

1988/80



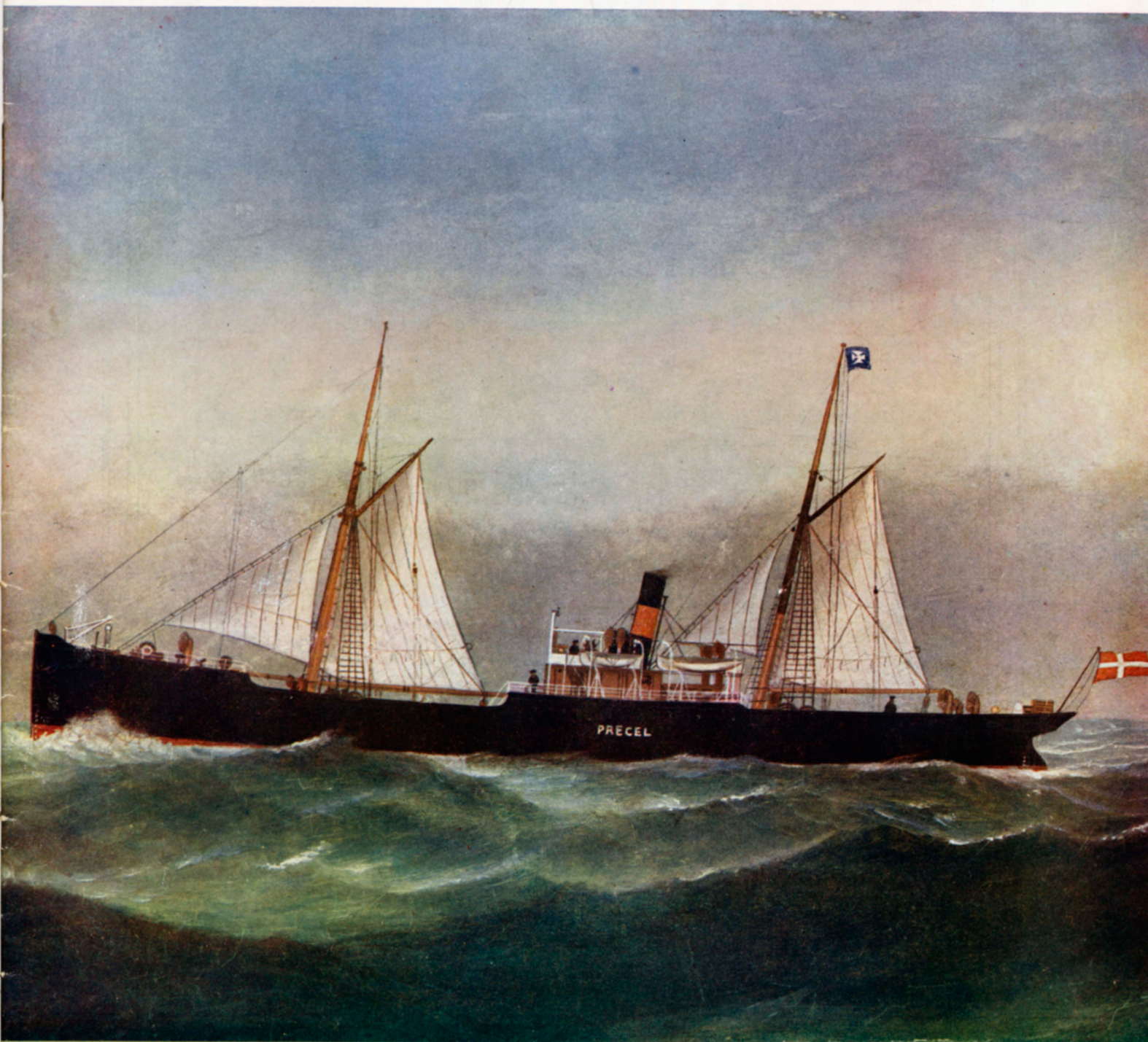
# VIKINGEN

50 Øre

Dampskibet „Pregel“ af København

Læs Skibets Historie Side 25.

