Lodseriernes lange historie
- fra sejlskibe og hestevogne til intermodal transport

Skibe er et af verdens ældste transportmidler. Og der har altid været brug for hjælp til at navigere i farlige have, sunde, bælter, fjorde, søer og kanaler. Så lodsning er et af verdens ældste erhverv.

Dragør var en af Danmarks store søfartsbyer i 1700- og 1800-tallet. Byens søfartsflåde sejlede i de nordiske farvande og på de syv have. Dragør fik Danmarks første og længstlevende kongeligt privilegerede lodseri af Christian V i 1684. Fra dette år er godkendt næsten 160 lodserier og et ukendt antal lodser - først af kongerne, senere af Forsvarsministeriet og fra 2011 af Erhvervsministeriet.

Ved Øresundstoldens ophævelse i 1857 forpligtede Danmark sig til at lodse alle danske og udenlandske skibe i Øresund til samme og moderate takster, hvilket Dragør Lodseri gjorde til 1984 og DanPilot gør i dag. Så Øresundstoldens lodsforpligtelse er en vigtig del af Danmarks historie.

Efter en ændring af lodsloven i 1979 overtog staten gradvis de daværende 30 private lodserier. Så efter Dragør Lodseris 300 års jubilæum i 1984 flyttede et af statens nye regionale lodserier, Sundet Lodseri, ind i lodsstationen i Dragør Gamle Havn. Og efter en ændring af lodsloven i 2006 indgik Sundet Lodseri i ét nyt landsdækkende statsejet lodseri - DanPilot.

l800-tallets karakteristiske lodsbåd er malet af Dragørlodsen Henrik Strømberg (1810-1879).

Her ses Dragør Lodseris tre lodsbåde af træ i 1959 i Dragør Havn: Merkur, Neptun og Venus.

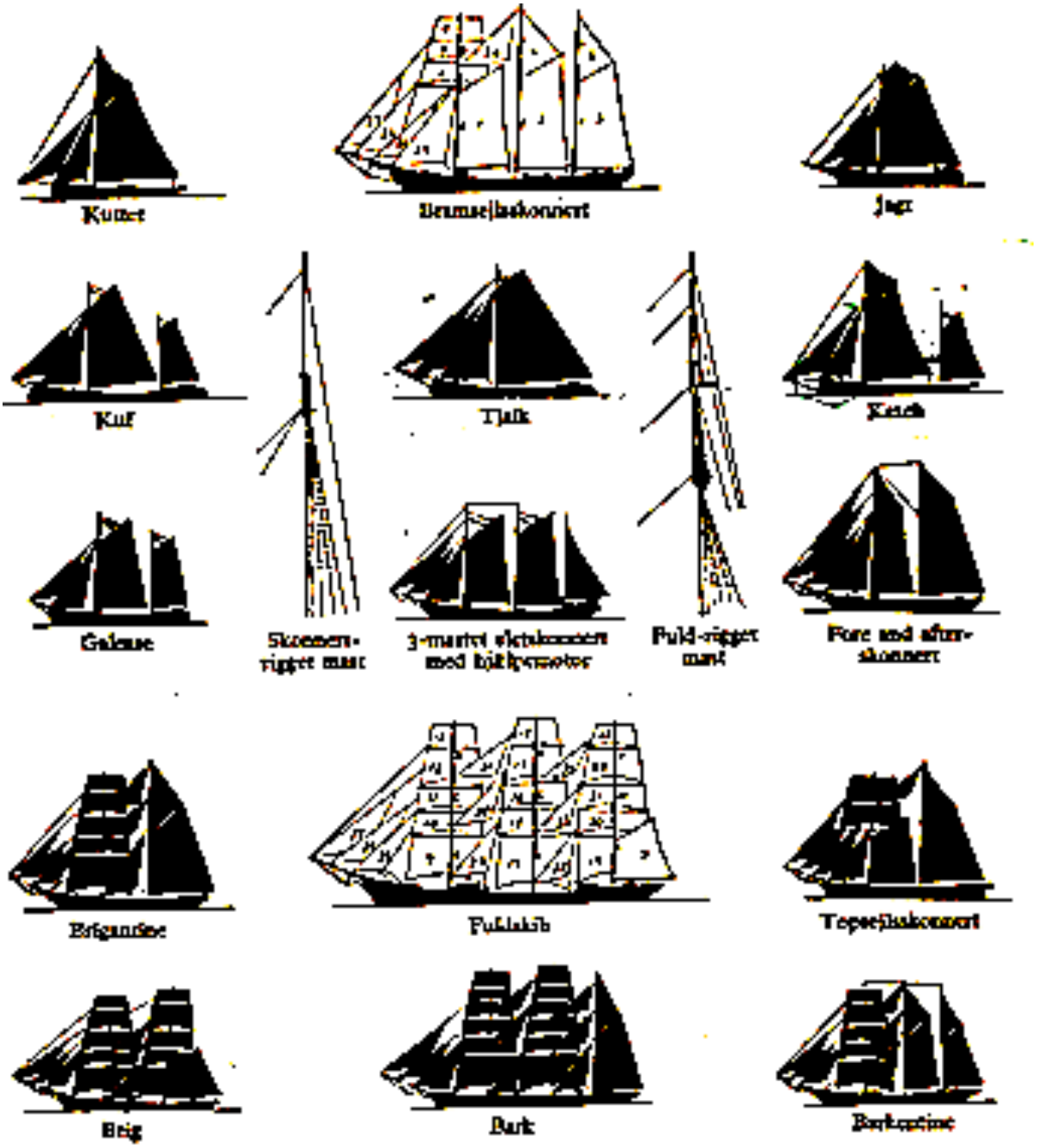
Dragør Lodseri beskæftigede 253 lodser og anskaffede 45 både i lodseriets levetid - fra små robåde, isbåde, små og store sejlbåde til dæksbåde med motor. Og Dragør Lodseri blev med sine 300 års virke Danmarks ældste og et af verdens ældste og længstlevende kongeligt privilegerede lodserier. Derfor var det oplagt, at nogle af Dragørs ildsjæle ville omdanne lodsstationen til et landsdækkende lodsmuseum, da lodserne lukkede døren i lodsstationen for sidste gang 1. juni 1984.

