



# Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

## Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

**Danskernes Historie Online** er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

### Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

### Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

### Links

Slægtsforskerens Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>



GUNVOR PETERSEN

# DRAGØR LODSERI

1684-1984

DRAGØR LODSFORENING





DANMARK

COPPENHAG

Roskild

Koge of Kuyck

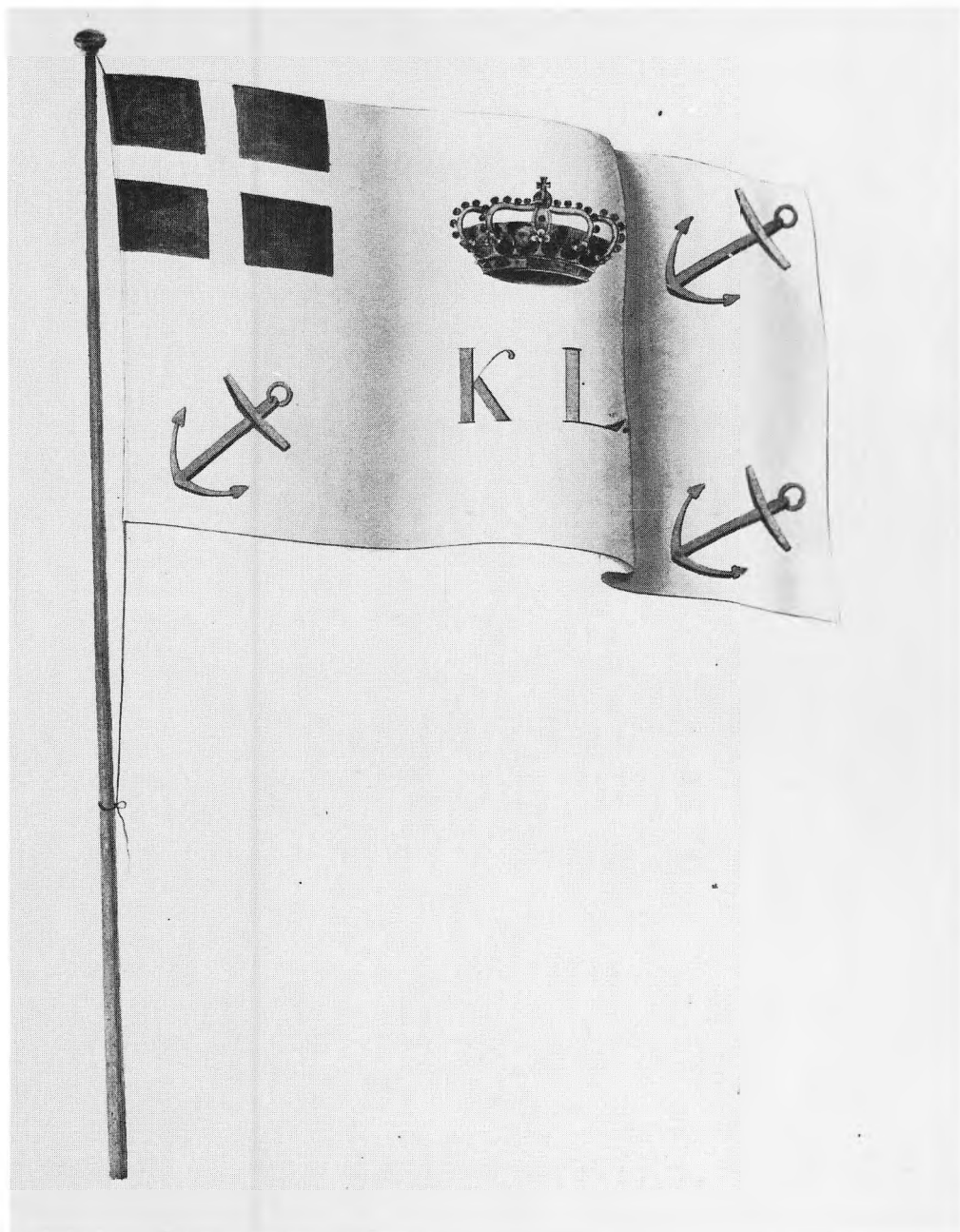
Herfogle  
Wallogard  
Waloby







# DRAGØR LODSERI 1684-1984



*I 1842 ansøgte Dragør Lodseri om tilladelse til at føre et flag af dette udseende, som man havde ladet fremstille nogle år i forvejen. Et tilsvarende flag findes i dag på Dragør Museum, dog uden ankre i de tre hjørner, som alle er reparerede. Farvelagt tegning bilagt ansøgningen til Admiralitetet, Rigsarkivet.*



GUNVOR PETERSEN

# DRAGØR LODSERI

1684-1984

DRAGØR LODSFORENING

*Udgivet med støtte fra  
Amagerbanken A/S  
Bikuben, København  
Danmarks Rederiforening  
Dragør kommune  
Chr. Jensen Befragtnings- og skibsagentur  
A. P. Møller og hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond  
til almene Formaal  
Tuborgfondet*





1801 og Slaget på Reden: 92 – Søkrigen 1807-1814 ( <i>Peter Jacobsen Schmidt og slaget ved Sjællands Odde 1808, Roflotillen og Dragørlodserne, Økonomiske forhold under krigen, Lodseriets forhold til flåden herefter</i> ): 94.	
VÆKST KULMINATION OG TILBAGEGANG 1831-1900 .....	101
Lodserne .....	103
Forøgelse af lodsantallet: 103 – Jens Pedersen Andrea: 107.	
Fyrskibet .....	110
Sømærkerne .....	112
Slettings forslag om forøgelse af mærkerne: 113 – Dragørlodserne søger fritagelse for pasning af sømærkerne: 114 – Pakhuset: 115 – Forøgelse af mærkerne ( <i>Vinterafmærkning</i> ): 115.	
Pilemærkerne .....	117
Lodskrigen i Sundet .....	119
Et sølodseri oprettes i Falsterbo: 119.	
Tilbagegang .....	123
LODSERIET I DETTE ÅRHUNDREDE ..	124
Perioden 1900-1918 .....	126
Bådmænd: 126 – Første Verdenskrig: 128.	
Perioden 1918-1939 .....	129
Under 2. Verdenskrig .....	131
Fra 1945 til i dag .....	133
Lodseriet i dag .....	135
DRAGØRLODSEN I DEN MARITIME KUNST .....	145
Fortegnelse over Dragør Lodseris både fra 1831 .....	155
Dragørlodser 1684-1984 .....	157
Kildemateriale .....	168
Navneregister .....	169



# FORORD

Dragør Lodseri fylder 300 år!

For os, som i dag er ansat ved lodseriet – byens ældste arbejdsplads – var det en selvfølge, at et sådant jubilæum skulle markeres på behørig vis.

Ideen om en jubilæumsbog blev udkastet allerede for år tilbage af daværende lokalarkivar Svend Jans, som også påtog sig arbejdet med at tilvejebringe det økonomiske grundlag for udgivelsen af bogen.

Bogens hovedforfatter var vi også i stand til at finde lokalt, nemlig historikeren Gunvor Petersen, som ud fra sit virke for Dragør Museum havde de rette lokalhistoriske forudsætninger. På grundlag af det righoldige kildemateriale, der forefindes, har hun skildret lodseriets historie gennem de 300 år. Hertil har Svend Jans så yderligere bidraget med et afsnit om Dragørlodsen i den maritime kunst.

Fremskaffelsen af illustrationsmaterialet påtog Svend Jans sig, assisteret af den dygtige fotograf Dirch Jansen,

Nu, hvor bogen er blevet en realitet, vil jeg på Dragør Lodseris vegne rette en hjertelig tak til Gunvor Petersen, Svend Jans og Dirch Jansen for det store arbejde, de har ydet ved udarbejdelsen af denne bog. Ligeledes vil jeg takke de institutioner og enkeltpersoner, der under bogens tilblivelse har ydet hjælp ved fremskaffelsen af illustrationer.

Endelig skal en varm tak rettes til de bidragsydere, som har skabt det økonomiske grundlag, der har gjort udgivelsen mulig.

Det er mit håb, at vi med denne bog har belyst en side af Dragørs erhvervsliv, som gennem 300 år har sat sit præg på byen, og at bogen vil blive vel modtaget og læst med interesse, for det har den fortjent.

*Jens Lydom Christensen*  
lodsformand

# LODSERIETS OPRETTELSE

»Vi har allernådigst bevilget, at supplikanterne må, for deres tjeneste, ved vores flåde og orlogsskibe at ledsage igennem renden imellem Amagerland og Saltholmen, nyde årlig så meget til løn, som een af vore styrmænd på vores orlogsskibe månedlig nyder, som dem af vores Zahlkammer rigtig skal betales og begyndes fra Nytårsdag sidstleden, og således kontinuere, indtil vi anderledes derom tilsigendes vorder. Desligeste og at de alene må lade sig bruge og som piloter for billig betaling betjene alle koffardiskibe og andet fartøj, som der forbi agter at sejle og lodsmænd kunne begære, så at ingen dem derudi nogen indpas må gøre.«

Dette er ordlyden af en kongelig resolution, givet af Christian V på Københavns Slot den 8. marts 1684. Det er fra denne dato, at Dragør Lodseri, som landets ældste kongeligt privilegerede lodseri, regner sin oprindelse.

## Forhistorien

Det er imidlertid givet, at der har eksisteret lodser før den tid rundt omkring ved de danske kyster, hvor besejlingsforholdene har krævet stedkendte folk. Disse kunne være tilfældigt tilstedeværende søfolk, eller – hvad der måske oftere var tilfældet – de kunne være færgemænd eller fiskere, der var bekendt med farvandet og kunne sikre sig en ekstrafortjeneste ved at vejlede fremmede skippere.

Sådanne lodsmænd nævnes tidligt i skriftlige kilder, og i Frederik II's Søret fra 1561 lovgives der om skippernes og lodsmændenes rettigheder og pligter over for hinanden.

### *Farvandet*

Til de farvande, hvor den søfarende har haft sådan hjælp behov, hører i udpræget grad Øresund, der – som den mest direkte passage til og fra den østlige del af Østersøen – fra de ældste tider har været et særdeles livligt trafikeret farvand.



Med tidligere tiders skibe, som ikke stak så dybt, var den nordlige del af Sundet forholdsvis let passabel med blot et minimum af kendskab til forholdene. Ganske anderledes forholdt det sig imidlertid med passagen gennem Hollænderdybet eller – fortrinsvis ved anløb af København – Kongedybet og videre gennem Drogden til Køge Bugt. Her var tale om et overordentligt vanskeligt gennemsejlingsfarvand med mange grunde og røser, snævre sejlrender og vanskelige passager. Dette kombineret med afhængigheden af vindforholdene gjorde sejladserne for de ikke stedkendte særdeles problematisk, hvilket, i forbindelse med den livlige skibstrafik, bevirkede mange grundstødninger og forlis, og de således fremkomne skibsvrag bidrog til yderligere at vanskeliggøre besejlingsforholdene.

### *Søkort*

De søfarendes vigtigste hjælpemidler var håndloddet, der blev flittigt brugt i de vanskelige passager, samt kompasset, som ved middelalderens slutning havde vundet almindelig udbredelse.

Håndskrevne bøger med angivelse af sejlruiter og beskrivelser af farvandene i grove træk havde man kendt allerede i middelalderen. Men først i løbet af 1500-tallet fik man egentlige søkort, som kunne vejlede den søførende i de danske farvande. De ældste kort var dog mangelfulde og ofte direkte fejlagtige.

Fra dansk side blev der gennem 16- og 1700-tallet foretaget opmålinger i de danske farvande, på grundlag af hvilke der udarbejdedes søkort. Efter vore dages standard lod disse naturligvis meget tilbage at ønske, men i datiden havde de nok været meget værd for de søførende – om de da havde kunnet få adgang til dem.

Det var imidlertid ikke tilfældet. Kortene udarbejdedes af søofficerer, på Søetatens initiativ og til internt brug. De blev betragtet som militære hemmeligheder og vogtet strengt over. Dette gjaldt ikke mindst kortene over Øresundsområdet med adgangen til rigets hovedstad. Først et stykke ind i forrige århundrede blev søkort med detaljerede oplysninger om farvandene og lodsmærkerne tilgængeliggjort for offentligheden.

Fra anden side var der naturligvis længe forinden udgivet søkort, der dækkede Øresundsområdet. De ældste var de hollandske. Men selv om disse efter datidens forhold var af en



Udsnit af søkort over Sundet, 1843. © Farvandsdirektoratet. De mange grunde, der her ses indtegnet, giver et indtryk af de vanskeligheder, der var forbundet med sejlads i Drogden på et tidspunkt, hvor farvandsafmærkningen var sparsom og søkortenes detailleringsgrad væsentlig mindre end på det her gengivne kort. Til sammenligning kan anføres det hollandske søkort fra 1720, som er gengivet på bogens forsats, og som hørte til tidens bedste.

god kvalitet, var der grænser for hvor detaljerede og nøjagtige, de kunne være, da det naturligtvis var fremmede strengt forbudt at foretage opmålinger i danske farvande.

### *Farvandsafmærkning*

Gennem længere tid havde man dog på andre måder søgt at mindske risikoen for søfarten. Det gælder farvandsafmærkningen, hvor Danmark ligefrem må betragtes som et foregangsland, ikke mindst hvad fyrvæsenet angår.

Allerede i 1520'erne var der udlagt søtønder i Sundet. I 1530'erne fik Københavns Magistrat lov at opkræve afgift af de forbipasserende skibe for to tønders, de hvert år udlagde på Dragør Strømme. Disse tønders antal blev i 1557 forøget med yderligere to, stadig tilhørende Københavns Magistrat, som indtil midten af forrige århundrede stod for en del af farvandsafmærkningen i Sundet.

I 1560 udlagdes endnu en tønne på Dragør Strømme og en ved Falsterbo Rev. Det var et led i en større afmærkning af sejlruten fra Skagen gennem Sundet til Østersøen, hvorved der etableredes fyr ved Skagen, Anholt og Kullen, der jo på det tidspunkt også var dansk område.

### *Dragørlodser før 1684*

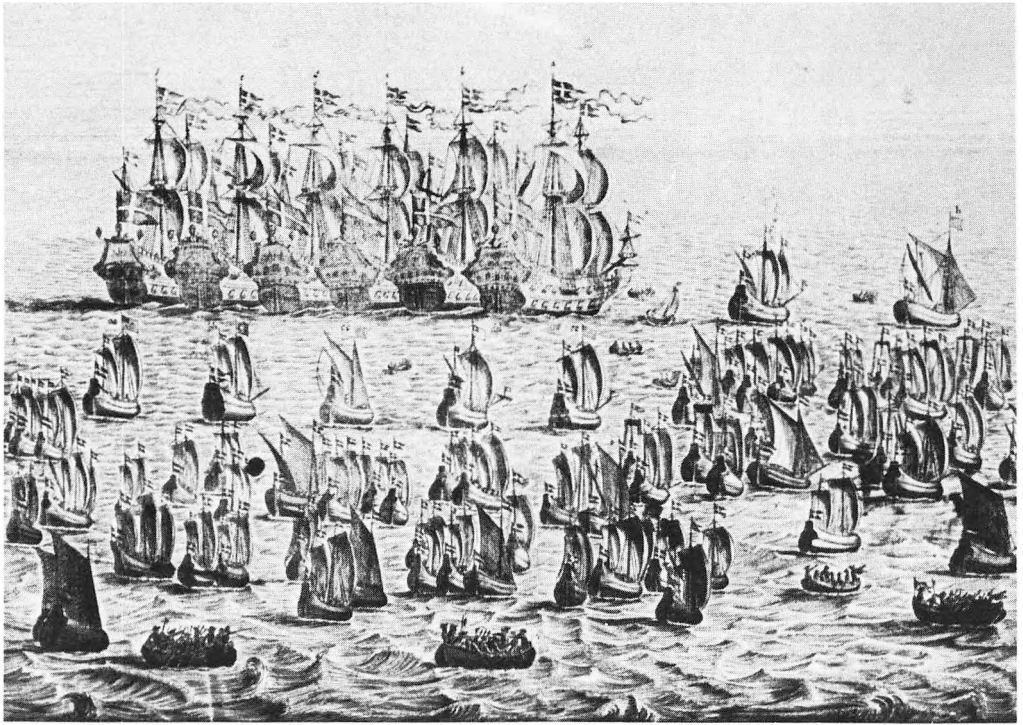
Den her omtalte farvandsafmærkning var imidlertid langt fra tilstrækkelig til at sikre skibsfarten en betryggende sejlads gennem Øresund. På Amagers kyst, centralt placeret i forhold til den vanskelige passage, var der imidlertid siden 1500-tallets begyndelse hjælp at hente i det lille fiskerleje Dragør.

Siden 1300-tallet havde det store sildefiskeri i Øresund hvert år i efterårsmånederne samlet tusindvis af mennesker ved Dragør, medens stedet resten af året lå øde hen. Da sildefiskeriets glansperiode lidt ind i 1500-tallet var forbi, havde nogle fiskere imidlertid slået sig ned som helårsbeboere på stedet – fiskerlejet Dragør var opstået.

Endnu i 15- og 1600-tallet var det et beskedent lille samfund med kun få sjæle. Alt i alt synes et halvt hundrede familier at have slået sig ned her, hvor de ernærede sig af fiskeri.

Dragørfiskerne, som har haft deres arbejdsplads i farvandet umiddelbart ud for Amagers kyst og omkring Saltholm, har naturligtvis tilegnet sig et indgående kendskab til farvandets beskaffenhed. De var således ideelle lodsmænd for større skibe, hvis fører og besætning ikke var lokalkendte, og som på





*Skånske Krig, 1675-79, spillede en afgørende rolle for oprettelsen af Dragør Lodseri. Krigen udkæmpedes hovedsagelig til søs i Øresundsområdet og Østersøen. Endvidere var forbindelsen over Sundet til det gamle danske land, som man søgte at generobre, af stor betydning. Herover ses landsætningen af en stor dansk hærstyrke ved det lille fiskerleje Rå syd for Helsingborg den 29. juni 1676. I forgrunden et mylder af mindre handelsskibe, som medvirkede ved troppetransporten. I baggrunden til venstre de store orlogsskibe, som det i den kommende tid skulle blive Dragørlodsernes pligt at betjene. Udsnit af stik efter maleri på Frederiksborg Slot. Orlogsmuseets affotografering.*

deres vej til og fra Østersøen skulle gennem Drogden. Mågen Dragørfisker har således kunnet tjene lidt ekstra ved at stille sit lokalkendskab til rådighed for forbipasserende skibe.

Fra 1600-tallets slutning og op gennem 1700-tallet skulle dette imidlertid komme til at ændre sig totalt, idet Dragør udviklede sig til en driftig søfartsby. Fiskeriet blev trængt i baggrunden som næringsvej og andre maritime erhverv som søfart, bjergning og lodsning kom til at sætte sit præg på byen.



*Christian V (1670-99), der i 1684 gav seks Dragørlodser privilegium på lodsning i Drogden. Maleri af Abraham Wuchters. Frederiksborgmuseet.*

## *Orlogsflådens behov for lodser*

Vanskelighederne ved sejladsen i Øresund øgedes naturligvis med skibenes størrelse og dybgang. Således havde navnlig flådens store orlogsskibe og fregatter, på trods af deres adgang til de tidligere nævnte søkort og opmålinger, problemer med at navigere gennem Drogden.

Især i krigstider var behovet for at have en kendt mand ombord aktuelt, ikke alene til lodsning gennem farvandet, men også under selve krigshandlingerne, hvor det ofte gjaldt om hurtigt at unddrage sig fjendtlige flådeenheder eller endog at manøvrere så tilpas tæt på grunde og rev, at man kunne lokke fjenden på grund, således som det for eksempel ses udført til fuldkommenhed af Niels Juel under Slaget i Køge Bugt 1677.

I det hele taget må Skånske Krig – 1675-1679 – med den væsentlige rolle, som flåden her spillede, have understreget nødvendigheden af brugen af lodsmænd i flåden. Det er da også her i krigens sidste år, at Dragørlodserne for første gang dukker op i en korrespondance i Admiralitetets arkiv.

Den 20. januar 1679 tilskrev Admiralitetet således amtmanden over Københavns Amt, Johan Kristoffer von Korbitz om at befale »lodsmændene på Dragør« at opfiske et anker, som fregatten Hvide Falk havde mistet. I samme brev anførtes endvidere, at Dragørs lodsmænd »en gang for alle« skulle beordres at bevidne Hans Majestæts søofficerer al mulig hjælp og assistance, når dette ønskedes.

Den nære tilknytning til orlogsflåden, der her lægges op til, skulle i en lang periode fremover, på godt og ondt, blive et særkende for Dragør Lodseri.

Da lodserne havde bjerget det omtalte anker, anmodede de om bjergeløn, dels som erstatning for en mast og noget tovværk, de havde sat til under arbejdet, dels fordi de havde udlovet en tønne øl til de Dragørfolk, der havde hjulpet dem under arbejdet. Samtidig ansøgte lodserne om en godtgørelse for altid at skulle stå til rådighed for flådens skibe.

Ansøgningen, der er underskrevet af Peter Petersen, Svend Jensen, Anders Olufsen, Peter Jensen, Jeppe Olufsen og Jan Monsen, fik til resultat, at lodserne fik 10 rigsdaler for at have opfisket ankeret med den begrundelse, at det kunne opmuntre dem til at fiske andre blinde ankre. Hvad den sidste del af henvendelsen angår, resulterede den i, at de nævnte seks lodser blev fritaget for udskrivning til transporter og andre pligtarbejder i kongens tjeneste.

## Privilegierne 1684

Det var netop de ovennævnte seks lodser, der i 1684 fik privilegium på lodsningen ifølge den tidligere citerede kongelige resolution. Denne var afgivet på grundlag af en ansøgning fra lodserne, som her skal gengives i sin fulde ordlyd:

Stormægtigste Herre Konge, allernådigste Herre!

Vi fattige bebyggere på Dragør, navnlig Svend Jensen, Pitter Petersen, Anders Olsen, Johan Mogensen, Jeppe Olsen og Pitter Jansen, er befalet at være lodser på Eders kongelige Majestæts flåde, hvilket vi efter vores allerunderdanigste pligt og flid, nu på ottende år har forrettet, og vi intet levende middel, til hustruer og børns ophold nydt haver, endog vi fattige mænd, på vores egen bekostning, når os bud skikkes at møde, enten udi København eller andetsteds, for at hente ordre, hvad vi skal forrette, da vi imidlertid må ligge og fortære af vores eget, og mangen gang sætte os i gæld derfor. Vi tør ej heller forstå os selv at bortsejle og i sønderlighed, når flåden ligger færdig, enten at fiske, eller at søge anden næring, om hjælp til føden og klæderne, formedelst vi altid må være i beredskab. Beder vi fattige mænd i allerdybeste underdanighed Eders kongelige Majestæt allernådigst ville forunde hver af os årlig så meget til løn, som en af Eders kongelige Majestæts styrmænd månedlig nyder, så og allernådigst må tillades, at når nogle koffardiskibe eller anden fartøj kommer, som lodsmænd begærer, det vi da fornævnte 6 lodser alene må være tilladt dem igennem at lodse, imod billig betaling, hvilket kunne være os fattige til hjælp, så som vi dog må udstå den fare Eders kongelige Majestæts store skibe igennem så lidet vand at ledsage. Sådan Eders kongelige Majestæts store nåde imod os fattige folk vil Gud rigelig belønne og vi foruden efter vores underdanigste pligt forbliver Eders kongelige Majestæts allerunderdanigste tro og lydige undersåtter.

Ansøgningen, der er underskrevet af de seks lodser, kendes kun fra en afskrift fra 1728, hvor den fejlagtigt er dateret til den 25. april 1684. Den rigtige dato er formentlig den 25. februar – i al fald har ansøgningen den 3. marts fået en påskrift af amtmand Adam Levin Knuth, som anbefaler det ansøgte.

Angivelsen af, at det var på ottende år, at disse lodser på denne måde tjente flåden, viser tydeligt, at det er Skånske Krig, der har bevirket, at en ordning af lodstjenesten har trængt sig på. Den tidligere nævnte ordre af 20. januar 1679 har således haft en forgænger engang i 1676 eller 1677. Måske har en eller flere Dragørlodser endda været tjenstgørende på flåden under slaget i Køge Bugt?

Resolutionen af 8. marts 1684 fulgte nøje lodsernes ansøgning, der formentlig også var udfærdiget på grundlag af retningslinier fra Admiralitetet.

# LODSERIET I DEN FØRSTE TID 1684-1760

Resolutionen af 8. marts 1684 var det grundlag, hvorpå et organiseret lodsvæsen i Dragør voksede frem. Der kan derfor være grund til at se nærmere på dens indhold, som umiddelbart kan opdeles i to hovedafsnit.

Det første omhandler forpligtelsen til at lodse den danske flåde gennem Drogden. Dette var ikke noget nyt, men medens de hidtil ikke havde modtaget nogen betaling for altid at skulle stå til disposition – ud over den frihed for at gøre togter, som de havde fået i 1679 – fik lodserne nu udbetalt en fast årlig løn, svarende til en månedsløn for en styrmand i orlogsflåden, hvilket på dette tidspunkt androg 14 rigsdaler.

Nok så betydningsfuldt – i al fald for lodseriets datering til denne dato – er den sidste del af resolutionen, der omhandler eneretten til lodsning gennem Drogden af koffardiskibe og andre fartøjer. Med det sidste må der vel først og fremmest hentydes til andre nationers krigsskibe.

Med den årlige gage, suppleret med indtægterne fra lodsningen af den øvrige skibstrafik, skulle Dragørlodsernes levebrød være sikret. Den fase, hvor lodspengene var en kærkommen ekstrafortjeneste for Dragørs fiskere, skulle være overstået og en ny tid oprundet, hvor lodseriet skulle blive et hovederhverv, hvis udøvere i mindre travle perioder kunne bruge fiskeriet som et bierhverv.

Som det vil fremgå af det følgende, skulle hævdelser af de i 1684 givne rettigheder imidlertid komme til at volde mange bryderier og kampe for lodseriet i den kommende tid.

Med oprettelsen af et overlodseembede i 1740 og vedtægter for dette kunne man tro, at lodseriet havde fundet mere faste former. Det skulle dog vise sig kun at blive en forbigående ordning. Allerede i 1747 blev overlodseembedet nedlagt, og man vendte mere eller mindre tilbage til de tidligere forhold. Først i 1760 blev ordningen mere permanent, og en nærmere lovgivning omkring lodseriet fandt sted. Det har derfor været naturligt at afgrænse lodseriets første tid ved dette år.



# Kampen for rettighederne

Det vi først og fremmest hører til Dragørlodserne i lodseriets første halve århundrede er deres stædige og energiske kamp for at holde fast på de rettigheder, de havde fået i 1684.

## *Gagen*

I enevældens tid, hvor kongen var statsmagtens øverste og eneste leder, skulle alle privilegier bekræftes ved hvert kongeskifte. Straks efter Christian V's død i 1699 henvendte Dragørlodserne sig da også til Admiralitetet om at få deres privilegier bekræftet. Her var imidlertid ikke blot tale om en almindelig bekræftelse, men også om at få resolutionens ordlyd efterkommet. Det fremgår nemlig af Admiralitetets henvendelse til den nye konge, Frederik IV, at lodserne gennem flere år ikke havde fået udbetalt den faste gage, de var berettiget til – et problem, som de skulle komme til at slås med længe. Ved kongelig resolution af 27. januar 1700 fik de ganske vist bekræftelse på privilegierne, hvorefter de fik udbetalt løn for 1699 og 1700, men derefter ophørte udbetalingerne atter.

I 1710 havde situationen yderligere tilspidset sig, utvivlsomt grundet de ekstraordinære flådeaktiviteter som følge af Store Nordiske Krig. I efteråret 1709 havde adskillige Dragørlodser gjort tjeneste på flåden – og det ikke blot som lodser, men også som styrmænd gennem længere perioder – en ikke usædvanlig situation i lodseriets første århundreder.

Det er klart, at sådanne længerevarende tjenester uden aflønning var et alvorligt indgreb i lodsernes økonomiske forhold. Nok fik de kosten ombord, men familien derhjemme skulle jo også gerne have noget at leve af.

Under normale omstændigheder ville lodsning af andre skibe have bidraget til udkommet, ligesom fiskeri og andre bierhverv i døde perioder kunne supplere indtægterne. Dette var imidlertid ikke muligt under de herskende forhold. Dels virkede krigen naturligvis hæmmende på skibstrafikken til og fra Østersøen, dels var lodserne i lange perioder bundet til at assistere krigsskibene eller holde sig i beredskab hertil.

I Admiralitetet var man efterhånden blevet træt af »det daglige overløb« af lodser, der anmodede om hjælp til at opnå bedre økonomiske vilkår. Det førte den 15. april 1710 til et forslag om, at de lodser, der fulgte med flåden, når den var i søen, fremtidigt skulle aflønnes med understyrmandsgage,

medens de hjemmевærende lodser skulle oppebære en fast månedlig gage på henholdsvis 8 og 5 rigsdaler, idet der skelnedes mellem de gamle og de unge lodser. Til gengæld skulle alle forsyne sig med lods både, hvis de ville have del i lønnen.

Forslaget vandt dog ikke tilslutning, idet sagen, efter at have vandret frem og tilbage mellem forskellige instanser blev afgjort således, at lodserne atter fik udbetalt deres gage med i alt 168 rigsdaler årligt. Dette varede så ved indtil 1720, hvor betalingen påny ophørte. I slutningen af 1720'erne blev spørgsmålet taget op, men uden at føre til noget resultat.

Da man, efter Frederik IV's død den 12. oktober 1730, atter stod for at skulle have privilegierne fornyet, gjorde man endnu et forsøg på at genvinde den faste gage. I ansøgningen, der er dateret den 17. januar 1731 og underskrevet af samtlige 12 lodser, henvises, ligesom i 1684, til at lodserne, når de skulle møde i København eller andre steder for at modtage ordrer, selv måtte afholde udgifterne ikke alene til rejsen men også til kost og logi, »vi må ligge og fortære af vores egen fattigdom«. Som argument for atter at få den faste gage anføres, at det ville anspore unge mennesker til at oplæres i lodsgerningen, således at den fremtidige rekruttering af lodser ikke ville blive noget problem. Heller ikke denne gang lykkedes det imidlertid at få bekræftelse på denne del af privilegiet. Først i 1735 blev gageringen genindført for derefter at være en fast bestanddel af Dragørlodsernes udkomme indtil 1816.

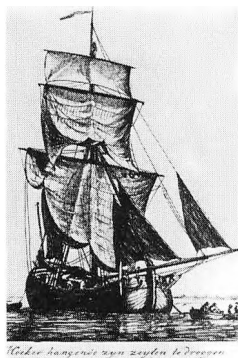
### *Eneretten*

Det var imidlertid ikke blot den del af det oprindelige privilegium, der angik betalingen, det kneb med at holde i hævd, også den del, der omhandlede eneretten til lodsningen gennem Drogden, skulle gennem tiderne komme til at volde mange byrderier.

Konkurrenterne var mange. Der var dels byens egne indbyggere. Mange Dragørfiskere og søfolk har gennem tiderne set deres snit til at tjene lidt ekstra ved at assistere forbisejlede skibe med lodsning – ofte endda under foregivende af, at de virkelig var lodser. Men også andre fiskere langs Øresundskysten, fortrinsvis fra den danske side, men undertiden også fra Skåne, kunne gøre Dragørlodserne indpas i næringen.

Endelig kom hertil konkurrencen fra andre lodser, først og fremmest færgemandslavet i Helsingør, som, indtil oprettelsen af Helsingør Lodseri i 1778, stod for lodsningerne i den nordlige del af Sundet.

*Hollandsk hukkert fra begyndelsen af 1700-tallet.*



## DE UNGE DRAGØRLODSE 1705

I 1705 opstod der problemer, som førte til en klage over lodserne. Klagen blev gennem schoutbynacht Peter Raben, der stod for indrulleringen på Sjælland og dermed førte tilsyn med lodseriet, videresendt til Admiralitetet.

Det er lidt vanskeligt, at gennemskue sagens art, idet klagerne kaldes »de unge Dragør lodser«, som besværer sig over, at de gamle lodser vil forbyde dem at lodse. Muligvis er det Peter Raben, der tillægger klagerne betegnelsen lodser, men der kan også være tale om den gruppe af *unge lodser*, som siden omtales flere gange, og som synes at være en forløber for reservelodsbegrebet.

Peter Raben antog sig i al fald deres sag og foreslog Admiralitetet, at det måtte være enhver tilladt at lodse, når de anmodedes derom og havde bevidst at forstå sig derpå.

Admiralitetet, der var enig med Peter Raben i, at det måtte være en fordel såvel for flåden som for skibsfarten i almindelighed, at der var så mange lodser som muligt, fremkom med et forslag om at nedsætte en »inquisitionscommission« sammensat af folk fra Admiralitetet eller andre søfarende, der skulle eksaminere de Dragørfolk, som ønskede at blive lodser.

Der kom dog intet ud af dette forslag. En sådan central eksamenskommission som her foreslået vandt aldrig indpas inden for lodsvæsenet. Ved anordningen af 1740 pålagdes det overlodsen at eksaminere lodserne, men allerede i 1760, blev denne funktion overdraget til den stedlige lodsoldermand, således som det vel også tidligere havde været praksis.

## FLÅDENS FOLK 1714

I 1714 advarede Admiralitetet alle flådens underofficerer og det menige mandskab mod at lodse skibe gennem Drogden, således som man havde bragt i erfaring, at det var sket.

Admiralitetet dekreterede straf for overtrædelse af forbudet. Formentlig har dette haft den ønskede virkning, i al fald synes Dragørlodserne ikke senere at have været udsat for konkurrence fra denne side.

## KONKURRENCE FRA HELSINGØR

Lodsfarvandet var i privilegiet fra 1684 bestemt som »renden mellem Amagerland og Saltholm«. En nærmere definition synes ikke at have fundet sted de første mange år.

I januar 1728 anmodede de to Dragørlodser Anders Ingemarsen og Peter Petersen den Unge i en ansøgning om bedre vilkår i det hele taget for lodseriet, om at lodsfarvandet måtte

defineres som gående fra *Nordre Tønde* til *Dragør Tønde*. Samtidig anmodede de om, at det måtte forbydes danske og svenske fiskere at lodse, idet de især klagede over, at fiskere fra Helsingør gjorde dem indpas i lodsningen.

Den 16. februar samme år klagede samtlige Dragørlodser over Helsingørs færgemænd, der, når de kom fra Helsingør, fortsatte lodsningen gennem Drogden – et åbenbart brud på Dragørlodsernes privilegium. Man anmodede Admiralitetet om at forbyde Helsingørfolkene at komme syd for Nordre Tønde, hvor Dragørlodsen skulle overtage skibet.

Disse ansøgninger synes dog ikke umiddelbart at have ført til noget resultat, og problemet voksede i den følgende tid.

I en redegørelse for forholdene, som Dragørlodserne indsendte til Admiralitetet den 4. april 1731, da sagen atter blev taget op i forbindelse med privilegiefornyelsen efter Frederik IV's død, beklagede man sig således over nye overgreb. Helsingørlodserne var nemlig nu begyndt at ligge med deres joller et stykke syd for Dragør for at tage mod de sydfra kommende skibe og lodse disse nordpå.

1. juni samme år fik Dragørlodserne bekræftelse på, at de, i overensstemmelse med resolutionen af 1684, »alene må lade sig bruge som piloter at betjene alle koffardiskibe og andre fartøjer, som der agter at forbisejle, og lodsmænd måtte begære; og hvorudi ingen i hvem det være, skal dem noget indgreb gøre«.

Som hjælp til at håndhæve eneretten blev indholdet af denne resolution meddelt magistraten i Helsingør og Sjællands stiftamtmand med pålæg om at bekendtgøre det for Helsingørs færgemænd samt for fiskerne langs kysten fra Tårbæk til Helsingør.

Hvad lodsfarvandet angår præciseredes det altså ikke nærmere end tidligere, men det fremgår tydeligt, at eneretten gjaldt al lodsning i farvandet såvel sydfra som nordfra.

Alligevel synes Helsingørs færgemænd fortsat at have lodset skibe gennem Drogden nordfra, hvilket i 1744 førte til nye kontroverser.

Den 7. april 1744 meddelte direktøren for Øresunds Toldkammer von der Osten, at han havde modtaget en klage fra den hollandske kommissær van Deurs. Klagen gik ud på, at en del hollandske skibe ikke havde kunnet få lods fra Helsingør gennem Drogden til Østersøen. Det skyldtes, at Dragørlodserne holdt sig for eneberettigede hertil, samtidig med at det ikke var muligt at få lods fra Dragør, når vinden var sådan, at skibene ikke kunne ankre op.

Den 13. samme måned rettede Admiralitetet en forespørgsel til von Osten, idet man ønskede nærmere oplysninger om klagen, inden man foretog sig yderligere.

Von Osten udnyttede imidlertid den opkomne situation til sin egen fordel ved i stedet at henvende sig direkte til kongen. Dette resulterede i en kgl. resolution af 21. april, som – i overensstemmelse med von Ostens ønske – fratog Admiralitetet opsynet med Helsingørslodserne, som på det tidspunkt stod under chefen på vagtskibet i Sundet. I stedet blev Helsingørslodserne så underlagt direktøren for Øresunds Toldkammer, altså von Osten selv. Endvidere fastslog man, at Helsingørslodserne havde ret til lodsning gennem Drogden nordfra!

Den 30. april greb Admiralitetet ind med en kraftig protest mod denne afgørelse, som man fremhævede var sket på grundlag af von Ostens fejlagtige oplysninger.

Naturligvis vendte Admiralitetet sig kraftigt imod at blive frataget overopsynet med Helsingørslodserne, men man talte også Dragørlodsernes sag med hensyn til lodsningen gennem Drogden, som de altid havde haft eneret på. Endelig blev påstanden om, at der skulle være problemer med at få lods fra Dragør, gendrevet. Dels var der altid Dragørlodser til stede i København, dels havde man altid en jolle krydsende ved Nordre Tønde til at betjene de skibe, der kom direkte fra Helsingør.

Denne henvendelse havde til virkning, at der den 9. maj kom en ny resolution, der tilbagekaldte den forrige og bestemte, at Dragørlodserne fortsat skulle nyde deres privilegier ubeskåret. Helsingørs færgemænd måtte derefter kun lodse til Nordre Tønde eller Københavns red, ligesom de fortsat skulle være under Admiralitetets opsyn.

## Nyordningen af lodseriet 1740

I 1720'erne og -30'erne fremkom fra privat side flere forslag til en nærmere organisation af lodseriet.

Også fra Dragørlodserne selv indkom der forslag, således den tidligere omtalte ansøgning fra 1728, indgivet af Anders Ingemarsen og Peter Petersen den Unge, der fortrinsvis gik på forbedring af lodsernes økonomiske vilkår, blandt andet ved indførelse af en fast lodstakst.

Ved behandlingen af dette forslag udtalte Admiralitetet at »det jo var meget tjenligt og fornøden, at der blev nogen vis indretning med lodseriet her i farvandet«.



At der faktisk blev arbejdet med sagen fremgår blandt andet af den ansøgning, som Admiralitetet modtog den 5. marts samme år fra kaptajn Hans Petersen Darum om at blive kaptajn for »lodsværket på Dragør, som nu bliver etableret«. I ansøgningen henviser Darum til oplysninger fra nogle af lodserne om de uordentlige forhold inden for lodseriet, og anfører endvidere, at nogle af de gamle lodser direkte har opfordret ham til at søge stillingen.

Hvem disse hans unavngivne kilder og støtter blandt lodserne har været – om de da har eksisteret – forbliver en gåde. De har i al fald ikke villet stå offentligt frem, idet samtlige Dragørlodser i en skrivelse til Admiralitetet den 11. marts, med henvisning til Darums ansøgning, frabeder sig en sådan overlods »såsom det aldrig i sine dage har været nødvendig at nogen kaptajn skulle være over os«.

Noget sådant blev da heller ikke til noget lige med det samme, og først i 1735 hankede Admiralitetet atter op i sagen.

### *Planer om »en nærmere indretning« 1735*

I en memorial til kongen af 15. marts 1735 redegjorde Admiralitetet for lodseriets forhistorie og specielt for problemerne omkring aflønningen af lodserne og deres ustandselige ansøgninger om at få den faste gage igen, hvilket stadig anbefalede fra Admiralitetets side.

Lodseriet var derfor sygnet ganske hen og Admiralitetet forudså problemer med rekrutteringen af nye lodser – et aktuelt problem, da flere af de eksisterende lodser var godt til års.

Man gik nu grundigt til værks. En liste over lodserne fremskaffedes, og man lod dem møde til mønstring i Admiralitetet.

Listen omfatter kun 11 lodser, nemlig foruden den 53-årige lodsoldermand Hans Hansen:

1. Simen Stephensen	72 år
2. Anders Ingemahrnsen	71 år
3. Broder Oluffsen	66 år
4. Hans Pittersen	57 år
5. Knud Laursen	56 år
6. Peder Jensen	50 år
7. Pitter Pittersen	48 år
8. Niels Jacobsen	44 år
9. Tønnes Passer	40 år
10. Ingemahr Andersen	41 år



*Greve Frederik Dannekiold-Samsøe (1703-70). Som overkrigssekretær i Admiralitetet havde han en afgørende indflydelse på forholdene ved Dragør Lodseri i 1740'erne. Kopi af V. Kormerup 1890, efter maleri af C. G. Pilo. Frederiksborgmuseet.*

Desuden anføres Cornelis Jacobsen og Jan Jansen, der begge havde været lodser, men som havde opgivet dette erhverv, åbenbart som følge af den dårlige indtjening.

Ifølge Admiralitetet kunne problemerne kun afhjælpes ved at vende tilbage til den årlige gage, som burde tildeles 12 lodser. Disse skulle til gengæld oplære yderligere 12, således at der i alt blev 24, hvilket ansås for hensigtsmæssigt med henblik på flådens behov.

Hvis dette forslag approberedes ville Admiralitetet »gøre nogen nærmere indretning med samme lodser« samt sætte en kaptajn over dem.

Forslaget opnåede kgl. approbation den 15. april samme år, og man kunne nu forvente, at der for alvor ville ske noget.

Lodserne fik da også omsider deres faste gage igen, men *den nærmere indretning* blev udskudt. Staten skulle spare og en lodskaptajn ville koste penge, således skulle han have stillet en båd med mandskab til rådighed, ligesom han skulle have kostpenge, når han var ude med denne. Den 15. juni indsendte Admiralitetet derfor et spareforslag, gående ud på, at man ikke udnævnte en egentlig fast lodskaptajn, men derimod chefen på det vagtskib, som hvert år blev udlagt på Københavns red. Denne skulle en måned hver sommer foretage en tur med lodserne for at observere lodsmærkerne, og for at de gamle lodser kunne oplære de unge. Endvidere kunne man til disse øvelsesture udkommandere en del kadetter, der således samtidig kunne lære farvandet at kende.

Denne spareplan faldt åbenbart ikke i god jord. Måske veg man stadig tilbage for de dermed forbundne udgifter, eller måske var det ikke praktisk muligt at forene disse gøremål med vagtskibschefens øvrige pligter. I al fald blev planerne atter lagt på hylden for en tid.

I april 1736 udbad Dragørlodserne sig ligefrem selv en instruks for lodseriet, som blandt andet skulle indeholde retningslinier for hvorledes, man skulle forholde sig ved ansættelse af nye lodser.

I de følgende år indkom flere forslag fra privat side om indretning af et egentlig Sundlodseri med tvungen lodsafgift for alle skibe, således som det kendtes fra Norge. Forslag der af Admiralitetet tilbagevistes som urealistiske.

### *Planerne genoptages 1739*

Ved udgangen af 1739 blev de i 1735 skrinlagte planer imidlertid atter taget op. Den 9. december blev der fra Admiralitetet indgivet en fuldt udbygget og nøje detaljeret plan. Denne var udarbejdet af greve Frederik Danneskiold-Samsøe, der siden juli 1735 havde haft overtilsynet med Søetaten og i november samme år blev overkrigssekretær sammesteds. Formentlig var det også Danneskiold-Samsøe, der var initiativtageren, da sagen første gang kom op, idet han siden 1731 havde været deputeret i Søetatens Generalkommissariat.

Forslaget, der dels indeholdt en instruks for lodskaptajnen, dels en redegørelse for de praktiske forhold og økonomien i forbindelse med den nye ordning, blev approberet af kongen den 2. januar 1740.

## *Instruksen for overlødsen 1740*

Da instruksen er den første egentlige anordning for lodseriet i Dragør skal den her gengives i sin fulde ordlyd:

1. De 12 nu på Dragør værende lodser, som nyder tillæg af Hans Majestæt, såvelsom de 12 unge, som skal succedere de andre, når nogen af dem formedelst alderdom eller andre tilfælde er ubekvemme, skal herefter i alt det, som angår deres funktion som lodser, stå under hans kommando.

2. Altså skal han have en liste på dem og det mandkøn som tjener dem, og af dem altid udsøge de bekvemmeste til at holde bemeldte antal lodser komplet, både af gamle og unge.

3. Han skal erkendte sig om enhver af bemeldte unge lodsers kapacitet, og om de er bekendte, førend nogen af dem bliver betroet til at succedere de andre.

4. De skal i særdeleshed være farvandet imellem Sundet og Falsterbo bekendte, såvelsom og Flinterenden, Falsterbo Rev, kysterne på bugten, under Stevns, Møen og Grønsund, såvelsom Præstø Bugt, og løbet over Sandene, således at de dér ved ikke alene hvor det dybeste farvand er, men og grunde og bugter, med deres strækning efter kompasset, såvelsom bedste ankersteder, hvert med deres mærker; og hvis de gamle eller unge noget deri fejler, skal han tilholde dem, at de tid efter tid lægger sig således derefter, at de i påkommende tilfælde kan gøre forsvarlig tjeneste.

5. Han skal ikke mindre selv nøje lægge sig efter at være vel bekendt på alle bemeldte steder; hvorfor ham årlig på hans rekvisition til Holmens chef skal blive anvist en bekvem båd, med pejlekompas, liner og andet fornøden tilbehør, så og en underofficer, som skal stå for regnskab af båden.

6. Med samme har han i sommertiden årlig at gøre et togt, på bemeldte farvand, og da tage en af de gamle lodser og 4 af de unge med sig, lade lodserne sætte tegn ud på grundene med deres egne joller, og lade give sig underretning om mærkerne, hvorefter han da kan gøre sine pejlinger, og anlægge farvandet i et kort til sin egen efterretning; af samme kort må han ikke uden Admiralitetets tilladelse eller ordre, give nogen kommunikation.

De gamle lodser skal i så fald og anvise de unge, og når et skifte har været med ham een måned, eller den behøvende tid, tager han de andre, og eksercerer dem på samme måde, indtil enhver har haft sin tur. Således skal han hvert år søge at befare, og gøre såvel sig selv som lodserne bekendt på en del af kysten, indtil han på lige måde har befaret og fået tilstrækkelig kundskab om det hele bemeldte farvand.

7. Ikke mindre skal han gøre sig Reden her bekendt, især for at vide hvor skibene kan ankre, uden skade for ankertovene, og hvor enten vrag eller stene kan ligge i grunden, hvorved de kan beskades; alle deslige steder har han da at afpejle, og give Holmens chef notits derom, efter hvis foranstaltning der da bør anvendes al mulig flid for at få det optaget.

8. Når nogen af de gamle lodsers plads bliver ledig, skal han eksaminere dem, som i deres sted kan sættes, om de forstår deres sag; og skal ingen indsættes til at nyde penge, med mindre han i det mindste

er farvandet mellem Sundet og Falsterbo tillige med Falsterbo Rev vel bekendt, og ved at regere et skib under sejl; i så fald har han da at foreslå Admiralitetet dem han finder bekvemmet, såvel i hensende til connæssance af farvandet, som ædruelighed og sømandskab; det samme forstår sig især, når oldermændens plads bliver ledig.

9. Når Hans Majestæts orlogsskibe, især de svære og dybtgående, skal passere Drogden, har han at lade udsætte bakker på alle grundene, til desmere sikkerhed for skibene; foruden det at han i så fald anviser skibene bekvemme lodser.

10. Dersom noget af Hans Majestæts skibe skulle nogen tid komme på grund, bør han tilholde alle lodserne med deres fartøjer og folk straks at gøre al mulig assistance; så og ellers i så fald gøre al behøvende anstalt, såvidt hans funktion vedkommer.

11. Han skal i lige måde tilholde lodserne og tilse at de gør alle skibe som er i lejervold og kommer på grund, al behørig undsætning, enten de er af Hans Majestæts egne undersætter eller fremmede, og især påagte, at ingen tager sig for at lodse, med mindre han dertil er dygtig, ej heller at andre lodser skibe igennem Drogden, end lodserne af Dragør; ligeledes har han at tilholde alle lodserne, at de ej laverer igennem Renden med noget skib, med mindre det er Hans Majestæts eget orlogs- eller koffardiskib.

12. Dersom nogen tvistigheder falder imellem lodserne indbyrdes, skal han forsøge at slette dem på bedste måde; men kan det ikke ske, eller det er civile trætter, står de under øvrighedens decision.

Ellers dersom nogen af lodserne enten slår sig til drukkenskab, ikke efterkommer det han befaler dem, eller i andre måder beviser nogen opsætsighed, og ved hans kommando ikke vil lade sig rette, har han at anmelde det i Admiralitetet.

13. De mærker som vedkommer farvandet, må han holde over, at de ej bliver forhugget, og om det imod forhåbning skulle ske, indbetrette det til Admiralitetet. Dersom bekvemme mærker fattes, og kan indrettes, bør han sørge for at det sker.

14. Tønderne, som udlægges årlig på Reden, og enten tilhører Magistraten eller Holmen, skal han ligeledes have opsigt med, at de bliver udlagt i rette tid og på de rette steder, samt at de ligger så længe, som årets sæson det kan tillade. Han har og at melde Admiralitetet før de bliver udlagt eller optagne. Dersom og tønderne får nogen brøst, eller kætingerne bliver beskadiget, har han det betimelig på sine steder at anmelde.

15. Når han befærer farvandet må han dog observere at gøre det med den præcaution, at han ej går kysterne af Skåne for nær, på det de svenske ej deraf kan fatte nogen ombrage eller anledning til besværinger.

16. I øvrigt om han kan vide noget, som kan være til Hans Majestæts mere tjeneste ved denne indretning, så har han derom at indgive sit forslag til Admiralitetet.

Om økonomien i forbindelse med denne ordning anføres, at, da 12 af lodserne allerede fik 14 rigsdaler om året, ville den eneste ekstra udgift på dem blive, at den af de ældste lodser, som skulle ud med overlodsen på øvelsestur, skulle have kost og gage i denne tid. De fire unge lodser, som var med ude,



skulle trakteres som matroser, til gengæld mente man at kunne spare fire mand af bådens besætning, således at lodserne altså i praksis skulle fungere som matroser ombord.

Til at bestride den nyoprettede stilling som overlods foreslog man den 35-årige sekondløjtnant Gerhard Macody Schiønnebøl. Denne skulle have et årligt løntillæg på 150 rigsdaler, men ingen kostpenge. Desuden skulle han have stillet en båd til rådighed, således at han kunne opfylde de forpligtelser, der var pålagt ham ifølge instruksen.

## Lodseriet 1740-1760

Samtidig med at ovennævnte forslag approberedes, den 2. januar 1740, forfremmedes Schiønnebøl til premierløjtnant. Den 7. marts samme år modtog han bestalling som overlods ved Dragør Lodseri, hvilket samme dag meddeltes lodseriets oldermand, Hans Hansen.

Lodsoldermanden beordredes til i alle tjenstlige forhold at være overlodsen efterrettelig samt at tilholde lodserne det samme. De skulle desuden give ham alle de oplysninger, han måtte ønske om de i § 4 nævnte farvande, ligesom lodserne for fremtiden pålagdes kendskab til disse farvande, således at de i påkommende tilfælde kunne gøre tjeneste der.

Som nævnt synes grev Danneskiold-Samsøe at have spillet en afgørende rolle for, at man langt om længe fik gjort alvor af at få ordnet forholdene omkring Dragør Lodseri.

Danneskiold-Samsøe var også på andre felter en initiativrig mand, som gennemførte mange nyskabelser inden for Søetaten. Men hans vej frem til posten som dennes øverste leder, som var banet ved Christian VI's begunstigelser, havde skabt ham mange fjender. Med Christian VI's død i 1746 var Danneskiold-Samsøes velynder borte, og samme år fik han sin afsked. Dette er utvivlsomt en væsentlig grund til, at overlodsembedet blev nedlagt i 1747 i forbindelse med besparelser på Søetatens budget, besparelser som ramte flere af de projekter, Danneskiold-Samsøe havde sat i gang.

### *Forbedringer af lodsernes lønforhold 1741*

At der virkelig var penge at spare for staten ved nedlæggelsen af overlodsembedet på Dragør, havde Schiønnebøl nået at sørge for i sin korte embedsperiode, hvor han havde virket energisk for en forbedring af lodsernes kår.

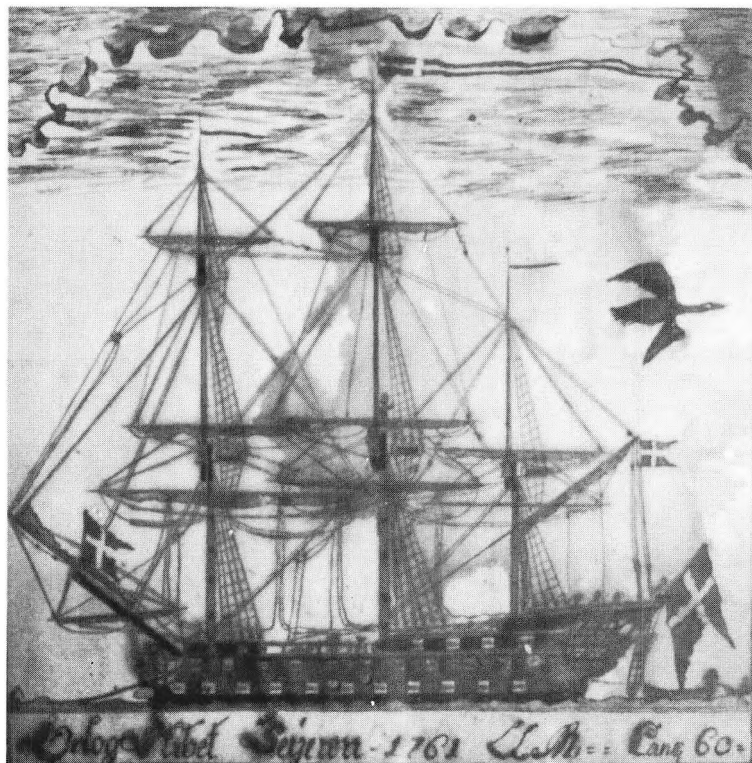
I januar 1741 indsendte Schiønnebøl således flere forslag til forbedring af lodsernes økonomi, specielt begrundet med at de, som følge af de i anordningen af 1740 pålagte øvelsesture, havde vanskeligt ved at klare sig, da de ikke havde supplerende indtægter i denne periode.

