmæssig ringe maskinkraft var den også lidt vanskelig at manøvrere på en snæver plads i havnen, når stormen rigtig tog fat.

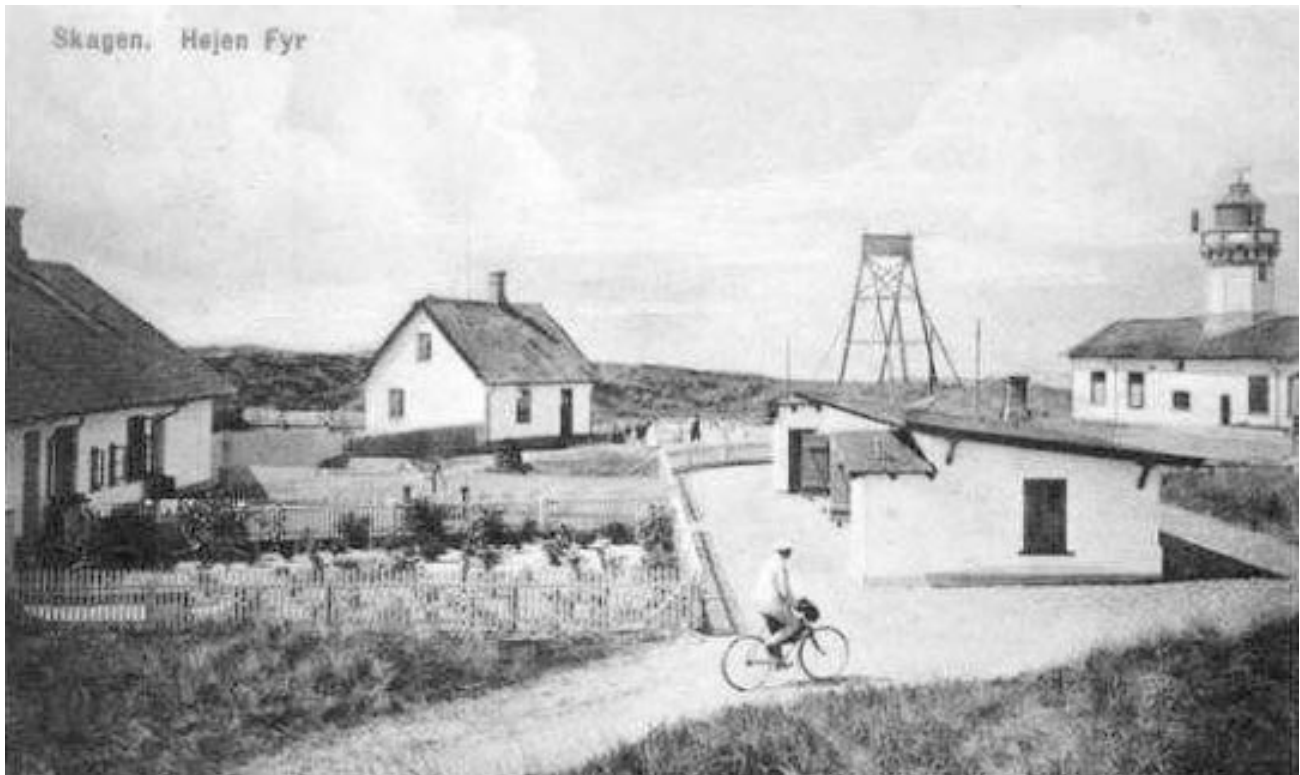
Da hele vores forretning og økonomiske eksistensgrundlag afhang af, at vi altid under alle forhold kunne besætte et skib med lods, når som helst det blev krævet, var det en højst ubehagelig situation for os - og isærdeleshed for den vagthavende lods - hvis vi blev låst inde i havnen på grund af vejret. Vi var derfor altid påpasselige med at komme af sted og ud af havnen, mens tid var.

