

X. Overfarterne

INDEN Jernbanernes Bygning her i Landet besørgedes Færgvæsenet: Den regelmæssige Transport af Rejsende, Post og Gods, over Sunde og Bælter dels af Postvæsenet, enten med egne Skibe (Postsmakker) eller med Skibe tilhørende de Færgelaug eller lignende, der fandtes det paagældende Sted, dels — efter Koncession — af Færgelaug for egen Regning.

Efter Indførelsen af Dampskibe blev det paa Hovedruterne almindeligt at anvende saadanne. Færgelaugene havde imidlertid ikke Kapital nok hertil, og disse Ruter blev derfor drevet af Postvæsenet, som efterhaanden fik en ikke ubetydelig Flaade. Selv efter at Jernbanerne var taget i Brug, dannede dog Postvæsenets Dampskibe ofte Forbindelsen over Sunde og Bælter mellem de forskellige Jernbanestrækninger.

Den 1. November 1866 blev Strækningen Middelfart-Strib taget i Brug, og dermed var Jernbanen fra Nyborg til Strib fuldendt; paa den modsatte Side af Lillebælt aabnedes i 1865 Strækningen fra Vamdrup over Fredericia til Aarhus, men endnu manglede Forbindelsen mellem Strib og Fredericia, da den tidligere Postrute havde passeret Lillebælt mellem Middelfart og Snoghøj.

Paa Færgeriet mellem Strib og Fredericia havde dengang en privat Mand Eneret. Afstanden mellem de to Steder var kun 5 Kilometer, og Sejladsen blev besørget med Sejlsmakker. Dette var naturligvis for langsomt og primitivt i Forbindelse med Jernbanedrift. Jernbanedriftsselskabet maatte derfor ønske denne Overførselsmaade afløst af Dampskib samtidig med, at Banerne blev taget i Brug. For at kunne sætte dette i Værk maatte man afkøbe den paagældende Ejer Eneretten til Færgeriet, og dette skete ved en Overenskomst af 3. December 1866. Foruden Retten til Færgeriet fik Jernbanedriftsselskabet tillige Ret til Anløb af en den paagældende Ejer tilhørende Anløbsbro.

Det første Dampskib, man her satte i Fart (1. November 1866), var et af Postvæsenet lejet Skib »Limfjorden«, men naar dette »laa over« eller reparerede, skete Overførslerne med Sejlfærge. Dette var naturligvis ikke tilfredsstillende, og allerede i November 1867 lejede man et Reserveskib, »Lillebælt«, hjemmehørende i Middelfart. Dette afløstes senere af forskellige Dampskibe tilhørende Postvæsenet.

Det havde længe staaet Ledelsen af Statsbanerne klart, at en Færge, der kunde føre Jernbanevogne over Søen, var nødvendig, hvis man vilde have den fulde Nytte af Jernbanerne i et Land som Danmark. Anskaffelse af Jernbanefærger var da ogsaa allerede i 1861 fremme til Diskussion, da Loven om Anlæg af Jernbaner blev forelagt Rigsdagen, men først i 1863 forelagdes et Forslag i Rigsdagen til »Lov om Opretelse af en Dampfærgesart paa Store- og Lillebælt i Forbindelse med Jernbaneanlæggene i Jylland og paa Fyen«.

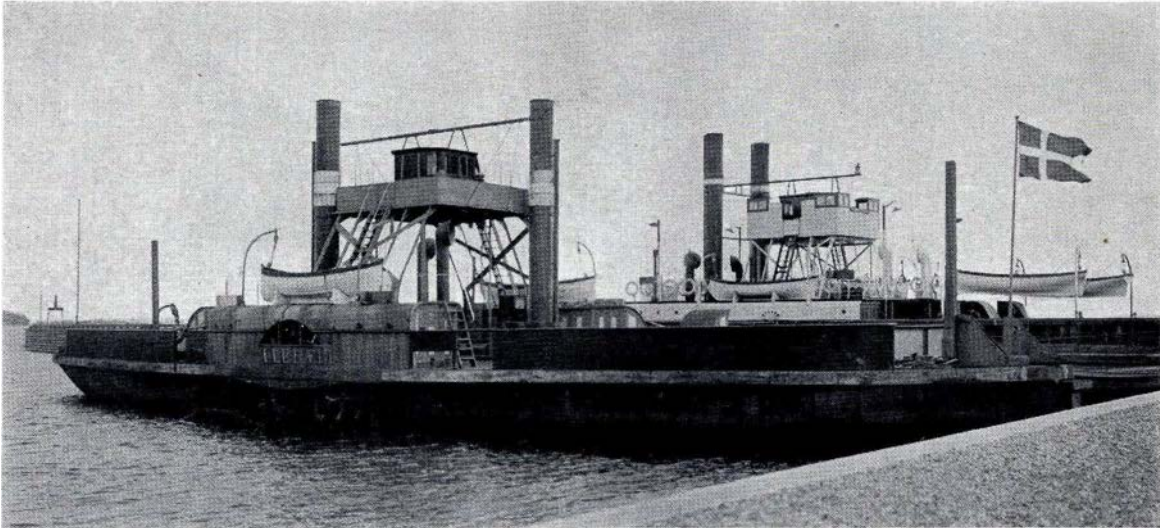


Fig. 362. Den første danske Dampfærge »Lillebælt«, bygget 1872.
(Den forrestliggende af de to Færger.)

Man gjorde i Bemærkninger til Lovforslaget gældende, at Jernbanerne først fik sin fulde Betydning her i Landet, naar de forskellige Jernbanelinier, der var afbrudt af Sunde eller Bælter, blev forbundne ved Jernbanefærger, saaledes at den tidsspildende og kostbare Omladning af Gods og Dyr kunde undgaas. Man forlangte 3 Færger, nemlig en større til Storebælt, som kunde rumme 24 Godsvogne, en mindre til Lillebælt til 16 Vogne, samt en større i Reserve.

Dette Forslag kunde dog ikke gennemføres, men i Efteraaret 1863 sendtes en Kommission til Skotland for ved Firth of Forth og Firth of Tay at undersøge de derværende Jernbanefærger og Færgehavne med Indretninger til Ombord- og Ilandsætning af Jernbanevogne. De i Skotland værende Anlæg passede ikke ganske til danske Forhold, hvor man ikke har den store Tidevandsforskul, som findes ved Skotlands Kyst. De danske Anlæg behøvede ikke at have samme Udstrækning som de skotske og vilde derfor heller ikke blive saa kostbare.

Imidlertid kom Krigen i Vejen ogsaa for Færgebyggeriet, men i 1865 blev der af Indenrigsminister Estrup forelagt Rigsdagen et Forslag om Anlæg af en Dampfærgeforbindelse mellem Strib og Fredericia, medens Færger over Storebælt foreløbig var opgivet. I det hele var Forslaget af mindre Dimensioner end det i 1863 forelagte. Omkostningerne ansloges denne Gang til 180.000 Rigsdaler foruden Ekspropriations- og Toldudgifter, Anlægget skulde være færdigt senest den 1. Juli 1867. Det viste sig imidlertid, at Lovforslaget ikke kunde gennemføres. Det Folketingsudvalg, der behandlede Sagen, udtalte, at det vilde være saa godt som uden Nytte at anbringe en Dampfærge ved Lillebælt, naar der ikke omtrent samtidig anbragtes en ved Storebælt.

Efter at Staten i 1867 havde overtaget de jysk-fynske Baner, stod det efterhaanden flere og flere klart, at en Jernbanefærge var en nødvendig Betingelse for Udviklingen af Banerne, og et Forslag om Anskaffelse af en Jernbanefærge til Overfarten mellem Fredericia og Strib samt Anlæg af Færgehavne de paagældende Steder blev atter forelagt Rigsdagen, denne Gang af Indenrigsminister Haffner. Nu ansloges Omkostningerne til 250.000 Rigsdaler, hvoraf de 90.000 til Anskaffelse af Færgen. Sam-

tidig blev der forelagt et Forslag om Bygning af en Skibsbro ved Nyborg Jernbanestation, denne skulde koste 30.000 Rigsdaler. Dette maatte betyde, at man dengang foreløbig havde opgivet Tanken om Færgesejlads over Storebælt.