Dette resulterede i, at de 12 gamle lodser herefter fik 6 rigsdaler om måneden i fast gage – altså mere end en femdobling i forhold til tidligere. Hertil fik oldermanden yderligere et tillæg på 8 rigsdaler årligt.

De 12 unge lodser fik herefter løn som flådens matroser, nemlig 44 rigsdaler og 4 mark årligt. For at dette ikke skulle bevirke nogen ekstraudgift for Søetaten nedsattes antallet af matroser her med 12. De unge lodser havde imidlertid ikke forpligtelse til at tjene som matroser i flåden, men måtte som hidtil »fare og nære sig som de bedst kan« med undtagelse af den tid, de skulle tilbringe ved øvelsesturene.

Endvidere skulle lodserne i den udstrækning, de blev benyttet som styrmænd på flåden, lønnes som andre styrmænd. De lodser, der på grund af alder eller sygdom var blevet »ube-

*Orlogsskibet »Sejeren«, som i 1758 blev sat på grund af Dragørlojser og dermed gav anledning til lodseriets reorganisering i 1760. Orlogsmuseets affotografering.*



kvemme« til tjenesten, fik en livsvarig pension, der androg en fjerdedel af deres gage, altså 18 rigsdaler årligt.

En kongelig resolution af 24. april 1741 gav yderligere samtlige 24 lodser frihed til hver at have en væv i deres hus. Dog var det dem kun tilladt at væve for militære af Søetaten. Dette var samme regler, som gjaldt for flådens matroser. Det fremgår af ansøgningen, at lodserne tidligere havde haft en tilladelse til at væve, som Københavns Væverlav havde gjort indsigelse imod.

### *Besparelser 1747*

I 1747 stillede man spørgsmålstegn ved, hvad man fik ud af alle de penge, som bekostedes på Dragør Lodseri. Admiralitetet foreslog den 2. september, at man atter vendte tilbage til den årlige gage på 14 rigsdaler til hver af 12 lodser, idet man om de øgede udgifter udtalte, at »man ikke ser, at denne udgift har bragt, eller kan ventes at bringe, mindste nytte«. En kgl. resolution af 22. september afgjorde dog, at besparelserne først skulle sætte ind, efterhånden som de da ansatte lodser fratrådte.

Det var ikke blot Dragør Lodseri, der blev ramt af besparelserne, det gjaldt også lodseriet på Dvalegrundene mellem Læsø og den jyske østkyst. Her var der – ligeledes i Danne-skiold-Samsøes tid – blevet bevilget en årlig gage til en fast lods samt to lærlinge.

Der skulle dog ikke gå mere end en halv snes år, før forholdene atter blev taget op, denne gang for at blive ordnet mere permanent. Anledningen hertil var for lodserne, såvel som for Søetaten en ret kedelig affære.

### *Reorganisering 1758-1760*

I 1758 satte tre Dragørlodser orlogsskibene Sejeren og Delmenhorst på grund ved Saltholm. De tre lodser, Jens Jansen, Adrian Jansen og Berndt Jensen Macher, blev alle kendt skyldige i ulykken og fradømt deres rettigheder til at lodse. Samme år satte også Dvalegrundslodsen et orlogsskib på grund.

Disse begivenheder bevirkede, at man i Admiralitetet tog tingene op til revision. Måske havde man ikke vurderet rigtigt, da man i 1747 mente, at man ikke fik noget for de penge, der brugtes på lodserierne. Man fandt nu, at Dragør Lodseri var i forfald på grund af det manglende tilsyn, og ved Dvalegrund-

dene havde det, uden gagen, ikke været muligt at oplære nye folk til at overtage hvervet efter den gamle lods, hvis alder nu gjorde ham uskikket til tjenesten.

Der burde således for alvor gribes ind, og det skete da også, da kaptajnløjtnant Andreas Lous den 19. august 1760 beskikkedes til lodskaptajn over Dragør Lodseri samt lodseriet på Dvalegrundene.

## Lodseriets organisation og indre forhold

Om lodseriets organisation i den første tid vides ikke meget. Oplysningerne er få og spredte og fremgår oftest indirekte af korrespondance om helt andre ting.

Lodseriets forpligtelser over for kongens skibe, og her i særdeleshed over for flåden, har naturligt gjort, at Søetaten har haft indseende med forholdene i væsentlige spørgsmål.

Korrespondancen i de første år viser dog med al ønskelig tydelighed, at forbindelsen hertil, i al fald i perioder, har været særdeles sporadisk, og at Admiralitetets begreber om lodseriets forhold var særdeles tågede og svævende.

Bedre greb om tingene har amtmanden og amtsforvalteren haft. Det var her Admiralitetet henvendte sig for at rekvirere lodser til orlogsflåden, og det var her udnævnelsen af en ny lods skulle godkendes. I 1716 udtalte schoutbynacht Ulrik Kaas således, at det var amtsforvalteren, der »gør lodser«, og at disse intet turde foretage sig uden hans skriftlige ordre. Da denne oplysning imidlertid fremkom i et polemisk indlæg, rettet mod den herskende ordening, skal dette næppe tages helt bogstaveligt. Formentlig har amtmandens godkendelse nærmest været at betragte som en formssag.

Amtmandens overhøjhed over lodserne varede ved indtil nyordningen i 1740, hvor amtmandens rolle overgik til overlodsen. Ved nedlæggelsen af overlodsembedet i 1747 blev Holmens chef lodseriets nærmeste foresatte.

### *Lodserne*

De tidligste vidnesbyrd om lodserne, fra 1679 og 1684, nævner seks lodser ved Dragør. Disse seks var utvivlsomt blevet udvalgt til flådens brug ud af en større gruppe, som indtil 1684 havde suppleret deres indtægter ved at assistere forbi-passerende skibe.



## REKRUTTERING

Ud fra byens erhvervsstruktur på dette tidspunkt er der næppe grundlag for at antage andet end, at disse folk har været fiskere, der har brugt lodsningen som bierhverv. Efter 1684 forsvandt muligheden for dette bierhverv blandt fiskerbefolkningen som helhed – til gengæld blev lodsningen for de seks udvalgte et hovederhverv, men med rige muligheder for at supplere indtægterne og da fortrinsvis netop ved fiskeri.

I løbet af 1700-tallet ændrede erhvervsstrukturen i Dragør sig, således at fiskeriet som egentligt erhverv næsten helt forsvandt ud af billedet, medens søfarten blomstrede op og kom til at præge byen.

Så længe der var fiskere i byen, var det dog fortrinsvis disse, der blev lodser. Dette skyldes først og fremmest, den gode mulighed for at kombinere disse to erhverv. For at forstå dette, må man se nærmere på de sæsonsvingninger, der gjorde sig gældende inden for de forskellige erhverv.

I vintermånederne, når isen lukkede Østersøhavnene, indtraf en stille tid for lodseriet. Dette faldt netop sammen med den periode, hvor søfolkene, der fortrinsvis sejlede i indenrigsfart eller netop på Østersøen, var hjemme. Når disse atter var i farten kom lodseriets travle tid. Det gjaldt ikke mindst forårsmånederne, når sejladserne på Østersøen åbnedes samt efterårsmånederne, når de sidste skibe skulle tilbage, inden isen lukkede farvandene. Det faldt således mere naturligt for fiskerne at gå over til lodseriet, idet de fortsat kunne drive deres fiskeri i de stille perioder.

Endnu i 1717, da der, i forbindelse med en kompetancestridighed mellem Admiralitetet og amtmanden vedrørende udnævnelse af lodser, redegjordes for den hidtige praksis i denne henseende, nævnes det, at man plejede at udvælge de nye lodser blandt fiskerne.

Da reservelodserne indførtes i 1740 med ret til i perioder at sejle i indenrigsfart, blev det mere nærliggende også for søfolkene at blive lodser. Tilgangen til lodseriet blev herefter mere og mere domineret af matroser. Styrmand og skippere aspirerede derimod sjældent til at blive lodser i denne periode, hvilket formentlig hænger sammen med de forholdsvis dårlige indtjeningsmuligheder.

## ANTAL OG KLASSER

Antallet af lodser synes forholdsvis hurtigt at være steget. I 1701 var der således seks *gamle* og seks *unge lodser*. I 1705 var situationen uændret, men i 1710 opgives antallet til 12 af hver

klasse. De gamle lodser skulle oplære de unge, der dog også ses at have foretaget lodsninger, men formentlig kun i den udstrækning, de gamle lodser alle har været ude.

En redegørelse fra amtsforvalteren i 1717 omtaler kun 12 lodser, hvilket svarer til antallet i 1728 og 1731.

Formentlig er det virkningerne af de dårlige tider, som følge af Store Nordiske Krig, og problemerne med at få udbetalt løn for betjeningen af flåden, som der klagedes over gang på gang, der gav sig udslag i denne nedgang. I 1735 var antallet således helt nede på 11, idet der samtidig anføres to lodser, som på grund af den dårlige indtjening var gået over i andet erhverv.

De mange forslag til en forbedring af lodsvæsenet på Dragør, som udarbejdedes i denne periode, opererer alle med 24 lodser som idealet. Dette antal endte man da også med ved den instruks, der udarbejdedes i forbindelse med nyordningen i 1740.

Her opdelt lodserne atter i 12 *gamle* og 12 *unge*, hvoraf der oprindelig kun var tale om fast gage til de 12 gamle.

Udvidelsen af lodspersonalet ved antagelsen af 12 unge lodser synes at være noget af det første, Schiønnebøl kastede sig over i sin embedsperiode, idet han i juli 1740 indgav en liste over de dertil udvalgte, der på dette tidspunkt imidlertid alle var i farten. I december samme år blev de 12 unge lodser antaget.

Første gang betegnelsen *reservelods* ses anvendt er i 1744 i forbindelse med de nedenfor omtalte kontroverser mellem de to grupper af lodser. Sideløbende med denne betegnelse anvendtes dog fortsat betegnelsen unge lodser. Først i 1760 slog betegnelserne *fastlods* for de gamle lodser og *reservelods* for de unge endeligt igennem.

#### STRIDIGHEDER OM ARBEJDSFORDELINGEN

Ifølge 1740-instruksen var det hensigten, at den egentlige lodsning primært skulle bestrides af de 12 gamle lodser, medens de unge skulle oplæres i lodstjenesten.

Mellem de 12 unge lodser etableredes en turnusordning, således at kun fire var til stede ad gangen, nemlig de, der skulle deltage i sommerens øvelsesture. De samme fire skulle så i lodseriets travle periode om efteråret, når trafikken på Østersøen skulle afvikles, assistere de gamle lodser. De resterende otte havde tilladelse til at tage hyre med skibe i indenrigsfart. I løbet af tre år havde alle således deltaget i de påbudte øvelses- og opmålingsture.

I 1743 befalede grev Danneskiold-Samsøe, at der altid skulle være en lods til stede ved København, for at kunne betjene de skibe, der ønskede lods derfra. Hertil benyttedes på skift de fire hjemmeværende unge lodser, idet de ansås for lige så gode som de gamle lodser, hvem de jo skulle assistere ved lodstjenesten.

Denne ordning fandt de unge lodser meget besværlig, de ønskede en særlig godtgørelse for denne vagttjeneste i København eller at den skulle gå på skift mellem alle lodser. Dette førte til en aftale om fordelingen af lodsningen mellem de to kategorier af lodser, således at de gamle lodser fortsat skulle lodse alle sydfra kommende skibe, medens de unge lodser skulle tage sig af de nordfra kommende, altså fra henholdsvis Københavns havn eller red eller fra Nordre Tønde. Herved blev de sikret en større andel i lodsfortjenesten, samtidig med at den største fortjeneste stadig var at finde ved de sydfra kommende skibe, idet der her som oftest var tale om lodsninger helt til Helsingør, hvor skibene skulle ankre op på reden for at klarere, medens det endnu ikke var almindeligt at anløbe København.

Det følgende år påbød overlodsen imidlertid samtlige unge lodser at blive hjemme for at deltage i lodsningen af en forventet engelsk og hollandsk konvoj. De unge lodser fandt det urimeligt, at fratage dem den ekstrairdtægt, de ellers kunne få ved at tage hyre i indenrigsfarten, i betragtning af at deres årlige løn var mindre end de faste lodsers og udsigten til lodsfortjenesten ved de nordfra kommende skibe ligeledes var ringere.

De gamle lodser ønskede at forblive ved den året før trufne ordning, hvorefter de unge lodser skulle tage sig af alle nordfra kommende skibe, men fremførte at dette ikke kunne bestrides af fire mand.

De unge lodser påstod heroverfor, at det samlede lodseri udmærket kunne bestrides af 16 mand – nemlig de 12 gamle lodser plus fire unge. Det forudsatte blot, at en af de unge lodser var stationeret i København mod en særlig dusør, medens de øvrige tre sammen med de gamle lodser på skift krydsede med jollen ved Nordre Tønde for at tage imod de nordfra kommende skibe og indgik i lige deling af lodsfortjenesten.

Såvel Schønnebøl som Admiralitetet søgte at forlige de stridende parter, men ingen ville bøje sig.

I august måned afgjorde Admiralitetet da sagen: når de gamle lodser ikke mente, de kunne bestride lodsningen, såle-

des som de ifølge anordningen var forpligtet til, og således som de fik betaling for, måtte konklusionen være, at deres antal måtte forøges.

Antallet af faste lodser skulle herefter være 18, men til straf for deres magelighed og ulydighed skulle de gamle lodser afgive noget af deres faste gage, således at de nyoprykkede lodser fik samme gage som de gamle lodser uden at øge statens udgifter. I stedet for 72 rigsdaler årligt fik de således nu 62 rigsdaler 5 mark og 5  $\frac{1}{18}$  skilling.

Af de 18 lodser skulle en til stadighed opholde sig i København og de øvrige på skift krydse ved Nordre Tønde. Hvis nogen viste sig uvillig heri, skulle han straks afsættes og en af de tilbageværende seks unge lodser rykke op i hans sted.

Af de seks unge skulle de tre tage del i øvelsestogterne og som tidligere assistere de andre lodser, medens de tre sidste fortsat havde tilladelse til at sejle i indenrigsfart.

På trods af truslen om, at enhver modvilje eller lydighedsnægtelse ville medføre afsættelse, vovede lodserne dog at anmode om tilladelse til at opholde sig i Helsingør fremfor at krydse ved Nordre Tønde, hvilket de fandt for besværligt. Forslaget blev tilbagevist af Admiralitetet med den begrundelse, at dette krav havde de også tidligere skullet opfylde, samt at der hos en lods ikke burde findes magelighed. Mage ligt har det unægteligt heller ikke været fra solopgang til solnedgang at krydse i en lille åben jolle i al slags vejr og i alle årets måneder, undtagen når farvandet var lukket af is!

Antallet af lodser – 18 faste og 6 reserver – forblev uændret indtil 1747. De da gennemførte besparelser medførte, at der ikke ansattes nye lodser ved afgang og i 1758 var man nede på de 12 lodser, som fortsat kunne få deres gage.

### *Oldermanden*

Det synes hurtigt at være blevet skik blandt lodserne at udvælge en formand eller oldermand. Hvorledes valget har fundet sted, og hvorvidt der har været tale om et hverv, der gik på skift blandt lodserne, eller oldermanden har været valgt på livstid – eller i al fald så længe han var fungerende lods – lader sig ikke afgøre for den ældste tids vedkommende.

Tanken om en oldermand til at stå i spidsen for lodserne, tale deres sag over for myndighederne og styre lodseriets indre anliggender, var nærliggende. Forbilleder kunne hentes i samtidens håndværkerlav – faglige sammenslutninger, hvor oldermandsposten skiftede mellem medlemmerne.

Den første oldermænd vi kender navnet på var Hans Carstensen. Den 26. juni 1716 meddelte schoutbynacht Ulrik Kaas nemlig Admiralitetet, at Hans Carstensen var død. Kaas foreslog lodsens Anders Ingemarsen som hans efterfølger og argumenterede i denne forbindelse mod den sædvanlige fremgangsmåde, nemlig at det var amtsforvalteren, der indsatte oldermænd.

Hvad der skete med hensyn til oldermændsvalg i denne omgang, vides ikke, og det er næppe sandsynligt, at Anders Ingemarsen fik hvervet. I al fald ses den gamle Peter Petersen – en af de oprindelige seks lodser, som nævntes i 1679 og 1684 – at fungere som oldermænd indtil 1728, hvor et skifte fandt sted.

### OLDERMANDSVALGET 1728

Da dette er første gang, vi hører om et oldermændvalg, kan der være god grund til at se lidt nærmere på, hvad der egentlig foregik.

Den nye oldermænd var forbløffende nok den 50-årige Hans Hansen, som først var blevet ansat ved lodseriet det foregående år! Valget foretoges af lodserne, der derefter meddelte resultatet til Admiralitetet – at amtmanden eller amtsforvalteren skulle have spillet nogen rolle i denne forbindelse, fremgår i al fald ikke af arkivalierne.

Den afgæede lodsoldermænd, der konsekvent kaldes Peter Petersen den Gamle for ikke at blive forvekslet med sønnen Peter Petersen den Unge, der siden 1716 havde tjent ved lodseriet, var imidlertid hverken død eller trådt tilbage fra aktiv lodstjeneste. Begrundelsen for nyvalget var imidlertid, at han var »højaldrende og skrøbelig«, hvilket næppe kan betragtes som nogen overdrivelse i betragtning af, at han på dette tidspunkt var 81 år – han optræder dog fortsat som medunderskriver af breve fra lodseriet endnu i 1731!

I brevet til Admiralitetet meddeles, at samtlige underskrevne lodser har valgt Hans Hansen til ny oldermænd, og at de forpligter sig til at være ham lydige i alle forhold vedrørende lodsningen. Brevet er underskrevet af 10 lodser med Peter

A handwritten signature in black ink, reading "Hans Hansen". The script is cursive and elegant, with a large initial 'H' and 'H'.

*Lodsoldermænd Hans  
Hansens underskrift.  
Efter dokument i Rigs-  
arkivet.*



Petersen den Gamle i spidsen. Udover Hans Hansen selv mangler der således endnu én, nemlig den allerede flere gange omtalte Anders Ingemarsen, der åbenbart ikke synes at være gået ind for valget af Hans Hansen – en holdning, der muligvis hænger sammen med, at han selv havde ønske om at blive oldermann.

#### OLDERMANDENS PLIGTER

Hvilke opgaver, der har påhvilet oldermannen i lodseriets første tid, fremgår ikke klart. Det har formentlig først og fremmest været rent interne opgaver, men det ses også snart at officielle henvendelser til lodseriet, eksempelvis fra Admiralitetet, stiles til oldermannen. Formentlig har man da allerede på et tidligt tidspunkt fundet det praktisk, at denne var en mand, der kunne læse og skrive, hvad der absolut hørte til undtagelserne på denne tid.

I perioden frem til 1760 var oldermannen blot én af de faste lodser og foretog sine lodsninger på lige fod med disse; fra 1741 dog med 8 rigsdaler mere i årlig gage. Ved lodsanordningen af 1760 skulle oldermannen komme til at indtage en langt mere markant position.

## Både og mandskab

Om de praktiske forhold for lodserne i den første tid vides ikke meget. Givet er det imidlertid, at de har virket under ganske primitive forhold.

### *Bådene*

Bådene, der benyttedes i lodstjenesten var oprindeligt lodsernes egne, ligesom vedligeholdelsen påhvilede ejeren. Ikke alle var dog i besiddelse af både, således stilledes anskaffelsen af en båd som betingelse for at få del i lønnen i det side 17 nævnte forslag fra 1710.

Da de første lodser tillige var fiskere, er det nærliggende at forestille sig, at de første lodsjoller har været fiskerbåde. Noget overraskende forekommer derfor en oplysning fra 1723, hvor syv Dragørlodser den 27. juli indsendte regninger til Admiralitetet for foretagne lodsninger i de forudgående tre år. På regningerne anføres lodsens navn, navnet på det lodsede skib, hvorfra og hvortil det var lodset, og hvornår lodsningen havde fundet sted. De to første af disse regninger adskiller sig imidlertid fra de øvrige ved efter lodsens navn at tilføje »med sin jagt og tre mand til sig.«

Lodsoldermand Niels  
Jacobsens underskrift på  
brev af 21. februar  
1755 i Admiralitetets  
arkiv. Rigsarkivet.

Indsendt  
Niels Jacobsen  
Lodsoldermand for Lørdag  
Dragøe.

Skønt disse jagter nok har været beskedne af størrelse, er det alligevel ret så store fartøjer, som det er forbløffende at træffe i denne sammenhæng, ikke mindst da de heller ikke kan have været særlig formålstjenlige. Til størstedelen af lods-tjenesten har små joller til ombordsætning af lodslen således været langt at foretrække.

I specielle tilfælde kan jagterne dog have været nyttige. Det gælder således i forbindelse med karantæneforordningen fra 1709, hvor det blev forbudt lodserne at gå ombord i skibe, der var mistænkte som smittebærere, og lodsningen således skulle foregå ved, at lodslen sejlede forud for skibet. Når mange lodser samtidig fik skib helt til Helsingør kunne det ubetinget være en fordel at have en jagt med, som efter endt lodsning kunne sejle alle lodserne tilbage. Endelig ville en jagt være velegnet til at krydse med i farvandet ved Nordre Tønde, således som lodserne i al fald i 1740'erne skulle gøre. Alle disse funktioner blev imidlertid senere udført af ganske almindelige store lodsjoller.

Bemærkelsesværdig er også oplysningen om de tre mand, der næppe kan opfattes som andet end mandskab, lodslen har antaget til at sejle jagten.

Dette kan måske tjene til belysning af 1740-instruksens § 2, som omtaler, at overlodslen skal holde en liste over lodserne og »det mandkøn, der tjener dem«, af hvilke han skal udnævne de bedste til lodser ved vakance. En tilsvarende paragraf findes ikke i anordningen fra 1760, og hvem det egentlig er, der hentydes til, kan forekomme gådefuldt.

*Mandskab*

Fra andre lodserier kender man begrebet lodskarle, en slags tjenestefolk, der var ansatte af den enkelte lods og deltog i lodsningen for denne. Dette system brugtes også af færgeomændene i Helsingør, hvis færgekarle stod for lodsningen indtil oprettelsen af Helsingør Lodseri i 1778, og kendes endvidere fra det svenske lodsvæsen.

For Dragørs vedkommende fremgår det derimod fra 1760 og fremefter ganske tydeligt, at det kun var lodserne, der foretog lodsninger, ligesom det var dem selv, der sejlede bådene. I travle perioder, hvor der ikke var lodser nok hjemme, kunne det dog ske, at man lejede folk til at sejle jollerne, ligesom man kunne være nødsaget til i enkelte tilfælde at antage hjælpelodser.

De i 1740-instruksen omtalte folk kunne således tænkes at være sådanne, som undertiden benyttedes som hjælpelodser. Oplysningen fra 1723 åbner imidlertid mulighed for, at der også ved Dragør Lodseri i den første tid har været folk, som mere permanent har været tilknyttet de enkelte lodser til at sejle jagterne og måske også de mindre både, som lodserne har haft.

## Lodsningen

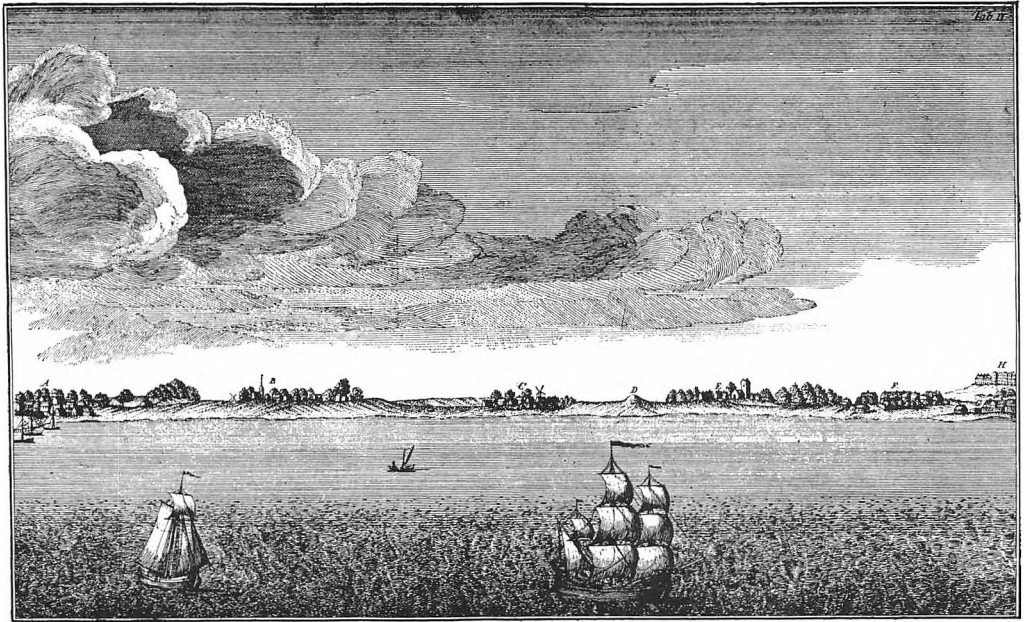
Det vigtigste instrument, som lodserne har betjent sig af, har uden tvivl været håndloddet, som dels blev brugt under selve lodsningen, dels ved øvelser for at lære farvandet at kende.

### *Farvandsafmærkning*

Hjælpemidler var også den tidligere omtalte farvandsafmærkning med søtønder, af hvilke der lå to ved Refshalen og tre ved Middelgrunden, nemlig: Nordre Tønde, Middelgrundstønden eller Mellemtønden og Søndre Hovedtønde. Desuden Kastrup Tønde eller Kastrup Knæ Tønde samt sydligst Dragør Tønde eller Sandrevstønden. Derudover afmærkedes også skibsvrag og store sten i farvandet med vagere.

Disse mærker blev imidlertid indtaget om vinteren, hvor storm og is ellers ville have fordrevet dem fra deres plads, således at de dels i mange tilfælde ville gå tabt, dels ville være til større skade end gavn.

Af 1740-instruksens § 14 ses det, at det påhvilede overlodsen at sørge for, at disse mærker blev indtaget og udlagt i rette tid og på rette sted samt at holde opsyn med dem, medens de



A. Dragøe. B. Høllanderbye.  
C. Marbolde D. Marbolde-Høj.

Prospect af AMAGER  
Taget fra den Østre Side,  
Anno 1756.

E. Tårnhøj. F. Kjøstrup.  
G. Kjøstrup-Værk. H. Friderichsberg.

*Prospekt af Amager set fra øst, fra Laurids de Thuras bog om Amager 1756. De mange smålunde, remiserne, der benyttedes som lodsmærker, træder tydeligt frem, ligesom højen på Maglebylille Fælle, som indtil midten af forrige århundrede ligeledes var et vigtigt lodsmærke.*

lå ude. Denne forpligtelse opfyldtes ved at lodsoldermanden og et par lodser hvert forår deltog i udlægningen af tønnderne, hvor lodsernes ekspertise kom til nytte, idet tønnderne jo netop skulle placeres i forhold til lodsmærkerne på land. Når lodserne observerede fejl og mangler ved mærkerne, indberettedes dette til overlodsen.

### Lodsmærker

Når søtønnderne var indtaget for vinteren, var man udelukkende overladt til at benytte sig af de udsete lodsmærker på land. Disse var større træer eller grupper af træer samt store markante bygninger.

Ansvar for, at der ikke skete noget med disse mærker, ses i instruksen for 1740 ligeledes at være pålagt overlodsen. Dragørlodserne havde dog også tidligere været indblandet i sager vedrørende bevaringen af disse mærker, som jo var af ganske afgørende betydning for lodseriets funktion.

## REMISERNE

En væsentlig gruppe af lodsmærker udgjordes af de små skove eller lunde, som gik under betegnelsen remiser, små plantager, der var anlagt af hensyn til vildtet og de kongelige jagter på Amager. Det var således staten, der stod for vedligeholdelsen af disse remiser, der sorterede under Forst- og Jagtstaten. Tilsynet med at disse remiser blev bevaret og vedligeholdt kom til at volde lodseriet og i særdeleshed overlodsens problemer i lange perioder.

I 1735 meddelte Dragørlodserne Admiralitetet, at størstedelen af remisen Jordborg, beliggende mellem Tårnby og Store Magleby, var blevet fældet. Admiralitetet anmodede kongen om, at remisen straks måtte blive beplantet igen, samt at der blev udstedt et generelt forbud mod fældning af træer, såvel i remiserne som hos private, før lodserne var blevet spurgt derom.

I 1740 ønskede man fra forstvæsenets side at nedlægge såvel Tårnby som Sundbyvester remise. Spørgsmålet blev forelagt lodserne til udtalelse og planen derefter opgivet, idet lodseriet udtalte, at Tårnby Remise var et uundværligt lodsmærke, og at Sundbyvester Remise kunne tænkes at blive det i fremtiden – det sidste blev dog aldrig aktuelt.

## ANDRE LODSMÆRKER

Lodsernes forpligtelse til at sørge for lodsmærkernes vedligeholdelse bragte dem i konflikt med de øvrige beboere i Dragør. Amtmanden mente, at de misbrugte deres magt og chikanerede deres medborgere med hensyn til hvor der måtte bygges, og hvor der ikke måtte bygges.

Lodserne blev derfor i 1755 bedt om én gang for alle, at opgive de mærker, de brugte, hvilket også skete, idet dog træer og remiser ikke blev særskilt specificeret. Af særlige bygninger nævntes Højerup i Dragør samt Hollænderbyens mølle. Endvidere at vestkanten af Dragør var et mærke, således at der ikke måtte bygges her, samt at åbningen mellem byen og skolen skulle forblive ubebygget på grund af de der stående piletræer – en bestemmelse, der har fået indflydelse på byens udseende endnu i dag. (Se herom s. 117)

Den indgivne liste har næppe omfattet alle mærker, senere i århundredet fremkom mere omfattende lister, som tillige specificerer de træer, der benyttes som mærker.

Såvel de udlagte sømærker, som lodsmærkerne var kun synlige i dagslys. Når mørket faldt på standsede al sejlads og skibene ankrede op i Køge Bugt for natten.





# Lodseriet og Admiralitetet

Vi har set, hvorledes Skånske Krig gav stødet til, at Dragørs lodsmænd fik privilegium på lodsningen gennem Drogden og dermed til oprettelsen af et egentlig lodseri. Men også krigene i de følgende århundreder kom til at spille en rolle i Dragørlodsernes tilværelse.

Med den faste årlige gage og den deraf følgende forpligtelse til at være til rådighed for orlogsflådens skibe uden betaling, var Dragør Lodseri på en ganske anden måde end andre lodserier knyttet til orlogsflåden og Admiralitetet.

Det hang naturligvis sammen med beliggenheden så nær ved København, hvor der endnu i denne periode ikke var lodser; det var således Dragørlodserne, der skulle lodse skibene ud og ind af flådens leje. Flåden rekvirerede ikke kun hjælp fra Dragør Lodseri til egentlige lodsninger, men også til permanent tjeneste som styrmænd i de store orlogsskibe, såvel under øvelsestogter som i krig.

I krigstilfælde var lodsernes tilstedeværelse endog særdeles væsentlig. Således lægger instruksen for overlodsen fra 1740 vægt på, at lodserne ikke alene skulle være bekendt i det egentlige lodsfarvand, men også i den ikke almindeligt benyttede, østlige passage mellem Skåne og Hveen samt videre syd-på gennem Flinteren, farvandet omkring Falsterbo Rev samt Præstø Bugt. I særdeleshed fremhæves det, at lodserne skulle gøre sig bekendt med forholdene sidstnævnte sted, da dette var en god retræte for skibe, som måtte trække sig tilbage for en fjendtlig overmagt, navnlig når vinden gjorde det umuligt at nå frem til Køge Bugt.

## *Store Nordiske Krig 1700-1721*

Om Dragørlodseres tilstedeværelse på orlogsskibene i krigssituationer har vi også vidnesbyrd forud for 1740-instruksen. Således er det i det foregående berørt, hvorledes Store Nordiske Krig i perioder kom til at sætte præg på lodseriet, idet Dragørlodserne i de aktive krigsperioder var stærkt engageret på flåden. I 1699 og 1700 gjorde således 12 lodser tjeneste på flåden gennem længere tid, og da Danmark den 22. oktober 1709 erklærede Sverige krig, indtraf atter en travl periode for lodserne, specielt koncentreret om efterårsmånederne 1709 samt 1710.

Om Dragørlodsernes betydning her har vi en tydelig tilkendegivelse fra den tidligere omtalte Peter Raben, der i mellem-



*Ivar Huitfeldt (1665-1710). Chef for orlogsskibet Dannebrog i slaget 4. oktober 1710 i Køge Bugt. Kopi af Kristian Zahrtmann, 1879. Frederiksborgmuseet.*

tiden var avanceret til viceadmiral, idet han, i debatten om lodsernes gage (se s. 17) i en memorial til kongen den 29. oktober 1710 skrev følgende: »Hvad konsekvens det er af, at Dragørs lodser er med på de største skibe, har vi nok erfaret den 4. oktober sidstleden, da fjenden ankom«.

Den begivenhed, der her hentydes til, kan kun være det slag, der nævnte dato fandt sted i Køge Bugt. En dansk flådestyrke under admiral Gyldenløve lå i bugten, hvor man havde repareret skader på skibene efter en storm i Østersøen. Da flåden var klar til at vende tilbage til Østersøen, rekvirerede man fire lodser fra Dragør, der over land rejste til Køge. De nåede frem den 4. oktober, samme dag som danskerne overraskedes af en svensk flådeenhed under admiral Hans Wachtmeister. Det var under det herefter følgende slag at orlogsskibet Dannebrog, under Ivar Huitfeldts kommando, sprang i luften. To svenske orlogskibe grundstødte syd for Dragør og blev sprængt i luften for ikke at falde i danskernes hænder.

De følgende år synes at være forløbet forholdsvis fredeligt, og først da krigshandlingerne atter tog fart ved Karl XII's tilbagekomst fra Tyrkiet i efteråret 1714, blev der påny rekvireret lodser til flåden i større omfang.

### *Anders Ingemarsen*

Den forpligtelse, som Dragør Lodseri havde til at forsyne orlogsflåden med lodser, samt altså også med styrmænd igennem længere perioder, kunne imidlertid nemt komme til at forårsage problemer i forhold til lodstjenesten i øvrigt.

Disse problemer belyses klart, hvis vi ser lidt nærmere på en af lodseriets virkelige markante skikkelser i denne periode, nemlig den allerede flere gange omtalte Anders Ingemarsen.

Blandt periodens i øvrigt ret anonyme lodser træder Anders Ingemarsen frem som en personlighed, der markerer sig ved sine talrige henvendelser til Admiralitetet på lodseriets og navnlig på egne vegne.

Han var født i Skanør ca. 1664 og kom, som så mange andre skåninge i den periode, til Dragør i 1680'erne sammen med sine forældre og søskende.

Anders Ingemarsen blev lods i 1710, og da den hidtidige oldermænd Hans Carstensen døde i 1716, anbefalede schoutbynacht Ulrik Kaas ham til ny oldermænd.

Kaas fandt, at Anders Ingemarsen var den mest velegnede til embedet, og anførte hans fortjenester på orlogskibene gennem flere år med fremhævelse af hans flid og dygtighed. Såle-



*Admiral, greve Ulrich Christian Gyldenløve (1678-1719). Gyldenløve var øverstkommanderende for flåden under slaget i Køge Bugt 1710, hvor Anders Ingemarsen gjorde tjeneste på admiralskibet. Maleri af Henrik Krock. Frederiksborgmuseet.*

des var han »mange gange kommet Kongens skibe til hjælp, da ingen af de andre lodser har fundet sig villig og selv altid faret med skibene, ja han udi vinter, da nøden var der, laverte os tvende gange gennem renden, ihvorvel ingen tønner lå«, hvilket Kaas tvivlede på, at nogen anden lods ville have været i stand til.

Kaas ledsagede forslaget om at gøre Anders Ingemarsen til oldermand med et angreb på amtsforvalteren og den måde, hvorpå tingene ved lodseriet i øvrigt fungerede, og afsluttede endelig sin henvendelse med at bemærke, at Anders Ingemar-

sen var ilde lidt, såvel af de andre lodser som af amtsforvalteren »såsom han altid er villig til Kongens tjeneste og mulig klogere end de andre«.

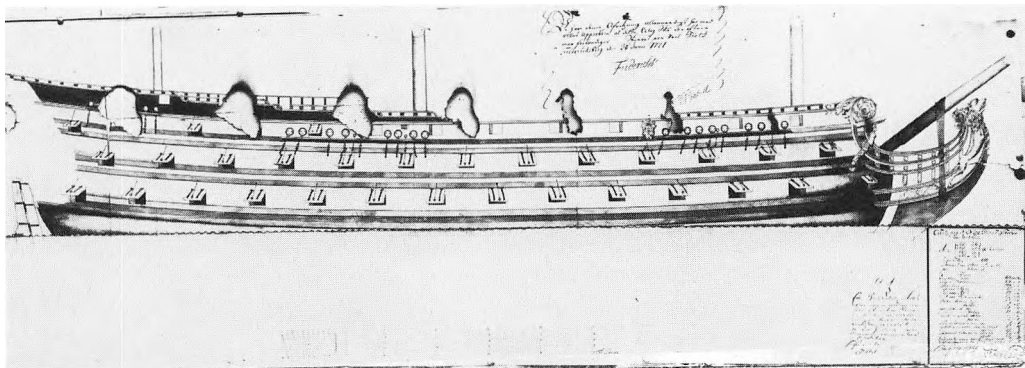
#### SAGEN OM DIRCH AAGESEN

Baggrunden for Anders Ingemarsens ringe popularitet blandt de øvrige lodser samt kompetancestridighederne mellem Admiralitetet på den ene side og amtmanden og amtsforvalteren på den anden belyses nærmere ved en indtruffen begivenhed i det følgende år.

Som nævnt havde det indtil da været amtmanden, der havde udnævnt nye lodser. Men i 1717 antog Admiralitetet efter ansøgning en Dragørmand ved navn Dirch Aagesen til lods, hvorefter man meddelte amtet dette.

Amtsforvalteren, Jochum Roed reagerede prompte. I en henvendelse til Admiralitetet redegjorde han for den praksis ved udnævnelse af nye lodser, der havde været fulgt i hele hans embedstid, nemlig at lodserne selv gjorde forslag »som efter de flestes stemme af amtmanden antages til lodser«, med tilføjelsen »det plejer at være af fiskere, der længe har søgt at kende grundene så og udi Østersøen er bekendt og agter stedse at blive på Dragør boende«. I den aktuelle sag havde han forhørt sig hos lodserne, der havde stillet sig tvivlsomme med hensyn til om Dirch Aagesen virkelig ønskede at gøre tjeneste som lods, idet de mente, at han snarere ville følge andres eksempel »der enten opholder sig i flåden og nyder gage som styrmænd eller og søger deres frihed og egen nytte at fare på små fartøj, og når da lodser er fornøden er ved andre forretninger fraværende ligesom Anders Ingemarsen, der har taget bemeldte Dirch Aagesen med sig og været nogle uger borte og gør deres egne rejser udi Østersøen, frygter at de af fjenden kan være forhindret på hjemrejsen. Formedelst sådan uorden må de lodser, der stedse bliver ved stedet, gøre de fraværendes vagt og ofte dobbelt tjeneste, tværtimod forbud at ingen på den tid flåden behøver lodser måtte tage fra stedet, helst nu at lodser fast daglig må være ved hånden, når her skikkes bud til amtsstuen om lodser undertiden 2 á 3 gange på en dag, og lodserne er fraværende med undskyldning, nu én nu en anden har commanderet dem eller givet forlov at gå deres egne rejser, som er så fortrædelig, at jeg vel ønskede for den besværing at forskånes, som om Dragør ikke svarede under amtsstuen ikke heller kunne vedkomme mig«.

Man får her klart bekræftet Ulrich Kaas' påstand om, at Anders Ingemarsen var ilde lidt af de andre lodser og amts-



forvalteren. Men derudover fremgår baggrunden herfor også ganske klart. Lodseriet har været stillet i det dilemma, at skulle leve op til to helt modstridende krav, nemlig dels at betjene koffardifarten med lodser, når dette var påkrævet, og dels at være til orlogsflådens disposition, når dette ønskedes. Det sidste kunne, blot det gjaldt almindelige lodsninger, være til gene for koffardifarten, idet lodser måtte holdes i beredskab, når større flådestyrker var meldt i farvandet. Langt værre var det imidlertid, når lodserne for længere perioder måtte blive om bord på orlogsfartøjerne som styrmænd, hvad vi jo netop har hørt, at Anders Ingemarsen var villig til. Dette har skabt bitterhed blandt de hjemmeværende lodser, på hvem alt det daglige arbejde hvilede og hos amtsforvalteren, hos hvem lodserne rekvireredes.

Det var således intet under, at Anders Ingemarsen ikke var populær hos de andre lodser eller hos amtmanden. Derimod synes han at have nydt anerkendelse og respekt i Admiraltetet.

#### ANDERS INGEMARSEN SØGER OM AT BLIVE OVERLODS 1723.

I 1723 deltog Anders Ingemarsen som overstyrmand i besejlingen af det nye orlogsskib Dronning Anne Sophie. Herunder førte han samtaler med flere af de højerestående søofficerer om oprettelsen af et egentligt Sundlodseri. Dette mente han ville kunne beskæftige i det mindste 50 mand, under forudsætning af at der indførtes tvungen lodsbetaling for fremmede nationers skibe, således som det kendtes fra Norge, hvor der netop i 1720 havde fundet en gennemgribende organisering af lodsvæsenet sted. Anders Ingemarsen ønskede naturligvis selv at blive overlods for et sådant lodseri og indsendte på opfordring fra officererne en skriftlig ansøgning herom.

*Tegning til orlogsskibet Dronning Anna Sophie med kongelig approbation af 30. juni 1721. I 1723, da skibet var færdigbygget, blev der foretaget en prøvetur, hvorunder Anders Ingemarsen var overstyrmand. Orlogsmuseets affotografering efter original i Rigsarkivet.*





Admiralitetet afviste dog hans forslag, ligesom man såvel tidligere som også senere afviste lignende forslag, idet man anså tanken om tvungen lodsbetaling for uigennemførlig og ikke anså et Sundlodseri for betimeligt.

Selv om hans forslag ikke blev fulgt og selv om han øjensynlig heller ikke var blevet oldermand i 1716, da posten formentlig blev besat med Peter Petersen den Gamle, synes Anders Ingemarsen dog i denne periode at have indtaget en betydningsfuld position inden for lodseriet. Dette fremgår af en liste over samtlige lodser, dateret den 12. februar 1728 og indsendt til Admiralitetet som svar på en forespørgsel. Det fremgår heraf at to af lodserne, Peter Petersen den Unge og Niels Jacobsen, var »gjort til lodser« af Anders Ingemarsen i 1716, ligesom Hans Petersen Wert »blev gjort til lods for 2 år siden af Anders Ingemarsen og samtlige lodserne«.

Formentlig var det også en øvelsestur som Anders Ingemarsen foretog i 1717, da han som tidligere nævnt havde taget den omdiskuterede Dirch Aagesen med sig til Østersøen.

#### ANDERS INGEMARSEN SØGER ATTER OM AT BLIVE OVERLODS 1728

Den omtalte liste fra 1728 stod i forbindelse med, at Admiralitetet atter havde taget sagen om lodseriets organisation op. I marts samme år henvendte Anders Ingemarsen sig påny med en ansøgning om at blive overlods, begrundet med at han var i besiddelse af en del viden og erfaringer, som ingen af de øvrige lodser havde. Denne viden mente han, især ville komme landet til gode, om man i tilfælde af krig »enten offensivt eller defensivt skulle bruge orlogsflåden i Østersøen«, idet kun få af de eksisterende lodser efter hans mening var i stand til at lodse flåden ud fra København og igennem Drogden og endnu mindre var bekendt ved Falsterbo Rev »eller ved hvor nær de kan komme revet med orlogsskibe, ifald noget skib skulle blive jaget, at det kunne konserveres under revet og de fjendtlige derimod tilsættes«. Da han ønskede, at »de videnskaber, jeg har under bemeldte Falsterbo Rev, endog efter min afgang måtte være Kongen og Kronen til gavn« ansøgte han om mod en fast årlig gage at blive overlods og tilbød til gengæld »ej alene som meldt er, at gøre de andre lodser lige så dygtige og gode som jeg selv er, men endog vil forpligte mig at optage de øvrige kanoner af Dannebrog og de to svenske skibe, af hvilke jeg forhen har optaget en stor del og alle de som er opkomne«. Heller ikke denne ansøgning gav imidlertid noget resultat.

DEN BERØMTE LODS, DER REDDEDE DEN DANSKE FLÅDE  
Hans mange superlativer om sig selv har dog næppe været tomt pral. Herom vidner Ulrik Kaas' anbefaling fra 1716 samt præstens indførsel i kirkebogen ved begravelsen den 11. oktober 1737, hvor der ved Anders Ingemarsens navn er tilføjet følgende ord: »den berømte lods, der reddede den danske flåde«. Hertil er, formentlig på et senere tidspunkt, føjet digtet:

»Du redded Danmarks Værn på oprørt Hav  
og Danmarks Børn dig takke i din Grav«.

Det kunne unægtelig være interessant, at vide hvilken begivenhed, der her hentydes til. Her må vi imidlertid nøjes med at antyde nogle muligheder.

Den før omtalte liste over lodserne fra februar 1728, som var underskrevet af Anders Ingemarsen og Peder Jeppesen, redegjorde for lodsernes forskellige fortjenester i forhold til orlogslåden. Heraf fremgår det, at Anders Ingemarsen var med i slaget i Køge Bugt den 4. oktober 1710, hvor han endda var ombord i selve admiralskibet. Da vi jo fra anden side ved, at Dragørlodserne gjorde sig fordelagtigt bemærket ved denne lejlighed, kunne der måske være grund til at antage, at Anders Ingemarsens indsats hang sammen med denne begivenhed. Dette bestyrkes yderligere af, at netop Anders Ingemarsen, det følgende år, af Admiralitetet, blev sat i spidsen for en ekspedition, som skulle bjerge kanonerne fra såvel Dannebrog som de to svenske orlogsskibe. I al fald har admiral Gyldenløve tilsyneladende sat pris på Anders Ingemarsen, idet han har sejlet som overstyrmand med ham i størstedelen af perioden 1712-14.

Anders Ingemarsen var imidlertid også med i slaget ved Rügen den 8. august 1715 under admiral Peder Raben. Endvidere var han med admiral Kaas »1716 om foråret da fjenden jog os fra Falsterbo Rev til Dragøe«. Også ved sidstnævnte begivenhed kan der have været rig lejlighed for ham til at lade sin meget omtalte viden komme orlogsskibene til gavn.

*Anders Ingemarsens underskrift efter dokument i Rigsarkivet.*



# UNDER LODSANORDNINGEN AF 1760

Med genetableringen af overlodseembedet i 1760 oprandt en ny tid for Dragør Lodseri. Lodseriets organisation blev klarlagt i en anordning, der, om end med en del ændringer, var i kraft frem til 1831, hvor lodsvæsenet i hele landet reorganiseredes og ensrettedes med fælles lovgivning for samtlige lodserier.

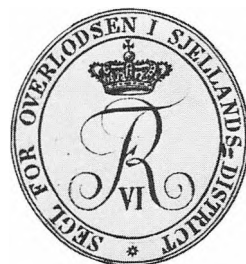
Overlodsens – eller lodskaptajnen, som han oprindeligt kaldtes – fik fra starten, foruden Dragør Lodseri, også underlagt sig lodseriet på Dvalegrundene. Senere udvidedes hans arbejdsområde, i 1775 med lodserne i Helsingør og på Isefjorden, siden med det nyoprettede lodseri i København. Efterhånden udviklede embedet sig således, at alle lodserier i Danmark henhørte herunder, medens lodsvæsenet i Norge siden 1720 havde været opdelt i flere overlodsdistrikter.

I 1700-tallets sidste årtier fandt en rivende udvikling sted inden for lodsvæsenet, med stadig større kontrol fra statens side – bestående lodserier reorganiseredes og nye oprettedes, hvor man mente, der var behov herfor.

Efterhånden voksede de opgaver, der knyttedes til overlodseembedet, en enkelt mand over hovedet. Resultatet var, at man i 1801 foretog en ny opdeling af lodsvæsenet, således at den daværende overlods, Poul de Løvenørn blev overlods over de sjællandske lodserier, medens lodserierne i det øvrige land blev underlagt de respektive indrulleringschefer. Dog indtog Sjællands overlods fremdeles en overordnet position i forhold til de øvrige overlodser og skulle afgive betænkning såvel i sager vedrørende lodsvæsenet i almindelighed som i særlige sager vedrørende de enkelte lodserier. En sådan position synes han allerede tidligere at have indtaget i forholdet til de norske overlodser.

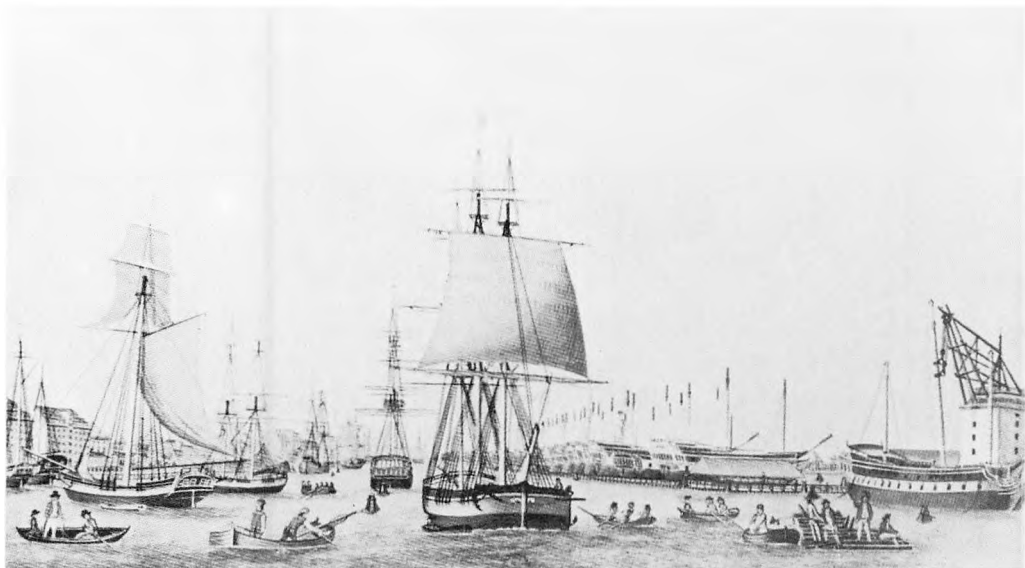
Den særlige tilknytning til flåden fortsatte ind i den her omhandlede periode. Fra 1. april 1816 bortfaldt dog den faste gage. I stedet betaltes der for de foretagne lodsninger, beregnet efter Helsingørslodsernes takster. Først i 1831 indførtes der faste takster ved Dragør Lodseri.

*Som direktør for Søkortarkivet havde Løvenørn benyttet dettes segl også i sin egenskab af overlods. Ved hans død i 1826 fik embedet sit eget segl. Tegning i Rigsarkivet.*



*Kommandør Lars Fabricius (1770-1830). Sjællands overlods 1826-30. Det Kongelige Bibliotek.*





*Københavns Havn i slutningen af 1700-tallet, til højre ses Holmen med flådens leje. Indtil 1772 var alle lodsninger i havnen forbeholdt Dragørlodserne. Ved oprettelsen af Københavns Lodseri gav man afskald på rettighederne hertil, men kunne dog fortsat blive tilkaldt til at varpe orlogsskibene ud på reden. Gouache på Handels- og Søfartsmuseet.*

## Lodserne

Lodsernes antal var i lodsanordningens første paragraf fastsat til 12 fastlodser og 6 reservelodser, foruden oldermænden, der i periodens første del selv synes at have taget del i lodsningen.

Antallet af lodser forblev uændret århundredet ud, men i de sidste årtier ses der ofte at have været mangel på lodser.

### *Lodsantallet*

Når antallet af lodser således direkte kunne skæres ned i forhold til 1740-instruksen, skal det måske ses i lyset af, at Helsingørslodserne overtog en del af Dragørlodsernes arbejdsområde. Hvor de tidligere havde skullet overlade skibene til Dragørlodserne ved Nordre Tønde, havde de nu, ifølge lodsanordningens § 8, tilladelse til at fortsætte lodsningen til Dragør Tønde, under forudsætning af, at de var antaget hertil fra Helsingør. Dette forhold forblev uændret, da det kgl. privilegerede Helsingør Lodseri oprettedes i 1778.



## OPRETTELSEN AF KØBENHAVNS LODSERI

I 1783 og 1784 var mangelen på lodser alvorlig, og i januar 1783 benyttedes for første gang hjælperlodser fra Helsingør Lodseri, ligesom oldermændene udtog sjoerlodser fra den lokale befolkning til hjælp (se s. 68). Men situationen var uholdbar, og der klagedes gentagne gange fra koffardifartens side over, at det ikke var muligt at få lods.

Lodskaptajnen, Andreas Lous, rettede forespørgsel til oldermændene, Mathias Jacobsen Schmidt om, hvorledes forholdene kunne bedres. Denne var imidlertid tilbageholdende med at foreslå en forøgelse i lodsantallet, da han følte sig usikker på, hvorvidt den stigende skibstrafik på København og Østersøen var permanent eller blot af forbigående art. I sidstnævnte tilfælde mente han ikke, at lodseriet ville kunne brødføde et øget antal lodser. I stedet fremsatte han et andet forslag, som ville kunne aflaste Dragørlodserne, nemlig oprettelsen af et lodseri i København.

I 1772 havde to københavnske styrmænd søgt om tilladelse til at foretage lodsninger fra København såvel til Dragør som til Helsingør. Ansøgningen, som begrundedes med, at det var vanskeligt at få lods fra Dragør, og at man ofte måtte vente så længe, at gunstige vindforhold forspildtes og afsejlingen måtte udsættes, gav dog ikke det ønskede resultat. Derimod fik ansøgerne tilladelse til at lodse fra Københavns Red til Toldboden og havneområdet derindenfor, dog således at Dragørlodserne fremdeles havde tilladelse til lodsning i samme område. De to lodser skulle oplæres i mærkerne af Dragørlodserne.

