

# VEJHISTORIE

no. 22 // 2013

Tidsskrift fra DANSK VEJHISTORISK SELSKAB



FORBINDELSEN OVER FEMERN BÆLT

OVERFARTEN SJÆLLAND-FALSTER HISTORISK BELYST

03 FORBINDELSEN OVER FEMERN BÆLT  
Berit Stage, cand.mag.

14 OVERFARTEN SJÆLLAND-FALSTER HISTORISK BELYST  
Torben Topsøe-Jensen, cand.jur, fhv. auditor

## FORORD

Som oplæg til Dansk Vejhistorisk Selskabs planlagte seminar 'Broer og færger – forbindelser over vand' var det redaktionens hensigt at anslå temaet med et hæfte indeholdende to artikler, dels om forbindelsen over Storstrømmen fra Sjælland til Falster og dels over Femern Bælt fra Danmark til Nordtyskland. Afdøde auditor Torben Topsøe-Jensens 'Overfarten Sjælland-Falster historisk belyst' fremkom første gang i 'Farøbroerne', som blev udgivet ved åbningen af de to broer i 1985. Cand.mag. Berit Stages 'Forbindelsen over Femern Bælt' er en lidt forkortet version af publikationen 'Med folk og fæ over Femern Bælt', som blev udgivet i 2012 af Femern A/S. Denne publikation er igen en udbygning af et foredrag, hun i 2010 holdt i Dansk Vej-

historisk Selskab (med titlen 'Fugleflugtslinjen og forbindelsen over Femern Bælt').

Selv om seminaret har måttet aflyses, håber redaktionen af VEJHISTORIE, at dette hæfte vil finde god modtagelse. Vi takker Berit Stage og Femern A/S for velvillig tilladelse til at benytte Berit Stages manuskript. Endvidere retter vi en varm tak til Cowi A/S og Grøntmij A/S, som velvilligt har ydet økonomisk støtte til trykningen af dette hæfte.

Michael Hertz  
Formand for redaktionsudvalget

## KOLOFON

### VEJHISTORIE

Tidsskrift fra Dansk Vejhistorisk Selskab  
no. 22 // 2012

### ISSN 1600-776XX

Medlemsblad for Dansk Vejhistorisk Selskab.  
Udgives to gange årligt. Hvert andet nummer med støtte fra Asfaltindustrien og hvert andet med støtte fra COWI A/S og Grøntmij A/S.

Manuskripter fremsendes på diskette eller pr. e-mail på nedenstående adresse. Forfattervejledning kan rekvireres samme sted.

**Grafisk design** | Kvorning Design & Kommunikation

**Lay-out** | Anna Falcon

**Tryk** | Vejdirektoratet

**Oplag** | 500 eksemplarer

### Redaktion

Cand.mag. Michael Hertz, redaktør  
Mag.art. Kirsten-Elizabeth Høgsbro  
Universitetslektor, Per Homann Jespersen  
Akademiingeniør Carl Johan Hansen

### Dansk Vejhistorisk Selskab

c/o Vejdirektoratet  
Niels Juels Gade 13  
Postboks 9018  
1022 København K

Postgiro 169-1791

T 7244 3333  
E [dvs@vd.dk](mailto:dvs@vd.dk)  
[www.vejhistorie.dk](http://www.vejhistorie.dk)

# FORBINDELSEN OVER FEMERN BÆLT



*BERIT STAGE, F. 1974. CAND.MAG. I EUROPÆISK ETNOLOGI FRA KØBENHAVNS UNIVERSITET 2008. PROJEKTMEDARBEJDER VED DANMARKS VEJ- OG BROMUSEUM 2008-2012. DIPLOMUDDANNELSE I PROJEKTFØRSEL. ER NU UDVIKLINGSKONSULENT I FUGLEBJERG FLYTTEFORRETNING.*

I den sydligste del af Østersøen, mellem Lolland og Fehmarn, ligger det ca. 18 km. brede Femern Bælt. Femern Bælt er en del af den stærkt trafikerede Østersø, hvor der i årtusinder har været en omfattende person- og handelstrafik. Østersøen er med sit areal på ca. 400.000 km<sup>2</sup> verdens største brakvandsområde med en gennemsnitsdybde på ca. 60 m. Femern Bælt er et af de mange smalle bæltter og passager, der kendetegner Østersøen.

På begge sider af Femern Bælt findes der historiske spor efter menneskelig aktivitet. Gravanlæg fra yngre stenalder både på den tyske og den danske side af Østersøen vidner om, at området på denne tid (4000-1700 f.kr.) var et sammenhængende kulturområde. Arkæologer har konstateret, at sejlads og handel spillede en stor rolle i området omkring

Femern Bælt allerede i bronzealderen (1700-500 f.kr.), hvor bl.a. bronze blev handlet i Øst- og Centraleuropa, og bragt til Danmark over Østersøen. Sejlads i Østersøen var en risikabel affære i middelalderen (ca. 1050-1500). Vejr og vind var afgørende for de småbåde, der blev brugt på denne tid, og skiftende strømforhold besværliggjorde sejladsen yderligere. Herudover var handelstrafikken i Østersøen stærkt plaget af pirater. En overgang var problemet så stort, at det truede udviklingen i de ellers økonomisk og politisk stærke Hansestæder omkring Østersøområdet.

I Valdemarstiden (1157-1241), hvor Nordtyskland var under dansk herredømme, spillede Femern Bælt en vigtig rolle som forbindelseslinje til de danske besiddelser i syd. Det vides med sikkerhed, at Femern Bælt i hvert fald siden 1200-tallet var de skandinaviske pilgrimmes forbindelse til forskellige pilgrimssteder i Europa. Pilgrimmene sejlede over bæltet til Puttgarten, hvor der også blev opført et kapel til pilgrimene. Herfra rejste de videre til Burg på Fehmarns modsatte kyst og fortsatte rejsen til et færgested i Grossenbrode på det tyske fastland.



*Kort over Femern Bælt med Danmark og Tyskland. Femern AS.*



Femern Bælt med omgivende danske øer. Udsnit af håndkoloreret kobberstik fra Fr:Vs Atlas 1732. Det Kongelige Bibliotek, Kort- og Billedsamlingen.



Kort over Fehmarn fra 1648 med angivelse af mange stednavne. Det Kongelige Bibliotek, Kort- og Billedsamlingen.

Tilsanding og lav vandstand har altid været Rødby's store problemer. Udsnit af kort fra 1703 over Lolland og en del af Falster. Kort og Matrikelstyrelsen.



Gamle rejsebeskrivelser viser, at rejsende mellem Danmark og Tyskland kunne rejse ad forskellige ruter over gennem Danmark afhængigt af rejsens udgangspunkt og mål. Femern Bælt var det direkte forbindelsesled mellem Øst-Danmark og Holsten og var derfor i århundreder en vigtig færdselsåre til de danske områder. Skulle den rejsende til eller fra Slesvig, gik rejsen typisk via Årøsund og Storebælt. Gik rejsen til eller fra Tysklands østlige egne, kunne der f.eks. sejles mellem Gedser og Rostock.

### Forbindelseslinje mellem nord og syd

I adskillige århundreder var øen Fehmarn et omstridt grænseområde under skiftende hertugers herredømme. Frem til 1648 nævnes Fehmarn i lensbreve som "landet Fehmarn" ved siden af Slesvig. Først efter 1658 blev Fehmarn statsretligt til en del af Slesvig. Siden senmiddelalderen har Fehmarn ført en omskiftelig tilværelse som besiddelse under skiftevis Lübeck, holstenske, slesvigske og gottorpske hertuger, danske konger og Preussen. Fra middelalderen og frem til 1800-tallet var store dele af den nuværende delstat Slesvig-Holsten del af det dansk-norske monarki. I løbet af 1800-tallet, bredte nationalistiske strømninger sig i både Danmark og Tyskland og i sidste ende afgjorde de slesvigske krige i 1848-50 og 1864, at Slesvig og Holsten skulle høre til Tyskland.

### Forbindelserne i middelalderen

I Femern Bælt eksisterede der i middelalderen ikke egentlig etableret færgefart på faste ruter, men omfanget af person- og godstransport var stort. Farten fra Falster udgik fra udskibningssteder på øens sydspids, enten ved Bøtø, Gedser eller Gedesby, oftest til Rostock eller Warnemünde. Ruterne fra Gedser var forbindelsesled til områderne i Mecklenburg-Vorpommern. Fra Lolland blev der sejlet fra Rødby Fjord, fra enten Dragsminde eller Hornindemølle havn til Puttgarten på Femerns nordkyst, men ofte blev der sejlet uden om øen til Heiligenhafen på fastlandet. Forbindelsen over Femern Bælt var forbindelsesled til Holsten. Sejladsen var imidlertid ikke nogen problemfri affære. Strøm, blæst og frost kunne forsinke de rejsende i dagevis, mens de måtte vente på bedre vejr. I vintermånederne var det ofte dravis, der gav de største problemer med overfarten. Sejladsen over Østersøen blev yderligere besværliggjort af, at man på Femern Bælt ikke kunne bruge isbåde, som på f.eks. Storebælt.

### Færgesteder på Fehmarn

Den første havn i Burg på Fehmarn lå i forbindelse med indsøen Burger Binnensee. Den gamle havn sandede imidlertid til og måtte opgives i løbet af 1400-tallet. I stedet blev der anlagt en havn på landtangen foran indsøen.

Havnen kaldtes "Det nye dyb", og var skærmet af stenkistedamme. Svenske tropper var under 30-års-krigene fra 1618 til 1648 årsag til, at den nye havn led så stor skade, at den ikke kom på fode igen.

De kommende 200 år var der mangfoldige forsøg på at få havnen sat i stand. I 1857 lykkedes det endelig at få anlagt en ny havn i Burg – Burgtiefe.

På øens nordlige del blev Puttgarten benyttet som færgested allerede fra 1200-tallet. En egentlig færgehavn blev dog først anlagt i 1963. Ikke langt fra Puttgarten, syd for fyrtårnet Marienleuchte, benyttede de illegale både et sted kaldet "Presener Rinne". Endnu i 1800-tallet var der skibstrafik fra dette sted.

