



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

Broer
og færgersteder
i Danmark



TURISTÅRBOGEN 1984

Vad og bro i oldtiden	
<i>af forfatteren, redaktør Henning Dehn-Nielsen</i>	3
Færgsteder og færgekroer gennem tiderne	
<i>af universitetslektor, dr.phil. Alex Wittendorff</i>	12
Historiske broer – Magtens symbol	
<i>af museumsinspektør, mag.art. Kirsten-Elizabeth Høgsbro</i>	38
Storebæltsoverfarten	
<i>af trafikkontrollør Arne Lind</i>	65
Færger og broer i dansk litteratur	
<i>af lektor, cand.mag. Poul Zerlang</i>	73
Broer og færger her og nu og fremover	
<i>af forfatteren, redaktør Henning Dehn-Nielsen</i>	82
Stedregister	95

Denne bog er sat med Baskerville
og trykt hos Nørhaven Bogtrykkeri a/s, Viborg
Typografien ved Erik Ellegaard Frederiksen IDD
På omslaget Langelandsbroen og Strynøfærgen
Fotograf: Leif Bille Jensen

Redaktion ved Henning Dehn-Nielsen

Udgivet af Samvirkende Danske Turistforeninger

ISBN 87-87928-10-8

ISSN 0564-5034

Vad og bro i oldtiden

Af Henning Dehn-Nielsen

Passage af vand, det være sig åer, indre farvande eller åbent hav, frembryder rent logisk barrierer for samfærdselen. Det er tilfældet den dag i dag og var det selvfølgelig ikke mindre i oldtiden. Det bør derfor heller ikke undre nogen, at de ældste kendte vejanlæg først og fremmest har skullet lede den gående, ridende og kørende trafik hen over de steder i landskabet, hvor det har været lettest at komme over.

Ses der bort fra de såkaldte hulveje, som opstod, hvor trafikken passerede stejle skrænter, eller hvor de forbipasserende instinktivt har fulgt de oprindelig V-formede erosionsdale, har veje i moderne forstand været et ukendt fænomen i Danmarks oldtid. Måske bortset fra de store jyske længdevejssystemer, de midt- og vestjyske hærveje, som af nogle har været opfattet som dele af samtidens europæiske hovedvejsnet.

Selv hærvejene fik ikke karakter af nogen sammenhængende rute før engang i slutningen af vikingetiden. De var vejforløb af talrige hjulspor og med mange små vejstumper.

Vej var kun en selvfølgelighed, når de nedtrampede eller nedkørte stier mellem de forskellige bebyggelser ikke kunne undgå at passere vand. Fra tiden før, man kendte til heste eller vogne, har man af gode grunde så godt som ingen sikre spor. Menneskefødder efterlader sig kun kortvarige mærker.

Højest sandsynligt har den lokale befolkning eller vandringsmændene selv forbedret de naturlige vadesteder ved at udlægge trædesten, når det skønnedes påkrævet. Sådanne vad med trædesten kender der adskillige eksempler på, men om deres alder kan der kun gisnes. Rent faktisk var vadestederne langt op i historisk tid den almindeligste måde at forcere vandløb på. Bro – for slet ikke at tale om færgeovergangsstederne – var helt op til vort eget århundrede fortrinsvis for den store trafik. Selv de få kendte oldtidsveje var i virkeligheden blot en form for udbyggede vadesteder.

Vad og bro i oldtiden

Gren- og risvejene

Ældst er vejene konstrueret af grene og ris udlagt i indtil flere meters bredde hen over sumpede strækninger og med påfyldt sand og grus. Disse vore ældste vejbygningsarbejder fortaber sig tilbage til bondestenalderen for mere end 6.000 år siden, men kendes også fra de efterfølgende bronze- og jernaldre. Et eksempel herpå er afdækket ved *Risby Å* mellem Præstø og Næstved omkring midten af 1970'erne. På dette sted, som vi senere skal vende tilbage til, er også undersøgt nogle mere stabiliserede grenveje både fra yngre bronzealder (ca. 800 f.Kr.) og yngre germansk jernalder (ca. 700 e.Kr.).

Forankringen af disse veje skete ved hjælp af nedbankede, spidse træpæle, som skulle hindre, at vejen skyllede væk. Undertiden kunne disse korte vejforløb også bestå af nedbankede pæle eller fremtræde som deciderede planke- eller svelleveje.

To nye fund

Som eksempler på nogle mere avancerede vejbyggerier kan nævnes to jyske veje, som er undersøgt så sent som i årene 1981-82.

Den ene har dannet overgang over *Speghøje Mose* i den vestlige udkant af Pårup Mose mellem Herning og Silkeborg, engang et åbent birkeskær, som siden er groet til. Den ca. 3 m brede vej er fortrinsvis lagt af svært, indtil 200 år gammelt egetømmer, som er blevet kløvet og tilhugget som planker i vejens fulde bredde og lagt på tværs af trafikretningen. På steder med blødere bund har man understøttet plankerne med to langsgående stammer, som med nogle meters mellemrum er blevet sideværts fastholdt af lodretstående, tilspidsede egestolper. Disse har derudover sikkert også skulle tjene som rettesnor for trafikanterne på årstider, hvor vandet udenfor er flydt ind over vejbanen.

Anlægget af en vej af disse dimensioner, hvor der alene til kørebanen må være medgået godt halvanden kilometer tømmer, har krævet en høj grad af organisationstalent. Netop på anlæggelsestidspunktet, som er C-14-dateret til 1450 plus/minus 80 f.Kr., dvs. midten af ældre bronzealder, begyndte den



Svellevej over Speghøje Mose mellem Herning og Silkeborg, undersøgt 1982. Vejen er anlagt omkring midten af ældre bronzealder for godt 3.000 år siden for at lede den daværende trafik over et åbent birkeskær. De solide egeplanker på tværs af trafikretningen har ude i siderne været fastholdt af lodretstillede stolper. M. Schou Jørgensen fot.

sociale lagdeling og specialiseringen at gøre sig stærkere gældende. Tiden er den samme, hvor de første landsbyer med specialiserede huse begyndte at blive opført, f.eks. ved Vadgård øst for Aggersund på Limfjordens sydside. Stort set samme alder har Solvognen fra Trundholm og de verdenskendte jyske bronzealderdragter.