Ogsaa denne Gang mødte Forslaget en Del Modvilje, men blev dog i en lidt ændret Skikkelse vedtaget den 28. Maj 1870. Bevillingen blev paa 300.000 Rdl., heri ikke indbefattet Ekspropriations- og Toldudgifter. At Sagen blev gennemført skyldes i væsentlig Grad Statens Tilsynsførende ved Baneanlæggene i Jylland, daværende Ingeniørkaptajn (senere Generaldirektør) Niels Holst, som var utrættelig i sin Kamp for Jernbanefærgen. Beskeden som Bevillingen var, blev ogsaa Færge og Færgehavne. Færgen blev bestilt i England og samme Sted ogsaa de to Broklapper, som skulde danne Forbindelse mellem Jernbanesporene paa Færgen og i Land. Disse første Broklapper var bygget af Træ og blev transporteret til Danmark over Nordsøen ombord i Færgen. Denne fik Navnet »Lillebælt«. Den havde en baade vanskelig og farefuld Rejse midt om Vinteren over Nordsøen, særligt fordi den havde de to Broklapper til Færgelejerne paa Dækket.

Færgens Dimensioner var følgende: Længde 43 m, Bredde paa Spant 7,9 m, men over Hjukasserne 13,6 m. Den var forsynet med et Jernbanespor, der blev spærret i hver Ende med en bevægelig Stoppebom af Træ. Sporets Længde var 38 m, saaledes at Færgen kunde tage ca. 5 almindelige danske Godsvogne. Maskineriet bestod af en to-cylindret Lavtryksmaskine, hvis Aksel var anbragt tværskibs og som paa hver Side af Færgen havde et Skovlhjul med faste Skovle. Færgens maksimale Fart var 8 Knob, og den kunde sejle med samme Fart saavel frem som bak, saaledes at Svajning var unødvendig. Den havde to Kedler, den ene foran og den anden agten for Maskinen. De to Skorstene var af Hensyn til Jernbanesporet anbragt udenfor Diametralplanet, den ene om Styrbord, den anden om Bagbord.

Færgen blev indsat paa Overfarten den 19. Marts 1872. I den første Tid skete Ilandtagningen og Ombordsætningen af Vogne ved Hjælp af en Trosse, men senere, da Broklapperne var bleven forstærket, skete denne Rangering ved Rangerlokomotiver enten med eller uden et Mellemlid af en Færgevogn, der bestod af nogle lange Jerndragere hvilende paa to Boggier.

Passagerernes Bekvemmeligheder bestod af en Kahyt for I og II Klasse (1. Plads) i Færgens ene Ende og en Kahyt for III Klasse (2. Plads) i den anden, begge under Vogndækket. I Sidehusene paa dette Dæk fandtes Toiletter og enkelte Lukafer for Besætningen. Hele Indretningen var, set med Nutidens Øjne, yderst spartansk, men den Gang fandt man Færgen særdeles godt udstyret, særligt i Betragtning af, at Sejladsen kun varede ca. 15 Minutter.

Selv om Godsforsenderne næppe straks fuldt indsaa, hvilke Fordele den ny Jernbanefærge betød, ved at man slap for gentagne Omladninger m. v., steg dog den overførte Godsmængde, det første Driftsaar Færgen var i Fart (1872—1873), med ca. 30 % i Forhold til Aaret før, og allerede i Driftsaaret 1873—74 var Godsoverførslen steget med 100 % af, hvad den var i 1871—72, hvilket tydeligt viste Nyttens af Færgen, selv om den kun forbandt det fynske og jyske Jernbanenet, og man kunde heraf klart se den store Betydning, det vilde have, at alle Jernbanestrækninger i Danmark, der var adskilt ved Vand, blev forbundne med hinanden ved Hjælp af Jernbanefærger.

Som Reserve for Færgen blev lejet en af Postvæsenets Dampskibe, men da dette i

1876 skulde anvendes paa Ruten mellem Masnedsund og Orehoved, købte de jysk-fynske Statsbaner et lille svensk Dampskib ved Navn »Uddevalla«, Prisen var 50.000 Kr. plus nogle Omkostninger. Det blev omdøbt til det betegnende Navn »Reserven«.

Det varede dog ikke længe, inden Trafikkens Stigning gjorde denne Ordning utilfredsstillende. I Driftsaaret 1875—76 var den overførte Godsmængde allerede oppe paa det tredobbelte af Mængden af Aaret før Færgens Indsættelse. I Rigsdagssamlingen 1876—77 fik man den fornødne Bevilling til at bygge endnu en Færge af samme Type som »Lillebælt«. Denne blev bygget i Tyskland og fik Navnet »Fredericia«. Hermed havde man helt anerkendt Jernbanefærgernes Nødvendighed, og det maatte derfor kun være et Tidsspørgsmaal, naar disse blev indført ved andre Overfarter.

Den vigtigste Overfart var naturligvis Storebælt, som adskilte den fynske Jernbane fra »Det sjællandske Jernbaneselskab«s Strækninger. Dette private Selskab viste ikke Spor af Interesse for en Jernbanefærge over Storebælt, dels fordi man ganske under-vurderede den Godsmængde, der vilde komme til Overførsel, og mente, denne vilde indskrænkes til en 4—6 Vogne daglig, dels vel ogsaa paa Grund af de store Omkostninger, Etableringen vilde foraarsage og den herigennem forøgede økonomiske Risiko. Disse Betragtninger, som var gældende, da det første Færgeprojekt i 1863 kom op, synes ikke at have undergaaet nogen større Ændring hos Jernbaneselskabet selv efter Lillebæltsfærgens ubetingede Sukces.

Imidlertid var det ikke alene denne Sukces, der gav Tilhængere af Jernbanefærgesforbindelsen over Storebælt den fornødne Trumf paa Haanden; de havde andre, f. Eks. var det uhensigtsmæssigt at have Danmarks Jernbanesystem delt i 3 af hinanden uafhængige Afsnit, tilmed under tre forskellige Administrationer, nemlig det Sjællandske Jernbaneselskab, Postdampskibsfarten og de Jysk-Fynske Statsbaner, tillige var man ogsaa ængstelig for, at Jyderne skulde søge til Hamburg, hvortil der var Jernbaneforbindelse uden Omlæsning, i Stedet for til København og derved dele Monarkiet økonomisk set.

Alle disse Grunde gjorde Spørgsmaalet om en Jernbanefærge over Storebælt modent til sin Løsning. Allerede i 1872 var der nedsat en Kommission til Undersøgelse af Spørgsmaalet; Medlemmer heraf var bl. a. Sjællandske Jernbaneselskabs Direktør Rothe og Jysk-Fynske Statsbaners Direktør N. Holst. Kommissionen afgav Betænkning i 1874, hvori det blev foreslaet at bygge to Færger og to Færgelejer, henholdsvis i Korsør og Nyborg, samtidig skulde der bygges en Havn ved Halskov og en ved Knudshoved samt eventuelt en Tilflugtshavn paa Sprogø af Hensyn til Issejladsen, hertil skulde bygges et særligt til Issejlads egnet Dampskib. Endvidere foreslog man at bygge tre nye Postdampskibe og et af de ældre skulde have ny Maskine.

Til Gennemførelse af dette Program var en Bevilling paa 7,2 Mill. Kr. nødvendig, dog kunde Bevillingen nedsættes til 6,0 Mill., hvis man udelod Sprogøhavnen.