Men det kunne glippe, og i et af mine første lodsår forpassede jeg tidspunktet og kom for sent af sted. Jeg husker tydeligt tildragelsen, der blev en højst ubehagelig oplevelse.

En februar dag i 1960 var jeg om formiddagen blevet vagthavende lods i m/s "Skagen". Det var i en travl periode og alle de andre lodser var enten ude at lodse eller på vej hjem. Der var ikke anmeldt nogle skibe, og da vejrmedlingen kun lød på SØ-lig kuling, der ville dreje mod syd og aftage, åndede alt fred og ro. Med god samvittighed lagde jeg mig efter middag ned for at få et par timers søvn. Da jeg vågnede, kunne jeg mærke, at der var kommet noget mere sø i havnen, og at skibet huggede i fortøjningerne.

I stedet for at flove var vinden frisket, og de grønne søer søer stod nu ind over molerne. Men det var ikke værre, end at vi uden risiko kunne gå ud. Alligevel tøvede jeg: Der var jo ingen skibe, vejrudsigten var lovende osv. osv. og besluttede så til sidst at blive liggende. Det viste sig at være en forkert beslutning, for det friskede hele tiden, og da det blev mørkt, så det absolut ikke godt ud i indsejlingen.

Og så begyndte telegrammerne at indløbe. Først et telegram fra en stor russisk trawler, der ønskede lods ved fyrskibet kl. 22.00, senere fra en svensk tankbåd, der ville være der næste morgen kl. 8.00.



*Postkort med Højen Fyr der blev oprettet i 1892. Det russiske skib havde ligget til ankers helt inde under Højen Høje Fyr til lodsbåden nåede frem. Fyret blev bortsprængt i 1976 efter stormskader.*

Da der endnu ikke var kommet nogle lodser hjem, ringede jeg til havnemesteren, der med det samme indvilligede i at tage trawleren som hjælperlods. Da han lidt efter kom om bord, så vi på vejret, beroligede hinanden med at det nok ikke var så slemt, som det så ud til og besluttede at tage af sted hurtigst muligt. Ved 20-tiden var vi søklar, lod fortøjningerne gå og fik med lidt besvær drejet stævnen op i vindretningen, der viste lige mod havneindløbet. For meget små omdrejninger sejlede vi gennem yderhavnen og kom ud til indsejlingen mellem molerne. Vinden blæste nu med fuld stormstyrke og lige udenfor gik der en høj, uregelmæssig sø, der ustandselig brækkede ned over skibet.

Vi avancerede kun meget småt og måtte en overgang give skruen lidt flere omdrejninger for at komme klar af det ene molehoved. Men fremad kom vi, indtil vi var en 40-50 meter fra molerne, da vi pludselig i mørket ser en vældig høj sø, der tårnede sig op foran os. Den var helt hvid foroven og så absolut ikke godt ud. Vi tog al farten af skibet, holdt os godt fast og ventede på den. Den ramte os med et brag, væltede ind over bakken, knuste tre styrehusvinduer og det klare vand fortsatte gennem styrehuset og ned ad gangen til lodskamre og messe.

Da vi havde sundet os lidt, gav vi igen skruen omdrejninger, og efterhånden aftog virkningen af tilbageslaget fra molerne og søerne blev længere og mere regelmæssige. Vi kunne nu gå igang med at få lidt orden på tingene. Fik vandet øset op og smidt ud, fjernet glasskårene og vinduerne nødtørftigt dækket med nogle tæpper, som blev fastgjort udvendigt på styrehuset. Vi, der stod forrest i styrehuset, da søen ramte os, var selvfølgelig drivvåde, men bortset fra det og nogle overfladiske snitsår fra vinduesglassene på nogle af os, var der ikke sket personskade. Skibet havde tilsyneladende heller ikke lidt nogen alvorlig overlast. Vi drøftede situationen og besluttede, at vi foreløbig skulle fortsætte sydover op mod søen og afvente bedring i vejret, inden vi drejede af og søgte over på nordsiden af Grenen. Da jeg kaldte Skagen Radio for at få afsendt telegrammer til de to skibe om de ændrede planer, viste det sig, at antennenedføringen var knækket. Det fik vi ordnet, og skibene modtog besked om at blive liggende på nordsiden og afvente vores ankomst, når vejret blev bedre.