I 2006 kunne nye danske lodserier få tilladelse til regional lodsning i Danmark. I 2020 kunne danske og udenlandske lodserier i EU få tilladelse til transitlodsning i Øresund og Storebælt i konkurrence med DanPilot iht. EUs konkurrenceregler. Efter lovændringerne er der givet tilladelser til enkelte danske havnelodserier og nogle private danske lodserier, men ikke til udenlandske lodserier.

Nedenfor ses DanPilots lodsbåd Alfa. DanPilot har pligt til at betjene alle erhvervshavne i Danmark og pligt til at foretage gennemsejlingslodsning i Øresund og Storebælt. DanPilot har ca. 180 lodser, ca. 100 bådførere, 17 lodsstationer, 4 bådstationer og 33 lodsbåde.

Fra 1684 til 1823 holdt Dragørs lodser udkig fra havnepladsen efter skibe, som satte et signalflag for at markere, at skibet ville have en lods. I 1823 opførte lodserne en lodsstation på havnepladsen, der blev udvidet i 1879. Samtidig blev udsigtstårnet på tagryggen opført. Det 15,8 m høje lodstårn blev opført af staten i 1912, så lodserne kunne se ud over Øresund hen over Dragørfortet, der blev opført i 1910-14 og spærrede for udsigten. Vinduet over døren har et skilt og en kongekrone af træ, som vidner om, at lodseriet var et kongeligt privilegeret lodseri. Lodsstationen og lodstårnet blev fredet i 1987. I 2011 blev lodsstationen og lodstårnet indviet som Danmarks Lodsmuseum.

Nedenfor ses et sejlskib, dampskibe, hestevogne, kuske, havnearbejdere og stykgods i Københavns havn. Fotoet vidner om, hvordan stykgods blev håndteret i 1908. Foto: Københavns Stadsarkiv.



Her ses et udsnit af de sejlskibstyper, der var almindelige i Danmark i 1700- og 1800-tallet.

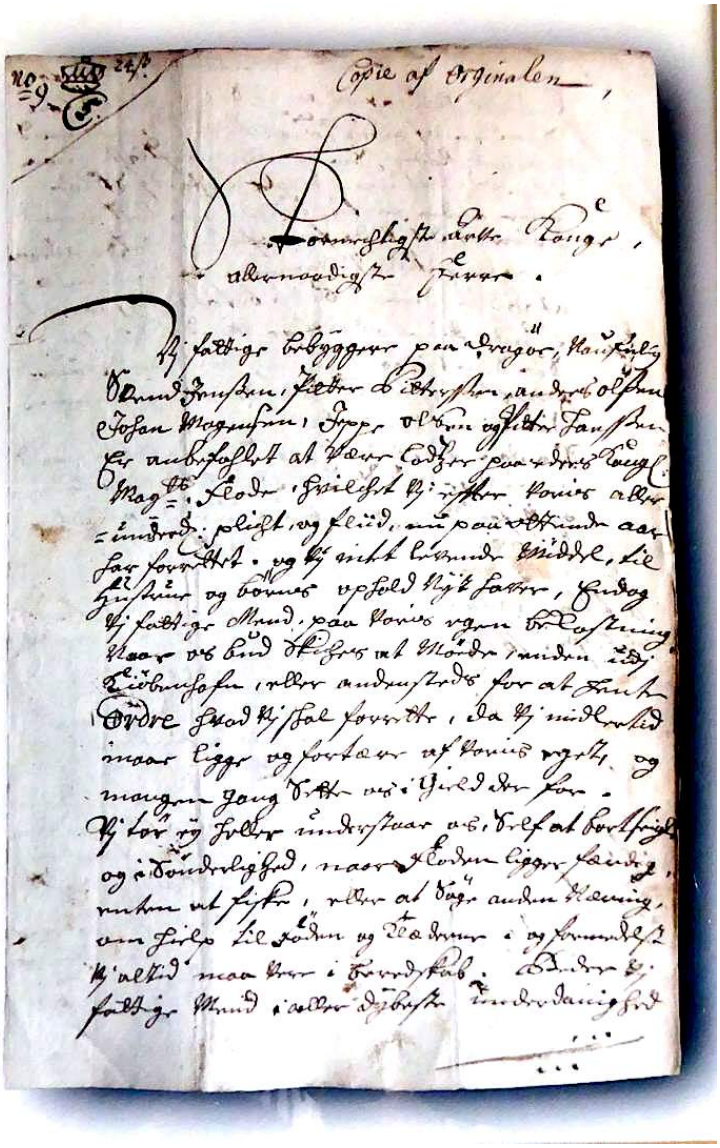
Der har været kendtmænd siden 1500-tallet. De kendte de farlige farvande og kunne lodse kongens orlogsflåde og handelsskibe. I kongens Gardehusarregiment fik husarerne navne efter deres hjemstavn fx Ringsted, Silkeborg og Svendborg. Så Gardehusarregimentet havde også kendtmænd.

Men hjemmesiden om Danmarks lodshistorie omfatter kun lodserier og lodser, der fra 1684 til vore dage har fået et lovfæstet privilegium af staten til at kunne lodse skibe i et bestemt farvandsområde.

Der forsvinder mange uddannelser og fag i vor tid, og der opstår hele tiden nye uddannelser og fag. Men lodsning er et af Danmarks mindste og ældste erhverv, der har udviklet sig til et teknologisk videnerhverv. Danmarks Lodsmuseum i Dragør fremtræder i dag som en tidslomme med fortidens indretning og udstyr. Fortidens, nutidens og fremtidens lodsning belyses med it-teknik i lodsmuseet samt på Danmarks Lodsmuseumsforenings hjemmeside som danmarkslodshistorie.dk.

