

# Den Danske Lods Den Danske Havnelods

Anmeldt af Thomas Bredsdorff

---

*Den Danske Lods II del*  
403 sider  
15. udgave 1983  
ISBN 87-87-615-05-3

*Den Danske Havnelods*  
559 sider  
22. udgave 1987  
ISBN 87-87-615-13-4

*Farvandsdirektoratet*  
(i dag: Kort- og Matrikelstyrelsen)

---

## *Den Danske Lods*

„Amager hedder den store ø S. for København, hvorpå som nævnt Christianshavn ligger; øen er flad og godt bebygget. På øens S.-ende findes der en lille skov, Kongelund. Foruden de under København nævnte kendelige punkter kan endnu nævnes: Margrethholm, Prøvestenshavnen, Kastrup Værk med sin havn, de tæt N. herfor liggende svovlsyrefabrikker med deres høje skorstene, samt Tårnby, Store Magleby og Dragør Kirker, Dragør vandtårn, lunden WSW. for Dragør by og Dragør Fort.“

Udgivet i dag kan dette kun læses som et digt. Et af de smukkeste Amagerdigte der er skrevet, vil jeg mene, der uden et eneste værdiladet ord fylder læseren med et vemodigt minde om den tid, da Amagerværket ikke skyggede for Margrethholm, da kirkerne endnu synede og lufthavnen med sin stinkende, larmende aluminiumsflod ikke overskyggede det

hele. Et Amager, som det må have taget sig ud, da Poul Reichhardt kom hjem til Danmark i solskin, til Danmark i regn, med barken Margrethe af Danmark.

Men det er ikke et digt. Det er indledningen til vejledningen i besejling af „Sundet fra København til Drogden“ i Farvandsdirektoratets femtende og nyeste udgave af *Den Danske Lods, II del*, 1983. Jeg spekulerer på, om der er nogen tilbage, der lader sig vejlede af den tekst, og hvad de i så fald lader sig vejlede til. At sejle ind til „Hvidovre Strand Udskibningssted“ fx? På turen fra Isefjord til Gilleleje kan det ske, man mister orienteringen. Så kan man slå op her og erkyndige sig om, at der blandt kystens „Kendelige punkter“ findes et der kaldes „fiskerlejet Rågeleje“. Men hvordan skal man kende det, når den sidste fisker er forsvundet herfra for årtier siden, og kystens kendeligste punkt er *Til salg*-skiltene på de usælgelige Time-Share lejligheder, som fiskernes forlængst nedlagte kro for længe siden er blevet omdannet til?

Man må nok konkludere, at Den Danske Lods er blevet et arbejdende museum, holdt i live af et statsligt bureaukratis inert, henvendende sig til ingen, efter at transport for store skibe er flyttet til dertil indrettede rufter, for det meste uden for landkending, og søtransport for småskibe er flyttet til landevejenes lastbiler. Tilbage langs kysterne er kun lystsejlerne, som bliver betjent af små fikse tryksager, der ikke ville drømme om at stedfæste fx Amager sådan som

Den Danske Lods gør det, nemlig „55° 32' N. 12° 43' E.“

Forkert konklusion, endda helt forkert. Gid ingen nogensinde vil drage den, skønt den ligger snublende nær. For så bliver Lodsens nemlig nedlagt. Det ville betyde et tab, som aldrig kan genoprettes.

Det er overetmærkerne som er dens uerstatteligeste indhold.

Man kommer fx sejlede fra Storebælt mod Storstrømmen for en forrygende huler fra sydvest – eller SW., som det trofast hedder i Lodsen, også efter at resten af retskrivningen er moderniseret (dog med bevarelse af semikolon, som man kunne se i det indledende Amagerdigt). Søen bryder, og det er ikke til at få øje på en eneste vager, altså de flydende sømærker, forankret på havbunden, der viser grundenes grænser.

