

TRÆK AF NYORD LODSERIS HISTORIE

I ÆLDRE TID

Af

INGVARD OLSEN

Arkivar i marineministeriet, kaptajn Ingvard Olsen skildrer her de ejendommelige forhold på den lille ø Nyord, hvis gårdmænd og husmænd i ældre tid dels havde eneret på lodsningen gennem det vanskelige farvand mellem Sydøstsjælland og Møn, dels havde pligt til at foretage denne.

BLANDT Danmarks mange langt tilbage i tiden opståede lodserier har Nyord lodseri indtil for godt trekvarter århundrede siden indtaget en ganske særlig stilling, idet såvel forpligtelsen som eneretten til at lodse de mange fartøjer, der passerede det vanskelige farvand mellem Møn og Sjælland, var nøje knyttet til jordbesiddelsen på Nyord.

Det kan jo nok lyde noget mærkeligt, at landmænd virkede som lodser, men det synes dog mere rimeligt, når man tager i betragtning, at øens tidligere beboere var mere søfolk end jordbrugere i dette ords egentlige betydning. Det anses ikke for udelukket, at der allerede under Christian den anden eller tidligere har fundet hollandsk indvandring af søkyndige folk sted på øen, og muligt har en sådan indvandring også fundet sted under Frederik den fjerde, der gjorde forsøg på at gøre Møn med omliggende småøer til en koloni for søfolk.

Det vides, at der allerede i det 16. århundrede var lodser på øen, men næppe endnu noget videre agerdyrkning, hvilket dog blev tilfældet senere, for da regeringen ved auktion i 1769 solgte det mønske gods, købte „Nyords 20 gårdmænd“ øen tillige med konge- og kirketiende for 3903 rd.

Det vigtigste erhverv for „norboerne“, som de kaldte sig, og som i lighed med beboerne på flere andre af de afsidesliggende danske øer havde deres eget præg og en tilbøjelighed til at være sig selv nok og udelukke fremmede, var dog stadigvæk – ved siden af landbruget – skibsfart og lodseri, og enhver konfirmeret dreng kom uden undtagelse tilsøs.

Imidlertid opstod der blandt de søfarende misfornøjelse med beboernes varetagelse af lodsgerningen, hvilket havde til følge, at staten henimod midten af det 18. århundrede trådte regulerende til og efterhånden udstedte forskellige forordninger og bestemmelser vedrørende lodseriet, bl. a. ved en den 1. august 1748 fastsat instruktion og takst. I det væsentlige blev alt dog som tidligere, således at det faktisk blot var den gamle sædvanemæssige ordning på øen, der blev sanktioneret, samt beboernes lodsprivilegium fastslået, hvilket blev gentaget i en den 28. februar 1780 udfærdiget anordning, der giver et ganske godt billede af lodseriets særegne præg både før dette tidspunkt og et hundrede år frem i tiden, selv om den efter et halvt hundrede års forløb blev noget forenklet og moderniseret.

Anordningen fastslog, at de på Nyord værende 20 gårdmænd og 7 husmænd skulle være eneberettigede til at lodse gennem løbene og lodsfarvandet ved Nyord, nemlig løbene over sandene, Ulfshalestrømmen og „den forkeerte Bohre“, men med denne eneret fulgte dog også en forpligtelse til at bestride lodsgerningen på tilbørlig måde og i forsvarligt omfang.

Til den ende skulle enhver, der ved arv, køb eller på anden måde blev ejer af en gård på øen, og som ikke selv ville eller kunne tage den for at blive lods krævede eksamen, være forpligtet til i stedet at antage en blandt det af øens til lodsning eksaminerede mandskab, der ikke i forvejen var fastlods, som reservelods for sig og sin gård; det samme gjaldt for en enke og ligeledes for en gårdmand, som kendtes uduelig til at lodse formedelst alderdom, drukkenskab eller af anden årsag.