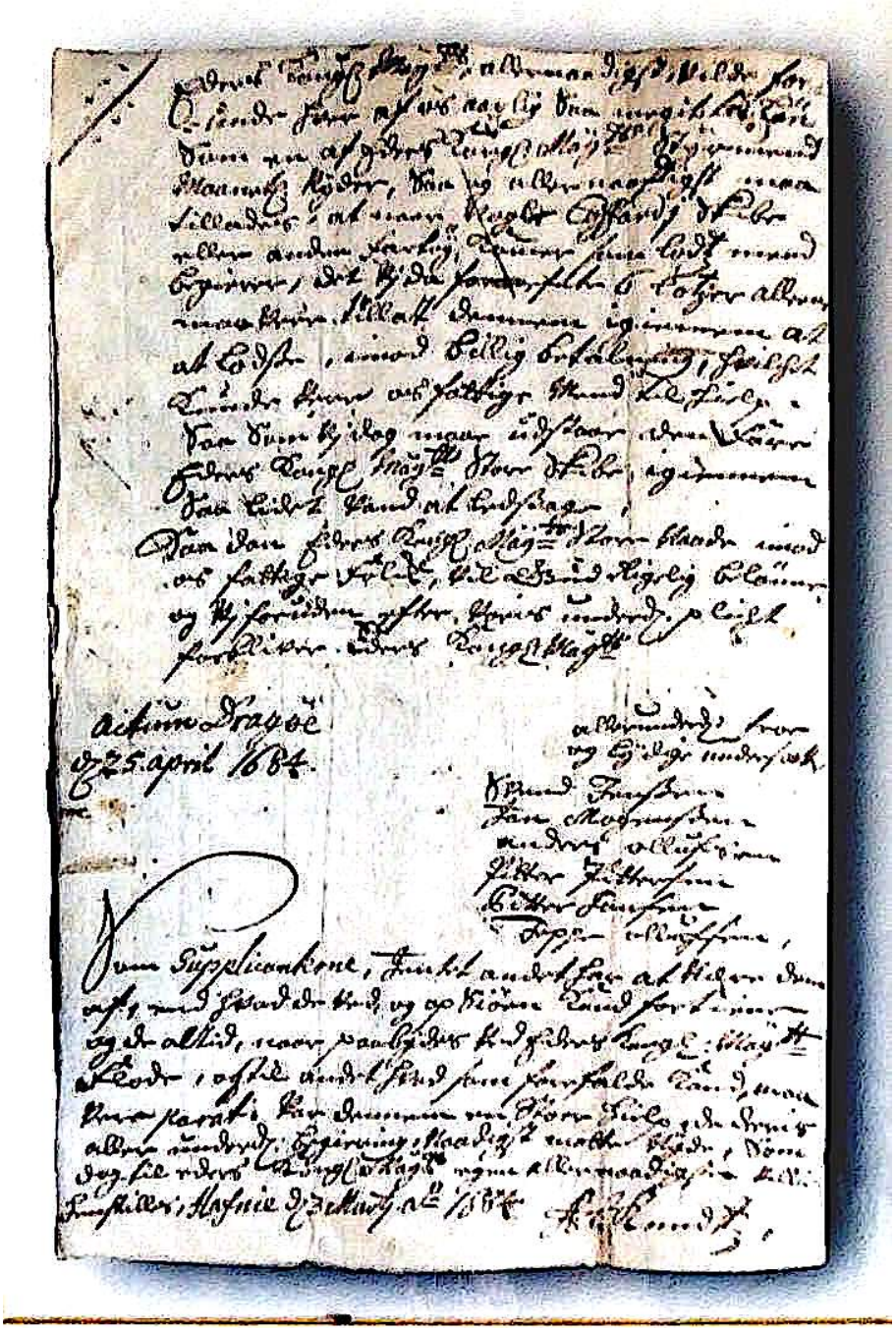
Lodseriernes historie begyndte i Dragør i 1684

Dragør fik Danmarks første lodseri af Christian V i 1684. Seks fiskere, der havde lodset kongens orlogsskibe i 8 år uden løn, bad 25. februar 1684 i brevet nedenfor kongen om at få løn for lodsning af af kongens skibe og ret til at lodse handelskibe i Øresund mod betaling. Og 11 dage senere, 8. marts 1684 udstedte Christian V en resolution, hvor fiskerne fik løn for at lodse orlogsflåden og ret til betaling for at lodse handelsskibe og andre fartøjer gennem renden mellem Amager og Saltholm. Fiskernes ansøgning gengives nedenfor og på næste side med fotos og tekst. Ansøgningen og kongens resolution opbevares i Rigsarkivet.