*Havnelodser 1772*

Det var imidlertid tanken om oprettelsen af et egentligt lodseri i København, som oldermændene nu atter rejste i 1784. Han mente, at der ved et sådant kunne ansættes 6-8 mand. Dette ville hjælpe Dragørlodserne ud over, hvad der efterhånden var blevet et stort problem for dem, nemlig at mange skibe, især de store handelskompagniers, rekvirerede lods flere uger før skibet var klar til afsejling, og lodsene således blev opholdt i København i denne tid.

*Mathias Jacobsen Schmidts forslag om oprettelse af et lodseri i København. 1784*

Alternativet til denne løsning var, at de seks reservelodser oprykkedes som fastlodser, og seks nye reservelodser blev antaget.

Da lodserne imidlertid de følgende år selv kunne klare efterspørgslen, skete der ikke yderligere i sagen før i 1790, nu på foranledning af en af de i 1772 udnævnte havnelodser, Johan-

*Sagen tages op 1790*

nes Høegh. Andreas Lous rettede atter henvendelse til Dragør Lodseri for at forhøre sig om lodseriets indstilling, og hvad de økonomiske konsekvenser ville blive. Oldermændene forhørte sig hos fastlodserne, der alle var positivt indstillet, da de ikke selv var i stand til at bestride lodsningen. Den 18. oktober indsendtes et dokument underskrevet af alle lodserne, der derved frasagde sig rettighederne til lodsning af koffardiskibe fra København såvel til Helsingør som til Dragør Tønde. Derimod forbeholdt man sig retten til lodsning af fremmede nationers krigsskibe samt Asiatisk Compagnis skibe.

For Helsingørslodserne spillede oprettelsen af et lodseri i København ingen nævneværdig rolle, da al lodsning nordpå til Helsingør hidtil havde været forbeholdt Dragørslodserne, dog med den undtagelse, at Asiatisk Compagni selv havde kunnet vælge mellem lodserne fra Dragør og Helsingør – en ordning man ønskede bibeholdt.

Sagen fik dog atter lov at hvile til 1793, hvor Lous i august måned henvendte sig til Admiralitetet efter en fornyet ansøgning fra Johannes Høegh, der samtidig søgte om at måtte antage en mand til at lodse for sig, da han ikke længere selv var i stand dertil.

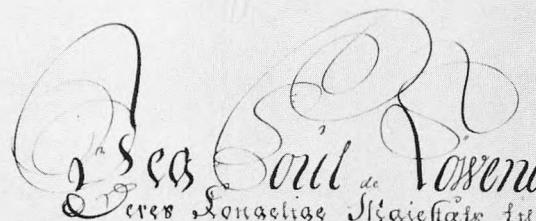


De nye Københavnslodser skulle oplæres af Dragørslodserne og i februar 1798 eksamineredes fem mand af Mathias Jacobsen Schmidt i overværelse af to fastlodser; en eksamen, der dog ikke faldt lige heldigt ud for alle, idet tre mand måtte indstilles til endnu en eksamen.

Efter en overgangsordning, hvor man skulle se, hvorledes det nye lodseris økonomi ville arte sig, og hvor mange mand det kunne brødføde, etableredes lodseriet endeligt ved en anordning af 25. oktober 1799.

I starten kneb det med at få duelige folk til det nye lodseri, og i 1799 foreslog Poul de Løvenørn, der i 1797 havde overtaget overlodseembedet efter Andreas Lous, en ordning, således at de folk, der søgte ind ved Dragør Lodseri, kunne bruge Københavns Lodseri som et springbræt, idet de ville få forret til vakante reservelodsstillinger i Dragør. Dette skulle Mathias Jacobsen Schmidt bekendtgøre for lodserne, idet Løvenørn helst så, at de nye lodser var beslægtede med eller venner af Dragørslodserne.

Dette ses da også at være blevet udnyttet af mange Dragørfolk i 1800-tallets første år. Det var imidlertid en ordning, som hurtigt viste sig at have sine ulemper, idet der fandt en ustandselig udskiftning af lodser sted ved det københavnske lodseri.

Patent for en af de første seks ekstralodser, Hans Rasmussen Lyttken, dateret 17. oktober 1801 og underskrevet af Løvenørn. Amagermuseet.


  
 Læs Brevet af Løvenørn
   
 Deres Konælige Majestæts til Paris
   
 mark og Norge og - Behaller Konge-
   
 mandens Kapitain og General Adjun-
   
 tant i See Mater, samt Overlods-
   

 Sior vitterligt: Et lig foran anlagte,
   
 lig som ig forud antages Hans Rasmussen
   
 de Extra Lods med Dragør Lodserie i sin Lods
   
 som foran og ikke sig, paa et andet de for Extra
   
 Lodserie med de Lodserie og de Lodserie, i Lods
   
 Lods, som de alle de Lodserie og Lodserie med,
   
 Lods Lods Lodserie i Almindelighed, som
   
 paa et de som som Extra Lods med Lodserie Lods,
   
 Lods, som med Lodserie, som som som de Lods,
   
 med Lodserie Lodserie
   
 København den 17. October 1801.
   


Tods Patent
   
 for
   
 Hans Rasmussen
   
 Lods
   
 Extra - Tods
   
 Lods
   
 Dragør Lodserie

#### EKSTRALODSER

Den aflastning af Dragørlodserne, som oprettelsen af Københavns Lodseri betød, var imidlertid ikke tilstrækkelig. Det kneb fortsat for lodseriet at bestride lodsningen, der nu næsten udelukkende var koncentreret om de sydfra kommende skibe. I 1801 fremsatte Løvenørn derfor et forslag om udvidelse af lodspersonalet med seks såkaldte ekstralodser.

Det var Løvenørns tanke, at disse ekstralodser, eller lærlinge, som de også kaldtes, skulle være ganske unge mennesker »de yngre af dem ikkun halvvoxne«, gerne 13-15 år, »når de kun er raske og kan sejle ud med en båd, lodssønner foretrækker jeg fortrinlig dertil«.

De skulle ikke have fast gage og tyngede således ikke på statens budget, ligesom de heller ikke skulle indgå i delingen med de øvrige lodser og således altså heller ikke nedbragte disses fortjeneste. Den eneste fortjeneste, de kunne opnå, var ved aftagningen af lodserne fra København og Helsingør, hvor ekstralodsen beholdt 60 skilling af den rigsdaler, der betaltes herfor, medens det resterende tilfaldt lodseriets kasser med 30 skilling til jollekassen og 6 til pensionskassen. Derudover kunne de kun opnå indtægter ved tilfældige lejligheder, hvor lodseriet ellers i travle perioder måtte antage fremmed arbejdskraft til at sejle bådene. Efterhånden som de blev udlærte i lodstjenesten, skulle de også benyttes i stedet for sjoverlodser, når alle fastlodser og reservelodser var ude. For disse tjenester skulle de have samme betaling som fremmede.

Der var således ikke mulighed for større fortjeneste forbundet med stillingen som ekstralods. Fordelen herved var efter Løvenørn's mening »at den ganske uformuende ikke kan attrå det – ikkun sådanne som har understøttelse af forældre eller slægt, som man kan pålægge, at tilholde den ungdom derhos at lære nogen skrivning og regning og derved nogen mere dannelse«.

Med overlodsens tilladelse kunne en eller to af ekstralodserne tage hyre i koffardifarten, for at tilegne sig de fornødne erfaringer i sømandsskab. Ekstralodserne kunne uden videre afskediges af overlodsen, hvis der ikke var tilfredshed med dem.

Under søkrigen med England 1807-14 indtraf dårlige tider for lodseriet, der bevirkede, at der i en lang periode ikke blev ansat nye lodser ved de indtrufne vakancer. Efter krigen blev lodsantallet reguleret til det foreskrevne og holdt sig derefter uændret indtil 1831.

### *Lodsklasserne*

I forbindelse med de første ansøgninger om oprettelse af et lodseri i København, som Lous tilbageviste i 1772, redegjorde han overfor Admiralitetskollegiet for Dragør Lodseris rettigheder, dets opbygning og de to lodsklasser, der da var ved lodseriet. Om det sidste skriver han således:





af forrige århundrede, hvor man svingede over i den anden grøft og nødigt så lodseriet domineret af bestemte familier.

Når man bevidst foretrak først og fremmest lodssønner som nye lodser, var det dels ud fra den betragtning, at disse vidste, hvad de gik ind til, dels ud fra en forventning om at fædrene ville tage sig af at oplære sønnerne i kendskabet til lodsmærkerne og deres anvendelse. Den tendens, der er til, at enkelte slægter gennem århundreder dominerede lodseriet, er således ikke kun et udtryk for erhvervstraditioner inden for familierne eller for at lodsernes slægtninge blev begunstiget, men også for en bevidst politik, som man mente ville være lodseriet til gavn.

### *De overordnedes syn på lodserne*

De høje admiralitetsherrers syn på lodserne fremgår af deres begrundelse for at udnævne netop Andreas Lous til posten som lodskaptajn, idet det anføres, at han ikke alene var i besiddelse af den videnskab, der krævedes til denne stilling, men også »af sindighed til at kunne på en lempelig måde omgås med det slags folk og bringe dem udi skik og orden«.

Lous' efterfølger i embedet, Poul de Løvenørn har måske knapt været i besiddelse af den samme sindighed. I al fald synes han i starten at være betydelig strengere i sine krav til lodserne i henseende til orden, dygtighed og ikke mindst ædruelighed, hvilket sidste øjensynligt var et ømtåleligt punkt for mange af dem.

Om Løvenørns syn på lodserne kan man få et lille indtryk gennem et brev til Admiralitetet af 15. juli 1801, hvor han om lodserne i almindelighed skriver følgende: »Der gives blandt lodserne meget agtværdige folk, som jeg bestræber mig for ved min omgang med dem at bevise al agtelse, thi videre kan det ikke strække sig for mig.«

Brevet var foranlediget af en klage fra en søofficer over, at lodserne var uhøflige og manglede militær disciplin. Om denne mangel på høflighed forklarede Løvenørn: »intet er imidlertid mere naturligt, når man tager hensyn til at lodserne tages af en så lidet kultiveret folkeklasse som matroser og fiskere – der er vel nogle få styrmænd iblandt dem, men også disse er sjældent mere kultiverede, end at der må findes adskillige mådelige subjekter imellem.«

Løvenørn mente, at den måde, hvorpå man bedst kunne afhjælpe dette, var ved at tillægge ham en udvidet myndighed til at straffe lodserne. Ifølge lodsanordningens paragraf 16

*Kontreadmiral Poul de Løvenørn (1751-1826). Han efterfulgte Andreas Lous som Sjællands overlods i 1796 og forblev ved embedet til sin død.*



havde han myndighed til at straffe lodserne med bøde, medens alvorligere forseelser skulle indberettes til Admiralitetet til pådømmelse herfra eller til retslig forfølgelse.

Løvenørn ønskede nu bemyndigelsen udstrakt, således at han kunne idømme lodserne arrest af kortere varighed for mindre forseelser. Først ved en plakat af 27. august 1808 opnåede han dog den ønskede tilladelse til at straffe de ham underlagte lodser med fængsel i op til 14 dage. En straf som ses flittigt anvendt i den kommende tid, såvel for lydighedsnægtelse som for drukkenskab i tjenesten.

At lodserne havde højere tanker om sig selv, end de, der herskede på højere sted, er ganske åbenbart. De var for størstedelen selvbevidste folk, der kendte deres eget værd og følgelig ikke altid udviste den ønskede respekt for flådens officerer, hvad der formentlig har været baggrunden for den ovennævnte klage. Ofte kneb det også med respekten for overlodsen og ikke mindst for oldermændene, som jo var en af deres egne.

### *Lodsernes ædruelighed eller mangel på samme*

Det krav til lodserne om ædruelighed, som indgik i lodsanordningen lå det for de flestes vedkommende overordentligt tungt med at honorere. Klager på dette punkt fremsattes gang på gang, såvel i enkelte sager, som i de ifølge lodsanordningens § 5 årligt indsendte konduitelister.

1. juni 1782 indberettede oldermændene således til overlodsen at »fastlods Rasmus Ingemarsen begynder igen med drik, til kl. 9 á 10 er han skikkelig, men siden uefterrettelig. Ligeledes med fastlods Peter Svart, som er kuns lidet bedre«.

*Rasmus Ingemarsen og Peter Svart*

Den 15. november samme år indberettede han om Peter Svart »så længe jeg kan have ham under opsigt går det lidt an, men når han er fraværende, enten i København eller Helsingør er han et svin som tilforn«. Rasmus Ingemarsen var på dette tidspunkt sengeliggende og ganske uduelig på grund af drukkenskab, ligesom oldermændene også mente, at hans syn havde taget skade. Endelig i den i januar 1783 indgivne konduiteliste for det forløbne år meddelte han om den da 47-årige Rasmus Ingemarsen: »Har tilforn været en god lods, men er nu af drik så bedervet, at han ikke har gjort lodseriet nogen synderlig tjeneste i år«.

I juli 1783 blev Rasmus Ingemarsen pensioneret på grund af »alderdom og svaghed«. I sin afskedsansøgning anfører

han selv, at hans helbred og hans sanser var blevet ødelagt af den megen kulde, han havde måttet udstå under tjenesten. Det har unægtelig også været barske forhold, lodserne har arbejdet under, og brændevinen har stort set været det eneste middel, der kunne give lidt varme.

*Theis Petersen  
Palm*

Søndag den 10. august 1794 vovede lodsens Theis Petersen Palm at indfinde sig hos overlodsens »ej så ædru, som han burde være«. Herom berettede Lous til oldermand Schmidt: »jeg foreholdt ham det urigtige i sin opførsel, og lod ham gøre prøve for mig ved at gå for mig på gulvet«, hvilket Theis Palm også havde gjort, men derpå vist den »aldeles utilladelige opførsel« at han »med en særdeles studshed« havde »kastet sin hat på hovedet«. Lous sluttede sin beretning med, at det ikke var første gang, denne lods havde været beruset, når han havde været inde hos ham, »så jeg halvt fatter tanke til, at han muligt i tiden kunne henfalde til drik«. Schmidt skulle tage ham i skole, så det ikke skete oftere.

Det synes ikke at have hjulpet, tværtimod synes Lous at have fået ret i sin forudsigelse om, at Theis Palm med tiden ville blive fortrukken. Den 25. oktober 1814 satte Theis Palm således en fransk fregat på grund, og der klagedes over, at han var kommet beskænket ombord.

Den 26. juli 1815 var Theis Palm efter en lodsning til Helsingør kommet så fuld i land, at han måtte hjælpes op i postvognen, som skulle bringe ham til København. Da han den følgende dag stillede hos overlodsens i samme anledning, fandt denne ham »af sygdom, svækkelse eller fuldskab« i en sådan forfatning, at han ikke straks turde lade ham sætte i arrest, af frygt for at dette skulle få alvorlige følger for hans helbred.

En måned senere bad Løvenørn oldermanden om at sørge for, at Theis Palm inden otte dage indgav sin afskedsansøgning med medfølgende lægeattest for svagelighed, ellers ville Løvenørn indstille ham til afsked. Løvenørn tilføjede, at en læge med god samvittighed kunne give en sådan attest, »da han ved druk har svækket sit helbred, så han er svag på lemme og sind«.

*Fortsatte pro-  
blemer*

Dette var dog langt fra et enestående tilfælde. Ved modtagelsen af konduittelisten for 1801 erfarede Løvenørn »med sand følelse den ubehagelighed, at adskillige af lodserne er hengivne til den for en lods så højst farlige tilbøjelighed at svire, hvoraf en højere grad af drikfældighed let kan være følge«, han anmodede oldermanden om at advare lodserne.

To år senere havde dette imidlertid ikke hjulpet og overlodsen indskærpede nu, at man ved forfremmelser ikke alene tog hensyn til deres kyndighed som lodser, men også til deres opførsel og ædruelighed, og at ekstralodserne endda kunne risikere at blive afskedigede på grund af drikfældighed.

Forholdene synes dog ikke at have bedret sig de første mange år. I 1827 meddelte oldermændene, at en af de faste lodser ofte forsømte tjenesten på grund af drukkenskab, og samme år anmodede han om, at en af de andre fastlodser måtte afskediges af samme årsag.

I 1820'erne og -30'erne synes man at have grebet strengere ind over for drikkeriet end tidligere og fremtvang blandt andet en del afskedsansøgninger, ligesom tilfældet havde været i 1815. Først henimod århundredets midte synes man imidlertid for alvor at være kommet problemet til livs.

## Lodsoldermanden

Ifølge anordningens § 2 skulle oldermændene være den iblandt lodserne, som var i besiddelse af mest kyndighed og kommando. Disse to egenskaber fulgtes naturligvis ikke altid ad, og at sikre, at det blev den rigtige mand på posten, kunne også være vanskeligt for overlodsen, når de regler for besættelse af oldermændsembetet, som angives i anordningens § 18, skulle overholdes. Ifølge denne skulle lodserne nemlig selv foreslå tre mand, hvorimellem overlodsen så kunne vælge.

Hvorvidt disse regler har været overholdt, da Morten Andersen Tysk, som var oldermænd ved periodens begyndelse, døde i 1762 og Peder Esborsen blev oldermænd, fremgår ikke af kildematerialet. Man kan dog have sine tvivl, når man ser, hvad der skete ved det næste oldermændsskifte, hvor der foreligger detaljerede oplysninger om, hvorledes man gik til værks. Da der herved yderligere kastes lys over tidligere tiders fremgangsmåde, skal dette valg refereres nøjere.

### *Oldermændsvalg*

Peder Esborsen døde den 7. maj 1771. Ved meddelelsen herom gav Andreas Lous fastlods Mathias Jacobsen Schmidt ordre til midlertidigt at fungere som oldermænd, indtil en ny blev udnævnt. Samme Mathias Schmidt var også blevet benyttet som en slags stedfortræder under Peder Esborsens forudgående sygdom.

Den 3. juni bad Andreas Lous så fastlodserne om at udpege tre emner af deres midte, således som foreskrevet i lodsanordningen.

Dagen efter kunne Mathias Schmidt meddele Lous resultatet. Det skete imidlertid i form af en lang liste.

Mathias Schmidt forklarede, at lodserne ikke ville rette sig efter ordren og i fællesskab indgive tre emner til oldermandsposten, således som anordningen foreskrev, men derimod »ville have det, som det havde været tilforn, når oldermand var udkiset eller udnævnet«. Af listen ses det, at hver enkelt lods havde peget på tre mand.

Lous anmodede lodserne om at overholde anordningen, og dette skete da også, således at man den følgende dag kunne meddele, at man indstillede: Mathias Jacobsen Schmidt, Jørgen Jørgensen Tysk og Jacob Poulsen Præst. Lous indstillede da Mathias Schmidt til oldermand og fik Admiralitetets approbation herpå.

### *Oldermandsskifter 1800 og 1823*

Ved Mathias Schmidts død i 1800 mødtes overlodsen, nu Poul de Løvenørn, med lodserne for i fællesskab at finde ud af, hvem man skulle indstille til ny oldermand.

Da denne, Rasmus Sørensen Præst, i 1823 søgte sin afsked, var fremgangsmåden derimod en ganske anden. Lodsernes mening blev end ikke hørt og Løvenørns indstilling fulgte Admiralitetet ikke. Man indsatte en mand udefra, forhenværende månedsløjtnant Heick Meinertz, en mand uden erfaring indenfor lodsvæsenet og uden kendskab til de stedlige forhold. Til gengæld havde han som udefra kommende nok lettere ved at sætte sig i respekt blandt lodserne end en mand fra deres egen midte havde.

### *En oldermands genvordigheder*

Især synes Mathias Jacobsen Schmidt, oldermand 1771-1801 at have haft vanskeligt ved at hævde sin myndighed og – hvad han i særdeleshed synes at have lagt vægt på – ikke at tabe ansigt over for udenforstående.

### *Jens Sørensen Præst*

Den side 56 nævnte klage fra 1801 over Dragørlodserne var specielt rettet mod fastlods Jens Sørensen Præst. Det var imidlertid hverken første eller sidste gang, at han voldte oldermanden problemer.

Jens Sørensen Præst, der i sørullen 1766 beskrives som mædelig af vækst med sort hår og sorte øjne, havde den

19. august 1766, endnu ikke 18 år gammel, fået styrmandsek-samen og sejlede som sådan i nogle år. Den 31. marts 1778 blev han ansat som reservelods.

Skønt der var adskillige reservelodser, der var langt ældre i tjenesten end han, havde han allerede i april 1781 gentagne gange rettet henvendelse til Admiralitetet om at blive forfrem-met til fastlods. Af ikke nærmere belyste årsager lykkedes hans bestræbelser det følgende år.

I januar 1782 indtraf nemlig den kedelige begivenhed, at »den smukke, habile lods Tønnes Mortensen« faldt over bord fra et russisk skib »St. Michel« og druknede. Han var sidst blevet set søndag aften den 13. januar mellem kl. 8 og 9, »udi hans kammer lå hans kavaj og vanter«, men derudover var der intet spor af ham.

Hans enke fandt omstændighederne ved hans forsvinden så mystiske, at hun lod foranstalte en undersøgelse, idet hun var bange for »at hendes mand havde fået en voldsom død, som var blevet fortiet«. Undersøgelsen bragte dog intet nyt for dagen, og man endte med at konstatere, at der var tale om en beklagelig og ubegribelig hændelse. Først den 22. maj blev Tønnes Mortensen fundet, næsten på samme sted, hvor skibet havde ligget for anker – i nærheden af Trekroner.

*Tønnes Morten-sens død*

Den reservelods, der på dette tidspunkt havde været længst i tjenesten, var Tønnes Erichsen, der havde været reservelods siden 15. august 1771.

I de af oldermændenes årligt indgivne konduitelister havde han bestandig været anført som en kyndig lods, der var påpas-selig og ordentlig, skikkelig og ædru. I årene 1775-1779 an-førtes, som det eneste negative, at han var »noget sagtfærdig af sig«, i 1777 og 1778 med tilføjelsen »og ikke af et muntert væsen«. I de sidste to års lister havde der imidlertid intet for-lydt herom, og da fastlods Peter Poulsen Præst var død den 29. maj 1781, var Tønnes Erichsen sammen med Rasmus Sø-rensen Præst blevet eksamineret. Begge havde svaret tilfreds-stillende, men da Rasmus Sørensen Præst havde været længst i tjenesten, blev han forfremmet.

*Tønnes Erichsens skæbne*

I konduitelisten for 1781 betegnedes Tønnes Erichsen ube-tinget som den kyndigste af reservelodserne. Ikke desto min-dre blev han af ubegribelige årsager tilsidesat til fordel for Jens Sørensen Præst.

For Tønnes Erichsen fik dette skæbnesvangre følger. Den 13. maj 1782 meddelte Mathias Jacobsen Schmidt overlodsen,



at Tønnes Erichsen var syg; i juni måned var han sengeliggende og 28. juni kunne oldermændene meddele »I dag kl. 5 formiddag bliver mig tilmeldt, at reservelods Tønnes Erichsen er død; han har ikke haft helsen siden han måtte stå tilbage for Jens Præst, uagtet nu til sidst at sygdommen var så stærk, at han var ganske fra sig selv, lå Jens Præst ham dog altid på tungen«.

Ved meddelelsen herom udtrykte Andreas Lous, at det var ham kært, »at jeg ej har mindste del udi den sorrig, som han var bleven pådraget, og som han udi sin dødsstund har påanket«. Dette sammenholdt med Mathias Jacobsen Schmidts nedenforanførte udtalelser synes at vise, at Jens Præsts forfremmelse på Tønnes Erichsens bekostning var fremtvunget fra højere sted.

*Jens Sørensen  
Præsts »svaghed«*

For Jens Præst selv var den tidlige forfremmelse dog ikke ubetinget en lykke. Den 15. februar kunne oldermændene således indberette til overlødsen om forløbet af Jens Præsts første lodsning.

Han var kaldt til København for at lodse den store ostindiefarer Kronborg, der stak 21 fod, til Helsingør. Den 2. februar om aftenen var han kommet ombord, men den følgende dag, søndag, var han gået hjem til Dragør, hvor han uden oldermændens viden havde opholdt sig til tirsdag morgen; derefter var han atter gået til København, men havde så på grund af »svaghed« måttet afløses af en anden lods.

Oldermændene vidste ikke, hvori denne svaghed bestod, og konstaterede lidt sarkastisk, at den ikke var større end, at han alene kunne gå den lange vej hjem, og først da han kom hjem »stillede sig så rasende an, så hans venner måtte holde vagt over ham i to nætter«.

Schmidt mente imidlertid at kunne forklare, hvori »svagheden« bestod. Såvel Jens Præsts kone, som hans venner havde forklaret, at han lige siden, han var blevet kommanderet til skibet, og især efter at han havde været ombord, ikke havde haft nogen ro på sig »men altid gået og grublet, sukket og givet sig, uden at tale et ord«. »Jeg slutter altså heraf, at han har fået en skræk i sig over dette, at han har løbet og søgt den tjeneste, som han ikke i alle tilfælde ser sig i stand til at forrette«.

Den 22. marts kunne Schmidt rapportere til overlødsen om det videre forløb i sagen. »Da Jens Præst nu var så vel, at han både kunne gå i kirke og rundt om i byen og i marken« havde han den 20. marts kommanderet ham til at gøre tjeneste på et



af Den Guinesiske og Østersøiske Handels skibe, som skulle lodses fra København til Helsingør, hvorefter historien havde gentaget sig: Jens Præst var atter gået hjem og havde meldt sig syg.

*Ostindiefareren Kronborg, det første skib Jens Præst skulle lodse. Handels- og Søfartsmuseet.*

Efter disse begyndervanskeligheder synes det dog at være gået bedre for Jens Præst, og om hans »svaghed« forlyder ikke mere. At han har været en temperamentsfuld herre, fremgår imidlertid af følgende sag, som oldermænd indberettede den 5. januar 1788, og som han selv betegnede som »en tildragelse, som endnu aldrig har mødt mig, så længe jeg som oldermænd, har været lodseriet betroet«.

*Jens Sørensen  
Præsts temperament*

Den foregående eftermiddag havde Lous sendt bud til Schmidt om hurtigst muligt at stille en lods i København for at få en Kinafarerer, som af en Helsingørlods var blevet sat på grund på Stubben, af igen og bragt ud i Renden. Det var fastloden Peter Petersen Svart, som stod for turen, men Schmidt anså ham for uegnet dertil »dels for alder, dels for anden dårlighed, han har i sine ben, såvel i dette føre som på denne årstid« og sendte i stedet bud til den næste, som var Jens Sørensen Præst.

Denne indfandt sig da også hjemme hos oldermænd, men så snart han havde hørt hvad ordren gik ud på, begyndte han

*Skipperstræde 10, oldermann Mathias Jacobsen Schmidts hus, hvor han tillige havde sit kontor. Det var gennem den lille gang til venstre for huset, at Jens Sørensen Præst blev »ført ud« på gaden, så han faldt om i den nu længst forsvundne rendesten.*



at bruge mund: »hvad Dragørlodser havde med Kinafarere at bestille, når andre havde sat dem på grund, så skulle Dragørlodser tage dem af, og hvad betaling han fik derfor med videre som forefalder, når et menneske er opbragt og fuldt af ondt og opsætsig«. Endelig, »efter lang brumlen« modtog han dog ordren »men blev alligevel ved at pukke og knurre«. Schmidt sagde da, at han ville give ordren til en anden og klage over Jens Præst, hvortil denne sagde, at han nok skulle gå, og hvis der skulle klages, ville han selv være til stede. Endelig bemærkede han »at jeg (Schmidt) skulle nok komme på det sted, hvor jeg nødig ville«.

Så havde Schmidt imidlertid fået nok. »Forbitret over at høre på alt dette, fører jeg ham ud ad lågen til gaden, hvorved han falder omkuld, så hat og paryk røg af, og fik den ene arm i rendestenen, hvorved han blev lidet tilsølet«. Da Jens Præst endelig gik, var mørket faldet på, således at han først næste morgen kunne starte turen til København.

Schmidt var dog åbenbart selv lidt betænkelig ved sagens udvikling, idet han afsluttede sin beretning med følgende be-

mærkninger: »Jeg plejer at være mere varlig i slig begivenhed, men jeg må tilstå, at det gamle ordsprog lyver ikke, når man siger, at man træder katten så længe på halen, til han bliver nødt til at vende kløerne til, men manden havde nok lidet på panden, hvilket nok var den største årsag, såvel til hans opsætsighed, som at han stod så løst på benene, for det øvrige er det tungt at være noget betroet, når man således skal være overrumplet, især i kommandosager«.

Jens Præst fik ikke nogen lang karriere i lodseriet, idet han var iblandt de fire lodser, som forulykkede den 5. december 1805.

Temperamentet har måske ligget til familien, i al fald havde oldermænd Schmidt haft en næsten tilsvarende sag med Jens' ældre broder, den senere oldermænd Rasmus Sørensen Præst.

Denne var blevet beordret til København til et hollandsk skib, som skulle lodes gennem Drogden. I stedet for straks at adlyde ordren, var han gået hjem til oldermænd, medens budet, som havde været ude med ordren fra mægler Buntzen, stadig var hos Schmidt. Rasmus Præst var meget ophidset og nægtede at gå til København.

Schmidt var vant til opsætsighed fra lodsernes side, og havde næppe heller gjort noget særligt ved denne sag, om ikke det havde været for det forhold, som han fremhævede i sin klage til overlødsen »hvad der mest fortrød mig ved denne tildragelse var dette, at jeg i denne fremmede mands nærværelse (budet) skulle i mit eget hus uden mindste årsag således blive overrumplet og tiltalt«.

Denne begivenhed indtraf den 29. august 1786, i januar 1788 fandt så episoden med Jens Præst sted, og i oktober 1790 nægtede fastlods Niels Nielsen Kromann at adlyde en ordre – en affære, der udspandt sig nede på havnen, hvor jollen lå parat til at gå ud med flere af lodserne. Da oldermænd foreholdt Niels Kromann det urigtige i hans opførsel »tog han hatten af med begge hænder og bad om forladelse og holdt mig rigtig for en nar for alle folk, som var der til stede«.

Selv synes Mathias Jacobsen Schmidt dog ikke at have taget sine forpligtelser tungere, end at han den 19. januar 1782 meddelte overlødsen følgende: »siden jeg har sat mig for med min familie i morgen at gå til skrifte, og i overmorgen at kommunikere, så håber jeg, at kommandøren (Lous) vil have mig undskyldt deri, at jeg ikke så strikte, som jeg burde, kan efterleve Deres ordre«.

*Rasmus Sørensen  
Præst*

*Niels Nielsen  
Kromann*

## Lodsfarvandet

Ifølge lodsanordningens § 8 var der sket en indskrænkning i Dragør Lodseris rettigheder, idet det i modsætning til tidligere, nu var tilladt Helsingørslodserne at lodse nordfrakommende skibe gennem Drogden til Dragør Tønde, hvis de var antaget hertil fra Helsingør. Derimod havde Dragør Lodseri fortsat enerettigheder til alle lodsninger sydpå fra København, Københavns Red og Nordre Tønde samt til alle lodsninger nordpå i farvandet fra Dragør Tønde til Helsingør.

Af lodsanordningens § 12 fremgår det imidlertid, at lodserne var forpligtet til at have kendskab til et større farvand. Reservelodserne skulle således være kendt overalt i farvandet fra Kullen i nord til Falsterbo og Stevns i syd. Fastlodserne skulle yderligere være bekendt med farvandene syd herfor, nemlig Præstø Bugt, farvandet omkring Møen og Grønsund. Her var det atter hensynet til orlogsskibene, der spillede ind, idet der på dette tidspunkt var lodser, såvel på Nyord, som i Grønsund.

Kravene var imidlertid større endnu. Man ønskede Dragørlodserne som fast bekendte mænd på flåden i farvandene omkring øerne og i bæltterne, hvilket afspejles i § 26, hvor det pålægges de bedste af fastlodserne tillige at gøre sig bekendt i Storebælt, ved Gedser Rev samt i Lillebælt.

Kravet bestod dog kun i få år, idet man allerede i 1767 indså, at det var urimeligt sammenlignet med, hvad man krævede af andre lodser. I sin argumentation for at få kravet sløjftet anførte Andreas Lous den vanskelighed med hensyn til at tilegne sig den ønskede viden, der lå i, at de fleste af lodserne ikke kunne skrive og derfor ikke var i stand til at støtte deres hukommelse på denne måde, men måtte huske det hele udenad. Bestemmelsen ændredes derefter således, at Dragørlodserne skulle være kendt i farvandet fra Kullen til Falsterbo, ind ad Præstø Bugt og ned til Gedser Rev.

I den omhandlede periode ændredes Dragørlodsernes rettigheder, idet de som tidligere nævnt i 1794 afgav rettighederne til lodsning fra København såvel nordpå som sydpå.

## Pligten til at lodse

Ifølge lodsanordningens § 9 skulle lodserne være pligtige til at betjene alle skibe, som ønskede lods – en pligt som det undertiden kunne være vanskeligt at efterkomme.





Opmålinger af farvandet med henblik på udarbejdelsen af søkort hørte til overlodsens arbejdsområde og optog meget af Andreas Lous tid i de første år. Her et udsnit af Lous kort over Sundet, trykt 1775.

Trods de aflastninger, der fandt sted, ved at Helsingør Lodseri og Københavns Lodseri overtog en del af de lodsninger, der hidtil var blevet udført af Dragørlodser, hændte det ofte, at alle lodser var ude. Dette skyldtes i overvejende grad sejlskibenes afhængighed af vinden, idet undertiden hundredvis af skibe kunne ligge og vente på en gunstig vind, for så alle på en gang at lette for at gå igennem Drogden.

Dragørlodsernes forpligtelse til først og fremmest at betjene den danske flåde, var dog også fortsat et problem, idet man kunne blive anmodet om at holde et antal lodser i beredskab til dette formål, som så var unddraget fra at kunne gøre tjeneste i almindelighed.

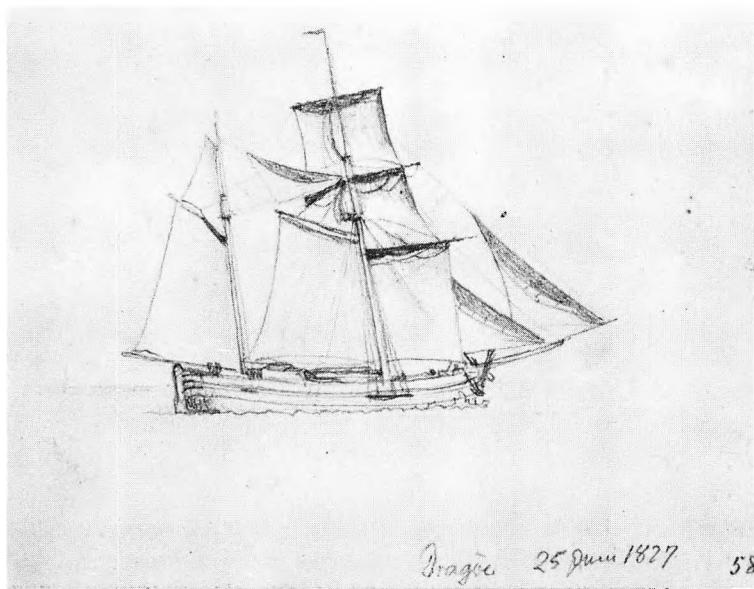
Det var dog ikke nok hermed, også over for fremmede nationers krigsskibe havde man særlige forpligtelser. Det ses således, at man undertiden har taget lodser fra koffardiskibe, hvor de var kommet ombord, for i stedet at sætte dem om bord på fremmede orlogsskibe. På samme måde mente man sig forpligtet til at lodse fremmede orlogsskibe, uanset om disse ville betale de forlangte lodspenge eller ej, således som det fremgår ved lodsningen af en russisk eskadre i 1781.

Endelig havde flere af de store handelskompagnier den uvane, at rekvirere lods, længe inden skibet var klar til afsejling, således at Dragørlodser ofte lå om bord på skibe på Københavns Red i ugevis. Den 31. december 1781 klagedes der således over, at ikke mindre end ni lodser nu på anden uge lå på Københavns Red. En henvendelse herom tidligere samme år til Københavns waterschout, som skulle bekendtgøre for de søfarende, at lodsene først måtte tilkaldes, når skibet var sejlklart, havde ikke hjulpet.

Det siger sig selv, at ved sådanne lejligheder, hvor mange skibe på en gang ønskede lods, forsløg de 12 faste lodser ikke. Når de var ude, kunne reservelodserne, når de var tilstrækkeligt udlærte, naturligvis træde til. Det samme gjaldt for ekstralodserne, efter at denne klasse var kommet til i 1801.

### *Hjælpe-lodser og sjovere*

Der var dog også forholdsregler for, hvorledes man skulle forholde sig, når samtlige lodser var ude. I en aktuel sag omkring en række ulovlige lodsninger i 1771, tilskrev Andreas Lous således den daværende oldermænd, Peder Esborsen følgende, for at han kunne fremlægge det som bevis under retsagen: »Dragør lodsoldermand er beordret og har tilladelse af mig at udtage på Dragør Havnehoved så mange, som han



*Tegning af C. W. Eckersberg, dateret Dragør den 25. juni 1827. Det afbildede skib er på tegningen benævnt en kuf. Statens Museum for Kunst, Kobberstiksamlingen.*

finder fornøden, er skikkelige, ædrue og forstår at bringe et skib igennem lodsfarvandet i tid når alle lodser er ude, og der er flere som forlanger lods, det ingen uvedkommende ellers kan gøre som strider strengelig imod den kongelige lodsanordning ...«

Det er de såkaldte sjoverlodser eller hjælpelodser, der her er tale om. De benyttede lodseriets materiel og betalte herfor en afgift til jollekassen, men beholdt i øvrigt selv lodspengene. Som hjælpelodser benyttedes gamle, pensionerede lodser i den udstrækning, de overhovedet var i stand til at lodse. I andre tilfælde ses det at være unge mennesker, som senere fik en karriere ved lodseriet.

De fleste af hjælpelodserne var de samme, der benyttedes som sjovere til at sejle lodsådene, et behov, der opstod, allerede når de sidste rigtige lodser skulle sættes om bord i lodssøgende skibe, eller når lodser skulle tages af, og der ikke var hjemmenværende lodser til at sejle jollen ud. I særlig travle perioder slog heller ikke antallet af både til, og også disse måtte lejes.

I 1783 ses hjælpelodser fra Helsingør Lodseri for første gang at blive benyttet. I 1823 indskærpedes det, at disse skulle have forret til lodsningen fremfor de lokale sjoverlodser.



Hollandsk fløjte.

## Klager over skipperne

Men selv om lodserne var til stede, var problemet ikke altid løst dermed. Gang på gang klagedes der over, at skibe ikke kunne få lods, og lige så ofte tilbagevistes disse påstande forbitret fra Dragørlodsernes side, fulgt af klager over skippernes opførsel. Mange af disse fortsatte nemlig for fulde sejl, således at lodserne ikke havde en chance for at nå ud til dem, ligesom ombordsætningen blev vanskeliggjort.

Allerede i november 1761 måtte Lous tage sig af en sådan sag. Det var mægleren Carl Wilder, der klagede over, at lodserne ikke gik ud til skibene. Kritikken blev tilbagevist af lodseriet, der støttedes af Lous. Det pointeredes, at der så længe, man kunne se, var udkig på Dragør havns skibsbro, således, at båden straks kunne gå ud, når man observerede et skib, der flagede efter lods. Dette udkig skulle være tilstrækkeligt til at honorere datidens krav, idet skibe lige indtil midten af forrige århundrede ikke passerede gennem Drogden efter mørkets frembrud.

### ULYKKEN 1765

Få år efter, den 3. august 1765, drukkede fastlods Peter Andersen Tysk under dramatiske omstændigheder, der dannede baggrund for Dragørlodsernes klager over specielt de engelske skipperne.

Et engelsk skib – en tremaster med en dybgang på 15 fod – var kommet sejlende syd fra og havde syd for Dragør Tønde signaleret efter lods. Fastlods Peter Andersen Tysk var, sammen med reservelodsen Peter Theisen Palm, sejlet ud og gået ombord i »godt sejlbart vejr«. Englænderen forlangte lods gennem Drogden, men ville kun betale 15 mark, et beløb som lå under, hvad der normalt betaltes for et skib af denne størrelse. Lodsen ville ikke godtage denne betaling, og skipperen ønskede derfor ikke lods. Da de to lodser derefter atter gik fra borde »kom ved ulykkelig hændelse et af hans (englænderens) læsejls udhalere om toppen af lodsådens mast og kæntrade og sank samme«. Fra det engelske skib sattes derpå en jolle ud, som bjergede reservelodsen, medens Peter Andersen Tysk, såvel som lodsåden, først blev fundet dagen efter.

Ulykken gav anledning til klager. Det fremsførtes, at det ofte hændte, især med engelske skibe, at når lodserne efter givet signal nåede ud til skibene, svarede de, at de ikke havde brug for lods. Eller at de, når de ville have lods, alligevel fortsatte sejladsen for fuld fart, således at lodserne dårligt kunne kom-



me om bord, men måtte udsætte såvel sig selv som lods båden for den største fare. »At de engelske gør det, er en åbenbar stolthed og ondskab«, et udsagn, der underbyggedes med, at de engelske skibe almindeligvis var særdeles gode sejlere og villige til at lystre roret, således at de uden fare kunne brase op.

Det kunne derimod de store hollandske fløjter ikke, da de var meget dårlige sejlere, som kun uvilligt lystrede roret. Til gengæld var det ikke forbundet med den samme risiko at borde disse under sejl, som det var med de engelske og svenske skibe, hvis udenbords hængende takkelage så let greb fat i lodsjollens sejl.

I anledning af denne sag anmodede Lous Admiralitetet om, at mæglerne i København og Helsingør måtte gives ordre til at anmode skipperne om at hejse flag fra stortoppen som signal efter lods, og at de endvidere skulle »bruge sømandsskab«. Dette skete endnu i samme måned, hvor skipperne anmodedes om at brase op eller mindske sejl, så de ikke udsatte lodsernes liv eller fartøjerne for fare.

#### NYE KLAGER

I februar 1767 klagede oldermændene Peder Esborsen atter over de samme forhold. Det skete ofte, at der kom mange skibe på én gang, som flagede for lods, men så snart det første skib havde fået lods ombord, gik signalet ned på nogle af de andre, eller de beholdt det oppe, men sejlede så hurtigt efter det første skib, at det var umuligt for lodsen at komme ombord.

Den skildrede opførsel har uden tvivl været en taktisk manøvre fra skippernes side for at slippe for udgiften til lodsen, men alligevel ikke hænge på ansvaret, hvis uheldet skulle være ude. Ifølge oldermændene skete det således ofte, at skibe, der gik på grund, angav at de ikke havde kunnet få lods, endog selv om de aldrig havde haft signal efter lods eller som ovenfor anført havde taget signalet ned, da lodsen nåede ud til dem. Den ovenfor omtalte ulykke var ikke den eneste i den her omhandlede periode.

#### NY ULYKKE 1789

Den 23. november 1789 var en af lodseriets travle dage, og man havde derfor måttet antage to sjovere til at sejle lodsen Niels Kromann ud til en engelsk brig, der skulle lods gennem Drogden. Lodsen var gået ombord og jollen, en af lodseriets bedste, slæbte efter skibet med de to sjovere. Ved en



uheldig vending fik jollens mast fat i skibets rigning og kæn-trede. De to sjovere druknede, medens jollen blev fundet en uges tid senere, uden at have lidt væsentlig overlast.

#### DEN STORE KATASTROFE 1805

I 1805 var uheldet atter ude, og denne gang af endnu større omfang, idet fire lodser mistede livet og samtidig gik en af lodseriets bedste og nyeste lodsbaade tabt. Den 10. december 1805 kunne man i avisen Dagen læse følgende stykke:

»Hollænderbyen den 8. December. Siden Stormen i Torsdags savnes fra Dragø en Lodsjolle med 4 Lodser i. To gamle Lodser, Fader og Søn, havde hver sit Skib at lodse Farvandet ned Nord efter, de tvende Unge var i Jollen for at tage de Gamle af på en vis Højde, som og er sket om Eftermiddagen. Næste Morgen tog man ud i Mening at finde Jollen kantret eller sjunken. Det samme er sket Løverdag og i Dag, men alt var forgæves. De tvende Første var Jens Præst, en Broder til nuværende Lodsoldermand på Dragø, og Svend Holte, en Søn af den Første, item Henrik Nielsen (disse 3de vare gifte og efterlade sig Koner og Børn) og Niels Theisen, Ungkarl. Mange vare af den Tanke, at de have mistet deres Mast og siden har ladet staa til ad Sverrig, men da det i Dag er 3de Dage siden, og ikke set dem komme, troer man dem omkomne. – Ønskeligt var det at alle Lodsbaade vare gjorte synkefrie enten med Kork eller Luftkasser, og dernæst, at alle Lodser lærte at svømme, thi deres Liv er i flere Henseender kostbart for Staten«.

Ulykken var på dette tidspunkt allerede en kendsgerning. Lodsoldermand Krag i Helsingør havde den 7. december indberettet uheldet, som skibsføreren på det skib, Jens Sørensen Præst havde lodset, havde aflagt rapport om, da skibet lå for anker på Helsingør Red. Noget af skibets takkelage havde grebet fat om jollens mast, således at denne var kænret. Fra skibets side forklaredes det, at det blæste så voldsomt, at man ikke havde mulighed for at komme til hjælp. Oldermænd Præst mente dog nok, det havde været muligt at gå til ankers eller sætte en jolle ud, så man kunne have bjerget nogen »da de fleste kunne godt svømme«, nu havde skibet blot fortsat sin sejlads, og man vidste ikke engang nøjagtig, hvor ulykken var foregået.

Overlodsens lod i oldermænd Præsts navn indrykke en annonce i Dagen, hvori der redegjordes for ulykken, ledsaget af en opfordring til at yde bidrag til de forulykkedes efterladte: »Faderen (Jens Præst) efterlader en gammelagtig Enke, ufor-sørget Datter, og Sønnen en Enke med 2 Børn, som desforuden er højfrugtsommelig med det tredie. Den tredie Lods var ugivt, men den fjerde efterlader en Enke.«

En redegørelse for ulykken med detailleret beskrivelse af de forulykkede og deres påklædning forfattedes af oldermand Præst til offentliggørelse i Dagen med henblik på en eventuel identifikation af ligene:

»Torsdagen d. 5te Dec. 1805 om Eftermiddagen ungefehr imod 3 slet skede en uheldig Hændelse at 4re Dragøes Lodser med deres Jolle kandrede, ved siden af en prøyss Galliadss, da Lodsen skulle gaa fra Borde efter fuldendt Lodsning, imod den nordre Kant af Middelgrunden, da hans Bargins eller Stor Brase, fik fat på Jolle Mastens Top; og kandrede Jollen da de skulle gaa fra Skibet, og sank til Bundts, og alle 4re Mand druknede. Da Skipperen ikke gjorde nogen Forsøg paa at bierge dem, mens sejlte sin Kurs nord efter.

Nemlig Fastlods Jens Sørensen Præst gammel 57 Aar, maadelig af Vækst, kort, sort krøllet Haar, var iklædt en blaa hollands Kavaj med Opslag og Krave, en blaa klædes Slagtrøje, 2 hvide uldne Undertrøjer uden Ermer, og en tynd hvid Nattrøje, en fin hvid Siorte, med bred Krave; og uden Linning på Ermerne, mærket Bogstaver PM eller PJJ hvilket ikke kunne erindres, et par blaa- og hvidstribede Underbuxer og sorte Manchestersbuxer og hvide Lærrets-buxer, uden over de andre, uldene Hoser, og Støvler paa Benene. Et blaat Silketørklæde om Halsen, hvorudi var indlagt et tyndt Tørklæde, en Kikker i Lommen samt en Tegnebog af sort Læder.

Den 2den Fastlods Svend Jensen Præst, gammel 30 Aar, een Søn af den første gamle, maadelig lav af Væxt, sort krøllet Haar, var iklædt en blaa Klædeskavaj med Opslag og Krave, en blaa Klædeslagtrøje med hvide staa Knæppe, en sribet Vest, en hvid og blaa-flammet Nattrøje, et par blaa Klædesbuxer med smaa sorte Knæpper, hvide Lærretsunderbuxer, en hvid Siorte, med Bogstaver S I S P, hand havde et Lodsskiælt hos sig m. EL og tillige sit eget, mens om det er enkelte Bogstaver eller fuldt vides ikke, – Uldstrømper, og Støvler paa Benene – om Halsen et Bomuldstørklæde rødt og hvidt, blommet trykket.

Den 3die er Niels Theisen Friis, Reservelods, gammel 30 Aar, er temmelig høj af Vækst, mørk slet Haar, var iklædt: en brun Stradtskavaj, en blaa Slagtrøje, en blaa Damasketrøje under, foruden en ulden Nattrøje, – et par blaa sribede Manchestersbuxer, og hvide Lærretsunderbuxer mkr. N T, graa uldne Strømper trogt over Knæne og store Støvler paa Benene, en hvid lærrets Siorte, som ikke erindres de Bogstaver der er, et sølv Uhr i Lommen med Sølvkæde, haver sit Lodsskiælt hos sig – hvorpaa staa hans eget Navn Niels Theisen Friis, samt en rød Teignebog i Lommen, med sort Futteral og en Kikkert.

Den 4re Hendrick Nielsen Werling, gammel 31 Aar, temmelig høj af Væxt, mørk slet Haar, iklædt en blaa grov Klædeskavaj, med Opslag og Krave, blaa Klædes Slagtrøje, en ulden Nattrøje, et par gule Manchestersbuxer, et par hvide lærrets Underbuxer, et par hvide ditto, over de andre, en hvid hørlærrets Siorte, lidet støddet oventil, mærket DMS, uldene Strømper og Støvler paa Benene, om Halsen et blaadt sribet Tørklæde, med noget rødt i Kanterne, en meget gammel Tegnebog i Lommen.

Alle 4re forbemeldte havde sort rond Hat paa Hovedet.«

## Ulovlige lodsninger

De ulovlige lodsninger var fortsat et problem, som det var vanskeligt at komme til livs. Navnlig i de perioder, hvor travlhed var så stor, at det kneb for lodserne selv at overkomme efterspørgslen, florerede de ulovlige lodsninger.

I lodsanordningen var der ikke fastsat regler for hvorledes, de mennesker, der foretog de ulovlige lodsninger, skulle straffes. Da spørgsmålet i begyndelsen af 1780'erne havde været aktuelt adskillige gange, blev det, med Admiralitetskollegiets approbation af 4. februar 1785, fastsat, at man i disse spørgsmål skulle forholde sig på samme måde, som det var foreskrevet i anordningen for Helsingør Lodseri fra 1778. De skyldige skulle herefter, udover at afgive det indtjente beløb, erlægge en bøde til lodseriet, bestående af 2 rigsdaler første gang man forså sig, hvorefter bøden for hver gang forbrydelsen gentoges blev fordoblet.

### *Mærkning af lodsbådene*

Hvad der især gjorde det vanskeligt at hindre, at ulovlige lodsninger fandt sted, var, at skipperne, der antog de ikke-autoriserede lodser, ikke altid var klar herover, da lodserne jo ikke var uniformeret.

Ganske vist var det påbudt, at lodsjollerne skulle føre en rød stribe i sejlet, netop for at gøre dem kendelige som lodsbåde, men dette kunne man ikke altid regne med. Dels ses det, at lodsbådene undertiden brugte helt hvide sejle, nemlig når der var tale om nye sejle, som farven ikke ville binde på – dels kunne man i travle perioder være nødsaget til at leje fremmede joller, som så ikke havde den foreskrevne stribe i sejlet. Desuden skete det ofte, at de folk, som udførte de ulovlige lodsninger, »lånte« en af de joller, som tilhørte lodserne privat og som undertiden anvendtes i lodseriets tjeneste og derfor var forsynet med den røde stribe i sejlet.

### *Lodsskilte*

Det var altså nødvendigt, at skærpe forholdsreglerne, hvilket Løvenørn gjorde ved den 7. oktober 1799 at tilstille Admiralitetet et forslag om, at lodserne i almindelighed skulle bære »et udvortes tegn« som bevis på, at de virkelig var lodser.

Den aktuelle baggrund for fremsættelsen af forslaget var, at der det pågældende år var blevet sat tre skibe på grund af

»foregivne lodser«. Løvenørn havde derfor overvejet, hvad der kunne gøres og var nået frem til følgende: »Mundering var uden tvivl det bedste, men for vidtløftig for kongelig regning, og at pålægge dem selv at skaffe og gå i en vis mundering ville nok næppe være udførlig, da man så ofte må antage fattige fiskere og søfolk dertil«. Han mente derfor »at det letteste og passeligste var, at de blev befaleet at bære en messingplade på brystet eller hængende i et bånd i et knaphul, i det mindste så snart de forrettede tjeneste.«

Løvenørn medsendte to prøver, et støbt i massiv messing og et i messingblik. Admiralitetet stillede foreløbig sagen i bero, men ordningen indførtes dog samme år ved det nyetablerede københavnske lodseri.

Det følgende år blev sagen atter taget op, og den 14. marts 1800 blev det påbudt alle lodser i Danmark at anskaffe sig et støbt messingskilt med en kongelig krone og påskriften FL eller RL for henholdsvis fastlods og reservelods. Skiltet skulle de bære i et bånd i et knaphul på brystet, når de var i tjeneste.

Lodsskiltet synes dog ikke at have haft den ønskede virkning med hensyn til at begrænse de ulovlige lodsninger. En af årsagerne var måske også, at lodserne ikke altid efterkom ordren. I 1814 indskærpedes det således, at de skulle bære skiltet på sig. Samtidig anbefalede det oldermændene at udarbejde et tegn »såsom et skrevet kort med segl på«, som skulle gives til sjoverlodserne, der efter endt lodsning atter skulle aflevere tegnet.

Hvor lidt de anordnede lodsskilte egentlig var værd, blev med al ønskelig tydelighed bevist i 1824 af Jens Hansen Snedker. Denne var i 1801 blevet ansat ved lodseriet, men i 1822 dømt uværdig som lods. I de følgende år foretog han utallige lodsninger uden oldermændens tilladelse og i 1824 indberettede han for at have anskaffet sig et ulovligt lodsskilt, som han benyttede i denne trafik.