Man regnede i Kommissionen med at dele Passager- og Godstrafikken, saaledes at Passagererne stadig skulde overføres med Skibe, medens Godset overførtes med Færger. Det Lovforslag, Indenrigsministeren fremsatte, indeholdt dog kun Forslag om Dampfærgeforbindelse mellem Korsør og Nyborg, som skulde drives af Jysk-Fynske Statsbaner, medens Sjællandske Jernbaneselskab skulde betale Færgehavnen i Korsør samt Jernbanesporene hertil.

Sagen mødte paa Rigsdagen megen Modstand og blev liggende i Udvalg indtil 1880,

og Regeringen gjorde intet for at fremme det, da man mente det burde vente, til det var afgjort, om det Sjællandske Jernbaneselskab skulde overtages af Staten. Dette skete ved Loven af 2. Juli 1880, og i December samme Aar blev der atter fremsat Lovforslag om Dampfærgeforbindelsen over Storebælt med to Dampfærger, men uden Baner til Halskov og Knudshoved. Under Behandlingen i Rigsdagen, hvor forskellige Interesser kom til Orde, blev der til sidst Enighed om Sagen, saaledes at Bevilling til to Færger og to Færgelejer samt to lette Baner til Knudhoved-Slipshavn og Halskov blev givet. Det blev endvidere en Forudsætning, at ogsaa Passagererne skulde overføres med Færgerne, der skulde sejle lige saa hurtigt som Postdampskibene. Tillige skulde der bygges en Isbryder. Bevillingen blev fastsat til 2.048.000 Kr., den omfattede dog ikke Isbryderen. Loven blev endelig vedtaget den 23. April 1881.

Samme Aar, som Jernbanefærgerne gik i Fart paa Storebælt, blev den af Postvæsenet administrerede Dampskibstrafik mellem Korsør og Nyborg og mellem Korsør og Kiel overdraget til Statsbanerne, allerede fra den 1. April, og derfor overtog Statsbanerne syv af Postvæsenets Skibe, nemlig seks Hjulskibe og et Skrueskib. Men Statsbanernes Flaade blev tillige forøget med et Hjuldampskib og en Isbryder.

De to Færger til Storebæltsoverfarten, som blev bestilt i Sverige, fik begge to Jernbanespor sammenløbende saavel for som agter, de kom til at hedde »Korsør« og »Nyborg«. Overfarten aabnedes for almindelig Trafik den 1. December 1883. De to Færger, som var ganske ens, kunde tage Jernbanevogne over begge Ender, men dette nødvendiggjorde, at Færgernes Form saavel for som agter passede til det inderste af Færgelejerne. Maskineriet var paa 1200 indicerede Hestekraft og bestod af to Høj- og Lavtryksmaskiner, der begge arbejdede paa samme tværskibs liggende Aksel, paa hvilke Hjulene, der havde bevægelige Skovle, var anbragt.

Færgernes Hoveddimensioner var følgende:

Længde over Stævnene	77,42 Meter
Længde mellem Stoppebufferne	72,00 —
Bredde paa Spant	10,37 —
Bredde over Hjulskasserne	17,68 —
Dybgaaende med 235 Tons Last	3,1 —
Displacement ved 2,8 Meters Dybgang	1237 Tons
Brutto Registertons	944,7 —
Fart Fuldkraft lastet	12,2 Knob

Færgerne, som var bygget af Jern og Staal, havde en største nyttig Sporlængde paa ca. 120 Meter, der omtrent svarede til en Overførselskapacitet af 12 alm. danske Godsvogne, altsaa kun det halve Antal Vogne af det, man i 1862 havde ment en Færge over Storebælt burde kunne overføre, den da foreslaaede Færge skulde have tre Jernbanespor.

Forinden man satte Jernbanefærger i Fart paa Storebælt, havde man allerede den 23. Juni 1883 etableret en saadan Fart mellem Oddesund Syd og Oddesund Nord, hvorved Thybanen kom i Forbindelse med det øvrige jyske Jernbanenet. Den 15. Januar 1884 aabnedes Færgefarten mellem Orehoved og Masnedø, efter at denne Ø ved en Jernbanebro var sat i Forbindelse med Sjælland i Masnedesund. Derved forbandt man

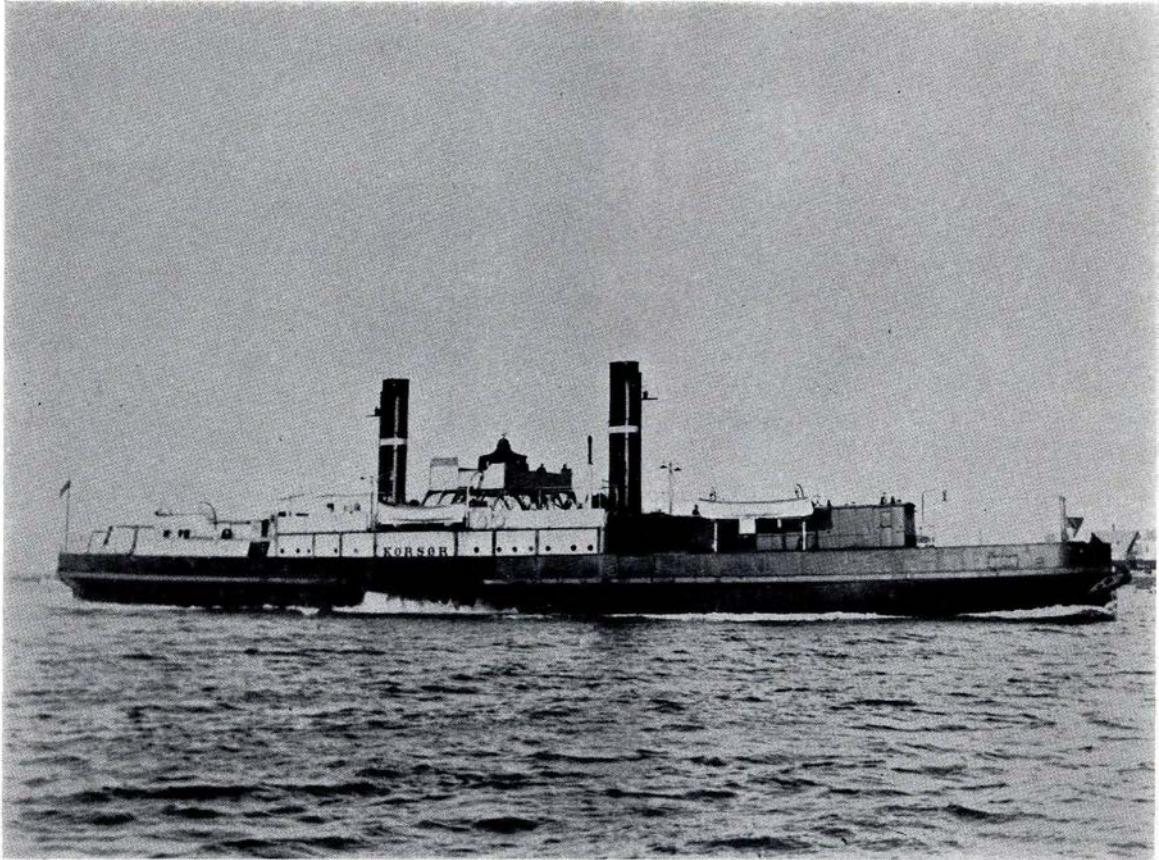


Fig. 363. Den første dobbeltsporede Dampfærge »Korsør« til Storebæltsoverfarten. bygget 1883.

det sjællandske Jernbanenet med det falsterske og lollandske. Den 1. December 1889 aabnedes Færgeforbindelsen mellem Glyngøre og Nykøbing Mors, og den 10. Marts 1892 oprettedes Færgeforbindelse mellem Helsingør og Hålsingborg. For de nævnte Overfarter gælder, at der forud for Færgesejladsen var en Dampskibsfart, der blev drevet af Statsbanerne i kortere eller længere Tid. Den næste Færge-Rute, der aabnedes, var mellem Københavns Frihavn og Malmø. Her som ved Helsingør blev der indsat en dansk Færge. Sejladsen paabegyndtes den 7. Oktober 1895. Hertil blev bygget en tosporet Færge af samme Type som Storebæltsfærgerne, men ca. 6 Meter længere. Denne Rute saavel som Overfarten ved Helsingør kom i Stand ved Overenskomst med de svenske Statsbaner, der bl. a. indeholdt en Bestemmelse om, at de svenske Statsbaner havde Ret til at sætte egne Færger i Fart paa de paagældende Overfarter. Denne Ret benyttede Svenskerne i 1900 ved at sætte en Færge i Fart paa København-Malmø Overfarten, og fra dette Tidspunkt sejlede dansk og svensk Færge skiftevis paa denne Overfart, da der som Regel ikke var Brug for mere end een Færge ad Gangen.