Sent om aftenen trak vinden om i syd, og nu blev det snestorm med sigtbarhed på nul. Radaren havde også taget skade af den hårde medfart, så den fungerede ikke, men natten igennem fik jeg Skagen Radio til at pejle os med mellemrum, så vi hele tiden havde check på vores position.

Det var en lang, våd nat og først hen på morgenen begyndte det at blive bedre. Ved 6-tiden drejede vi af og styrede op mod fyrskibet. Vi lænsede for vinden, og det gik forbavsende godt i den høje sø. Først nu blev jeg egentlig klar over, hvor gode søegenskaber skibet besad, og at vi nok uden risiko kunne have faldet af for vinden noget før. Men jeg havde også lært, at jeg aldrig mere skulle tøve så længe med at stikke til søs, når der ved Skagen var optræk til SØ-lig storm.

Ved 11-tiden blev havnemesteren sat om bord i russeren. Den havde ligget til ankers helt inden under Højen Fyr, og de havde ikke været spor kede af ventetiden, hørte jeg senere fra havnemesteren. Jeg kom først om bord i den svenske tankbåd ved middagstid. Den var forsinket på grund af det usigtbare vejr, så de spildte heldigvis ingen tid med at vente på lods.

I 1966 blev m/s Skagen solgt, og vi fik et nyt, lidt mindre fartøj, m/s Skawpilot, og med den er der ingen større problemer, når der er pålandsstorm. Den er i alle måder et hensigtsmæssigt og effektivt skib, som opfylder alle rimelige krav til et søgående lods fartøj. Men om bord finder man ikke den særlige, udefinerbare stemning og atmosfære, der er så karakteristisk for visse, især ældre skibe, og som i allerhøjeste grad prægede opholdet i m/s Skagen.

Måske er det de nye kunstprodukter til apteringen og hele den moderne indretning, der udelukker en sådan atmosfære. Jeg ved det ikke - men jeg savner den.”

Philip Swanum



*På fotoet ovenfor ses lodseriets tre lods både i isvinteren 1984/85. Lods bådene havde tilnavnet De tre Bukke Bruse, men de officielle navne var Skawpilot 1, 2 og 3. Den største, Skawpilot 1, afløste i 1967 lodsmotorskibet Skagen efter 38 års tjeneste som lods båd i Skagen. Foto: Bangsbomuseet.*



Efterhånden blev der kun et lodseri tilbage af de fem tidligere lodserier. Det fik hjemsted i Skagen i et nyt lodshus i 1978 i Skagen havn i to etager og kom til at hedde Skagen Sølodseri.

Ved 250 års jubilæet i 1993 var der ansat 19 lodser, 12 bådmænd, en bogholder og en kontorassistent i Skagen Sølodseri. Der vidner om søfartens og farvandslodseriets udvikling og om, at de store trafikhavne har overtaget den rolle, de mindre havne havde haft gennem århundreder. Men lodseriet i Skagen led den samme skæbne som de andre privatejede lodserier efter lodsloven i 1979, hvor staten gradvis overtog alle de privatejede lodserier.

Lodserne i Skagen havde som et af de få privatejede lodserier oprettet en fond i 1967, som udlejede fartøjsmateriellet til lodseriet. Fondens vilkår var godkendt af Farvandsdirektoratet, og det hang sammen med, at staten i 1954 havde indført en lodsreguleringsfond i lodsloven, som skulle sikre en balance mellem de regulerede og uregulerede lodserier, så staten ikke fik underskud på lodsvæsenet.