### Tilsanding

Femern og Rødby led i århundreder under en omfattende tilsanding af havne og udskibningssteder. Vanddybden var meget lav, og sejlene på bæltet led mange kvaler i form af bl.a. grundstødninger. Trods vedligeholdelse har havne og udskibningssteder adskillige gange måttet opgives på grund af tilsanding. Flere gange i løbet af 1700- og 1800-tallet blev det, på Femern såvel som i Rødby, diskuteret at forbedre havneforholdene, men forholdene forblev elendige. Trods besværlige besjellingsforhold opretholdt Rødby endnu i begyndelsen af 1700-tallet en pæn handel, mens byens handel og søfart 100 år senere var sørgeligt



hensynet. Først i 1857 lykkedes det at få anlagt en ny havn i Burg, og i først i 1911 kunne den nye Rødby Havn indvies.

### Færgeskuderne

Mange bønder og handlende i Rødby havde en eller flere skuder til småhandel og transport i Østersøområdet. I middelalderen og renæssancen var færgeskuderne små, en-mastede, åbne skibe, hvor gods, dyr og mennesker blev stuvet godt sammen.

På grund af problemerne med lavt vand og sandbanker ved udskibningsstederne blev der udviklet en særlig lolland-falstersk skudetypen med brede skibssider og en særligt kraftig forstævn som værn mod grundstødninger.

1993 blev vraget af en sådan skude fundet og udgravet ved Bredfjed nær Dragsminde, en af de gamle indsejlinger i Rødby Fjord. Bredfjedskibet blev bygget omkring år 1600 og blev brugt til færgefart mellem Rødby og Nordtyskland. Bredfjedskibet var ca. 12 m langt og klinkbygget. Skibet var konstrueret så det var særligt tilpasset de vanskelige besejlingsforhold ved de sydlige kyster omkring Lolland-Falster. Det havde en dybgang på kun 1 m og i den karakte-

ristiske, kraftige forstævn var et hul til et kraftigt træktov. Træktovet kunne bruges, når skibet skulle trækkes fri af en af de mange sandbanker eller trækkes på land.

### Rettigheder og pligter i Rødby

Konger og hertuger udstedte både på Lolland og på Fehmarn koncessioner på færgefarten over bæltet, ligesom kongerne jævnligt fastsatte takster for sejladsen. Der eksisterede imidlertid samtidig en omfattende illegal skude-sejlads over bæltet. Disse skippere blev på Fehmarn kaldt "Schwarzsegler" og overfarterne med de illegale både var billigere end de officielle og var angiveligt involveret i smuglerier.

For at sikre de danske kongers behov for kommunikationsveje over bæltet var der tidligere knyttet forskellige rettigheder og pligter til sejladsen. Derfor gav Christian I, i 1454 indbyggerne i Rødby tilladelse til selv at sejle til Tyskland med egne varer samt indføre varer til eget behov. Til gengæld skulle byens indbyggere gratis transportere kongens bude over Østersøen.

*"For den store umage, kost og tæring, som vor almue i Rødby har af os og*

*med vore bude at føre til Tyskland, ... har vi undt vor almue i Rødby, at de må sejle med deres eget købmandskab til Tyskland fra deres by som andre vore købstadsmænd gør i Lolland, så længe vor nåde tilsiger".*

Området omkring Rødby havde forskellige, lovlige såvel som ulovlige udskibningssteder, men frem til 1528, hvor Hominde havn første gang nævnes i et kongebrev, blev sejladsen i området samlet benævnt som Rødby.

### De første postruter

I 1555 blev Rødby en af de få danske havne, hvorfra der måtte udføres okser og heste. Christian III besluttede, at der udelukkende måtte udføres okser og heste fra havnene i Assens, Kolding, Ribe og Rødby. Denne ordre fra kongen betød i praksis, at Rødby nu blev den eneste udførselshavn for kvæg fra Lolland, Falster, Møn og Sjælland, hvilket byen kom til at leve højt på i de følgende årtier.

Samme år pålagde Christian III Rødbyborgerne at opretholde en færgerute til Heiligenhafen og bringe post over Femern Bælt. Postruten gik ned over Sjælland, Falster og Lolland.

← To rekonstruerede skibe fra Middelalderen. Forrest Bredfjedskibet rekonstrueret efter et fund i den inddæmmede Rødby Fjord ved Bredsted, inden for den tidligere indsejling til Dragsminde. Bagest Gedesbyskibet, rekonstrueret efter et arkæologisk fund 1985 på Sydfalster. Især Bredfjedskibet er bygget til at kunne færdes ved lavvande og flade kyster. Middelaldercenteret, Lolland-Falster.



Kong Christian IV som oprettede det danske postvæsen i 1624.

1570 blev Rødby den officielle færgeby, da Frederik II pålagde byen at holde en færgerute til Heiligenhafen. Hominde havn var sandet til, og forholdene blevet så vanskelige, at det var besværligt og livsfarligt for både dyr og mennesker at sejle til og fra havnen. I Dragsminde var der imidlertid også problemer. Dragsminde var havneste for færgerne over Femern Bælt i de følgende tohundrede år, men også her var tilsanding et stort problem for skibstrafikken.

Da det danske postvæsen blev oprettet af Christian IV i 1624, havde konger og fyrster således allerede i nogen tid fragtet post over Femern Bælt for at opretholde kommunikationen, men nu udgik Rødby-Femern ruten af planerne for postvæsenet. Tilsandingen ved udskibningsstedet Dragsminde var fremskreden, og udskibningen var flyttet til Kramnitze. Kongen valgte at lade hovedpostruten til Hamborg gå over Storebælt. På kongens opfordring var der på Storebælt netop indsat den første smakke, en rummelig hollandsk bådtype, der efter kongens mening bedre kunne sikre en stabil overfart for posten. Sejladsen over Femern Bælt fik herefter sekundær betydning. Sejladsen med gods, kvæg og rejsende var dog stadig omfattende. Da Christian IV's mor, enke-dronning Sophie døde, overtog kongens ældste søn, prins Christian, også kaldet den udvalgte prins, Nykøbing slot. Her holdt prinsen hof, hvor han og hans hustru, Magdalena Sibylla, efter sigende

levede et udsvævende liv. De modtog ofte fyrstelige gæster, der i adskillige tilfælde rejste over Femern Bælt. Besejlingsforholdene ved Rødby blev imidlertid stadig vanskeligere på grund af tiltagende tilsanding i fjorden. Af den grund opgav Generalpostamtet i 1752 planen om ridende post over Rødby til Hamborg.

### Postrute over bæltet oprettes og nedlægges

1777 blev planerne om en postrute over Femern Bælt genoptaget, da regeringen ønskede "en ny og lige indretning med den agende (kørende) Post til større bekvemmelighed for Handelen og de rejsende" samt "erholde en bedre Orden i Postvæsenet og øge dets Indtægter". De lokale forhold blev undersøgt af postdirektør Holm og kaptajnøjntant A. F. Lützw. Det blev foreslået at føre overfarten mellem Albuen ved Nakskov og Heiligenhafen, da der allerede eksisterede gode havne begge steder i modsætning til både Rødby og Fehmarn. Eftersom postbådene transportererede både gods, vogne, dyr og personer, skulle der indsættes passende både. Det blev anbefalet, at overfarten skulle foregå med en stor båd eller en jagt, indrettet med en kahyt. Af frygt for at ruten ikke kunne betale sig, anbefalede Generalpostamtet, at ruten ikke blev etableret foreløbig, men en kongelig resolution af 7. april 1779 fastslog at forbindelsen skulle etableres mel-

lem Rødby og Fehmarn og herfra til Heiligenhafen. Byfoged og postmester i Rødby, Joachim Hahn, påtog sig overfarten, men passagererne klagede over, at færgerne var små og dårligt førte. An dre tilbød at overtage ruten, men forlangte væsentligt mere end Hahn. I 1787 blev det bekendtgjort i en kongelig resolution, at postruten skulle indstilles "indtil Tiderne blive bedre og Omstændighederne det udkræve". Hahn beholdt embederne som postmester og færgemand, men færgeriet var efterhånden noget forsømt, og forbindelsen havde efterhånden ringe betydning for trafikken til Tyskland.

Havnen blev flyttet fra Dragsminde til Kramnitze. Kramnitze var kun udløb fra Rødby Fjord, her var ingen mole eller fortøjningspæle. Al omladning af gods og mennesker foregik fra båd til båd. Det var vanskeligt at komme til og fra havnen. Kun små både kunne komme gennem gabet og ind i fjorden. Elendige adgangsveje, misligholdte færger, og et tvivlsomt økonomisk grundlag for sejladsen efter postrutens nedlæggelse betød, at ruten sygnede hen. I 1789 blev den sidste autoriserede færgemand beskikket ved Rødby færgested – fællesbetegnelsen for udskibningsstederne omkring Rødby.

### Nysted-Heiligenhafen

Vejforordningen fra 1793 slog fast, at Lollands kommende hovedlandevej skulle føres fra Gåbense over Guldborg, Saksøbing og Maribo til Rødby, men



← C. D. F. Rewentlow (1748-1827) var en ledende kraft i udarbejdelsen af Danmarks første samlede vejlov "Vejforordningen af 13. December 1793".

→ Hjuldampskibet Caledonia var Danmarks første dampskib og sejlede 1819-1829 i rutefart mellem København og Kiel. Undervejs anløb det Koster på Møn, Gåbense på Falster og Bandholm på Lolland. Skibet kunne ikke bakke og dets maskinkraft var svag. Ofte var det forsinket i dårligt vejr og af og til løb det også på grund.

blev senere ændret til en linje fra Gåbense over Guldborg, Saksøbing, Maribo til Nakskov. Den tidligere oprettede postrute over Rødby til Heiligenhafen var blevet opgivet i 1787, og i 1793 blev postruten København-Hamborg over Storebælt styrket med to nye postjagter. Planen om en postrute over Østersøen til Tyskland var dog ikke opgivet og i 1797 blev forholdene ved Rødby igen undersøgt. Man undersøgte mulighederne for at grave en kanal helt ind til Rødby, men opgav det på grund af omkostningerne

I 1800 fik den danske statsmand, reformator og godsejer på Lolland, C. D. F. Rewentlow den idé, at der kunne etableres en færgerute fra den lille by Nysted. I Nysted var der gode muligheder for at anlægge en havn. I 1804 blev færgesejladser mellem Nysted og Heiligenhafen påbegyndt. Eftersom Nysted herefter var forbindelsesled til Tyskland, blev det i 1805 besluttet, at den lollandske del af det store danske hovedlandevejsnet skulle føres til Nysted frem for Rødby. I 1807 udløb koncessionen på ruten, og da overfarten, siden oprettelsen ikke havde opnået nogen stor betydning, blev ruten atter nedlagt.