Der bliver ikke bare smallere ind mod Storstrømsbroen, som enhver kan regne ud: det er jo derfor broen er bygget dér, nej, der bliver *meget* smallere, for irriterende flade grunde skyder sig ud fra både Sjælland og Falster. Der er Vesterskov Flak, der er Dyrefod Flak, der er Masnedø Flak, og jeg har aldrig været med på en Sjælland Rundt uden at se mindst én havne på et af dem.

Men, kan man så læse sig til i Den Danske Lods, holder man „Kulsbjergs højeste humpel overet med Vordingborg Kirke“, så er man sikker på at komme på den rigtige side af afmærkningen nord for Dyrefod Flak. Og sikker betyder her vel at mærke bombesikker. Et sømærke er meget godt, men det *kan* have flyttet sig, hvis det er blevet påsejlet eller dets forankring er skredet. Overetlinjer er det sikreste der findes i hele den terrestriske navigations repertoire. Hvis Vordingborg Kirke ikke

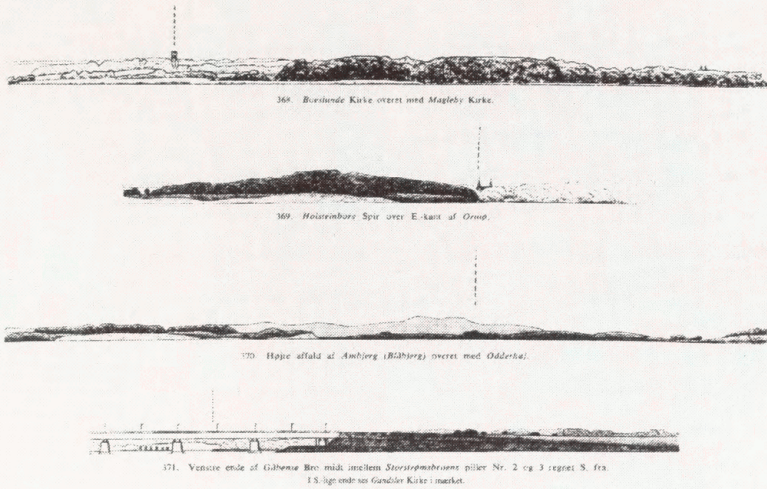
længere er lodret under Kulsbjergs højeste humpel, men en anelse til venstre, så er man ved at komme for tæt på Dyrefoden, og skrider kirken ud til højre, er man på vej mod den anden side af løbet. Men når den ene er lige præcis overet med den anden, er man nøjagtig på linjen.

Ud af sådan en linje skal man jo også på et tidspunkt, det siger sig selv. Blev man på den, ville man til sidst sejle lige ind i kirken. Med Den Danske Lods i hånden véd man, at når man er kommet så vidt ad sin første overetlinje at „Venstre ende af Gåbense Bro er midt mellem Storstrømsbroens piller nr. to og tre regnet S. fra“, så går man over på denne ny overetlinje. Det kan ikke slå fejl, jeg har prøvet det mange gange. Og i tilgift véd man et kort øjeblik med et hundrede procents sikkerhed hvor man er, nemlig der hvor de to linjer skærer hinanden, uanset hvad vej vinden blæser eller hvor meget strømmen driver en.

Er man i tvivl om hvordan Gåbense Bro ser ud, kigger man blot på toning nr. 371 i bogen, så er der ikke meget at tage fejl af. Toningerne, disse grå, uanselige tegninger af kystlinjer set i den rette vinkel, er arvesølvet i bogen, med lidt fantasi stadig brugbare også efter at nyt byggeri har ændret kysterne, fordi de er stiliserede. Man ser sommetider i de lette lystbådshåndbøger en overetlinje illustreret med et fotografi. Det kan aldrig komme på højde med en af de gammeltdags toninger. De har nemlig *valgt ud*, hvad man skal se efter.