Det samlede antal lodser skulle altså altid være mindst 27, og for at der altid kunne være dette antal havde man ligefrem indført

det også i vore dage ikke ukendte begreb, der kaldes huslejerestriktioner, idet gårdmændene som også værende ejere af husene kun måtte bortfæste disse til folk, der kendtes dygtige til lods, og for at have sådanne til rådighed ved afgang blandt det ældre mandskab afholdtes en gang om året en lodseksamen, til hvilken øens unge mænd kunne indstille sig. Såfremt de her viste sig duelige, meddeltes der dem bevis herfor og de indførtes i en bog hos oldermænden, som i påkommende tilfælde af denne fortegnelse udtog en af de lodskyndige unge mænd til at fæste hus med dertil hørende lodsantagelse eller blive antaget som reservelods for en gårdmand; ingen af de unge måtte dog virke som lods, før han fik gård eller hus selv eller antoges som reservelods for en anden, der ikke selv ville eller kunne lodse. En sådan reservelods oppebar kun halvdelen af de lodspenge, han indtjente til gårdmanden, og denne kunne således sidde lunt inden døre og tjene penge uden selv at tage på søn, men på den anden side måtte han også stå til fælles ansvar med reservelodsen for skade, denne eventuelt påførte nogen ved sin lodsning; desuden var det gårdmanden selv forbudt at befatte sig med lodsning, når han holdt reservelods, og han kunne ikke afskedige denne uden oldermændens samtykke.

Oldermænden, der havde ledelsen af lodseriet og skulle være „en ædruelig og skikkelig mand“, valgtes blandt de kyndigste og mest erfarne lodser ved simpelt flertal, og han forblev i embedet, sålænge han passede det tro og vel. Lodserne skulle være ham hørige og lydige, og til sin assistance havde han som bisiddere to af de ordentligste og mest habile lodser, der også varetog hans tjeneste i hans lovlige forfald; disse måtte dog i modsætning til oldermænden selv deltage i lodsningen, men det var dem tilladt at holde reservelods. For bestridelsen af deres administrative hverv oppebar oldermænden 4 skilling og hver af bisidderne 1 skilling for hvert skib, som ind- eller udlodse; men fandtes oldermænden forsømmelig i sit embede og i de ham iøvrigt påhvillende pligter, måtte han første gang bøde 2 rigsdaler til vedkommende skipper og et tilsvarende beløb



Præstøe bugt mellem Stevns og Møn (nord forneden), med Nyord liggende mellem halvøen Ulvshale på Møn og Jungshoved. Østen om øen (til venstre) går den gamle sejrende Ulvshale Løb, der brugtes indtil kort efter krigen 1807-14, vesten om øen det senere alene benyttede sejløb Bøgestrømmen. Opmålt og tegnet af søkortdirektør Jens Sørensen 1715. Originalen deponeret af Søkartarkivet på Handels- og Søfartsmuseet.

The island of Nyord, situated between Stevns (Sealand) and the island of Møn. Chart from 1715 (North down).

til de fattige, og skete det oftere, skulle han afhængig af sagens beskaffenhed have sit embede forbrudt.

Udkigstjenesten foregik fra Møllebakken, og skibsførere, som kom fra Stevns og ville anduve Nyords lodsfarvande og hertil ønskede lods, skulle så snart de havde passeret Kirkehukken eller i det mindste en mil sønden for gøre signal for lods ved at hejse flag på stortoppen eller den top, hvorfra det bedst kunne ses; skibet skulle herefter gå lodsens imøde indtil på 2–2½ favne vand. Den sønden fra kommende skipper kunne hejse signalet for lods, hvor i farvandet han fandt det for godt, men efter at have tilkaldt lods var det i begge tilfælde skipperens pligt „at bruge al forsigtig Sømands Maneuvres med at brase og mindske Seil, saa det kan blive Lotsen mueligt at borde, uden at sætte Liv og Fartøi i Vove; hvorfor Skipperen og betids skal give Lotsen behøvende og paalidelige Toug, da han ellers, i Fald Lotsen mister sin Baad eller tager Skade, skal erstatte ham den. Og om han ved sin uforsigtige Seilads kommer til Skade, forinden Lotsen kan komme om Bord til ham, da bliver Skaden for hans egen Regning, og Lotsen angerløs“.