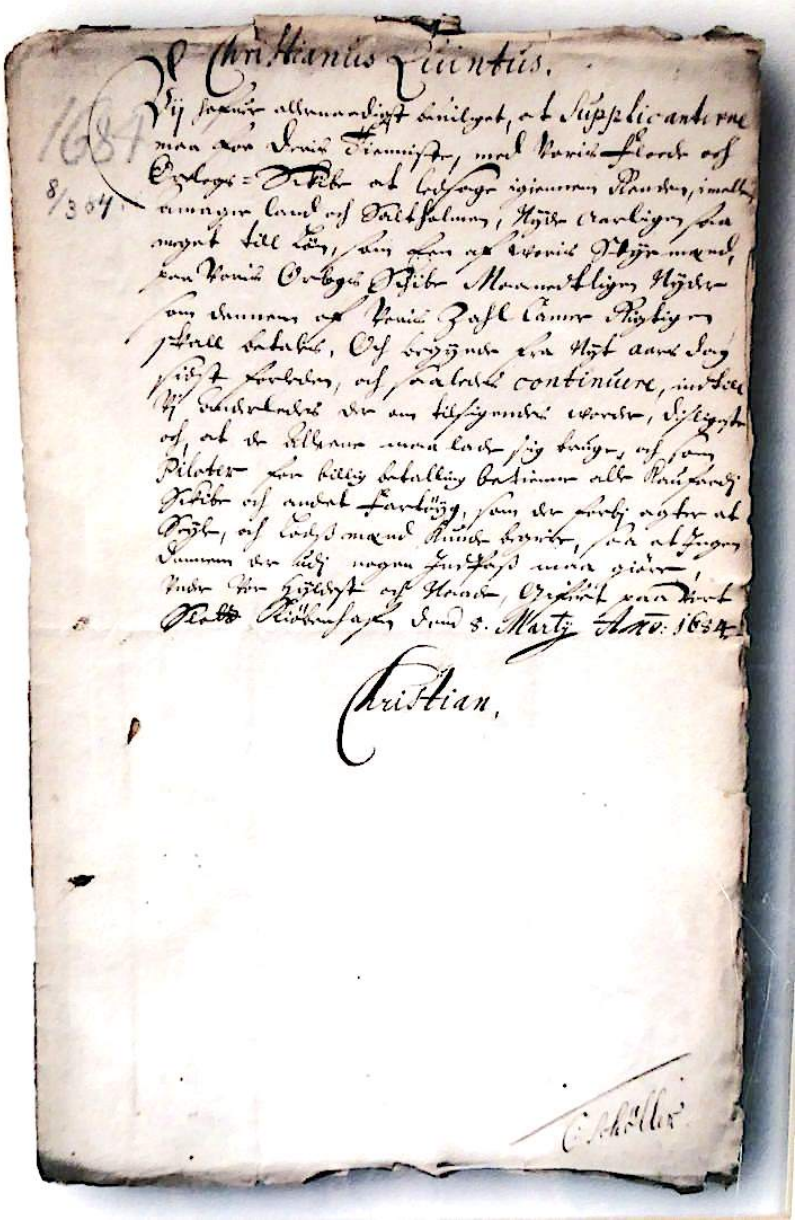
Stormægtigste Herre Konge, Allernaadigste Herre

"Vi fattige bebyggere på Dragør, navnlig Svend Jensen, Pitter Pittersen, Anders Olsen, Johan Mogensen, Jeppe Olsen og Pitter Jansen er befalet at være lodser på Eders kongelige Majestæts flaade, hvilket vi efter vores allerunderdanigste pligt og flid nu på ottende aar har forrettet, og vi intet levevende middel, til hustruer og børn haver nydt, endog vi fattige mænd, på vores egen bekostning, når os bud skikkes, enten udi København eller andetsteds, for at hente ordrer, hvad vi skal forrette, da vi



imidlertid maa ligge og fortære af vores eget og mangen gang sætte os i gæld herfor. Vi tør ej heller os selv at bortrejse og i sønderlighed, naar flaaden ligger færdig, enten at fiske, eller om at søge anden næring, om hjælp til føden og klæderne, formedelst vi altid maa være i beredskab, beder vi fattige mænd i allerdybeste underdanighed Eders kongelige Majestæt allernaadigst ville forunde hver af os saa meget til løn, som en af Eders kongelige Majestæts styrmænd maanedlig nyder, saa og allernaadigst maa tillades, at naar nogle koffardiskibe eller anden fartøj, som lodsmænd begærer, det vi da nævnte seks lodser alene maa være tilladt dem igennem at lodse, imod billig betaling, hvilket kunne være os fattige til hjælp, saa som vi dog maa udstaa den fare Eders kongelige Majestæts store skibe igennem saa lidet vand at ledsage, saadan Eders kongelige Majestæts naade imod os fattige folk vil Gud rigelig belønne og vi foruden efter vores underdanigste pligt forbliver Eders kongelige Majestæts allerunderdanigste tro og lydelige undersaatter".

Fiskernes ansøgning er en afskrift i 1728, men er fejlagtig dateret den 25. april 1684. Den rigtige ansøgningsdato er 25. februar 1684. Ansøgningen blev anbefalet af amtmand Levin Knuth den 3. marts 1684. Hans anbefaling er skrevet på ansøgningens side 2 under fiskernes underskrifter.



Kongens resolution blev skrevet 11 dage efter ansøgningen - dvs. 8. marts 1684 og lyder således:

"Vi har allernaadigst bevilget, at supplikanterne maa, for deres tjeneste, ved vores flaade og orlogsskibe at ledsage igennem renden imellem Amagerland og Saltholmen, nyde aarlig saa meget til løn, som een af vores styrmænd på vores orlogsskibe maanedlig nyder, som dem af vores Zahlkammer rigtig skal betales og begyndes fra Nytaarsdag sidstleden, og således kontinuere, indtil vi anderledes derom tilsindes vorder. Desligeste og at de alene maa lade sig bruge og som piloter for billig betaling betjene alle koffardiskibe (handelsskibe) og andet fartøj, som der forbi agter at sejle og lodsmænd kunne begære, saa at ingen derudi nogen indpas maa gøre".

I årene 1660-1848 var styreformen i Danmark enevælde, hvor al magt og myndighed lå hos kongen, der benævnte sig som "vi", befolkningen var "undersåtter". Kongens beslutninger blev dengang bekendtgjort som resolutioner. Enevælden blev afskaffet i junigrundloven i 1849, hvor demokratiet blev indført. Kongens/dronningens myndighed består i dag jf. grundlovens § 14 i, at regenten skal udnævne og afskedige de ministre, statsministeren anbefaler og skal skrive under på alle love og regeringens vigtige beslutninger, fx et valg. Love og beslutninger gælder kun, hvis en eller flere ministre også har skrevet under. Men det er kun ministrene, der er ansvarlige for love og beslutninger.