1934 - Nr. 3  
11. Aargang



**Dragør-Lodsernes Jubilæum  
Paa Hvalfangst i Sydishavet**

*Hvorledes  
bygger man  
Flaskeskibe?*



# DRAGØR LODSERI

1684

8. MARTS

1934

Den 8. Marts 1684 tilskrev Kong Christian d. V. sin Overrentemester som følger:

Wor Naade tilforn, wide maa du at vi allernaadigst hafver bevilget og forundt eenhver af efterskrevne sex Mænd paa Dragør paa vort Land Amager, nemlig Svend Jensen, Pejtter Pejtersen, Anders Olsen, Johan Moenssen, Jeppe Olsen og Pejter Hansen for deris Tienister med Voris Floede og Orlog Skibe at ledsage igiennem Renden imellem Amager Land og Saltholmen, at maae nyde aarligen saa meget til Løn, som een af Woris Styrmand paa voris Orlogs Skibe maanedligen nyder, som dennem af Voris Zahlkammer rigtigen skal betalis og begynde fra Nyt Aars Dag sidst forleden og saaledes continuere indtil Vii anderledes derom tilsigendis vorder; Thi er Voris allernaadigste Villie og Befaling, at Du dennem derfor i vort Cammer Reglement rigtigen indfører og ellers dend Anordning gjøre, at samme Penge dennem rigtigen betalt vorder, dermed skee Vor Villie, Befalende Dig Gud.

Skrevit paa vort Slot Kiøbenhafn dend 8 Martij Anno 1684.

CHRISTIAN

/ C. Schiøller.

Til os elskelige Overrentemester P. Brandt.

Med denne Skrivelse fik Dragør Lodseri som det første i Danmark Kronens Anerkendelse, og de i Skrivelsen nævnte 6 Lodser havde derved opnaaet Kongens Privilegium paa at drive Lodsnaering i Sundets sydlige Del op til København og fra København sydpaa, Sundet ud.

I to og et halvt Aarhundrede har Dragør Lodserne nu røgtet deres Hverv. I Storm og Stille har vagtsomme Øjne vaaget over de Skibe, der passerede Sundet, og bragt dem sikkert gennem det vanskelige Farvand, klar af de farlige Landgrunde. Med Ængstelse har mangen Skipper spejdet efter Lodsbaaden, naar han nærmede sig Sundet og først følt sig tryk, naar Lodsens stoute Skikkelse stod ved hans Side paa Skansen.

Der er ingen Tvivl om, at Lodsnaeringen har været drevet fra meget gammel Tid, ja vel lige fra Hansetiden for ca. 500 Aar siden, idet Fiskere som „Kendt Mænd“ har paataget sig at føre fremmede Skibe gennem Renden og herfor erholdt et akkorderet Vederlag, men først ovennævnte Skrivelse giver dem det Privilegium, der sikkert længe har været ønsket. Kronens Vederlag for Lodsning af Orlogsskibene var ikke stort, idet hver Lods oprindelig fik udbetalt 14 Rdl. hver „Nyt

Aars Dag“, der dog fra 1691 blev forøget til 24 Rdl., men ved Siden af denne Gage som kongelige Lodser havde de deres efter Datidens Forhold ret gode Indtægter ved den private Lodsning.

Det vides ikke, naar Lodsernes Antal blev forøget, men i Aaret 1740 var der 12 privilegerede Lodser, og i dette Aar fandt der en yderligere Udvidelse Sted, idet Kongen gav Stiftamtmanden, under hvem Lodseriet sorterede, Ordre til at lade indrullere endnu 12 unge Mænd paa Dragør til Indøvelse i Lodstjenesten — til større Tryghed for de Søfarende, saaledes at de til sin Tid kunde succedere de 12 i Kongens Sold staaende Dragør Lodser. Aar 1744