Den anden kendte større, træbyggede bronzealdevej, som kom for en dag her i begyndelsen af 1980'erne, har ført over Skalsåen, kun 3 km sydvest for det senere i bogen omtalte middelalderovergangssted ved Løvel Bro (se side 42) og 5 km før Skals Å's udløb i Hjarbæk Fjord.

Vad og bro i oldtiden

Skalsåvejen er noget simplere konstrueret end *Speghøjevejen*. Den er opbygget af spejkløvede, fortrinsvis egeplanker, som man har lagt ud på et gren- eller rislag på tværs af færdselsretningen. C-14-metoden daterer denne vej, der kan følges 215 m ud fra det faste land ud i ådalen, hvor den slutter ganske umotiveret, til begyndelsen af yngre bronzealder (815 f.Kr. plus/minus 100). Tænkes kan det, at vejen blot har skullet give adgang gennem den sumpede ådal ned til åens vand. Planlagte geologiske undersøgelser vil måske kunne give os svar på spørgsmålet om vejens funktion.

Ingen af de to træveje har været hovedfærdselsårer, om end *Speghøjevejen* med lidt god vilje og som antydning af udgraveren kan sættes i forbindelse med hærvejssystemet langs den jyske højderyg følgende det store vandskel, hvorfra åløbene fordeler sig mod øst og vest.

Jernalderens stenveje

Med jernalderens begyndelse begyndte man visse steder at bygge stenkonstruerede vejbaner, når trafikken skulle ledes hen over sumpede områder eller sænkninger i terrænet. Ældst af disse er oldtidsvejene ved *Krogsbølle* på Fyn, udgravet i forbindelse med et våbenfund omkring århundredskiftet, og *Tibirkevejen* i Nordsjælland. Anlægget af disse veje fandt ligesom vejen ud til den himmerlandske landsby på holmen i *Borremose* sted i førromersk jernalder (ca. 500-1 f.Kr.). Fælles for dem alle er, at de fører hen over lavninger, og at de er indrammede af svære sten. Den ca. 5 m brede *Krogsbøllevej* var for øvrigt den første påviste stenlagte vej fra oldtiden på dansk område.

Flest oplysninger om disse stenveje fra denne tidlige del af jernalderen har vi om anlægget i *Tibirke Ellelose* nord for Ramløse i Nordøstsjælland. Den er anlagt på et sted, hvor der har været overgangssted lige siden jernalderen, da lavningen udgjorde en fjordarm. Efter at have henligget tørt og farbart i den tørre bronzealder sprang overgangsstedet i mose i førromersk jernalder, hvorfor man fandt det nødvendigt at anlægge den godt 150 m lange og ca. 3 m brede kørevej.



Stenlagt færdselsvej ud til den himmerlandske landsby på holmen i Borremose, bygget i de nærmeste århundreder f.Kr. Vejen førte over en mose ud til holmen med landsbyen, som har ligget bagest i billedet, og som på dette fotografi er dækket af korn. Bemærk de solide kantsten langs med siderne.

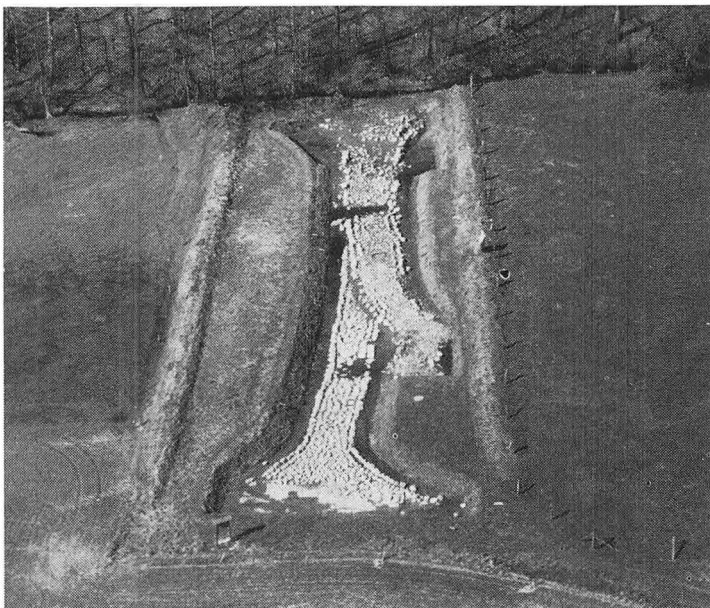
Nationalmuseet fot.

Brolægningen, som er kantet med store stenblokke, er baseret på et fundament af grus, sand og trærafter. Næsten parallelt med denne kørevej anlagdes en fodgængersti af brede trædesten; det var fundet her af to bøjlenåle af bronze, der har sat arkæologerne i stand til nærmere at tidsfæste vejene til perioden ca. 300 – ca. 150 f.Kr.

At trafikårene følger de samme ruter gennem årtusinder viser ved Tibirke tilstedeværelsen af en endnu ældre trævej, som ligger under og til dels forskudt for stenvejen. Trævejen slutter sig typemæssigt til de tidligere omtalte. I lighed med flere andre af vore oldtidsveje henligger Tibirkevejen nu offentlig tilgængelig i restaureret stand. En sti fører fra Tisvildelandevejen ned til oldtidsvejen.

Et andet tilfælde, hvor flere vejanlæg afløser hinanden på samme sted, er konstateret ved *Sjellebro* i de lave engarealer mellem Randers-Ebeltoft-landevejen og Alling Å i Djursland. Her er dokumenteret hele fem veje frem til 1860, den seneste formentlig en udbedret middelaldervej.

Vad og bro i oldtiden



Broskovvejen midtvejs mellem Tappernøje og Præstø blev opdaget ved dræningsarbejde i 1949 og undersøgt næjere og blev restaureret i årene 1953-61. Hen over den smukke oldtidsvej fører en tilsyneladende mere sjusket anlagt middelaldervej. Nationalmuseet fot.

