

Der har fra Arilds tid sikkert været lodser eller kendtmænd, som har været til hjælp for skibsførere, når disse har været ukendte med farvandene, især i de snævre danske farvande med et utal af landløse grunde, som i gammel tid var dårligt eller slet ikke afmærkede.

Det må formodes, at adskillige af disse lodser eller kendtmænd ikke var så godt farvandskendte, som de gav sig ud for at være, og da der overhovedet ingen kontrol var, havde man ingen sikkerhed for, at den lods, som tilbød sin hjælp til at lodse skibet sikkert i havn, var så kendt, som han skulle være; antagelig var det fiskere, færgemænd eller andre søvante folk, som påtog sig disse opgaver uden at være særlig fortrolig med manøvringerne på større fartøjer. Foranlediget af ovennævnte grunde indgik der antagelig klager fra skibsfarten i mange tilfælde, og statsmagten så sig efterhånden nødsaget til at oprette stationer omkring ved de danske kyster, hvor lodser med fornødent patent over farvandskendskab blev stationeret under statskontrol og var til tjeneste for skibsfarten i fornødent omfang.

Som den første lodsstation under staten blev Dragør Lodseri oprettet i året 1684. Lodseriet bestod af 10 lodser med en lodsoldemand som bestyrer og med fartøjer og bådmand tilstrækkelig til lodseriets funktioner, hvilke i første omgang var ombordsætning af lodser og selvfølgelig bjærgning af mandskab i givet tilfælde.

Samtidig blev det bekendtgjort over for skibsfarten, at lodserne havde eneret på lodsningen, og at det var forbudt at benytte andre end de autoriserede lodser til vejledning igennem Drogden og videre i Øresund. Som et kuriosum kan nævnes, at lodseriet til gengæld for den privilegerede stilling skulle assistere Marinens skibe under forhaling på Holmen i København, når det måtte anses for nødvendigt, uden at erholde noget vederlag. Dette bortfaldt dog, da der blev oprettet lodsstation i København.

Da der efterhånden blev mere skibsfart, og lodsningerne tiltog, samtidig med at skibenes størrelse tiltog, blev lodsantallet forøget i passende mængde, antagelig var der i det attende århundrede 12-13 lodser foruden bådmandskab.

I det nittende århundrede blev lodsantallet stadig forøget og var omkring 1880 oppe på 50 lodser, tolv lods fartøjer og en del løse bådfolk, når der var særlig travlt, og stationen blev ledet af en lodsinspektør, tidligere søofficer.

Da fyrskibet "Drogden" blev udlagt på Quartus-grunden, den sydlige indsejling til Drogden rende, blev der oprettet fast lodsstation på fyrskibet, hvor der stadig var et antal lodser klar til at betjene skibsfarten i fornødent omfang.

I sejlskibstiden var der stadig brug for mange lodser, men efterhånden som dampskibe vandt indpas, farvandet blev bedre afmærket, og måske skibsførerne fik mere rutine til sejlads i snævre farvande, formindskedes behovet for lodsassistance, og lodsantallet gik jævnt tilbage, og ved årsskiftet 1900 var antallet nået ned til 17 mand. Nu kom bådmotorer frem i lyset, og lodseriet anskaffede straks 2 bådmotorer til hjælp i de store lods fartøjer, hvorved betjeningen af skibsfarten blev mere effektiv og mere uafhængig af vindforholdene. Til trods herfor formindskedes dog stadig lodsbenyttelsen, 17 mand viste sig at være for meget, en del blev pensioneret, og omkring 1906 blev antallet sat til 6 lodser og en lodsoldermand som bestyrer, da lodsinspektørstillingen kort efter blev nedlagt; samtidig blev der dog ansat 6 faste båds mænd, som passede hele sejladsen med bådene, ombordsætning af lodser og landsætning af lodser fra København og Helsingør.

Der var nu ret rolige forhold ved lodseriet, et passende antal lodser og jævnt med lodsninger, men da den første verdenskrig udbrød i 1914, ændrede forholdene sig helt, idet der i 1915 blev udlagt miner i den sydlige indsejling til Drogden, al sejlads i Drogden blev forbudt, og hele trafikken foregik igennem Flinterenden, og samtidig blev lodserne minelodser igennem de kanaler, der var frigivet til sejlads igennem minefelterne. Lodserne var i denne periode fastlønnede af statskassen, hvilket var noget helt nyt, da det ellers var partfortjeneste af de indsejlede lodspenge.

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 stolede på sig selv, og derfor benyttede lods i ret stor udstrækning.

Da jeg i november 1919 kom til lodseriet, var lodsantallet forøget til 7, med en lodsoldermand som bestyrer.