Den sidste Færgerute, Statsbanerne oprettede, var mellem Gedser og Warnemünde, efter Overenskomst med Mechlenburg-Schwerin. Dertil byggede hvert Land to Færger, en tosporet Skruefærge og en enkeltsporet Hjulfærge. Da der behøvedes to Færger til at klare den daglige Trafik, var der altid en dansk og en tysk Færge i Fart. Overfarten blev aabnet for Driften den 1. Oktober 1903.

Foruden disse Færgeruter, hvoraf de fleste afløste bestaaende Dampskibsruter, overtog Statsbanerne som nævnt den 1. April 1883 Dampskibsruten mellem Korsør og Kiel. Den hidtidige Natforbindelse opretholdtes, senere oprettede et privat tysk Selskab en Dagforbindelse. Denne Rute havde foruden som Passagerrute en ikke ringe Betydning som Eksportrote, i Begyndelsen baade for Kreaturer og Fisk, senere ophørte Kreatur-Eksporten. Betydningen af Ruten blev dog formindsket, da Færgeforbindelsen mellem Gedser og Warnemünde blev etableret og der samtidig her indførtes gennemgaaende Vogne og Sovevogne. Kieler-Ruten gav derfor et voksende Underskud. Sejladsen indstilledes den 3. August 1914 ved den første Verdenskrigs Udbrud og er fra dansk Side aldrig blevet genoptaget, medens det tyske Selskab gjorde nogle Forsøg efter Krigens Ophør saavel paa Dag- som Natfart, uden at kunne opnaa et tilfredsstillende økonomisk Resultat.

Den 1. September 1914 aabnede Statsbanerne en Skibsrute mellem Kalundborg via Kolby Kaas paa Samsø og Aarhus. Denne Rute havde hidtil været drevet af »Det forenede Dampskibsselskab«, men med Tilskud fra Staten. Til at begynde med benyttedes de to gamle Storebæltsfærger »Korsør« og »Nyborg«, men de blev hurtigt afløst af Skibe.

Da Lillebæltsbroen blev taget i Brug den 15. Maj 1935, blev Lillebælts-Overfarten nedlagt, og ved Ibrugtagningen af Broerne over Storstrømmen og Oddesund, henholdsvis den 26. September 1937 og 15. Maj 1938, blev Overfarterne Masnedø-Orehoved og over Oddesund nedlagt.

Paa Ruten mellem København og Malmø besørge Trafikken ikke alene af Færgen, men ogsaa af Dampskibe tilhørende Dampskibsselskabet »Øresund«. Dette Selskab var halvt dansk og halvt svensk. Med Selskabet havde de danske og svenske Statsbaner en Overenskomst om Passagerbefordringen, men det havde vist sig ugørligt at blive enig med Selskabet om en rationel Sejlplan. Da Verdenskrigen i 1939 udbrød, maatte »Øresund« indstille Sejladsen, og dets Flaade blev oplagt. I 1943 erhvervede de danske og de svenske Statsbaner alle Aktier i Selskabet, hvorved det blev muligt efter Krigens Slutning at etablere den mest rationelle Sejlplan. Af de overtagne Skibe kom tre under dansk og to under svensk Flag.

Omtrent paa samme Tidspunkt byggede de svenske Statsbaner en ny Færge til København-Malmø Overfarten, og man benyttede denne Lejlighed til at ændre den bestaaende Overenskomst om denne Overfart, saaledes at fra det Øjeblik den nye svenske Færge satte i Fart, skulde denne alene besørge Trafikken, kun afløst af dansk Færge, naar den svenske var til Værftseftersyn eller af anden Grund maatte gaa ud af Fart.

Af det Materiel, der er anvendt paa de foran nævnte Overfarter, er allerede omtalt Dampfærgerne »Lillebælt«, »Korsør« og »Nyborg«. For de korte Overfarter Lillebælt, Masnedø, Helsingør, Oddesund og Sallingsund bevaredes Lillebælts-Færge-Typen ret uforandret indtil 1902, ganske vist blev de senere byggede Færger efterhaanden større og større, men de var alle enkeltsporede Hjulfærger. I 1902 byggedes en enkeltsporet Færge med en Skrue i hver Ende, og senere er denne Type bibeholdt for de korte Overfarter. Naar man gik over til Skruefærger, var det for en stor Del af Hensyn til, at disse gik bedre i Is end Hjulfærgerne. For de større Overfarter bibeholdt man den

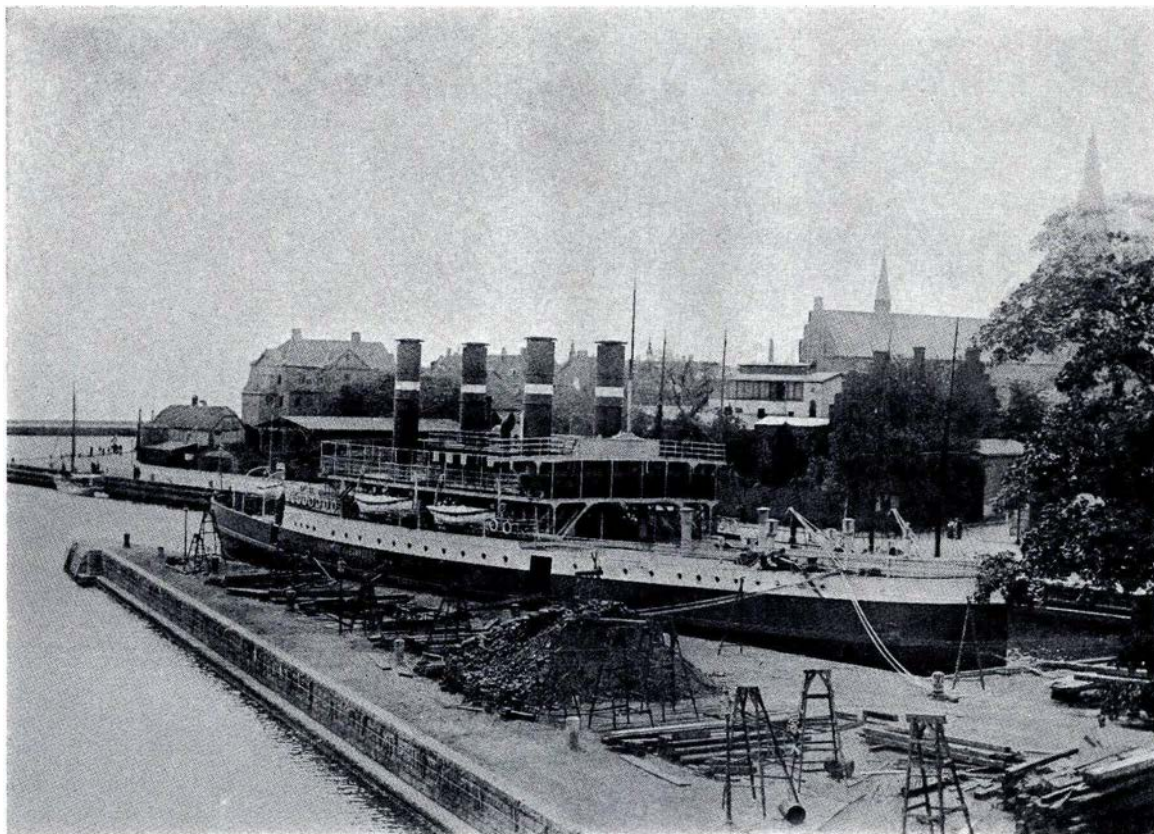


Fig. 364. Dampfærgeren »Prinsesse Alexandria« til Gedser-Warnemünde Overfarten, bygget 1903.
(Sidste Hjulfærge, her før Ombygningen.)

oprindelige Type til 1903, da man byggede den første dobbeltsporede Tvillingskruefærge, og siden da har man ikke bygget Hjulfærger til Statsbanerne.