Lodsreguleringsfonden opstod, fordi staten ved Øresundstoldens afskaffelse i 1857 havde forpligtet sig til at stille lodser til rådighed ved et passende antal lodser, og at lodstaksterne skulle være moderate og have samme takst for danske og udenlandske skibe.

Staten forpligtede sig i 1916 til at indføre en udligningsordning mellem lønsomme og ulønsomme lodserier - altså mellem "rige og fattige" lodserier. Lodseriet i Skagen var lønsomt og oprettede en fondsordning, der fungerede, indtil staten overtog lodseriet efter lodslovens ændring i 1979.



*Fotoet viser lodsstationen opført af Skagen Sølodseri i 1978 i Skagens havn. Lodsstationen blev overtaget af DanPilot, da DanPilot overtog lodsningen fra Skagen Havn.*





*Ovenfor ses Skagen Havn og by, sådan som den så ud omkring 2015.*

*Nedenfor ses DanPilots nyeste lodsbåd i Skagen, den 20 meter lange og 5 meter brede DanPilot Bravo, som blev taget i brug i 2017. Fotos: Skagen Havn og DanPilot.*







*I Skagens gamle by byggede man efter byens karakteristiske byggeskik med teglhængte røde tage med hvidkalkede tagmarkeringer på tagryggen og ned langs tagets sider.*

*I mange byer hvor der tidligere har været et lodseri, eller som i dag har et lodseri, er der en Lodsgade, en Lodsvej, et Lodsstræde eller en Lodssti for at markere byens eller stedets historie.*

Det gælder også i Skagen. Lodsoldermand Just Nielsen (1819-1902) ejede tre huse på Lodsvej nr. 2, 4 og 6. På fotoet ses Lodsvej nr. 6 med Skagens fine hvidkalkede tagmarkeringer på huset og et af de karakteristiske udhuse bag hovedhuset, ligeledes med hvidkalkede tagmarkeringer.

Lodsoldermanden var desuden opsynsmand ved Skagen Redningsstation fra 1866 til 1883.

*Lodser har et utroligt sammenhold i et lodseri. Og da de kommer vidt omkring i Danmarks havne og overnatter i mange lodsstationer, knytter de også venskabsforhold med lodser i andre havne.*



*På billedet ses lods Gert Rømhild før den sidste tur fra Kalundborg til Skagen i 2015, før han efter 35 års ansættelse i Skagen gik på pension.*

*På fotoet ses han sammen med lods Jan Schøsler fra Kalundborg, som ønsker ham Bon Voyage og Bon Retiro i Kalundborg Lodsstation.*

*Derefter gik den sidste lodstur til Skagen med tankskibet Alcina.*



*Det landsdækkende statslodseri DanPilot valgte ikke at bygge en standardiseret lodsstation, da den gamle lodsstation i Skagen var udtjent. For det er en ære at bo i en by som Skagen, der er en af landets største turistattraktioner.*

På side 9 ses den gamle lodsstation, der var ejet af Skagenlodsernes lodsfond. For lodserne i Skagen Sølodseri valgte som beskrevet i forannævnte at lade bygninger og lodsboade være ejet af lodseriets lodsfond. Derfor kunne lodsstationen senere lejes ud, hvilket var en økonomisk meget fremsynet løsning for lodseriet, da lodseriet skulle nedlægges efter ændringen af lodsloven i 1979.

DanPilots nye lodsstation i Skagen blev taget i brug i 2021. Og det er en bygning, der smukt følger byggeskikken med et rødt afvalmet tag, sorte sokler, gule murflader, fine kviste og smårudede vinduer, der falder smukt ind i Skagens særegne byggeskik og kulturmiljø.