Under en vikingetidsvej med trækørebane, som har hvilet på længdetømmer, der atter har været støttet af nedrammede pæle, har der ligget yderligere tre oldtidsveje, hvoraf den ældste kan føres tilbage til begyndelsen af jernalderen. Vikingetidsvejen og den direkte derunder liggende vej har været ført over åen ved brokonstruktioner, mens de to nederste veje, der har haft stenbrolægning, anlagt på et tømmer- og grenlag og kantet af svære marksten, ikke har haft brooverførsel. De vejfarende måtte som vanligt andetsteds benytte vadestedet.

Selv om sporene ved Sjellebro næsten er helt udviskede, er det alligevel værd at gøre holdt. Ved den tidligere Sjellebro Kro er nemlig opstillet en såkaldt billedsten med maskemotiv i vikingetidens karakteristiske stil. Denne sten var for 1.000 år siden med til at beskytte vej og bro.

Nye tekniske fremskridt

Som tiden gik, blev vejanlæggene mere imponante. Fra romersk jernalder sidste del skriver sig oldtidsvejen ved *Broskov* med en placering i det lave, sumpede terræn langs Hulebækken i bunden af Præstø Fjord, midtvejs mellem Tappernøje og Præstø. Også denne vej er restaureret og kan beses.

Ikke langt fra Broskovvejen undersøgte i årene 1972-75 et helt netværk af oldtidsveje over Risby Å. Vejstykket på billedet er tidsfæstet til vikingetiden og har nedenunder haft et fundament af grene og træstammer.

Mogens Schou Jørgensen fot.



Vejanlægget gafler sig mod syd ud til to sider, og mod nord førtes den vejfarende gennem et system af seks hulveje op mod det faste land. Ud fra oldtidsfund har man kunnet konstatere, at Broskovvejen har været i brug i tiden omkring 400 e.Kr., da man herhjemme på vejkonstruktionen område ikke længere kunne være helt upåvirket af den højtstående vejbygningsteknik i den sene kejsertids romersamfund nede mod syd.

Vejen er opbygget af nogle større sten end de førromerske anlæg. De usædvanligt store vejbygningssten passer nøjagtigt sammen som i en mosaik og er begrænset af let opragende kantsten. Den tekniske udvikling går dog ikke altid fremad. Det vidner en mere skødesløst bygget vej, som man engang i middelalderen har lagt hen over den smukke oldtidsvej.

Det på oldtidsminder og -fund så velforsynede Sydøstsjælland har også andre oldtidsveje at byde på, heriblandt ikke mindst det i årene 1972-75 undersøgte netværk af oldtidsveje ved Risby Å, der løber i en tunneldal i forlængelse af Mogenstrup Ås og ud i Præstø Fjord. Som før omtalt har man her også fundet ældre grenveje, ikke færre end omkring 30. Dertil føjer sig i alt fem stenlagte veje, hvoraf den dybest beliggende ud fra sin konstruktion nok må placeres i samme tidsperiode som Borremose- og Tibirkeanlæggene. Den næste vej, hvis vejbane markeres af store, flade marksten, minder om Broskovvejen. Den er anlagt oven på den førnævnte.

Størst interesse knytter sig imidlertid til vikingetidsvejen fra omkring år 1000, og som må have haft en samlet længde på omkring 70 m. Vejbanen kantes af en lang række, meterstore sten, lagt ned i vejens længderetning og oven på selve den indtil 40 cm tykke vejbelægning af mindre sten, navnlig flint. Fundamentet udgøres af grene og træstammer, og over vejbelægningens stenlag har der været lagt et lag sand, hvis kraftige omrodning tyder på en ret stor trafik frem og tilbage. På et stykke af vejstrækningen var anlagt en svellevej af egestammer, som skulle føre vejen over et åløb. Svellevejen lå oven på fem store sten, som igen har hvilet på et tykt lag affaldstømmer – itubrudte vognhjul, vognaksler samt bl.a. en arbejds-slæde, som forment-



På et stykke af den henved 1.000-årige stenvej ved Risby Å fandt udgraveren denne stump egesvellevej, som har ført den egentlige vej hen over et åløb. En egentlig bro har der også været her, men da den blev fundet til dels under vikingetidsvejen, tyder det på, at den er af ældre alder og formentlig må være blevet opgivet, da den nye vej blev anlagt.

lig stammer fra vejbygningen, men som man ikke har skønnet, at det var umagen værd at fjerne.

Ikke nok hermed – under dele af vikingetidsstelvejen og svellestrækningen ligeledes fandt udgraveren spor efter en ca. 70 m lang bro af træ, hvis beliggenhed delvis under vikingetidsvejen indikerer, at den må være noget ældre end denne og måske været udtjent eller opgivet, da den nye vej blev bygget.

Vore ældste egentlige broer hører vikingetiden og dermed historisk tid til, således helt sikkert en godt 700 m lang bro (omtrent som den gamle Lillebæltsbro), som udgravedes af Nationalmuseet ved Ravning Enge i Vejleådal i 1970'erne.

Herom bl.a. beretter artiklen s. 38 ff.

Færgesteder og færgekroer gennem tiderne

Af Alex Wittendorff

Da istidens kæmpemæssige gletschere smeltede over en lang periode for 12.000-15.000 år siden, efterlod de deres vældige indhold af ler, sand, grus og sten i et broget mønster af øer og indskæringer, fjorde og vige – det land, som gennem niveauændringer mellem land og hav er blevet til det Danmark, vi kender i dag.