Straks efter at have observeret signalet var det lodsens pligt at gå ud, og i sejlbart vejr skulle han være ude ved skibet i løbet af højst to timer og i en trerebet merssejlskuling med nordlige og østlige vinde inden fire timer, efter at skibets flag havde været at se fra land; for hver time, skipperen blev opholdt herudover, måtte lodsens betale ham 8 mark. For at de søfarende kunne kende lodsens bådene, såvel under sejl som roning, skulle den midterste dug i storsejlet være rødbarket og under roning i båden rejses en stage med en hvid lap.

Storm og isgang kunne ligesom nu om stunder selvfølgelig gøre det umuligt at komme ud til skibene, hvilket tilkendegaves ved at hejse et flag på en stang på Møllebakken, men misbrugtes dette signal, f. eks. fordi lodserne ikke havde lyst til at gå ud eller af anden upåviselig grund afholdt sig herfra, måtte oldermanden og bisidderne, hvem det som omtalt påhvilede at sørge for, at alt gik rigtigt og ordentligt til, bøde 50 rd., af hvilke skipperen, øens fattige og søkvæsthuset fik hver en trediedel, og skibet af lodseriet godtgjordes



Del af Nyord by, set fra NNØ. Øens 20 gårdejere og 7 husmænd var stærkt knyttet til søen og havde i århundreder ikke alene pligt til at lodse de forbi-passerende skibe, men også eneret dertil. Først 1879 ophævedes lodstvangen, og et lodseri med fastlodser oprettedes. – Dansk Folkemuseum fot.

Village of Nyord with farms of the pilots.

den skade, der eventuelt var påført det ved forsømmelsen; vovede på den anden side en skibsfører sig uagtet dette signal ind i lods-farvandet, var lodserne uden ansvar for hvad skade, han derved måtte lide på sit skib, men kom han heldigt ind over grundene, var han til gengæld fri for at betale lodspenge.

Disse var i modsætning til senere, da de deltes i sommer- og vinter-takster, på daværende tidspunkt ensartede hele året og udgjorde for et udgående fartøj 16 sk. for hver fod hollandsk mål, som skibet stak med sin ladning, og for et indgående fartøj, som stak fra $3\frac{1}{2}$ –6 hollandske fod og derover, 8 mark, medens et fartøj, som stak mindre, klarede sig med det halve heraf.

Skipperne, som ikke ville afvente lods, men f. eks. lod sig vejlede af et med lods om bord foransejlende fartøj eller løb farvandet ind uden at tage lods, selv om en sådan havde tilbudt sig, måtte ligefuldt betale lodspenge, medens på den anden side en lods,

som forlangte mere i lodspenge end taksten fastsatte, måtte betale skipperen dobbelt tilbage og derudover bøde 1 rd.

Iøvrigt siger forordningen om uoverensstemmelser mellem skipper og lods, at „udfører nogen Skipper sin Lots, eller Lotsen Skipperen, med Hug, Slag, Ord eller anden usømmelig Maade, da straffes han paa sine Volds-Bøder. Og paa det Skipperen ikke skulde bortseile uden at give Satisfaction, og Skibsfolkene, der skulde vidne, siden ikke eller vanskelig skulle være at finde, skal det staae Lotserne frit for i Medhold af Loven at arrestere Skibet, ved at tage Roeret til sig, og bringe Skibet til deres Baadeleie, for at lade Vidnerne ved en Standret afhøre, og Sagen paakiende, enten til Satisfactions Erholdelse, eller til at give vedbørlig Reparation efter Sagens befundne Beskaffenhed“.