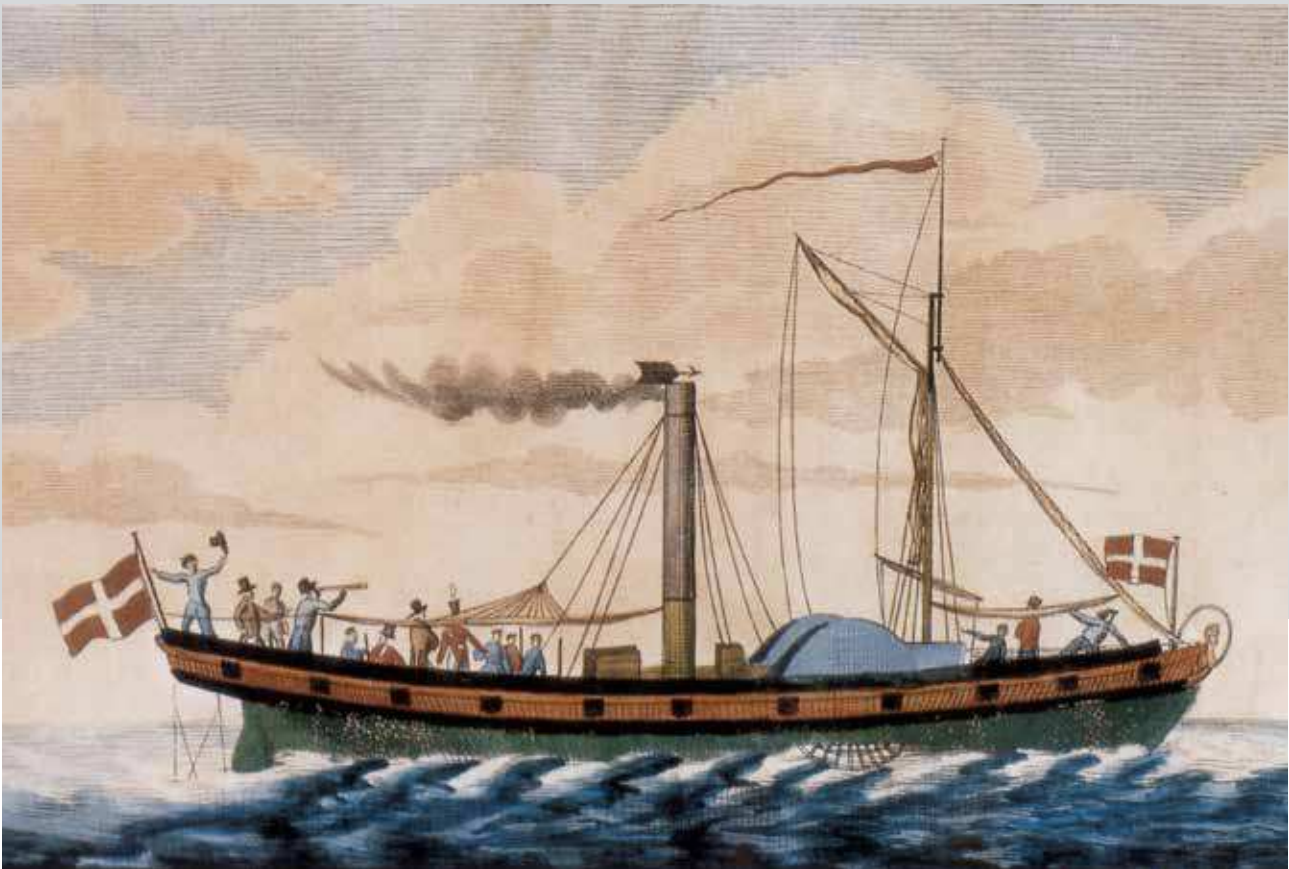
Da Danmark kom i krig med englænderne i 1807, kom englænderne til at kontrollere næsten al sejlads i danske farvande. Næsten al trafik mellem København og hertugdømmerne foregik via Storebælt og Årøsund, men 23. oktober 1807 gav den daværende kronprins

Frederik under et ophold i Kiel ordre på, at postsejladser mellem Lolland og Heiligenhafen skulle genoptages. Grunden var, at kommunikationen mellem København og Holsten skulle sikres, og al vigtig post skulle sendes i to eksemplarer, et eksemplar ad ruten over Storebælt og et eksemplar ad ruten over Femern Bælt. Af samme grund blev en kongelig kurérpostbåd sat i fart mellem Rødby og Heiligenhafen i årene 1808-1813. Da Wienerkongressen i 1815 skulle ordne Europas forhold efter Napoleonskrigene, skulle fredsaftalen bringes fra Wien til København og forelægges Frederik VI. En beretning fortæller, at en ung sekretær, der var tilknyttet den danske delegation på Wienerkongressen, og som var født på Falster og derfor vidste, at den hurtigste og mest direkte vej til København gik over Femern Bælt, red direkte fra Wien til Femern, sejlede til Rødby og var fremme i København 24 timer før posten, der rejste ad postruten over Storebælt. Ifølge fortællingen var kongen meget imponeret, og forfremmede sekretæren. Den danske statsbankerot i 1813, og den voldsomme økonomiske krise, fik dog kongen til at mane til sparsommelighed, og der var i de kommende år ingen planer om at igangsætte større trafikale projekter.

### Trafikken over bæltet i 1800-tallet

Med Danmarks tab af hertugdømmerne efter krigen i 1864 mistede sejladsen over Femern Bælt en del af sin betydning. Færgefarten blev øjeblikkeligt indstillet og fra at være områder af geografisk og økonomisk betydning, lå Lolland og Fehmarn nu begge på kanten af henholdsvis Danmark og Preussen. Men i 1866 blev der oprettet en dampskibsrute mellem Fehmarn, Nysted og Nykøbing Falster.

Indenrigsminister Fønnesbech havde i sin tale ved Lollandsbanens åbning i Maribo i 1869 talt om banen til Gedser, og i de kommende år var det en trafikforbindelse via Gedser, der var på dagsordenen. I 1886 blev Gedserbanen indviet. Ved samme lejlighed blev en postdampskibsrute mellem Gedser og Warnemünde sat i drift, og der blev nu i højere grad satset på en trafikforbindelse til Berlin, frem for Hamburg. I første omgang blev der indsat tre postdampskibe, men behovet blev hurtigt større. Der blev allerede i 1887 suppleret med en tysk kreaturdampertil gavn for et hastigt voksende marked for danske kreaturer i Mecklenburg. I de følgende år kom flere skibe til. Efter oprettelsen af Gedser-Warnemünderuten mistede sejladsen over Femern Bælt totalt sin trafikale betydning og politisk var der ikke stemning for at arbejde for en Femern Bælt-rute, hvorfor der de følgende år blev satset på Ged-



ser frem for Rødby som forbindelsesled til Tyskland.

### Fugleflugtslinien

Fugleflugtslinien er den populære betegnelse for en direkte forbindelse for trafikken fra Stockholm over København og Hamburg til Paris. Linjen er den mest effektive transportvej gennem Skandinavien og der er med jævne mellemrum blevet fremsat forslag om dette omfattende trafikprojekt. Der kan trækkes en næsten ret linje mellem byerne og linjen passerer Femern Bælt på Østersøens smalleste sted. Betegnelsen er siden 1963 ofte blevet brugt om selve færgeruten mellem Rødby og Puttgarten. Færgeruten er imidlertid kun en del af Fugleflugtslinjen.

### De første planer for Fugleflugtslinjen

Den første, der fremsatte et forslag om en direkte trafiklinje mellem Skandinavien og det europæiske kontinent, senere kaldet Fugleflugtslinjen, var den holstenske ingeniør og landmåler Gustav H. A. Kröhnke. Hans ambition var en direkte jernbanelinje fra en ny station i København, et sted mellem Langebro

og Kgs. Enghave. Fra København skulle banen føres til Køge, Næstved, videre til Vordingborg, og over en bro til Farø. Fra Farø skulle banen føres til Bogø over en dæmning og herfra over en bro til Falster, videre mod Nykøbing og på en bro over Guldborgsund til Syltholm nær Rødby på Lolland. Ved Syltholm skulle anlægges en havn, hvorfra der skulle være færgeforbindelse til Fehmarn. Fra Fehmarn skulle en bro føre banen over Femernsund til Heiligenhafen og slutelig til Lübeck. Senere blev projektet ændret, så linjeføringen udgik fra Køge, gik over Fehmarn og endte i Heiligenhafen.

Kröhnke ville have koncession på anlæg og drift af ruten og lovede fuld finansiering af projektet, så det ikke ville koste den danske stat noget. Kröhnkes bane var et svimlende stort og visionært projekt i sin samtid og blev da også mødt med en del skepsis fra omgivelserne. Indenrigsministeriet blev 11. august 1865 bemyndiget til at give Kröhnke koncession på projektet. Herefter ventede man bare på et initiativ fra Kröhnke for at kunne gå i gang. Det lykkedes imidlertid ikke Kröhnke at skaffe nødvendig kapital. Tiden gik, og projek-

tet var til stadig debat. Nok var Kröhnke dygtig til at argumentere overbevisende for sin bane, men realiteten bag ordene udeblev. Aviserne kunne 9. marts 1867 fortælle, at Kröhnkes projekt nu var opgivet. I stedet for dette ambitiøse projekt vedtoges lov om en sydsjællandsk jernbane mellem Ringsted og Vordingborg.

Kröhnkes projekt var blevet til en pinlig sag for hans støtter og samtidens dom var hård. Kröhnke blev betragtet som en svindler, der drev gæk med den danske regering og rigsdag.

I dag har trafikudviklingen imidlertid vist os, at Kröhnke var ualmindeligt fremsynet, da han fremlagde planen om et effektivt transportsystem mellem Danmark og Tyskland.

### Tietgens forslag til en direkte trafiklinje

Efter at Kröhnkes projekt var kuldsejlet, tog etatsråd C. F. Tietgen tråden op. Men i 1872 løb den storstillede plan endeligt ud i sandet. Tyske myndigheder stillede krav om opførelse af store befæstningsanlæg ved Femernsund, og projektets initiativtagere kunne ikke acceptere disse betingelser. Tietgens



*Fugleflugtslinien. DSBs folder fra 1954 om Den Danske Femern-Rute Komit es betragninger om Fugleflugtslinien. Guldborgsund Kommune.*

anstrengelser resulterede dog i anl gelsen af jernbanen på Lolland og Falster.