Samfærdsel er grundlaget for al kultursammenhæng, og for Danmarks vedkommende var det i udpræget grad nødvendigt at sejle, for at der kunne dannes et kulturområde – et folk, senere en nation. De naturgivne forhold, som fra begyndelsen nødvendiggjorde skibsfartens udvikling, var måske i virkeligheden en væsentlig del af forudsætningerne for den tidlige danske samfundsdannelse, som den manifesterede sig i vikingetiden. I de ældre tider, da menneskene var færre og i alle forhold stod svagere over for naturen, var det nemlig i højere grad *vandet*, der bandt sammen, mens de større landstrækninger, dækket som de for en stor del snart blev af tætte, farlige skove med vilde dyr, røvere og ukendte kræfter, adskilte og dannende barrierer, som først gradvist blev nedbrudt. Det er ikke tilfældigt, at landskaberne øst for Øresund – Skåne, Halland og Blekinge, kom til at høre til det gamle danske kulturområde og blev en del af det danske rige, mens de store skove nordøst herfor dannede en naturlig grænse til goternes land. Først i 1600-tallet førte svenskekrigene til, at de forudgående århundreders befolkningsmæssige og tekniske udvikling slog igennem i nye »naturlige grænser« – Øresund som skellet mellem Danmark og Sverige.

Adam af Bremens Danmark

Fra de ældste tider har da *overfarterne* over hav og bælt, fjorde og vige spillet en afgørende rolle for samfærdselen i Danmark. I 1000-tallet skrev den tyske præst, Adam af Bremen, der var

knyttet til ærkebispesædet Hamborg-Bremen, hvorunder Norden hørte, den første virkelige beskrivelse af de nordiske lande, om hvis geografi man ellers sydpå havde meget usikre forestillinger. »Danernes land er næsten helt udstykket i øer«, skriver han, og han har en meget klar forestilling om, at hvad angår rejsemulighederne, er det overfartsstederne, man især skal hæfte sig ved i dette land.

Hvor Jylland ender, er der den korteste overfart til Norge. Jylland er dækket af dybe skove, i det store og hele uegnet til menneskelig beboelse, bortset fra områderne langs fjordene. Fra Jylland er overfarten meget kort til Fyn, og til Sjælland er der to overfarter fra Jylland: én fra Fyn og én fra Århus, men overfarten er farlig, dels fordi havet er stormfuldt, dels fordi man kun sjældent undgår at falde i hænderne på sørøverne,

Maleren og Zahrtmann-eleven Peter Hansen (1868-1928) havde denne kunstneriske opfattelse af Christian 2.'s berømmelige sejlads frem og tilbage over Lille Bælt. Den vankelmødige konge er gengivet midt i båden, hvis konstruktion snarere leder tanken hen på en af Skagensmalernes redningsbåde fra slutningen af forrige århundrede end på et senmiddelalderligt fartøj. Kobberstiksamlingen.



Færgesteder og færgekroer gennem tiderne

selv om man har gunstig vind. På *Store Bælt* er man særlig udsat, for her ligger den lille ø *Sprogø*, som er en sørøverrede og en rædsel for de rejsende. Fra Sjælland er der mange overfarter til Skåne, kortest ved *Helsingborg*, der ligger så nær, at man kan se over til den. Fra Skåne fører vejen gennem dybe skove og meget uvejsomme bjerge til Götaland.

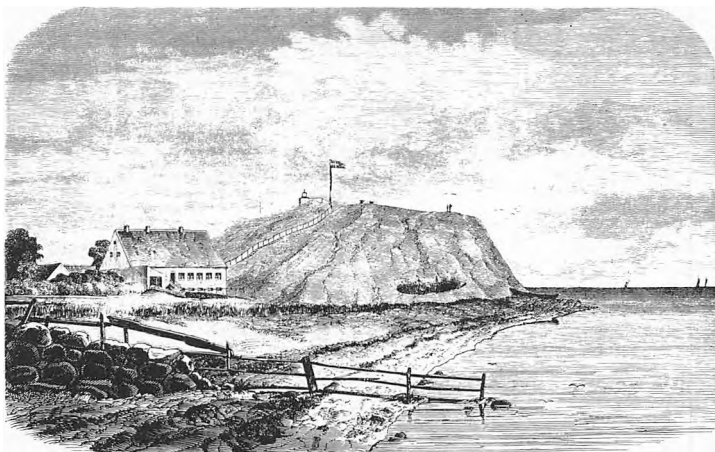
Så vidt Adam af Bremen, og så skitse-mæssig og usikker i detaljer hans fremstilling end er, sætter han dog fingeren på de afgørende punkter: de naturgivne forudsætninger, der gør, at man også i vor nutidige trafiksituation må fremhæve nogle af de overfartssteder, der nævnes i den næsten tusind år gamle beskrivelse, og problemer af en karakter, der nødvendiggjorde en centralmagts foranstaltninger for at sikre samfærdselen mellem landets dele.

Man måtte rejse, som man kunne

Rejsende har gennem århundreder måttet klare sig på mange måder både til lands og til vands, som de nu kunne. På landevejene færdedes de allerfleste gennem århundreder på egen hest eller, for fattigfolks vedkommende til fods. Da vogne efter udgangen af middelalderen efterhånden blev almindelige til personbefordring, kunne man i almindelighed sagtens leje sig frem hos bønder eller vognmænd, hvis man ikke selv var i besiddelse af et køretøj.

Sagen var mere speciel, når man nåede et overfartssted. Ofte har man vel kunnet leje et skib og lade sig sætte over, men når det drejede sig om længere overfarter, har det kun været en mulighed for bemidlede folk. De fleste har her været henvist til at opsøge og ofte vente på, at et lastet handelsskib skulle befare strækningen, således at de kunne tinge sig til en plads om bord hos skipperen.

Men på adskillige både kortere og længere overfarter må der tidligt være kommet faste forbindelser til transport af passagerer og deres gods – faste i den forstand, at der til stadighed skulle være fartøjer og mandskab til stede, som efter behov og mod betaling kunne sætte folk over. Senere blev der, vistnok ofte med betydeligt besvær, efterhånden etableret forbindel-



»Prospect af Sprogø«, gengivet i Illustreret Tidende, 1860. Allerede Adam af Bremen omtaler i sin over 900 år gamle Norden-beskrivelse den lille Storebælts-ø som en sørøverrede og en rædsel for tidens rejsende.

Det kgl. Bibliotek.

ser, hvor færgerne sejlede på bestemte tidspunkter. Det er disse, i den ene eller anden forstand faste færgeforbindelser, som her skal behandles.