### *Lodsernes dragt 1813*

Lodserne havde altså ikke fået nogen uniform i denne omgang, og det skulle komme til at vare længe inden en sådan blev indført. Men et lille tilløb hertil, dog med en ganske anden baggrund og motivering, fandt sted i 1813.

Under søkrigen med England 1807-14 var de økonomiske kår i almindelighed, og for lodserne i særdeleshed, dårlige. Antallet af lodsninger var ringe og dertil kom en voldsom inflation, som lodsernes indtjening ikke kunne holde trit med.



*Nyere lodsskilt. Skilte benyttes stadig om end udformningen er ændret noget siden de første skilte, der indførtes i 1800.*

For de fleste andre lodserier var forholdene langt værre end for Dragør Lodseri, hvilket dels skyldtes Dragørlodsernes fortsatte anvendelse på flåden, nu til en speciel betaling, dels at Dragør Lodseri som det eneste ikke havde faste lodstakster; der var altså her en vis mulighed for at regulere indtjeningen ved de akkorder, man indgik om de enkelte lodsninger.

For at råde bod på lodsernes dårlige kår, stillede der et beløb til rådighed, således at alle lodser kunne få hver en kavaj, et par lange bukser samt et par sko. For at beløbet skulle kunne række så langt som muligt skulle lodserne ved de bedrestillede lodserier, hvortil Dragør hørte, betale et mindre beløb herfor. Det var også muligt at få støvler i stedet for sko, men kun ved kontant erlæggelse af prisforskellen på 26 rigsdaler. I april 1813 udgik der brev til alle landets lodsoldermænd om at indsende lodsernes mål, som helst skulle være taget af en skrædder; også til skoene skulle der indsendes mål.

Kavajerne og bukserne skulle sys på den militære skrædderstue af blåt klæde fra det militære depot. Kavajerne skulle være »omtrent af samme facon som gardernes kapper« og dertil udtrykte Løvenørn ønske om en opstående krave med et bogstav på hver side i rødt klæde; som eksempel på disse bogstaver nævnes DL, der vel næppe kan tænkes at stå for andet end Dragør Lodseri.

Den 19. maj meddeltes det, at klæderne kunne afhentes. Til Dragør Lodseri leveredes 20 kavajer, 20 par bukser og 20 par sko; ingen havde således benyttet sig af muligheden for at få støvler. En ensartet beklædning af alle danske lodser var gennemført for en periode, selv om der ikke var pligt til altid at bære denne påklædning.

Mod betaling kunne også oldermændene få en beklædning »men kun af samme klæde som lodserne får deres, som bliver ganske antagelig at gå med«. I modsætning til lodserne kunne oldermændene derimod vælge mellem en kavaj og en kjole og mellem lange bukser og knæbukser. Rasmus Sørensen Præst synes dog ikke at have benyttet sig af tilbuddet.

### *Uniformering af oldermændene 1800*

Løvenørns forslag fra 1799 om lodsskilte havde været ledsaget af et forslag om en oldermandsmundering med den motive- ring, at det ville skaffe disse agtelse, såvel blandt de søfarende som blandt lodserne. Løvenørn mente, at de fleste ønskede noget sådant, og at specielt oldermændene i Norge ville be- tragte det som en hæder.



Da lodstegnene i 1800 blev indført, blev det tillige påbudt oldermændene at anskaffe en sådan mundering. Den skulle bestå af en mørkeblå kjole med bredt overslag, to rækker ankerknapper, rød krave, på ærmerne blå opslag som skulle knappes på siden med to knapper, underforet skulle være mellembåt. Hvad han skulle bære under denne kjole var op til ham selv. Til uniformen hørte endvidere en rund sort hat med guldgallon om pullen og som overtøj en helt blå overkjole, ligeledes med ankerknapper. I 1812 ændredes guldgallonen om hatten til et sort silkebånd med spænde.

## Lodsmærkerne

Ifølge lodsanordningens § 14 påhvilede det lodseriet at føre tilsyn med, at lodsmærkerne ikke forhuggedes, forbyggedes eller blev nedrevet. Det var en opgave, som i denne periode skulle komme til at beskæftige lodseriet en del, og som også overlodsen skulle komme til at anvende megen tid på.

Allerede i 1737 havde det været på tale at lade alle de træer, der anvendtes som lodsmærker, stemple som en tilkendegivelse af, at disse ikke måtte fældes. Formentlig var dette ikke blevet ført ud i livet – i al fald var det ikke senere blevet fulgt op. Ideen blev imidlertid atter taget op i 1771 på baggrund af, at gårdmand Jens Knudsen i Tårnby havde ladet fælde to træer på sin grund, nemlig de sydligste træer i Tårnby, som over et med den nordre høj i Maglebylille Fælled udgjorde tværmærket for den nordre kant af Knollen.

I sommeren 1771 blev derefter samtlige træer stemplet med et kronet kongeligt monogram samt årstal. Stemplerne hertil udarbejdedes på Holmen, hvor de også opbevarede til de næste gang skulle i brug.

I forbindelse med denne stempling udarbejdedes en liste over alle træerne, som i forening med lister fra 1778 og 1781, giver et overblik over de mærker, der har været benyttet.

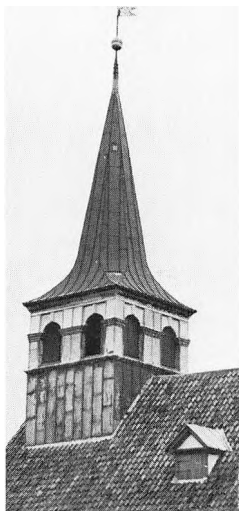
### *I Dragør:*

Tre piletræer, som står nord for byen i et kromand Lassen tilhørende vænge.

Et pæretræ, som står i en have midt i byen, havde tilhørt den afdøde Knud Pedersen, ejedes i 1771 af skipper Jan Adriansen og i 1778 af Anders Larsen.

Rebslagerhuset vest for byen, kaldet Drøjerup, der i 1771 tilhørte rebslager Anders Nielsen og i 1778 hans enke. (Nu Elisborg).

Højerup, et hus beliggende nordvest for byen, i 1778 tilhørende Pitter Skrædders enke.



*Tagrytteren på Store Magleby Kirke, der var et vigtigt lodsmærke, se også s. 118.*

Det sydøstligste hus i byen, der i 1778 tilhørte Andreas Strømberg og tidligere havde tilhørt Niels Kromann.

Det nordøstligste hus i byen, tilhørende skipper Jan Dirksen Jans (Blå Hane). Forstået således at der ikke måtte bygges øst herfor.

Til vestkanten af Dragør by og østkanten af skolen måtte der ikke bygges, ligesom den åbning, der var mellem byen og skolen heller ikke måtte betages med bygninger eller beplantning.

Fortegnelsen fra 1781 nævner tillige byens søndre kant som lodsmærke samt skipper Cornelius Bertelsens hus, der tidligere havde tilhørt Anders Jyde.

#### *I Store Magleby:*

Den søndre kant af byen.

Præstegården.

Kirken.

Møllen.

Dragør Lund.

I Ny Lund et stort piletræ tilhørende Jan Theisen på Nordenden, står uden for gærdet i en ham tilhørende eng.

Samme sted en krum eg, stående inden for gærdet, tilhørende Jan Jacobsen Ulspil.

Et pæretræ, tilhørende Theis Wybrandtsen Huck, som står i hans gård i en lille have.

En ask, der står i kirkegangen inden for gærdet i en have, tilhørende Jan Clausen den Unge.

Det nordligste træ i byen, en ask, tilhørende Pitter Thimanns enke, står i en have øst for gården.

#### *I Tårnby:*

Tårnby Remise.

Jordborg Remise, beliggende på Tårnby Ladegårds jorder mellem Tårnby og Store Magleby.

To store og et mindre asketræ, som står i gærdet i en have syd for den sydligste gård, tilhørende Jens Knudsen.

En ask i en have nord for den nordligste gård, tilhørende Anders Svendsen, der i 1778 benævnes som foged.

#### *I Kastrup:*

Kastrup Remise.

Øst for remisen, tæt ved gærdet, står en tjørn i en eng, tilhørende Gert Bendtsen i Sundbyøster.

Den sydligste kant af byen.

Den såkaldte Ouskens gård, tilhørende Lars Corneliussen.

Kastrups små huse, de nordligste i byen.

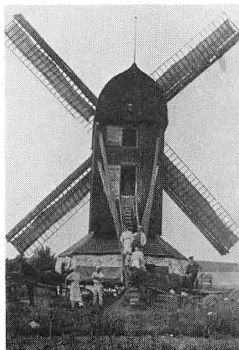
Det lille røde hus, som man kalder stalden, vest for fabrikken.

Fabrikken måtte ikke bygges længere ud mod øst, da Hollænderbyens kirke og Maglebylille Remise, derved ville blive usynlige.

Pladsen mellem stalden og fabrikken måtte ikke bebygges eller plantes, da pilene ved Dragør derved ville blive usynlige for dem, der sydfra skulle søge Trekroner.

Desuden skulle også åbningen mellem byen og møllen forblive ubebygget.

*Store Magleby mølle ved begyndelsen af dette århundrede.*



*I Maglebylille:*  
Maglebylille Remise.  
To høje på Maglebylille fæled.

*I Sundbyøster:*  
Rødegård.  
Sundbyøster små huse.  
Sundbyøster Remise.  
Åbningen mellem de små huse og remisen.

*I Gentofte:*  
Et asketræ i en have tilhørende bonden Niels Andersen.  
Listen fra 1778 nævner endvidere for Gentofte »et pulpitur, som man kalder det, står udi en stor have, hvis ejere er mig (Mathias Jacobsen Schmidt) ubekendt«. I den vestre kant af en allé som løber ned til Jægersborg, en elm som tilhører Kongen.

Efter den i sommeren 1771 gennemførte stempling blev samtlige træer årligt tilset af Dragørlodserne med derpå følgende indberetning til overlodsens.

Den omtalte stempling synes ikke at have virket tilfredsstillende som middel til at bevare træerne. Således blev træet i Jægersborg Allé fældet i marts 1773, da slotsforvalteren, som intet kendte til stemplingen, havde fået ordre til at fælde alle gamle træer. Retfærdigvis må det siges, at lodserne ved eftersynet i december 1772 havde fundet, at netop dette mærke allerede da var helt overgroet.

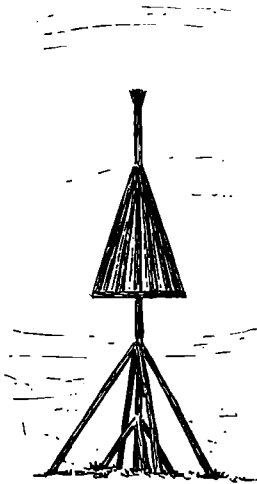
Den omtalte store pil i Ny Lund var flækket ved en storm i efteråret 1771, men Mathias Jacobsen Schmidt havde ladet lægge en surring om, så der ikke skulle ske yderligere skade. I februar 1792 konstateredes det at »nogle skarnsmennesker« havde hugget hul i træet, »så stort at en hund kan krybe ind og gemme sig, da det er hult«. Ved den nedenfor omtalte voldsomme storm i 1793 blæste træet ganske om.

### *Pilemærkerne*

De tre pile som stod i Lassens vænge nord for Dragør hørte til de allervæsentligste lodsmærker. I foråret 1776 blev den ene voldsomt beskadiget i en storm og i løbet af sommeren gik træet helt til. De to tilbageblevne træer stod med 16 alens afstand og var omkring 33 alen høje. Et par nye piletræer var plantet før 1778, men disse havde endnu ikke vokset sig store, da lodserne i januar 1785 konstaterede, at den østre af de gamle pile var ganske hul og næppe kunne blive stående længe. Det blev dog det vestre af træerne, der først måtte bøje sig.



*De to høje på Maglebylille Fæled var vigtige lodsmærker. På den søndre af højene rejstes i 1801 et konstrueret mærke med en tønne.*



*Det vestre af pilemærkerne. Øverst oppe kunne små kviste fastgøres, dette undlod man dog ved den sidste fornyelse af mærkerne i 1867, se s. 117.*

Den 25. og 26. september 1785 blæste det en voldsom storm af nordvest, som rev det vestlige piletræ omkuld. I faldet rev dette nogle grene af det østre træ, som man nu også frygtede kunne falde når som helst. I oldermandens rapport herom redegøres der for, at det ikke var muligt at finde et mærke som kunne erstatte dette træ, og at det indtrufne »vil gøre mange mennesker ulykkelige, allerhelst da farvandet såvel sønder som nordfra blev søgt ved disse pile, og ikke det alene, de var et generalmærke hele Yderdybet igennem, foruden mange andre steder i farvandet, ved Trekroner og langs den østre kant af Refshalen m.m., der er nu ikke et langmærke som kan fåes for Saltholmen, ligefra Smågrundene og nordefter«. Det var således nødvendigt uopholdeligt at skaffe en erstatning, som altså måtte blive et kunstigt skabt mærke.

Det faldne træ var blevet opmålt, kronen, hvis underste grene begyndte i en højde af 16 alen over jorden, målte på det bredeste sted 21 alen. Lous havde foreslået som en foreløbig løsning at rejse det faldne træ, hvilket ville skabe mindst mulig forvirring blandt de sejlende, men dette ansås ikke for muligt.

Opgaven med at udarbejde et mærke, der kunne erstatte pilen blev overladt til Holmens mesterpælebukker Statius Sørensens. Hans forslag gik ud på at rejse en 22-24 alen lang fyrrebjælke på en krydsfod, fastgjort i jorden og understøttet af fire barduner. På denne bjælke skulle anbringes et mærke i samme højde fra jorden, som det sværeste af træets top. Det hele skulle udfærdiges stykkevis på Holmen, og derfra i båd fragtes til Dragør, hvor det skulle samles og rejstes.

Arbejdet hermed gik straks i gang, da det gjaldt om at få mærket rejst, inden sømærkerne blevet indtaget for vinteren.

Den 16. december var mærket blevet rejst og lodseriet havde fået overladt en tønne tjære, hvormed man kunne lapsalve mærket til foråret, idet træet nu var for vådt.

På Holmen gik man derefter i gang med at konstruere endnu et mærke til erstatning for den østre pil, som man ikke forventede ville kunne blive stående ret meget længere. Dette mærke ville blive 28-30 alen højt og »indrettet således, at bredden kommer til at vise sig bedre op imod toppen, siden lodserne har fundet, at den som er rejst løber for spidst op imod toppen for godt at synes på en lang distance«.

Både Dragørlodserne og Helsingørlodserne besværede sig over at mærket ikke svarede til forventningerne. Mærket bestod af en ottekant, som var bredest forneden og løb spidst op og hvortil der foroven var fastgjort en del grene. Disse var ikke meget synlige, men havde derimod den ulempe at der,

hvor de var surret fast, samlede sig vand, som ville bevirke, at mærkets top hurtigt rådne.

I oktober 1786 blev det østre mærke rejst og samtidig ændredes det vestre, idet der opsattes en 10 alen høj stang med et stort fad ovenpå, hvilket gjorde mærket mere synligt. Det kneb dog stadig at se det på længere afstand – specielt havde man problemer ved Nordre Tønde. I august 1787 blev mærket da endevendt, således at det bredeste af den omtalte ottekant kom opad, hvilket afbødede de omtalte ulemper.

Da Lous i marts 1787 i et brev til Mathias Jacobsen Schmidt spurgte, hvorledes mærkerne stod og hvorledes de fungerede, anvendte han for første gang betegnelsen »Pilemærkerne« – en betegnelse som de derefter kom til at gå under, selv længe efter at de oprindelige piletræer, som de havde erstattet, var gået i glemmebogen.

#### MÆRKNES VEDLIGEHOVELSE, REPARATION OG FORNYELSE

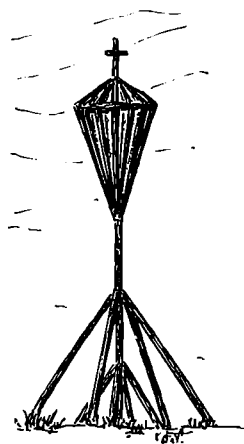
I 1793 blev det vestre mærke repareret og i øvrigt blev mærkerne jævnlige vedligeholdt med tjæring.

I april 1800 blev mærkerne tilset af Holmens folk og fundet så rådne, at det ikke kunne betale sig at reparere dem. Man mente, at de muligvis kunne blive stående et års tid endnu, men at nye mærker måtte have parat til erstatning, hvis de gamle skulle blæse om i en storm.

Hvor længe de gamle mærker kunne have stået er ikke godt at vide, for i marts 1801 måtte de brat lade livet på foranledning af den øverstkommanderende officer i Dragør, da den engelske flåde arriverede i farvandet; efter Løvenørns mening dog en noget forhastet handling. Nogle midlertidige mærker – spær med koste – opsattes i perioder, indtil de nye mærker, der lå parat på Holmen endelig blev opsat om efteråret.

Disse mærker fik imidlertid ikke lang levetid, grundet søkriegen med England 1807-14. Den 18. august 1807 gav Løvenørn således oldermændene Rasmus Sørensen Præst ordre til at omkaste pilemærkerne »skønt de engelske er så vel kendte, at de ikke brød sig derom i 1801, men man må dog gøre, hvad man kan, dem til hinder«.

I 1814 blev mærkerne genopsat og stod derefter til 1830, hvor de blev fornyet. Da var de ikke længere de eneste kunstige lodsmærker, idet højene på Maglebylille Fællede havde været forsynet med stager med en tønne og et kryds siden henholdsvis 1801 og 1815.



*Det østre pilemærke.  
Mærkerne kaldtes i forrige århundrede populært for »Manden« og »Konen«.*

## Remiserne

I 1771 skulle en, allerede i 1750'erne og 1760'erne planlagt, rydning af remiserne for gamle, udgåede træer foregå. Andreas Lous havde sammen med et par Dragørlodser udvist træer, der skulle fældes. I stedet konstaterede man imidlertid i sommeren 1772, at der i remiserne i Maglebylille, Kastrup og Sundbyøster var blevet fældet en del gode og sunde træer. Dette bevirkede et krav fra Admiralitetet om, at fældning i remiserne for fremtiden kun måtte foregå i overværelse af overlødsen eller lodsoldermanden.

Remiserne led til stadighed under, at der fandt en del hærværk sted, væsentligst i form af brændselshugst.

Ingensinde havde det dog været så galt, som det blev i vinteren 1788-89, som var ualmindelig streng og langvarig, og hvor befolkningen i almindelighed, trods forbud, forgreb sig på remiserne for at skaffe sig brændsel.

To lodser førte hele vinteren igennem kontrol med Dragør Lund på vekslende tidspunkter, men uden at det lykkedes at gribe tyvene på fersk gerning. I vinterens løb blev således mange unge træer helt fjernet og grene huggedes af de gamle træer.

Gårdmand Jens Knudsen i Tårnby, som allerede i 1771 havde gjort sig uheldigt bemærket ved at fælde nogle af sine træer, fældede i den strenge vinter yderligere to store asketræer, som var stempet som lodsmærker. Han påstod ganske vist, at de var blæst omkuld i storm, men ved eftersyn af de tilbagestående stubbe, konstateredes det, at træerne var savet af. Mathias Jacobsen Schmidt udtrykte frygt for at dette eksempel ville blive fulgt af »flere af de herrer Amagere«, hvis ikke der blev skredet ind.

### STORMEN 1793

For intet at regne herimod var dog de skader, der skete søndag den 24. februar 1793, da en storm, som i styrke overgik alt, hvad man hidtil havde oplevet, gik over Amager. Af Mathias Jacobsen Schmidts indberetning til overlødsen skal følgende citeres: »Stormen var så overordentlig her, at ikke alene tagene blæste af mange huse, men hele overdelen blæste ned af husene, ja folk blev så forskrækkede, at de ikke alene gik ud af kirken, men og præsten var på vej ned af prædikestolen, endog folk som var løs og ledig blæste om på vejen«.

Under stormen var ikke alene den store, hule pil i Ny Lund blæst omkuld »men i Dragør Lund er 40 træer omvæltet med



roden, små og store, gamle og unge, så at den halve Dragør Lund er omrevet; men pilemærkerne har dog stået sig«.

I slutningen af november, efter at der fra lods vænsnets side var blevet rykket flere gange, påbegyndtes omsider en nyplantning i Dragør Lund med i alt 124 træer, men oldermændene klagede herover, idet der var blevet lovet store træer, og de nyplantede »ej er tykkere end et kosteskæft«.

#### OPSYN MED REMISERNE

Problemet med remisernes vedligeholdelse bundede først og fremmest i manglende effektiv indhegning. Kreaturer gik ud og ind af remisen og nedtrådte og afbed de nyplantede træer og »uvorne mennesker« stjal brændsel og øvede hærværk. I 1797 besluttedes det derfor, at alle remiser skulle indhegnes forsvarligt med et stengærde med låge og lås. Tillige skulle remisene afvandes ved grøftning, idet træernes rødder mange steder permanent stod under vand.

Problemet var imidlertid også et manglende regelmæssigt opsyn. I 1798 foreslog Løvenørn, at en af Dragør lodserne skulle føre tilsyn med Dragør Lund og Ny Lund. Man ville bygge en bolig til ham mellem de to lunde, hvor han kunne bo husfrit og oldermændene blev bedt om at foreslå en lods, der havde gjort sig fortjent til dette, idet det betragtedes som en særlig gunstbevisning. Der var imidlertid ingen af lodserne, der havde lyst til dette »de havde alle huse, og denne bolig ville blive for langt fra byen, vejen for vildsom og besværlig vinteraftener i mørke og mulm«. Planen blev imidlertid først endelig opgivet, da det viste sig, at grundejerne i Store Magleby ikke var indstillet på at sælge jord til formålet. Som opsynsmand indsattes da i stedet Søetatens overkanoner Abraham Jacobsen Birch, som boede i Store Magleby og i forvejen havde opsynet med krudthusene.

Hans opsyn synes dog kun at have gået på vedligeholdelsen af selve gærdet, idet der fortsat var problemer, i al fald med Dragør Lund. I 1801 fandt man således, at der var slået græs, som var opsat i små stakke, gravet og plantet kål, kartofler og flere havevækster på steder, hvor der nylig var plantet unge træer, at der havde været opsat en løvhytte, som var faldet ned, og at der i flæng var hugget grene af nogle træer. I 1803 klagedes der over, at der voksede så mange nælder og skarntyder i lunden, at de ganske kvalte de nyplantede træer, idet nældeerne var »meget højere end et menneske«.

Også i de andre remiser var der problemer. I Jordborg Remise var der i 1802 kun et eneste godt og sundt træ. I 1810

hed det om Sundbyøster Remise, at der havde stået en hest tøjret i remisen, som i øvrigt benyttedes som udflugtsmål og til offentlig spadseregang, folk lejrede sig i græsset og børn løb omkring og brækkede grene af.

Først da man i 1815 lagde tilsynet med remiserne under skytten og stillede en embedsbolig til dennes rådighed, lykkedes det endelig at få kontrol med remiserne.

## Bådene

Medens de anvendte lodsjoller i lodseriets første tid, havde været lodsernes egne, var lodseriet i den her omhandlede periode selv i besiddelse af joller, der benyttedes i lodstjenesten.

### *Bådene i Mathias Jacobsen Schmidts oldermændstid*

Første gang, der meddeles noget direkte om disse joller, er den 15. juni 1776 i en brevveksling mellem overlødsen og lodsoldermanden vedrørende lodsådenes sejl. Det fremgår heraf, at lodseriet var i besiddelse af fire store sejlbåde. Disse førte alle en rød dug midt i deres storsejl som tegn på, at de var lodsåde. Ud over disse anvendtes imidlertid stadig nogle mindre joller, som tilhørte lodserne selv, og som fortrinsvis benyttedes i stille vejr. Disse havde hidtil ikke haft den røde stribe i sejlet, men Lous beordrede nu dette som en betingelse for, at de måtte bruges i lodstjenesten. Jollerne måtte ikke udlånes til uvedkommende, og sejlene måtte ikke sælges eller gives bort, uden at den røde dug var taget ud eller hele sejlet baret.

I 1782 sendte oldermænden en indberetning om jollernes tilstand til overlødsen. Lodseriet var da stadig i besiddelse af fire joller, som alle var i forsvarlig stand. Hvorvidt det var de samme som de ovennævnte fire fremgår ikke, men tre af dem

*Øse som har tilhørt lodseriet. Nu på Dragør Museum.*





*Gengivelser af lodsåbåde fra Dragør i denne periode er sparsomme. Fra 1830 findes et maleri af C. W. Eckersberg, afbildet s. 146. De her gengivne klinkbyggede både, som fører sprydsejl, fok og klyver, stemmer nøje overens med den her viste tegning fra 1832. Tegningen ledsagede en ansøgning fra lodseriet om anskaffelse af et signet, se også illustrationen s. 101. I sejlet ses Frederik VI's navne-ciffer samt den røde stribe, der tilkendegiver, at det er en lodsåbåd. Admiralitetets arkiv, Rigsarkivet.*

var bygget til lodseriet i den tid, hvor Mathias Jacobsen Schmidt havde været lodsoldermand, altså efter 4. juni 1771.

Til hver båd havde man et ekstra sæt af mast, sprydstage og årer, ligesom man havde to stel sejle til hver jolle, hvoraf de nyeste anvendtes forår og efterår, de gamle om sommeren, hvor vinden sjældent var så stærk. Desuden havde man materialer liggende til reparation af bådene samt beg og tjære.

## *Bådene i begyndelsen af 1800-tallet*

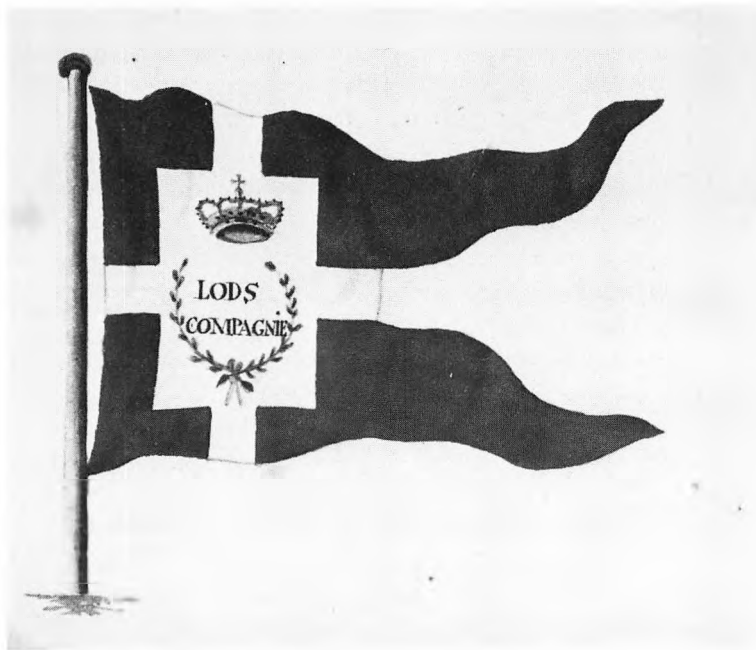
Ulykken i 1805 medførte også tabet af en god lodsåbåd. Båden beskrives som lodseriets næstbedste »temmelig stærk og næsten ny«, og må således være bygget efter indberetningen fra 1782.

Løvenørn søgte at skaffe lodseriet hjælp fra Admiralitetet til en ny jolle, men dette lykkedes ikke. Derimod foranstaltede han, at der på Larsens Plads i København blev bygget en ny lodsåbåd efter model af lodseriets bedste båd. Byggesummen var 250 rigsdaler, og Løvenørns argumenter for, at båden skulle bygges hos Larsen, var dels at kvaliteten ville være god, dels at transportomkostningerne ville være mindre, end hvis den skulle bygges andetsteds, hvilket altså tyder på at lodseriets øvrige både var bygget på fjernereliggende steder. Den nye båd leveredes til lodseriet i foråret 1806.

Den båd, der i 1805 blev betegnet som lodseriets bedste og altså benyttedes som model for nybygningen, var båden *Catharina* eller Cathrine. Også den var næsten ny. Natten mellem den 15. og 16. oktober 1806, blev denne båd stjålet fra det nordre havnebassin, hvor den lå. Båden fandtes dog to dage senere i Landskrona i uskadet stand og hentedes tilbage til lodseriet. Cathrine tjente som lodsåbåd indtil den solgtes i 1852; i de senere år benyttedes den fortrinsvis til udlægning og indtagning af sømærker.

Foruden den omtalte båd, der byggedes på Larsens Plads i 1806, som erstatning for den forliste, fik lodseriet bygget endnu en ny jolle samme år. Den betegnes som en mindre jolle og målte 16 fod i længden. Den var bygget med fyrebord, men fik senere ved reparation en stor del af disse udskiftet med egebord. Dette kunne tyde på, at det var den jolle, der i 1810 blev påsejlet af et amerikansk skib, hvorfra man skulle aftage en Helsingørslods. I 1812 blev jollen stjålet fra Saltholm, hvor den blev brugt i forbindelse med den udgispøst, som var etableret her under krigen 1807-14 og hvortil lodseriets store sejljoller ikke egnede sig.

Lodseriet var således i 1806 i besiddelse af to helt nybyggede både, foruden den også forholdsvis nye Catharina. Derudover har der ganske givet været nogle tilbage af de fire både, der omtaltes i 1782, hvoraf de tre var bygget efter 1771. De dårlige økonomiske forhold under krigen 1807-14 bevirkede, at man ikke anskaffede sig nyt materiel i denne periode, og da vi fra 1815 har en opgørelse over lodseriets både, kan vi vente at genfinde nogle af disse gamle både her.



I 1826, da lodshuset stod færdigt, fik lodserne tilladelse til at flage med et specielt udformet splitflag fra bygningen. Ansøgningen i Admiralitetets arkiv er bilagt hestående tegning. Rigsarkivet.

### *Bådene i 1815*

Opgørelsen fra 1815 nævner, at man da var i besiddelse af tre både »af vores gamle bygning«, hvorved der menes den type både, man fik bygget før krigen. Af disse var den ene naturligvis Cathrine, den anden var den, der byggedes i 1806 på Larsens Plads. Desværre angives der ikke navn hverken på denne eller den tredje båd. Det er således ikke muligt at identificere dem i forhold til de både, lodseriet havde i 1823, hvis de stadig var der på dette tidspunkt. Sandsynligheden taler dog for, at det var *Sophie* og *Christoffer*, som afhændedes henholdsvis 1843 og 1831.

Derudover havde man i 1815 endnu en båd af samme skabelon, nemlig båden *Prøven*, der lå på land og var ubrugelig, da den trængte til en gennemgribende reparation med fornyelse af køl og stævne. Istandsættelsen fandt formentlig sted kort efter, og i 1823 indgik *Prøven* stadig i lodseriets bestand af både. Dette år blev den atter repareret, men det er sidste gang den nævnes; formentlig var det denne båd, der forliste den 1. februar 1825 ved påsejling af et prøjsisk skib.

Ældre end Prøven synes *Ole* imidlertid at have været. Den var meget bredbovet og »af en uheldig skabelon«. Også den var ubrugelig, og man mente ikke, det tjente noget formål at reparere den. Den omtales da heller ikke senere.

Derudover havde man en norsk jolle, der ligeledes lå på land og betegnedes som gammel og ubrugelig, samt endnu to joller, som var i brugbar stand.

Den ene af disse betegnes som en lille jolle, der ikke var til megen nytte. Lodseriet havde fået den brugt, som erstatning for den, der var blevet stjålet i 1812.

Hertil kom så *Gammelholm*, en kragejolle, som man i 1814 havde købt brugt på en auktion på Holmen for 236 rigsbankdaler. Den solgtes i 1824 for 5 rbdlr. 40 skilling.

Fortegnelsen blev optaget den 30. august 1815 i anledning af, at lodseriets mindste jolle »af norsk østerlands bygning« var forlist den foregående dag. Det var en meget anvendelig jolle som benyttedes både som sejljolle og robåd. Den 3. november samme år fik man dog jollen tilbage. Den var drevet i land i Skåne og var i meget medtaget stand. Muligvis er det den, der genfindes i lodseriets jollebestand i 1823 under navnet *Stikkeren*; den solgtes i 1826 for 15 rigsbankdaler.

### *Nyanskaffelser 1823-31*

Omkring årsskiftet 1822/23 indkøbtes en jolle i Sverige. Det må være båden *Den nye Prøve*, senere blot betegnet *Prøven*, som først afhændedes i 1860.

I 1824 synes man at have anskaffet båden *Venus*, der afhændedes i 1840.

Da en af bådene, formentlig den gamle Prøven, i 1825 forliste, lod man båden *Dragør* bygge hos bådebygger Løve i Helsingør. Den indgik i lodseriets bådbestand lige til 1895.

Endelig i 1830 købtes en ny svensk kragejolle for 300 rigsbankdaler. Båden fik navnet *Carolus* og tjente i lodseriet frem til 1872.

Ved periodens udgang var man således i besiddelse af seks både, hvoraf de fire var bygget indenfor det sidste tiår.

I 1830 fremgår det af jollekasseregnskabet, at der var indkøbt grøn farve. Det er imidlertid nok for dristigt heraf at slutte at lodsådene allerede på dette tidspunkt havde den karakteristiske grønne farve, som de har haft indtil den aller-seneste tid. Det følgende år indkøbtes atter grøn farve, men denne gang specificeres det yderligere, nemlig som oliven-grønt. Farven kan have været beregnet på Lodshuset.





## Lodshuset

Som tidligere nævnt holdt lodserne oprindelig udkig efter lodssøgende skibe nede på selve havnen i fri luft, uden beskyttelse mod vejr og vind. I særlige situationer, hvor der skulle holdes ekstra godt udkig, benyttedes også Blushøj, en bakke beliggende sydvest for Dragør by.

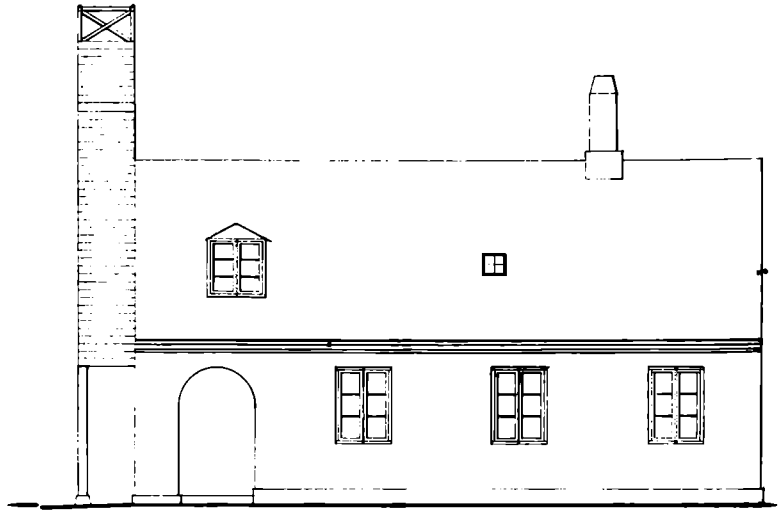
I 1823 blev der imidlertid opført en udkigsbygning på havnen. Initiativtageren hertil var uden tvivl den senere lodsboholder Peter Jepsen, der i perioden fra 24. marts til 28. august dette år var konstitueret som lodsoldermand.

I juni måned fremsatte han forslag om opførelse af en udkigsbygning, så lodserne kunne holde udkig i tørvejr og derved ikke tilskyndes til at gå på værtshus. Først måtte man imidlertid skaffe sig en byggegrund. Man havde hertil udset sig pladsen »tæt østen for den på den søndre havn stående smedebygning« hvor man ønskede en grund på ca. 350 kvadratalen. Gennem overlodsen henvendte man sig til stiftamtmanden for at forhøre, om det var muligt for en billig penge at købe denne grund.

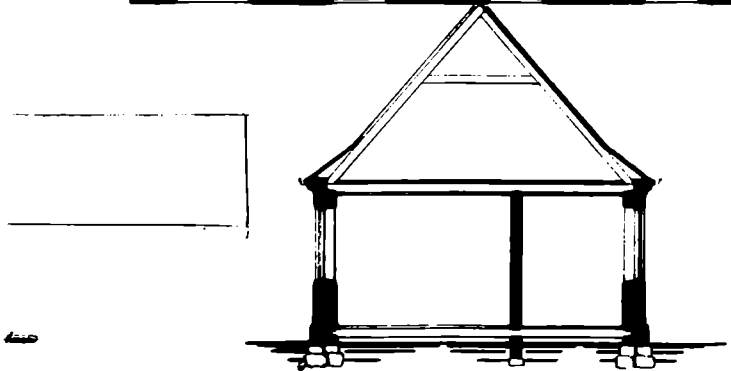
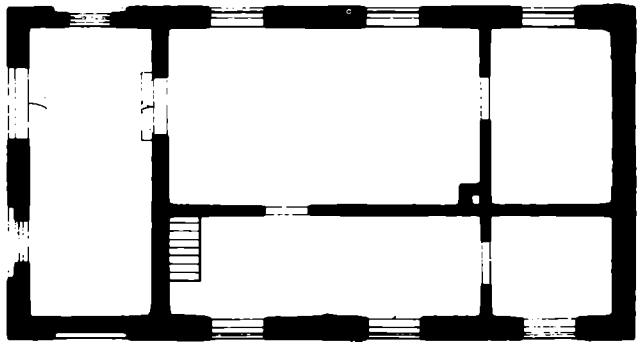
Da havnepladsen var kommunal ejendom, skulle sagen afgøres af byforstanderne, der på et møde i samme måned afslog at sælge grunden. Derpå forhandlede der så om en leje af grunden, som gik i orden på et møde den 30. juli, mod at der svarede en årlig afgift på 8 rigsbankdaler.

Den 7. august anmodede lodseriet om et lån i pensionskassen til finansiering af byggeriet. Man ønskede et lån på 5-600 rigsdaler, som man ville afdrage med 100 rigsdaler årligt, foruden den påløbende rente.

*Dragør Havn malet af Fr. Th. Kloos 1830. T.h. ses lodshuset i sin oprindelige skikkelse med den åbne buegang ved østgavlen. Over det store anker t.v. en lods-jolle. Yderst t.v. er et skib ved at blive halfatret.*



*Før Tilbygningen*



*Da lodshuset i 1879 blev udvidet, udarbejdede arkitekten Anton Christensen en tegning af bygningen før og efter forandringen. Her ses huset før ombygningen, med det høje udkigstårn ved østgavlen.*



*Fotografi af Dragør Havn omkring 1875, umiddelbart før tilbygningen til lodshuset. Ved ombygningen bibeholdtes udkigstårnet i tagryggen, og der etableredes udkig i den nye gavl samt opsattes en kvist i søndre tagflade, se også illustrationerne s. 120 og 125.*

I ansøgningen, som gennem overlødsen indsendtes til Admiralitetet, redegjordes der for byggeriet: »Den intenderede bygning skulle afbenyttes til daglig ophold for lodserne og i gavlen anbringes en kvist, hvorfra farvandet godt kunne overses, og udkig bedre haves end som før.« Resten af bygningen skulle benyttes til opbevaring af materialer og sejl til bådene, hvor man ellers måtte leje sig ind oppe i byen, ofte langt fra havnen.

Planerne for byggeriet har da ligget helt klar, idet det allerede den 18. i samme måned meddeltes, at murene var opført til vindueshøjde og den første oktober, at bygningen var næsten færdig.

Ikke så snart havde man fået bygningen færdig, før man fandt ud af, at den ikke var stor nok. Den 18. maj 1824 søgte den nye oldermand, Heick Meinertz om endnu et lån til udvidelse af bygningen. Løvenørn afviste dog ganske dette med henvisning til, at man burde have tænkt på det fra starten, men når man har fået meget, vil man have endnu mere, eller »som det gamle ordsprog siger« »når man har håret gult vil man have det kruset«. Først i 1879 udvidedes lodshuset til nuværende udstrækning.



*Slaget på Reden, den 2. april 1801, hvor en del Dragørlodser medvirkede. Maleri af C. A. Lorentzen, 1801, med titlen »Den engelske Parlamentær gaar i Land«. Frederiksborgmuseet.*

## Dragørlodserne og Englandskrigene

1800-tallets første år var præget af uroligheder, som også satte sit præg på Dragør Lodseri. Krigene med England 1801 og 1807-14 involverede, ligesom de forrige århundreders krige, Dragørlodserne og greb ind i deres daglige tilværelse. Indirekte fik søkrigen 1807-14 vel større indflydelse end nogen anden krig. Den almindelige skibsfart var så at sige reduceret til intet, og selv om der blev grebet til forskellige særordninger, hvorved Dragørlodserne fik løn for deres næsten uafledelige tjeneste i flåden, formåede disse lønninger trods forhøjelser langt fra at følge med den voldsomme inflation, der til slut resulterede i den såkaldte statsbankerot i 1813. I sidste ende førte landets dårlige økonomi også til, at Dragør Lodseri i 1816 mistede den faste årlige gage, som man i al fald på papiret havde haft siden 1684.

### *1801 og Slaget på Reden*

Da det først på året 1801 trak op til uroligheder, begyndte man fra Admiralitetets side at tage sine forholdsregler. Disse omfattede blandt andet en uddybning af Dragør Havn, eller i al fald af indsejlingen, hvor nogle revler gjorde det umuligt

for skibe med så ringe dybgang som 5 fod at komme ind i havnen. Det pålagdes lodsoldermanden at føre tilsyn med dette arbejde.

Baggrunden for denne uddybning var, at havnen måske kunne blive nyttig som tilflugtssted for »visse små fartøjer«. De små fartøjer, der tænkes på, var kanonbåde og ikke kun danske; man forhørte sig i al fald også om de svenske kanonbådes dybgang, idet Sverige på dette tidspunkt var i alliance med Danmark.

Hos Dragørlodserne lod man forespørge, hvor mange der kunne påtage sig at lodse gennem Flinterenden, og med hvor stor dybgang dette var muligt. Til svar fik man, at »6 lodser tør vel, skønt ikke uden med nogen frygtsomhed, gå igennem med 19 til 20 fod« idet man understregede det vanskelige i passagen, når ikke vinden var særdeles favorabel, da kursen var »temmelig bugtet«, og det snævre farvand nogle steder gjorde det vanskeligt at krydse. De 6 lodser, der havde meldt sig, fik imidlertid ordre til at holde sig i beredskab, til der blev brug for dem.

Endvidere forespurgte man lodserne såvel i Dragør som i Helsingør og København, hvorvidt de var i stand til at lodse gennem Drogden uden pilemærkerne, hvad de alle var meget betænkelige ved, såfremt søtønderne ikke lå ude.

Den 19. marts, da tiden for tøndernes udlægning var inde, annonceredes det for de søfarende, at kun Dragør Sandrevstønde var udlagt »formedelst indtræffende omstændigheder«.

De indtræffende omstændigheder var da på vej i form af en engelsk flådestyrke under kommando af admiral Parker.

Den 21. marts blev der udstedt forbud mod lodsning af engelske orlogsskibe og to dage senere udvidedes forbudet til at gælde alle engelske skibe. Samtidig lod von Haxthausen, den øverstkommanderende officer i Dragør, pilemærkerne omhugge, for at den ventede engelske flåde ikke skulle kunne benytte disse særdeles vigtige mærker. Samme dag rekvireredes otte lodser til flåden, hvoraf de seks skulle møde på blokskibet Dannebrog.

Den 27. marts rekvireredes en Dragørlods til en helt speciel mission. Det skulle være »den bedste, pålideligste og ædrueligste« af lodserne, og valget faldt på Hans Jensen Snedker. Han skulle over Malmø rejse til Landskrona for derfra at lodse en svensk eskadre, der forventedes at komme til undsætning. Til betjening af samme eskadre var der behov for flere lodser ved Dragør, men da næsten alle Dragørlodser var beslaglagt til den danske flåde, tilkaldtes ti lodser fra Helsingør til statione-



ring i Dragør, hvor de afventede svenskernes ankomst. På grund af ugunstige vindforhold nåede svenskerne imidlertid aldrig frem, men Helsingørslodserne fik udbetalt 100 rigsdaler af den svenske stat for deres forgæves venten.

Den 30. marts løb admiral Parker med den engelske flåde ind i Sundet og den 2. april kom det så til Slaget på Reden. Det ses at seks Dragørlodser under slaget gjorde tjeneste på defensionsskibene. Af disse var Jan Nielsen Kromann om bord i kavalleriprammen Agershus, der forliste, hvorved han mistede tøj til en værdi af 12 rigsdaler, som han siden fik godtgjort. Lodseriet som helhed fik den 9. maj udbetalt 150 rigsdaler for »særdeles tjenester«.

Den 2. maj blev sømærkerne udlagt og nogle i hast konstruerede reserver for de omhugne pilemærker blev rejst. Den 18. juni blev det atter tilladt at lodse engelske skibe. Man var dermed tilbage i normale forhold og i oktober blev så de nye pilemærker rejst.

### Søkrigen 1807-14

*Batteriet syd for Dragør, anlagt i 1807, ses her på et maleri af Viggo Johansen »Mod uroligt Vejr«, 1897. Statens Museum for Kunst, deponeret på Amagermuseet.*

Efter seks års fred begyndte krigen igen i august 1807 med englændernes belejring af København. Det var indledningen til syv års krig, som skulle blive en trang tid for de danske lodserier, idet næsten al skibstrafik ophørte i disse år, og den trafik, der var, foregik i konvojer.

Dragørlodserne skulle ved flere lejligheder komme til at indtage en central plads i begivenhederne. I 1807 var der





blevet anlagt tre batterier ved Dragør, to nord for byen og et syd for, hvoraf det sidste stadig ses.

Dragør Havn var i adskillige tilfælde operationsbase for den roflotille, som, efter at englænderne havde taget næsten hele den danske flåde, var det eneste middel, danskerne havde at kæmpe med til søs.

Den 13. august blev søtønderne taget ind og fem dage senere fik oldermændene ordre til at kappe pilemærkerne. Samme dag meldtes det, at englænderne selv havde udlagt tønder i farvandet.

Der indførtes atter forbud mod lodsning af engelske skibe. Rasmus Sørensen Præst bebrejdedes for den 4. oktober at have givet en engelsk fregat lods, da fregatten havde sendt et armeret fartøj i land. Dette ansås ikke som tilstrækkelig grund, først i det tilfælde at »voldsomheder skete« måtte han give efter.

I november vægrede Dragørlodserne sig i det hele taget for at lodse noget skib af frygt for at blive taget af englænderne. Dette var sket med Jens Jensen Præst, som havde været holdt ombord på et engelsk skib fra slutningen af august til den 23. september.

#### PETER JACOBSEN SCHMIDT OG SLAGET VED SJÆLLANDS ODDE 1808

Den 18. marts 1808 anmodedes Dragør Lodseri om at stille en god lods, som var kendt i Flinterenden. Han skulle hurtigst muligt sendes til Helsingør, hvor han skulle gå ombord i det eneste tilbageværende danske linieskib, Prins Christian Frederik. Udvalgt til dette blev Peter Jacobsen Schmidt, der dermed gik ind til nogle dramatiske måneder.

Den 22. marts om aftenen kom Prins Christian Frederik ved Sjællands Odde i kamp med to engelske linieskibe og tre fregatter.

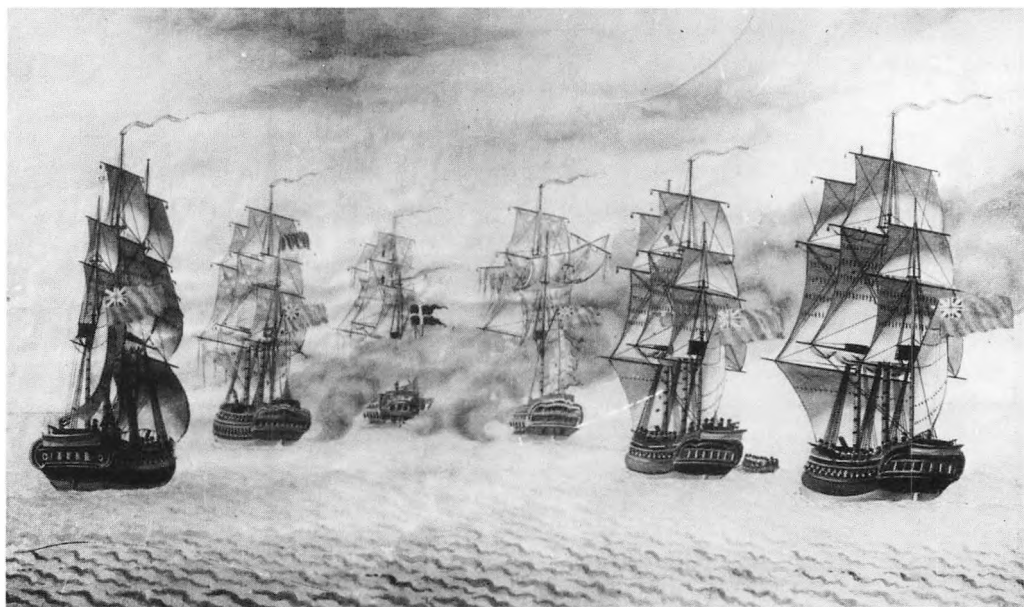
Den 25. marts var rygterne om, hvad der var hændt, nået til Løvenørn i København. Han antog de ombordværende lodser – foruden Peter Jacobsen Schmidt var også Helsingørlodsen Lars Nielsen ombord – for omkomne.

Den 29. havde han fået sikrere oplysninger om, hvad der var hændt. Skibet var efter kamp kommet på grund og var brændt. Enkelte var måske kommet i engelsk krigsfangenskab, men lodserne måtte anses som døde, og deres enker måtte søge Admiralitetet om pension.

Den 6. april skrev Løvenørn atter til oldermænd Præst, nu forlød det, at nogle sårede officerer var bragt i krigsfangen-

*Monument på Store Magleby kirkegård over de faldne fra roflotillens kamp med det engelske linieskib »Africa« ved Falsterbo den 30. oktober 1808.*





*Orlogskibet Prins Christian Frederik, i Flag med 2 engelske Linieskibe i Store Belt  
den 22<sup>de</sup> Marts Aars 1808.*

*Slaget ved Sjællands Odde den 22. marts 1808. I baggrunden ses linieskibet Prins Christian Frederik, hvor Dragørlodsen Peter Jacobsen Schmidt var om bord; desuden to engelske linieskibe og i forgrunden tre fregatter. Handels- og Søfartsmuseet.*

skab til Gøteborg, og at en del af mandskabet også skulle være i live. Først den 19. og 20. april skrev han til henholdsvis Helsingør og Dragør Lodseri om, at de to lodser var i live. Men hvorvidt, det var muligt at få dem udvekslet, vidste han endnu ikke.

Den 11. maj indvilligede Admiralitetet i at give Peter Jacobsen Schmidts kone 5 rigsdaler om måneden i understøttelse, så længe han var væk.

Den 22. maj vendte Peter Jacobsen Schmidt hjem. Han ansøgte Admiralitetet om en godtgørelse og fik bevilget en 2. styrmandsgage som beløb sig til 14 rigsdaler månedlig samt 6 rigsdaler om måneden i kostpenge. Derudover fik han blot sine rejsepenge betalt, og fra beløbet blev trukket de ti rigsdaler, som konen i mellemtiden havde oppebåret i understøttelse, samt værdien af en skjorte, han havde fået udleveret ombord.

Den 23. november 1809 indstillede Løvenørn Peter Jacobsen Schmidt samt lodsoldermand Krag i Helsingør til det nyindstiftede Dannebrogsmændenes hæderstegn, som Schmidt modtog den 3. februar 1810.

## ROFLOTILLEN OG DRAGØRLODSERNE

Roflotillen, under kommandør I. C. Krieger, der som nævnt havde station i Dragør Havn, anvendte naturligvis også lodser.

Den 9. juni 1808 var flotillen i kamp, hvor man erobrede en engelsk orlogsbrig »The Turbulent« samt 11 koffardifartøjer. Med i denne aktion var 16 Dragørlodser: Peter Olsen Schmidt, Jan Nielsen Kromann, Peter Mathiesen Schmidt, Hans Petersen Strømberg, Ole Pedersen Schmidt, Jens Hansen Snedker, Børge Rasmussen Schmidt, Cornelius Pedersen, Peter Jacobsen Schmidt, Theis Petersen Palm, Jens Jensen Præst (fastlods), Peder Hansen, Hans Nielsen Wærling, Rasmus Cornelius Palm, Jens Jensen Præst (reservelods) og Jacob Petersen Schmidt.

Den 20. oktober samme år fandt roflotillens berømte angreb på det engelske lineskib »Africa« sted; også ved denne lejlighed var der mange Dragørlodser med. De faldne og sårede blev landsat ved Dragør, og de faldne blev begravet på Store Magleby Kirkegård, hvor der er sat et monument over dem.

I fortællingen over de sårede finder vi »lodsens Ole fra Dragør«. Vi hører senere fra Løvenørns omtale af sagen, at han blev »temmelig bleseret, efter hvilket han har lagt nogle må-



*Øverst Johan Cornelius Krieger (1756-1824), der som kommandørkaptajn var chef for robådsflotillen i 1808.*

*Nederst C. W. Eckersbergs tegning af roflotillens erobring af den engelske orlogsbrig »The Turbulent« og en konvoj af engelske handelsskibe den 9. juni 1808. Handels- og Søfartsmuseet.*



neder på kvæsthuset«. Her må være tale om den Ole Pedersen Schmidt, som også havde været med den 9.juni.

Ved begge de to ovennævnte lejligheder havde Dragørlodserne vist deres betydning, da roflotillen om natten søgte tilbage til Dragør Havn.

#### ØKONOMISKE FORHOLD UNDER KRIGEN

Da Dragørlodserne stort set under hele krigen udelukkende var optaget af deres tjenester for flåden, var situationen uholdbar, hvis de herfor ikke modtog andet end deres faste årlige gage. Den 29. marts besluttedes det da også, at de, så længe krigen varede, skulle have etmålspenge lige som alle andre lodser. De fik således udbetalt 3 mark i døgn for den tid, de var i tjeneste ombord på skibene eller på batterierne.

#### *Prisepenge*

Hvad der i al fald lejlighedsvis kunne være af væsentligt større betydning for deres økonomi, var imidlertid de prisepenge, de fik udbetalt, hvis de i kongelig tjeneste eller med kaperfartøjer havde været med til at opbringe skibe, som blev prise-dømt. Størst fortjeneste i denne henseende gav den ovenfor omtalte begivenhed den 9.juni 1808. I alt indbragte denne begivenhed 1678 rigsdaler, der blev beregnet som andre ekstraordinære indtægter, således at der heraf blev betalt 4% til pensionskassen.

#### *Udkigsposter*

Som en hjælp i lodsernes betrængte situation blev disse også benyttet til de udkigsposter, der oprettedes på strategiske steder langs kysterne.