### Kampen for en Femern-rute

Selvom hidtidige initiativer ikke var lykkedes, og projektet nu l  stille på det nationale plan, var der lokalt fortsat liv i drømmen om en direkte trafikforbindelse fra Stockholm, over København, Lolland og Fehmarn til Hamburg. I 1899 blev der på Lolland oprettet et "agitationsudvalg", der skulle arbejde for en jernbaneforbindelse mellem København og Hamborg via Rødby-Femern. Få år senere, i 1903, fik man l st en vigtig hindring for planerne om en Femern Bælt-rute. Her blev der oprettet en dampf rgeforbindelse over Femernsund. Hermed var Fehmarn ikke længere trafikalt isoleret fra det tyske fastland.

I 1910, blev en dansk og en tysk Femern-Rute-Komité dannet. De danske og tyske komitéer arbejdede stædigt på at få gennemført forbindelsen. Komitéernes medlemmer bestod af fremtrædende erhvervsfolk og trafikeksperter og udarbejdede økonomiske beregninger og prognoser, udgav hæfter med argumenter for trafikforbindelsen osv. Den tyske komité bestod fortrinsvis af personer fra Lübeck og Hamburg. Den tyske komit s næstformand, Emil Possehl der var købmand og senator fra Lübeck, var efter sigende manden, der gav transportkorridoren sit navn

på et møde i 1913 med danske og tyske politikere samt den tyske kejser. På mødet argumenterede Possehl for, at ruten Femern Bælt var den mest direkte forbindelse mellem Skandinavien og Vesteuropa. Med Possehls ord en rute, der "*kan sammenlignes med en Fugleflugtslinie og derfor er fuldstændig uovertruffen*".

Komitéerne fik oparbejdet en vis tilslutning i erhvervslivet til en Fugleflugtslinje, men politisk var opbakningen beskedent.

### Bilismens indtog

Efter 1. Verdenskrig begyndte antallet af biler at stige og det blev efterhånden tyrdeligt, at fremtidens trafikforbindelser måtte planlægges for både jernbane- og biltrafik. Jernbanernes monopol på landtransport blev brudt, og bilisterne begyndte s  småt at kræve deres biler overført ved færgeruter og broer, der udelukkende var konstrueret til jernbanetrafik.

I 1920'erne blev der politisk arbejdet seriøst med planerne om en Storstrømsbro, der var en vigtig del af en kommende Fugleflugtslinje. Bilisterne måtte benytte den private bilf rgerute mellem Masned sund og Gåbense. I Tyskland steg bilismen og efterspørgslen efter bilfærger på samme måde. Færgeruten over Femernsund mellem Fehmarn og det tyske fastland overførte stadigt flere biler, og der måtte indsættes store færger.

Byggeriet af den nye Rødby Havn var blevet færdig i 1911, s  der lå nu en ny havn ud til Østersøen, hvilket var en vigtig forudsætning for den direkte trafikforbindelse.

I Danmark var der imidlertid først og fremmest fokus på anlæggelsen af en bro over Lillebælt. Først da Lillebæltsbroen var vedtaget, kunne arbejdet for en Storstrømsbro for alvor sættes i gang. Den 16. december 1931 fremsatte trafikminister Friis-Skotte et lovforslag om "Tilvejebringelse af en fælles Vej- og Jernbanebro dels over Storstrømmen m.v., dels over Oddesund". Oddesundbroen i Limfjorden var føjet ind i lovforslaget for at tilgodese trafikken i Jylland og dermed sikre politisk flertal for lovforslaget. Yderligere blev det bestemt, at brobyggeriet skulle rette op på den skæve handelsbalance med Storbritannien. Levering og montering af st llovsbygningen blev derfor givet til et britisk firma uden licitation. Storstrømsbroen mellem Masnedø og Falster blev åbnet for trafik i 1937.

Fugleflugtslinjen og 2. Verdenskrig  
Efter Storstrømsbroen var blevet indviet i 1937, syntes Fugleflugtslinjen igen indenfor rækkevidde og fra officiel tysk side sporedes stigende interesse for trafikprojektet. Arbejderbladet rapporterede 20. maj 1939 fra et af Rødby-Femern-Rute-Komitéens m der dagen før: "*De tyske Vejmyndigheder er pludselig begyndt at interessere sig for et gammelt dansk Vejprojekt, [...] som man [her-*

Minister for offentlige Arbejder Gunnar Larsen foretager det berømte første spadestik til Fugleflugtslinjen 14. september 1941, hvor spaden knækker. DSBs generaldirektør Peter Knutzen kigger på. Foto: Vejdirektoratet.



*hjemme] vist ikke nærer nogen særlig Forventning om skal blive Virkelighed, og som med de efterhaanden udmærkede Forbindelser fra Danmark til Udlandet vist ogsaa er saa temmelig overflødig – i hvert fald for andre end Bilister. Det drejer sig om det saakaldte Rødby-Femern Projekt...*

Efter den tyske invasion af Polen 1. september 1939 blev der i den følgende tid ikke talt meget om Fugleflugtslinjen. Men tre måneder efter den tyske besættelse af Danmark i april 1940, fik den danske regering imidlertid en henvendelse fra Tyskland. De tyske myndigheder ville have en motorvej fra Rødby Havn til København med en ny Storstrømsbro som en del af projektet. I samarbejds politikens ånd gik den danske regering imødekommende ind i projektet. Ifølge Ministeren for offentlige Arbejder, Gunnar Larsen, var det imidlertid lykkedes ham at få reduceret projektet til en motorvej fra Rødby til Storstrømsbroen med en ny Guldborgsundbro. Motorvejsarbejdet blev officielt sat i gang 14. september 1941. Det var ved denne lejlighed, at Gunnar Larsen tog det senere så berømte spadestik, hvor skafte på spaden knækkede. Spadesticket kom efterfølgende til at stå som et symbolsk varsel for den danske samarbejds politik. Arbejdet med motorvejen blev ikke færdiggjort, og dele af motorvejsstrækningen samt jernbaneanlæggene Rødby Havn – Nykøbing F. og færgehavnen blev ikke anlagt.

## Efter 2. Verdenskrig

I den første tid efter 2. Verdenskrigs afslutning var færgeforbindelserne mellem Danmark og Tyskland suspenderet. Gedser-Warnemünde-ruten var lukket. Der var ingen aktuelle planer om at færdiggøre Fugleflugtslinjen, og al jernbanetrafik mellem Danmark og Tyskland måtte føres over Storebælt. Først fra 1. juni 1947 var der igen regelmæssig drift på Gedser-Warnemünde overfarten, men fortrinsvis med gods.

I 1949 blev der af FNs økonomiske kommission for Europa (ECE) i Geneve udarbejdet en plan for et overordnet europæisk vejnet, E-vejsnettet, hvori Europavej E4 mellem Stockholm og Lissabon indgik. Denne vej skulle gå over Rødby og Fehmarn, men på dette tidspunkt var det ikke muligt at foretage det nødvendige etableringsarbejde. Det lykkedes 31. januar 1951 at indgå en aftale om en

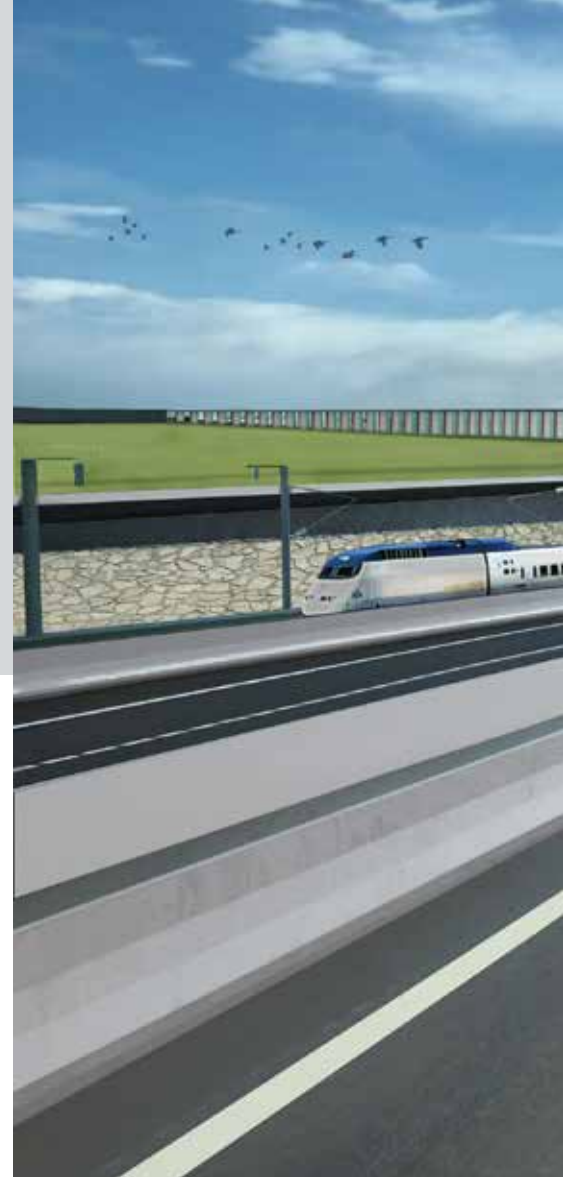
ny kombineret jernbane- og bilfærgerute mellem Gedser og Grossenbrode. Det blev understreget, at ruten kun var midlertidig, og at det egentlige mål var en Rødby-Femern rute. Færgen mellem Gedser og Grossenbrode sejlede fra 15. juli 1951 til 14. maj 1963.

## Fugleflugtslinjen aftales

I 1954 blev der nedsat en dansk-tysk ekspertkomité, der skulle finde ud af, hvilke omkostninger, der ville være forbundet med at etablere de nødvendige vej- og jernbaneanlæg, samt færgeforbindelsen mellem Rødby Havn og Fehmarn. Den nye aftale om Fugleflugtslinjen blev underskrevet 13. juni 1958 af de danske og vesttyske trafikministre.

Det blev anslået, at der på tysk side skulle foretages anlægsarbejder for 90 mio. D-mark, mens de danske anlæg

*Femern Bælt-tunnelen med 4-sporet motorvej og 2-sporet jernbane som indkørslen vil komme til at se ud. Femern AS.*



ville koste ca. 88 mio. kr. De markant højere anlægsudgifter i Tyskland skyldtes hovedsageligt, at der skulle bygges en bro over Femernsund. På den danske side skulle anlæggene fra krigens tid bygges færdigt. Der skulle anlægges jernbanelinje fra Nykøbing til Guldborgsund, en bro over Guldborgsund, en jernbanelinje fra Guldborgsund til Rødby Havn og endelig en færgehavn og station i Rødby Havn. På trods af, at første spadestik til Fugleflugtslinjen var taget allerede i 1941, blev motorvejen mellem Saksøbing og Rødby Havn først anlagt i 1963 i forbindelse med oprettelsen af færgeruten mellem Rødby og Puttgarten.