I 1902 byggedes den første Skruefærge, der var beregnet til at sejle saavel Sommer som Vinter, og Aaret efter til Gedser Overfarten en Tvillingskruefærge og samtidig til samme Overfart den sidste Hjulfærge, Statsbanerne byggede. Skruefærgeren »Prins Christian« havde to Spor, og Hjulfærgeren »Prinsesse Alexandrine«, havde et Spor, men blev allerede efter halvandet Aars Forløb forlænget og forsynet med to Spor.

Den forøgede Trafik paa Storebælt, Lillebælt og Masnedø-Overfarterne bevirkede, at man forlængede Færgerne ret betydeligt, dog uden samtidig at forøge deres Maskinkraft, derfor blev de som oftest mindre manøvredygtige og gjorde ej heller saa megen Fart. Man forlængede fem enkeltsporede Færger foruden »Prinsesse Alexandrine« og en tosporet Færge »Sjælland«, men var paa det rene med, at dette ikke var nogen ideel Løsning.

I 1908 byggede man Tvillingskruefærgeren »Christian IX« og to Aar senere Søsterskibet »Odin«. De to Gedserfærger og omtalte Færger adskilte sig fra alle tidligere byggede Færger derved, at de var forsynet med et Dæk ovenover Vogndækket, og her var indrettet nogle Saloner reserveret for Passagerer fra 1. og 2. Klasse. Denne Foranstaltning gjorde megen Lykke hos Passagererne. Ved Bygning af den næste store Færge (i 1922), Dampfærgeren »Danmark« til Gedser Overfarten, førtes denne Linie videre, idet saa at sige hele Apterungen for 1. og 2. Klasse blev anbragt i Huse paa

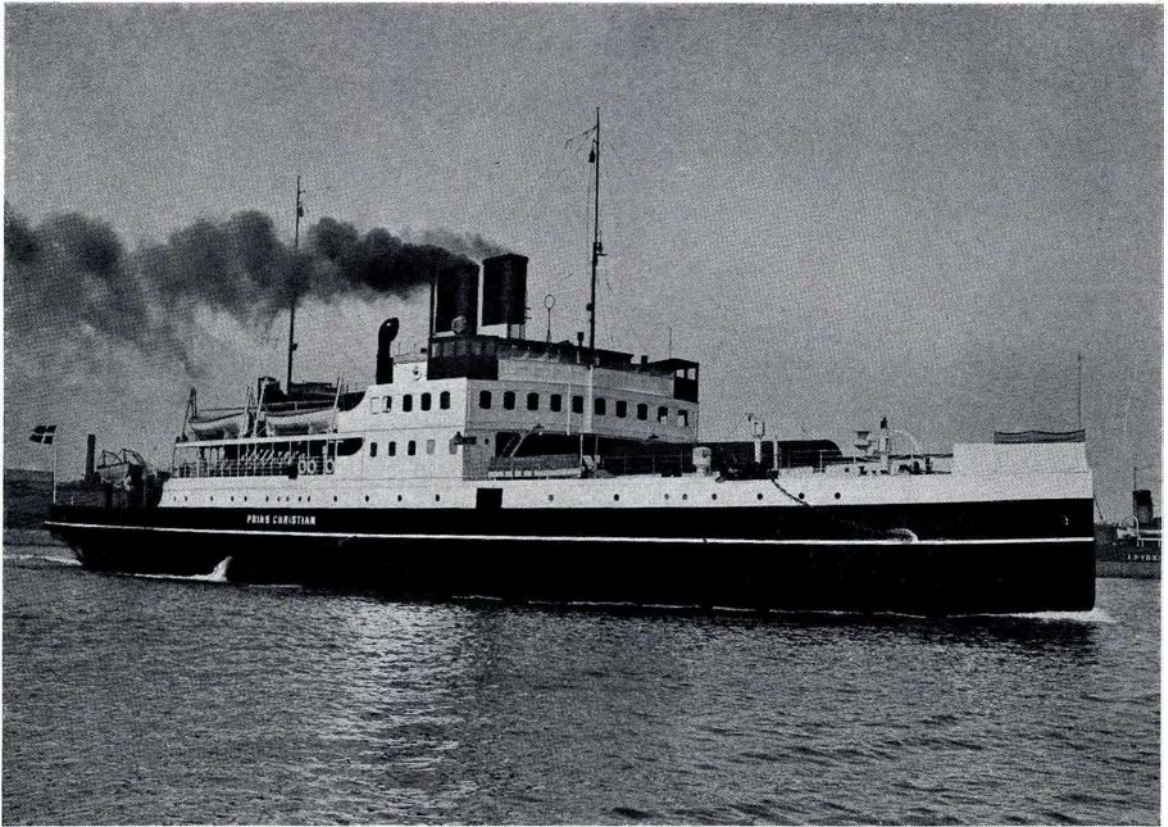


Fig. 365. Dampfærgeren »Prins Christian«. Dobbelsporet Skruefærge til Gedser-Warnemünde Overfarten, bygget 1903.

Promenadedækket, medens Apterungen for 3. Klasse bibeholdtes under Vogndækket og i de saakaldte Vingehuse, hvor ogsaa Kabys, Proviantrum m. m. fandtes.

Paa de korte Overfarter, hvor Færgerne kun havde eet Spor, og hvor der var Pendul-Sejlads: Sejlads uden Svajninger, havde man i 1901 bygget den sidste Hjulfærge »Strib«, men da man gik over til at forlænge de fleste af disse Færger og derved væsentlig forøge deres Kapacitet, blev det ikke nødvendigt før i 1915 at bygge en ny enkeltsporet Færge. Man byggede de Dampfærgeren »Orehoved«, der ligesom den paa Side 492 nævnte Skruefærge »Hälsingborg« havde en Skrue i hver Ende, med hver sin Høj- og Lavtrykmaskine. Denne Færge var dog væsentlig længere end »Hälsingborg«. Denne Type Færger er mindre økonomisk end Hjulfærgerne i Brændselsforbrug, men er til Gengæld bedre til Sejlads i Is.

Til Lillebælts-Overfarten byggede man i 1920—21 to Færger Mage til »Orehoved«, dog forsynedes den sidst byggede med en tregangs Maskine. Disse Færger var i Fart ved de paagældende Overfarter, lige til disse erstattedes med Broer.