En af disse udkigsposter skulle placeres i Dragør, hvor lodserne efter tur skulle holde udkig en dag hver, mod betaling af 1 rigsdaler daglig i diætpenge.

Desuden skulle Dragørlodserne bemande udkigsposten på Strandegårds Batteri ved Vindbyholt. Her udstationeredes lodsen for en måned ad gangen og modtog ligeledes 1 rigsdaler daglig.

Endvidere var der fast udstationeret to lodser på batteriet Prøvestenen og fra april 1810 tillige på Trekrøner. Disse havde dog tilladelse til i særlige tilfælde også at foretage lodsninger. Desuden ses Dragørlodserne i al fald i de sidste år af krigen også at have holdt vagt på Saltholm.

De omtalte diætpenge tilfaldt lodserne selv og indgik altså ikke i den almindelige deling. Da vagterne imidlertid alle gik på skift mellem lodserne skulle indtægterne alligevel blive fordelt ligeligt. Dog med en undtagelse, nemlig oldermænd,



der ikke indgik i vagttjenesterne og således i hele krigsperioden stort set ikke havde andre indtægter end den faste årlige gage. For de afsavn han derved måtte have lidt fik han i 1813 udbetalt 300 rigsdaler som en særlig godtgørelse.

Medens de forskellige vagter som nævnt oprindeligt var tænkt for at hjælpe lodserne, blev disse efterhånden en belastning, da aflønningen ikke fulgte med den almindelige prisstigning. I december 1811 klagedes der over at diæterne, skønt forhøjet til 8 mark, ikke dækkede lodsernes omkostninger. Navnlig fandt man vagterne på Saltholm underbetalte, da den svære tur frem og tilbage på »den uvejsomme ø« sled på fodtøjet. Løvenørn søgte på lodsernes vegne om bedre aflønning og anførte at »lodsernes forfatning er yderst trykkende og familierne er nær ved forkommelse hjemme«.

Da Løvenørn ikke opnåede noget resultat, gjorde han i 1812 et nyt forsøg, nemlig ved at sende »den gamle Schmidt«, lodseriets dannebrogsmænd Peter Jacobsen Schmidt, til kongen for at anmode om, at lodseriet måtte sende en ansøgning direkte til denne uden om Admiralitetet. Tilladelse hertil opnåedes, men noget positivt synes der ikke at være kommet ud af ansøgningen.

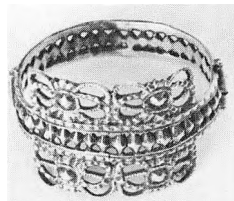
I 1811 blev der endvidere givet tilladelse til at 2-3 reserve- og ekstralodser måtte tage hyre i koffardifarten og den 17. september 1813 fik lodserne Jens Theisen Friis og Hendrich Petersen tilladelse til kaperfart.

Da var krigen imidlertid ved at være til ende. Den 25. januar 1814 blev der sluttet fred. Nye pilemærker blev tilvirket på Holmen, nu af lettere træ »da det svære er så kostbart« og i maj måned blev de rejst. Søtønderne udlagdes i marts måned og man vendte i det store og hele tilbage til normale tilstande.

#### LODSERIETS FORHOLD TIL FLÅDEN HEREFTER

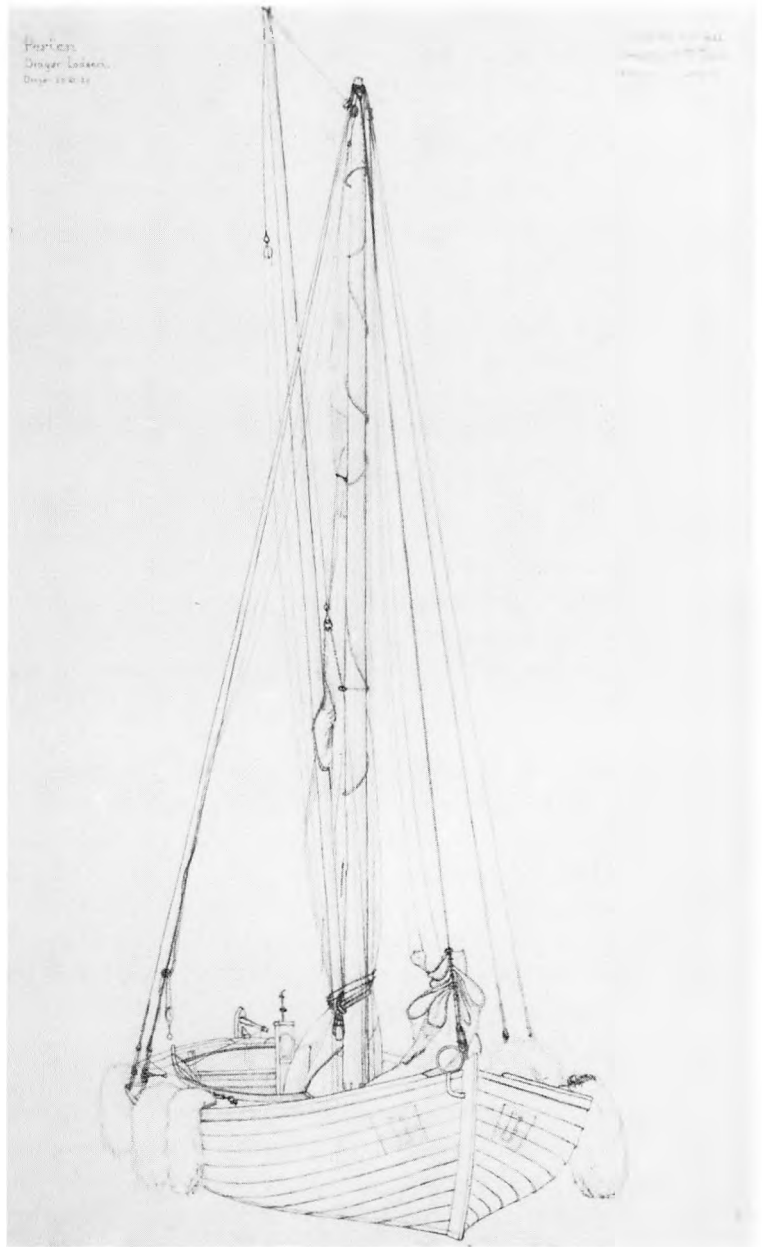
Krigen 1807-14 blev sidste gang Dragørlodserne for alvor gjorde tjeneste på orlogsflåden i krigssituationer. I 1816 ophørte deres særlige forpligtelser over for flåden samtidig med at den faste gage bortfaldt.

Næste gang Danmark var i krig – Treårskrigen 1848-50 – udspillede de egentlige krigshandlinger sig så langt væk, at Dragørlodsernes aktive medvirken ikke var aktuel. Dog synes »ånden fra 48« også at have grebet lodserne, idet alle tre Sundlodserier tilbød fri lodsning af alle orlogsskibe så længe krigen varede. Tilbudet fremkom dog på en kraftig opfordring fra daværende overlods H. E. Wulff.



*Armbånd, forarbejdet af skospænde, som har tilhørt Jens Jensen Præst (lods nr. 96). Privateje.*

*Lodser i koffardi- og kaperfart*



*Lodsbåden Perlen, tegnet i Dragør af Jens Friis Pedersen den 22. juni 1923. Perlen byggedes i 1841 hos bådebygger Søren Jensen i Helsingør og var i brug ved lodseriet frem til 1920'erne. Med sin sprøjdejslrigning og det lille sidedæk er den en typisk repræsentant for Dragør Lodseris både gennem det meste af forrige århundrede. Handels- og Søfartsmuseet.*



# VÆKST – KULMINATION OG TILBAGEGANG 1831-1900

Tiden frem til 1831 havde været præget af stadig større kontrol med lodsvæsenet fra statens side samt af dennes bestræbelser på at frembringe mere ensartede retningslinier inden for de forskellige lodserier. Dette førte frem til lodsloven af 1831 med fælles forordning og reglement for alle danske lodserier. Hertil kom et specialreglement for det enkelte lodseri, da såvel historiske forudsætninger som ydre årsager bevirkede, at forholdene rundt omkring, trods alle bestræbelser på ensretning, alligevel var meget forskellige.

Med lodsloven af 1831 synes lovgivningen på lodsvæsenets område for en lang periode at falde til ro. Først i 1879 kom en ny lodslov, og denne medførte ikke væsentlige ændringer.

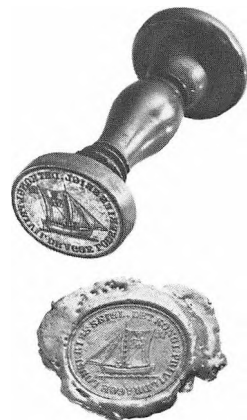
Opdelingen i overlodsdistrikter forblev uændret til 1851. Da opdeltet landet i et østre og et vestre lodsdistrikt, hvoraf det østre bestod af de to tidligere overlodsdistrikter: Sjælland og Lolland-Falster.

De forhold, hvorunder lodserne udførte deres daglige gerning, havde ikke ændret sig væsentligt fra 1600-tallet til 1831. De skibe, der lodsedes, havde nok ændret sig, men principperne var de samme, som de altid havde været. I den kommende tid skulle disse forhold ændres totalt under indflydelse af den tekniske udvikling.

Den her omhandlede periode domineredes af dampskibenes fremtrængen, som mod århundredets slutning bevirkede en tilbagegang for lodseriet. Telegrafien og togforbindelsen mellem Helsingør og København var tekniske fremskridt, som fik en stor indflydelse på lodsernes tilværelse.

Forbedringer i farvandsafmærkningen, bestående i en voldsom forøgelse af mærkernes antal i 1840'erne kombineret med nye former for vagere, som kunne ligge ude hele året, gav i starten anledning til megen bekymring. Man frygtede, at lodsvæsenet ville blive overflødiggjort og protesterede kraftigt mod disse forbedringer. Bekymring vakte også den større åbenhed omkring lodsmærkerne af hensyn til skibstrafikkens

*I 1832 fik Dragør Lodseri tilladelse til at anskaffe et signet til forsegling af breve. Signetet, der fik et lidt andet format end det s. 85 gengivne udkast, opbevares stadig på lodsstationen. Nederst et aftryk i lak.*





*»Hollandsk Kuf passerer Drogden i hårdt Vejr«. Oliemaleri af Chr. Mølsted, 1883. I stille vejr lå lodsjollen langs siden af fyrskibet, men i uroligt vejr benyttedes en udryggerbom, således som det ses her. Privateje.*

sikkerhed ved udgivelse af detaljerede søkort og den første udgave af Den danske Lods fra 1843.

Frygten for at disse forbedringer skulle gøre lodserne arbejdsløse viste sig dog i første omgang ubegrundet. Tværtimod er den første del af den her omhandlede periode præget af en vækst såvel i antallet af lodsninger som i indtjening og personale. Denne fremgang skyldtes en stadig stigende sejlads på Østersøen, hvortil yderligere kom at forbedringer indenfor skibsbygningen gjorde det muligt at besejle farvandet stort set hele året, med undtagelse af særligt strenge isvintre.

For lodsernes daglige tilværelse kom udlægningen af Drogden Fyrskib med lodsstation ombord til at spille en stor rolle.

Udviklingen satte også sit præg på lodseriets både. De små åbne både suppleredes med større dæksbåde. Disse anskaffedes dog i en ganske speciel forbindelse, nemlig som et våben i en veritabel lodskrig med Sverige, som udkæmpedes i begyndelsen af 1870'erne og medførte bygning af to store lodsbåde og ansættelse af yderligere personale. Det var et kunstigt op-sving, som skulle vise sig ikke at kunne holde, da man atter vendte tilbage til normale forhold.

*Generalkrigskommissær  
Frederik August Gandil  
(1815-86). Lodsinspektør  
i Dragør 1862-85.*



# Lodserne

Perioden 1831-1900 er specielt karakteristisk ved de voldsomme svingninger i indtjening og lodsantal, som betingedes af udefra kommende faktorer.

Antallet af lodser var ved indgangen til denne periode uændret 12 fastlodser, 6 reservelodser og 6 ekstralodser. Ved periodens afslutning var der 20 lodser. Disse tal giver dog intet indtryk af, hvad der var foregået i den mellemliggende tid, idet man i perioden 1873-87 var helt oppe på 50 mand – det største antal nogensinde.

## Forøgelse af lodsantallet

I 1830'erne tiltog skibsfarten på Østersøen væsentligt med en deraf følgende større efterspørgsel på lodser. Dette problem blev ligesom i den forudgående periode klaret ved antagelse af hjælperlodser.

Samtidig var mange af Østersøhavnene, grundet en koleraepidemi, karantæneramt, hvilket satte forbruget af hjælperlodser yderligere op. Såvel lodserne som lodsåbåd med mandskab skulle nemlig følge med det lodsede skib i karantæne, hvilket naturligvis fuldstændigt fortegnede billedet af det virkelige behov for lodser. Der blev ganske vist iagttaget særlige foranstaltninger for at begrænse antallet af lodser i karantæne. Således fik Dragørlodserne midlertidig tilladelse til at fortsætte lodsningerne helt til Helsingør, selv om skibet undervejs kastede anker på Københavns Red og dermed under normale omstændigheder skulle lodsedes videre af en Københavnslods.



H. C. Bertelsen, lods nr. 140.

Lodsseddel dateret 31.6.1842 for H. Adriansen (lods nr. 145). På sedlen er specielt noteret et beløb på 1 rigsdaler i drikkepenge, som tilfaldt lodsens selv, medens lods-pengene gik i den fælles kasse til deling. Trykte lodssedler indførtes ved Dragør Lodseri i 1823.

1154 No. 230

**Dragøe 1842** - den 31 Juli

**Kongeligt Lods-Contoir.**

For Capt: *L. G. Clouberg* Antaget  
 Skib *Brosch* Afgaet

Dybgaende 16 Fod: *Rydk* Flag.

Lods til *Vraktenmand (København)*

Lods *H. Adriansen*

Dages Ophold efter  
 1st Dag. p. D.

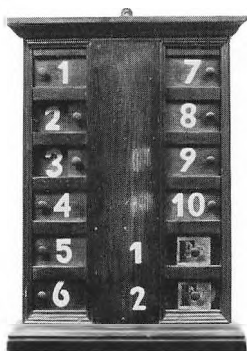
Lodsning . . . . . } *13 1/2*  
 Tilbagereise . . . . . }  
 Contoir Gebyr . . . . . }

Lodsens Opførsel

Da Lodsens ei har erholdt sin Betaling,  
 ville Hr. *Linderss* behage at udbetale  
 ham ovenanførte Beløb.

*Linderss* En Råd. i Drikkepenge

*L. G. Clouberg*



Vagttavle fra 1800-tallet. Dragør Lodseri.

Helsingørslodserne havde derimod modsat sig, at den omtalte lodsning kunne fortsætte helt til Kullen, idet man mente, at mange skibe på denne strækning ville lade sig lodse fra en forudsejende båd, hvorved man undgik karantænen.

Foranlediget af den megen brug af hjælpelodser eller interimslodser, som de nu kaldtes, havde overlodsen i marts 1833 foreslået en forøgelse af antallet af lodser. Fra lodseriets side hævdede man imidlertid at brugen af hjælpelodser aldrig kunne undgås. Man modsatte sig en udvidelse af lodsantallet og foreslog i stedet oprettelsen af en ny klasse af ansatte ved lodseriet, nemlig de såkaldte volontører. Deres ansættelsesforhold og pligter skulle være de samme som ekstralodsernes havde været i sin tid da denne klasse oprettedes. Dette forslag blev fulgt ved ansættelse af seks volontører endnu samme år.

Allerede ved udgangen af 1834 fremsatte overlodsen igen et forslag om forøgelse af lodspersonalet. Anledningen var den at flere skibe i det forløbne år var gået på grund på Bredgrund og Lillegrund, altså før man under normale forhold havde fået lods om bord. For at afværge dette måtte Dragørslodserne ligge med en båd på Køge Bugt, således at de kunne betjene skibene tidligere end normalt. Til dette brug var det imidlertid nødvendigt med flere lodser og Wulff foreslog derfor en forøgelse af personalet med 6 reservelodser og 6 ekstralodser. Fra lodsernes side var man dog stadig ikke begejstret for tanken om en udvidelse og i Admiralitetet gik man mere ind for at udlægge et kombineret fyr- og lods fartøj på Quartusgrunden, som også kunne afhjælpe de her påanførte forhold og som blev til en realitet i 1837 med udlægningen af Drogden fyrskip.

Den stadig tiltagende skibsfart medførte en stigende brug af hjælpelodser samt af lejefolk til at sejle bådene. Dette afstedkom betydelige udgifter for jollekassen og overlodsen frygtede at det ville have en uheldig indflydelse på fartøjernes vedligeholdelse og anskaffelsen af nye både.

I 1839 fremsatte han da atter et forslag om forøgelse af lodsantallet, nu med syv mand og gennemført således, at ingen af de i forvejen ansatte lodser fik mindre andel i lodsfortjenesten. Forøgelsen kunne derfor kun finde sted i forbindelse med afgang fra lodseriet, således at for hver gang, der afgik en fastlods, udvidedes i stedet med to reservelodser eller en reservelods og to ekstralodser, indtil man endte med 8 fastlodser, 11 reservelodser og 12 ekstralodser. Dette forslag fik Admiralitetets godkendelse og kunne straks sættes i værk, idet fastlodsens Peter Petersen Schmidt stod for at skulle pensionere-

Ole Andersen Blaes, lods nr. 144.







*Jacob Petersen Schmidt (lods nr. 136) og hans lodsskilt, som åbenbart er blevet specielt udarbejdet til ham. Det er et sølvskilt med Frederik VI's navnetræk og påskriften: »Jacob P. Schmidt Fast Kongelig Lods fra Dragøe«. Privateje.*

res. Antallet af lodser voksede således i de følgende år støt og roligt indtil man i 1848 var oppe på de i alt 31 mand.

Den forøgede sejlads bevirkede, at indtægterne ved Københavns Lodseri og navnlig ved Dragør Lodseri voksede, således at især fastlodsernes indtjening disse to steder antog svimlende højder, medens man ved Helsingør Lodseri slet ikke fulgte med i denne udvikling. Forholdene ved de tre lodserier var imidlertid ikke umiddelbart sammenlignelige, da den indre struktur var væsensforskellig. Ikke desto mindre blev der fra Helsingørlodsernes side fremsat krav om, at man indgik i en intern deling mellem de tre lodserier, hvad man naturligvis modsatte sig fra de to andre lodseriers side.



*Cornelius H. Palm, lods nr. 146.*

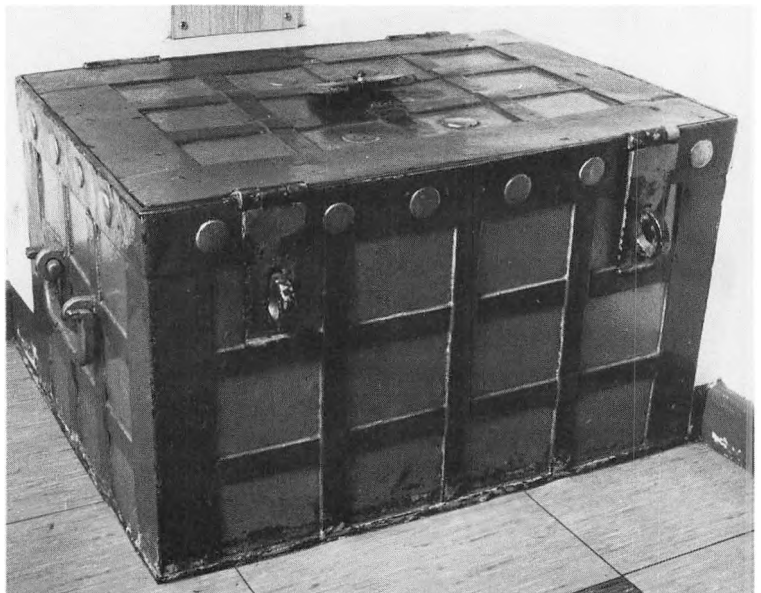
Heller ikke fra højere sted gik man ind for denne tanke, hvilket først og fremmest skyldtes den indstilling, som også mange gange tidligere var kommet til udtryk, at lodseriet blev skøttet på bedste måde når den enkelte lods så en personlig fordel i de bestræbelser, han udfoldede. Nød man derimod godt af andres anstrengelser kunne det virke opfordrende til forsømmelighed og sløseri.

Den 10. marts 1842 udtalte overlodsen således til Admiraltetet desangående, at kravet måtte tilbagevises, så længe den eksisterende ordning for lodserierne bestod »og lodserne ikke inddrages under den almindelige klasse af gagerede embedsmænd« – en tanke der åbenbart ikke var helt fremmed allere-de på dette tidspunkt!

Wulff mente derimod, at man kunne hjælpe på indtægterne for Helsingørslodsernes vedkommende ved, at de med deres både kunne ligge ved Dragør og tage de skibe, som Dragør Lodseri ellers måtte antage hjælpelodser til. En sådan ordning havde han også tidligere søgt at gennemføre, men havde mødt modstand i Dragør med den begrundelse, at det ville være vanskeligt for lodseriet at få lejefolk til at sejle bådene, når disse ikke samtidig kunne se hen til den større fortjeneste, som fulgte med at blive brugt som hjælpelods.

Ideen med at lade de tre lodserier hjælpe hinanden indbyrdes i travle perioder frem for at antage fremmed arbejdskraft

*Indmuret, jernbeslået pengeboks. Her opbevarede de indkomne lods-penge, som hver måned deltes således, at fastlod-serne fik fuld part, reser-velodserne halvpart og ekstralodserne kvart-part. Til at åbne kisten kræves to nøgler, hvoraf den ene opbevarede hos lodsinspektøren, den anden hos lodsboholderen.*







*Navneskilt fra lodsbåden Prøven, bygget 1855. Dragør Museum.*

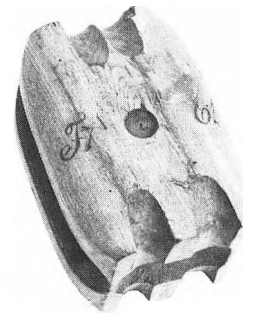
holdt man imidlertid fast ved. I 1849 indskærpedes det således, at det var Dragør Lodseris pligt at sende lodser nordpå for at hjælpe de to andre lodserier, når man kunne forvente flere skibe nordfra end disse kunne overkomme. De mange opfordringer til at indskrænke brugen af hjælpelodser ved indbyrdes aftaler mellem lodserierne synes dog ikke at have båret synderlig frugt. Med datidens kommunikation og transportmidler har et sådant samarbejde også haft vanskeligt ved at fungere. Da opfordringen i 1864 blev gentaget havde disse vilkår imidlertid ændret sig, de tre lodsstationer havde nu fået telegrafisk forbindelse med hinanden og netop samme år var jernbanen mellem København og Helsingør åbnet.

### *Jens Pedersen Andrea*

Som tidligere omtalt lod lodsernes opførsel meget tilbage at ønske set med oldermandens og overlodsens øjne, dels fordi de ikke udviste den forventede respekt for deres overordnede, dels fordi det knob med at overholde de krav, der stillede til deres ædruelighed. På trods af at man efterhånden skred hårdere ind over for i al fald det sidste, synes man ikke ganske at have held med bekæmpelsen af problemerne. I januar 1842 nævnes således fem lodser, som fortsat var drikfældige og som overlodsens mente burde afskediges. Da en af disse pensioneredes, udtalte overlodsens, at han havde udsigt til at besætte den ledige post med en meget duelig mand. I en redegørelse herom til Admiralitetet af 27. december samme år uddybede overlodsens dette:

Da det er til megen gavn for skibsfarten, at der især ved de større lodserier, findes flere subjekter, på hvis dygtighed og pålidelighed, man ubetinget kan regne, og dette især bør være tilfældet ved Dragør Lodseri, som det vigtigste i Danmark, så har det alt i længere tid været genstand for min overvejelse, om hvilke midler, der var at anvende for at se bemeldte lodseri på samme fortrinlige standpunkt som Helsingørs og Københavns. Flere af de, der i min embedstid er foreslåede og avancerede til fastlodser ved Dragør Lodseri, har desværre ikke svaret til mine forventninger, og jeg tror derfor, at det

*Blok fra lodsbåd. Fremstillet på flådens blokredrejeri 1861 og forsynet med Frederik VII's navne-ciffer. Dragør Museum.*





*Theis H. Palm, lods  
nr. 163.*

ville være særdeles hensigtssvarende om, der ved dette lodseri, således som tilfældet tvende gange har været ved Københavns, blev, uden for lodseriets eget personale, antaget en mand til fastlods, hvis dygtighed var utvivlsom og som kunne foregå de øvrige lodser med et godt eksempel.

En sådan mand havde Wulff ved et tilfælde netop fundet og mente ikke, man burde lade denne lejlighed gå tabt. Det drejede sig om skipper og dannebrogsmænd Jens Pedersen Andree, som blandt andet havde udmærket sig under krigen 1807-14, hvor han havde tjent som lods på Storebælt og som betegnedes som særdeles kvalificeret.

Wulff fik da også Admiralitetets godkendelse af denne ansættelse, selv om det efter planerne var en fastlodsstilling, som skulle inddrages til fordel for en reserve- og to ekstralodsstillinger.

Det var første gang, at en udenbys blev ansat ved lodseriet, hvor man hidtil havde betragtet det, at lodserne var opvokse på stedet og fra barnsben kendt med forholdene, som en betydningsfuld kvalifikation. Måske fik denne ansættelsesforløb indflydelse på, at det kom til at vare længe endnu, før man næste gang forsøgte sig med folk udefra.

Med Jens Andreas evner som lods var der intet i vejen. Inden længe kunne han foretage lodsninger fuldt så godt som de andre lodser. Hans ædruelighed var der heller intet at udsætte på. Derimod var han en overordentlig selvbevidst mand, som havde vanskeligt ved at underordne sig lodseriets orden. Gang på gang henvendte han sig uden om oldermænd og overlods direkte til Admiralitetet, ofte med forslag til forbedringer af lodseriet eller af farvandsafmærkningen. Han udviste en højst respektstridig opførsel mod sine overordnede, lodsbogholder Peter Jepsen og oldermænd Heick Meinertz.

I 1847 var det rent galt. Flere gange blandede han sig i sager, der var ham uvedkommende. Til overlods Wulff klagede han over den måde, som oldermænd og lodsbogholderen bestyrede lodseriet på. Samme år var han initiativtager til en klage over den kost, som lodserne fik ombord på fyrskipet. Den 29. juni lod Wulff ham suspendere fra tjenesten og halvdelen af hans andel i lodsfortjenesten tilbageholde i den tid, han var suspenderet. Suspensionen ophævedes den 1. august; den tilbageholdte løn, der beløb sig til 84 rigsdaler og 2 mark, blev efter Admiralitetets beslutning indbetalt til lodseriets pensionskasse. I det følgende år blev han flere gange irettesat for sin genstridighed og ulydighed mod sine foresatte.



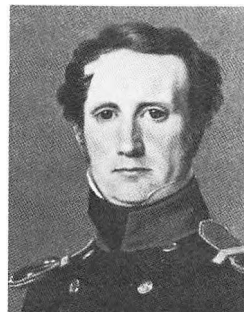
*Cornelius Jacob Jansen,  
lods nr. 168.*

*Henrik Gerner Rander,  
lods nr. 177.*



Den 9. juni 1848 døde oldermænd Meinertz. Blandt de mange som søgte stillingen var også Jens Andrea! Han kom naturligvis ikke i betragtning.

Den nye oldermænd blev kaptajn Peter Sletting. Andrea havde imidlertid ikke mere respekt for Sletting, end han havde haft for Meinertz. I juli 1850 klagedes der atter til Marineministeriet over hans opførsel. Sletting mente, at der burde statuere et eksempel. Ministeriet stillede Andrea overfor valget mellem en bøde på 10 rigsdaler eller en retssag. Andrea må åbenbart have følt sig sikker på at have retten på sin side, for han valgte det sidste. Han suspenderedes atter, og atter tilbageholdtes halvdelen af hans deling. Denne gang kom suspensionen til at vare til den 8. maj 1851. Trods overlodsens protester afgjorde Admiralitetet imidlertid, at Andrea selv fik udbetalt det tilbageholdte beløb med undtagelse af 10 rigsdaler, der var beregnet som lodseriets udgift på hjælpelods i den forløbne periode. I mellemtiden var Andrea ved retten idømt en bøde på 25 rigsdaler foruden at han skulle betale sagens omkostninger. Den 17. august samme år døde Andrea.

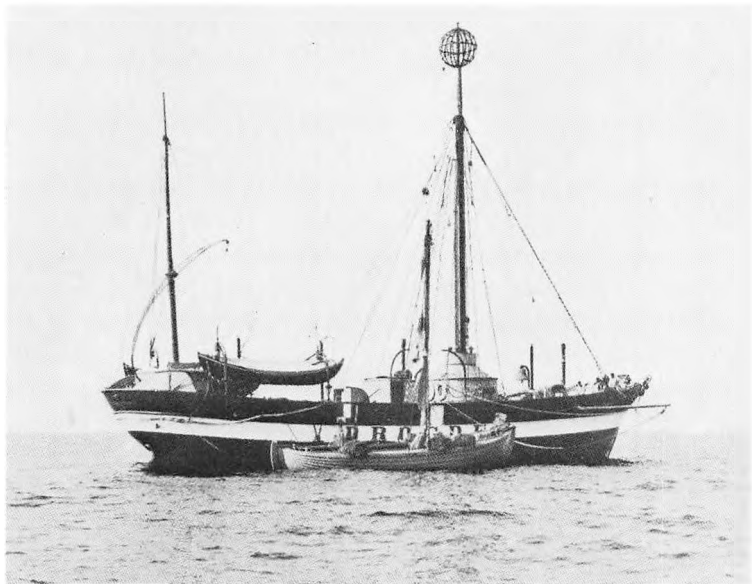


*Generalkrigskommissær Peter Ephraim Sletting (1792-1862), malet af C. W. Eckersberg, 1832. Lodsinspektør 1848-62.*

*Lodsbåd i havnen ca. 1890. Ved roret lods Dirch Jansen Jans (nr. 181) og t.v. for ham lodsinspektør N. C. R. Møller.*



*Drogden Fyrskib med lodsbåd langs siden. I tåget vejr ringedes der med klokken, som ses op-hængt på fordækket. Fotografi fra århundredskiftet.*



## Fyrskibet

At betjene de sydfra kommende skibe rettidigt havde i hele lodseriets historie været et tilbagevendende problem, forårsaget af, at det med vind og strøm fra syd var vanskeligt at nå ud til skibene i rette tid.

I 1799 mente Løvenørn at have fundet løsningen på problemet, nemlig udlægning af et fyrskib ved Sandrevstønden. Dette skulle tillige tjene som station for lodserne, der således ikke længere skulle kunne undskylde sig med vindforholdene, når de ikke rettidigt kom om bord i skibene. Forslaget vandt dog ikke umiddelbar tilslutning.

Tanken om et fyrskib blev dermed skrinlagt for en længere periode. Som noget ganske specielt i denne forbindelse kan nævnes den ordre, som den 4. oktober 1828 udgik til Dragør Lodseri i anledning af det kongelige dampskib Kiels passage. Man bad om at få udlagt en lodsbåd ved Sandrevstønden med en klart brændende toplanterne. Båden skulle ligge ude den 19. oktober fra klokken 1 om natten samt den 24. oktober fra det blev mørkt om aftenen til om morgenen og de følgende dage indtil dampskibet var vendt tilbage.

I 1833 havde den senere lodsinspektør ved Dragør Lodseri, Peter Sletting, udarbejdet et forslag til forøgelse af sikkerhe-

*Dirk H. Bagger, lods nr. 180.*





den for skibsfarten i Drogden. Dette indbefattede udlægningen af et fyrskib på Quartusgrunden. Daværende overlods Wulff gik dog ikke ind for dette forslag. Han mente ikke et fyr her ville tjene noget formål, da skibene alligevel ville blive liggende for anker natten over i Køge Bugt. Derimod mente han, det ville være en god ide at udstationere et lods fartøj for hurtigere at kunne betjene de ankommende skibe.







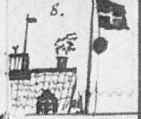
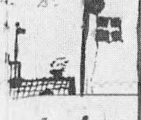

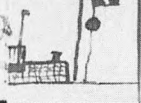
I Generaltoldkammeret og Kommercekollegiet, hvorunder fyrvæsnen hørte, arbejdede man imidlertid videre med ideen om et fyrskib, som samtidig skulle tjene som station for lodserne.

Den 22. oktober 1837 blev fyrskibet udlagt. Seks lodser skulle til stadighed opholde sig ombord. I den udstrækning vejret tillod det, skulle de have en lods båd liggende her, men kunne endvidere benytte sig af fyrskibets både til ombordsætning. Lodserne skulle nyde fuld kost ombord på lige fod med skibets besætning. I fyrskibet var indrettet et særligt lukaf til lodserne med seks køjer.



Tejne, til proviant. Har tilhørt Hendrik Greisen, lods nr. 207. Dragør Museum.

Opslag fra lods nr. 191 Hendrik Svendsen Bachers notesbog, hvori han har gengivet de signaler, der benyttedes mellem lods bådene, fyrskibet og stationen i land.

	En Mand i jagen (sævent.) Ollt. Afstatte.		Hjælp og Mellem Lods <del>tejn</del> Køles i jagen Lods <del>tejn</del> .
	To Mand i jagen, eller en Båd til forude og den anden.		Flere Lods ere Forude.
	3. Mand i jagen. Lodseren, og de 2 Sang i jagen.		Fra Fyrskibet og Syd efter med Båden.
	Fire Mand i jagen.		Lodser kommende Nord fra skal tages op ved Fyrskibet om Natten. Hvid Røde med S. Rød Røde - H.
	Fem Mand i jagen.		Taroudlet er spærret med S. <del>Lodserne Båd</del>
	Seks Mand i jagen (sævent.) Lodserne i jagen.		Hvid Røde med Syd = Der kan ingen Båd komme. = Rød Røde Taroudlet Nord





*Dirch Jansen Jans (lods nr. 181). Fra 1885 til embedets nedlæggelse i 1906 var han lodsbogholder.*

Denne ordning synes ikke at have vakt begejstring blandt lodserne. I november indsendte de således en ansøgning om at blive fri for at være om bord om natten i vintermånederne. Ansøgningen gav dog ikke det ønskede resultat, da overlodsen mente, at deres tilstedeværelse netop på denne årstid var særlig påkrævet. Selvom de ikke kunne lodse om natten, skulle de dog straks gå om bord i skibene og anvise dem ankerplads.

Ofte klagedes der over, at lodserne ikke opretholdt den påbudte vagttjeneste. Dette førte til en øget kontrol med lodserne. Således blev det den 12. marts 1842 befaleet oldermændene hver mandag formiddag at tilstille overlodsen en liste over de lodser, som havde været på fyrskibet, de foretagne lodsninger samt vind og strøm. Det indskærpedes samtidig, at vagten skulle holdes, selvom det ikke var muligt at have lods-båden liggende ved fyrskibet.

Det kunne se ud, som om man ikke stolede på lodsoldermandens indberetninger. Dagen før var der i al fald tilgået skipperen på fyrskibet nøjagtig den samme ordre. Indtil udgangen af 1853 indsendtes disse indberetninger sideløbende til overlodsen, derefter faldt oldermændens indberetning bort.

Som nævnt skulle lodserne have kosten ombord, men i 1847 klagede de over forplejningen. Henvendelsen blev efter undersøgelse afvist som ubegrundet. Klagen var formentlig medvirkende til, at denne ordning i januar 1848 ophævedes, og lodserne herefter selv skulle holde sig med kost. I nødstilfælde kunne de dog købe proviant ombord.

I 1857 blev lodslukafet udvidet og gjort lysere ved et skylight. Lodserne klagede da over væggetøj ombord.

## Sømærkerne

*Harry Fr. Wald. Andersen, lods nr. 182.*



Udlægning og indtagning af sømærker havde lige siden 1740 påhvilet Dragørlodserne. Da man i 1816 gik bort fra den faste årlige gage til lodserne, befalede Admiralitetet samtidig, at denne tjeneste derefter skulle fordeles mellem de tre Sundlodserier, således at de efter tur skulle stå herfor.

Imidlertid var denne ordning ikke praktisk realisabel. For Helsingørlodserne var det besværligt på grund af den store afstand, og for det endnu beskedne lodseri i København kunne det være vanskeligt at afse lodser til formålet. Derfor var man i 1817 nået frem til den ordning, at Dragør Lodseri fortsat skulle stå for dette arbejde, mod en godtgørelse fra de andre lodserier. Denne ordning fortsattes også efter 1831.



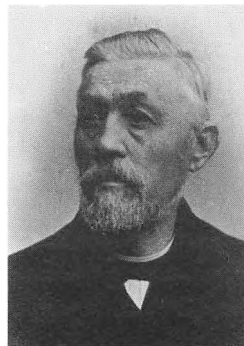
*Midterparti af lodsflag malet på lærred. Da lodseriet i 1826 fik tilladelse til at føre splitflag, se s. 87, anbefalede Løvenørn, at man benyttede betegnelsen lodsselskab i stedet for compagnie. Denne opfordring synes man ikke at have fulgt. Dragør Museum.*

### *Slettings forslag om forøgelse af mærkerne*

Det tidligere omtalte forslag fra kaptajn Sletting til øget sikkerhed for skibsfarten i Drogden gik i vid udstrækning på en forøgelse af antallet af udlagte sømærker.

Admiralitetet lod forslaget gå til udtalelse hos overlodsens, som var meget afvisende overfor ideen. I al fald mente han ikke, at der burde udsættes flere vagere i det egentlige lodsfarvand, da dette under normale forhold ville gøre lodserierne overflødige. Derimod kunne han nok gå med til udlægning af en topvager med kost på sydvestspidsen af Sandrevsgrunden, da dette var udenfor det egentlige lodsfarvand. I første omgang synes da også kun denne vager at være udlagt.

*Carl Georg Albert Petersen, lods nr. 174.*



## *Dragørlodserne søger fritagelse for pasning af sømærkerne*



*Theis Bertelsen Riber,  
lods nr. 198.*

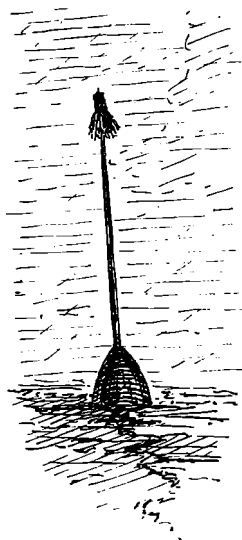
I 1841 søgte Dragørlodserne om at blive fri for udlægningen og pasningen af mærkerne, som efterhånden lagde en del beslag på deres tid.

Her var virkelig tale om et omfattende arbejde, hvoraf udlægningen og indtagningen af tønderne næsten var det mindste. Det skete nemlig meget hyppigt, at mærkerne rev sig løs fra deres position og skulle bjerges, og nye udlægges i deres sted. I forbindelse med ansøgningen om at slippe for dette arbejde indsendte man en statistik over det antal gange lodsbåde havde været brugt til dette arbejde samt hvor mange lodser, man havde anvendt dertil. I alt havde man da i året 1841 anvendt lodsbåd 91 gange, medens lodser alt i alt havde deltaget i pasningen af sømærkerne 293 gange.

For pasningen af mærkerne modtog man 100 rigsdaler fra Søetaten, under hvilken alle sømærkerne var blevet henlagt i 1840; derudover fik man 40 rigsdaler fra lodserierne i København og Helsingør.

Dette synes man ikke stod i forhold til det arbejde, der udførtes. Der henvistes til, at det oprindeligt havde været hensigten, at man skulle stille en lods for at vejlede ved mærkernes udlægning og indtagning, som skulle finde sted fra en båd fra Holmen. Det havde imidlertid vist sig at den båd, der sendtes fra Holmen, ikke var velegnet til formålet, og man havde derfor frivilligt fra lodseriets side stillet en båd med fem mand til rådighed, hvilket også fremskyndede arbejdet. »Senerer når et mærke var drevet bort, som forhen skete langt sjældnere, end nu er tilfældet, afgav lodseriet ligeledes de fornødne både og mandskab dertil. Vedkommende autoriteter eller overlodsen vedbliver da at beordre lodserne med både til i løbet af året at afhente sømærkerne og bringe dem tilbage, så at dette arbejde nu synes næsten at være blevet til en forpligtelse.« Hertil kom yderligere, at der ofte skete skader på deres både under dette arbejde. Man mente ikke, man var forpligtet til andet end at stille en lods til rådighed, som kunne vejlede under udlægningen af mærkerne, hvilket man også var villig til fortsat at gøre. Det øvrige arbejde ville man derimod gerne fritages for. Dette så meget mere som at sømærkerne jo ikke var udlagt for lodsernes skyld, men tværtimod af disse betragtedes som skadelige. Da de var udlagt til gavn for offentligheden, måtte udgifterne også bekostes af det offentlige.

Ansøgningen gav dog ikke det ønskede resultat, lodserne måtte fortsat tage sig af dette arbejde. Derimod gik man med



til nogle af lodserne foreslåede forbedringer. Disse gik ud på, at mærkerne skulle forsynes med sværere drægten af flad form, som skulle hindre, at mærkerne så tit rev sig løs. Desuden skulle der opbevares et tilstrækkeligt antal reservevagere og -tønder i Dragør, så man slap for at skulle hente dem på Holmen.

I 1843 indførtes yderligere forbedringer med længere kættinger og balancelodder til topvagerne.

### *Pakhuset*

De forskellige reservevagere og -tønder, der fra 1842 opbevarede i Dragør krævede naturligvis plads. I starten lejedes hertil pakhusplads i nærheden af havnen for 16 rigsdaler årligt, som lodseriet fik godtgjort. Pakhuset var lejet for en periode på tre år, og da lejemålet derefter blev opsagt, havde man vanskeligt ved at finde et nyt velegnet sted.

Da lodseriet også selv havde behov for mere pakhusplads, valgte man i stedet selv at opføre et pakhus. Hertil lejedes af kommunen en plads syd for lodsbygningen. I foråret 1845 opførtes pakhuset som stod færdigt i juli måned. For byggeriet stod murermester Krause og snedkermester Blichmann.

Lodseriet modtog derefter 20 rigsdaler årligt i pakhusleje af vagervæsnet, lige indtil ordningen ophørte i 1894.

### *Forøgelse af mærkerne*

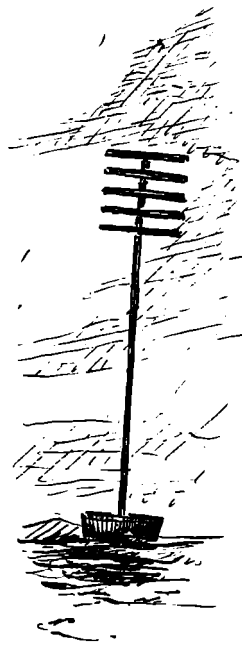
Slettings forslag fra 1835 om en betydelig forøgelse af sømærkerne, havde altså ikke umiddelbart givet noget resultat. Men i de kommende år fremsattes tilsvarende krav fra forskellig side. I begyndelsen af 1840'erne fandt en gradvis forøgelse af mærkerne sted, ligesom man udlagde flere vagere om vinteren. I 1844 blev tilsynet med en del af sømærkerne overdraget til Københavns Lodseri.

I 1846 udlagdes yderligere ni nye vagere, således at man nu var oppe på i alt ni tønder og 24 vagere. For den stedfundne forøgelse modtog Dragør Lodseri en godtgørelse på 50 rigsdaler årligt.

Overlodsens udtrykte imidlertid stor betænkelighed ved denne forøgelse af sømærkerne, idet han mente, at dette ville medføre en voldsom tilbagegang i antallet af lodsninger og dermed også i indtjening. Han ønskede at Admiralitetet skulle garantere lodserne en indtægt, som svarede til gennemsnittet af det, de havde haft i de forudgående fem år. Derved ville



*Isbrandt Jørgensen, lods nr. 183*







Dirch O. Wass, lods  
nr. 203.

man ikke være nødsaget til at afskedige lodser grundet svigtende indtægter, men kunne gradvis nedskære antallet i takt med den naturlige afgang.

Til brug herfor indsendtes en statistik over Sundlodseriernes samlede antal lodsninger de forudgående otte år i forhold til antallet af passerede skibe som helhed og lodsfortjenesten. Statistikken viste, at der i disse år sammenlagt ved de tre lodserier gennemsnitligt havde været lodset 5.000 skibe årligt ud af i alt ca. 20.000 passerede skibe, indtægterne svingede mellem 61.000 og 71.000 rigsdaler. Lodsbenyttelsen lå således omkring de 25% men dog med en svagt faldende tendens, idet den indtil 1840 lå lidt over 25%, derefter lidt under. Da det samlede antal skibe derimod viste en stigende tendens, var antallet af lodsninger nogenlunde uændret og tendensen i lodsfortjenesten snarest stigende.

Admiralitetet ønskede indsendt statistik over indtægterne ved de tre lodserier i de følgende fem år, før man tog stilling til dette spørgsmål.

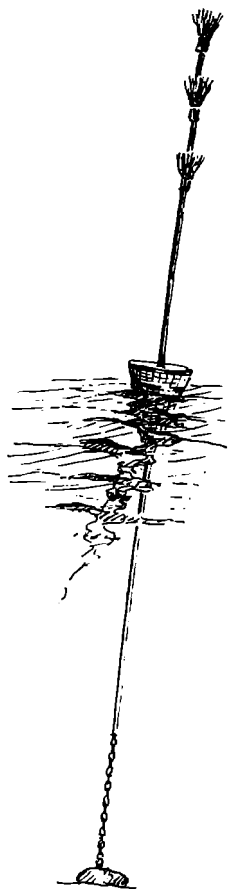
Efter de fem års forløb afgjordes det imidlertid, at der ikke var grundlag for, at yde lodserierne nogen erstatning, idet deres indtægter i den forløbne tid tværtimod havde vist en opadgående tendens. Dette skyldtes en stærkt forøget fart på Østersøen. Selv om en mindre del af skibene tog lods, var antallet af lodsninger således stadig stigende. Dertil kom at den forøgede fart bevirkede, at en del skibsførere og styrmænd var ukendte i disse farvande og tog lods de første gange; man kunne således forvente en yderligere nedgang i den procentvise lodsanvendelse.

#### VINTERAFMÆRKNING

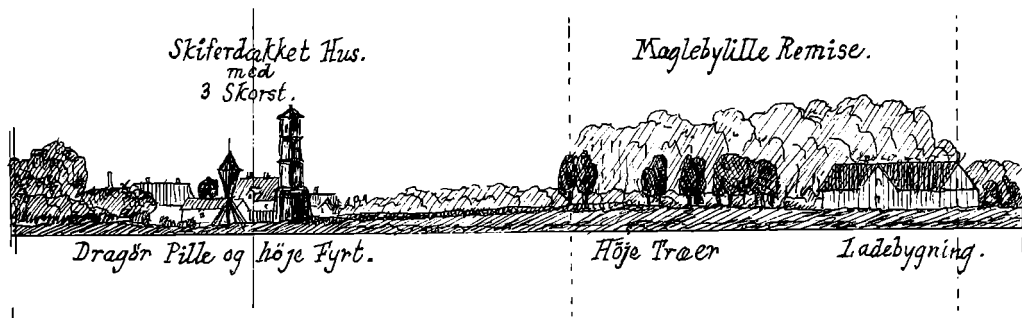
I 1848 begyndte man med en særlig vinterafmærkning i Drogden. Ganske vist havde man tidligere haft vagere liggende ude hele året – første gang man havde forsøgt sig hermed var helt tilbage i 1805, hvor en vager blev udlagt hele året på Sandrevsgrunden.

Med det øgede antal af udlagte vagere, var man imidlertid, for at kunne skelne dem fra hinanden, begyndt at udstyre topvagerne med flere koste. Disse vagere kunne ikke ligge ude om vinteren, da de blev for tunge, når is og sne satte sig fast i kostene, således at vagerne lagde sig ned. Derfor måtte man gå over til en forenklet afmærkning om vinteren.

I 1855 søgte Dragørlodserne endnu en gang at blive fritaget for arbejdet med sømærkerne, men heller ikke denne gang lykkedes det.







I 1856 hævedes imidlertid godtgørelsen for pasningen af sømærkerne, således at der i alt udbetaltes 300 rigsdaler, hvoraf de 100 gik til Københavns Lodseri.

Først i 1894 ophørte Dragørlodsernes forpligtelser med hensyn til pasning og tilsyn med mærkerne, som nu overgik til vagervæsnets folk. Samtidig ophørte naturligvis også vagervæsnets benyttelse af lodsernes pakhus, idet reservevagerne nu overflyttedes til Lynetten.

*Kysten nord for Dragør efter forlæg fra 1897 til »Den danske Lods«. T.v. ses det østre af pilemærkerne samt det høje fyrtårn, der i 1878 erstattede det vestre pilemærke. T.h. Maglebylille Remise.*

## Pilemærkerne

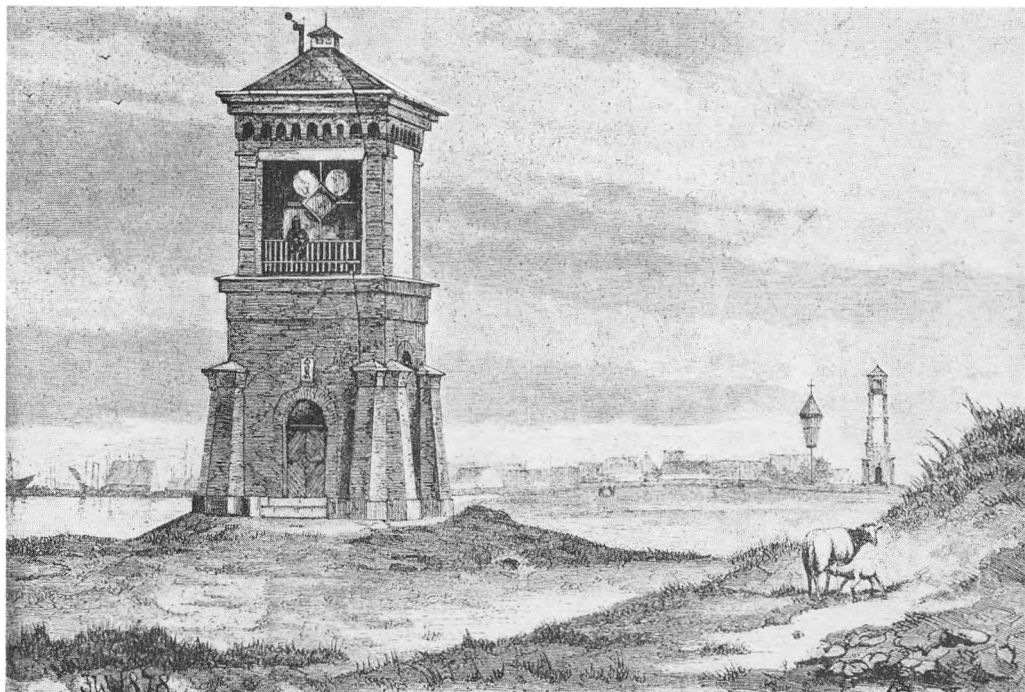
De gamle lodsmærker nord for byen, Pilemærkerne, var blevet fornyet i 1830. I 1865 var de meget brøstfældige, og man planlagde en udskiftning af dem.

Samtidig hermed henvendte byforstanderskabet sig imidlertid til lodsinspektør Gandil om, at man i den nærmeste fremtid påtænkte at opføre bygninger på det hidtil ubebyggede område vest for byen. Noget sådant havde også tidligere været på tale, nemlig i forbindelse med to større brande, som hærgede byen i 1842 og 1852. En del af de nedbrændte huse blev da genopbygget uden for byen, men netop grundet den påbudte åbning vest for byen af hensyn til lodsmærkerne var husene blevet lagt et godt stykke vest for byen, hvor de den dag i dag danner en særlig bebyggelse betegnet Nyby.

Nu blev der optaget forhandlinger mellem lodseriet og byforstanderskabet om kommunens forpligtelse til at holde området ubebygget, idet man henviste til de gamle specifikationer over lodsmærkerne fra 1700-tallet. I januar 1867 var Sønson selv ude i Dragør for at forhandle med fogden Jens Krabbe. Ved nærmere undersøgelser viste det sig imidlertid at det område, man ønskede friholdt for bebyggelse, ikke kun

*Kommandør Frederik August Paludan (1792-1872). Overlods i Østre Lodsdistrikt 1852-67. Det Kongelige Bibliotek.*





*»De nye Fyrtaarne ved Dragør«. De to fyrtaarne blev taget i brug 1878, og det sydligste og højeste af dem erstattede samtidig det vestre af pilemærkerne. T.v. for fyrtårnet ses det tilbageblevne østre pilemærke, populært kaldet »manden«. Tegning af Fr. Winther i Illustreret Tidende 1878, nr. 984, 4. august.*

var kommunal ejendom, men også tilhørte private lodsejere, hvorefter nye forhandlinger måtte optages.

I oktober 1867 blev så de nye pilemærker rejst, men først i 1869 var sagen om den fortsatte fredning af arealet vest for byen gået i orden. Allerede i 1878 erstattedes det vestre mærke imidlertid af et nyopført fyrtårn.

*Christian Greisen, lods nr. 217.*



Det brede åbne stykke, Vestgrønningen, som stadig afgrænser Dragørs gamle bydel, er imidlertid ikke det eneste lodseriet eller lodsvæsenet som sådan har haft indflydelse på.

Da spiret på Store Magleby Kirke i 1836 styrtede ned og skulle genopføres, var planerne oprindelig at det skulle gøres væsentligt lavere. Da spiret imidlertid var et lodsmærke gik sagen til Admiralitetet, som bad Danske Kancelli om at gribe ind. Den 11. oktober samme år kunne det så meddeles, at spiret atter var opsat i samme højde og form som tidligere.



*Søkkert. Dragør  
Lodseri.*

## Lodskrigen i Sundet

Den 16. december 1865 bad overlodsen, F. A. Paludan daværende lodsinspektør Gandil ved Dragør Lodseri om en udtalelse vedrørende en ansøgning fra nogle styrmænd, skibsførere og redere fra Dragør om oprettelse af et lodseri ved Falsterbo med ret til at lodse gennem Drogden til Helsingør.

Tilsvarende forespørgsler sendtes til lodsinspektørerne i København og Helsingør, og på baggrund af besvarelserne redegjorde Paludan den 22. januar 1866 for sagen over for Marineministeriet.