### **Ruten mellem Rødby og Puttgarten**

Rødby-Femern-ruten blev indviet 14. maj 1963. Indvielsen af ruten var en vigtig trafikale begivenhed og blev foretaget af den vesttyske forbundspræsident Heinrich Lübke og den danske konge, Frederik IX. Festprogrammet var omfattende. Danmarks Radio transmitterede fra åbningen til landene i det europæiske eurovisionsnet. I alt 1.000 flagstænger var rejst i dagens anledning, bl.a. i Rødby Havn, langs motorvejen fra Rødby Havn til Saksøbing og på Kong Frederik IX's bro over Guldborgsund. Kl. 11.27 sprængte DSB-færgen Kong Frederik IX båndet mellem Rødby Færgenhavns to moler.

*Indvielsen af Rødby-Puttgarten-ruten 14. maj 1963. Færgen Kong Frederik IX sprænger det udsprende bånd i Rødby Havn. Mogens Nørgaard Olesens arkiv.*





På Fehmarn var der også pyntet op med hundreder af flag. Da kongen og forbundspræsidenten var gået i land i Puttgarten, kørte de med lyntog over Fehmarn. Femernsundbroen blev indviet ved, at toget med kongen og forbundspræsidenten langsomt kørte over den nye bro. I Grossenbrode gik de fra toget og over i ventende biler, hvorefter bilerne kørte tilbage til færgen ad de nye vejantlæg.

Det største anlægsarbejde på den tyske side var broen over Femernsund mellem Fehmarn og det tyske fastland. Den er en højbro konstrueret som en buebro over det 1.350 m brede og op til 9 m dybe Femernsund. Over broen blev ført et jernbanespor og en 11 m bred tosporet vejbane. Broen er en af Tysklands største med en længde på 963,4 meter. Første spadestik fandt sted 4. januar 1960 og knapt 3 år efter stod den karak-

teristiske bro færdig. Femernsundbroen var allerede i Kröhnkes projekt en del af den direkte trafikforbindelse mellem Skandinavien og det europæiske fastland, men fik også lokalt meget stor betydning, fordi Fehmarn nu blev landfast med hovedlandet og Europa. Femernsundbroen blev fredet i 1999.

### **Femern Bælt forbindelsen**

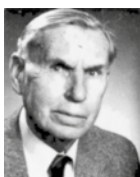
Tilbage står Fugleflugtslinjens næste store etape, byggeriet af Femern Bælt-forbindelsen. Allerede under byggeriet af Storebæltsforbindelsen blev der talt om "tre-trinsraketten". Det blev af mange anset for sandsynligt, at både Øresundsforbindelsen og Femern Bælt-forbindelsen ville blive anlagt få år efter Storebæltsforbindelsen. Helt så hurtigt, som bl.a. tidligere trafikminister Arne Melchior på det tidspunkt forventede, gik det ikke med Femern

Bælt-forbindelsen. Først 3. september 2008 underskrev de danske og tyske transportministre, Carina Christensen og Wolfgang Tiefensee, statstraktaten vedrørende konstruktion og drift af den ca. 19 kilometer lange, faste forbindelse over Femern Bælt.

Efterfølgende er aftalen blevet vedtaget politisk i begge lande. I disse år er der fuld gang i planlægningen af byggeriet og de miljøundersøgelser, der går forud for selve anlægsfasen.

Det aftaltes i 2011, at forbindelsen skulle etableres som en sænketunnel. Femern Bælt-forbindelsen, mellem Danmark og Tyskland bliver ca. 19 km lang. Forbindelsen er planlagt til at være en 4-sporet motorvej og en 2-sporet, elektrificeret jernbane. Byggeriet forventes igangsat i 2015 og afsluttet i 2021.

# OVERFARTEN SJÆLLAND-FALSTER HISTORISK BELYST



*TORBEN TOPSØE-JENSEN 1908-1993. CAND. JUR & AUDITØR. ANSAT I MINISTERIET FOR OFFENTLIGE ARBEJDER 1937-1978. LEDEAF AF HØRSHOLM EGNS MUSEUM 1969-1981. FORFATTER AF BL.A.: „AD HJULSPOR OG LANDEVEJE“, 1966, „FEM MIL LANGS ØRESUND, STRANDVEJENS HISTORIE“, 1968, OG „FREDENSBORGVEJEN“, 1975. ÆRESMEDLEM AF DVS.*

Vejen fra Sjælland over Smålandshavet til Lolland-Falster er fra gammel tid en af hovedruterne ind og ud af riget. Rejsen her var, som alle rejser ad de gamle veje, besværlig og fuld af hindringer. Men på denne vej var der en ganske speciel vanskelighed at overvinde, og det var passagen af Smålandsfarvandet.

Storstrømmen hedder farvandsafsnittet ud for Masnedø nu, og sådan har det heddet siden 1840'erne. Ved færgestederne her kunne man under ugunstige vejrforhold risikere at skulle vente i dagevis, før en af de små færgesmakker turde vove sig ud. Hvornår de første færger viste sig i området, vides ikke, heller ikke, hvornår færger overhovedet begyndte at sejle i de danske farvande. Saxo omtaler i Danmarkskroniken et færgested ved Store Bælt omkring 1170, og i Kong Valdemars jordebog fra ca. 1230 nævnes en afgift, som Gedser by

skulle betale for at holde skib, noget som kunne tyde på, at der da var færge her.

## Overfarten indtil midten af 1700-årene

I 1500-årene og fremefter er overfarten imidlertid ret klart belyst. I 1523 ses Jens Sjællandsfar at have fået livsbrev på færgen i Gåbense, og tilsvarende fik Hans Gersen i 1539 brev på et færgested ved Vordingborg. Det betød, at de fik eneret til inden for en vis afstand fra færgestedet at overføre rejsende og gods. Da dronning Sofie, Frederik II's enke, sad på Nykøbing slot og styrede det krongods, hun havde fået overladt til sit underhold, var færgefarten i fuld gang. Og hun brugte færgerne, som det lystede hende. Skulle hun f.eks. besøge sin familie i Mecklenburg, dirigerede hun samtlige færger i hele området til Gedser eller Rødby for at føre hende og hendes talrige følge af heste og vogne over. Når hun skulle hjem igen, måtte færgerne møde i Heiligenhafen eller et andet for formålet bekvemt sted. Regeringsmagten fulgte opmærksomt med i, hvad der skete ved færgestederne. Man havde f.eks. opdaget, at rejsende ved flere færgestede blev afkrævet ublu store beløb, og man gav derfor nøjagtigt besked om, hvad der skulle betales. Således fastsatte man i 1615 taksterne for Gåbenseoverfarten til 2 skilling for en fodgænger, 6 skilling for en rejsehest med karl, 1/2 daler for to heste og en vogn osv.

Efter postvæsenets oprettelse i 1624 voksede interessen for færgerne yderligere. Nu indgik de som led i postens udbringelse. Postforordningen af 1624 bestemte f.eks., at postbudene, der betjente Lollandsposten, skulle gå via Vordingborg, og her, som ved alle andre færge- og pramsteder, skulle de føres frit over med færgerne.

Færgemateriellet ved overfarten var ikke imponerende. I 1632 ses det af en synsrapport, at Vordingborg færgested rådede over en stor og en lille færge samt en sejlbad. Men med vedligeholdelsen af dette var det så som så. Meget af tovværket og andet tilbehør manglede helt eller duede ikke, og bunden på den store færge var brøstfædig.

Færgemændene blev i 1600-årene benyttet som led i en slags sikkerheds-tjeneste. Gang på gang fik overfarterne at vide, at de skulle holde øje med alle, der passerede, og det blev indskærpet, at ingen uden rejsepas måtte føres over; en bestemmelse som endog blev optaget i Christian Vs Danske Lov. Man ville forhindre uønskede fremmede, såsom tatere og spioner, i at komme ind i riget eller bortrømte soldater i at slippe ud.

I 1700-årene overvejede man at forlægge Hamborg-posten til ruten over Vordingborg-Gåbense, men det blev ved tanken, da vejene overalt var for dårlige. Færgestedet ved Vordingborg lå oprindeligt ved en lille, anløbsbro neden for Gåsetårnet, men da bugten her efter-

Kort over Vordingborg købstad og færgestedet syd for byen. Opmålt af Generalvejkommissionen i 1798. Rigsarkivet.



hånden sandede så meget til, at færgerne ikke kunne komme ind til broen, flyttede man færgebro og færgesgård ned til Masnedsund syd for byen. Ved Gåbense var der allerede i 1600-årene en lille anløbsbro. Den er forlænget forsvundet, men på dens plads findes endnu en ca 100 m lang anløbsmole.

## Færgestederne omkring år 1800

En rejsende, som omkring år 1800 besøgte et af overfartens færgesteder, ville næppe have fået indtryk af, at han stod ved et privilegeret færgested på en af landets hovedruter. Allerede vejene til færgestederne var elendige, og det vedblev de at være endnu en snes år. Ganske vist var hele vejen fra København til Vordingborg og videre fra Gåbense til Guldborg ved vejforordningen af 1793 blevet ophøjet til at være hovedlandevej, men det havde endnu ikke givet resultater her. Selv den kun 1/4 mil lange forbindelsesvej mellem Vordingborg by og færgebroen ved Masnedsund blev endnu i 1797 beskrevet som værende meget ussel og slet brolagt med den kommentar, at det jo var her, at postfører Villumsen for nogle år siden væltede og brækkede kravebenet. Men hele egnen var dejlig, og nede ved færgebroen, fortæller en rejsende, har transportforvalteren en smuk bolig, og han giver god beværtning. Ved Gåbense, fortæller samme rejsende, er der en lang og høj skibsbro

udbygget i et knæk, og herfra overføres den agende post til Sjælland. Men om vinteren, når isgangen i farvandet er stærk, må posten nu og da drage over Møen. Da der her ikke er noget vognmandslav, må den rejsende befordres videre af de nærmeste bønder, som er pligtige at køre. Og altså må man have tålmodighed at vanke omkring, indtil der bliver sendt bud og bondevogn kan komme.