Foruden de takstmæssige ydelser for selve lodsningen oppebar lodserne også visse emolumenter i særlige tilfælde. Toges således lods om bord i et skib, men dette måtte afvente højt vande eller god vind, tilkom der ham foruden den fastsatte lodsbetaling samt fri kost og tæring 24 sk. for hvert døgn, han var om bord, hvis skibet lå i nærheden af færgegården eller af lodseriets bådleje, og 4 mark, hvis det lå til ankers østen eller uden for løbene og som følge af contrær vind, storm eller lavt vande ikke kunne sejle ind over grundene. Hvis det derimod var tilfældet, at en sønden fra kommende sejler styrede op mod lodseriets bådleje med signal for lods, men vandet ikke var så højt, at skibet ikke kunne blive lodset og derfor gik til ankers udfor bådlejet, skulle lodsens intet have, fordi han nogle gange forgæves var roet ud til skibet for at underrette skipperen om vandets beskaffenhed; sejlede skipperen derimod uden nødvendighed hen til kysterne, som lå en kvartmil eller mere fra lodsens hjem, og herfra gjorde signal for lods, skulle denne, når skibsføreren ikke beholdt ham om bord, godtgøres 10 sk. for hver tur i sin båd.

En særlig foreteelse ved Nyord lodseri var de såkaldte kaplodsninger. For at de nord fra kommende skibe, når de kom i større antal under vanskeligere farvandsforhold end de syd fra kommende,



Lodsudkikket på Nyord omkr. 1910. Lodsformand Carl Nielsen på udkik med sin lange søkikkert efter skibe, som ønsker lodsbistand. — Ældre foto.

The chief pilot of Nyord looking out for ships, c. 1910.

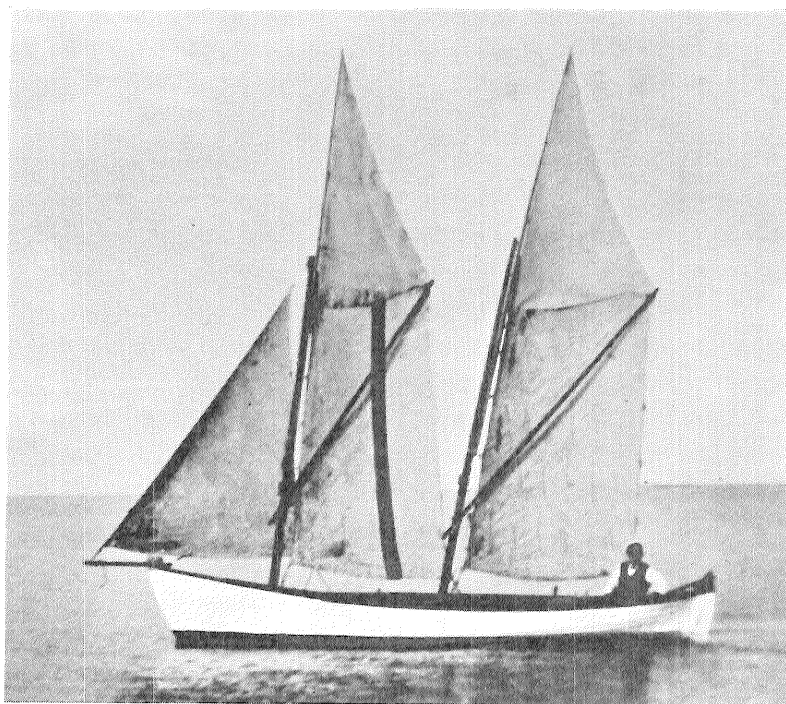
ikke skulle få anledning til at klage over forsømmelighed eller efterladenhed fra lodsernes side, var det tilladt, at lodsningen nord fra skete om kap, således at den lods, der kom først om bord i et skib, skulle lodse dette og oppebære betalingen herfor; dette sidste var dog betinget af, at ingen af de i kaplodsningen deltagende nåede uden for grundene, før han selv havde bragt skibet inden for de grundeste sandrevler, idet han i modsat fald måtte dele lodspengene med dem, der var nåede rettidig uden for. Betalingen for en sådan lodsning nord fra udgjorde 8 mark, af hvilke den ene halvdel indgik i lodskassen og den anden altså tilkom ham selv, med mindre de andre i konkurrencen eller nogle af dem var kommet så vidt, at han måtte dele sine 4 mark med dem. For dog at ikke de sønden fra kommende eller udgående skibe skulle forsømmes, hvis alle lodserne hellere ville deltage i kaplodsningerne, var det bestemt, at lodsningen af de sønden fra kommende eller udgående skibe skulle finde sted

efter tur mellem samtlige lodser, d. v. s. at en eller to altid skulle være rede til at tage affære her.