Fotografiet viser Madrid Maersk, der blev bygget i 2017 og er 399 meter langt og 58 meter bredt og har en dybgang på 10,9 meter og plads til 20.568 containere, hvilket svarer til, at containerne ville fylde fire fodboldbaner. Skibet var det første af Mærskflådens 11 skibe i 2. generations Triple-E containerskibe. De senere Triple-E øgede pladsen med 2000 containere. Foto: Wikipedia commons.

Nutidens intermodale transport

Containere er forudsætningen for, at omkring 80% af al varetransport i dag foregår på verdenshavene. Og den enorme transport af alle slags varer i containere har medført, at skibene er blevet større og større. De største containerskibe har i dag plads til ca. 24.000 containere.

Ordet container er en engelsk betegnelse for en standardiseret transportabel firkantet metalbeholder med standardbeslag i bunden, der kan fastlåse containere under transport.

En container har et tværsnit på 8x8 fod og en længde på 20, 40 eller 45 fod i længden samt døre i siden eller enden, så den er let at læsse og tømme. Oprindelig blev der fremstillet forskellige størrelser af flere fabrikker, men i dag er størrelserne standardiserede, så de let kan flyttes til og fra skibe, tog og lastbiler. Derfor kan en container transporteres fra afsender til modtager.

Containere kan indrettes til forskelige formål, fx køle-, fryse- og tanktransporter. Der fremstilles også mindre specialcontainere, som passer til en flyvemaskines lastrum. Men næsten al stykgodstransport på verdenshavene sker på containerskibe med en speciel konstruktion, så containerne kan fastholdes under transporten til søs. I dag bruges containere også til fx studieboliger, kontorer på byggepladser og til udstillingsformål, fordi de nemt kan flyttes fra sted til sted.

Containerne blev taget i brug i USA i 1911, men det var først under Anden Verdenskrig, at de vandt indpas i større omfang, fordi de kunne bruges til en rationel transport af fødevarer og materiel, som består af mindre emner. I Danmark var DFDS det første rederi, der tog containere i brug i en meget simpel udgave i 1930'erne.

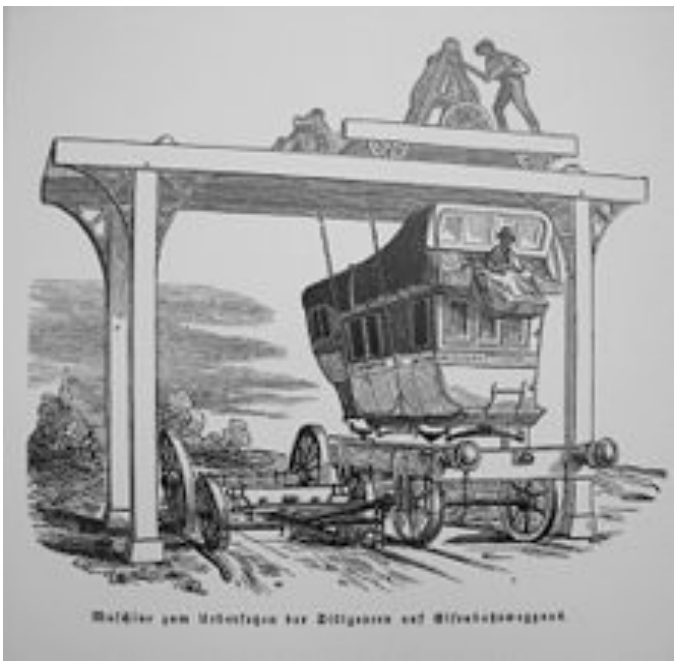
Begrebet intermodal transport

Transport af containere på havet har medført, at der er opstået store centralt beliggende containerhavne i mange lande, hvor håndteringen af containere til og fra containerskibe kan ske rationelt til/fra lastbiler, tog og skibe.

Siden 1. januar 2007 har den nationale og internationale godstransport været helt åben for konkurrence, og EU har siden 1969 udstedt adskillige forordninger og direktiver, især for jernbaner, for at gøre jernbaner mere konkurrencedygtig i EU i forhold til skibe, lastbiler og logistik.

Intermodal containertransport betyder, at gods kan flyttes i standardiserede containere gennnem to eller flere transportled. Eksempelvis henter en lastbil containeren hos afsenderen og læsser containeren på et tog, som kører containeren til en containerhavn, hvorfra et skib sejler containeren til en anden containerhavn, hvor containeren fx læsses på en lastbil, som kører den til modtageren.

Denne form for logistik er rygraden i industri-, handels- og transportbrancherne og giver mulighed for at drage fordele af alle transportmidler og transportformer og mulighed for at sende varer over lange afstande så billigt og hurtigt som muligt via stordrift. Eksempelvis kan fjernsyn sendes i salgsemballage fra Asien til en importør i USA eller Europa uden at nogen kan beskadige eller stjæle godset. Så fortidens stykgods, hvor varer skulle pakkes ind og gods skulle håndteres af mennesker er fortid. I dag er mere end 25 millioner containere i brug. Og Mærsk er verdens største containertransportør i dag.



Et af verdens første eksempler på intermodal transport er det franske postvæsen, som i 1844 kunne overføre en diligence til en jernbanevogn ved hjælp af en portalkran.

I 1930'erne blev der både brugt specielle containere i USA, Canada og England til transport af bl.a. kul og korn, der kunne flyttes af et tog eller en lastbil.

Paller gjorde deres entre under Anden Verdenskrig, hvor der skulle være hurtig overførsel af det amerikanske militærs fragt af materiel mellem lagre, jernbane, biler, skibe og fly. På de næste sider beskrives den automatiserede Containerterminal i Hamborg.