Lodseriet i Skagen blev grundlagt i 1800. Og det blev senere til mødepunktet for lodsning mellem Nordsøen og Østersøen. Derfor er det ikke unaturligt, at lodserne senere som det eneste lodseri i Danmark valgte at kalde lodseriet for Skagen Sølodseri, og at lodserne kaldte sig for sølodser.

Da lodsloven blev ændret i 1979 efter 295 års virke fra privatejede lodserier til at blive erstattet af et statsejet lodseri i flere faser, skabte det frustration i de daværende 30 privatejede lodserier.

Derfor skrev lods Vilhelm Hansen, der var ansat i Skagen Sølodseri og bestyrelsesmedlem i Dansk Lodsförening, et åbent brev i 1989 til forsvarsminister Knud Enggaard, der har historisk interesse og fortjener at blive optrykt, da det fortæller om mange lodsers følelser ved lodseriernes skift fra privateje til statseje.

Skrevet af Danmarks Lodsmuseumsforening

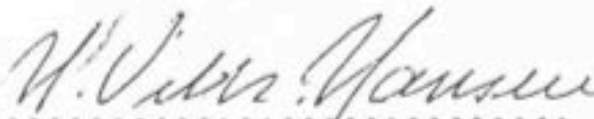


Frederikshavn d.20.jan. 1989

Til hr.  
Forsvarsminister  
Knud Enggaard  
Forsvarsministeriet  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K.

Hermed tillader jeg mig at fremsende et åbent brev til Dem. Jeg vil forsøge at få det offentliggjort en af de følgende dage og håber naturligvis at min henvendelse vil have Deres bevågenhed.

Med venlig hilsen



.....  
H. Vilhelm Hansen  
Skagen Selodseri

Lods  
H. Vilhelm Hansen  
Dybbølvej 42  
9900 Frederikshavn

Frederikshavn d. 20. jan. 1989

Åbent brev  
til FORSVARSMINISTEREN.  
-----

Jeg er en dansk lods ansat ved SKAGEN SØLODSERI og medlem af bestyrelsen af DANSK LODSFORENING. Jeg henvender mig hermed til den del af den danske befolkning, det danske folketing og den danske regering, som måtte interessere sig for vor gerning. Lodser er ikke en vælgerskare, som kan tiltrække sig særlig opmærksomhed hos politikere - ialt er vi ca. 160 mand.

Vi har sjældent henledt mediernes opmærksomhed på vore arbejdsforhold og livsvilkår, men vi er nu blevet trængt ud i ensituation, hvor vi må bede om forståelse. De embedsmænd i Farvandsvæsenet (FV) og Forsvarsministeriet, som burde være vores samarbejdspartnere, har ganske udemokratisk og illoyalt vendt sig mod os, ved uden lodsernes viden og medindflydelse at have indsendt et meget drastisk ændringsforslag til LODSLOVEN af 1979.

Jeg må desværre trætte Dem med nogle korte historiske kendsgerninger, for at De har mulighed for at forstå vor situation.

Den danske stat har en international forpligtigelse fra 1857 til at "vel afmærke de danske farvande og opretholde et lodsvæsen, som kan betjene den skibsfart, der måtte ønske det". Altså et rent serviceorgan, som både har "gynger og karruseller", - både givtige og ikke givtige lodsstationer. Langt tilbage i tiden besluttede man, at dette lodsvæsen skulle være selvberørende, og det har det så været siden. De velaflagte lodserier giver et tilskud (via LODSREGULERINGSFONDEN) til de, som ikke kan klare sig selv, men som er lige så vigtige både for lokalsamfundet og for forpligtigelsen.



Det er altså en særegen "forretning", som via de årlige budgetter sigter mod en nullesning - et system, der hviler i sig selv. Lodsreguleringsfonden har hidtil klaret denne fordelingsopgave. Det danske lodsvæsen er i modsætning til alle de omkringliggende landes, gratis for staten og samfundet.