avancerede de 6 af disse til Fastlodser, som skulde nyde hver 63 Rdl., medens de andre 6 skulde blive staaende som Reservelodser med deres hidtil hafte Sold. Paa samme Tid blev der truffet en Ordning med Hensyn til Lodseriets og Lodstjenestens fremtidige Organisation. Ved kgl. Reskript af 9. Maj 1744 bestemtes det, at Dragør Lodserne skulde beholde deres Privilegier, nemlig at lodse gennem Sundet sydfra og fra København sydpaa Sundet ud, hvorimod det senere tilkomne Helsingør Lodseri sydpaa kun maatte gaa til „Nordre Tønde“, der var udlagt i Nærheden af Middelgrunden. Lodserne fra Dragør skulde her holde sig krydsende for at modtage Skibe til Østersøen, og de skulde holde en Mand til Disposition for København for at modtage Skib, som ønskede Lods sydpaa. Det blev tillige bestemt, at alle Tvistigheder Skippere og Lodser imellem af Stiftamtmanden skulde indbringes til Afgørelse i Admiralitetet. Til Privilegierne hørte endvidere, at Lodserne havde Ret til at yde Hjælp til Skibe, som løb paa Grund i Sundet, f. Eks. ved at udføre Ankere og Varp, samt at „forcere Sejl“ for at bringe dem flot uden at losse mod en forud akkorderet Godtgørelse. Denne Bestemmelse vakte dog megen Fortrydelse mellem Fiskerbefolkningen, der havde en ikke uvæsentlig Indtægt ved Bjergningssjou, og i Slutningen af det attende Aarhundrede blev der da ogsaa truffet en Ordning med Byens Foged, hvorved Lodserne afstod denne Ret til Fordel for Byens Beboere mod en passende Ducør, hver Gang en „god Bjergning“ havde fundet Sted.

Aar 1741 fik Lodsernes Hustru i Lighed med indrullede Søfolks Ret til at væve for Folk i Byen, men maatte ikke understaa sig i at væve for fremmede under Straf af Privilegiets Fortabelse.

Forretningsgangen ved Lodseriet var den: Naar et Skib i Københavns Havn ønskede Lods gennem Sundet, sendte man Bud til Lodskaptajnen paa Dragør efter den Lods, der



Lodsformand JOHN SVANE,  
Dragør. 1855 – 1925.



Forhv. Lodsoldermand MØLLER,  
Dragør.



stod for Tur, og Lodspengene omfattede foruden Gebyret for selve Lodsningsen tillige Udgifterne til Bud og Lodsens Rejse derind. Man havde god Tid, for ofte maatte Lodsens gaa derind, og det tog jo sin Tid. Denne Ordning bestod til omkring 1820. I Dragør holdt man Udkig fra Land og havde tillige Fartøjerne krydsende i Farvandet for at afsætte og aftage Lodserne, og ofte maatte Baaden følge Skibet til Søs for at aftage Lodsens, naar han igen gik fra Borde.

Indgreb i Lodsernes Rettigheder fandt selvfølgelig Sted. I 1785 tiltalte 5 Fiskere for ulovlig Lodsnings. De blev af Retten idømt Bod og skulde til Oldermænd indbetale den indtjente Lodshyre. For Fremtiden blev det bestemt, at foruden Konfiskering af den ulovlige Fortjeneste skulde første Gang betales en Bøde paa 2 Rdl. og i Gentagelsestilfælde dobbelt op. Paa den anden Side havde Lodserne Pligt til at yde alle Skibe, der ønskede det, Hjælp saa hurtigt som muligt. Omkring Aar 1800 nægtede en Dragør Lods at gaa ombord i den svenske Fregat „Thetis“, der var løbet paa Grund i Sundet. Herfor maatte han sidde een Maaned i „Holmens Laage“. Familien fik dog Lov til at bringe Mad ind til ham. Straffebestemmelserne var i det hele taget haarde. Forsyndelser under Udøvelse af Lodstjenesten straffedes med Bøder, Fortabelse af Lodspatentet og kunde stige til Arbejde i Jern paa Bremerholm indtil Livstid.