Med lodseriets eneret fulgte som allerede nævnt også pligter, og var lodserne forsømmelige, skulle de, for så vidt angik lodsningen nord fra og denne skete om kap, en for alle og alle for en, betale en bøde på 2 rd. og desuden, hvis skipperen nødsagedes til at gå til ankers eller gå i land for at få lods, holde ham skadesløs for al forhaling og deraf flydende ulempe. Lodsningen syd på skete som allerede nævnt efter tur, så her blev det alene den, der stod for tur, som måtte betale bøde og erstatte opstået skade, medmindre oldermanden, eller i hans forfald bisidderne, havde forsømt at tilsige den for tur stående, i hvilket tilfælde oldermand eller bisidderne måtte tage bøde og erstatning på deres kappe. Skete det at en lods, som stod for tur til sønden lodsning, havde ladet sig friste til at tage ud på en kaplodsning nord på, var en hvilken som helst af de hjemmeverende lodser forpligtet til at påtage sig den fraværendes søndre lodsning imod herfor at oppebære 1 mark og 8 skilling.

I almindelighed skulle en lods tage sig af det skib, som kom først, og ikke foretrække et længere bortliggende for et nærmere; overtrædelse af denne bestemmelse medførte en bøde på 1 rd. til lige deling mellem den, der lodsede det skib, han havde vraget, og stedets fattige, og var nogen lods beskænket, når han kom om bord eller drak sig fuld under lodsningen, var straffen herfor første gang en bøde på 4 rd. og anden gang det dobbelte, medens tredie gang lodsbeskikkelsen toges fra ham og han beskikkedes en reservelods; var det en reservelods, der gjorde sig skyldig i samme forseelse for tredie gang, beskikkedes på samme måde en anden reservelods i stedet for synderen, og denne kunne aldrig mere selv blive lods.

Bragte en lods et skib på grund, og skib eller ladning som følge heraf tog skade, var alle lodserne pligtige til uden ophold og betaling at komme til hjælp med både og folk. Den lods, som formedelst sin ukyndighed, forseelse eller forsømmelighed havde forårsaget skaden, var ene ansvarlig for denne, men for at skipperen ikke skulle risikere ikke at få erstatning, når han alene skulle holde sig til den



To-smakke lodsjolle fra Nyord, omkr. 1910. Jollen er 20 fod lang. I forreste sejl ses den rødbrune lodrette stribe, som alle lodsbåde skulle føre i sejlet. — Foto tilhørende pens. lods Vald. Nielsen, Stege.

Pilot boat of Nyord, c. 1910.

lods, der havde forårsaget skaden, skulle lodseriet have en skadekasse, i hvilken der stedse skulle være 300 rd. og hvoraf erstatning for den skade, som af en lods tilføjedes et af ham lodset skib, skulle udredes, så vidt nævnte beløb rakte; hvad skadeserstatningen androg udover denne sum, måtte den pågældende selv betale.

Derimod var lodsens ikke ansvarlig for den skade, som skibet eventuelt pådrog sig ved ankring uden for grundene. Han var ligeledes fri for ansvar for skade, som ved påsejling tilføjedes det skib, han lodsede, eller det, han påsejlede, hvis han ikke af skipperen eller hans folk var blevet advaret så betids, at det var ham muligt at

undgå påsejlingen, idet det var skipperens pligt selv at holde udkig efter sejlere eller ankerliggende skibe, mens lodsens, „som har desuden nok at bestille med at passe paa sine Lots-Mærker og regiøre Skibet“, var om bord.