Men er toningerne sølvet, så er det helt uerstattelige guld tekstens beskrivelser af overetmærkerne. Her ligger generationer af kystfiskeres og småskibssømænds erfaringer nedfældet. Sommetider helt ud i ordlyden, mærk brugen af ordet „humpel“ i den

Side 294 i Den Danske Lods. Toning nr. 371 viser Gåbense Bro ved Storstrømsbroen. Nedsat størrelse. Drejet 90 grader.



294

Smålandsforbundet, Frederik Kirke til Maastrøhørd

første af stedlinjerne foran. Bemærk i den anden, at her indgår noget så nymodens som Storstrømsbroen. Nogen har altså fundet på det overetmærke efter 1937, nok et af de yngste i bogen.

Det ville gå i glemmebogen, sammen med alle de ældre, hvis det ikke var for Den Danske Lods.

Det er en fryd at holde den bog med dens søstærke grønne bind i hånden. Man føler sig som et lille led i en stor kæde og sender en venlig tanke til de mange mennesker som gennem dette værks lange liv har kunnet nære sig, som blot har forynget dens retskrivning, hvis jeg husker ret også ændret dens skrift en lille smule, men ladet være med at *re-designe*, *shine* op, lave *moderne layout* og gøre teksten *tidssvarende*.

Det er et fornemt stykke dansk kultur, fornemt forvaltet. Den der tilegner sig Den Danske Lods' overetmærker og ser, hvad stof de er gjort af, vil med et søkort i hånden kunne lære kunsten at konstruere sine egne. Fx kan man jo finde ud af til hvad nummer pille man kan trække Gåbense

Bro, før man kommer for snært på grunden til den modsatte side.

Elektronik kan opgive forkerte stedlinjer. Det kan overetmærker aldrig.

## Havnelods

*Dan Danske Havnelods* behøver man ikke forsvare. Det gør den selv. Dens altafgørende indhold er kortene over samtlige danske havne, klare, i en tilstrækkelig stor målestok, og igen med en så stram udvælgelse af informationer at de er læselige selv gennem saltvandstilstænkedede briller. Jeg kan godt forstå, at Farvandsdirektoratet nu har sat deres copyright-mærke på hvert enkelt af disse kort. Alle slippelet håndbøgerne for sejlere kan jo ikke gøre noget bedre end at kopiere dem. Måtte copyrighten tilføre Farvandsdirektoratet nogle af de penge der skal til for at holde udgivelsen gående.

Når man bruger Havnelods, skal det tit gå stærkt. Den alfabetiske ordning gør det let at finde rundt. Et oversigtskort bagi gør det muligt at

**Største skibe**, der kan besejle havnen. Størrelsen af det største skib, der kan besejle havnen, er afhængig af de øjeblikkelige vind, strøm og bølgeforhold samt af de øjeblikkelige vandstands- og dybdeforhold.

Under gunstige forhold er det største skib, der kan besejle havnen: Længde 75 m, bredde 15 m og dybgang 3,4 m.

**Vandstand.** Forskel mellem middel-højvande og middel-lavvande er ca. 0,4 m. W.-lige vinde kan give indtil 1,0 m højvande og E.-lige vinde indtil 0,8 m lavvande.

**Strøm.** Strømmen løber uden for havnemundingen på tværs af denne og næsten altid N.-gående.

Efter storme fra NW. og N. med stærkt højvande kan strømmen dog være S.-gående.

**Besejling.** Havnen kan normalt besejles både dag og nat.

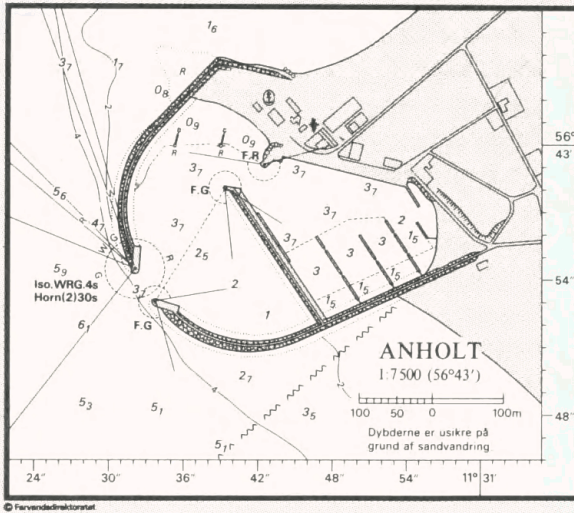
**Fartbegrænsning.** Største tilladte fart i havnebassinene er 3 knob.