De første færgeforbindelser

Desværre foreligger der ikke en samlet undersøgelse af de danske færgsteders historie gennem tiderne og deres sammenhæng med færdselens udvikling som et led i den almindelige samfundsdannelse. Med vores nuværende viden er vi ikke i stand til at danne os et klart billede af f.eks. de enkelte færgsteders opståen og muligvis skiftende betydning gennem tiderne som led i bestemte handelsruter, der har vekslet med skiftende markeder og varer – som sild, korn eller stude. Noget kan der dog siges, navnlig vedrørende administrationen, hvis virksomhed har afsat en del kilder, som også oplyser om en række forhold vedrørende færgstedernes drift og betydning. Og i forbindelse med undersøgelser af f.eks. studehandelens historie er der fra studiet af toldregnskaberne fremkommet vigtige oplysninger om visse færgsteders funktion og betydning.

Det er altså ikke muligt at fastslå, hvornår og hvor de første egentlige færgeforbindelser er opstået. Vejnettets dannelse er foregået i takt med bebyggelsen fra dennes allerførste tid, og bestemmende for vejføringen har ikke mindst været mulighederne for passage af vand, hvad enten det drejede sig om vadesteder over bække og lavvandede åer, sejlads over dybere vandløb på steder, hvor strømmen ikke var for voldsom, eller over hav, bælt og fjord. Bebyggelse, trafikbehov, vejudvikling og færgefart må forstås som én stor, sammenhængende organisme. Købstederne opstod ofte på steder, hvor naturforholdene gav gode muligheder for overfart, og mange af vore nuværende byer skylder et gammelt færgested deres eksistens: *Korsør, Skælskør, Kalundborg, Nyborg, Middelfart* – for blot at nævne nogle iøjnefaldende eksempler.

Noget kan siges om den nærmere geografiske placering af de overfarter, Adam af Bremen omtaler, og som sandsynligvis allerede på hans tid har haft karakter af færgeruter, således som de senere træder frem i kilderne. Mellem Fyn og Jylland var der allerede i middelalderen flere overfartssteder: mod nord ved *Bogense*, ved *Mæthelfar*, Middelfart, dvs. det mellemste overfartssted, og ved *Fønshoved*. Mod syd var eller blev *Assens* det mest brugte færgested med *Årøund* som det jyske forbindelsespunkt. *Haderslevs* stadsret fra 1292 giver takster for færgefarten til Assens. Den rute mellem *Århus* og Sjælland, Adam omtaler, har sikkert allerede dengang haft sit færgested i *Hærvig*, hvor nu *Kalundborg* ligger, og ruten har hævdet sin plads gennem hele Danmarkshistorien. Blandt dens mest berømmelige rejsende må nævnes Peder Pårs, hvis mange og vidtløftige besværligheder opkom, da han »tog en rejse for fra Callundborg til Aars«.

Mellem Fyn og Sjælland har den naturlige havn ved *Nyborg* tidligt skabt basis for en færgeforbindelse og dermed også for byen. På Sjællandssiden var der to muligheder. *Skælskør* synes oprindeligt at have domineret, og derfra gik vejen videre over *Ringsted* eller længere vestpå over *Slagelse* til *Roskilde*, hvorfra der i hvert fald omkring 1200 var betydelig færdsel til »Købmændenes havn« ved sejlløbet mellem Sjælland og Amager,

nær *Skånemarkedet* og selv en handelsplads med fremtid i sig. Efterhånden blev Skælskør imidlertid trængt i baggrunden af den gode havn på det sted, hvor *Korsør* var opstået. Til beskyttelse mod de sørøvere, der uden tvivl med rette har gjort et så stærkt indtryk på Adam af Bremen og hans meddelere, befæstedes Nyborg og Korsør i Valdemarstiden. Til yderligere beskyttelse af overfarten og sejladsen i Store Bælt i det hele taget blev der også tidligt bygget en fæstning på *Sprogø*.

De tidligste, spredte og tilfældigt bevarede efterretninger i kilderne om færgesteder afspejler en situation, da der allerede er tale om en vis udvikling. Allerede i 1170'erne var der færgeforbindelse over Store Bælt. Saxo fortæller, at et sendebud fra Magnus Erikssøn på vej til Fyn blev opsnappet af kong Valdemar 1.s folk ved overfartsstedet på Sjællandssiden. I kong Valdemars Jordebog, der stammer fra 1230'erne og bl.a. indeholder en samling oversigter over kongens besiddelser og indtægter, omtales en afgift, der skulle betales af *Gedesby* på Falster på 10 mark sølv for retten til at sejle, hvormed der uden tvivl menes personbefordring mod betaling. Omkring år 1300 er der eksempler på, at kongen gav munkene i bestemte klostre ret til fri overfart over bælterne.

Færgeforbindelserne og centraliseringen

Disse tidlige omtaler af færgefart viser ikke blot, at overfarterne var fuldt etablerede, men også at kongemagten spillede en central rolle i denne sammenhæng. Der er intet overraskende i, at det fra centralmagtens første begyndelse her i landet har været følt som en opgave for den at fremme organiseringen og beskyttelsen af forbindelsen mellem rigets dele. Også for vejenes vedkommende gælder, at da de begynder at vise sig i kilderne, er der tale om et system, skabt af de tidligere tiders behov og med kongemagten som en regulerende faktor – så svag denne regulering end måtte være i en tid, da administrationens praktiske muligheder var uhyre begrænsede. I Jyske Lov (1241) bestemmes, at der til hver landsby skulle være fire veje, og i dette system af landsbyveje skulle især *kongens hærveje*, dvs. de større alfarveje, der spillede en særlig rolle

Færgesteder og færgekroer gennem tiderne

for rigets sammenhæng, bl.a. som en forudsætning for ledingsvæsenet, ofres opmærksomhed hvad angår vedligeholdelse. Bæltoverfarterne og de andre færgeforbindelser må ses i denne sammenhæng som dele af landets vigtige forbindelsesveje, en tidlig erkendelse af, at det var en absolut forudsætning for rigets sammenhæng, at kommunikationen mellem dette fra naturens hånd så delte lands enkelte områder sikredes. Og gennem århundreder af Danmarkshistorien var det kongemagtens, centralmagtens, politik at skabe sammenhæng og ensartethed i lovgivning, retspleje og administration som en modvægt imod den ældgamle opdeling i »lande« med hver sit landsting og sine særlige love. I denne centraliseringspolitik har færgeforbindelserne haft deres rolle.