Ansøgerne havde som begrundelse for oprettelsen anført, at skibe ofte måtte vente i én til to dage på Køge Bugt for at få lods gennem Drogden. Denne påstand tilbageviste Paludan. Skibene blev altid rettidigt forsynet med lods. Der var kun få skibe, der ønskede lods, før de nærmede sig Drogden fyrskib, og i så fald kunne de betjenes af de svenske lodserier i Skanør og Falsterbo samt af de udstationerede svenske lodser på fyrskibet ved Falsterbo Rev. Oprettelsen af det foreslåede lodseri ville være et indgreb, såvel i de danske som i de svenske lodseriers rettigheder.

Forslaget var efter Paludans mening udsprunget af misundelse over de store indtægter, som Dragørlodserne havde haft de senere år. Blandt ansøgerne var flere af de folk, lodseriet benyttede som hjælpelodser.

Det foreslåede lodseri blev således ikke til noget i første omgang, men seks år senere skulle det med svensk hjælp blive til virkelighed. Også denne gang spillede hjælpelodserne fra Dragør en rolle.

### *Et sølodseri oprettes i Falsterbo*

Den 12. og 15. april 1872 havde Dragørlodserne iagttaget to dæksbåde, som gennemsejlede farvandet og loddede og pejlede ved vagerne. Der havde allerede på det tidspunkt været rygter fremme om oprettelsen af et svensk lodseri, der skulle lodse gennem Drogden. Overlods, nu Edouard Suenson, anmodede den 18. april Marineministeriet om gennem den

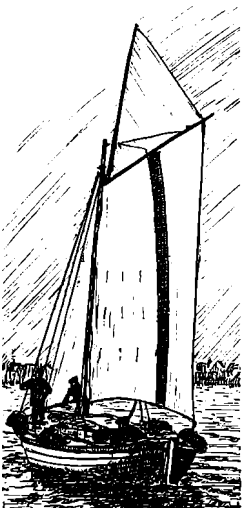
*Viceadmiral Edouard  
Suenson (1805-87).  
Overlods i Østre Lodsdistrikt 1867-80.*





Ved lodshusets gavl, ca. 1890. I gavltrekanen to vinduer: det nordre (t.h.) beregnet på udkig, det søndre – i harnåpform – på signalering. På gavlmuren en kasse til kikkerten. T.v. lodseriets pakhus, opført 1845 og solgt til kommunen 1939. De fem lodser skulle ifølge påskrift være: Hans Borg, Jacob Greisen, Mathias Riber, Jørgen Palm samt John Svane, der genkendes som den sidste i rækken.

Lodsbåd Ørnen. Bygget 1872. Efter fotografi tilhørende Dragør Lodseri.



svenske regering at forhindre, at dette lodseri fik ret til lodsning i dansk territorialfarvand. Noget sådant ville være overordentligt farligt for de danske lodserier, da de svenske lodstationer ved Falsterbo og Viken lå således, at de kunne tilbyde lodsassistance før de danske lodser.

Den 3. maj meddeltes det Marineministeriet, at det svenske lodsselskab nu var i fuld virksomhed og havde den svenske regerings tilladelse til at lodse gennem Sundet og Drogden. Man anmodede atter ministeriet om at gribe ind og påtale dette overgreb overfor den svenske regering, i al fald hvad Drogden angik.

Marineministeriet overdrog sagen til Udenrigsministeriet. På dettes henvendelse fremkom den 17. juli en note fra den svenske regering, hvis væsentligste indhold var dette: »Lige så lidet som den ene regering kan indrømme sine undersåtter ret til at lodse i den anden stats farvande, lige så lidet har den grund til at forbyde dem dette.« Meningen var altså, at det måtte være den danske regerings sag at hindre indgreb.

Det svenske sølodseri ved Falsterbo var et privat lodseri, men etableret på den svenske lodsinspektør, løjtnant Ramsteens initiativ. I juli måned forlød det, at han yderligere havde givet kronlodserne i Skanør og på fyrskibet ved Falsterbo Rev ordre til at foretage lodsninger gennem Drogden.



Når det svenske lodseri kom i gang så hurtigt, mente man dog, at det først og fremmest skyldtes de tidligere hjælpelodser i Dragør, som nu i større antal søgte over til det svenske lodseri. Det var på grundlag af deres viden og erfaringer, at man turde påtage sig lodsning i disse farvande.

Siden slutningen af juni havde svenskerne haft en kutter krydsende ved Falsterbo og et par mindre fartøjer liggende i Drogden eller i Kastrup Havn. Som modtræk derimod lejede Dragør Lodseri et større dæksfartøj, som udlagdes ved Falsterbo. Nordpå sendte Helsingør Lodseri fartøjer ud. For at frigøre de både, de havde liggende ved Kastrup og Drogden, traf svenskerne aftaler med nogle Kastrupfiskere om at aftage de svenske lodser.

I begyndelsen af september havde svenskerne også lods-både stationeret ved Nordre Tønne og ved Strandmøllen. Den 3. september skrev Suenson da til Marineministeriet: »Jeg tillader mig indtrængende at anmode det høje ministerium om, at der fra regeringens side ved et af marinens armerede skibe må søges tilvejebragt en standsning i disse stedse tiltagende overgreb.« Han henviste samtidig til den svenske regerings note, der lagde det i danskernes hænder at sætte en stopper for disse lodsninger.

Under indflydelse af disse begivenheder havde Dragør Lodseri ladet bygge en stor dæksbåd, Ørnen, som i september havde indtaget sin position ved Falsterbo. Svenskerne havde imidlertid til dæksbåde krydsende her, og for at kunne konkurrere med dem måtte man have det tilsvarende antal, således at man samtidig kunne tilbyde lods til de ankommende skibe. Det andet fartøj måtte man foreløbig leje, men man anmodede om et lån på 3.000 kr. til bygningen af en ny båd, et lån som man fra december termin 1874 ville afdrage med 500 kr. årligt.

Lånet fik man og bygningen af dæksbåden Neptun påbegyndtes, således at den næste sommer kunne anbringes på sin station ved Falsterbo.

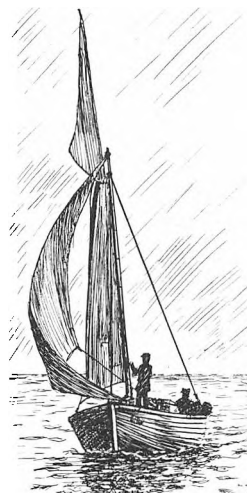
Svenskerne svarede dog hele tiden igen på de danske forholdsregler. I april 1873 satte de således flere både ind. Man greb nu til en hårdere kurs. Vagtskibet, Willemoes, på Københavns Red og politiet fik ordre til at anholde de svenske lodser, når de opererede inden for dansk søterritorium, som regnedes tre engelske sømil fra kysten.

Under indflydelse af konkurrencen var Dragør Lodseri blevet forøget med ti lodser. Pr. 1. november 1872 ansattes fire mand og 1. marts 1873 yderligere seks. Blandt de fire første



*Michael Rander, lods-bogholder 1858-85.*

*Lodsbåd Neptun, bygget 1873. Efter fotografi tilhørende Dragør Lodseri.*







*Jens Theisen Theis, lods nr. 184.*

var Jens Theisen Theis, som i sine optegnelser beretter følgende om striden med svenskerne i foråret og sommeren 1873:

»Vi seiler endnu op til Falsterbo, da Svenskerne vedbliver at lodse igennem Drogden, (i April). Svenskerne ved det er forbudt at lodse i Drogden og deres Fartøjer, som var stationerede i Drogden er viist ud deraf. Kanonbaaden Willemoes er stationert i Drogden for at arrestere Svenskerne, men da den ikke tør tage Lodsens fra en fremmed Nations Skibe, bliver kun de arresteret som træffes i Baad, og som er meget faae, de maa betale Lodspengene tilbage og nogle Daler i Bøde, desuagtet vedbliver de at lodse, og gjør saa meget Nar! af Marinens Officerer som de tør. Naar de passerer Willemoes heiser de deres Signaler op for at vise »her er vi, kom og ta'e os« de seiler da ganske rolig op til deres Kutter, som ligger  $\frac{3}{4}$  mil Syd for Fyrskibet og bliver da aftaget uden at Willemoes kan gjøre dem det mindste. Vi venter hver Dag Resultat fra Kjøbenhavn, men bliver hver Dag skuffet i vores Forventninger.

Vi er nu i Mai Maaned og gaer i samme Slendrian. Svenskerne lodser endnu, Danskerne bander endnu over at Intet bliver gjort. Nogle enkelte er arresteret, Stockholms Blade har opløftet et stort Ramaskrig derover og alle Svenskerne hinsides Sundet er mykjet rasande. Nu begynder der at komme Liv i de Danske Blade. Redacteurerne er nær ved at komme i Topperne på hverandre. Selv Nissen har taget fat og søger at vise Lodskrigen i Billeder: en Sømmand sauger en Træstamme over, og underneden staaer »en Svensk Lods spalter Nordens mægtige Stamme« og det synes virkelig som om de trende Landes Enighed skulle brydes af ved den Snees svenske Labaner, som søger at sætte sig op mod de danske Love.«

Sagen synes altså virkelig at have ophidset sindene også uden for lodsernes egen kreds. Det voldsomme nationale islæt, som også Jens Theisen Theis lægger for dagen, virker unægtelig noget besynderligt i betragtning af at en stor del af »de svenske labaner« i virkeligheden var Dragørfolk, hvad Jens Theisen Theis vel ikke kunne undgå at vide.

Stridighederne blev endelig afgjort ved en deklaration af 14. august 1873, der bestemte at farvandet mellem den svenske kyst og Hveen var rent svensk område, medens Drogden var rent dansk. Begge parter havde derimod ret til at lodse, hvor der var svensk kyst på den ene side og dansk på den anden.

Der var således stadig muligheder for konkurrence ikke mindst hvad angik lodsnings nordfra. Muligvis af denne årsag eller måske blot for at sikre de lodssøgende skibe bedre betjening i almindelighed, fik de tre Sundlodserier den 18. november samme år ordre til at holde lods fartøjer udstationeret.

*Carl Hendrik Bertelsen (lods nr. 186) var blandt de 11 lodser, der pensioneredes i 1893. Her er han fotograferet omkring århundredskiftet, hvor han var bådfører på Lyngby Sø.*



Disse skulle i vintermånederne være ude, fra fyrene blev slukket om morgenen, til de atter blev tændt om aftenen, og i årets øvrige måneder så længe det var lyst nok til at lodse. Hvert lodseri skulle have et fartøj udstationeret. Helsingør Lodseri en dæksbåd ved Lappegrunden, Københavns Lodseri en stor jolle mellem Tårnbæk Rev og Nordre Tønde og Dragør Lodseri en dæksbåd mellem Drogden Fyrskib, Falsterbo Fyr og Kalkgrunden.

Den voldsomme forøgelse af lodspersonalet, der havde fundet sted under disse stridigheder, var kunstigt skabt og skulle snart vise sig ikke at kunne holde.

### *Tilbagegang*

I århundredets sidste årtier aftog skibsfarten betydeligt og samtidig mindskedes den procentvise lodsbenyttelse. De store indtægters tid var forbi og fra midten af 1880'erne ophørte man med at genbesætte stillingerne ved afgang. I 1890'erne indså man, at dette ikke var tilstrækkeligt og 11 lodser pensioneredes i 1893 efterfulgt af endnu 10 i 1897. Udgifterne til alle disse pensioner kunne lodseriet naturligvis ikke selv bære, og staten måtte da træde til. I det hele taget er århundredets sidste årti præget af at staten i flere tilfælde ydede støtte til ekstraordinære udgifter, en udvikling som skulle forstærkes i det følgende århundrede.



*Kontreadmiral Fredrich Ernst August Emil Lund (1823-1907), Overlods i Østre distrikt 1880-98. Det Kongelige Bibliotek.*

*En eftermiddag på havnen omkring 1920. Blandt de 13 ældre herrer på bolværket ses flere pensionerede lodser.*



*Dragør Lodsstation i dag. Bygningen er uændret siden udvidelsen i 1879 – bemærk den gamle brolægning, som fører hen til bygningen. Det nyere tårn ved østgavlen stod i 1960 for nedrivning, men en privat komité trådte til og sikrede tårnet.*



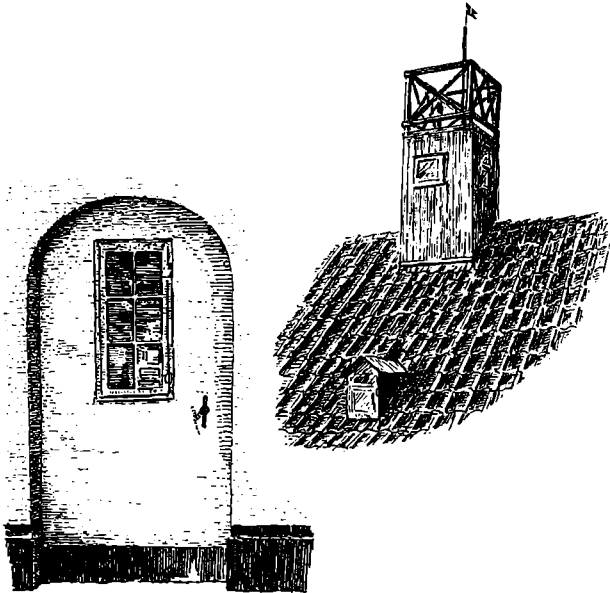
## LODSERIET I DETTE ÅRHUNDREDE

*Kommandør Niels Christian Randbøl Møller (1837-1909). Lodsinspektør 1885-1909.*



Ved indgangen til dette århundrede var lodseriet nede i en bølgedal. Den voldsomme tilbagegang i antallet af lodsninger, og dermed i indtjeningen, som havde kendetegnet 1890'erne, fortsatte ind i dette århundrede. De nedskæringer i lodsantallet, som havde fundet sted i 1893 og 1897, forslø ikke, og i 1906 måtte man skride til en yderligere indskrænkning, således at man nu var nede på syv lodser.

Tvangslodsningen under første verdenskrig gav atter noget at rive i, men derefter indtrådte igen en stille tid. Med flyttelse af tre lodser i 1920'erne var man nede på 4 mand, et antal der forblev uændret til den femte ansattes i 1946. Dermed var imidlertid også den døde periode overvundet, og siden har lodseriet været i stadig vækst, således at man i dag



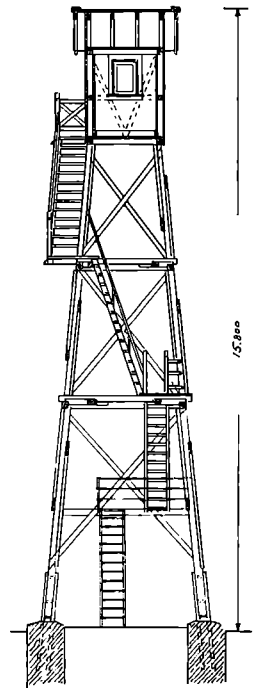
Indtil nyeste tid har udkig efter de lodssøgende skibe været det centrale udgangspunkt for hele lodseriets virke. Da lodshuset opførtes i 1823 var der endnu frit udsyn til alle sider, og man holdt udkig fra den åbne buegang i øst, se også s. 89. Allerede da kunne det dog have betydning at komme til vejrs, og et tårn opførtes ved østgavlen, se s. 90 og 91. Ved udvidelsen i 1879 bibeholdtes tårnet i tagryggen, ligesom der etableredes udkigsmuligheder fra et vindue i den tilmurede buegang mod syd samt fra kviste i tagfladen. Se også den lille platform til udkig ved gavlen på fotografiet s. 120.

har et personale på 16 lodser, 10 bådmænd samt en sekretær. Desuden har man en station i Allinge på Bornholm, hvortil der er knyttet 4 bådmænd.

Lodseriet i dette århundrede har i høj grad været præget af den tekniske udvikling inden for skibsfarten. Sejlskibenes æra er forlængst forbi, og kun sjældent kan man nyde synet af disse smukke skibe, som i dag kun eksisterer som skoleskibe. De maskindrevne skibe blev deres afløser, og man var ikke mere så afhængig af vind og vejr som tidligere.

Det var en udvikling, som allerede i forrige århundrede havde grebet afgørende ind i lodseriets hverdag, og som fortsattes i dette århundrede. Dampskibene afløstes af motorskibe og efterhånden, som der udvikledes stærkere og bedre maski-

Da Dragørfortet blev bygget 1912-14 betog det udsynet mod syd, og det fristående tårn ved østgavlen blev opført. I vore dage kaldes lodsen over radio, og tårnet er overflødiggjort. Konstruktionstegning fra Fyrvæsenets arkiv, Færøvandsdirektoratet.







*Gulddur, dekoreret med den russiske ørn i emalje. Skænket lods Fr. Wilh. Møller af zar Alexander III.*

*Fr. Wilh. Møller (1852-1926), lods nr. 199. Lodsoldermand 1912-25. Han bar tilnavnet »Kejserlods«, fordi han var den russiske zars foretrukne lods gennem Drogden.*



ner, blev det også muligt at bygge skibene større og større. Resultatet var, at også dybgangen øgedes, således at risikoen for grundstødning var lige så aktuel som tidligere, og behovet for lodsassistance derfor det samme.

Den øgede dybgang medførte imidlertid, at mange skibe ikke længere var i stand til sejle gennem Sundet, og i stedet var nødsaget til at gå gennem Storebælt. Dette i forening med den tiltagende lasteevne bevirkede, at antallet af skibe gennem Sundet stadig var i aftagende.

## Perioden 1900-1918

Den tidligere citerede lods, Jens Theisen Theis skriver om forholdene ved lodseriet efter hans egen pensionering i 1897: »Men farten blev endmere nedadgående og efter en yderligere reduktion, hvorved lodseriets antal kun blev 7 lodser, er det kun med kniberi, der kan tjenes så meget, at de 7 lodser kan leve anstændigt. I de senere år har lodserne fået motor i 2 store og en lille båd, som letter arbejdet betydeligt«.

De af Jens Theisen Theis omtalte motorer hører til de første af de store forbedringer i bådbestanden, som kendetegner dette århundrede. I sommeren 1903 isattes motor i de to store både Prøven og Ravn. Det var motorer fra Hviid i Hillerød og begge på 10 HK. I 1908 blev yderligere jollen Venus udstyret med motor, 3½ HK af fabrikatet Chic. Til disse motorers anskaffelse ydedes et tilskud fra staten.

## Bådmænd

Tidligere havde lodserne selv sejlet lodsådene med undtagelse af de travle perioder, hvor alle lodser var ude, og man derfor måtte benytte sig af lejefolk. Lodsanordningen af 1831 havde foreskrevet, at der skulle udpeges en lods som skipper for hver båd; han skulle være ansvarlig for, at båden altid var i brugbar stand og føre tilsyn med den mod en godtgørelse på 2 rigsdaler årligt. Dette ses da også at være efterlevet, idet udgifterne til skipperhyrer fremgår af jollekasseregnskabet hvert år i december måned.

Om bådmænd havde der således hidtil ikke været tale. En liste fra 1894 omtaler ganske vist en række personer, som »udfører jolletjeneste«, og som direkte omtales som »jolle-mænd«; en gennemgang af navnene viser dog, at de alle var lodser af ekstra- og reservelodsklassen.





*Lodsen går ud, vinteren 1912. Når isen lå i farvandet benyttedes isbåden, en lille let jolle som skubbedes ud over isen og roedes over åbent vand. Allerede i 1890'erne benyttede man dog også i særlig strenge isvintre assistance af lejede bugserbåde.*

I 1902 synes man imidlertid at have ansat to egentlige bådmænd, Hermann Andersen og Johannes Olsen, formentlig udvalgt blandt de folk, man plejede at benytte sig af. Fra dette år optræder de i al fald i jolleregnskabet hver måned under betegnelsen »2 lejemænd á 50 kr.« Udgiften til udsætning og aftagning overstiger dog ofte de 100 kr. som de to bådmænd fik, så der har fortsat været behov for en løserer tilknyttet arbejdskraft.

Dette blev der i endnu højere grad, da den af Jens Theisen Theis omtalte sidste nedskæring i lodsantallet fandt sted. Skønt der siden reduceringen i 1897 yderligere var afgået tre mand umiddelbart efter århundredskiftet, måtte man i 1906 skride til endnu en nedskæring. Pr. 1. maj dette år pensioneredes yderligere 10 lodser. Som i de tidligere tilfælde trådte staten til og ydede de afgående lodser en pension på 1200 kr. årligt. Dermed var antallet af lodser i løbet af 13 år blevet skåret ned fra 41 til 7.

Hermed voksede så behovet for bådmænd og i maj måned 1906 annoncerede man i Nationaltidende efter disse. Man ansatte nu i alt seks, stadig under betegnelsen »lejemænd«, nu med 75 kr. i løn om måneden. Da en af dem i 1909 søgte sin afsked, var behovet uændret og man annoncerede efter en ny mand.

Månedslønnen var dog ikke mere fast, end at der blev trukket i den ved sygdom. I maj 1910 ses det således, at A. Magleby kun fik udbetalt 72 kr., da han havde været syg i tre dage. Hvordan denne beregning er foretaget fremgår ikke, men tre fulde daglønninger er der jo i al fald ikke fradraget.

*Kontreadmiral Johan Emil Victor Hansen (1837-1912). Overlods 1898-1909.*





*Grønlandsforskeren, kommandør Gustav Frederik Holm (1849-1940). Overlods 1909-12, hvorefter han blev den første lodsdirektør – et embede han beklædte til 1919.*

Nu oprandt en rolig tid, hvor antallet af lodser havde fundet det til forholdene passende leje. De nye tider og deres krav trængte sig imidlertid på, og en af de ting, der i denne tid optog lodserne, var læreture, som foretoges med fyrinspektionsskibet Kattegat, med henblik på at kvalificere sig til at foretage den såkaldte farvandslodsning mellem Sundet og Skagen. Skibe, der ikke skulle anløbe havn i danske farvande, men blot passerede Sundet på gennemsejling, kunne derved spare tid og penge ved ikke at skulle skifte lods undervejs. Disse lodsninger skulle siden blive af stor betydning for lodseriet.

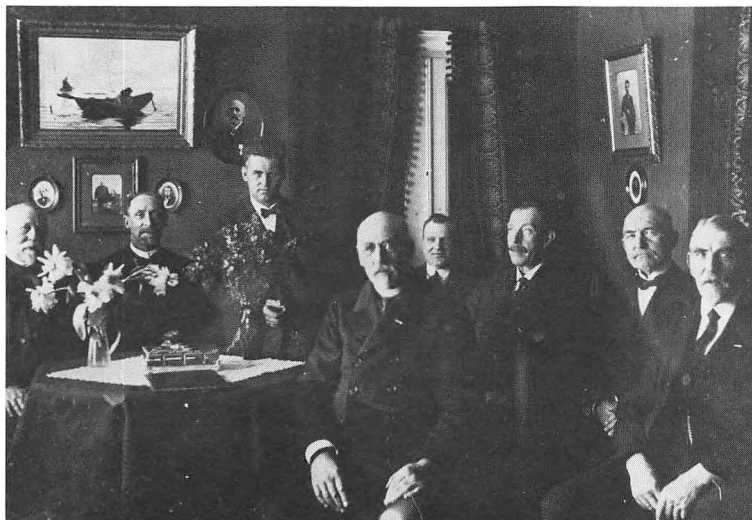
### *Første Verdenskrig*

Ved udbruddet af Første Verdenskrig ændredes situationen. Under pres fra tysk side blev der udlagt miner i de danske farvande, blandt andet ved indsejlingen til Drogden sydfra, således at al sejlads i Drogden derefter blev forbudt, og trafikken i stedet gik gennem Flinterenden.

Ved lov af 19. august 1914 var der indført lodstvang i alle danske farvande. For lodserne betød dette naturligvis en travl periode og samtidig ganske nye forhold, idet den tvungne lodsning gennemførtes uden udgifter for skibene, og lodserne modtog i denne periode fast løn af statskassen.

*Lodsbåd på bedding, maleri fra 1920 af Axel J. Johansen (1872-1938). Den høje mast i baggrunden anvendtes til signalering af vandstanden i Drogden.*





*Gratulanter hos lodsol-  
dermand Møller,  
Strandgade, på dennes  
70-års fødselsdag  
d. 20.11.1920. Fra  
venstre ses: fødselarens  
broder, pensioneret lods  
Laurits Emil Møller,  
lodserne John Svane og  
Peter Taarnby, Wilhelm  
Møller selv, lodserne  
John Ejnar Schmidt og  
Laurits Gørtler samt  
pensionisterne Peter  
Steffensen og Peter  
Strømberg.*

## Perioden 1918-39

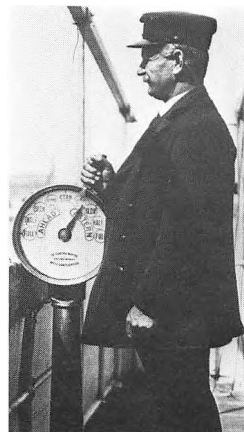
Ved krigens ophør vendte man tilbage til tilstanden før 1914, lodstvangen ophørte og lodsernes indtægter blev atter beregnet som parter af de indsejlede lodspenge.

I en beretning fra 1962 fortæller tidligere lodsformand Peter Hansen Taarnby, der blev ansat ved lodseriet i november 1919 om forholdene i denne periode:

»Efter Første Verdenskrigs ophør blev der igen en travl periode ved Lodseriet, en stor del af søfartens navigatører havde ikke befaret disse farvande i 4-5 år, og som følge deraf var de ikke så godt kendt, at de stoled på sig selv, og benyttede derfor lods i ret stor udstrækning ... Langlodsninger, som tidligere var et ukendt begreb, tog nu fart, mange skibe benyttede lods til Skagen, sejlskibe kom igen i fart, og da disse udelukkende var afhængige af vinden, tog lodsningerne ofte en rum tid, og da rejseforholdene var meget besværlige, tog det ofte lang tid at komme tilbage til stationen. Ret ofte var alle mand ude, og man måtte antage hjælperlodser. Heldigvis var der endnu nogle pensionerede lodser, som ikke var for gamle til at udføre lodstjeneste, og disse blev benyttet ret ofte.

Desværre varede denne periode ikke længe, i 1921 faldt fragterne, skibsførerne blev pålagt at spare på alle udgifter, lodsbenyttelsen blev ringere, og man måtte igen gå til nedsættelse af lodsantallet. Ved et rent farvandslodseri som man må betegne Dragør Lodseri, da det ikke har nogen havn at støtte sig til, vil skibsfartens indtægter altid indvirke på benyttelsen af lods, og flere skibsførere tager selv risikoen for sejladser i indre farvande, når tiderne er sløje og udgifterne skal holdes nede.«

*Lods Niels Jans  
(nr. 222) på broen un-  
der en lodsning omkring  
1920.*





Ved lodseriets 250-års jubilæum blev de fungerende lodser forevigeet. Fra venstre ses H. Bak Jeppesen, daværende lodsformand Einar Schmidt og J. M. Christensen. Den fjerde lods, Peter Taarnby måtte passe arbejdet og er senere indsat i billedet. Fotograf i lodshuset.



### Uddybningen af Drogden

De dårlige tider for lodseriet skyldtes imidlertid ikke kun dårlige vilkår for skibsfarten, men også at mange skibe efterhånden stak så dybt, at de var nødsaget til at gå gennem Storebælt. Dette skyldtes først og fremmest den vanskelige passage gennem Drogden, og i 1924 satte man da ind på en effektiv løsning af dette problem ved at uddybe renden. Om denne uddybning og dens virkning fortæller Peter Taarnby følgende:

»I året 1924 begyndte man så at uddybe Drogden. Den 6,9 meter dybe rende skulle uddybes til 8,1 meter, og man håbede på større lodsbenyttelse. Da uddybningen i 1930 var tilendebragt, blev håbet ikke beskæmmet. Farvandet blev besejlet af en hel del større skibe, som tidligere var gået igennem Storebælt, og da disse store dybgåen-

de skibe, udelukkende kunne flyde i den forholdsvis smalle rende, tiltog lodsbenyttelsen gradvis. Dog sejlede en del mindre og halvstore skibe, som tidligere havde benyttet lods, alene, antagelig på grund af den bedre afmærkning, da den dybe rende blev afmærket med 6-7 lysbøjer i modsætning til tidligere, da der kun var nogle enkelte vage-re, som afmærkede landgrunden.

Nå, tiden gik og alt var såre godt og roligt, dog havde de 4 lodser, som betjente stationen, nok at bestille med vagthold og lodstjeneste. I 1937 var Drogdens fyrskib blevet erstattet med en fast fyrbåke, og lodsstationen var blevet overført til denne. Dog var det meget vanskeligt at ligge med lods båden ved båken, kun i fint vejr med ringe søgang kunne dette lade sig gøre, og lodserne måtte i timevis holde søen, når lodssøgende skibe var i vente. Ellers blev stationen flyttet til Dragør Havn, dette var jo en 3-4 sømil fra det sted, hvor lodsningen skulle begyndes, men da flere og flere skibe benyttede deres telegraf ved bestilling og anmeldelse af ankomst, blev tjenesten passet tilfredsstillende, da fyrpersonalet altid velvilligt telefonerede til stationen i land, når ikke anmeldte skibe var i sigte og gjorde signal for lods«.

Trods travlhed kunne de fire lodser altså stadig bestride lodsningen og først i 1946 blev den femte mand ansat ved lodseriet. Når den store virkning af Drogdens uddybning således lod vente på sig, skyldtes det formentlig den almindelige økonomiske afmatning i 1930'erne samt den efterfølgende verdenskrig.

## Under 2. Verdenskrig

Da krigen brød ud i september 1939 ændredes forholdene atter totalt. Alle Vestmagternes skibe blev udelukket af Østersøen, kun neutrale og tyske skibe sejlede her. Tyskerne udlagde minespærringer fra Møen til Falsterbo, og også i Drogden blev der udlagt miner. Der etableredes lodstvang, således at alle skibe over 30 tons skulle have lodsvejledning.

Vagtskibe blev udlagt i Sundet henholdsvis syd for Tårnbæk Rev og syd for Dragør, som ved hjælp af patruljebåde havde til opgave at advare og afvise skibe, som ikke efterkom tvangs-lodsningen.

Vagtskibet ved Dragør tjente samtidig som station for lodserne, når vejrforholdene gjorde det umuligt at benytte fyret. Ombordsætning og aftagning foregik fra patruljebådene.

Det var en travl tid, hvor lodserne var i tjeneste næsten døgnet rundt, men travlheden varede kun til januar 1940, da en meget voldsom isvinter satte ind, og al trafik standsede indtil et stykke ind i april måned.



## Besættelsen

Da Danmark den 9. april blev besat af tyskerne ændredes situationen imidlertid atter. De faste miner i Drogden blev fjernet og lodstvangen ophørte. Nu begyndte til gengæld en anden form for mineudlægning. Næsten hver eneste nat nedkastede de allierede magnetminer fra fly i et forsøg på at standse den for tyskerne nødvendige trafik på Østersøen. Også i Drogden og specielt omkring fyret var der mange miner, og minesprængninger blev en næsten daglig foreteelse.

Det var en uhyggelig og usikker tid, men lykkeligvis kom ingen af lodseriets lodser eller bådmænd til skade. Det skete dog flere gange, at et skib minesprængte umiddelbart før eller efter at lods båden havde været langs siden. I sådanne situationer var lods båden naturligvis den første, der kunne gå til assistance, og mange søfolk reddede livet derved.

Det var hovedsageligt danske og tyske skibe med nogle få finske og norske imellem, som blev lodset i disse år. De svenske skibe gik fortrinsvis gennem Falsterbo-kanalen og Flinteren og holdt sig langs den svenske kyst.

## Flugten til Sverige

Hen mod krigens slutning blev det, i samråd med Frihedsrådet, besluttet, at alle danske lodser på samme tid skulle flygte til Sverige eller gå under jorden. Dette skete natten mellem den 20. og 21. april 1945.

Fra Dragør Lodseri flygtede 3 lodser og 2 bådmænd til Sverige, og 1 valgte at gå under jorden. Det lykkedes at få 2 af lods bådene med, nemlig »Neptun« og »Merkur«, som på det tidspunkt var de nyeste og bedste. Den tredie lods båd »Venus« blev af nogle lokale folk malet over om natten.

Om eftermiddagen havde medlemmer af frihedsbevægelsen tømt lodsstationen for alt af værdi. Umiddelbart før mørkets frembrud afsejlede den ene af lods bådene fra havnen med 3 lodser og 1 bådmænd ombord. Til de tyske vagter på havnen foregav man at have meget travlt, da en konvoj med tyske flygtninge nærmede sig Drogden og ønskede lods. I nærheden af fyret fik båden tilsyneladende maskinstop, og den anden båd blev kaldt til assistance. Denne afsejlede straks med 1 bådmænd ombord. Uheldigvis ønskede en af de tyske vagter at sejle med en tur i det fine vejr, som det var denne forårsaften. Det var der selvfølgelig ikke taget højde for, men det lykkedes bådmænd at overtale den tyske vagt til at blive sat af på fyret, som dengang var besat med tyske vagter; han ville så blive hentet senere.

Side om side drev begge både mod svensk søterritorium, hvor den svenske marine patruljerede. Tilsvarende havde ty-

*Uniformering af lodser indførtes i 1940. Her ses lods Hans Bak Jeppesen den 22. september, første dag uniformen var i brug. Privateje.*





*Ved lodseriets 275-års jubilæum i 1959. Sidende fra venstre ses lods Hans Duhn, lodsformand Bak Jeppesen og lods Aage Palm, stående bagved fra venstre: lodserne Weber-Hansen, Hegelund og Grube-Hansen.*

skerne patruljefartøjer sejlede frem og tilbage på dansk side. Da disse var længst væk, startede begge bådene op og styrede for fuld fart mod svensk område. Inden dette gik op for tyskerne, var begge bådene på vej mod Limhamn under eskorte af den svenske marine.

Opholdet i Sverige blev kun af kort varighed, allerede d. 6. maj lå begge lodsåbådene igen fortojet på deres plads i Dragør Havn.

## Fra 1945 til i dag

Da krigen var afsluttet, indtraf en travl tid for de fire lodser. Vestmagternes skibe viste sig atter i farvandet og trafikken på Østersøen var stor. Europa lå i ruiner og skulle genopbygges.

Overalt i farvandet lå der vrage og mange var ikke afmærkede. Af hensyn til den fortsatte minefare var der oprettet tvangsruiter, som al skibstrafik skulle følge. Der skulle gå ca. 30 år inden minefaren ansås for overstået og tvangsruiterne ophævedes. De fleste skibe benyttede derfor lods og lodsninger til Skagen og Kiel blev en daglig foreteelse. Først nu fik Drogdens uddybning også for alvor sin betydning.

Antallet af skibe steg år for år, og da de fleste som nævnt benyttede lods, steg antallet af lodser også støt. Specielt i 1960'erne viste denne fremgang sig, idet antallet af lodser her steg fra 6 til 11 mand.

*Stationen i Allinge.*

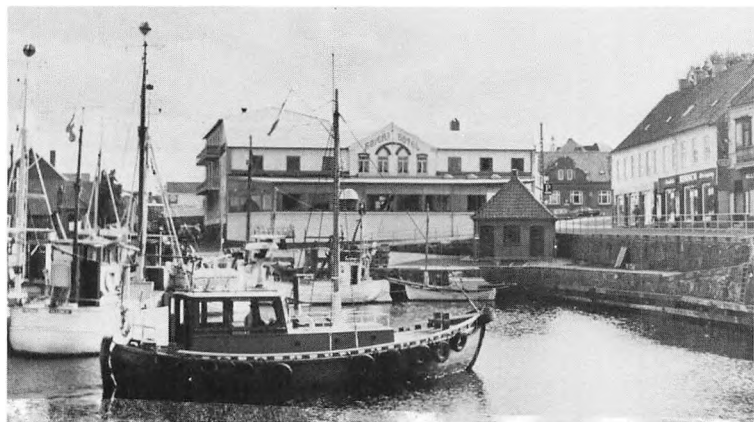


*Stationen i  
Allinge*

I slutningen af 1960'erne begyndte antallet af skibe og dermed af lodsningsrejser at falde. Det var igen udviklingen indenfor skibsfarten, der spillede ind. Skibene var nu blevet så store, at mange ikke kunne gå gennem den gravede rende i Drogden og atter måtte søge gennem Store Bælt – nøjagtigt som et halvt århundrede tidligere, før renden blev gravet.

Da alt således tydede på at denne negative udvikling kun ville forstærkes med tiden, søgte man fra Dragør Lodseris side at klare situationen på en helt ny måde. Den 6. oktober 1968 oprettedes lodseriets station i Allinge på Bornholm – en disposition, der har vist sig at være til stor gavn for lodseriet. Efter få års forløb steg antallet af lodsningsrejser herfra så kraftigt, at der atter blev behov for flere lodser og antallet toppede i 1980 med ikke mindre end 18.

*Lodsbåden »Neptun« i  
Allinge Havn for første  
gang, den 6. oktober  
1968.*



# Lodseriet i dag

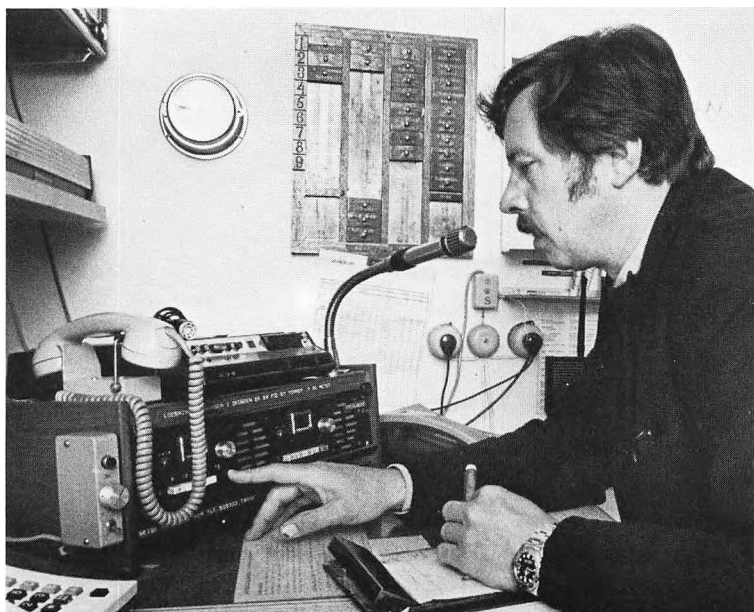
*Ved lodsformand Jens Lydom Christensen*

Dragørlodsens job er det samme i dag som for 300 år siden, det er kun vilkårene, under hvilke det udføres, der har ændret sig. Ligesom alle andre erhverv har skibsfarten nemlig gennemgået en rivende udvikling, ikke mindst siden 2. Verdenskrig – en udvikling som også har influeret på Dragør Lodseri.

Stationen er den samme, men kikker man indenfor, finder man en moderne lodsstation i de gamle lokaler. Den vagthavende lods eller bådmand er travlt beskæftiget med kommunikation på telefon eller VHF, alt imedens der på fjernskriveren indløber lodsbestillinger, navigationsadvarsler, shippos m.m. Lodsbestillinger indføres i ordrebogen med skibets ETA (Estimated Time of Arrival: forventet ankomst), samt hvortil det ønsker lods, suppleret med oplysninger om dybgang, bruttotonnage og fart. Navigationsadvarsler og shippos sættes på opslagstavlen, til orientering for lodserne. Vandstanden aflæses hver anden time døgnet rundt og indføres i vandstandsbogen, og ventes et skib med stor dybgang, indhentes de samme oplysninger fra Drogden Fyr.



*Lodsformand Jens Lydom Christensen.*



*Vagthavende lods Ole Pedersen sidder parat til at modtage lodsbestillinger.*





*Personalet ved Dragør Lodseri i dag. I forreste række fra venstre ses lodserne: Børge Slot Christiansen, Ove Nielsen, Johannes L. Rasmussen, Henning Nielsen, Finn Wessel Jensen, Jens Lydom Christensen, Thorvald Jørgensen, Eyvind Jansen, Hans-Peter Johansen, Niels Schott Christensen, Ole Thomsen, Jørgen Munkholm Christensen, Ole Pedersen og Harald Mortensen. I bageste række: lods Erik Thomsen, bådmændene: Villy Petersen (Allinge), Ole*

I god tid før forventet ankomst kontaktes skibet på VHF, position for ombordsætning og på hvilken side lodslejderen skal anbringes aftales, og for at undgå kostbar ventetid korrigeres ankomsttidspunktet.

### *Bådene*

Lodsfartøjerne har naturligvis også ændret sig i takt med udviklingen. En moderne lodsbaad er et sødygtigt fartøj, bygget af glasfiber eller aluminium og udstyret med en eller to maskiner, som kan give det en fart på 15-20 knob. Fra det lukkede og om vinteren opvarmede styrehus er der i al slags vejr frit udsyn gennem roterende ruder og vinduesviskere. Naturligvis findes radar til sejlads i usigtbart vejr samt VHF, ekkolod,



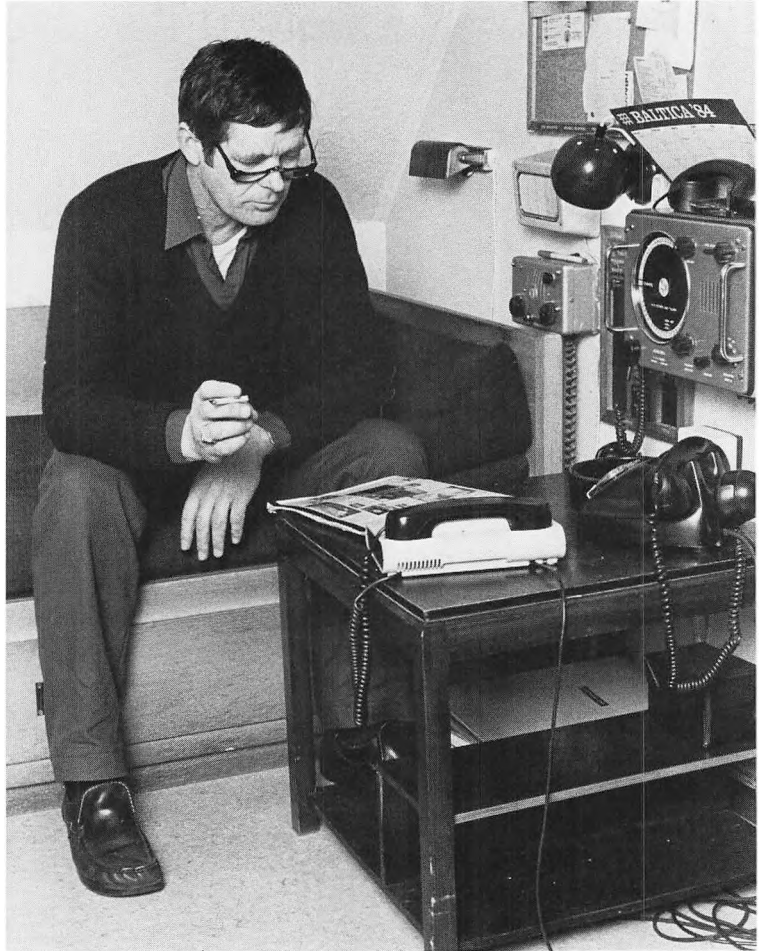


*Palm Petersen, Erik Rasmussen, Tommy Larsen (Allinge) og Mogens Larsen, sekretær Anita Thorsen, bådmændene Jimmy Jungsted, Ib Petersen, Erling Ravn, Jan Rasmussen, Henning Jelsgaard, Bent Larsen (Allinge), Flint Møller, Finn Petersen (Allinge) og Ove Jensen samt lods Mogens Nedergaard Jensen.*

projektør, dækslys m.m., som altsammen kan betjenes fra førersædet.

Der afsejles altid i så god tid fra havnen, at lodsbåden kan ligge klar, når skibet ankommer. Vandstanden aflæses endnu engang, og på vejen ud aflæses strømmens retning og fart på bøjerne. Har skibet opgivet sin dybgang til nær maximum, som ved normal vandstand er 7,5 m, anmodes skibet om at stoppe helt op, så dybgangen kan aflæses helt nøjagtigt på skibets amningsmærker.

Er dybgangen for stor i forhold til vandstanden i renden, som i forbindelse med storm kan variere med 2 meter, må skibet ankre og flytte ballast. Kan dette ikke lade sig gøre, må



*På første sal er indrettet opholdsrum for bådmændene, som har døgnvagt på lodsstationen. Her ses bådmænd Jimmy Jungsted.*

det enten vente på at vandet skal stige eller vende om og gå gennem Storebælt.

Er dybgangen i orden, går lodsbåden langs skibets læside, hvor lodslejderen er hængt ud. Selv i meget dårligt vejr kan de store skibe danne fuldkommen læ, blot kaptajnen forstår at lægge sit skib rigtigt i forhold til vind og sø.

Lodslejderen er en af de ting, som ikke har ændret sig nævneværdigt gennem tiderne, selv om skibene er blevet højere og højere. Kun i de helt store skibe er den nu erstattet af en såkaldt pilotlift. Det er et kort stykke lodslejder, som ved hjælp af to tynde wirer, forbundet til et spil på dækket, kan løftes og sænkes langs skibssiden.

På dækket modtages lodsens af den vagthavende styrmand, som viser ham op på broen, der i store skibe ligger 6-7 etager over dækket, dette foregår ofte med elevator. Efter at have hilst på kaptajnen og fået de nødvendige oplysninger om skibets fart, styreevne m.m. sættes maskintelegrafens på »frem«, og kursen sættes med Drogden fyr tæt om bagbord.

På vej mod fyret er der tid til at orientere sig om, hvor radar, VHF, tågehorn m.m. er placeret. Er dybgangen mere end 6 m sættes de internationale signaler for at skibet kun kan manøvrere i selve renden, disse er om dagen en sort cylinder eller signalflaget D og om natten 3 røde lanterner lodret over hinanden. Lodsstationen kaldes på VHF, og der gives oplysninger om, hvortil skibet ønsker lods samt den forventede fart.

Efter passage af Drogden fyr styres ind i renden og farten reduceres så meget som muligt, da for stor fart øger dybgangen.

På grund af den ofte kraftige strøm, som i de første 1½-2 sømil af renden skærer denne i en vinkel på ca. 45 grader, er der grænser for, hvor langsomt skibet kan sejle, uden at blive sat ud af renden. Er der samtidig mange modgående skibe, er dette ofte det vanskeligste stykke.

Når de farvede vinkler i Drogden og Ndr. Røse fyr skifter til hvidt, er skibet midt i renden og kursen rettes op og afpasses efter strømmen. Med kun 20 cm under kølen i en 250 m bred rende, er der ikke plads til store afvigelser, så derfor holdes der konstant øje med at vinklerne forbliver hvide. Er sigtbarheden så dårlig, at fyrene ikke kan ses hele vejen gennem renden, sejles der efter bøjerne. Kun ved passage af andre skibe trækkes der forsigtigt ud i siden af renden.

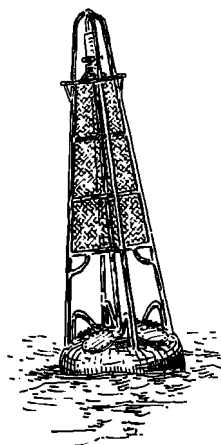
I tæt tåge og kraftige sne- og regnbyger, er det naturligvis umuligt at se såvel fyr som bøjer. Under sådanne vejrforhold kan passage af renden kun foregå ved hjælp af radar, og kun

*Lodsning i  
Sundet*

*Lodsbåden går ud. »Venus« på vej ud, i baggrunden Drogden Fyr.*



*Lodsen går ombord. Her lods Mortensen på vej op ad lejderen til et finsk tankskib.*



hvis det er en så god radar, at den tydeligt viser alle bøjer og skibe. I modsat fald bliver skibet lagt til ankers SV for Drogden fyr, til det igen bliver sigtbart.

Umiddelbart SØ for Ndr. Røse fyr slutter den gravede rende, og vanddybden bliver hurtigt så stor, at der igen kan sejles med fuld fart. På resten af turen gennem Sundet er risiko for grundstødning minimal. Her er det til gengæld trafikken, der kan volde større eller mindre problemer, ikke mindst i sommersæsonen, grundet de mange lystsejlere. Alt for ofte bringer de de store skibe i en kritisk situation, ved at undlade at vise godt sømandskab og gå af vejen i så god tid, at der ikke kan opstå misforståelser. Men heldigvis har vi været forskånet for de helt store ulykker i vores farvande.

At en søulykke i dag kan få uoverskuelige konsekvenser, er ingen i tvivl om, og derfor har man også forsøgt at øge sikkerheden så meget som muligt. Afmærkningen er forbedret på forskellig måde, der er oprettet trafikseparationer, sejlruiter for de store skibe, radiomeldetjeneste, lodstvang, hvor dette er muligt, samt opfordring til skibsfarten om at benytte lods, hvis deres størrelse eller dybgang overstiger en vis grænse, og hvis de er lastet med olie, gas eller kemikalier.

I den nordlige del af Sundet er der oprettet en sådan trafikseparation. Her skal den nordgående trafik følge den svenske kyst og den sydgående den danske. Efter passage af Hven sættes kursen mod denne trafikseparering, og når skibet nær-





*Forholdene ombord på et moderne skib er domineret af de mange navigationsinstrumenter og tekniske hjælpemidler, som var ukendte i tidligere tider. Her lods Munkholm Christensen på broen i et hollandsk fragtskib. Nordisk Pressefoto 1979.*

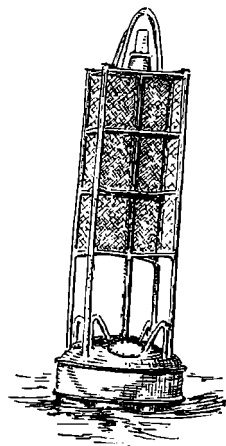
mer sig Helsingborg, holdes der skærpet udkig med den intense færgetrafik, som foregår i dette område. Vigereglerne gælder også her, selvom der ikke er megen plads at gå af vejen på, men når de kombineres med godt sømandskab fra alle sider afvikles trafikken som regel uden større problemer, selvom der ofte er 6-7 færges i søen på en gang.

Hvis ikke skibet ønsker lods videre, ligger Helsingørs lods-båd klar umiddelbart nord for færgeruten for at sætte lods en i land. De fleste lodsninger slutter her, men mange skibe benytter lods helt til Skagen eller havnene i Kattegat.

Hjemtransporten foregår med tog og bus, men er der meget travlt og ingen lodser hjemme, holder der en taxa klar på kajen.

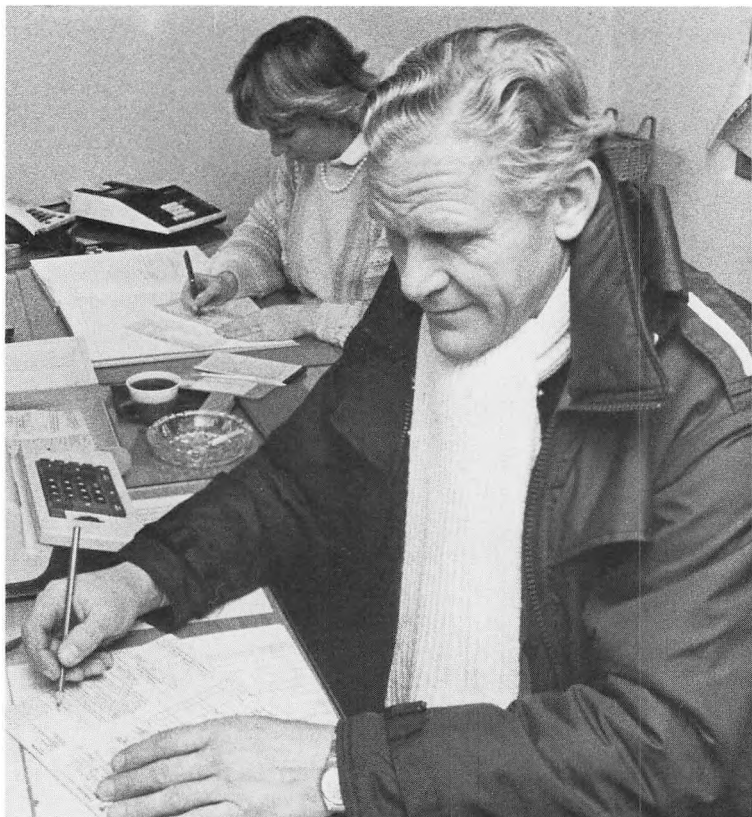
Efter hjemkomst til Dragør, melder lods en sig på stationen for at holde sig orienteret om, hvilke skibe der har bestilt lods, og hvornår han kan forvente at blive kaldt ud igen.

Det er alle typer skibe, som betjenes fra stationen i Dragør. Dog begrænses størrelsen af den forholdsvis ringe vanddybde, som findes i den gravede rende. De største skibe er over 55.000 tons brutto, eller omkring 100.000 tons dødvægt, skibe, som man for kun få år siden, anså for at være for store til at passere gennem Drogden. Det er også tvivlsomt, om de kan blive større, da der er grænser for, hvor meget man kan lade et skib, uden det mister sin styreevne.





*Hjemkommen fra lodsningsen melder lodsens sig straks på lodsstationen for at orientere sig om, hvornår han atter skal ud, aflevere lodsseddel m.v. Her lods Erik Thomsen, i baggrunden sekretær Anita Thorsen.*



### *Stationen i Allinge*

De helt store skibe betjenes fra stationen i Allinge. Denne station oprettede Dragør Lodseri i 1968, da behovet for sølodsninger tog til i takt med, at skibene, der besejlede havnene i Østersøen, tog til i størrelse. Det viste sig hurtigt at denne station havde sin berettigelse.

I dag ligger her en moderne station, hvor lodserne kan opholde sig, når de venter på skib, og i Allinge havn og Hammerhavnen er der placeret lodsbåde. Der sejles hovedsageligt ud fra Allinge, men blæser det hårdt fra øst, sejles der fra Hammerhavnen.

Langt de fleste lodsnings herfra går til Skagen og Kiel. Til Skagen lodses der via Sundet, hvis dybgangen tillader det, men de fleste må på grund af dybgangen følge transitruten gennem Storebælt. I disse tilfælde lodser Dragørlodsen kun til Spodsbjerg på Langeland, hvor han afløses af en lods fra Storebælt Lodseri. Den mindste vanddybde i transitruten er 17 meter, men af sikkerhedsmæssige grunde tillades kun passage med maximum 15 meters dybgang. Det er hovedsageligt bulk-

og tankskibe, som betjenes fra stationen i Allinge, og er de lastede, kommer de som regel fra polske og russiske havne med kul og olie.