Hvormange Lodsnings der udførtes i den ældste Tid, vides ikke, men i det 18. Aarhundrede passerende der en Mængde Skibe igennem Sundet, mindst 5000 aarlig, og omkring Aar 1800 viser Sundtoldregnskaberne, at ca. 10.000 Skibe klarerede i Helsingør for Passage af Sundet. Aar 1870 passerende 32.000 Skibe, saa Lodseriet var i stadig Udvikling og har utvivlsomt tjent gode Penge. I 1877 kulminerede Lodsningsernes Antal, idet der i dette Aar udførtes 5597 Lodsnings. Derefter begyndte der en stærk Tilbagegang. I 1886 var der 2049 Lodsnings og 1895 havde 1250 Lodsnings. Det var Dampskibene, der begyndte at gøre sig gældende i Forbindelse med en mere gennemført og effektiv Afmærkning af Farvandet. Det var nu muligt for Skibsførerne at klare sig selv og derved spare Udgifterne til Lodsnings, en hos Rederne ikke altid lige velset Regning, og Dragør var ved at blive en Indtægtskilde fattigere.

De 18 Fastlodser skulde besørge Lodstjenesten og dele de Indkomster, der flød deraf. Den faste Løn fra Kronens Kasse synes at være ophørt, da en reglementeret Delingsmaade indførtes. Endnu i 1802 var der stadig 18 Lodser, men i 1830 var Tallet steget til 24, foruden nogle Aspiranter, og omkring 1870 var der ca. 50 Lodser til Tjeneste ved Dragør Lodseri. I 1880 begyndte Nedgangen i Lodsernes Antal. 1890 var der 47, 1894 ca. 30, hvoraf Staten saa overtog Pensioneringen af de 8.



Lodsmotorbaad „Neptun“, Dragør.

Aar 1906 var der 17 Lodser tilbage, og igen blev 10 Statspensionister. Dampskibene gjorde det af med Lodserne, der i Sejlskibstiden var en Nødvendighed under Kryds i det smalle Farvand, og Dampskibene var endnu ikke saa store, at de havde nogen overdreven Risiko under Passagen. Lodseriets Administration forestodes i den ældste Tid af en Oldermænd, og det ses, at Peder Esborsen var Lodsoldermænd i 1759. Han efterfulgtes af Poul Schmidt i 1785. Fra 1802 var Rasmus Sørensen-Præst Lodsoldermænd indtil 1823, da Kaptajn Meinertz overtog Embedet. Denne udnævntes i 1832 til Lodsinspektør. Han efterfulgtes i 1848 af Kaptajn P. E. Sletting, der igen efterfulgtes af Generalkrigskommissær F. A. Gandil i 1862. De næste Oldermænd i Rækken var: Kommandør N. C. R. Møller 1885 og Kaptajn Th. Messerschmidt i 1909. Fastlods, Oldermænd Fr. V. Møller blev i 1912 Lodsinspektør og besad denne Stilling til hans Afgang fra Lodseriet i 1925 efter 50 Aars uafbrudt Tjeneste i Dragør. Derefter bestyredes Lodseriet af en Formand, nemlig ældste tjenstgørende Lods. Den første af disse var Fastlods John Svane, der i 1928 efterfulgtes af den nuværende Formand, Einer Schmidt.

I 1820 ansattes tillige en Lodsogholder. Denne Stilling blev i 1828 overtaget af Kaptajn P. Jepsen, der i mange Aar havde været Skibsfører i Islandsfarten. Han omorganiserede Lodseriet og udnævntes herfor til Søkrigskommissær. Hans Efterfølger blev i 1858 Kaptajn N. M. Rander, og 1885 var Lods D. J. Jans Lodsogholder. Stillingen blev herefter ophævet og varetages nu af Formanden.

En Kommission havde i nogle Aar under Kontreadmiral de Løvenørns Formandskab arbejdet med Lodsvesenets Organisation, og Resultatet heraf blev Reglement for Lodsindretningen i Danmark, der fik Kongens Approbation den 27. Marts 1831. Dette Reglement danner Grundlaget for Organisationen, selvfølgelig suppleret med de nødvendige Love og Anordninger, som Tiden har nødvendiggjort.