Skadekassen skulle stå hos oldermændene og være forsynet med tre forskellige låse, hvortil oldermændene havde den ene, en af bisidderne den anden og en af lodserne den tredje nøgle, således at kassen ikke kunne åbnes, uden at alle tre var til stede.

Denne skadekasse indgik senere i lodseriets pensionskasse, hvis oprindelse skyldtes en under kanonbådskrigen i december 1808 ved Nyord stedfunden stranding af en svensk galease „Christina“, hvis mandskab for ikke at falde i krigsfangenskab forlod skibet, som Nyord lodser herefter bemægtigede sig. Det ved salget af skib og ladning indkomne beløb deltes derefter lige mellem kongen og lodserne, men Frederik den sjette skænkede ved reskript af 9. juni 1809 sin del af salgssummen til ovennævnte pensionskasse, som understøttede afgåede lodser, deres enker og børn. Kassen var i 1878 på ca. 29.000 kr. og i december 1897, da den indlemmedes i den for alle landets lodser oprettede fælles pensionskasse, vokset til ca. 57.000 kr.

Til lodsernes pligter hørte også, at hvis de kom under vejr med, at bygninger, træer og andre ting kunne tjene som mærker for sejladsen, skulle de underrette oldermændene og denne igen overlodsens, for at han hos overørigheden kunne lade sådanne frede og vedligeholde. Lodserne skulle ligeledes mærke sig forandringer ved grundene og give indberetninger herom, og det var på det strengeste forbudt at underrette andre – det være sig fremmede eller indfødte – om løbenes beskaffenhed eller dybdeforhold eller de til lodsningen nødvendige mærker; overtrædelse af denne bestemmelse straffedes første gang med en bøde på 4 rd., hvoraf den ene halvdel tilfaldt erstatningskassen og den anden de fattige, anden gang med det dobbelte og tredje gang med lodsbeskikkelsens fortabelse.

Lodserne var som tidligere nævnt eneberettigede til lodsningerne, og dristede nogen sig til uberettiget at lade sig bruge som lods, skulle han til lodseriet bøde det dobbelte af, hvad han havde tjent eller

betinget sig, samt 1 rd. til de fattige, og misbrug af de særlige kendetegn for lods fartøjerne takseredes til et års fæstningsarbejde; var der imidlertid så mange skibe, at alle de faste lodser var ude, og der heller ikke var tilstrækkeligt med reservelodser, kunne oldermanden tilsi­ge andre, som han vidste havde det fornødne kendskab til lodsningen; disse sidste måtte i så fald selv beholde, hvad de indtjente.

Efter at oldermanden havde fået sine 4 skilling og hver af bisidderne 1 skilling af lodspengene, indgik resten i en lodskasse, hvis indhold forvaredes på samme måde som erstatningskassen, altså med tre forskellige låse med nøglerne på tre forskellige hænder.

Den 17. oktober 1833 afløstes anordningen af 1780 af et specielt reglement for lodseriet, men heller ikke i dette bragtes større ændringer i de gamle forhold udover en senere udvidelse af retten til lodsning, idet det i 1856 bestemtes, at foruden de i dette reglement omhandlede lodsninger skulle lodseriet også være berettiget til at lodse til Stege, Koster og Langøvridd samt til Dragør.

Ville en skibsfører have lods til Stege, tilkom det Nyord lodseri at udføre lodsningen, hvis Stegelods ikke var til stede ved den sydlige grænse af Bøgestrømmen, men Nyordlods skulle være pligtig til fra denne grænse og indtil skibet var kommet tværs for Gralekosten at vise flag fra toppen. Kom Stegelods da om bord, før skibet var nået tværs for kosten på Lindholms nordvesthage eller tværs for kosten på Lindholms søndre hage, tilkom der ham den halve lods­betaling og Nyordlods den anden halvdel; men kom Stegelods ikke om bord før mellem de nævnte koste og Gralekosten, tilkom der ham kun en trediedel af betalingen og Nyordlods resten, og havde skibet endelig passeret Gralekosten, uden at Stegelods var kommet om bord, tilkom der Nyordlods fuld betaling og han lodsede da helt ind til Stege; men ud fra denne by måtte Nyordlods overhovedet ikke lodse. Forlangtes lods til Koster Færgestrøm eller Langøvridd, skulle Nyord lodseri udføre lodsningen, men måtte ikke lodse tilbage fra Langøvridd; skulle derimod et skib øst for Langøvridd eller ved Koster gøre signal efter lods, måtte Nyords lodser, hvis de kunne komme først om bord, lodse det til Lindholm eller Nyord, og