I Aarene efter Krigen forringedes Statsbanernes Økonomi betydeligt. Ved de foretagne Undersøgelser om, hvorledes man kunde forbedre Økonomien, kom man ogsaa ind paa Færgernes Overførselskapacitet og herved ind paa Tanken om den tresporede Færge, og da der netop paa denne Tid tiltrængtes en ny Færge til Storebælts-Overfarten, lod man udføre Tegninger og Specifikationer til en saadan. Da Færgerne af Hensyn til de eksisterende Færgelejer ikke kunde gøres bredere end de tosporede

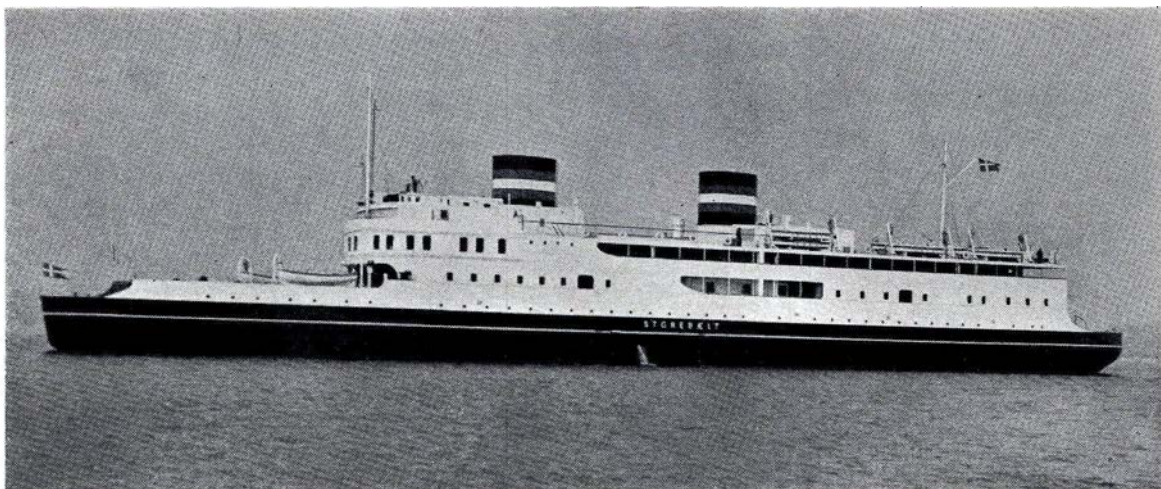


Fig. 366. Motorfærgeren »Storebælt«, bygget 1939 til Storebæltsoverfarten.

Færger, mente man at maatte give Færgeren et Motormaskineri, da Udstødet for et Motormaskineri tager mindre Plads end Skorstenene til en Dampmaskine. Efter en Del Overvejelser og Undersøgelser bestemte man sig trods visse Betæneligheder til at gøre Forsøget og byggede derfor i 1926—27 den tresproede Motorfærge »Korsør«. Den blev forsynet med to Stk. Burmeister & Wain 8 cylindrede, 4 takts, enkeltvirkende Trunk Diesel Motorer med Luftforstøvning. Disse Maskiner kunde indicere maksimalt ialt 5100 HK, hvortil svarede en Fart af $15\frac{1}{2}$ Knob af Færgeren i lastet Tilstand.

Foruden Overgangen til Dieselmotor og tre Spor skete der samtidig en væsentlig Ændring i apteringsmæssig Henseende, idet man ikke alene anbragte Aptering for 1. og 2. Klasse paa Promenadedækket, men ogsaa for 3. Klasse, hvor der for hver af de to Klasser findes en Salon for Rygere og en for Ikke-Rygere, ligesom Rejsende paa alle Klasser havde Adgang til den paa Promenadedækket værende Spisesalon, dog kun for Indtagelse af varm Mad. Under Vogndækket var der tillige Saloner for begge Klasser.

Bygningen af »Korsør« kom til at betyde en fuldstændig Overgang fra Damp til Diesel for saa vidt angaar Statsbanernes Skibsbygning. Kun en større Isbryder blev forsynet med Dampmaskiner og oliefyrede Kedler. Overgangen til Dieselmotormateriel fik hurtigt Betydning, fordi Statsbanerne stod for en Fornyelse af en meget væsentlig Del af sin Flaade, saaledes at man ved Udgangen af 1946 raadede over ni store og to smaa Motorskibe, af disse var fire uden Jernbanespor, kun indrettet til Overførsel af Passagerer og Automobileer.

Disse Skibe var forsynet med ret forskellige Dieselmotorer, og ingen var af samme Type som »Korsør«, idet man ved næste Nybygning gik over til Trykforstøvning af Brændselolien, og i to nye Skibe til Kalundborg-Aarhus Overfarten gik man over til B. & W.s totakts Motorer, medens man i »Heimdal«, »Morsø« og »Kronborg« benyttede A/S Frichs firetakts Trunk Dieselmotorer. Førstnævnte Færge havde to Stk. 6 cylindrede Motorer, der virkede paa Tvillingskruer, medens de to sidstnævnte kun havde en 6 cylindret, firetakts Motor, der ikke kunde omstyres, den kunde skiftevis ved Hjælp af en Kobling sættes i Forbindelse med en Skrue i den ene eller den anden Ende af Færgeren, eftersom Færgeren skal gaa den ene eller den anden Vej.

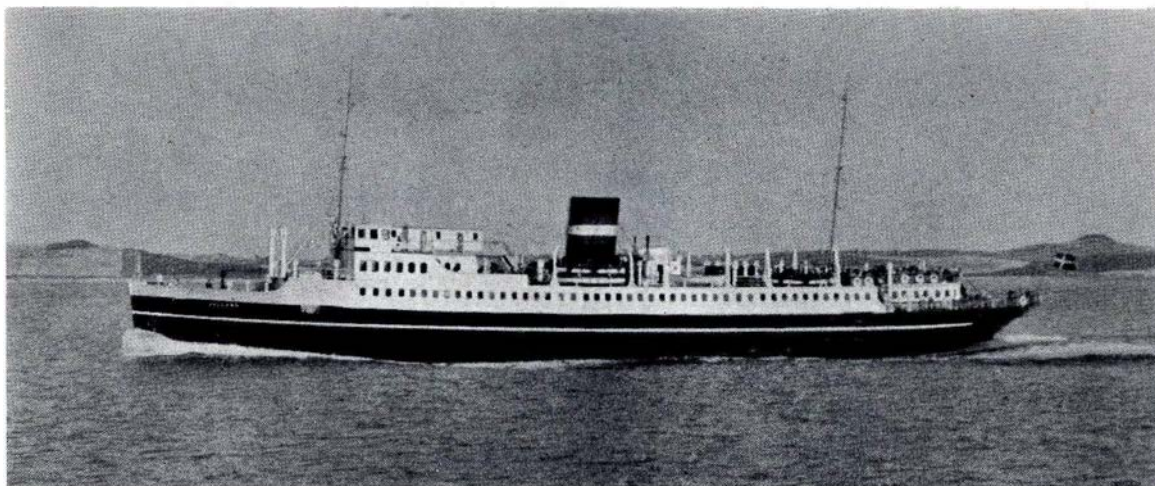


Fig. 367. Motorskibet »Jylland«, bygget 1933 til Kalundborg-Aarhus Overfarten.

Efterhaanden byggedes, foruden »Korsør«, fire tresporede Færger til Storebælts Overfarten, dog noget større end denne, der var 96 Meter lang, medens de følgende blev fra 102,5 til 105,5 Meter lange. De to sidst byggede Færger, »Storebælt« og »Fyn«, er Danmarks største Færger; de er forsynede med to Stk. B. & W. 6 cylindrede, totakts, enkeltvirkende Trunck Dieselmotorer, der maksimalt indicerer 5435 HK, hvilket giver Færgeren en Fart af 16,5 Knob.