De privilegerede færgesteders eneret til at overføre passagerer og gods gjaldt normalt så langt som 1 mil på begge sider af færgestedet. Men ved Vordingborg og Gåbense udvidede man eneretten, så den på sjællandssiden gjaldt hele strækningen fra Karrebæksminde til Kalvehave og på falstersiden strækningen fra Guldborg til Stubbekøbing.

## Færgemateriel og takster

Færgemateriellet på overfarten var stadig ret beskedent. Hver af færgestederne skulle have en stor færge, som kan indtage en karet eller anden rejsevogn med 4 heste samt tilhørende folk og gods og en mindre færge, som bør kunne indtage en lille rejsevogn.

Endvidere skulle færgestederne hver have to joller til overførsel af enkelte personer.

Alle fartøjer skulle være forsynet med bekvemme og anstændige sæder for de rejsende, og jollerne, som om vinteren skulle bruges som isbåde, skulle have jernskinner langs kølen og op ad forstavnen. Der skulle altid forefindes en kastebro i god stand til at lægge fra færgebroen ned i fartøjet til brug ved ind- og udskibning af kreaturer og gods. Og naturligvis skulle ejerne af færgestederne sørge for, at fartøjerne bekvemt kunne lægge til ved brohovederne.

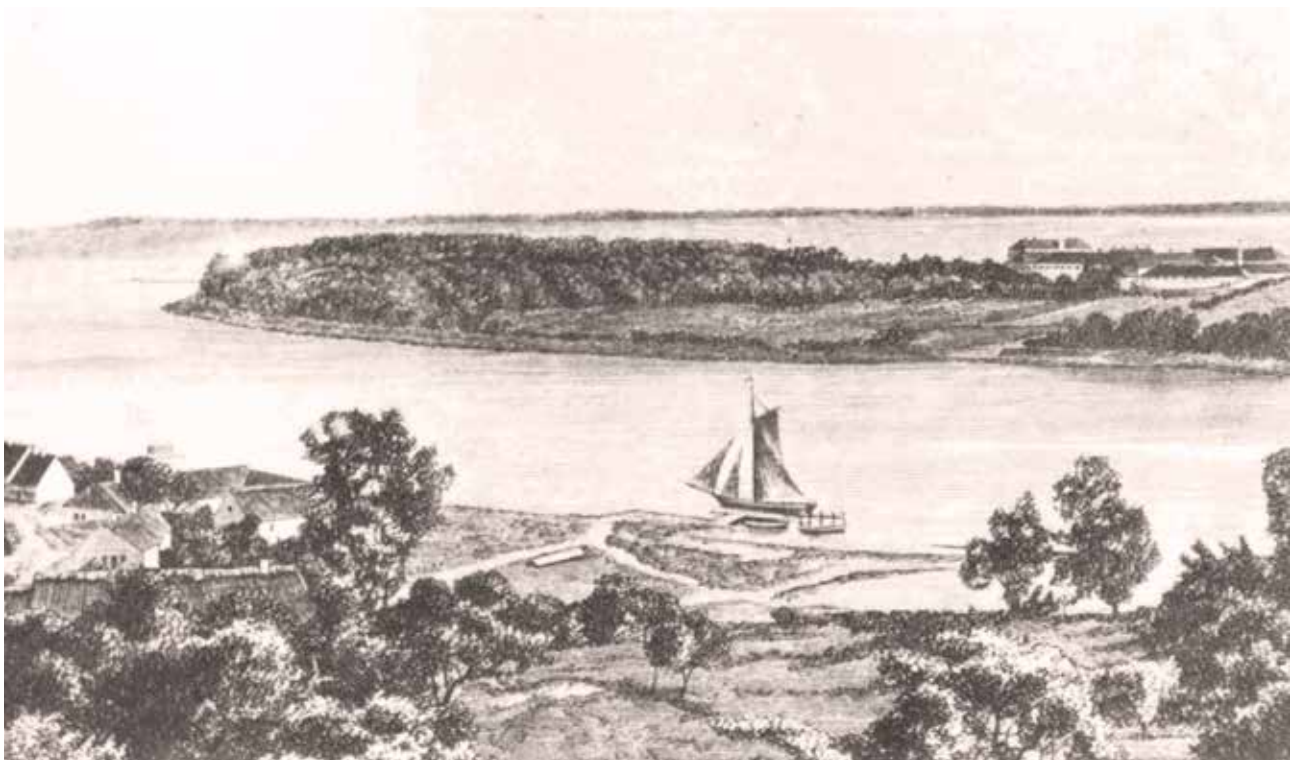
Taksterne var fastsat af generalpostamtet, som nu havde overbestyrelsen af samtlige færgesteder, og var afpasset efter årstid og efter de rejsendes betalingsevne. En almindelig Rejsende kunne om sommeren komme over for 24 skilling og måtte medtage så meget han holder i hånden samt rejseklæder, hvorimod en bonde, håndværkssvend, soldat eller tjenstetjyende kunne nøjes med at betale 18 skilling. Hertil kom bropenge, som for alle udgjorde 1 1/4 skilling.



← Kort over Gåbense færgested. Opmålt af General-vejkommissionen 1799. Rigsarkivet.

→ Færgestedet ved Masnedsund med færg-egården til venstre. Tegning ca 1850. Sydsjællands Museum.

Udsigt over bugten ved Vordingborg. Det var antagelig her, de første færger gik ind. Tegning ca 1860. Sydsjællands Museum.



Hvis forholdene krævede, at en eller flere af færgestedernes lygter skulle tændes – og i så fald skulle de være tændte, indtil fartøjet var midtsunds – måtte hver rejsende yderligere betale 6 skilling.

### Rejsen over Storstrømmen

Afstanden mellem Vordingborg og Gåbense var kun nogle få sømil, men overfartstiden bestemte vind og strøm. Som regel gik det nemt og hurtigt at komme over, og om sommeren var turen som oftest en nydelse.

Christian Molbech, som kom over her i 1815, fandt, at overfarten var en af de skønneste og behageligste i hele Danmark. Sundet, siger han, har en passende bredde for at frembyde morende sejlads, og kommer man fra Falster, har man på hele sejlturen og i



en udstrækning af flere mil den smukke og varierende sydsjællandske kystlinie foran sig.

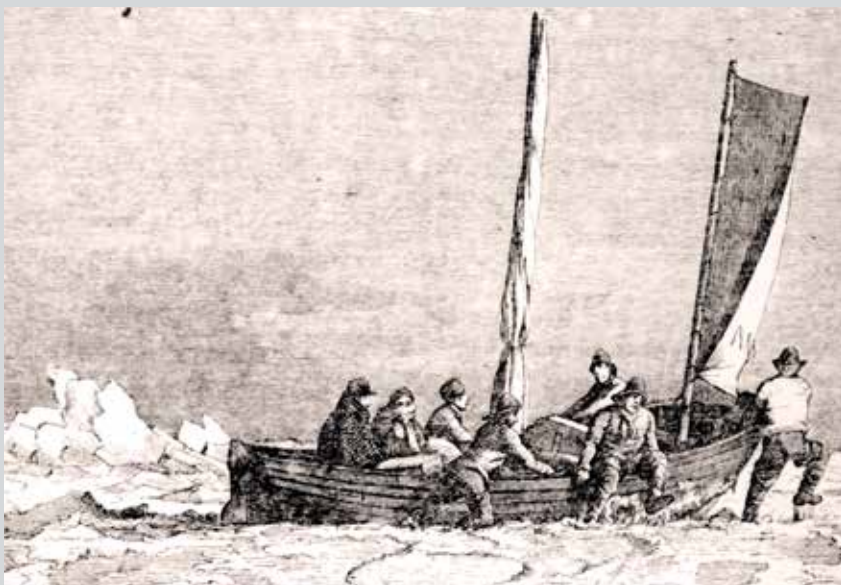
Men man kunne jo være uheldig, som f. eks. H.C. Andersen var det, da han en augustdag i 1850 ville fra Gåbense til Vordingborg. Det stormede stærkt, regnen skyllede ned, jeg så mig alt på havsens hund, sveden sprak ud af alle porer, skrev han i dagbogen – og opgav rejsen. Men et par dage efter fik han en behagelig overfart på kun tre kvarter og nu i selskab med Christian Winther. Når vejrguderne rigtigt slog sig løs, kunne turen over blive en meget ubehagelig oplevelse, og det selv om det var højsommer. Det kunne en ung student tale med om. Han skulle i juli 1841 rejse fra København til Nakskov, og det blev en rejse lidt ud over det sædvanlige. Han kørte med pakkeposten, som var billig, men kun havde åbne vogne. Kl. 6 om eftermiddagen begyndte rejsen. Længe varede det ikke, før regnen tog fat – og den blev ved. Med en frisk sydvestlig blæst lige imod fortsatte de rejsende natten igennem, alt mens det friskede til orkan. Kl. 9 om morgenen ankom postvognene til Vordingborg færgegård,

hvor de gennemblødte og forfrosne passagerer fik at vide, at færgen ikke kunne gå over, før vinden bedagede sig. Altså måtte man blive på færgegården, men det kom nu ret tilpas for os godspassagerer, som ikke havde været tildækket. Og videre fortæller han om det ufrivillige ophold på færgegården: Vi trak så meget af det våde tøj af som velanstændigheden nogenlunde ville tillade i blandet selskab, og hvilede os i senge, på sofaer og stole eller på det bare gulv, mens tøjet tørredes. Henad eftermiddagen vågnede man igen, iførte sig det klamme tøj og gjorde sig lidt til gode med lidt varmt forsåvidt ens rejsepenge ikke allerede var medgåede i den lange nat. Det stormede endnu lige vildt, og der var ingen udsigt til overfart for det første; man søgte derfor at forkorte sig tiden med kortspil, dans og sceniske præstationer. Henad aften søgte man atter med et fortvivlet hjerte et hvilested og nød en kort hvile til kl. 2, da det pludselig hed, at nu ville man forsøge det med kragejollen. Gods og passagerer læssedes nu i den gyngende båd, og efter et par timers buldren om på det oprørte hav landsattes vi i god behold ved Gåbense. Her

læssedes vi atter på vogne, og nu sneglede vi os afsted til Nykøbing, atter over med færgen, atter på vogn, og kom da endelig torsdag eftermiddag kl. 6 efter 48 timers besværlig omflakken til det kære Nakskov.