Ifølge dette Reglement blev Lodsdelingen ordnet i fire Lønningsklasser, nemlig fuld Part,  $\frac{3}{4}$  Part, samt Ekstralodsning paa  $\frac{1}{2}$  Part og Reservelodsning paa  $\frac{1}{4}$  Part. Lodsinspektøren tildeltes to fulde Parter, og Bogholderen fik  $1\frac{1}{2}$  Part. Forlods

fragik 4 pCt. til Fartøjerne — Jollekassen — og 6 pCt. til Enkekassen. Pensionisterne indtraadte i en af de forannævnte lavere Lønningsklasser, beregnet efter deres Gennemsnitsindtægt over et vist Tidsrum. Fuld Delingspart var i 1877 4528 Kr., i 1882 3649 Kr., 1885 1980 Kr. og 1905 13—1400 Kr. Lodseriets samlede Indtægter var i 1870'erne langt over 700.000 Kr., men faldt herefter gradvis i de følgende Aar. I 1890 udgjorde Indtægten ca. 110.000 Kr.

Aar 1800 disponerede Dragør Lodseri over 4 Fartøjer. I



Dragør Lodsbaad.



1822 6 Fartøjer, 1849 9 og 1860 10 Fartøjer. 1934 disponerer Lodseriet over 4 Fartøjer, nemlig: „Prøven“, Dæksbaad, bygget 1859 i Snekkersten, men still going strong, Dæksbaaden „Nep-tun“, bygget i 1927 i Dragør, samt en mindre Motorbaad „Ve-nus“ og en Isbaad.

Indtil 1823 holdt Lodserne Vagt under et Halvtæg paa Gavlen af det gamle Raadhus paa Havnepladsen, men der-efter blev den Bygning opført, der anvendes i Dag. Efter Udlægning af Drogdens Fyrskib blev der indrettet Lodsstation ombord i dette, og denne Ordning anvendes stadig. Kun i daarligt Vejr forlægges Vagten til den gamle Vagtstue.

I Krigsaarene 1914—18 overgik Lodseriet midlertidigt til Staten, idet Minespærringerne i Sundet nødvendiggjorde Lods-tvang gennem Minefelterne. Det var en haard Tjeneste, der krævede den største Agtpaagivenhed fra Minelodsens Side, men alt forløb uden Uheld. Ved Krigens Slutning blev Lod-seriet igen selvstændigt, en Oplevelse rigere.

Tidene har skiftet. Fra at have været Landets største Lodseri med 50 tjenestegørende Lodser er der nu fire. Den Tid, hvor man en tidlig Sommermorgen kunde finde op til 150 store og smaa Sejlere til Ankers paa Dragør Rhed er for-længst forbi. Og dog er det ikke saa længe siden. Endnu lever de gamle Lodser, der kan fortælle derom. Den sidste Lodsinspektør paa Dragør, „Oldermanden“, som han med en vis Veneration kaldes, den gamle Kejserlods, lever stadig og vaager som i de unge Aar fra Taarnet paa sit Hus over, hvad der sker paa Søen. Han ved nøje, hvad der er passeret i Døgnets Løb. Før nogen tænker paa at staa op, retter han sin lange Kikkert mod Bugten og afsøger Horizonen. Det ligger i Blodet, og saaledes vil han blive ved, til Frivagten kalder. Kejserlodsens er den sidste, der kommer ingen efter. Fyrstebesøgenes Tid er forbi. Romanowernes og Hohenzoller-

nes Kejserstander vil ikke ses mere i disse Farvande. I 50 Aar røgtede han sit Hverv, og den lange Række af Hæderstegn vidner om, at det er en Mand, der har oplevet noget, der ikke har levet forgæves. Det var store Dage, naar „Hohen-zollern“ og „Polarstjernen“ eller „Standard“ stævnedes op gen-nem Sundet med Oldermanden i stiveste Puds paa Broen.

Jubilæumsdagen finder Lodserne i det samme Hus, hvori Fædrene virkede, ja endog et af de gamle Fartøjer gør Ju-bilæet med. Som Sejlbaad var den en fin Sejler, der med Lethed holdt Trit med de store Sejlere. Saa fik den Maskine; det har sikkert ikke passet den gamle Hugaf. Prustende ryster den Søerne af sig og tager sin Tørn hvertandet Døgn paa Fyr-skibsstationen. Den har været med til lidt af hvert, baade Sommersejlad i Magsvejr og i Vintertidens Storme og Søs. Søen er den samme, de samme Bølger ruller nu som dengang, men de store Tider er forbi og kommer næppe mere igen. Livet var haardt, og det levedes farligt, men det skabte sin Mand helt og holdent, og en herligere Type findes ikke.