Det er meget store skibe, der her er tale om, ofte så store, at de på grund af vanddybden kun har været i Østersøen med partladning til f.eks. olieraffinaderierne i Finland. Det er skibe på omkring 140.000 tons brutto eller 280.000 tons dødvægt, længden er ca. 345 m og bredden 52 m. Når de er tomme er der fra lodsåbåd til kommandobro ca. 36 m eller det samme som højden af Rundetårn.

Foruden de traditionelle skibe, har lodseriet i de senere år udført flere lodsninger af bore- og produktionsplatforme, bygget i Finland. Der har her været tale om meget tidskrævende lodsninger med 2 lodser om bord, og på grund af platformenes særlige konstruktion er lodserne blevet sat om bord og i land med helikopter.

*Særlige lodsninger*

På broen af disse store og moderne skibe findes alle tænkelige navigationsinstrumenter og andre hjælpemidler, som det vil være for omfattende at beskrive her, da kun få af dem har betydning for lodsen. Dog bør radaren nævnes, da det ofte er det første instrument lodsen interesserer sig for, når han kommer om bord. Den er et fremragende instrument til sikker og hurtig stedbestemmelse, men størst betydning har den naturligvis, når sigtbarheden er dårlig. Radaren kan ikke erstattes af noget andet, og den alene giver mulighed for at navigere, selv når sigtbarheden er nul. Derfor findes der sjældent mindre end 2 radarer om bord i skibene i dag.

*Radar*

Siden radaren blev opfundet, har den gennemgået en rivende udvikling, og det sidste nye er de såkaldte antikollisionsradarer. Disse findes i mange forskellige udgaver, men i alle former er der tale om et meget avanceret instrument, som erstatter den besværlige og noget usikre plotning, der manuelt skal udføres, for at bestemme andre skibes kurs og fart. Fra radarskærmen overføres de objekter, man ønsker oplysninger om, til en computer, som så i løbet af få sekunder eller løbende tilbagesender de oplysninger, man har brug for, som f.eks. andre skibes relative- eller sande kurs og fart, passagetidspunkt og afstand, eller om der er direkte fare for kollision. Disse oplysninger giver på et meget tidligt tidspunkt mulighed for at ændre kurs eller fart så sammenstød kan undgås. Yderligere kan radaren indstilles til at afgive alarmsignal, hvis et skib skulle komme inden for en nærmere valgt minimumsafstand.

## Efteruddannelse

Det er indlysende, at skal man opnå det fulde udbytte af så avancerede instrumenter, kræver det en vis form for efteruddannelse. Derfor deltager alle lodser jævnlige i radarkurser, hvor de instrueres i betjening af forskellige radaranlæg og lærer hvilke muligheder og begrænsninger, disse har. Kurserne suppleres så i de såkaldte radarsimulatorer, hvor man, under forhold der ligner virkeligheden, kan afprøve det, man har lært. Andre kurser vedrører skibsmånøvrering, der for det meste også foregår i simulatorer, der er programmeret med forskellige skibstyper under påvirkning af vind og strøm. I Frankrig og Holland findes der anlæg, hvor skibsmånøvrering indlæres ved hjælp af store modelskibe, hvor lodsen er placeret om bord. Også her har lodser fra Dragør Lodseri deltaget.

## Fremtiden

*Opholdsstuen i lodshuset. To pensionister er på besøg: i forgrunden t.v. Grube Hansen, og bag ham, Mark Olsen. I baggrunden ses vagthavende lods.*

Efterhånden som skibene bliver udstyret med mere og mere avanceret navigationsudstyr, vil det måske være naturligt at spørge, om de ikke engang i fremtiden vil sejle uden lods. Svaret må blive nej, for selv de mest avancerede instrumenter har sin begrænsning, og ingen af dem vil kunne erstatte lodsens lokalkendskab til farvandene og trafikken i disse. Han vil derfor også fremover være et godt hjælpemiddel, når skibene skal navigeres sikkert igennem vore farvande.



# DRAGØRLODSEN I DEN MARITIME KUNST

*ved Svend Jans*

Marinemaleren, kunstneren med uddannelse i den klassiske, akademiske tradition, er i kunsthistorien en fortidig skikkelse. Da træskibene med deres hvide sejl blev trængt ud af dampskibenes maskinkraft, forsvandt den motivverden, der gennem århundreder havde været hans inspiration.

Usvækket har temaet dog bevaret sin popularitet, og dyrkes stadigvæk – med større eller mindre talent – af selvlærte, sejlskibskyndige malere, der søger at genkalde fortiden. Interessen for den maritime kunst er i det hele taget usvækket, og dækker såvel hvad den klassiske marinemaler har frembragt, men i lige så høj grad hvad der er præsteret af den særlige kategori, der kaldes skibsportrætmalere.

Det var i 1600-tallets hollandske kunst genren for alvor fik sit gennembrud. En række fremragende malere gjorde sig her gældende med skildringer af søkrigshistorien med de prægtigt udstyrede orlogskibe – en manifestation af nationens stærke stilling til søs.

Herhjemme, som i andre lande, var det på samme måde de nationale, prestigeprægede motiver der blev dyrket af marinemalerne, hvorimod gengivelsen af de mange typer handelsskibe først for alvor bragte en fornyelse op gennem 1800-tallet.

Den hjemlige akademiske uddannelse var på den tid både alsidig og krævende, med afgørende vægt lagt på en naturalistisk farveholdning, og en minutiøs gengivelse af motivets detaljer. Ofte specialiserede den enkelte kunstner sig som f.eks. historie- landskabs- portræt- genremaler – eller som marinemaler. Ikke mindst for den sidste var kravet om det korrekte ubetinget. At kunne gøre rede for skibenes rigning med dens velordnede virvar af tovværk, var således en væsentlig betingelse.

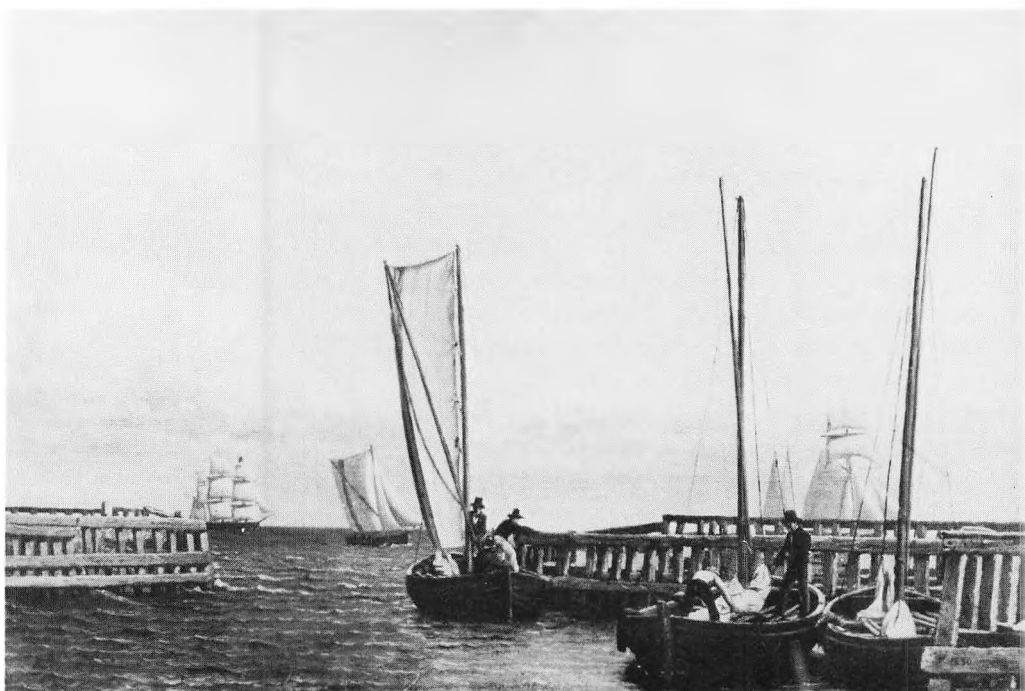
Flere af vore fremtrædende marinemalere har fundet deres motiver i og omkring Dragør, men de billeder og den omtale, der bringes i det følgende, skal naturligt nok alene dække bogens emne – lodsernes virksomhed.



Lodsbåden findes ofte gengivet i marinebilleder med åbenbar betydning for billedets komposition, men i adskillige tilfælde kan hverken titel eller motiv lede frem til en stedsangivelse. At male i åben sø lod sig sjældent praktisere, man gjorde sine studier, hvorefter maleriet blev endeligt komponeret og udført i atelieret.

C. W. ECKERSBERG (1783-1835) blev født i Sønderjylland nær Allsund, kom i malerlære på hjemegnen, men blev med hjælp fra velyndere tidligt optaget på kunstakademiet. Efter at være tildelt Akademiets guldmedalje fik han de rejsestipendier, der muliggjorde seks års studieophold, fordelt mellem Paris og Rom. Efter hjemkomsten udnævntes han i 1818 til professor ved Akademiet, hvor han gennem 35 år blev en højt estimeret lærer. Hans indsats blev den afgørende fornyelse af dansk malerkunst, som hans mest talentfulde elever førte videre til epoken, der i kunsthistorien er benævnt den danske guldalder.

*Lodsbåde i Dragør Havn er titlen på dette billede malet af Eckersberg. En decideret studie i lodsbåde, med tre langs molen og en i søen. Datering 1830. Privateje.*





Eckersberg fik flere officielle opgaver som historiemaler, og blev yderligere en stærkt søgt portrætmaler, hvilket gav ham et kærkomment tilskud til en beskeden professorgage. Derimod blev de omtrent 100 marinebilleder, der i dag er kendt, malet for fornøjelsens skyld.

Gennem hele sit virksomme liv førte Eckersberg med omhu sine enestående dagbøger. Heraf et sæt med meteorologiske observationer, og et med dagligdagens oplevelser, samt en nøje fortegnelse over studier og malerier. Disse dagbøger kan således fortælle os, at han mellem 1825 og 1833 har besøgt Dragør seks gange. Her kunne han slappe af fra sine officielle pligter, og gøre sine studier til de fine billeder, han har malet fra havnen. Under sine besøg i Dragør, hvortil han til fods vandrede ud og hjem, fik han åbenbart gode venner blandt byens lodser, med hvem han to gange var på tur i Drogden. Fra turen den 27. september 1830 giver hans dagbog følgende beskrivelse:

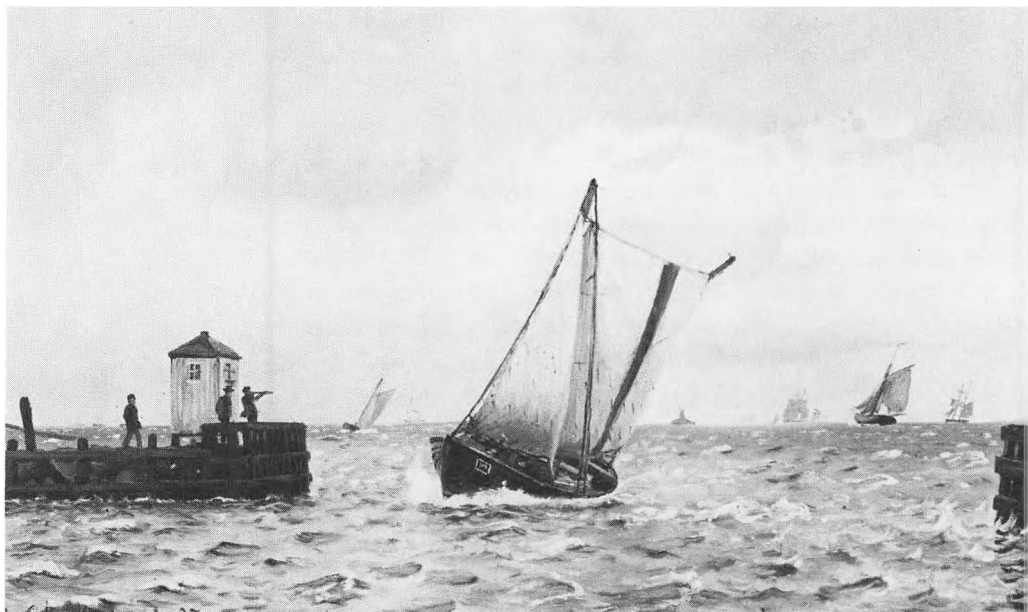
»Da Vinden efter en lang Tid igien var vestlig, og Endeel Skibe kunde ventes nordfra, gjordes en behagelig Tour til Dragør Kl. 8 Morgen. Veiret var overordentlig gunstigt. Ankom Kl. 10 $\frac{1}{4}$  til Dragør. En uoverseelig Række af Skibe passerte Sydefter. De russiske Skibe havde lettet tidligt i Morges. Giordt en interessant Tour med en Lodsbaad ud i Farvandet og toge to Lodser, een fra et tydsk Skib og een fra et svensk Skib. Dette sidste var et meget skjønt svensk Cofardi Fregat-skib, Kobberhudet, Balastet og seilede godt. De fleste Skibe havde Læseil til. Fra Dragør tilfods Kl. 5 $\frac{1}{4}$ , kom hjem Kl. 7 $\frac{3}{4}$ . Aftenen var overordentlig skjøn.«

CHRISTIAN BLACHE (1838-1920) er født i Århus, og kom efter studentereksamen i lære som skibsbygger. Efter at være dimitteret fra Teknisk Skole, blev han i 1861 optaget på Kunstakademiet. Chr. Blache blev indkaldt til Marinen under krigen i 1864, men efter at være hjemsendt fik han afsluttet sin akademiske uddannelse, og kom på studierejser i en række europæiske lande. En af professor Eckersbergs elever, marinemaleren C. F. Sørensen, var bl.a. lærer for Chr. Blache, og den påvirkning, han herigennem modtog, har været af væsentlig betydning for valg af speciale. Han malede flittigt gennem en lang årrække, og har efterladt en betydelig produktion. De mange marinebilleder blev malet vidt omkring i hjemlandet, men også fra hans ophold i udlandet stammer flere af hans værker.

Christian Blaches udstillingsvirksomhed har været omfattende både i ind- og udland, og flere af hans billeder er tildelt



*Eckersberg gør studier. Tegning af C. Købke i udsnit. Kobberstiksamlingen.*



*»Lodsbåd står ind« oliebillede af Chr. Blache, dateret 1887. Havnefyret i det hvidmalede skur blev senere flyttet til Søndre Mole. Privateje.*

udmærkelser. På vore museer er han vel repræsenteret, og et af de billeder han maalede efter besøg i Dragør – »Bygevejr på Sundet« og som iøvrigt blev belønnet med Eckersberg-medaljen – har engang tilhørt et af vore provinsmuseer, men er nu i privateje.

*Stik efter maleri af Chr. Blache. »Bygevejr i Sundet«. Dateret 1888.*



CHRISTIAN MØLSTED (1862-1930) er født og opvokset i Dragør, hvor han var bosat gennem hele sit virksomme liv. Faderen, tidligere skibstømrer på Holmen, var blevet gift i Dragør, hvor han forsørgede familien som fisker. Sønnen hjalp til ved fiskeriet, var ofte med på søen, og de oplevelser, han havde på disse ture og på byens travle havneplads, har været inspirerende for et tidligt udviklet, kunstnerisk talent.

Trods familiens beskedne kår lykkedes det, med hjælp fra familie og velyndere i København, at give Christian Mølsted en uddannelse, der skulle bringe ham på vej. Han kom på Teknisk Skole, hvorefter han i 1880 blev optaget på Akademiet. Men inden optagelsen her fik han lejlighed til at deltage i fregatten »Jylland«s togt til England og Madeira. En oplevelse, hvis store betydning for ham understreges af en række vellykkede tegninger og olieskitser fra dette togt.

Talrige er Mølstedes fine billeder af de hjemlige fiskerbåde, af lodsådene, og de store sejlere, der i slutningen af forrige århundrede passerede Dragør.

*Ungdomsarbejde af Chr. Mølsted, malet omkring 1882. Fiskerbåde og lodsjoler i inderhavnen. Til venstre lodshuset. Mølstedes Museum.*







*»Storm i Drogden«. Chr. Mølsted 1916-17. En af de store lodsjoller på vej sydover. Til højre panserskibet »Peder Skram«. Privateje.*

Fra Akademiet modtog han flere stipendier, og var på studierejser bl.a. til Frankrig og Holland, hvor de store klassiske mestre har inspireret ham til at vælge det særlige felt, der bragte den afgørende anerkendelse – skildringen af den danske søkrigshistorie. Niels Juels flåde under slaget på Køge Bugt, Tordenskjolds bataljer, og Willemoes bedrifter, er af Mølsted skildret med mesterskab, og som et særkende for hans marinebilleder skal fremhæves en malerisk sikker gengivelse af den oprørte eller blanke sø.

Mølsted var Charlottenborg-udstillere i en meget lang årrække, men også flere steder i udlandet har han udstillet. I dag hænger hans billeder bl.a. på Frederiksborg Slot og på Handels- og Søfartsmuseet, hvortil kan føjes, at det danske Kongehus ejer flere af hans værker.

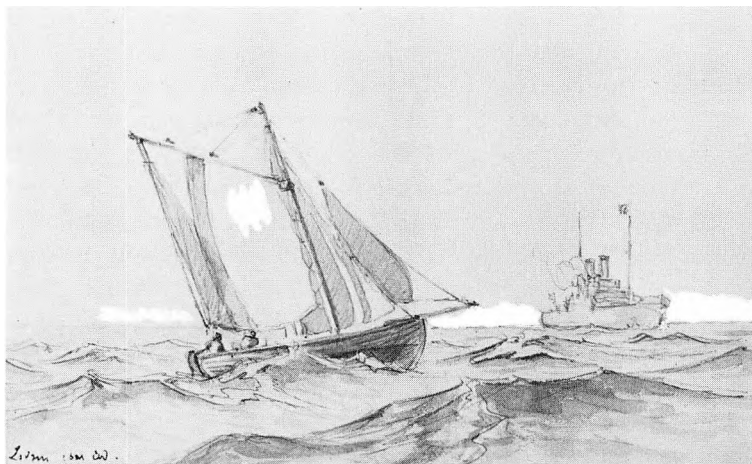
Endelig skal det nævnes, at Mølsted har fået sit eget Museum i Dragør.

VILHELM ARNESEN (1865-1933) er født i Flensborg, men har gennem slægten tilknytning til Dragør. Faderen, skibsfører Georg Arnesen var søn af sejlmager Frederik Wilhelm Arnesen, der havde værksted på det store loft i den nuværende museumsbygning på havnen, hvor sejlmageren har haft travlt i byens sidste store søfartsperiode.

Vilhelm Arnesen satte som dreng stor pris på at komme ud at sejle med faderen, og lysten til inspirerende sørejser holdt sig usvækket gennem årene. 14 år gammel blev han sat i malerlære, og efter afslutning på Teknisk Skole blev han optaget og uddannet på Akademiet. Flere stipendier gav mulighed for at besøge en række europæiske lande, og i 1894 var han på togt med korvetten Dagmar, senere med andre af marinens fartøjer.

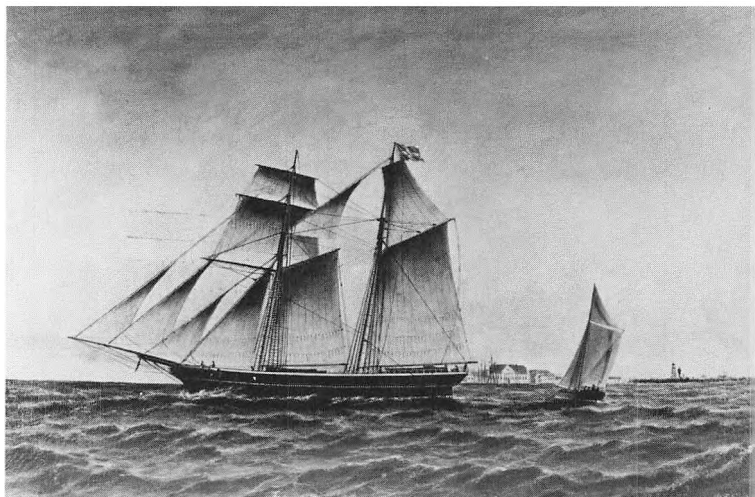
Arnesen har malet en lang række marinebilleder med motiver, der rækker fra lystbåde til de store råsejlere, men nyere marinefartøjer er også med i hans produktion. Hans maritime kyndighed og erfaring gør sig gældende i hans billeder, der med en fin kolorit gengiver det friske danske vejr. I 59 år var han Charlottenborgudstillen, hvortil kommer udstillinger i U.S.A. og i store dele af Europa. Han er repræsenteret bl.a. på Kunstmuseet og på Frederiksborg Slot, og flere billeder er erhvervet af Kongehuset.

Et maleri med lods båden fra Dragør findes også mellem Arnesens mange billeder, men da specielt dette ikke har kunnet opspores, er her gengivet en af hans tegninger med samme motiv.



*»Lodsen går ud«.  
Tuschtegning med lavering af Vilhelm Arnesen. Udateret. Privateje.*





*Topsejlskonnert og lodsjolle med topsejl ud for Dragør Havn. Oliebillede af Peter Foss, 1879. Privateje.*

I sidste del af 1800-tallet havde den såkaldte skibsportrætmaler god beskæftigelse i Dragør, som i andre søfartsbyer. Han var som regel en erfaren sømand, der med talent for at bruge pensel og malerkasse, var hurtig til at efterkomme bestillinger, og kun forlangte en beskeden betaling.

Det var i sejlskibstiden en selvfølge, at man på en udvalgt plads i stadsstuen kunne fremvise et eller flere billeder af skibe, som familiens overhoved havde ejet eller ført. Disse skibsbilleder, der dog også kunne være udført i fremmede havne, har hængt i mange Dragørhjem, hvor ikke så få med pietet er bevaret hos efterkommerne. Yderligere er en betydelig samling i dette århundrede skænket til Dragør Museum.

To af de lokale, selvlærte malere – en skibstømrer og en lods – var udstyret med særlig gode evner, og mellem det, de har efterladt, findes enkelte billeder hvor lodsbåden er gengivet. Den kvalitet der gør sig gældende i deres arbejder, skal være begrundelsen for, at to af deres billeder vises her sammen med dem, der skyldes de akademisk uddannede malere.

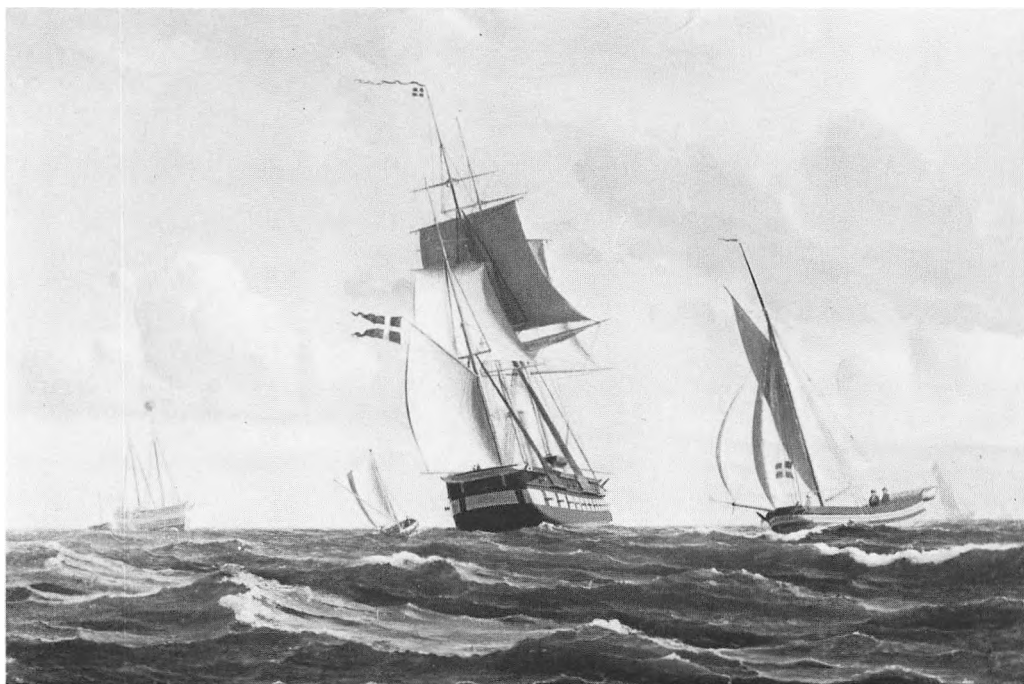
PETER NIELSEN FOSS (1821-1882) er født i Dragør, og var som uddannet skibstømrer forhyret med flere af byens skibe. Hans særlige evner gav sig først udtryk i fornemt snedkerarbejde til hjemmet, men i fritiden slog han sig snart på maleriet. Talrige portrætter har han malet af de hjemmehørende sejlskibe, og hans billeder vidner afgjort om betydelige kunstneriske anlæg. Peter Foss har, udover skibsbilleder, i få tilfælde prøvet

sine evner som portræt- og landskabsmaler. Havde han fået en kvalificeret uddannelse, var det utvivlsomt blevet til mere og andet end skibsportrætter.

HENDRIK PETERSEN STRØMBERG (1840-1916) er som Foss født i Dragør. Tidligt i drengearene viste han talent for tegning, hvor det naturligvis var skibe, der optog ham. Sikker på værdien af det han præsterede, fik han broderen til at gå rundt og faldbyde sine skibstegninger. Senere tilbød faderen ham en uddannelse på Kunstakademiet, men som andre unge i byen ville han hellere til søs. Som ung navigatør fik han ansættelse som lods i Dragør, og fungerede her fra 1862 til han i 1897 blev pensioneret. I fritiden og i sit otium malede og tegnede han flittigt, men det var ikke ham man sendte bud efter, når et billede skulle males af en nyerhvervet skonnert eller brig. Strømberg beskæftigede sig ikke med skibsportrætter, han må betegnes som marinemaler – uden uddannelse.

Det var først og fremmest familie og venner der fik malerierne og de tegninger, hvortil han selv skar kunstfærdige rammer.

*Orlogsskib i Sundet braser bak og venter på lods ved Drogdens fyrskib. Oliebillede af Hendrik P. Strømberg. Udateret. Dragør Museum.*





*Den nybyggede båd Venus på vej ind i Dragør Havn 1956.*

*Lodsbåd Merkur på vej ud af havnen i den strenge isvinter, februar 1942.*



# Fortegnelse over Dragør Lodseris både fra 1831

Om bådene før denne tid se s. 84 ff.

Pr. 1. januar 1831 var lodseriet i besiddelse af i alt syv både:

*Christopher*: Åben båd med sprydsejl. En af de både, der fandtes ved lodseriet i 1823, hvor den formentlig allerede var af ældre dato. Solgt april 1831 for 40 rdlr. Betegnedes da som gammel.

*Sophie*: Åben båd med sprydsejl. En af de både, der fandtes ved lodseriet i 1823, hvor den blev repareret. Solgt i januar 1843 for 40 rdlr.

*Catharina*: Åben båd med sprydsejl. Anskaffet før 1805, hvor den betegnes som lodseriets bedste båd. I 1806, hvor den blev stjålet, men atter kom til veje, betegnes den som »stærk og næsten ny«. I slutningen af 1840'erne benyttedes den fortrinsvis til udlægning og indtagning af sømærker. Solgt maj 1852 for 54 rdlr.

*Prøven* eller *Den nye Prøve*: Sejljolle. Bygget 1823. Solgt 1860 for 65 rdlr.

*Venus*: Formentlig bygget 1823/24 i Helsingør. Solgt april 1840 for 60 rdlr.

*Dragør*: Åben båd, 27 fod. Sprydsejl. Leveret september 1825 som nybygning fra bådebygger Løve i Helsingør for 600 rdlr. Solgt 18.7.1895 på auktion for 195 kr.

*Carolus*: Svensk kragejolle. Købt ny i september 1830 for 300 rdlr. Solgt 1872.

Efter 1. januar 1831 anskaffedes:

*Venus*: Mindre jolle med sprydsejl. Bygget 1840? Fortrinsvis benyttet som is- og robåd. Solgt 13.6.1865 for 16 rdlr.

*Perten*: Åben båd, 28 fod, 5,88 t. Sprydsejl. Leveret marts 1841 som nybygning fra bådebygger Søren Jensen, Helsingør for 965 rdlr. Forandret til gaffelsejl 1892. Solgt omkring 1925.

*Havfruen*: Åben båd, 27 fod, 5,73 t. Sprydsejl. Bygget 1843 hos bådebygger Søren Jensen i Helsingør for 925 rdlr. Ombygget i Dragør 1882/83, forlænget 2 fod. Forandret til gaffelsejl 1891. Solgt 1908 til færgemand H. Børresen i Helsingør for 190 kr.

*Svalen*: 17-fodsjolle med sprydsejl. Bygget som isbåd i 1848 hos bådebygger Søren Jensen i Helsingør for 193 rdlr. Solgt november 1889 til lods A. Sørensen for 98 kr.

*Iris*: Åben båd. 26 fod. Sprydsejl. Bygget 1849 hos Søren Jensen, Helsingør, for 700 rdlr. Ombygget i Dragør 1874, forlænget 2 fod. Solgt 14.5.1899 til færgemand Joh. Petersen, Helsingør, for 275 kr.

*Maagen*: Mellemstor åben båd. 22 fod. Sprydsejl. Bygget 1854 for 330 rdlr. Solgt 1880 til bådebygger P. Bjerg, Helsingør, for 250 kr., som blev afdraget på byggeudgifterne til lods båd Ravn.

*Alert*: 20-fodsjolle. 1,22 t. Sprydsejl. Bygget 1855 for 260 rdlr. Solgt 1907 til bådebygger Brdr. Svendsen, Refshalen, for 70 kr.

*Prøven*: Åben båd, 29 fod. 6,22 t. Sprydsejl. Bygget 1859/60 hos bådebygger Carl Hansen i Skotterup for 862 rdlr. Forandret til gaffelsejl 1890. Motor indlagt 1903. Solgt 1935 for 1000 kr.

*Venus*: 19-fodsjolle, 1,59 t. Sprydsejl. Bygget 1866 i Frederikssund for 1050 rdlr. Motor isat 1908. Solgt 1919?

*Falken*: Åben båd, 28 fod. Bygget 1872 i Dragør. Bygget med gaffelsejl, men i 1873 ændret til sprydsejl. Fortrinsvis benyttet ved fyrskibet. Solgt på auktion 1887 til reserve-lods N. Foss med flere for 405 kr.

*Ørnen*: Dæksbåd, 29 fod, 7,34 t. Gaffelsejl. Bygget 1872 i Dragør. Solgt 1907 til Brdr. Svendsen for 700 kr.

*Neptun*: Dæksbåd, 33 fod, 5,69 t. Gaffelsejl. Bygget 1873 i lodseriets pakhuis af bådebygger Johan Rander. Kahyt med otte køjer. Solgt 1899 for 1.000 kr.

*Ravnen*: Åben båd, klinkbygget, eg, 28 fod, 6,17 t. Sprydsejl. Bygget 1880 hos bådebygger P. Bjerg, Helsingør, for 3.080 kr. Forandret til gaffelsejl 1899. Motor indlagt 1903. Udgået mellem 1927 og 1930.

*Smut*: Robåd, klinkbygget, eg, 14 fod, 0,63 t. Bygget 1886 i Dragør af bådebygger Palm A. Jensen for 200 kr.

*Mågen*: Ro- og sejljolle, 1,01 t. Bygget i Dragør af bådebygger Svendsen for 250 kr. Udgået mellem 1927 og 1930.

*Svalen*: Isjolle, 18 fod, 1,05 t. Bygget 1889 i Dragør af bådebygger Svendsen for 430 kr. Udgået mellem 1923 og 1926.

*Venus*: Dæksbåd med motor, klinkbygget, eg, 6,59 m, 1,59 t. Bygget 1919 i Dragør af bådebygger Jans for 3.600 kr. Solgt 1955.

*Neptun*: Dæksbåd med motor og lille sejlføring. Kravelbygget, eg, 9,6 m, 6 t. Bygget 1927 i Dragør af bådebygger A. Jans for 9.000 kr. Fra 1968 benyttet ved stationen i Allinge. Solgt 1983, nu lodsbåd i Nexø.

*Mågen*: Isbåd, klinkbygget, eg, 5,96 m, 1,12 t. Bygget 1929 i Dragør for 632 kr. Tilhører nu Dragør Museum.

*Merkur*: Dæksbåd med motor og lille sejlføring, kravelbygget, eg, 9,35 m, 9,98 t. Bygget 1934 i Dragør for 6.800 kr. Fra 1970 benyttet ved stationen i Allinge under navnet *Mars*.

*Venus*: Dæksbåd med motor. Bygget 1956 i Dragør. Pris 82.000 kr.

*Prøven*: Dæksbåd med motor, glasfiber. Bygget 1962 af Botved Boats A/S i Slagelse for 42.500 kr. Lodseriets første hurtigbåd. Solgt i 1966, da den ikke egnede sig til formålet.

*Jupiter*: Dæksbåd med motor, glasfiber. Bygget 1968 på Ejvinds Bådeværft, Rantzausminde for 195.000 kr. Solgt til Farvandsdirektoratet i 1981.

*Merkur*: Dæksbåd med motor, glasfiber. Bygget 1970 på Ejvinds Bådeværft, Rantzausminde, for 205.000 kr.

Lodseriet er i dag i besiddelse af bådene Venus og Merkur, de øvrige, som benyttes, tilhører Farvandsdirektoratet.



# Dragørlodser 1684-1984

Nedenstående fortegnelse bygger på oplysninger fra de i arkivalieoversigten side 168 anførte kildegrupper, suppleret med oplysninger fra kirkebøger, folketællinger og søruller.

For tiden indtil 1740 kan fortegnelsen ikke påregnes at være fuldstændig, idet oplysningerne for denne periode har måttet hentes i Admiralitetets ind- og udgående skrivelser, hvor lodser tilfældigvis har været omtalt. På grund af mangelfulde oplysninger har det i flere tilfælde ikke været muligt at identificere de nævnte lodser, ligesom det har været vanskeligt at fastslå, hvornår de blev antaget, og hvornår de afgik fra lodseriet.

Fra 1740 findes derimod for en længere årrække nøjagtige gagelister i Søetatens kasebog i Bogholderkontorets arkiv. Fra 1772 rummer Sjællands overlods' arkiv tillige oplysninger om ansættelse, avancement og pensionering af lodser. I samme arkiv findes endvidere fra 1834 koncentrerede oplysninger om lodserne i lodsruller, der følges op af den ved Dragør Lodseri beroende lodsrulle, påbegyndt i 1878.

Fortegnelsen er opbygget kronologisk efter hvornår ansættelsen ved Dragør Lodseri har fundet sted. Der er ikke taget hensyn til en eventuel tidligere ansættelse ved et andet lodseri eller tilknytning til lodseriet som hjælpelods eller volontør. Bemærk specielt lodserne nr. 101 og 151, der er ansat i en højere lodsklasse end de forudgående lodser.

Anvendte forkortelser:

- b.: begravet
- E: ekstralods
- F: fastlods
- R: reservelods
- P: pensioneret

Alternative navneformer er angivet med en skråstreg imellem. Lejlighedsvist anvendte, supplerende navneformer er angivet i parentes.

Indtil 19/1 1798 angiver kirkebøgerne ikke dato for fødsel og død. De med \* markerede datoer, som ligger forud for denne tid, er således dåbsdatoer. Dødsdagen er i en del tilfælde fremgået af Søetatens eller Overlodsens arkiv, hvor dette ikke har været tilfældet, er begravelsesdatoen anvendt i stedet.

Fortegnelsen skelner først mellem reservelodser og fastlodser fra 1740; ganske vist har man også tidligere haft to lodsklasser, men kildematerialet gør det ikke muligt at sondre mellem disse grupper på et tidligere tidspunkt. Ekstralodser forekommer først fra 19/10 1801.

Er et avancement til højere lodsklasser eller afgang fra lodseriet ikke anført, skyldes det, at dette ikke har fundet sted. Eksempler herpå er lods nr. 98, der blev pensioneret som ekstralods, samt lods nr. 99, der fungerede som fastlods til sin død. Usikkerhed med hensyn til, hvornår avancement eller pensionering har fundet sted, er markeret ved et spørgsmålstegn.

## 1. Peter Petersen den Gamle

\* 9/3 1648 i Dragør b. 8/6 1736

Blandt de seks mænd, der i 1679 nævntes som lodsmænd, og som fik privilegium i 1684. Afgik fra tjenesten mellem 1731 og 1734. *Oldermand* 1716-1728

## 2. Svend Jensen

Formentlig identisk med Svend Jensen i Haven \* ca. 1651 b. 7/10 1711

Blandt de seks mænd, der i 1679 nævntes som lodsmænd, og som fik privilegium i 1684. Nævnes fortsat som lods i 1706

## 3. Anders Olufsen/Olsen

Formentlig identisk med Anders Olsen Tækker \* ca. 1626 b. 29/7 1688

Blandt de seks mænd, der i 1679 nævntes som lodsmænd, og som fik privilegium i 1684. Har formentlig tjent som lods til 1688, hvor han druknede

4. Peter Jensen/Jansen/Hansen  
Muligvis identisk med den Peter Jensen, der blev født ca. 1635 i Skåne, og som blev begravet 25/7 1718  
Blandt de seks mænd, der i 1679 nævntes som lodsmænd, og som fik privilegium i 1684. Nævnes fortsat som lods i 1706
5. Jeppe Olufsen/Olsen  
\* ca. 1639 i Falsterbo b. 26/2 1710  
Blandt de seks mænd, der i 1679 nævntes som lodsmænd, og som fik privilegium 1684. Nævnes fortsat som lods i 1706
6. Jan/Johan Mogensen/Monsen  
\* 24/2 1650 i Dragør b. 14/9 1714  
Blandt de seks mænd, der i 1679 nævntes som lodsmænd, og som fik privilegium i 1684. Nævnes fortsat som lods i 1713
7. Peder Jeppesen  
\* 15/5 1670 i Dragør b. 23/10 1730  
Blev lods ca. 1692 og nævnes endnu som sådan 18/2 1728
8. Peter Frederiksen den Unge  
\* ca. 1657 i Dragør b. 30/6 1736  
Nævnt som lods 1696
9. Hans Carstensen  
\* ca. 1656 b. 25/5 1716  
Nævnes første gang som lods i 1699. Var *oldermand* ved sin død i 1716
10. Hans Ingemarsen  
\* ca. 1660 i Skåne b. 6/8 1746  
Nævnt som lods 1699, 1700 og 1701
11. Cornelius Mortensen  
\* 24/1 1664 i Dragør b. 17/1 1732  
Nævnes første gang som lods i 1699. Nævnt sidste gang 13/4 1731
12. Jan Jensen  
\* 26/8 1666 i Dragør b. 29/10 1711  
Nævnt som lods 1700
13. Anders Nielsen Snedker (Krabbe)  
\* 13/3 1672 i Dragør b. 11/2 1753  
Nævnt som lods 1700 og 1701
14. Simon Stephensen  
\* 2/7 1664 i Dragør b. 23/6 1738  
Blev lods før 1710 og nævnes fortsat som sådan 11/12 1737
15. Broder Olsen/Olufsen  
\* 4/4 1667 i Dragør b. 6/8 1739  
Blev lods mellem 1705 og 1710 og nævnes fortsat som sådan 12/3 1735
16. Anders Ingemarsen  
\* ca. 1664 i Skanør b. 11/10 1737  
Blev lods i 1710 og nævnes fortsat som sådan 12/3 1735
17. Claus Hansen (Captain)  
\* 15/11 1685 i Dragør b. 1/11 1750  
Betegnes som lods i 1715
18. Peter Petersen den Unge  
\* 25/3 1688 i Dragør † 1/5 1748  
Blev lods i 1716
19. Niels Jacobsen  
\* ca. 1691 i Dragør? † 17/4 1755  
Blev lods i 1716. *Oldermand* 1746-1755
20. Dirch Aagesen  
Formentlig Dirch Aagesen Smit \* 25/9 1687 i Dragør † 2/5 1762  
Udnævnt til lods af Admiralitetet 1717, men omtales ikke senere som lods
21. Jan Petersen (Major)  
\* 3/9 1681 i Dragør b. 14/9 1727  
Blev lods mellem 1705 og 1719. Var stadig lods 1726
22. Ole Jensen Blaes  
\* 24/1 1680 i Dragør b. 18/6 1724  
Blev lods mellem 1712 og 1719 og nævnes fortsat som sådan i 1723
23. Anders Olsen  
Formentlig Anders Olsen Klokker  
\* 31/3 1679 i Dragør † 25/8 1726  
Blev lods før 1719
24. Niels Nielsen  
Kan ikke identificeres  
Nævnt som lods 1719
25. Anders Jensen  
Kan ikke identificeres  
Nævnt som lods 1723 – kan dog muligvis være en fejlskrivning for Anders Olsen (nr. 23)
26. Hans Petersen Wert  
\* 21/12 1678 i Dragør † 14/2 1751  
Lods fra 1726
27. Peter Jensen (i Haven)  
\* 18/4 1686 i Dragør † 25/7 1751  
Lods fra 1726
28. Hans Hansen (Rasmus)  
\* 13/4 1682 i Dragør b. 5/4 1746  
Lods fra 1727. *Oldermand*: 1728-46
29. Cornelius Jacobsen  
\* 27/9 1685 i Dragør † ?  
Lods fra 1727 ved Mikkelstdags tider, afgået mellem 4/4 1731 og 12/3 1735

30. Jan Jansen  
Kan ikke identificeres  
Blev lods efter 18/2 1728, men før 17/1 1731, var afgået inden 12/3 1735
31. Knud Larsen/Laursen  
\* ca. 1679 i Skåne b. 20/7 1760  
Blev lods mellem 4/4 1731 og 7/3 1735  
P: 1/4 1751
32. Tønnes Petersen Passer  
\* 13/5 1695 i Dragør b. 4/6 1739  
Blev lods mellem 4/4 1731 og 17/6 1734
33. Ingemar Andersen  
\* 28/10 1694 i Dragør † 24/2 1741  
Blev lods mellem 4/4 1731 og 12/3 1735
34. Adrian Jansen (Backer)  
\* 11/12 1698 i Dragør b. 20/5 1759  
Blev lods mellem 12/3 1735 og 30/9 1741, fradømt sin stilling 19/10 1758
35. Anders Pedersen  
\* 24/6 1703 i Dragør † 17/1 1743  
Blev lods mellem 12/3 1735 og 30/9 1741
36. Niels Jensen  
\* 29/4 1708 i Dragør † 9/5 1758  
Blev lods mellem 12/3 1735 og 30/9 1741
37. Jens Jansen  
\* 14/5 1713 i Dragør b. 4/1 1770  
Blev lods mellem 12/3 1735 og 30/9 1741, fradømt sin stilling 19/10 1758
38. Svend Rasmussen Holte  
\* 1/9 1709 i Dragør † 23/5 1789  
Blev lods mellem 12/3 1735 og 30/9 1741 P: 1/1 1771
39. Didrich/Dirch Asmussen  
\* 9/8 1705 i Dragør b. 5/6 1774  
R: 15/12 1740 F: 5/3 1743 Fradømt sin stilling 7/8 1764
40. Thomas Jensen  
\* 24/11 1709 i Dragør † 7/5 1758  
R: 15/12 1740 F: 22/7 1744
41. Morten Andersen Tysk  
\* 15/1 1713 i Dragør † 6/12 1762  
R: 15/12 1740 F: 7/3 1741 *Oldermand:* 1755-1762
42. Niels Esborsen  
\* ca. 1713 i København † 24/12 1769  
R: 15/12 1740 F: 22/7 1744
43. Mads/Mathias Petersen (Wert)  
\* 24/12 1701 i Kastrup † 23/2 1762  
R: 15/12 1740 F: 22/7 1744
44. Lars Ebbesen  
\* ca. 1706 i Skåne † 4/5 1767  
R: 15/12 1740 F: 22/7 1744
45. Niels Erichsen  
\* ca. 1700 i København † 25/11 1756  
R: 15/12 1740
46. Jacob Jansen Herman(sen)  
\* 17/12 1713 i Dragør b. 4/4 1794  
R: 15/12 1740 F: 22/7 1744 P: 1/1 1762
47. Rasmus Bendtsen Leth  
\* ca. 1709 i Skåne † 4/8 1787  
R: 15/12 1740 F: 15/4 1746 P: 1/1 1771
48. Jacob Poulsen Præst  
\* 1/2 1720 i Dragør † 18/9 1773  
R: 15/12 1740 F: 22/7 1744
49. Niels Nielsen Kromann  
\* ca. 1708 i København † 12/4 1758  
R: 15/12 1740
50. Adrian Andersen Rub  
\* 13/12 1716 i Dragør † 9/1 1749  
R: 15/12 1740
51. Ber(e)ndt Jensen Macher  
\* ca. 1711 i Skåne b. 29/4 1770  
R: 7/3 1741 Fradømt sin stilling 19/10 1758
52. Niels Andersen Krabbe  
\* 2/2 1713 i Dragør † 2/11 1769  
R: 5/3 1743 F: 1/10 1760
53. Peder Esborsen  
\* 22/2 1720 i Dragør † 7/5 1771  
R: 15/4 1746 F: 1/10 1760 *Oldermand:* 1762-1771
54. Peter Andersen Tysk  
\* 12/5 1715 i Dragør † 3/8 1765  
R: efter 1/1 1748 F: 22/9 1760
55. Jørgen Jørgensen Tysk  
\* 2/8 1733 i Dragør † 17/11 1772  
R: efter 1/1 1748 F: 2/12 1760
56. Mathias Jacobsen Schmidt  
\* 28/11 1734 i Dragør † 30/1 1800  
R: 22/9 1760 F: 1/1 1762 *Oldermand:* 1771-1800
57. Rasmus Ingemarsen  
\* 11/9 1735 i Dragør † 19/6 1792  
R: 22/9 1760 F: 1/10 1764 P: 3/7 1783
58. Lars Larsen Holte  
\* 4/11 1728 i Dragør † 18/6 1771  
R: 22/9 1760 F: 8/3 1762
59. Peter Petersen Svart  
\* 18/9 1735 i Dragør † 30/1 1809  
R: 22/9 1760 F: 11/6 1767 P: 17/2 1791

60. Anders Clemensen  
\* 29/10 1719 i Dragør † 6/9 1793  
R: 2/12 1760 F: 1/11 1765 P: 22/4 1788
61. Peter Madsen Werth  
\* 23/1 1729 i Dragør † 11/3 1792  
R: 2/12 1760 F: 1/1 1763
62. Peter Poulsen Præst  
\* 14/4 1724 i Dragør † 29/5 1781  
R: 8/3 1762 F: 1/1 1771
63. Niels Nielsen Kromann  
\* 4/5 1738 i Dragør † 7/5 1811  
R: 8/3 1762 F: 1/1 1771 P: 1/10 1806
64. Peter Theisen Palm  
\* 9/12 1731 i Dragør † 29/1 1794  
R: 1/1 1763 F: 1/1 1770
65. Tønnes Pedersen Passer  
\* 28/3 1745 i Dragør † 21/3 1778  
R: 1/10 1764 F: 19/12 1769
66. Poul Nielsen Kromann  
\* 18/4 1740 i Dragør † 26/4 1804  
R: 1/11 1765 F: 15/8 1771 P: 1/8 1803
67. Jan Jensen (Krisgertsen)  
\* 22/7 1742 i Dragør † 12/5 1796  
R: 11/6 1767 F: 15/6 1771
68. Peter Petersen Passer  
\* 12/10 1749 i Dragør † 16/6 1782  
R: 19/12 1769 F: 15/12 1772
69. Jan Petersen  
\* 9/5 1732 i Dragør † 3/2 1770  
R: 1/1 1770
70. Jan Madsen Werth  
\* 28/5 1741 i Dragør † 17/1 1771  
R: 23/4 1770
71. Tønnes Mortensen Tysk  
\* 31/3 1747 i Dragør † 13/1 1782  
R: 1/1 1771 F: 1/4 1778
72. Rasmus Jacobsen Schmidt  
\* 8/6 1749 i Dragør † 13/5 1789  
R: 1/1 1771 F: 27/5 1774
73. Rasmus Sørensen Præst  
\* 25/9 1746 i Dragør † 23/6 1824  
R: 22/3 1771 F: 30/7 1781 P: 1/4 1823  
*Oldermand:* 1800-23
74. Rasmus Larsen Gørtler  
\* 18/6 1747 i Dragør † 4/3 1805  
R: 15/6 1771 F: 3/4 1783
75. Tønnes Erichsen Passer  
\* 12/5 1748 i Dragør † 28/6 1782  
R: 15/8 1771
76. Theis Nielsen Friis  
\* 24/11 1742 i Dragør † 9/7 1800  
R: 15/12 1772 F: 22/4 1788
77. Jacob Olsen  
\* 7/4 1748 i Dragør † 7/10 1799  
R: 27/5 1774 F: 2/12 1782
78. Jens Sørensen Præst  
\* 3/10 1748 i Dragør † 5/12 1805  
R: 31/3 1778 F: 22/1 1782
79. John Pedersen Skræder  
\* 2/9 1753 i Dragør † 24/6 1809  
R: 30/7 1781 F: 25/8 1789
80. Hans Pedersen Kromann  
\* 23/11 1755 i Dragør † 7/5 1805  
R: 22/1 1782 F: 17/2 1791
81. Hans Jensen Snedker  
\* 21/4 1748 i Dragør † 7/10 1811  
R: 2/12 1782 F: 3/4 1792 P: 1/10 1806  
Tidligere sjoerlods
82. Cornelius Pedersen (Tromslaaer)  
\* 8/6 1755 i Dragør † 28/9 1826  
R: 2/12 1782 F: 24/3 1794 P: 1/4 1819
83. Peder Hendrichsen Strømberg  
\* 5/6 1749 i Dragør † 23/8 1810  
R: 3/7 1783 F: 28/10 1799 P: 1/10 1801
84. Peder Jacobsen Schmidt  
\* 18/8 1754 i Dragør † 21/4 1821  
R: 22/4 1788 F: 16/6 1796
85. Peder Pedersen Kiøge  
\* 27/1 1754 i Dragør † 15/2 1802  
R: 25/8 1789 F: 10/2 1800
86. Theis Petersen Palm  
\* 29/9 1761 i Dragør † 9/6 1824  
R: 17/2 1791 F: 1/6 1800 P: 1/1 1816
87. Peter Mathiesen Schmidt  
\* 20/9 1767 i Dragør † 29/3 1835  
R: 3/4 1792 F: 1/10 1801 P: 1/11 1828
88. Jan Corneliussen (Asmus)  
\* 2/6 1765 i Dragør † 9/2 1801  
R: 24/3 1794
89. Jan Nielsen Kromann  
\* 22/1 1769 i Dragør † 6/9 1823  
R: 16/6 1796 F: 15/2 1802
90. Niels Nielsen Kromann  
\* 14/3 1773 i Dragør † 7/10 1824  
R: 10/2 1800 F: 1/8 1803 Tidl. reserve-  
lods i København fra 4/2 1799
91. Peder Hansen Backer  
\* 1/5 1768 i Dragør † 22/6 1805  
R: 10/2 1800 Tidl. reservelods i Køben-  
havn fra 4/9 1799
92. Svend Jensen Præst  
\* 24/9 1775 i Dragør † 5/12 1805  
R: 1/12 1800 F: 11/5 1805 Tidl. reser-  
velods i København fra 10/2 1800

93. Peter Olsen Schmidt  
\* 8/10 1775 i Dragør † 8/1 1815  
R: 16/2 1801 F: 14/3 1805 Tidl. reser-  
velods i København fra 10/2 1800
94. Jens Hansen Snedker  
\* 22/8 1779 i Dragør † 28/6 1849  
R: 1/10 1801 F: 1/1 1806. Fradømt sin  
stilling 6/4 1822
95. Niels Theisen Friis  
\* 4/9 1774 i Dragør † 5/12 1805  
E: 19/10 1801 R: 1/8 1803
96. Jens Jensen Præst  
\* 5/11 1780 i Dragør † 12/8 1833  
E: 19/10 1801 R: 14/3 1805 F: 1/10  
1806 P: 1/2 1829
97. Hénrich Nielsen Wærling  
\* 17/7 1774 i Dragør † 5/12 1805  
E: 19/10 1801 R: 11/5 1805
98. Peder Christensen Greis(en)  
\* 18/12 1774 i Dragør † 21/9 1808  
E: 19/10 1801 P: 1/7 1806
99. Hans Rasmussen Lyttken  
\* 6/12 1778 i Dragør † 20/8 1820  
E: 19/10 1801 R: 1/7 1805 F: 1/10 1806
100. Peder Hansen  
Kan ikke identificeres med sikkerhed,  
formentlig \* 6/10 1782 i Dragør  
E: 19/10 1801 P: 4/4 1803
101. Rasmus Cornelius(sen) Palm  
\* 19/2 1775 i Dragør † 13/4 1851  
R: 15/2 1802 F: 1/1 1806 P: 1/9 1832  
Tidl. reservelods i København
102. Jan (Gottfried) Johansen Krøyer  
\* 7/8 1774 i Dragør † 31/12 1824  
E: 4/4 1803 R: 1/1 1806 F: 1/7 1809  
Tidl. reservelods i København fra  
30/11 1801
103. Børge Rasmussen Schmidt  
\* 6/5 1779 i Dragør † 22/10 1819  
E: 13/8 1803 R: 1/1 1806 F: 1/2 1815
104. Jacob Petersen Schmidt  
\* 5/3 1789 i Dragør † 17/2 1810  
E: 14/3 1805 R: 1/7 1806
105. Hans Peter(sen) Strømberg  
\* 2/3 1771 i Dragør † 16/5 1848  
E: 1/7 1805 R: 1/7 1806 F: 1/1 1816 P:  
1/12 1830
106. Ole Pedersen (Magleby) (Schmidt)  
\* 13/6 1784 i Dragør † 1/9 1830  
E: 15/7 1805 R: 1/1 1807 F: 1/4 1819
107. Jens Jensen Præst senior  
\* 4/4 1774 i Dragør † 21/9 1815  
E: 1/1 1806 R: 1/1 1807
108. Jens Theisen Friis  
\* 14/2 1779 i Dragør † 29/11 1852  
E: 1/1 1806 P: 1/12 1825
109. Hans Nielsen Wærling  
\* 25/10 1778 i Dragør † 15/7 1835  
E: 1/1 1806 R: 1/7 1809 F: 1/11 1819 P:  
1/10 1831
110. Peder Hansen Kromann  
\* 2/3 1788 i Dragør † 21/10 1825  
E: 1/1 1806 R: 9/3 1810 P: 1/9 1824
111. Hendrich Petersen Strømberg  
\* 23/10 1788 i Dragør † 20/3 1852  
E: 9/3 1810 R: 1/2 1815 F: 2/10 1820 P:  
1/1 1843
112. Jacob Petersen Schmidt  
\* 1/2 1795 i Dragør † 23/5 1852  
E: 21/4 1814 R: 1/1 1816 F: 1/5 1821 P:  
1/11 1842
113. Palm Theisen Palm  
\* 11/12 1792 i Dragør † 7/10 1860  
E: 21/4 1814 R: 1/1 1816 F: 18/5 1822  
P: 1/10 1850
114. Niels Pedersen Maglebye  
\* 6/12 1789 i Dragør † 9/8 1851  
E: 21/4 1814 R: 1/4 1819 F: 1/4 1823 P:  
1/8 1832
115. Jan Johnsen (Pedersen)  
\* 2/12 1792 i Dragør † 6/3 1817  
E: 21/4 1814
116. Adrian Johnsen (Pedersen)  
\* 22/5 1796 i Dragør † 11/11 1840  
E: 1/2 1815 R: 1/11 1819 F: 15/10 1824
117. Jens Jansen  
\* 13/8 1780 i Dragør † 12/1 1837  
E: 1/1 1816 R: 1819 F: 1/11 1828 P: 1/7  
1832
118. Peter Petersen Schmidt  
\* 21/8 1796 i Dragør † 6/5 1844  
E: 1/1 1816 R: 1/5 1821 F: 5/1 1825 P:  
15/9 1839
119. Jacob Jansen  
\* 9/10 1796 i Dragør † 26/12 1833  
E: 1/5 1821 R: 18/5 1822 F: 1/2 1829
120. Christian Svendsen Præst  
\* 8/11 1798 i Dragør † 9/3 1826  
E: 27/8 1822 R: 1/9 1824
121. Mathias Petersen Schmidt  
\* 3/7 1800 i Dragør † 7/3 1841  
E: 27/8 1822 R: 1/4 1823 F: 20/9 1830  
P: 1/2 1839
122. John Poulsen Kromann  
\* 10/2 1793 i Dragør † 10/11 1837  
E: 1/4 1823 R: 15/10 1824 F: 1/12 1830