Et andet forhold, der fremmede behovet – og skabte yderligere økonomisk grundlag – for færgedrift og skibsfart i det hele taget, var den handelsudvikling, der fandt sted i løbet af 1200-tallet, da en hidtil næsten enerådende fjernhandel med luksusvarer blev suppleret med en voksende international handel med jævne og dagligdags varer. Det er den samme proces, som skabte de egentlige købstæder i moderne forstand, altså tætte bebyggelser, som ikke kan ernære sig af egen produktion af levnedsmidler. Også i forbindelse med byudviklingen spillede kongemagten en betydelig rolle, bl.a. ved dens støtte til købmandsstanden, hvorved den søgte at skaffe sig øgede indtægter af byerne.

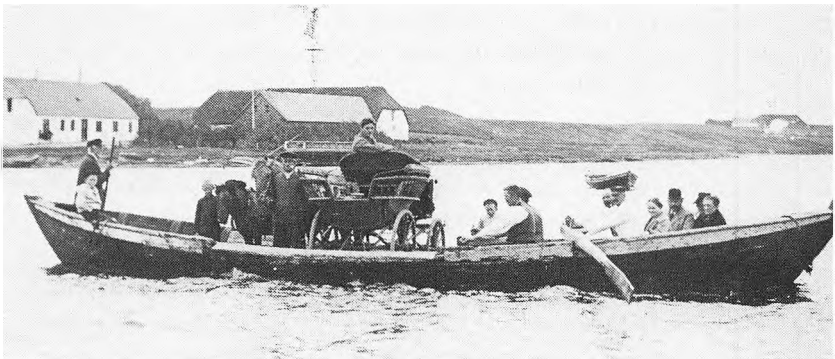
Fæstesystemets betydning

En af de juridisk-praktiske ordninger, der tidligt blev anvendt i forholdet mellem ejer og arbejder, var *fæstel*. Det er især kendt som det grundlæggende kontraktlige forhold mellem godsejere og bønder, idet bønderne her fik dyrkningsretten til et landbrug med tilhørende bygninger mod at betale en række afgifter, hvoraf den årlige landgilde var den vigtigste, og eventuelt yde hoveri, arbejde for godsejeren på dennes gård eller mark. I den pengefattige naturalieøkonomis tid var det en praktisk form for jura, og fæsteholdet brugtes da også på flere områder af samfundslivet. Et eksempel er, at kongen som den

retmæssige herre over alt det, som ikke tilhørte nogen anden, bortfæstede eller – når det drejede sig om socialt højere placerede personer som den anden part i forholdet – bortforleuede såvel vejbroer som færgeoverfarter.

Systemet var fuldt udviklet i 1500-tallet, hvor man ser en række eksempler på, at en person eller et ægtepar får livsbrev, dvs. et i hvert fald i teorien livsvarigt fæsteforhold, på en færge mod at yde »sædvanlig tyng og tjeneste«, altså afgifter og arbejde, for den lokale lensmand som kongens repræsentant. Fæstebrevet præciserer desuden sædvanligvis, at færgemanden skulle holde gode færger« eller »holde færge og færgehus ved magt«. En af systemets fordele var, at fungerede færgestedet ikke tilfredsstillende, kunne et juridisk ansvar placeres hos færgemanden personligt og forfølges som kontraktbrud. Til gengæld for ansvaret havde færgemanden så eneret på sejladsen og kunne påkalde kongens beskyttelse, hvis nogen gik ham i næringen eller på anden måde generede ham. Når færgemandens hustru undertiden nævnes ved navn i fæstebrevet sammen med ham som medindehaver af fæstet, er det uden tvivl en understregning af, at hun kan fortsætte fæstemålet som enke.

Rofærge på Limfjorden omkring år 1900. Billedet er et af de fotografiske forlæg, som maleren Børge Nyrop (1881-1948) brugte ved udførelsen af maleriet »Færgefart over Vildsund« (1933). Efter landskabet at dømme viser dette billede nu nok rettere Feggesund end Vilsund, men det bliver det ikke mindre interessant af. Dansk Post- og Telegrafmuseum.



Færgesteder og færgekroer gennem tiderne

Færge – og sundkorn

I stedet for fæste-ordningen, der indebar, at færgets passagerer betalte ved overfarten, kunne det forkomme, at en færgedrift blev finansieret på den måde, at bønder og andre i et område, som særligt brugte færgen, betalte færge- eller sundkorn som en årlig afgift til den, der drev færgeriet. De kunne så til enhver tid sejle frit med færgen. Det er en gammel ordning, der også anvendtes ved finansieringen af broers opførelse og vedligeholdelse, og som ligesom fæsteforholdet var praktisk i bondeøkonomiens samfund. Problemet var at få bønderne til at punge ud med kornet, navnlig hvis de som forhærdede hjemmefødslinge mente, at de ikke personligt havde meget brug for færgen, eller hvis de oplevede, at færgeriet ikke blev drevet på tilfredsstillende vis.

Morsingboernes færger over *Salling Sund* og *Vilsund* blev drevet på den måde under herregården *Glomstrup* på Mors, hvis ejer skulle have årlig færgekorn af øens beboere mod at overføre dem frit og vedligeholde færgeriet. I 1727 klagede herremanden over, at folk ulovligt transporterede rejsende og gods andre steder på kysten mod betaling. Og der var andre problemer. Når en bonde på Mors overtog en fæstegård, skulle han betale det færgekorn, gården eventuelt skyldte, men det var en gældspost, der var uhyre svært at inddrive, når den nye fæster først sad på gården. Herremanden måtte undertiden ty til rettens midler i sit besvær med efterladende færgekornsbetalere. Og det er ikke første gang, vi hører om morsingboernes færgeproblemer. I 1529 truede de med at nægte at betale deres skatter og afgifter til konge og biskop, hvis de ikke fik en ny færge over Sallingsund.