Fire Lodser varetager nu Lodsningen. Store er Skibene, der nu om Dage søger Lods, og mange er der ikke, vel hen-ved en 400 om Aaret. Men de rige Traditioner føres videre fra Slægt til Slægt, og gennemblader man Lodseriets Stam-rulle vil man se, at Bestillingen ofte er gaaet i Arv fra Fader til Søn i flere Led. De samme Navne gaar stadig igen, og saadan vil det forhaabentligt blive ved.

Som nævnt forestaas Lodseriet af Lodsformand Ejner Schmidt samt Lodserne P. Taarnby, J. Christensen og H. Bak Jepsen.

Lad os da paa Højtidsdagen sende dem en venlig Tanke med Ønske om alt godt for Dem og deres Gerning, der virker til Øgelse af Sikkerheden til Sø, til Bedste for Skibsfarten og til Ære for Danmark.

A. O.

---

---

## Sømandsforeningen af 1856 Generalforsamling

Paa sin 78-Aars Fødselsdag afholdt Foreningen sin or-dinære Generalforsamling under Ledelse af Retspræsident Hvidt.

Formanden, Kommandør J. H. Schultz, aflagde Beretning om Virksomheden. Han udtalte Mindeord om de Medlemmer, der i Aarets Løb var afgaaet ved Døden, og meddelte, at Medlemsantallet var saa at sige uforandret fra sidste Aar, og udtalte Haabet om, at der nu efter flere Aars Tilbage-gang maatte komme en Opgang i Antallet af saavel over-ordentlige som ordentlige Medlemmer, hvortil alle, der vilde Foreningens Vel, opfordredes til at medvirke.

Af de 103 Friboliger i Prinsesse Maries Hjem var 45 beboet af gamle Sømand og 56 af Sømandsenker, det samlede Antal Beboere var 171. I Aarets Løb var bortgivet 5 Friboliger.

I Ejendommen Sct. Annæ Plads 16 var atter i Aar ind-draget en Lejlighed til Fribolig. Der fandtes nu 4 saadanne med 8 Beboere.

Hjem for Styrmands-Elever havde været fuldt besat hele Aaret af 17 Elever fra Skolen. I Frokoststuen for Styrmands-Elever havde ca. 70 Elever daglig spist deres Frokost.

I 1933 er bortgivet 33.980 Kr. i Understøttelser. Regnskabet

foreligger i samme Form som sidste Aar, der er tilkommet et nyt Legat, Skibsfører H. W. Wrisbergs Legat paa 6000 Kr. I Anledning af Foreningens Præsident, Prins Valdemars 75 Aars Fødselsdag var der foretaget en Indsamling, hvorved en Forøgelse paa 6000 Kr. af det Legat, som bærer Prinsens Navn, blev mulig. I Thostrups Legat havde Foreningen ved en Fundatslegetars Død faaet Raadighed over Renterne af ca. 15.000 Kr. De øvrige Poster paa Regnskabet gav ikke Anledning til nærmere Omtale.

Takket være de i Aarets Løb modtagne Gaver var den økonomiske Status nogenlunde tilfredsstillende, men der var ingenlunde Grund til at se for lyst paa Fremtiden, da de faste Indtægter (faste Bidrag, Minebøsser, Skibsbøsser) desværre stadig var dalende, og den forestaaende Rentenedsættelse vilde betyde en væsentlig Indtægtsnedgang. Formanden udtalte Ha-bet om en Strømkæntring, saaledes at disse Grundpiller for Foreningens Virksomhed maatte vokse sig stærkere. For Regn-skabet gaves Decharge.

Til Bestyrelsen genvalgtes Kommandør Schultz, og Skibs-fører V. J. Weichardt valgtes i Stedet for Skibsfører A. R. Løcke, der havde ønsket at udtræde af Bestyrelsen. Off.