Containerterminalen i Hamborg

Container Terminal Altenwerder i Hamborg, forkortet CTA, er den tredjestørste containerterminal i Europa samt den første klimaneutrale intermodale containerterminal i verden. Størrelsen, beliggenheden og udstyret betyder, at den kan betjene Mellem- og Nordeuropa. Computere og sensorer har erstattet mennesker i det automatiserede terminalområde. Så CTA er et eksempel på, hvad kunstig intelligens i form af algoritmer, maskinlæring og sensorer betyder for transport i dag. Fotos: CTA

Hamborgs havn ligger i floden Elben tæt ved motorveje og jernbanenettet ca. 115 km inde i landet. Elben er udvidet og uddybet ind til Hamborg og har en bredde på 51,2 m og en dybgang på 15,40 m, så selv meget store containerskibe kan passere hinanden. Udmundingen til Nordsøen er 15 km bred, og der presses store vandmasser ind i Elben ved tidevand, strømme og vejrpåvirkninger. Ved at udnytte tidevandet kan skibe med en dybgang på helt op til 15,1 m lodses gennem Elben til og fra Hamborg. Elben er 1165 km lang og går gennem Tyskland ind i Tyrkiet. Her sejler små containerskibe.

Fra Nordsøen til Hamborgs havn

Der har været private lodserier i Elben helt fra 1300-tallet. Det offentligt ejede lodseri Lotsenbrüderschaft Elbe opstod i 1957 ved fusioner. Det lodser nu under navnet Elbe Brotherhood of Pilots og har 300 lodser, 4 lodsstationer og 8 lodsbåde. Den yderste lodsstation er en søstation i bugten ud for Cuxhaven, som har en 60 m lang lodsbåd, der bruges i bugten ved Elbens udmunding i Nordsøen, hvor søen kan vise sine kræfter. I Elben lodses fra tre lodsstationer på strækningen fra Cuxhaven til Hamborg, der er den største havn i Tyskland. De fleste lodsbåde er 20-30 m lange, en enkelt er 12 m. Fotoet viser en af lodseriets lodsbåde, Dithmarschen. Foto: Elbe

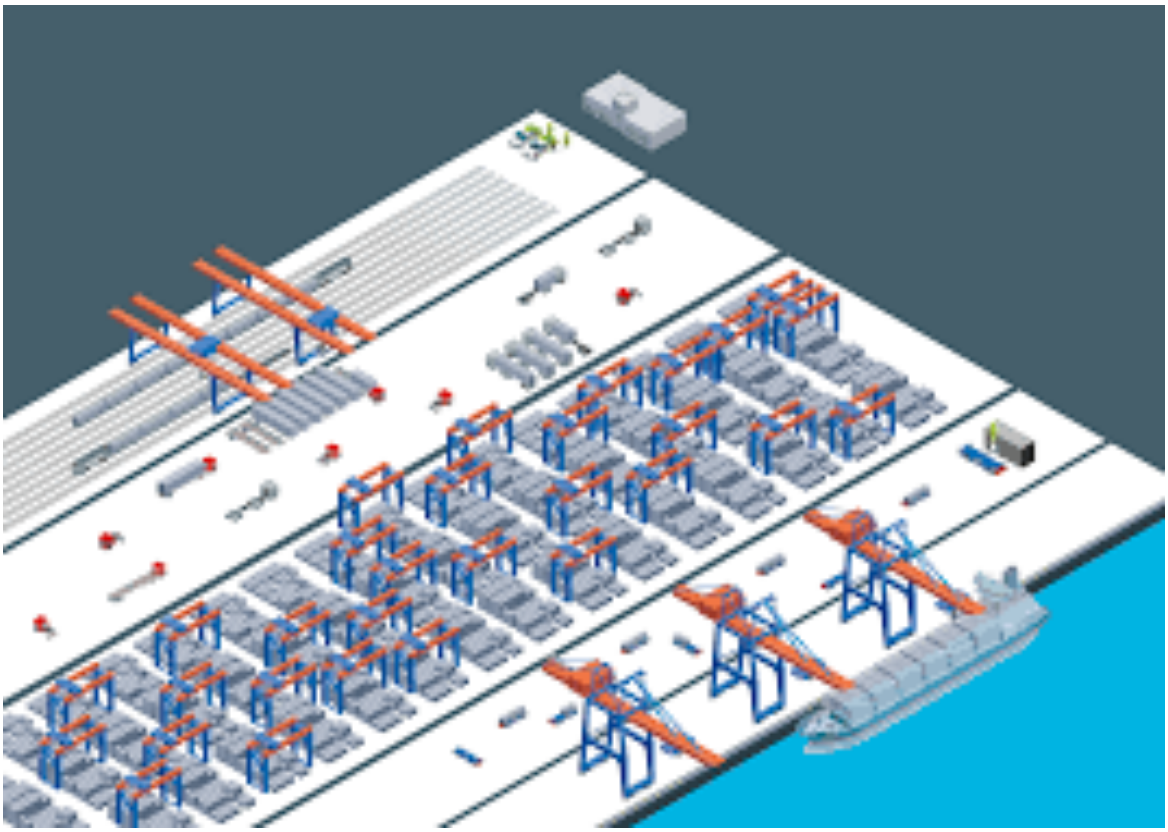
Når containerskibene kommer til Containerterminalen i Hamborg, trækker og skubber to af havnens slæbebåde skibene ind til kajen. Containerterminalen ejes af Hamburger Hafen und Logistik AG og har et havneareal på over 102.000 kvm. Hamborgs havn er i dag Europas tredjestørste containerhavn, så Hamborg spiller en central rolle i godstrafikken i det nordlige og centrale Europa. Og jernbanen vil få en stadigt voksende betydning på land for containertransporterne. Foto: CTA

Kunstig intelligens skabes af komplicerede computere og robotter - der populært forklaret har systemer, som kan lære, overveje og tage beslutninger på samme niveau som et menneske. Men mennesker kan ikke overskue så store datamængder og opgaver, som fx at anbringe 20.000 containere i en bestemt orden på et skib eller køre dem til forud bestemte pladser på en havnekaj på én dag.