123. Anders Petersen Schmidt  
\* 8/10 1801 i Dragør † 29/6 1861  
E: 4/4 1823 R: 1/1 1825 F: 1/10 1831 P:  
1/10 1850
124. Isbrandt Petersen Schmidt  
\* 17/5 1803 i Dragør † 19/11 1860  
E: 1/9 1824 R: 1/2 1829 F: 1/9 1832 P:  
1/4 1839
125. Peter Nielsen Kromann  
\* 10/2 1805 i Dragør † 18/9 1853  
E: 1/10 1824 R: 1/3 1826 F: 19/6 1832  
P: 1/4 1846
126. Jens Hansen Svane  
\* 22/10 1803 i Dragør † 25/7 1847  
E: 1/10 1824 R: 1/11 1828 F: 1/8 1832  
P: 1/1 1844
127. Hans Petersen Magleby  
\* 6/7 1799 i Dragør † 8/11 1847  
E: 15/10 1824 R: 15/9 1830 F: 15/1  
1834 P: 1/6 1836
128. Peter Nielsen (Kromann)  
\* 3/11 1803 i Dragør † 20/12 1851  
E: 1/1 1825 R: 1/12 1830 F: 15/6 1836  
P: 1/4 1846
129. Anders Jeppesen Møller  
\* 5/6 1797 i Dragør † 1/9 1867  
E: 1/1 1825 R: 1/10 1831 F: 1/12 1837  
P: 1/1 1853
130. Peter Nielsen Steffen(sen)  
\* 18/7 1799 i Dragør † 30/12 1868  
E: 20/3 1826 R: 1/7 1832 F: 1/2 1839 P:  
1/3 1854
131. Jan Bertelsen (Mørk)  
\* 20/11 1803 i Dragør † 18/4 1858  
E: 1/11 1829 R: 1/8 1832 F: 1/4 1839
132. Jens Rasmussen Palm  
\* 2/6 1806 i Dragør † 3/10 1884  
E: 1/2 1829 R: 1/9 1832 P: 1/5 1858
133. Christian Petersen Schmidt  
\* 24/12 1803 i Dragør † 4/10 1854  
E: 1/10 1830 R: 15/1 1834 F: 1/10 1850
134. Jacob Tønnesen Captain  
\* 28/9 1799 i Dragør † 21/4 1873  
E: 1/12 1830 R: 15/6 1836 P: 1/11 1854
135. Jacob Rasmus(sen) Jans(en)  
\* 21/4 1808 i Dragør † 7/12 1878  
E: 1/10 1831 R: 1/12 1837 F: 1/10 1850  
P: ?
136. Jacob Petersen Schmidt  
\* 12/10 1804 i Dragør † 15/10 1861  
E: 1/7 1832 R: 1/2 1839 F: 1/9 1851
137. Peter Petersen Schmidt  
\* 3/6 1806 i Dragør † 2/6 1859  
E: 1/8 1832 R: 1/4 1839 P: 1/5 1846
138. Cornelius Rasmus(sen) Palm  
\* 14/1 1811 i Dragør † 26/7 1865  
E: 1/9 1832 R: 1/12 1839 F: 1/1 1853 P:  
1/2 1862
139. Peter Nielsen Maglebye  
\* 18/10 1811 i Dragør † 25/2 1882  
E: 15/1 1834 R: 1/3 1841 F: 1/10 1853  
P: 1/1 1877
140. Henrich Carl(sen) Bertelsen  
\* 13/4 1815 i Dragør † 8/10 1886  
E: 15/6 1836 R: 1/11 1842 F: 1/10 1853  
P: 1/12 1870 Volontør fra 1/11 1829
141. Peter Hendrichsen Strømberg  
\* 26/7 1816 i Dragør † 26/1 1879  
E: 1/12 1837 R: 1/6 1844 F: 1/3 1854 P:  
1/1 1879 Volontør fra 1/10 1831
142. Peter Palmsen Palm  
\* 8/3 1815 i Dragør † 8/9 1853  
E: 1/2 1839 R: 1/4 1846 P: 1/10 1850  
Volontør fra 1/10 1831
143. John Andersen  
\* 22/5 1811 i Helsingør † 9/1 1877  
E: 1/4 1839 R: 1/4 1846 F: 1/11 1854 P:  
1/4 1874
144. Ole Andersen Blaes  
\* 22/3 1811 i Dragør † 31/3 1887  
E: 1/12 1839 R: 1/8 1847 F: 1/4 1858 P:  
1/6 1874
145. Hans Adrian(sen) Johnsen  
\* 1/3 1819 i Dragør † 2/6 1888  
E: 1/12 1839 R: 1/10 1850 F: 1/5 1858  
P: 1/11 1874 Volontør fra 18/4 1833
146. Cornelius/Crilles Hendriksen Palm  
\* 10/3 1817 i Dragør † 3/6 1898  
E: 1/12 1840 R: 1/10 1850 F: 1/11 1861  
P: 1/1 1878
147. Jørgen Jørgensen (Bertelsen)  
\* 6/2 1814 i Dragør † 20/1 1900  
E: 1/12 1840 R: 1/10 1850 F: 1/2 1862  
P: 1/1 1881
148. Peter Rasmus(sen) Jansen  
\* 26/5 1816 i Dragør † 9/1 1883  
E: 1/1 1841 R: 1/9 1851 F: 1/4 1862 P:  
1/1 1877
149. Mathias Johansen Severin  
\* 3/9 1808 i Dragør † 6/11 1881  
E: 1/11 1842 R: 1/1 1853 F: 1/4 1862 P:  
1/1 1875
150. Jan Palmsen Friis  
\* 5/9 1816 i Dragør † 25/7 1888  
E: 1/11 1842 R: 1/1 1853 F: 1/7 1862 P:  
1/1 1873



En gennemgang af fortegnelsen over lodserne vil vise, hvorledes enkelte familier gennem tiderne har været dominerende. Dette skyldes dels familietraditioner, men også en helt bevidst ansættelsespolitik, se s. 55. Herover ses de to brødre Jacob

og Jan Rasmussen Jans, t.v. Jacob, lods nr. 135, t.h. Jan, lods nr. 155. Ved lodseriet var også deres bror Peter Rasmussen Jansen (lods nr. 148) ansat, ligesom Jans søn Dirch Jansen Jans blev ansat som lods nr. 181.

151. Jens Pedersen Andrea  
\* ca. 1785 i Kappel † 17/8 1851  
F: 1/1 1843
152. Svend Gertsen Bacher  
\* 9/4 1817 i Dragør † 29/8 1895  
E: 1/1 1844 R: 1/1 1853 F: 1/5 1866 P:  
1/1 1876
153. Christen Jensen Greisen  
\* 6/8 1820 i Dragør † 16/10 1885  
E: 1/11 1844 R: 1/10 1853 F: 1/5 1866  
P: 1/11 1875
154. Jacob Jensen Borg  
\* 26/8 1819 i Dragør † 10/2 1877  
E: 1/4 1846 R: 1/3 1854 P: 1/2 1870
155. Jan Rasmussen Jans(en)  
\* 21/6 1820 i Dragør † 9/10 1889  
E: 1/4 1846 R: 1/11 1854 F: 1/12 1870  
P: 1/10 1884
156. Jørgen Hendrik(sen) Palm  
\* 7/8 1822 i Dragør † 26/7 1895  
E: 1/4 1846 R: 1/4 1858 F: 1/7 1871 P:  
1/1 1882
157. Theis Jensen Theis(en)  
\* 11/10 1819 i Dragør † 3/9 1906  
E: 1/5 1846 R: 1/5 1858 F: 1/11 1872 P:  
1/1 1880
158. Peter Jensen Greisen  
\* 31/7 1823 i Dragør † 2/4 1900  
E: 1/3 1848 R: 1/5 1858 F: 1/1 1873 P:  
1/12 1885
159. Niels Peter(sen) Steffen(sen)  
\* 12/3 1825 i Dragør † 2/11 1884  
E: 1/10 1850 R: 1/11 1861 F: 1/3 1873  
P: 1/10 1883
160. (Johan) Gotfred (Johansen) Krause  
\* 13/6 1826 i Dragør † ?  
E: 1/10 1850 P: 11/8 1853
161. Anders Peter(sen) Steffen(sen)  
\* 28/10 1826 i Dragør † 9/6 1899  
E: 1/10 1850 R: 1/2 1862 F: 1/3 1873 P:  
1/10 1887
162. Jacob Hendriksen Strømberg  
\* 15/4 1826 i Dragør † 1/2 1884

- E: 1/9 1851 R: 1/4 1862 F: 1/4 1874 P:  
1/1 1880
163. Theis Hendriksen Palm  
\* 14/9 1829 i Dragør † 9/7 1891  
E: 1/1 1853 R: 1/4 1862 F: 1/4 1874 P:  
1/11 1888
164. Crilles Peter(sen) Steffen(sen)  
\* 12/3 1830 i Dragør † 24/11 1903  
E: 12/8 1853 R: 1/7 1862 F: 1/6 1874 P:  
1/11 1884
165. Ole Jensen Svane  
\* 21/10 1832 i Dragør † 20/4 1903  
E: 1/3 1854 R: 1/5 1866 F: 1/11 1874 P:  
1/5 1893
166. Hendrik Andersen Møller  
\* 9/8 1830 i Dragør † 24/12 1899  
E: 1/11 1854 R: 1/5 1866 F: 1/1 1875 P:  
1/1 1885
167. Theis Palmsen Palm  
\* 21/7 1831 i Dragør † 26/6 1885  
E: 1/1 1855 R: 1/5 1866 P: 1/4 1875
168. Cornelius Jacob Jansen  
\* 19/9 1835 i Dragør † 30/10 1899  
E: 1/5 1858 R: 1/2 1870 F: 1/4 1875 P:  
1/1 1891
169. Mathias Peter(sen) Steffensen  
\* 13/1 1835 i Dragør † 21/8 1919  
E: 1/5 1858 R: 1/7 1870 F: 1/11 1875 P:  
1/5 1893
170. Harald Edvard Julius Jansen  
\* 23/5 1836 i København † 30/10 1905  
E: 1/11 1861 R: 1/12 1870 F: 1/1 1876  
P: 1/5 1893
171. Peter Jacobsen Schmidt  
\* 25/7 1835 i Dragør † 19/3 1917  
E: 1/3 1862 R: 1/7 1872 F: 1/4 1876 P:  
1/5 1893
172. Jørgen Jacob(sen) Tønnesen Captain  
\* 5/7 1836 i Dragør † 20/4 1893  
E: 15/4 1862 R: 1/7 1872 F: 1/1 1877 P:  
1/12 1889
173. Hendrik Petersen Magleby  
\* 3/3 1837 i Dragør † 22/9 1906  
E: 15/4 1862 P: 1/12 1872
174. Carl Georg Albert Petersen  
\* 16/4 1837 i Dragør † 16/12 1915  
E: 15/4 1862 R: 1/11 1872 F: 1/1 1877  
P: 1/5 1893
175. Hendrik Petersen Strømberg  
\* 2/10 1840 i Dragør † 19/3 1916  
E: 15/4 1862 R: 1/1 1873 F: 1/1 1877 P:  
1/4 1897
176. Adrian Hans(en) Johnsen  
\* 10/11 1840 i Dragør † 22/12 1880  
E: 15/4 1862 R: 1/1 1873 F: 1/1 1878
177. Henrik Gerner Rander  
\* 21/11 1839 i Helsingør † 21/2 1880  
E: 1/5 1866 R: 1/3 1873 F: 1/1 1878
178. Adrian Cornelius(sen) Palm  
\* 11/12 1841 i Dragør † 10/4 1910  
E: 1/5 1866 R: 1/4 1874 F: 1/1 1879 P:  
1/5 1893
179. Jens Christen(sen) Greisen  
\* 22/6 1843 i Dragør † 2/1 1933  
E: 1/5 1866 R: 1/4 1874 F: 1/1 1879 P:  
1/1 1882
180. Dirk Hansen Bagger  
\* 3/12 1834 i Dragør † 1912  
E: 1/5 1866 R: 1/6 1874 F: 1/1 1879 P:  
1/5 1893
181. Dirch Jansen Jans  
\* 8/7 1845 i Dragør † 2/2 1922  
E: 1/2 1870 R: 1/11 1884 F: 1/1 1880 P:  
1/5 1906 Fra 1/5 1885 lodsboholder  
indtil embedets nedlæggelse 1/5 1906
182. Harry Frederik Waldemar Andersen  
\* 11/7 1843 i København † 31/8 1916  
E: 1/12 1870 R: 1/1 1875 F: 1/1 1880 P:  
1/5 1893
183. Isbrandt Jørgensen Palm  
\* 5/10 1846 i Dragør † 25/3 1909  
E: 1/11 1872 R: 1/4 1875 F: 1/1 1880 P:  
1/4 1897
184. Jens Theisen Theis  
\* 7/3 1847 i Dragør † 16/10 1922  
E: 1/11 1872 R: 1/4 1875 F: 1/3 1880 P:  
1/4 1897
185. Gotfred Mathias(en) Severin  
\* 22/10 1847 i Dragør † 29/8 1892  
E: 1/11 1872 R: 1/11 1875 F: 1/1 1881  
P: 1/7 1892
186. Carl Hendrik Bertelsen  
\* 28/12 1849 i Dragør † 27/5 1925  
E: 1/11 1872 R: 1/1 1876 F: 1/1 1881 P:  
1/5 1893
187. Rasmus Jacob Jansen  
\* 28/2 1846 i Dragør † 29/9 1890  
E: 1/12 1872 R: 1/4 1876 F: 1/1 1882 P:  
1/5 1888
188. Jan Jansen Mørk  
\* 12/6 1846 i Dragør † 7/9 1913  
E: 1/1 1873 R: 1/1 1877 F: 1/1 1882 P:  
1/5 1893
189. Tønnes Jacobsen Schmidt  
\* 11/6 1847 i Dragør † ?



*Hendrik Peter Greisen, lods nr. 207.*



*Jacob Th. Tønnesen, lods nr. 219.*

- E: 1/3 1873 R: 1/1 1877 F: 1/10 1883 P:  
1/5 1893
190. Mathias Bertelsen Riber  
\* 17/9 1845 i Dragør † 16/3 1900  
E: 1/3 1873 R: 1/1 1877 F: 1/10 1884 P:  
1/4 1897
191. Hendrik Svendsen Bacher  
\* 6/9 1847 i Dragør † 7/8 1889  
E: 1/3 1873 R: 1/1 1878 F: 1/11 1884
192. Peter Carl Schmidt  
\* 12/1 1851 i Helsingør † 14/11 1922  
E: 1/3 1873 R: 1/1 1878 F: 1/1 1885 P:  
1/4 1897
193. Jan Olsen Borg  
\* 5/6 1848 i Dragør † 22/2 1920  
E: 1/3 1873 R: 1/1 1879 F: 1/5 1885 P:  
1/4 1897
194. Jørgen Cornelius(sen) Palm  
\* 22/12 1848 i Dragør † 4/11 1902  
E: 1/3 1873 R: 1/1 1879 F: 1/12 1885 P:  
1/4 1897
195. Jens Peter Greisen  
\* 8/11 1849 i Dragør † 5/6 1901  
E: 1/4 1874 R: 1/1 1880 F: 1/10 1887 P:  
1/4 1897
196. Hendrik Jansen Friis  
\* 8/7 1848 i Dragør † 2/11 1879  
E: 1/6 1874
197. Jacob Christen(sen) Greisen  
\* 12/4 1850 i Dragør † 10/5 1926  
E: 1/11 1874 R: 1/1 1880 F: 1/11 1888  
P: 1/4 1897
198. Theis Bertelsen Riber  
\* 13/2 1848 i Dragør † 19/3 1927  
E: 1/1 1875 R: 1/3 1880 F: 1/9 1889 P:  
1/4 1897
199. Frederik Wilhelm Møller  
\* 20/11 1852 i Dragør † 21/6 1936  
E: 1/4 1875 R: 1/1 1881 F: 1/1 1891 P:  
1/5 1925 *Fungerende lodsinspektør*  
1911-12 *Lodsoldermand* 1912-25
200. Thomas Jacob Jansen  
\* 18/9 1852 i Dragør † 8/5 1890  
E: 1/11 1875 R: 1/1 1881
201. Niels William Foss  
\* 7/6 1851 i Dragør † 7/8 1938  
E: 1/1 1876 R: 1/1 1882 F: 1/5 1893 P:  
1/5 1906
202. Hans Olsen Jans  
\* 29/3 1852 i Dragør † 14/5 1903

- E: 1/1 1877 R: 1/1 1882 F: 1/5 1893 P:  
1/1 1902
203. Dirch Olsen Wass  
\* 28/4 1853 i Dragør † 27/4 1932  
E: 1/1 1877 R: 1/10 1883 F: 1/5 1893 P:  
1/5 1906
204. Jan Adrian Holte  
\* 3/5 1852 i Dragør † 4/2 1892  
E: 1/1 1878 R: 1/10 1884 P: 1/1 1888
205. Jacob Peter Pouls  
\* 25/8 1852 i Dragør † 10/12 1926  
E: 1/1 1879 R: 1/11 1884 F: 1/5 1893 P:  
1/10 1902
206. Peter Jacobsen Strømberg  
\* 29/10 1854 i Dragør † 8/11 1941  
E: 1/1 1879 R: 1/1 1885 F: 1/4 1897 P:  
1/1 1919
207. Hendrik Peter Greisen  
\* 4/2 1855 i Dragør † 16/2 1929  
E: 1/12 1879 R: 1/5 1885 F: 1/4 1897 P:  
1/5 1906
208. Lauritz Emil Møller  
\* 7/6 1855 i Dragør † 24/7 1934  
E: 1/1 1880 R: 1/12 1885 F: 1/4 1897 P:  
1/5 1906
209. Anton Hansen  
\* 3/1 1855 i Grønsund † 31/10 1930  
E: 1/1 1880 R: 1/10 1887 F: 1/4 1897 P:  
1/5 1906
210. Henrik Cornelius Steffen(sen)  
\* 14/1 1857 i Dragør † 23/6 1913  
E: 1/3 1880 R: 1/11 1888 F: 1/4 1897 P:  
1/5 1906
211. Hendrik Johan Bertelsen  
\* 9/6 1856 i Dragør † 20/11 1900  
E: 1/1 1881 R: 1/3 1890 F: 1/4 1897 P:  
1/6 1898
212. Daniel Andreas Jensen  
\* 19/1 1853 i Dragør † 14/4 1932  
E: 1/1 1881 R: 1/3 1890 F: 1/4 1897 P:  
1/5 1906 Volontør fra 1/1 1880
213. Hans Jacob Borg  
\* 30/11 1855 i Dragør † 19/2 1944  
E: 1/1 1882 R: 1/2 1891 F: 1/4 1897 P:  
1/11 1897 Volontør fra 1/1 1880
214. Jens Svane  
\* 2/3 1858 i Dragør † 20/3 1912  
E: 1/1 1882 R: 1/2 1891 F: 1/4 1897 P:  
1/5 1906 Volontør fra 1/1 1880
215. Peter Niels Steffensen  
\* 13/12 1859 i Dragør † 23/1 1929  
E: 1/10 1883 R: 1/11 1892 F: 1/4 1897  
P: 1/10 1919 Volontør fra 1/1 1881
216. Anders Peter Sørensen  
\* 28/10 1854 i Dragør † 11/4 1938  
E: 1/10 1884 R: 1/11 1893 F: 1/4 1897  
P: 1/5 1906 Volontør fra 1/1 1881
217. Christian Peter Greisen  
\* 12/8 1861 i Dragør † 14/2 1947  
E: 1/11 1884 R: 1/12 1893 F: 1/4 1897  
P: 1/11 1901
218. Hans Julius Steffensen  
\* 27/12 1862 i Dragør † 28/4 1923  
E: 1/2 1885 R: 1/3 1894 F: 1/4 1897 P:  
1/2 1921
219. Jacob Thorvald Tønnesen  
\* 26/1 1863 i Dragør † 28/3 1916  
E: 1/6 1885 R: 1/7 1894 F: 1/4 1897 P:  
1/5 1906
220. John Oluf Svane  
\* 8/8 1863 i Dragør † 21/11 1944  
E: 1/12 1885 R: 1/1 1895 F: 1/4 1897 P:  
1/11 1928 *Lodsformand* 1925-28
221. Laurits Jensen Gørtler  
\* 5/7 1872 i Dragør † 6/10 1940  
E: 1/11 1897 F: 1/5 1906 P: 6/5 1928
222. Niels Henrik Jans  
\* 22/2 1874 i Dragør † 13/5 1949  
E: 1/6 1898 F: 1/5 1906 P: 1/1 1929  
*Lodsformand* 1928-29
223. Jan Friis Theisen  
\* 16/1 1892 i Dragør † 9/1 1949  
Ansæt 1/2 1919 Forflyttet til Hals Lod-  
seri 1/9 1923
224. John Ejnar Schmidt  
\* 22/7 1892 i Dragør † 31/12 1964  
Ansæt 1/10 1919 P: 1/11 1950 *Lodsfor-  
mand* 1929-50
225. Peter Hansen Taarnby  
\* 24/10 1891 i Dragør † 2/6 1980  
Ansæt 1/11 1919 P: 1/12 1956 *Lodsfor-  
mand* 1950-56
226. Hans Bertel Wallø  
\* 30/10 1893 i Dragør † 8/8 1969  
Ansæt 1/4 1921 Forflyttet til Køben-  
havns Lodseri 1/1 1924
227. Martin Jacob Løber  
\* 13/2 1898 i Dragør † 6/7 1972  
Ansæt 1/6 1925 Forflyttet til Køben-  
havns Lodseri 1/3 1928
228. Jens Marius Christensen  
\* 3/11 1896 i Esbjerg † 2/10 1954  
Ansæt 17/11 1928 P: 1/5 1951



229. Hans Bak Jeppesen  
\* 23/11 1899 i Løgstør † 21/2 1982  
Ansæt 1/1 1929 P: 1/4 1965 *Lodsformand*  
1956-65
230. Hans Hansen Duhn  
\* 9/3 1911 på Rønmø † 18/6 1980  
Ansæt 1/7 1946 P: 1/8 1971 *Lodsformand*  
1965-68
231. Aage Bothmann Palm  
\* 2/3 1916 i Dragør  
Ansæt 1/7 1950 P: 1/4 1977 *Lodsformand*  
1968-75
232. Alf Børge Hegelund  
\* 15/5 1911 i Fredericia † 2/2 1977  
Ansæt 1/8 1951 P: 1/1 1971 Tidl. lods i  
Fåborg fra 1/5 1948
233. Carlo Grube-Hansen  
\* 16/11 1916 i Marstal  
Ansæt 1/6 1952 P: 1/11 1978
234. Frederik Krull Weber-Hansen  
\* 23/9 1921 i Thisted  
Ansæt 1/12 1956 P: 1/4 1982
235. Pehr Mark Olsen  
\* 16/12 1923 i Vallensbæk  
Ansæt 1/7 1960 P: 1/6 1983
236. Sigurd Otto Henry Hammer  
\* 14/12 1915 i Narvik  
Ansæt 1/9 1961 P: 1/2 1976 Tidl. lods i  
Nykøbing Falster fra 1/4 1950
237. Thorvald Ejnar Albert Jørgensen  
\* 10/12 1926 i København  
Ansæt 1/9 1963
238. Linhart Otto Thesmer  
\* 1/5 1928 i Marstal † 25/4 1976  
Ansæt 1/4 1964 *Lodsformand* 1/4 1975
239. Harald Mortensen  
\* 25/1 1929 i Nørre Saltum  
Ansæt 1/4 1965
240. Jens Lydom Christensen  
\* 13/5 1933 i København  
Ansæt 1/12 1967 *Lodsformand* 1/5 1976
241. Ove Nielsen  
\* 1/9 1933 på Reersø  
Ansæt 1/11 1970
242. Ole Gustav Charles Thomasen  
\* 18/6 1934 i København  
Ansæt 1/2 1971
243. Børge Slot Christiansen  
\* 19/4 1936 i Jerne sogn  
Ansæt 1/5 1971
244. Mogens Nedergaard Jensen  
\* 2/9 1935 i København  
Ansæt 1/8 1971
245. Jørgen Munkholm Christensen  
\* 24/3 1941 i Vindblæs sogn  
Ansæt 1/2 1976
246. Niels-Valdemar Schott Christensen  
\* 26/6 1940 i Skodborg  
Ansæt 1/9 1976
247. Eyvind Jansen  
\* 23/8 1942 i Dragør  
Ansæt: 1/5 1977
248. Erik William Thomsen  
\* 3/10 1941 i Frederiksborg slotssogn  
Ansæt 1/12 1978
249. Henning Johannes Nielsen  
\* 20/1 1944 i Vissenbjerg  
Ansæt 1/2 1979
250. Hans-Peter Johansen  
\* 11/3 1943 i Neubrandenburg  
Ansæt 1/2 1980
251. Finn Wessel Jensen  
\* 14/2 1945 i Hjørring  
Ansæt 1/3 1980
252. Johannes Lendal Rasmussen  
\* 3/12 1946 i Liseleje  
Ansæt 1/5 1980
253. Ole Christian Mortensen Pedersen  
\* 13/2 1945 i Sønder Kirkeby  
Ansæt 1/7 1980

# Kildemateriale

Til belysning af Dragør Lodseris historie findes et righoldigt kildemateriale i Rigsarkivet, Landsarkivet for Sjælland, Farvandsdirektoratet samt Dragør Lokalhistoriske Arkiv. Flere af disse kildegrupper er ikke registreret og dermed vanskeligt tilgængelige.

Perioden før 1760 kan udelukkende belyses af Søetatens Arkiv, som beror i Rigsarkivet og dækker perioden frem til 1848. En fortsættelse heraf er Marineministeriets, senere Krigs-/Forsvarsministeriets arkiv.

I 1760 starter imidlertid Sjællands Overlods' arkiv, som fra 1772, hvor det er fuldstændigt bevaret, udgør den væsentligste kildegruppe. Arkivet dækkende perioden 1760-1880 befinder sig på Landsarkivet, medens den nyere del frem til embedets nedlæggelse i 1912 samt dets fortsættelse i Lodsdirektørens arkiv findes i Farvandsdirektoratet.

Endelig kan mange oplysninger hentes ud af Dragør Lodseris eget arkiv, som dækker tiden efter 1800, men ikke er fuldstændigt bevaret. Arkivet er deponeret på Dragør Lokalhistoriske Arkiv.

Oversigt over arkivalier gennemgået ved udarbejdelsen af denne bog:

## *Rigsarkivet:*

### Søetatens arkiv:

Søkrigskancelliets og Admiralitetets arkiv. Registreret i: Søetaten I. Marinearkivet indtil 1655, kancelliekspeditioner 1659-1848, Admiralitetet 1659-1848. 1981.

Generalkommissariatet 1663-1848. Seddelregistratur 73.

Bogholderkontoret 1663-1846. Seddelregistratur 73.

## *Landsarkivet for Sjælland m.m.:*

Sjællands Overlods' Arkiv 1760-1880. Uregistreret.

## *Dragør Lokalhistoriske Arkiv:*

Dragør Lodseris Arkiv 1800-1955. Registreret i: Helle Groth: Dragør Lodseri. En registratur over lodseriets arkiv. 1975.

# Navneregister

Tal anført med **halvfed** skrift henviser til lodsens nr. i lodsfortegnelsen s. 157 ff. Tal anført med *kursiv* henviser til omtale i bilde-tekster.

Aagesen, Dirch, lods **20**, 44, 47  
Adriansen, Hans se Hans Adrian(sen)  
  Johnsen; –, Jan, skipper 77  
Alexander III, zar 126  
Andersen, Harry Frederik Waldemar, lods **182**, 112; –, Hermann, bådmand 127; –, Ingema(h)r, lods **33**, 22; –, John, lods **143**; –, Niels, gårdmand 79  
Andrea, Jens Pedersen, lods **151**, 107-109  
Arnesen, Frederik Vilhelm, sejmager 151; –, Georg, skibsfører 151; –, Vilhelm, marinemaler 151, 151  
Asmus, Jan Corneliusen se Jan Corneliusen  
Asmussen, Dirch, lods **39**  
  
Bacher, Hendrik Svendsen, lods **191**, 111; –, Svend Gertsen, lods **152**  
Backer, Adrian Jansen se Adrian Jansen; –, Peder Hansen, lods **91**  
Bagger, Dirch Hansen, lods **180**, 110  
Bendtsen, Gert, gårdmand 78  
Bertelsen, Carl Hendrick, lods **186**, 122; –, Cornelius, skipper 78; –, Hendrik Johan, lods **211**; –, Henrich Carl(sen), lods **140**, 103; –, Jan, lods **131**; –, Jørgen Jørgensen se Jørgen Jørgensen  
Birch, Abraham Jacobsen, overkanoner 83  
Blache, Christian, marinemaler 147, 148, 148  
Blaes, Ole Andersen, lods **144**, 104; –, Ole Jensen, lods **22**  
Blichmann, Dirch Jørgensen, snedkermeister 115  
Borg, Hans Jacob, lods **213**, 120; –, Jacob Jensen, lods **154**; –, Jan Olsen, lods **193**  
Buntzen, Johan, mægler 65  
  
Captain, Claus Hansen se Claus Hansen; –, Jacob Tønnesen, lods **134**; –, Jørgen Jacob(sen) Tønnesen, lods **172**  
Carstensen, Hans, lods, lodsoldermand **9**, 35, 42  
Christensen, Anton, arkitekt 90; –, Jens Lydom, lods, lodsformand **240**, 135,

136; –, Jens Marius, lods **228**, 130; –, Jørgen Munkholm, lods **245**, 136, 141; –, Niels Valdemar Schott, lods **246**, 136  
Christian V, dansk konge 9, 14, 17; – VI, dansk konge 27  
Christiansen, Børge Slot, lods **243**, 136  
Clausen, Jan den Unge, gårdmand 78  
Clemensen, Anders, lods **60**  
Corneliusen, Jan, lods **88**; –, Lars, gårdmand 78  
  
Danneskiold-Samsøe, Frederik, greve 23, 24, 27, 29, 33  
Darum, Hans Petersen, kaptajn 22  
Duhn, Hans Hansen, lods **230**, 133  
  
Ebbesen, Lars, lods **44**  
Eckersberg, C.W., maler 69, 85, 97, 109, 146, 146, 147, 147  
Erichsen, Niels, lods **45**  
Esborsen, Niels, lods **42**; –, Peder, lods, lodsoldermand **53**, 59, 68, 71  
  
Fabricius, Lars, overlods 49  
Foss, Niels William, lods **201**; –, Peter Nielsen, skibstømrer, skibsportrætmal-ler 152, 152, 153  
Frederik IV, dansk konge 17, 18, 20; – VI, dansk konge 85, 105; – VII, dansk konge 107  
Frederiksen, Peter den Unge, lods **8**  
Friis, Hendrik Jansen, lods **196**; –, Jan Palmesen, lods **150**; –, Jens Theisen, lods **108**, 99; –, Niels Theisen, lods **95**, 72, 73; –, Theis Nielsen, lods **76**  
  
Gandil, Frederik August, lodsinspektør 102, 117, 119  
Greisen, Christen Jensen, lods **153**; –, Christian Peter, lods **217**, 118; –, Hendrik Peter, lods **207**, 111, 165; –, Jacob Christen(sen), lods **197**, 120; –, Jens Christen(sen), lods **179**; –, Jens Peter, lods **195**; –, Peder Christensen, lods **98**; –, Peter Jensen, lods **158**  
Grube-Hansen, Carlo, lods **233**, 133, 144  
Gyldenløve, Ulrich Christian, admiral 42, 43, 48  
Gørtler, Laurits Jensen, lods **221**, 129; –, Rasmus Larsen, lods **74**

- Hammer, Sigurd Otto Henry, lods **236**  
 Hansen, Anton, lods **209**; –, Claus, lods **17**;  
 –, Hans, lods, lodsoldermand **28, 22, 27, 35, 35, 36**; –, Johan Emil Victor, overlods **127**; –, Peder, lods **100**; –, Peter se Peter Jensen  
 Haxthausen, von **93**  
 Hegelund, Alf Børge, lods **232, 133**  
 Herman(sen), Jacob Jansen, lods **46**  
 Holm, Gustav Frederik, overlods **128**  
 Holte, Jan Adrian, lods **204**; –, Lars Larsen, lods **58**; –, Svend Rasmussen, lods **38**  
 Huck, Theis Wybrandtsen, gårdmand **78**  
 Huitfeldt, Ivar, kommandør **42, 42**  
 Høegh, Johannes, havnelods i København **51**  
  
 Ingemarsen, Anders, lods **16, 19, 21, 22, 35, 36, 42-45, 43, 45-47, 47, 48, 48**; –, Hans, lods **10**; –, Rasmus, lods **57, 57**  
  
 Jacobsen, Cornelius, lods **29, 23**; –, Niels, lods, oldermænd **19, 22, 37, 47**  
 Jans, Dirch Jansen, lods **181, 109, 112, 163**; –, Hans Olsen, lods **202**; –, Jan Dirksen, skipper **78**; –, Niels Henrik, lods **222, 129**  
 Jans(en), Jacob Rasmus(sen), lods **135, 163**; –, Jan Rasmussen, lods **155, 163**  
 Jansen, Adrian, lods **34, 29**; –, Cornelius Jacob, lods **168, 108**; –, Ejvind, lods **247, 136**; –, Harald Edvard Julius, lods **170**; –, Jacob, lods **119**; –, Jan, lods **30, 23**; –, Jens, lods **37, 29**; –, Jens, lods **117**; –, Peter Rasmus(sen), lods **148, 163**; –, Rasmus Jacob, lods **187**; –, Thomas Jacob, lods **200**  
 Janssen, Pitter se Peter Jensen  
 Jelsgaard, Henning, bådmand **137**  
 Jensen, Anders, lods **25**; –, Daniel Andreas, lods **212**; –, Finn Wessel, lods **251, 136**; –, Jan, lods **12**; –, Jan, lods **67**; –, Mogens Nedergaard, lods **244, 137**; –, Niels, lods **36**; –, Ove, bådmand **137**; –, Peter, lods **4, 14, 15**; –, Peter, lods **27, 22**; –, Svend, lods **2, 14, 15**; –, Søren, bådebygger **100**; –, Thomas, lods **40**  
 Jeppesen, Hans Bak, lods, lodsformand **229, 130, 132, 133**; –, Peder, lods **7, 48**  
 Jepsen, Peter, lodsbogholder **89, 108**  
 Johansen, Axel J., maler **128**; –, Hans-Peter, lods **250, 136**; –, Viggo, **94**  
  
 Johnsen, Adrian, lods **116**; –, Adrian Hans(en), lods **176**; –, Hans Adrian(sen), lods **145, 103**; –, Jan, lods **115**  
 Juel, Niels, admiral **14, 150**  
 Jungsted, Jimmy, bådmand **137, 138**  
 Jørgensen, Isbrandt, lods **183, 115**; –, Jørgen, lods **147**; –, Thorvald, lods **237, 136**  
 Jyde, Anders **78**  
  
 Kaas, Ulrich, schoutbynacht **30, 35, 42-44, 48**  
 Karl XII, svensk konge **42**  
 Kjøge, Peder Pedersen, lods **85**  
 Klokker, Anders Olsen se Anders Olsen  
 Klooss, Fr. Th., maler **89**  
 Knudsen, Jens, gårdmand **77, 78, 82**  
 Knuth, Adam Levin, amtmænd **15**  
 Kornerup, V., maler **23**  
 Krabbe, Anders Nielsen Snedker se Anders Nielsen Snedker; –, Jens, foged **117**; –, Niels Andersen, lods **52**  
 Krag, lodsoldermand i Helsingør **72, 96**  
 Krause, J. C., murermeister **115**; –, (Johan) Gotfred (Johansen), lods **160**  
 Krieger, Johan Cornelius, kommandør **97, 97**  
 Krisingertsen, Jan Jensen, lods **67**  
 Krock, Henrik, maler **43**  
 Kromann, Hans Pedersen, lods **80**; –, Jan Nielsen, lods **89, 94, 97**; –, John Poulsen, lods **122**; –, Niels **78**; –, Niels Nielsen, lods **49**; –, Niels Nielsen, lods **63, 65, 71**; –, Niels Nielsen, lods **90**; –, Peder Hansen, lods **110, 97**; –, Peter Nielsen, lods **125**; –, Peter Nielsen se Peter Nielsen; –, Poul Nielsen, lods **66**  
 Krøyer, Jan (Gottfried) Johansen, lods **102**  
 Købke, C., maler **147**  
 Körbitz, Johan Kristoffer von, amtmænd **14**  
  
 Larsen, Anders, **77**; –, Bent, bådmand **137**; –, Knud se Knud Laursen; –, Lars, skibsreder, værftsejer **86**; –, Mogens, bådmand **137**; –, Tommy, bådmand **137**  
 Lassen, kromand i Dragør **77, 79**  
 Laursen, Knud, lods **31, 22**  
 Leth, Rasmus Bentsen, lods **47**  
 Lorentzen, C. A., maler **92**  
 Lous, Andreas, lodskaptajn **30, 51, 52, 54, 56, 58-60, 62, 63, 65, 66, 67, 68, 70, 71, 80-82, 84**

- Lund, Frederick Ernst August Emil, overlods 123
- Lyttken, Hans Rasmussen, lods 99, 53
- Løber, Martin Jacob, lods 227
- Løve, Jacob, skibsbygmester 88
- Løvenørn, Poul de, overlods 49, 49, 52, 53, 54, 56-58, 56, 60, 74-76, 81, 83, 86, 95-97, 99, 110, 113
- Macher, Ber(e)ndt Jensen, lods 51, 29
- Magleby, A., bådmand 127; -, Hans Petersen, lods 127; -, Hendrik Petersen, lods 173
- Maglebye, Niels Pedersen, lods 114; -, Peter Nielsen, lods 139
- Major, Jan Petersen se Jan Petersen
- Meinertz, Heick, lodsoldermand 60, 91, 108, 109, 109
- Mogensen, Jan/Johan, lods 6, 14, 15
- Monsen, Jan/Johan se Jan/Johan Mogensen
- Mortensen, Cornelius, lods 11; -, Harald, lods 239, 136, 140; -, Tønnes se Tønnes Mortensen Tysk
- Møller, Anders Jeppesen, lods 129; -, Flint, bådmand 137; -, Frederik Wilhelm, lods 199, lodsinspektør, lodsoldermand 126, 129; -, Hendrik Andersen, lods 166; -, Lauritz Emil, lods 208, 129; -, Niels Christian Randbøll, lodsinspektør 109, 124
- Mølsted, Christian, marinemaler 102, 149, 149, 150, 150
- Mørk, Jan Bertelsen se Jan Bertelsen; - Jan Jansen, lods 188
- Nielsen, Anders, rebslager 77; -, enke efter Anders Nielsen 77; -, Henning Johannes, lods 249, 136; -, Lars, lods i Helsingør 95; -, Niels, lods 24; -, Ove, lods 241, 136; -, Peter, lods 128
- Nissen, redaktør 122
- Olsen, Anders, lods 3, 14, 15; -, Anders, lods 23; -, Broder, lods 15, 22; -, Jacob, lods 77; -, Jeppe, lods 5, 14, 15; -, Johannes, bådmand 127; -, Pehr Mark, lods 235, 144
- Oluffsen, Broder se Broder Olsen
- Olufsen se Olsen
- Osten, Wilhelm August von der, direktør for Øresunds Toldkammer 20, 21
- Palm, Aage Bothmann, lods, lodsformand 231, 133; -, Adrian Cornelius (sen), lods 178; -, Cornelius Hendriksen, lods 146, 106; -, Cornelius Rasmus(sen), lods 138; -, Isbrandt Jørgensen, lods 183; -, Jens Rasmussen, lods 132, 55; -, Jørgen Cornelius(sen), lods 194; -, Jørgen Hendrik(sen), lods 156, 120; -, Palm Theisen, lods 113; -, Peter Palmsen, lods 142; -, Peter Theisen, lods 64, 70; -, Rasmus Cornelius(sen), lods 101, 55, 97; -, Theis Hendriksen, lods 163, 108; -, Theis Palmsen, lods 167; -, Theis Petersen, lods 86, 58, 97
- Paludan, Fredrik August, kommandør, overlods 117, 119
- Parker, Hyde, engelsk admiral 93, 94
- Passer, Peter Petersen, lods 68; -, Tønnes Erichsen, reservelods 75, 61, 62; -, Tønnes Pedersen, lods 65; -, Tønnes Petersen, lods 32, 22
- Pedersen, Adrian Johnsen se Adrian Johnsen; -, Anders, lods 35; -, Cornelius, lods 82, 97; -, Jan Johnsen se Jan Johnsen; -, Jens Friis 100; -, Knud 77; -, John se John Pedersen Skræder; -, Ole se Ole Pedersen Schmidt; -, Ole Chr. Mortensen, lods 253, 135, 136
- Petersen, Carl Georg Albert, lods 174, 113; -, Finn, bådmand 137; -, Hendrich se Hendrich Petersen Strømberg; -, Ib, bådmand 137; -, Jan, lods 21; -, Jan, lods 69; -, Mads/Mathias, lods 43; -, Ole Palm, bådmand 137; -, Peter, lods, lodsoldermand 1, 14, 15, 35, 47; -, Peter, lods 18, 19, 21, 22, 36, 47; -, Villy, bådmand 136
- Pittersen, Hans se Hans Petersen Wert
- Pilo, Carl Gustaf, svensk maler 23
- Pouls, Jacob Peter, lods 205
- Præst, Christian Svendsen, lods 120; -, Jacob Poulsen, lods 48, 60; -, Jens Jensen, lods 96, 95, 97, 99; -, Jens Jensen, lods 101, 97; -, Jens Sørensen, lods 78, 56, 60-65, 63, 64, 72, 73; -, Peter Poulsen, lods 62, 61; -, Rasmus Sørensen, lods, lodsoldermand 73, 60, 61, 65, 72, 73, 76, 81, 95; -, Svend Jensen, lods 92, 72, 73
- Raben, Peter, viceadmiral 19, 41, 48
- Ramsteen, C. H., løjtnant, svensk lodsinspektør 120
- Rander, Henrik Gerner, lods 177, 108; -, Michael, lodsbogholder 121



- Rasmus, Hans Hansen se Hans Hansen
- Rasmussen, Erik, bådmand 137; -, Jan, bådmand 137; -, Johannes Lendal, lods 252, 136
- Ravn, Erling, bådmand 137
- Riber, Mathias Bertelsen, lods 190, 120; -, Theis Bertelsen, lods 198, 114
- Roed, Jochum, amtsforvalter 44
- Rub, Adrian Andersen, lods 50
- Schiønnebøl, Gerhard Macody, overlods 27, 28, 32, 33
- Schmidt, Anders Petersen, lods 123; -, Børge Rasmussen, lods 103, 97; -, Christian Petersen, lods 133; -, Isbrandt Petersen, lods 124; -, Jacob Petersen, lods 104, 97; -, Jacob Petersen, lods 112; -, Jacob Petersen, lods 136, 105; -, John Einar, lods, lodsformand 224, 129, 130; -, Mathias Jacobsen, lods, lodsoldermann 56, 51, 52, 58-65, 64, 79, 81, 82, 84, 85; -, Mathias Petersen, lods 121; -, Ole Pedersen, lods 106, 97, 98; -, Peter Carl, lods 192; -, Peter Jacobsen, lods 84, 95-97, 96, 99; -, Peter Jacobsen, lods 171; -, Peter Mathiesen, lods 87, 97; -, Peter Olsen, lods 93, 97; -, Peter Petersen, lods 118, 104; -, Peter Petersen, lods 137; -, Rasmus Jacobsen, lods 72; -, Tønnes Jacobsen, lods 189
- Severin, Gotfred Mathias(en), lods 185; -, Mathias Johansen, lods 149
- Skrædder, Pitter 77
- Skræder, John Pedersen, lods 79
- Sletting, Peter Ephraim, lodsinspektør 109, 109, 110, 113, 115
- Smit, Dirch Aagesen se Dirch Aagesen
- Snedker, Anders Nielsen, lods 13; -, Hans Jensen, lods 81, 93; -, Jens Hansen, lods 94, 75, 97
- Steffen(sen), Anders Peter(sen), lods 161; -, Crilles Peter(sen), lods 164; -, Hans Julius, lods 218; -, Henrik Cornelius, lods 210; -, Mathias Peter(sen), lods 169; -, Niels Peter(sen), lods 159; -, Peter Niels, lods 215, 129 -, Peter Nielsen, lods 130;
- Stephensen, Simon, lods 14, 22
- Strømberg, Andreas 78; -, Hans Peter(sen), lods 105, 97; -, Hendrich Petersen, lods 111, 99; -, Hendrik Petersen, lods, marinemaler 175, 153, 153; -, Jacob Hendriksen, lods 162; -, Peder Hendrichsen, lods 83; -, Peter Hendrichsen, lods 141; -, Peter Jacobsen, lods 206, 129
- Suenson, Edouard, viceadmiral, overlods 117, 119, 119, 121
- Svane, Jens, lods 214; -, Jens Hansen, lods 126; -, John Oluf, lods 220, 120, 129; -, Ole Jensen, lods 165
- Svart, Peter Petersen, lods 59, 57, 63
- Svendsen, Anders, gårdmand og foged i Tårnby 78
- Sørensen, Anders Peter, lods 216; -, C. F., marinemaler 147; -, Statius, mesterspælebukker på Holmen 80
- Taarndby, Peter Hansen, lods, lodsformand 225, 129, 129, 130, 130
- Theis, Jens Theisen, lods 184, 122, 122, 126, 127; -(en), Theis Jensen, lods 157
- Theisen, Jan, gårdmand i Store Magleby 78; -, Jan Friis, lods 223
- Thesmer, Linhart Otto, lods, lodsformand 238
- Thimann, Pitter, gårdmand i Store Magleby 78
- Thomasen, Ole, lods 242, 136
- Thomsen, Erik, lods 248, 136, 142
- Thorsen, Anita, sekretær 137, 142
- Thura, Laurids de, arkitekt 39
- Tordenskjold, Peter 150
- Tromslaer, Cornelius Pedersen se Cornelius Pedersen
- Tysk, Jørgen Jørgensen, lods 55, 60; -, Morten Andersen, lods, lodsoldermann 41, 59; -, Peter Andersen, lods 54, 70; -, Tønnes Mortensen, lods 71, 61
- Tønnesen, Jacob Thorvald, lods 219, 165
- Ulspil, Jan Jacobsen, gårdmand i Store Magleby 78
- Wachtmeister, Hans, svensk admiral 42
- Wallø, Hans Bertel, lods 226
- Wass, Dirch Olsen, lods 203, 116
- Weber-Hansen, Frederik Krull, lods 234, 133
- Werling se Wærling
- Wert(h), Hans Petersen, lods 26, 22, 47; -, Jan Madsen, lods 70; -, Mads Petersen se Mads Petersen; -, Peter Madsen, lods 61
- Wilder, Carl, mægler 70
- Willemoes, Peter, løjtnant 150

Winther, Frederik, maler 118  
Wuchters, Abraham, hollandsk maler 14  
Wulff, Hans Emanuel, overlods 99, 104,  
106, 108, 111  
Wærling, Hans Nielsen, lods 109, 97; —,  
Hendrick Nielsen, reservelods 97, 72, 73  
Zahrtmann, Kristian, maler 42

Dragør Lodseri 1684-1984

Udgivet 1984 af Dragør Lodsforening

Tekst:

Gunvor Petersen

Jens Lydom Christensen s. 133-144

Svend Jans s. 145-153

Billedredaktør: Svend Jans

Fotoarbejde: Dirch Jansen

Hvor ingen anden kildeangivelse er anført befinder fotografierne sig i original eller affotografering i Dragør Lokalhistoriske Arkiv

Tegninger: Ole Bjørn

Tilrettelægning: Gunvor Petersen

Skrift: Baskerville 10/12 p. og 9/10 p.

Papir: Mat Macoprint 115 g

Sats og tryk: Poul Kristensen, Grafisk Virksomhed, Herning

Oplag: 1600

ISBN 87-981586-0-0

Illustration på forsiden:

Lodsbåden går ud. Maleri af H. P. Strømberg (1840-1916). Privateje.

Forsats:

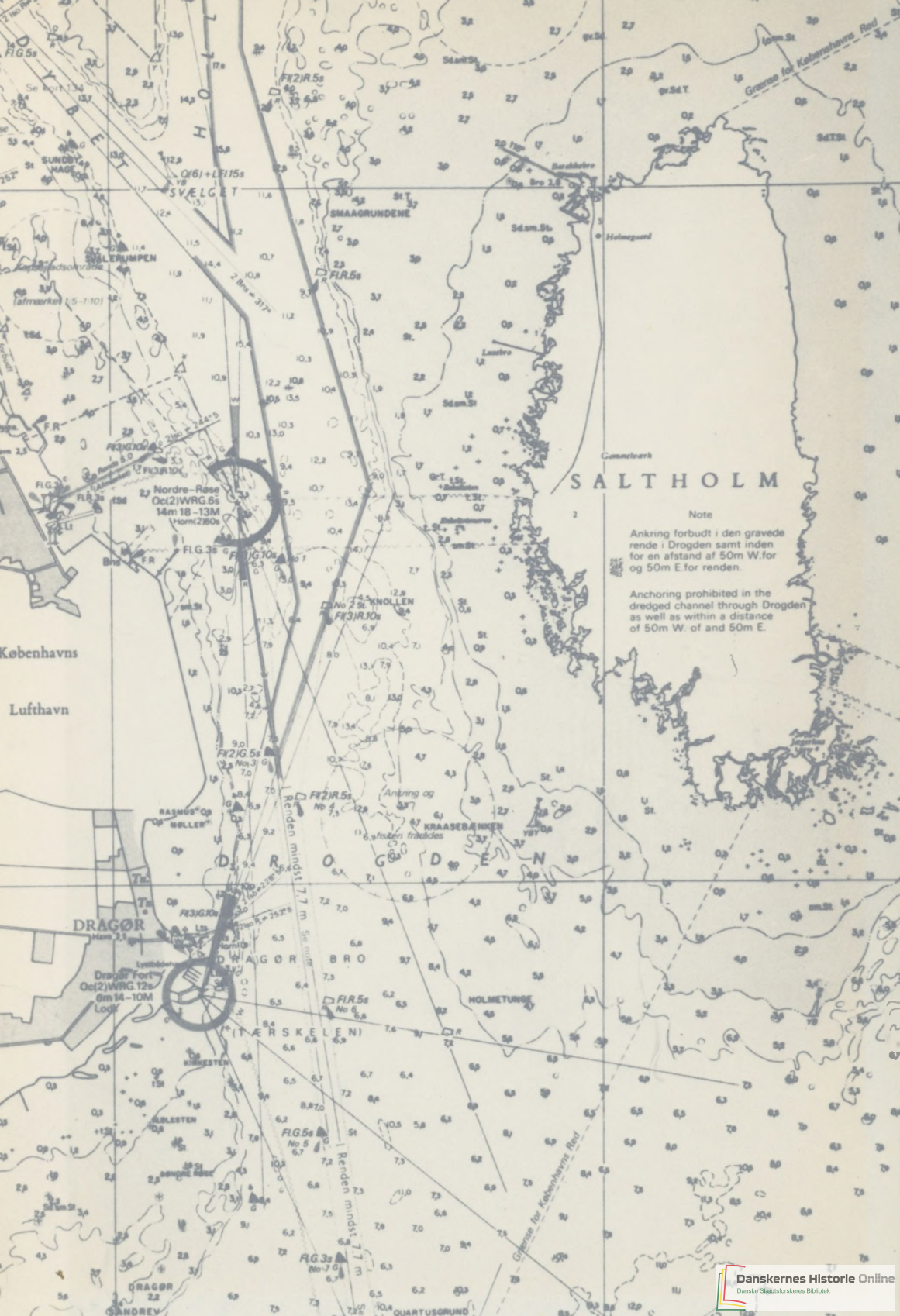
Udsnit af kort over Sundet fra den hollandske søkortsamling: »Den store lysende Søfakkell«, udgivet i Amsterdam 1720.

Bagsats:

Søkort over Drogden 1980. © Farvandsdirektoratet.







# SALTHOLM

Note

Ankring forbudt i den gravede rende i Drogen samt inden for en afstand af 50m W.for og 50m E.for renden.

Anchoring prohibited in the dredged channel through Drogen as well as within a distance of 50m W.of and 50m E.