De organiserede færgemænd

Ved de vigtigste færgeoverfarter, hvor der opstod byer, var der basis og behov for en mere omfattende organisering af færgedriften, nemlig dannelse af færgelav efter håndværkerlavens model. Hvor tidligt de er opstået er ikke til at sige. Den på mange måder fremsynede Christian 2. bestemte, at der i *København* og *Malmø* skulle være otte og i *Landskrona* to »svorne færge-

mænd«, hvilket mest siger noget om det skønnede behov, for med den kranke skæbne Christian 2.'s lovgivning i øvrigt led, er det ikke troligt, at ordningen derefter har været gældende, hvilket naturligvis ikke udelukker, at der kan have været organiserede færgemænd i København og Malmø. De hørte så udpræget til landets førende byer.

Også for færgelavene gælder det, at når vi første gang møder dem i kilderne, og det vil sige i 1500- og 1600-tallet, er der tale om veletablerede foretagender, som allerede har fungeret et stykke tid. Det er ved overfarter som *Helsingør-Helsingborg*, *Store Bølt*, *Århus-Kalundborg* samt i de to færgesteder, der betjener ruterne til Tyskland, *Gedser* og *Rødby*.

Et indtryk af regeringens regulerende indflydelse kan man få af situationen ved *Gedser*. Her klagede indbyggerne i *Gedesby* i 1551 over, at mange på *Gedsø* holdt færger og både for at lukrere på den livlige trafik til Tyskland, hvilket gik ud over *Gedesby-boernes* »næring og bjergning«, idet de alene havde besværet med at overføre kongens folk, der rejste gratis. Regeringen gav dem medhold og bestemte, at ingen på *Gedsø* måtte befordre folk og heste for færgeløn, undtagen indbyggerne i *Gedesby*, der så til gengæld skulle være forpligtede til at holde fire gode færger, hver så store, at de kunne rumme 12 heste. Ordningen må have forudsat en form for organisering af færgedriften i *Gedesby*, sandsynligvis i form af et færgelav eller lignende.

Også i *Rødby* gav færgefarten anledning til konkurrence, idet private, velstående borgere også her drev færges og sejlede, når der virkelig var noget at fortjene, mens de »fattige færgemænd« var alene om at sejle i hårdt vejr og på andre tidspunkter, da der var få rejsende, ligesom de skulle overføre dem, der rejste frit på kongens pas – en problematik der ikke er ulig den moderne, at private vognmænd og rederier søger at komme ind på ruter og på tidspunkter, hvor der er god fortjeneste, mens DSB er forpligtet til at køre og sejle, også når det giver underskud. I sager af denne art var det altid regeringens politik at støtte færgemænd og færgelav i deres krav om eneret på farten og andre privilegier.

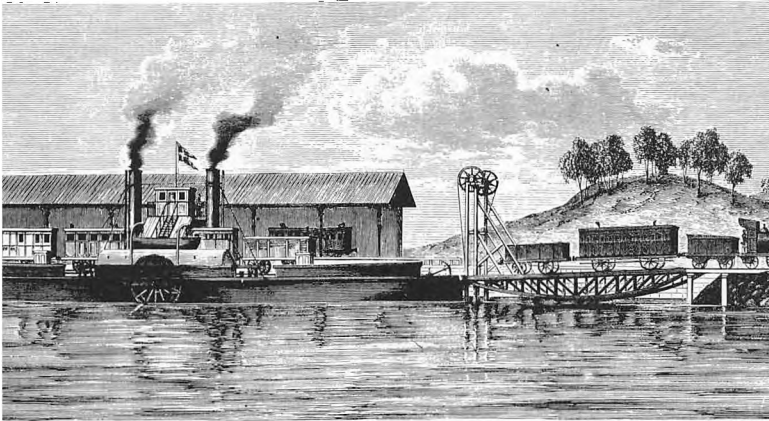
Færgesteder og færgekroer gennem tiderne

Færgekroerne

Efterhånden blev det almindeligt, at *krohold* var et af de privilegier, der knyttedes til færgedriften. Som tilfældet er med færgernes historie, fortaber også kroernes historie i ældre tid sig i mørke. Klostrene varetog en stor del af gæsteriet, men det gav anledning til mange og undertiden svære misbrug i form af »voldgæsteri«, der også i mange tilfælde gik ud over private, som boede ved alfarvejene og – kan man forestille sig – ikke mindst dem, der boede på steder, hvor de rejsende måtte vente på overfartsmuligheder. I 1200- og 1300-tallet blev ulovligt gæsteri hos klostre, præster og bønder flere gange forbudt. Til gengæld påbød regeringen, at der skulle bygges kroer ved landevejene – »for hver fjerde mil, og at enhver, der kommer dertil, kan købe sit underhold for sine penge, og at man ikke sætter priserne højere end dem, der gælder i nærmeste købstad«, som det hedder i 1396.

Men lovgivning er ét, praksis noget andet, og det ser ud til at være gået meget træt med oprettelse af herberger for de rejsende, hvorimod udskænkingssteder for den lokale befolkning efter Jakob Skomagars model florerede. I middelalderen har der endnu ikke været tilstrækkelig trafik på vejene til, at egentlige professionelle herberger kunne klare sig. De vejfarende måtte søge husly hos private borgere – i det omfang disse ønskede at huse dem. Regeringerne var meget opmærksomme på problemet i de følgende århundreder og bestræbte sig på at løse det, samtidig med at de bekæmpede landsbykroerne, der var årsag til, at »den gemene mand ikke alene fra sit arbejde og næring dermed afholdes, men også fanger tilfælde der sin formue at anvende«, som det siges i en forordning fra 1618, der samtidig pålagde bønderne at herberge vejfarende mod betaling, ligesom lensmændene skulle have magt til at påbyde kroer uden ølsalg til bønderne oprettet ved de store alfarveje.