Paa Kalundborg-Aarhus Overfarten havde man i Begyndelsen anvendt en af de gamle Færger fra Storebælts Overfarten tilligemed et Skib fra den standsede Kieler-rute. Senere købte man Dampskibet »Sverige« af Øresundsselskabet, der havde indstillet Farten paa Grund af Krigsudbruddet. Skibet blev døbt om til »Niels Holst« efter Statsbanernes første Generaldirektør. Selv om disse Skibe var en Forbedring i Forhold til det Materiel, der betjente Ruten, før Statsbanerne overtog den, blev de dog meget hurtigt forældede, særligt fordi Pladsforholdene paa 3. Klasse var for indskrænkede og fordi de kun kunde medtage et Par Biler. Man byggede derfor to Motorskibe til denne Rute, der blev sat i Fart henholdsvis 1931 og 1933; de fik Navnene »Kalundborg« og »Jylland«. De var byggede til at kunne overføre fra 30 til 40 Biler foruden Stykgods og 1200 Passagerer. Maskineriet bestod af en sekscylindret, totakts, enkeltvirkende B. & W. Trunck Dieselmotor med Trykforstøvning og Gliderbevægelse, der med ca. 3300 HK kunde give Skibet en Fart af 15,5 Knob. Desuden var Forholdene for Passagerer med 3. Klasses Billet meget forbedrede og udvidet.

Efterhaanden som Automobiltrafikken steg, særligt efter den første Verdenskrig, blev der stillet forskellige Krav, dels til Færgernes Indretning for at kunne laste og losse Bilerne let og bekvemt, dels til Indsættelse af særlige Automobilfærger, der helst skulde gaa paa Tider, der laa bekvemt for Bilisterne, eller paa Klokkeslet, disse let kunde huske (hele og halve Klokkeslet). For at imødekomme disse Ønsker blev der saavel i Land som om Bord i Færgerne foretaget betydelige Forbedringer, og i 1930 byggede man den første egentlige Automobilfærge til Storebælts Overfarten.

Ogsaa paa Helsingør-Overfarten steg Biltrafikken betydeligt, men da det her næsten udelukkende var Turisttrafik, var den i høj Grad sæsonbetonet, saaledes at det kun

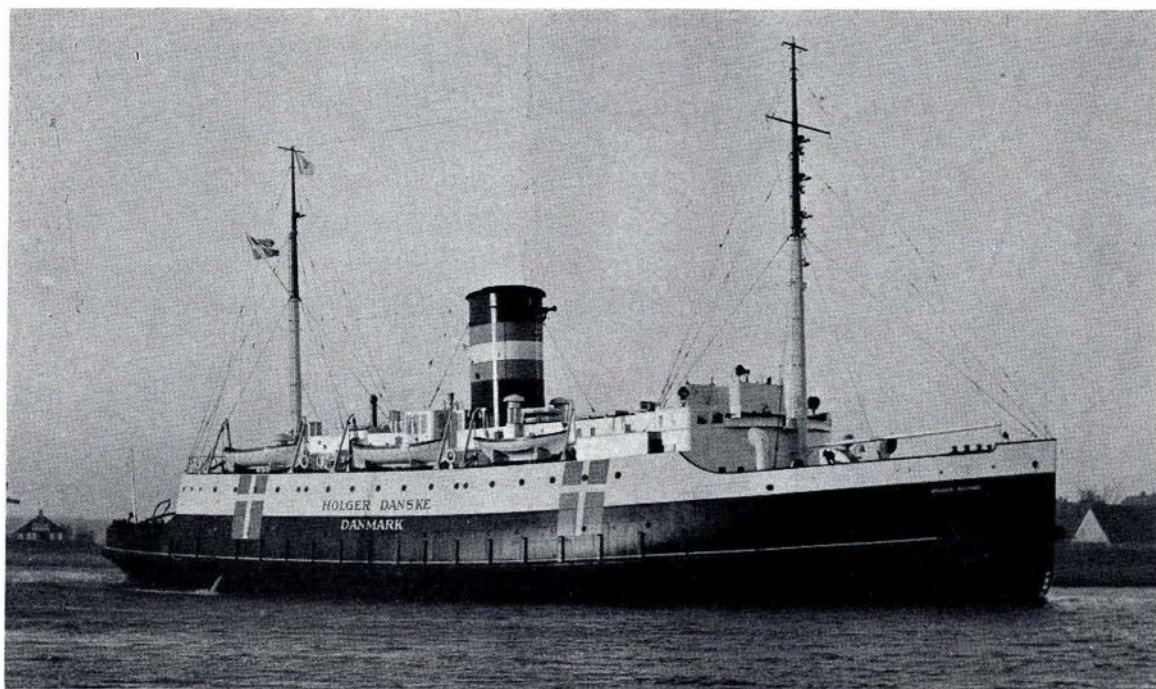


Fig. 368. Isbryderen »Holger Danske«, bygget 1942, navnlig til Storebæltsoverfarten.

var paakrævet at have en særlig Færge i Fart Foraar, Sommer og Efteraar og i Sommerferietiden endog to Færger til Biltransport. Til denne Fart byggede man en Motorfærge, der kunde tage ca. 25 Biler, den gik i Fart i 1935. Ogsaa over Sallingsund steg Biltrafikken, medens Jernbanetrafikken gik ned, hvorfor den i Fart værende Færge var for stor til den forefaldende Jernbanetrafik og for uegnet til at kunne overkomme den forekommende Biltrafik. For at faa en til Formaalet bedre egnet Færge byggede man derfor en mindre Færge, der foruden tre Jernbanevogne kunde have 10 Biler om Bord. Da Færgen var meget billig i Drift, kunde man indføre en hyppig Sejlplan med Afgang en Gang i Timen fra hver Side. Færgen var forsynet med en 6-cylindret, ikke omstilbar Motor, der ved Hjælp af Kobling kunde sættes i Forbindelse med en Skrue i For- eller i Agterenden. Bilfærgen ved Helsingør-Overfarten havde tilsvarende Maskineri.

Paa Grund af de tre meget haarde Vintre i Træk (efter Nytaar 1940—41—42), under hvilket det viste sig, at Statsbanernes Isbrydningsmateriel ikke kunde gøre Fyldest, og man ej heller kunde faa den nødvendige Hjælp af Statens Isbrydningsvæsen, blev det besluttet at bygge en ny kraftig Isbryder, der ogsaa kunde medtage et relativt stort Antal Passagerer og ca. 150 Tons Stykgods, dette sidste anbragt i saakaldte Containers. Denne Isbryder, der blev færdig i 1942, fik Navnet »Holger Danske«. Den har tre Drivskruer, to agter og en i Forenden, hver Skrue har til Drivkraft en Tregangs Dampmaskine af Frich's Fabrikat for mættet Damp paa 2200 I. H. K., saaledes at den samlede Hestekraft er 6600 I. H. K. Skibet er 68,9 Meter langt over Stævnene og 16,5 Meter bredt i Vandgangen, den store Bredde er nødvendig for at kunne bringe de brede Færger igennem Isen. Det har 4 oliefyrede Kedler med 4 Fyr i hver Kedel. Det kom første Gang i Brug i Januar 1947.

Under Landets Besættelse af Tyskerne fra 1940—1945 opstod der Fare for, at disse skulde overtage eller i en given Situation ødelægge vort Færgemateriel. Dette havde til Følge, at to af Isbryderne og en Storebæltfærge af Besætningerne blev ført til Sverige og blev der til Tyskernes Kapitulation. Frygten for, at Tyskerne skulde overtage nogle af vore Færger, var ikke overdreven, thi i Efteraaret 1943 rekvirerede de 2 Motor- og 1 Dampfærge og beholdt dem til Krigens Slutning, hvorefter de i meget miserabel Tilstand blev tilbageleveret Statsbanerne.

Paa Ruten mellem Faaborg og Mommark (paa Als) havde et privat Selskab sat en enkeltsporet Færge i Fart kort efter den første Verdenskrigs Slutning. Da denne Rute blev tabgivende, bestemte Selskabet sig i Slutningen af 1945 til at indstille Farten, men da der stadig var national Interesse i at opretholde Ruten, ligesom de tilstødende Egne, særligt i Sønderjylland, var interesserede heri, blev det vedtaget, at Statsbanerne skulde erhverve Ruten og drive den videre. Den blev overtaget den 1. Februar 1946, den Selskabet tilhørende Motorfærge, Havnen ved Mommark m. m. blev samtidig Statsbanernes Ejendom.