Kajen er 1400 m lang. Derfor kan der lastes og tømmes fire meget store containerskibe samtidig. Den maksimale dybgang er 16,7 m, kajvæggen er 5 m høj, og der er 53 portalkraner langs kajen. Portalkranerne laster og losser hvert år over 500 store containerskibe, 1600 mindre containerskibe samt 1000 små containerskibe, der sejler til og fra Elbens havne inde i Tyskland. Portalkranerne henter containerne fra skibet og anbringer dem på køretøjer, der er programmeret til at hente og køre containerne til en bestemt portalkran.

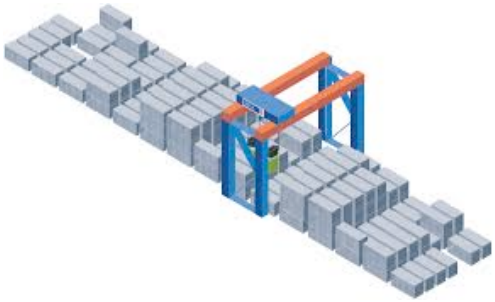
CTA har over 90 automatisk styrede batteridrevne ubemandede køretøjer, der oplades med grøn strøm fra områdets ladestandere. Portalkranen anbringer en eller to containere på køretøjet, som kører containerne til forudbestemte pladser på et af 26 containeområder, hvor en portalkran læsser containeren af. Containerne står gennemsnitlig fire døgn på området, før de læsses på en lastbil, et nyt stort skib, tog eller et lille containerskib, som sejler til havnene i Elben inde i landet. Det hele styres af terminalens komplicerede it-systemer. Der færdes ingen mennesker på hele området.

Containerne kan flyttes til og fra områdets jernbanevogne på 9 parallelle 720 m lange jernbanespor af 4 elektrisk drevne portalkraner. Det sker automatisk, så det er ikke nødvendigt at have lys om natten. Havnens personale overvåger det store område fra små eldrevne køretøjer for at holde øje med, at der ikke opstår skader på containerne. De små eldrevne køretøjer oplades på en ladestation og kan køre 150 km på en opladning. Fotos: CTA



Øverst ses et udsnit af CTA terminalen med containerskibe til højre, nogle af containerpladserne i midten og jernbanesporene til venstre.

I midten ses princippet i flytningen af containere fra et skib til containerterminalen og til jernbanen.



Til venstre ses en containerplads, hvor containerne er anbragt af en portalkran fra et selvkørende køretøj på forudbestemte pladser.. Herfra kan portalkranen flytte containerne på et selvkørende køretøj, som kører containerne til en portalkran, der kan anbringe containerne på et tog, en lastbil eller et mindre skib i Elben, der kan sejle langt ind til en havn i Tyskland. Illustrationer: CTA

I 2022 fik det statsejede kinesiske rederi Cosco, der er Mærsk største konkurrent, ret til at eje op til 24,9% af aktiekapitalen i containerterminalen i Hamborg. Det vidner om de transportinteresser, som rederierne har i de store centralt placerede containerterminaler i verden, men også om de økonomiske interesser, som rederier, regeringer, kommuner, byer, havne, jernbaner, speditører, vognmænd og logistikvirksomheder har i at sende produkter fra en verdensdel til en anden verdensdel.

Den tyske regering sikrede ved at fastsætte procentsatsens størrelse, at et statsejet kinesisk rederi ikke kan få afgørende indflydelse på CTA containercentralens drift.

Lodslovgivningen - i korte træk fra 1500-tallet til nutiden

De første lovbestemmelser om lodser kom i Frederik II's Søret af 1561, hvor der blev indføjet to paragraffer om skippernes pligt og ansvar for at tage lodser, bl.a. ved at skulle oplyse, hvor dybt skipperens skib går. Lodser fik samme strafansvar som en styrmand, og i søretten optræder ordet lodsmænd for første gang i lovgivningen.

Dragør Lodseri fik som det første lodseri eneret af kongen til at lodse gennem Drogden i 1684. Men lodslovgivningen lukkede i 1979 gradvis retten til at drive et privat lodseri. Derfor lukkede Dragør Lodseri i 1984 som Danmarks længstlevende kongeligt privilegerede lodseri. Før lukningen havde Dragørlodserne ret til at lodse til Prøvestenen og i Øresund, Storebælt, Kattegat og Østersøen.

I 1748 blev søretten revideret. Det betød et større ansvar og flere pligter for kaptajnen, styrmanden og lodsen. bl.a. om sejlføring og indløb i havne. Og lodsen skulle oplyse hvilke vinde, der skulle være, når skibet skulle sejle igen. Admiralitetet var ansvarlig for administrationen af søretten, og søindrulleringscheferne skulle bistå Admiralitetets tilsyn med lodserne.

Indtil 1740'erne var lodserne opdelt i gamle og unge lodser. I 1760'erne indførtes titlerne fastlods for gamle lodser og reservelodser for unge lodser samt titlerne lodskaptajn og overlods. I 1790'erne blev bestemt, at lodser skulle eksamines, før de kunne ansættes i et lodseri. Og landet blev delt i fire lodsdistrikter, Sjælland, Lolland-Falster, Fyn-Jylland og hertugdømmerne Slesvig og Holsten, og lodserierne fik efterhånden tildelt lodstakster. Fra 1801 skulle søindrulleringscheferne fungere som overlodser i deres distrikter, og antallet af lodserier med reglementer steg i løbet af få år.

I 1831 kom oprettelsen af Det Kongelige Danske Lodsvæsen, forkortet til KDL, og en forordning om lodsvæsenet, der bl.a. fastlagde lodsens arbejde, pligter, kvalifikationer, opførsel og aflønning. Samtidig kom et reglement for lodsindretning med regler for bl.a. fastlodser, reservelodser, ekstralodser og indført obligatoriske pensionskasser og uniformer for overlodser. En fastlods skulle ifølge reglementet være ædruelig, påpasselig, besidde drift og hurtighed, og hvis lodsen begik en fejl og havde givet anledning til skade på skibet på forsætlig vis, skulle han hænges på strandbredden.