Danske lodserier har, som mange andre liberale erhverv, gennem de senere år mærket en mere og mere omklamrende lovgivning fra statens side. Dette har været til at leve med, så længe der endnu var en vis frihed og ansvar i arbejdet.

Danske lodser har aldrig været "skemafikserede" med hensyn til arbejdstid, og som det er de fleste bekendt sejler skibene jo både om natten, i weekends, jul, påske og pinse. Vi har blot haft til opgave at være klar med timers varsel - altså når "kunderne var i butikken".

Det piver vi ikke over - de fleste har endda kunnet lide det. Selvfølgelig er det ikke altid rart, at skulle kravle op eller ned af en lodslejder en nat med snestorm, men det bliver så klaret med hjælp af skibskaptajnens kunnen og dygtige bådmænd i lodsådene. Vi har jo også dage med sol og sommer og dejligt sigtbart vejr.

Vi mener også at vide - via mange gamle tilbagevendende kunder blandt skibene - at man der værdsætter vort arbejde under ofte ugunstige vejrforhold med tåge etc. samt passage af Sundet og Bælterne med en meget høj trafikintensitet. Ingen skibe venter unødigt på lods, og alle ansatte ved lodsstationerne sætter en ære i at dette overholdes. En bemærkning fra en embedsmand sætter måske dette i relief - "da der er så få klager over lodsvæsenet, kunne det jo være at serviceniveauet er for højt". Ja - sådan kan det jo også opfattes.

Et helt andet faktum i lodsvæsenets virke, er at man vel næppe finder ret mange andre virksomheder, der er så rent eksportorienteret. Dette forstået således, at hvis en virksomhed her i landet f. eks. eksporterer for 200 mill. kr., så importerer den måske råvarer for det halve eller mere. Danske lodser går ofte ombord i udenlandske skibe i transit til og fra Østersølandene og udfører et job, hvorefter de går iland med en check for arbejdet i dollars, pund, lire eller , hvad det måtte være. Altså en ren valutaindtægt indtjent ved en art konsulentarbejde i udlandet, men vel at mærke med det resultat, at der bliver erlagt skat til den danske stat af såvel lodser som deres ansatte bådmænd og kontorphersonale. Dette uden import af råvarer.

Nu er der så sket det, at reguleringsfonden er blevet hængt ud for at have oparbejdet en gæld på 57 mill. kr. Dette tal er fiktivt, og det ved man udmærket. Tallet indeholder millionposteringer såsom: indkøb af lodsbåde til Esbjerg Lodseri, hvor staten siden oprettelsen i 1874 havde stillet lodsbåd til rådighed p.g.a. de vanskelige besejlingsforhold ( pris ca. 14 mill. kr ) - indslusning af et antal lodser, der hidtil havde stået udenfor en fælles lodspensionskasse ( pris ca. 26 mill. kr ) - træk på en mellemregning til staten, som i virkligheden er udestående fordringer, altså en art kassekredit for forfaldne, men ikke endnu betalte lodsregninger ( pris ca. 23 mill. kr ). Alt i alt er vi overbevist om, at Lodsvæsenet med en bruttoindsejling i 1987 på 124 mill. kr er en sund og god forretning.

Så kommer det triste: man vil ved en lynhurtig lovændring fratage al medbestemmelsesret og centralisere hele magten hos Farvandsvæsenet, uden at lodser, på hvis indtjening reguleringsfondens hele økonomi hviler, får det ringeste indseende og medansvar for udgifterne. Vi har i århundreder på lodsstationerne selv varetaget driften og økonomien af



disse. Vi er endnu ikke blevet overbevist om, at embedsmænd i København er dygtigere til den slags end lodserne ude på landets lodsstationer. Faktisk er eksemplerne legio.