### **Når isen spærrede farvandet**

Vanskeligst og mest besværlig var overfarten, når isen drev gennem farvandet. Almindelig sejlads var da umulig, men man kunne jo forsøge med isbåde. Botanikeren Emil Rostrup var i januar 1861 som 30-årig med på en isbådstur her. Han var dengang lærer på seminariet i Skårup på Sydfyn og havde tilbragt juleferien i Nakskov. Da ferien var forbi i begyndelsen af januar, ville han tilbage til Skårup, men vinteren havde allerede sat ind, og færgen til Spodsbjerg sejlede ikke. Hjem ville han, og han mente at kunne komme det ved at rejse over Sjælland. Han tog derfor med diligenen til Gåbense, som han nåede frem til efter en nats kørsel i et forrygende snevejr. Næste dag forsøgte han og en del andre rejsende at komme over til Sjælland med isbåde. I timevis kæmpede de med



← Isbådstransport. Motivet er hentet fra Store Bælt, men situationen i Storstrømmen var ganske den samme. Tegning af C Neumann. Illustreret Tidende, 1861.

→ Arbejdspladsen ved Orehoved da statsbanefærgen blev bygget. Foto 1883. Danmarks Jernbanemuseum.

isen, men måtte tilsidst give op, da de inde under Masnedø var ved at sidde fast i drivis. Tilbage gik det til Gåbense og derfra ud på aftenen i slæder til Grønsund færgegård – som bød på stegt flæsk og kartofler til alle samt natteleje på det bare gulv.

Næste eftermiddag kom alle over til Møen, skønt Grønsund var propfuld af drivis. Over Møen fortsatte man i slæder til Koster og fra Koster til fods over det isdækte Ulvssund. Efter et langt ophold her videre i åbne slæder og i bidende kulde til Vordingborg. Samme aften fortsatte Rostrup rejsen – men Skårup nåede han først efter yderligere 4 døgn strabaserende rejse med endnu en isbådstur, dennegang over Store Bælt.

Den gamle færgegård ved Grønsund, som Rostrup overnattede i, er blevet kendt viden om takket være Marie Grubbe, adelsdamen fra Tjele, der her endte sine dage som fattig færgeskone. Ludvig Holberg traf hende i Borrehuset ved færgegården i 1711 og skrev om hende i epistlen Mærkelige Ægteskaber. Hendes bevægede liv har bl. a. inspireret J.P. Jacobsen til romanen Fru Marie Grubbe.

## I dampskibenes tid

Omkring 1850 var tiden for de gamle sejlfærger ved at løbe ud. Man var kommet ind i dampmaskinens tidsalder, og det mærkedes hurtigt på rejsemåder og rejsevaner både til lands og til vands. Dampskibsroute var omkring 1820 blevet

oprettet mellem København og Kiel med anløb af Gåbense og Kragenæs. Ruten blev betjent af H/S Caledonia, Danmarks første hjulskib.

I 1850 begyndte dampskibe også at vise sig på overfarten i Storstrømmen. Først blev postdampskibet Vildanden stationeret i Vordingborg for at være til rådighed, når postvogne med passagerer skulle overføres.

Andre rejsende kunne dog også komme med, og skibet var indrettet således, at det, hvis det var nødvendigt, kunne medtage et par heste og en vogn. Så længe årstid og vejr tillod det, skulle skibet hver formiddag afgå fra Vordingborg og returnere fra Gåbense straks efter postvognens ankomst til disse steder. Selv om Vildanden kun var et lille skib og helt uegnet til at sejle i isfyldt farvand, betød dets indsættelse på ruten dog et stort fremskridt.

I 1870 blev nøglen til Gåbense færgested drejet om. En kgl. anordning af 30. september samme år bestemte, at Gåbense privilegerede færgested fra 1. oktober at regne skulle nedlægges, og færgefarten derfra frigives.

I 1872 blev postdampskibets anløbssted flyttet fra Gåbense til Orehoved, og der blev nu stille ved det før så travle færgested. Den gamle færgebro blev stærkt beskadiget under den store stormflod i 1872, men den blev genopbygget og fik en renæssance, da den nedefor omtalte private automobilfærgen blev sat i gang i 1920.

## På vej mod bro over Storstrømmen

Den 15. januar 1884 er en af de store dage i overfartens historie. Da begyndte De sjællandske jernbaner – som fra 1885 var en del af De danske Statsbaner – at sejle med jernbanefærger i Storstrømmen.

Man var hermed kommet et godt skridt fremad mod den direkte trafikforbindelse fra Sjælland til det europæiske fastland, den kontinentalrute, som fremsynede trafikplanlæggere allerede længe havde drømt om. Men vejen havde været lang og trang.

Straks da det nystiftede, sjællandske jernbaneselskab i 1844 fik koncession på anlæg af en jernbane fra København til Roskilde, drøftede man spørgsmålet om anlæg af en jernbane fra Roskilde til en havn på den sjællandske sydkyst. Og diskussionen herom fortsatte i den næste snes år og kulminerede med fremlæggelse af et privat forslag til en sådan bane, der eventuelt kunne gå over Bogø og Farø. Forslagsstilleren opnåede endog at få koncession, men forslaget, der var det første hvori broforbindelse til Falster indgik, kunne ikke gennemføres. Tanken om en tidssvarende trafikforbindelse mellem Danmark og det europæiske fastland indgik imidlertid stadig i forrige århundredes komplicerede spil om jernbanenettets udbygning. Flere af de jernbaner, der blev anlagt i 1870'erne var i virkeligheden dele af den senere fastlandsforbindelse, selv om deres



anlæg i nogen grad skyldtes imødekom-  
melse af lokale ønsker.

Den første af disse baner var den  
sydsjællandske jernbane fra Roskilde  
over Køge og Næstved til Vordingborg.  
Den blev åbnet i 1870. I 1872 fulgte  
strækningen fra Orehoved til Nykøbing,  
hvorfra der var dampskibsforbindelse  
til Rostock. I 1873 blev det vedtaget at  
anlægge en privat jernbane mellem  
Nykøbing og Gedser. Den kom i drift i  
1886 og blev nogle år senere forpagtet  
af staten.

I 1874 kom Lollandsbanen – den private  
jernbane fra Nykøbing over Maribo til  
Nakskov med sidebanen fra Maribo til  
Rødby.

Og da man i 1883 fik bygget de to jern-  
banefærgehavne ved Orehoved og Mas-  
nedø og lagt jernbanespor over Masnedø  
samt bygget den 182 m lange stålbro  
over Masnedø, var alt klart til, at  
jernbanefærefarten på Storstrømmen  
kunne begynde. Og det skete, som al-  
lerede nævnt, den 15. januar 1884.

Knapt en snes år senere, helt nøjagtigt  
den 1. oktober 1903, blev forrige århund-  
redes store opbygning af trafiknettet på  
begge sider af Storstrømmen afsluttet  
med endnu en vigtig nyskabelse, nemlig  
jernbanefærgerne over Østersøen. De

kom som bekendt til at gå mellem Ged-  
ser og Warnemünde. Men på Storstrøm-  
men plaskede stadig de velkendte hjul-  
dampfærger Alexandra og Thyra frem og  
tilbage mellem Masnedø og Orehoved.  
Begge færger var hårdt spændt for, men  
efter Gedser-Warnemünderutens åb-  
ning blev kravene til dem sat yderligere  
op. De måtte ombygges og forlænges,  
så der kunne blive plads til flere gods-  
vogne og til de lange sovevogne, som  
nu indgik i de gennemgående tog, der  
blev ført over Østersøen. En tredje færge  
måtte sættes ind omkring 1920 og nu  
og da også en fjerde. Men overfartens  
ydeevne, havde nået sit maksimum.  
Storstrømsbroen trængte sig mere og  
mere på.

### **De første forslag til bygning af broen**

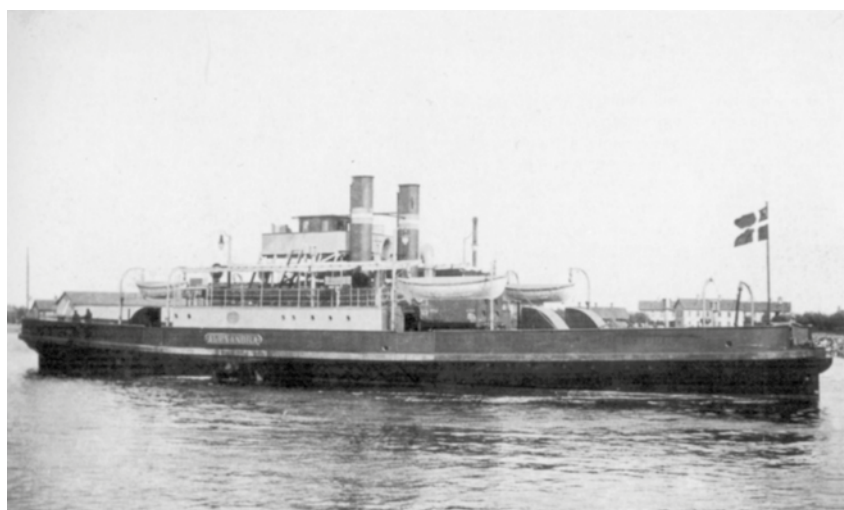
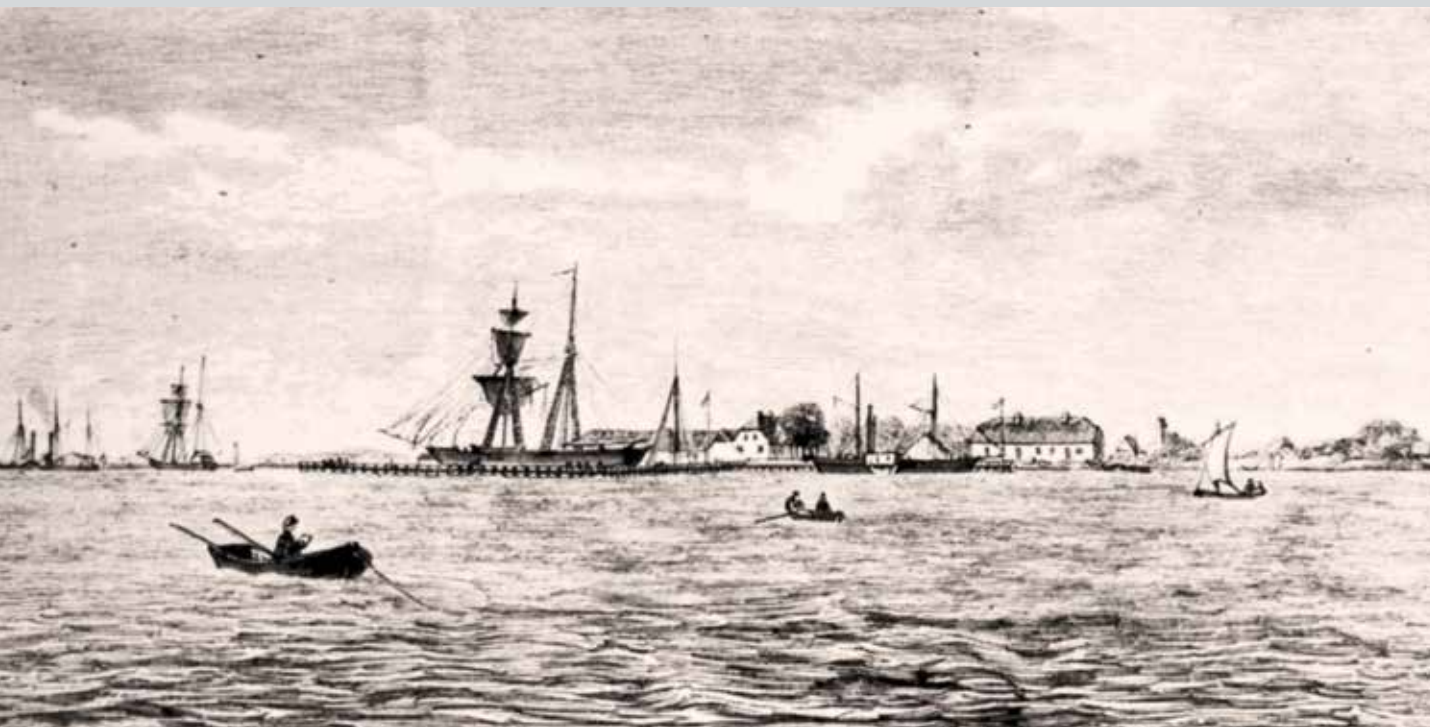
Det første egentlige forslag til brofor-  
bindelse over Storstrømmen ved Mas-  
nedø fremkom fra statsbanerne i 1887,  
men det nåede ikke frem til forelæg-  
gelse på Rigsdagen. Nødvendigheden af  
bygning af broen stod dog stadig mere  
klart, og i rigsdagssamlingen 1908/09  
fremsatte regeringen da for første gang  
forslag til lov herom. Man tænkte sig  
en lavbro, forsynet med et bevægeligt