**Lods.** Der er ingen lods.

**Afmærkning.** Se plan.

**Fyr.** Se plan.

**Tågesignal** på N.-lige ydermoles hoved: To-toner hver 30 s. Tågedetektor.



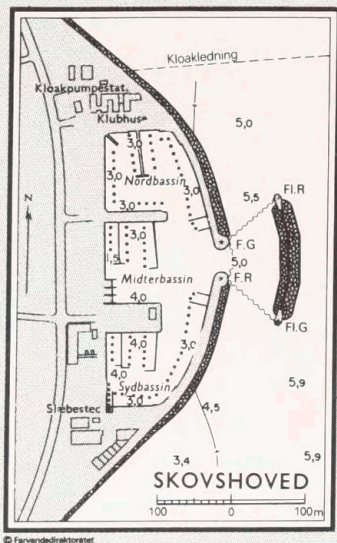
finde havnene ud fra geografi i stedet for navn. Teksten er knap og klart sat. En af de få fornyelser siden min ungdom er, at der er kommet linjetællere, både i Lodsen og Havnelodsen. Det gør det lettere at henvise andre om bord til hvad man taler om under en landing. Det her handler jo ikke om skrivebordslæsning.

Men også dér er begge værker for

resten en fryd. Man behøver ikke bare lægge ture og lave landinger i fantasien for at have noget ud af dem hjemme ved skrivebordet. Man kan også studere forskellig byggeskik i Havnelodsen. Man kan fx se hvorfor Anholt Havn er genial og Skovshoved Havn et flop.

På Anholt er der et stykke strand ret for havnehullet, og kortets dybde-

– og her er  
fløppet Skovs-  
hoved Havn.



kurver viser, at bølgerne her lang-  
somt kan tabe pusten. Indsejlingen til  
den egentlige havn ligger så vinkelret  
på hullet til yderhavnen. Det er en  
havn der er vokset frem af fiskernes  
erfaring. Man kan se på kortet, hvor-  
for den er stille som et stuegulv selv i  
storm.

De lokale fiskere i Skovshoved

ønskede noget tilsvarende, for også  
Øresund kan være bulet, når det  
blæser fra SE. Men overleveringen  
fortæller, at de kloge ingeniører ikke  
ville høre på dem. Det spilder jo alt  
for meget plads med sådan en kæm-  
pemæssig yderhavn, der ikke bruges  
til andet end at løbe bølger i stå med.  
Så ingeniørerne byggede et havnehull  
med tre fortøjningsbassiner lige for.  
Hvad der siden skete, viser kortet i  
Den Danske Havnelods. Det oser  
langt væk, at banan-molen på tværs  
foran havnehullet ude i Sundet er et  
forsøg på at gøre en fadæse god: en  
forsinket anbringelse af en yderhavn  
til at tage dønningen, med to havne-  
huller vinkelret på det der burde  
have været hullet til en inderhavn.

Kortene over Anholt og Skovsho-  
ved i Havnelods'en fortæller noget  
om, hvad det koster at kassere lokal  
erfaring til fordel for strømning.

Den Danske Lods og Den Danske  
Havnelods bevarer nogle lokale erfa-  
ringer af den art man med urette kal-  
der umistelige. De kan nemlig mistes  
som ingenting, hvis ikke vi havde den  
slags bøger til at holde på traditionen.