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 lange, 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 sejladsen i indre farvande, når tiderne er sløje og udgifterne skal holdes nede.

At dette medførte en del grundstødninger på grund af ukendskab og dårlig manøvrering skal kun nævnes for en ordens skyld.

Ved afgang og forflyttelse blev lodsantallet igen reduceret. I 1925 blev ved afgang lodsoldermandsstillingen ophævet, og lodseriet blev ledet af en lodsformand, i 1928 var antallet 3 lodser og en lodsformand, men da antallet var så ringe, og skibsfart og vagthold skulle passes, kan man forstå, at fridage og ferie var et ukendt begreb, altid rede ved dag og nat, og man kunne så godt som aldrig forlade byen.

I året 1924 begyndte man at uddybe Drogden, den 6,9 meter dybe rende skulle uddybes til 8,1 meter, og man håbede på større lodsbenyttelse, og da uddybningen i 1930 var tilendebragt, blev håbet ikke beskæmmet, og farvandet blev besejlet af en hel del større skibe, som tidligere var gået igennem Storebælt, og da disse store, dybgående 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 med 6 - 7 lysbøjer i modsætning til tidligere, da der kun var nogle enkelte vagere, 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 lodsbaaden 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 begynde, 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.

Da verdenskrigen i september 1939 brød ud, blev forholdene helt ændret. Alle vestmagternes skibe blev udelukket af Østersøen, kun neutrale og tyske skibe kom på disse kanter, minefelter blev udlagt fra Møen til Falsterbo rev, også i Drogden blev miner udlagt, og lodstvang blev etableret, alle skibe over 30 tons skulle have lodsvejledning, og lodserne var i tjeneste døgnet rundt med kun et lille hvil nu og da, dette varede til januar 1940, da isen satte ind, og al trafik blev standset indtil i begyndelsen af april.

Da Danmark 9. april 1940 blev besat af tyskerne, blev alt igen ændret, i begyndelsen efter besættelsen var al sejlads standset, men trafikken kom så småt i gang igen, de faste miner i Drogden blev fjernet, og lodstvangen ophørte, men nu begyndte mineudlægningen fra luften af magnetminer, og særligt rundt om Drogden fyrbåke blev mange miner udlagt, og minesprængninger og sænkninger af skibe blev næsten en daglig foreteelse. Et uhyggeligt afsnit af lodseriets historie gennemlevedes i disse 5 år, når man forlod havnen med lodsbaaden, vidste man aldrig, om man kom hjem igen, skønt det ved adskillige lejligheder var lige ved at gå galt, bjærgede lodserne sig igennem den svære tid med livet i behold. Alt får som bekendt en ende, og da omsider våbenstilstanden var en

kendsgerning, kom der igen gang i trafikken på Østersøen, og som følge deraf også i de danske gennemsejlingsfarvande. Alle vestmagternes skibe viste sig igen på disse kanter, og da tvangsrufterne, som var blevet oprettet under krigen, stadig skulle benyttes, blev lodsbenyttelsen igen forøget, og i året 1946 blev den 5. mand ansat.

Da fremgangen i lodsbenyttelsen stadig tiltog, blev antallet af lodser efterhånden forøget til 7 som følge af, at tvangsrufterne skulle holdes, og at skibene blev større og større. I tyverne regnedes et skib på 6-7000 brutto tons for et meget stort skib, nu hvor skibe på 20000 brutto tons og derover er daglige gæster i vore farvande, er lodsninger og særlig langlodsninger i Kattegat og i den sydlige del af Østersøen tiltaget betydeligt, og lodseriet er i stadig fremgang med 8 mands besætning, hvoraf lederen er lodsformand, 5 bådmænd og 3 moderne lods fartøjer med kraftige motorer og trådløs telefon, så disse fartøjer er i stadig forbindelse med stationen i land i Dragør havn.

Da jeg i december 1956 efter 37 års tjeneste, de sidste 6 år som lodsformand, forlod lodseriet, kunne jeg se tilbage på en meget begivenhedsrig tilværelse, gode og dårlige tider, som det fremgår af min lille beretning, havde vekslet uafbrudt, i storm og stille, i gode som i sløje tider, blev tjenesten altid passet med stor omhu, i det hele taget er en tilværelse som lods, særlig ved et farvandslodseri som Dragør, meget begivenhedsrig, idet man kommer så at sige i forbindelse med søfolk fra hele verden, jeg tror ikke, der er mange nationers flag, som ikke har været igennem Drogden og har haft forbindelse med lodserne i Dragør.

Idet jeg mindes min tid ved Dragør lodseri med stor taknemmelighed, vil jeg hermed ønske lodseriet alt godt i fremtiden og håbe på stadig god fremgang.

Dragør i februar 1962

P. H. Taarnby

pens. lodsformand