brotag. Forslaget blev behandlet i to  
rigsdagssamlinger, men kunne ikke  
gennemføres.

Et nyt forslag blev fremsat i samlin-  
gen 1916/17, men nu ønskede man en  
højbro, og ligesom i 1908 var der kun  
tale om en jernbanebro. På vejtrafik-  
ken var der endnu ikke tænkt. Forslaget  
blev vedtaget af Folketinget allerede i  
1917. Behandlingen i Landstinget året  
efter førte til, at hele sagen blev udsat,  
bl. a. fordi man da, i verdenskrigens 4.  
år, skønnede, at arbejdet alligevel jo  
alligevel ikke ville kunne sættes igang  
foreløbig.

### **Storstrømsbroen bliver bygget**

Brosagen måtte nu hvile nogle år. Men  
tiden arbejdede for broen, og nye argu-  
menter for dens bygning blev føjet til de  
gamle. Statsbanerne havde kunnet kon-  
statere kraftig stigning både i antallet af  
rejsende og i mængden af overført gods.  
Men også af hensyn til konkurrencen  
med den under forberedelse værende  
Trelleborg-Sassnitz rute ønskede stats-  
banerne broen bygget snarest muligt.  
Tungest vejende i argumentationen var  
dog de nu opdagede motorkøretøjer,  
der stadig og hurtigt voksede i antal. I



← H/F Alexandra – bygget 1892 af B&W – under sejlads med sovevogne. Foto ca 1912. Mogens Nørgaard Olesens arkiv.

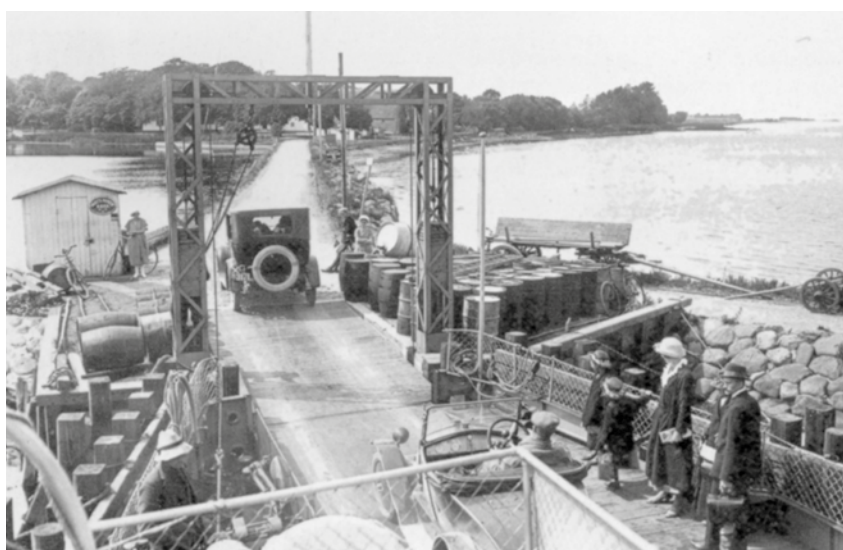
Jernbanebroen over Masnedsund var i brug fra 1884 til 1937. Den var 182 m lang og den næstlængste bro i Danmark, kun overgået af Limfjordsbroen.



← Fra postdampskibenes tid. Udsigt mod Masnedsunds færgested. Tegning i Illustreret Tidende, 1862.



→ Automobilfærgen Masnedsund. Den og søsterskibet Gåbense tilhørte det private fær- geselskab, der sejlede på overfarten fra 1920 til 1937. Foto: Mogens Nørgaard Olesens arkiv



← Ilandkørsel fra autofærgen i Gåbense. Den hvide bygning i baggrunden er Gåbense færgegård.

Storstrømmen 1936. Fortid og fremtid mødes. Færgerne sejler endnu, men broen nærmer sig sin fuldendelse. Foto: Mogens Nørgaard Olesens arkiv





Den gamle og den nye Masnedsundbro ved Storstrømsbroens indvielse i 1937. Den gamle bro er blevet nødtørftigt repareret efter en påsejling i 1934. Mogens Nørgaard Olesens arkiv.



Storstrømsbroens indvielse den 26. september 1937. Kongetoget på vej over broen, mens en stor folkemængde kigger på. Foto: Vejdirektoratet.



*Torben Topsøe-Jensens artikel er skrevet før Farøbroernes åbning. Farøbroerne blev åbnet af Dronning Margrethe 4. juni 1985. Her ses den sydlige skråstagsbro, som forbinder Farø og Falster. Broen er 1.726 m lang og pylonerne er 95 m høje. Broen fik i 1985 prisen som den smukkeste stålkonstruktion i Europa. Foto: Ulrik Winther Blindum.*

1907 var der i Danmark 266 automobiler, i 1921 knapt 19.000, og i 1930 var antallet steget til ca. 100.000. Presset på overfarten voksede i takt hermed, og det kneb med at få bilerne overført.

Lettere blev det ikke af, at statsbanerne i de første år kun kunne overføre biler, hvis de var læsset på godsvogne. Men i 1920 blev en privat automobilfærge sat i gang mellem Masnedsund og Gåbensø – og det hjalp på det. I 1930/31 overførte de to færgeforbindelser sammen med den allerede eksisterende dampskibsforbindelse til Stubbekøbing i alt 45.000 motorkøretøjer.

Både motororganisationer og førende kredse inden for handel og industri gik med stedse større vægt ind for bygning af broen. Den 16. december 1931 fremsatte regeringen så et forslag til lov om tilvejebringelse af en fælles vej- og jern-

banebro over Storstrømmen. Forslaget, der var udarbejdet af statsbanerne i nært samarbejde med professor dr. techn. Anker Engelund, omfattede tillige bygning af en lavbro med broklap over Masnedsund samt forskellige ændringer i vej- og jernbanenettet på begge sider af farvandet.

Forslaget gik denne gang nemt og hurtigt gennem Rigsdagen og blev den 8. april 1932 stadfæstet af Kongen. Men endnu forestod løsningen af forskellige finansierungsproblemer. Da de var klarere, blev arbejdet i maj 1933 givet i entreprisen til det engelske firma Dorman, Long & Co i samarbejde med ingeniørfirmaet Christiani & Nielsen AS. Godt 4 år efter stod det imponerende bygningsværk færdigt. Broen over Storstrømmen var med sine 3.200 m den længste i Europa. Den hviler på 49 piller

med en indbyrdes spændvidde på 60 m bortset fra de 3 gennemsejlingsåbninger, hvor spændvidden er henholdsvis 104 m, 138 og 104 m. Den frie gennemsejlingshøjde er 26 m.

Den samlede udgift til hele anlægget udgjorde 41 mio kr, heraf 28,5 mio kr til selve Storstrømsbroen og 2 1/2 mio kr til Masnedsundbroen.

Den 26. september 1937 fandt den festlige indvielse af broen sted. Kong Christian X erklærede broen for åbnet, hvorefter et tog med de kongelige vogne og en kortegte af biler med de indbudte gæster langsomt fulgtes ad over hele den flagsmykkede bro. 25.000 mennesker var mødt frem for på nærmeste hold at være med til åbningen, der fejredes som en national begivenhed. Nu var broen over Storstrømmen en realitet.

Dansk Vejhistorisk Selskab blev stiftet i 1982 med det formål at fremme interessen for den historiske udvikling af Danmarks veje og deres brug ud fra samfundsmæssige og tekniske synspunkter.

DVSs formål søges realiseret ved

- at samle og aktivere interesserede ved hjælp af arrangementer som foredrag, diskussioner, ekskursioner mv.
- at formulere og bidrage til løsning af vejhistoriske opgaver såvel lokalt som landsdækkende
- at samarbejde vedrørende vejhistoriske forhold med museer, institutioner og andre.

Som medlemmer kan optages enkeltpersoner, foreninger, firmaer, institutioner og andre sammenslutninger, der ønsker at støtte Selskabets formål.

Yderligere oplysninger om Dansk Vejhistorisk Selskab hos Selskabets sekretær Ulrik Blindum, på nedenstående adresse, telefon eller e-mail.



Dansk Vejhistorisk Selskab  
c/o Vejdirektoratet  
Niels Juels Gade 13  
Postboks 9018  
1022 København K  
Postgiro 169-1791  
T 7244 3333  
E dvs@vd.dk  
www.vejhistorie.dk