Ved Øresundstoldens ophævelse i 1857 blev Danmark påbudt at sørge for velafmærkede farvande og at have et fungerende lodsvæsen. Skibe som passerede danske farvande kunne nu vælge om de ville benytte lods eller ej, og der skulle være samme lodstakster for danske og udenlandske skibe.

Efter krigen i 1864 mistede Danmark hertugdømmerne Holsten og Slesvig og de danske lodserier - Slesvig Lodseri i Slien og Elb-lodseriet i Elben. Det danske Elb-lodseri er i dag afløst et tysk lodseri og havnekajernes stykgods er afløst af CTA containerterminalen 115 km inde i fastlandet.

I 1879 blev bestemt i lodslovgivningen, at lodserier skulle være selvbærende, men med et statstilskud til ikke lønsomme lodserier. I 1912 bortfaldt lodskaptajnstillingerne og overlodsembederne. I stedet blev ansat en lodsdirektør og en lodsinspektør, og lodsvæsenet blev ændret til et lodsdirektorat. I 1916 kom en ny lodslov med bestemmelser om bugsering, forbud mod smuglodsning og ændringer af pensionsordningen, fordi de små lodserier med ret få lodsninger ikke havde mulighed for et tilfredsstillende afkast til en pensionsordning.

I 1954 blev indført en lodsreguleringsfond for økonomisk svage lodserier. I 1977 kom en betænkning om en ny lodslov, som trådte i kraft i 1979 og bl.a. bestemte, at et procentfastsat grundbeløb af

lodsernes bruttoindsejling i ikke lønsomme lodserier skulle indbetales til lodsreguleringsfonden. I stedet blev udbetalt tilskud fra fonden til drift og faste udgifter til de ikke lønsomme lodserier. Da det senere viste sig at give underskud for staten, blev lodserierne uden for fonden pålagt at betale et proentfastsat tilskud til fonden. Så ordningen medførte, at der opstod to kategorier i lodsvæsenet: Regulerede lodserier og uregulerede lodserier.

I 1973 blev Lodsdirektoratet, Fyr- og Vagervæsenet, Redningsvæsenet og Søkortarkivet samlet i Farvandsdirektoratet, som senere ændrede navn til Farvandsvæsenet og eksisterede til 2011, hvor Farvandsvæsenet blev overført fra Forsvarsministeriet til Erhvervs- og Vækstministeriet, der senere ændrede navn til Erhvervsministeriet og oprettede Søfartsstyrelsen i 2013, som i dag er myndighed for lodsområdet.

I 1979 blev lodsloven reguleret igen, fordi lodreguleringsfonden også gav underskud for staten. Så det blev nu besluttet, at der ikke længere kunne være private lodserier. For lodsvæsenet skulle være selvbærende. Og efter en strukturanalyse af lodserhvervet skulle de daværende 30 private lodserier gradvis nedlægges og erstattes af 7 statslodserier, som få år senere blev samlet i 3 statslodserier, der blev fusioneret i statens lodseri DanPilot i 2006.

I 1989 blev lodsloven atter ændret for at løse en række praktiske, økonomiske og politiske problemer samt udsigten til de vilkår, fremtidens teknologiske udfordringer ville give. Hovedformålet var dog at forberede fremtidens lodsning set i lyset af EUs konkurrencelovgivning. Det blev belyst i en betænkning i 2004, der foreslog en monopolmodel, en konkurrencemodel, en delvist liberaliseret model og en regionalmodel.

I 2006 blev en revision af lodsloven baseret på betænkningens regionalmodel, der indførte konkurrence ved at give adgang til, at der kunne oprettes nye private danske lodserier, som kunne lodse til og fra havne i de danske farvande i konkurrence med DanPilot. Derfor opstod tre private lodserier, De to lodserier blev senere nedlagt, og det tredje er blevet fusioneret med DanPilot.

I 2016 blev udstedt en bekendtgørelse med adgang til, at danske og udenlandske lodserier kunne søge om at få tilladelse i en prøveordning til 200 gennemsejlingslodsninger om året gennem Storebælt og Øresund. I 2020 blev prøveordningen afløst af en permanent ordning med fuld EU lodskonkurrence for gennemsejlingslodsning i Storebælt og Øresund. Det har medført, at der er blevet oprettet nogle få danske lodserier, som udfører gennemsejlingslodsninger. Enten i et sameje med DanPilot eller som et privatejet lodseri. Men der er ikke oprettet udenlandske lodserier i Danmark.

Der har altid været trafik til lands og vands på jordkloden. Trafikken i luftrummet opstod i begyndelsen af 1900-tallet. I dag har skibsfart og luftfart globale regler og engelsk som et fælles sprog. Jernbaner har nationale regler. I nogle lande kører bilerne i vejens venstre side, mens bilerne i de fleste lande kører i højre side. Derfor fremstilles biler enten med rat i højre side eller venstre side.

Ingen kan vide, hvordan trafikken til lands, til vands og i luften ser ud om 100 år. Udviklingen skete tidligere i århundreder, i dag næsten i årtier. Men søfarten blev rustet af FN i 1948 til at varetage datidens og fremtidens internationale opgaver af IMO (Internationale Maritime Organization), der med hovedsæde i London udsteder internationale søvejsregler og havmiljøregler. IMO er en mellemstatslig instans for koordinering af regler og praksis af enhver art om skibsfart, herunder lodsning, med standarder om søsikkerhed og navigation, forureningsbeskyttelse mv., der fastlægges af IMOs 14 komiteer. Og over 170 lande, heriblandt Danmark, er medlem af IMO.