begærede et gennem Bøgestrømmen udlodset skib lods nordefter, måtte Nyordlodserne lodse det til Dragør lodsfarvand, og for en sådan lodsning oppebære en betaling af indtil 6 rd.

Hele den særegne og ejendommelige ordning ved Nyord lodseri vedblev i det væsentlige at bestå i sin gamle skikkelse lige til gennemførelsen af lov om Nyords lodseri af 21. marts 1879 fandt sted. Ved denne ophævedes dels lodstvungen, dels den øens gårdmænd og husmænd fra gammel tid tilkommende forpligtelse og eneret til lodsning i farvandet, og øens lodser blev derefter almindelige fastlodser.

Dette skete dog ikke uden imod betydelige erstatninger af statskassen. De i tiden fra lovens ikrafttræden og indtil 1911 udbetalte erstatningsbeløb udgjorde 269.000 kr., nemlig 9000 kr. til øens gårdmænd for afståelse af deres syv fæstehuse, grunde m. m. til brug for de nye statslodser, 5000 kr. til hver af gårdmændene eller ialt 100.000 kr. i erstatning for den ophævede lodstvang og 160.000 kr. i årlige erstatninger til de øvrige til lodseriet knyttede beboere på øen for i det væsentligste at udligne deres indtægtsnedgang.

(Udarbejdet efter utrykte kilder i marineministeriets arkiv, samt efter de trykte lodsforordninger og reglementer af 1/8 1748, 28/2 1780 og 17/10 1833).

THE HISTORY OF NYORD'S PILOT SERVICE

Summary

Among the pilot stations of Denmark, some of which have been in existence for a very long while, the station on the small island of Nyord occupied for centuries a unique position. Not only the right, but also the duty, to pilot the many vessels which passed through the difficult waters between Zealand and Møn was closely connected with the possession of land on the island.

Those who owned land on Nyord — 20 farmers and 7 crofters — were however more sailors than agriculturalists. They were thought to be the descendants of Dutch sailors who had come to Denmark during the reign of Christian II and settled on Nyord. At one time there were plans for founding a colony of seamen on Nyord and some of the other small surrounding islands.

There were pilots on Nyord as early as the sixteenth century, though at

this date there was no agriculture to speak of on the island. But even when farming did become more widespread navigation and piloting remained the most important occupation for the inhabitants.

The total number of pilots was to be at least 27. In order to replace the older men who fell out of the service an examination was held once a year which the young men of the island could take with a view to becoming reserve pilot and later regular pilot.

A particular feature of Nyord was the competitive element in the piloting. When large numbers of ships came from the north, in order to pilot them through as quickly as possible, the pilots were allowed to race for the ships. The pilot who first managed to board a ship, even though out of his turn, had the right to pilot that ship and take the fee for it.

The pilots of Nyord seem for a long while to have acted somewhat autocratically and gradually seafarers began to be dissatisfied with the way they carried out the piloting. Towards the middle of the eighteenth century, therefore, the state felt compelled to intervene and amongst other measures issued instructions for piloting and laid down fixed charges for the job. But by and large Nyord preserved its odd and characteristic pilot service until 1879. In this year compulsory pilotage was abolished and the exclusive right and duty to pilot in these waters, which had long belonged to those owning land on the island, was ended. The pilots of Nyord became regular pilots and as such were subject to the legislation pertaining to the entire country.