Ved Statsbanernes 100 Aars Jubilæum bestaar Flaaden af følgende Skibe:

5 Stk. 3-sporede Motorfærger	1 Stk. Automobil Motorfærge
4 - 2 — Dampfærger	3 - Passager Motorskibe
1 - 2 — Isbryderdampfærge	2 - — Dampskibe
3 - 1 — Motorfærger	2 - Damp Isbrydere
4 - 1 — Dampfærger	Ialt 26 Skibe

Foruden disse Skibe har Statsbanerne endnu noget Isbaadsmateriel, som nu kun staar som en sidste Reserve under Isforhold, men tidligere var det ofte det Materiel, der alene kunde skaffe Forbindelse paa Overfarterne. Særligt paa Storebælt var det ofte af stor Betydning, hvorfor det skal omtales nærmere her.

Nord for Korsør skyder Landet sig lidt ud i Storebælt i Halskovpynten, der fortsættes i Halskov Rev. Paa denne Pynt, der ligger omtrent ret Øst for Sprogø, er anlagt et Isbaadsetablisement, og dette er forbunden med Korsør Jernbanestation ved et Jernbanespor. Et tilsvarende Etablisement findes paa Knudshoved Øst for Nyborg, og endeligt var der paa Sprogø et Overnatningssted for Isbaadstransporterne.

Naar Skibene, senere Færgerne og tilsidst Isbryderne ikke længere var i Stand til at forcere Isen, blev Isbaadene anvendt, de blev trukket over Isen og roet eller sejlet over Vaagerne. Paa denne Maade kunde der overføres Passagerer og Post, men Overfarten var ikke ufarlig, meget anstrengende og kunde tage flere Dage, med Ophold paa Sprogø, hvor Statsbanerne havde en Opsynsmand, der hvert Efteraar provianterede ud, saaledes at han kunde bespise et stort Antal Rejsende. Det er klart, at en saadan Transportmaade nu til Dags vilde være ganske utilfredsstillende, og moderne Rejsendes Udrustning ganske uegnet til de Strabadser, Isbaadstransporten medførte. Det var dog ikke altid, at Isbaadene maatte gaa over hele Bæltet, undertiden anvendtes de ogsaa til Transport fra en Isbryder til Land, og hertil er de bleven anvendt for ikke ret mange Aar siden. Efter at Statsbanerne har faaet Isbryderen »Holger Danske«, er der dog ingen Udsigt til, at Isbaadene kommer i Anvendelse.

Den flere Gange skiftende Administration af Statsbanernes Søfartsvæsen er omtalt

under Afsnittet »Administrationsforhold (Side 181, 186 og 189). Efter den fra 1915 gældende Ordning ledes Søfartsvæsenet, der i ressortmæssig Henseende kom under Trafik- og Personaleafdelingen, nu af en søkyndig Søfartschef, bistaaet af en søkyndig Søfartsinspektør og en maskinkyndig Skibsmaskininspektør samt det nødvendige Kontorpersonale. I 1928 kom hertil en skibsbygningskyndig Skibsinspektør. Under denne Centralledelse sorterer alle Overfarter, hele Søfartspersonalet, alt Materiellet og dettes Vedligeholdelse samt Fornyelse, endvidere Restaurationerne i alle Skibene.

Den lokale Ledelse af Overfarterne med en Skibsfører som Overfartsleder er ikke gennemgaaet nogen væsentlig Ændring, kun er Lederen af Storebæltsoverfarten ikke længer tjenestegørende i Skibene, men udelukkende beskæftiget ved Ledelsen af Overfarten. Ved de andre Overfarter tager Overfartslederen derimod stadig Del i Sejltjenesten.

Fra den første Jernbanefærge blev sat i Fart til nu er der selvsagt sket en voldsom Stigning i Trafikken. Denne Stigning er ingenlunde jævn fra Aar til Aar, tværtimod har der været Spring opad, ligesom større eller mindre Nedgang i Trafikken. Nedenstaaende Skema viser det mest karakteristiske ved Overfartstrafikkens Vekslen paa den største og vigtigste Overfart, Storebæltsoverfarten.

Storebæltsoverfarten	Aar	Antal				
		Dobbelt- ture	Rejsende	Godsvogns- akslar	Tons Gods	Biler
Med Dampskib før D. S. B.s Overtagelse	1880		96.301		9.966	
Første Aar under D. S. B.s Le- delse, heraf kun Færgefart i 5 Maaneder	1883—84		132.492		14.712	
	1884—85		141.339		21.658	
	1894—95	2.291	195.206		114.450	
	1905—06	4.243	571.000		349.240	
	1915—16	7.997	640.400		1.219.698	
	1916—17	7.261	748.600		1.108.213	
	1919—20	6.402	921.827	355.110	1.062.016	
	1921—22	4.548	794.142	226.108	604.032	
	1925—26	5.078	972.734	248.727	554.791	
	1929—30	5.383	977.301	294.590	708.876	57.077
	1931—32	6.100	1.094.258	285.447	667.791	96.054
	1932—33	5.707	1.018.000	268.265	526.000	87.343
	1935—36	8.010	1.370.000	366.937	730.000	137.564
	1938—39	8.466	1.621.000	384.930	760.000	194.910
	1939—40	7.189	1.596.000	396.390	915.000	157.632
	1940—41	4.228	884.000	329.613	964.000	19.096
	1941—42	4.977	1.260.000	388.022	1.086.000	9.261
	1942—43	5.315	1.563.000	410.737	1.090.000	8.853
	1946—47	6.859	3.036.000	487.317	1.198.000	169.051

1880 var et af de sidste Aar, hvor Storebæltsoverfarten blev drevet af Postvæsenet. Den 1. April 1883 blev Skibene og Overfarten overtaget af Statsbanerne, og Driftsaaret 1883—84 er derfor det første under den nye Ledelse. I dette Driftsaar var Færgerne kun i Fart i ca. 5 Maaneder, derfor er Godsmængden ikke steget særligt stærkt.

Under Verdenskrigen 1914—18 steg Godsmængden uhyre, Aarsagen hertil var bl. a. en meget stor Eksport til Tyskland og en meget stor Transitbefordring til og fra Tyskland. Det ses ogsaa, hvorledes de vanskelige økonomiske Forhold satte ind efter Krigen, og hvorledes man i Trediveerne efterhaanden naaede frem til bedre Tider. Disse Aar viser navnlig en betydelig Stigning i Persontrafikken: Godstrafikken er derimod temmelig uregelmæssig, hvilket navnlig skyldes Konkurrencen fra Lastbilerne. Det stærkt stigende Tal af Automobiles paa Overfarten fremgaar ligeledes af Oversigten. Ved Storebælt var i Aarene før 2. Verdenskrig en særlig Automobilfærge i Fart hele Aaret, medens der i Sommerferietiden og i Højtiderne var to saadanne Færger i Fart, desuden medtog Jernbanefærgerne de Biler, der var Plads til.

Paa Helsingør Overfarten indsattes i 1935 en til Automobiltransport særlig bygget Færge, og samtidig indførtes for denne en Sejlplan med Afgang fra de ene Side af Overfarten ved hele Kløkkeslet og fra den anden ved halve Kløkkeslet, hvorved der blev Overfart hver Time i ca. 8 Maaneder af Aaret. Under Ferietrafik blev den assisteret af endnu en Færge.

Følgende Tal viser Stigningen i Befordringer paa denne Overfart:

Aar	Rejsende	Biler
1929—30	575.807	8.550
1934—35	595.000	12.432
1935—36	762.000	20.245
1938—39	974.000	37.805

Ogsaa paa Sallingsund-Overfarten skete der som Følge af Indsættelsen af ny Færge med bedre Overfartsforhold for Automobiles og stiv Sejlplan med hyppige Ture en betydelig Stigning i Befordringerne.