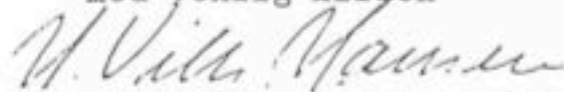
Hvorfor foretager man sig den slags ting på en kuppetagtig måde? Hvis det hele virkelig blot er et spørgsmål om at tilvejebringe et vist antal kroner, så var det da uligærligere og nemmere at sætte sig på samme side af bordet og løse opgaven.

Hvis den nuværende regering mener noget alvorligt med sit afbureaukratiserings- og privatiseringsprogram, må dette her da være et skoleeksempel på, hvordan det ikke skal gøres.

Til slut vil jeg indtrængende anmode Forsvarsministeren genoverveje forslaget, der jo i sin hele ånd ikke afspejler tidens ide med decentralisering og medarbejderindflydelse. Hele den korpsånd, som gennem mange årtier har været et kendetegn for alle ansatte på lodsstationerne, vil ved et sådant tiltag forsvinde. Det allersidste liberale i erhvervet er borte.

Vi er som tidligere nævnt kun ca. 160 lodser, og har derfor ikke selv rådighed over ekspertviden indenfor revision og jura, men må købe det hele ude i byen. Det er vi naturligvis nødt til i denne situation for at kunne imødegå et sådant lovændringsforslag, men hvor ville det være langt lykkeligere om den sunde fornuft kunne råde.

Med venlig hilsen



.....  
H. Vilhelm Hansen  
Skagen Sølodseri

## Tabeller for Lodspenge.

| Dreg-<br>tlig-<br>hed.          | Dyb-<br>gaa-<br>male. | Nr. 1.  |    | Nr. 2.   |    |                      |    |                      |    |
|---------------------------------|-----------------------|---|----|--|----|----------------------|----|----------------------|----|
|                                 |                       | For at bringe et<br>Skib til Reden<br>uden Skagens Bø-<br>de eller Bøt for<br>Skibet. |    | For at lodse fra<br>Skagen til<br>Frederikshavn Reden,<br>ind i Botmøllekan-<br>nen eller til Østergårdene,<br>eller naar Reden,<br>uden Skibet er<br>andret Skib Bøt efter,<br>afledes af en anden<br>Rede. |    |                      |    |                      |    |
| 50<br>Tæst<br>og Der-<br>evert. | Fod.                  | Sommer-<br>betaling.  |    | Vinter-<br>betaling.   |    | Sommer-<br>betaling. |    | Sommer-<br>betaling. |    |
|                                 |                       | Nr.   | Ø. | Nr.  | Ø. | Nr.                  | Ø. | Nr.                  | Ø. |
|                                 | 1-5                   | 3   | 20 | 4  | 27 | 9                    | 40 | 12                   | 53 |
|                                 | 6                     | 3   | 31 | 5  | 12 | 11                   | 28 | 15                   | 61 |
|                                 | 7                     | 4   | 44 | 6  | 97 | 13                   | 16 | 17                   | 55 |
|                                 | 8                     | 5   | 12 | 7  | 83 | 15                   | 04 | 20                   | 05 |
|                                 | 9                     | 5   | 76 | 7  | 68 | 16                   | 92 | 22                   | 66 |
|                                 | 10                    | 6   | 40 | 8  | 53 | 18                   | 80 | 25                   | 07 |
|                                 | 11                    | 7   | 04 | 9  | 38 | 20                   | 68 | 27                   | 57 |
|                                 | 12                    | 7   | 69 | 10   | 24 | 22                   | 56 | 30                   | 08 |
|                                 | 13                    | 8   | 52 | 11   | 09 | 24                   | 44 | 32                   | 39 |
|                                 | 14                    | 8   | 96 | 11   | 95 | 26                   | 32 | 35                   | 09 |
|                                 | 15                    | 9   | 60 | 12   | 80 | 28                   | 20 | 37                   | 60 |
|                                 | 16                    | 10  | 24 | 13   | 65 | 30                   | 08 | 40                   | 11 |
|                                 | 17                    | 10  | 88 | 14   | 51 | 31                   | 96 | 42                   | 61 |
|                                 | 18                    | 11  | 52 | 15   | 36 | 33                   | 84 | 45                   | 12 |
|                                 | pr. Reden<br>20 Fod.  | -   | 64 | -  | 85 | 1                    | 88 | 2                    | 51 |
| Hæder<br>50<br>Tæst.            | Fod.                  |   |    |  |    |                      |    |                      |    |
|                                 |                       | Nr.   | Ø. | Nr.  | Ø. | Nr.                  | Ø. | Nr.                  | Ø. |
|                                 | 1-5                   | 2   | 40 | 3  | 30 | 7                    | 05 | 9                    | 40 |
|                                 | 6                     | 2   | 85 | 3  | 81 | 8                    | 46 | 11                   | 29 |
|                                 | 7                     | 3   | 36 | 4  | 43 | 9                    | 87 | 13                   | 16 |
|                                 | 8                     | 4   | 81 | 5  | 12 | 11                   | 26 | 15                   | 04 |
|                                 | 9                     | 4   | 62 | 5  | 76 | 12                   | 69 | 16                   | 92 |
|                                 | 10                    | 4   | 40 | 6  | 40 | 14                   | 10 | 18                   | 80 |
|                                 | pr. Reden<br>20 Fod.  | -   | 46 | -  | 61 | 1                    | 41 | 1                    | 18 |

Lodsvæsenet hørte i 1883 under Marineministeriet, der fastsatte lodspenge for Skagen Lodseri, som lodseriet hed dengang, for året 1883:

Ud over lodspenge fik lodsen 2 kr. i etmaalspenge, hvis han blev længere end 24 timer på skibet til dets lodsning.

For lodsningerne i tabel 2 tilkom der kr. 3,75 i hjemrejsepenge.

Landsætningspenge for lodser tilkaldt af et andet lodseri var 4 kr. om sommeren og 5 kr. om vinteren.

Af taksttabellen fremgår, at lodsningen skete i sejskibenes storhedstid, og at der var lodsskift til lodser fra sydligere beliggende lodserier.

## Skagen Lodseri

### Lokaltekster

| Lodsninger                                    | Skibe<br>under<br>100 BRT | Skibe<br>mellem<br>100-150 BRT | Skibe<br>på og over<br>150 BRT |
|---|---------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| <i>Fra Frederikshavn til:</i>                 |                           |                                |                                |
| Reden (inden for lystønden) .....             | 1                         | 2                              | 3                              |
| Søen (Indtil 4 sømil fra havnen) .....        | 2                         | 3                              | 4                              |
| Fra reden til havnen .....                    | 2                         | 3                              | 4                              |
| Fra søen til havnen .....                     | 3                         | 4                              | 5                              |
| Opankring på reden (selvstændig lodsning) ... | 1                         | 2                              | 3                              |
| <i>Fra Frederikshavn til:</i>                 |                           |                                |                                |
| Sæby .....                                    | 5                         | 6                              | 7,5                            |
| Aså (Dvalegrundens passeret) .....            | 6                         | 7                              | 8,5                            |
| Fra Søen til Skagen red .....                 |                           |                                | 5                              |
| Fra Skagen til POL-anlæg .....                |                           |                                | 5                              |
| (Distancelodsning +)                          |                           |                                |                                |
| Fra Frederikshavn red til POL-anlæg .....     |                           |                                | 8                              |
| Fra POL-anlæg til Frederikshavn red .....     |                           |                                | 8                              |
| Fra POL-anlæg og videre .....                 |                           |                                | 3                              |
| (Distancelodsning +)                          |                           |                                |                                |

### Landsætningspenge

Kr. 11,25

over 1,5 sømil kr. 24,50 fra Station Skagen kr. 28,00

Til venstre ses Farvandsvæsenets lokaltekster for Skagen Lodseri i 1979.