Det er i sammenhæng med denne udvikling, færgekroerne skal ses. Ved færgestederne var der ganske særligt behov for et herberg. Her måtte de rejsende undertiden vente en rum tid – på god vind eller til færgen havde fuld fragt, eller til den kom tilbage fra den modsatte side. Ved færgestederne samledes i



Allerede tidligt i middelalderen var der flere anerkendte færgesoverfarter over Lille Bælt. Denne illustration er dog fra dampmaskinens tidsalder og viser »Dampfærgen »Lillebelt« ifærd med at optage Vogne fra et Jernveistog ved den bevægelige Bro i Fredericia«. (Illustreret Tidende, 1872). Det kgl. Bibliotek.

nogle tilfælde flere ruter, som alle skulle benytte overfarten, således at færgestedet blev et trafikknudepunkt. Men det fremgår af kilderne, at det alligevel tog tid, før selv de vigtigste færgesteder og andre centrale punkter på ruterne var blevet forsynet med herberger. Mange steder klarede man sig længe – men dårligt – med private herberger, hvor de rejsende var afhængige af, om borgerne var oplagte til at sælge deres gæstfrihed. Ved det vigtige færgested *Middelfart* førte dette problem i 1562 til en klage til regeringen over mangelen på et offentligt herberg, som blev særlig føleligt, fordi en del af de borgere, som havde mulighed for at huse fremmede, undslog sig. Middelfarts borgere fik ved den lejlighed pålæg om at herberge rejsende for en rimelig betaling, men sådanne bestemmelser har naturligvis været vanskelige at håndhæve. Kongen, hvis bude og andre folk hyppigt passerede Middelfart, oprettede her som flere andre steder sit eget »logement« med tilhørende stald. Det ses i hvert fald at have været i funktion i 1641.

Når det endnu i sidste halvdel af 1500-tallet stod så sløjt til med herbergsmuligheder ved dette vigtige overfartssted, kan

man let tænke sig, at udviklingen gik endnu langsommere på de mindre trafikerede ruter. Regeringerne fremmede sagen ved på forskellige måder at give subsidier og privilegier til færgekroerne, såvel som til andre herberger, der skønnedes særlig vigtige, herunder ikke mindst en gruppe kroer, som havde kongernes særlige bevågenhed, nemlig dem der lå ved de kongelige slotte og bl.a. tjente som logi for folk med ærinde til kongen.

Færgemanden ved *Klakring færg* mellem Horsens og Vejle Fjord fik i 1634 overdraget noget kirkejord i fæste, for at han af det landbrug, der altså var knyttet til færgeriet, bedre kunne herberge de rejsende. Jens Pedersen i *Assens* bad i 1643 om, at han måtte være forskånet for skatter og for indkvartering af tropper, som jævnlige passerede færgestedet til og fra Jylland, mod at han fortsat holdt et frit og åbent herberg. Christian 4. mente, at det kunne være nok med fritagelse for indkvartering, og Jens Pedersen måtte altså fortsat betale sine skatter. Bedre gik det hans kollega i *Århus*, Hans Dyster, der omtrent samtidig blev fritaget for både skat og indkvartering, så længe han holdt offentligt herberg i dette vigtige trafikknudepunkt, hvor en nord-syd gående færdsel krydsede færgeruten mellem Jylland og Sjælland.

De nævnte eksempler er typiske for tidens administration og understreger et forhold, som er vigtigt for forståelsen af, hvordan det praktiske livs mange ting gik for sig i datidens samfund. Nutidens mere ensartede og effektive administrative praksis var der endnu ikke mulighed for. Man løste problemerne, som det skønnedes mest hensigtsmæssigt i de enkelte tilfælde efter tidens forhold. Men politiken bagved er klar nok: en bestræbelse på at fremme det offentlige, professionelle krovæsen som led i et almindeligt arbejde på at fremme forbindelsen mellem landets dele.

Takstspørgsmålet

Til gengæld for færgemænds og færgelavs eneret på farten og øvrige privilegier var det regeringen, der bestemte *taksterne*. I de tidlige fæstebreve hedder det blot, at færgemændene skal



Maleren Jens Juel (1745-1802) var en af de første, der dyrkede landskabet i dansk kunst. Dette idylliske måneskinsstykke fra 1787 viser Lillebæltsoverfarten ved Snoghøj. Hvilken forskel er der ikke mellem datidens primitive forhold og vore dages moderne færgenhavne. Statens Museum for Kunst.

nøjes med en »temmelig«, dvs. rimelig, færgeløn eller lignende formuleringer, men der forekom klager over, at færgefolkenes eneret undertiden blev udnyttet til at skrue taksterne i vejret, og det er formodentlig én af grundene til, at regeringen skønnede det nødvendigt at få fastere forhold på området. Det var Christian 4., der blandt sine mange andre gøremål også fandt tid og anledning til, i 1615, at udstede den første samlede forordning om »Vognmænd og færgeløn«, indeholdende faste takster. Da forordningen i 1624 indgik i hans større lovarbejde, den store reces, blev takstspørgsmålet ordnet på den måde, at lensmændene, på landet alene, i købstæderne sammen med borgmestre og råd, to gange om året skulle fastsætte hvor meget, der måtte tages af vognmænd og færgefolk. Beløbene skulle reguleres efter det almindelige prisniveau og offentliggøres ved opslag. Både vognmænd og færgemænd var forpligtede til ikke at forlange mere.

Hensynet til postbesørgelsen

Dermed var færgerierne også administrativt blevet en fast og integreret del af det offentlige befordringsvæsen – selv om man må erindre, at udstedelsen af en lov i disse tider på ingen måde var nogen garanti for, at dens bestemmelser overalt slog igennem i praksis. De færger, der finansieredes ved betaling af færgeskorn, berørtes selvsagt ikke af loven. Den nævner selv følgende ruter: *København-Malmø, København-Landskrona, København-Helsingborg, Rødby-Heiligenhafen, Gedser-Warnemünde, Kalundborg-Århus, Helsingør-Helsingborg* samt *Vordingborg-Falster*. Det var disse færgeforbindelser på hovedruter, der især lå regeringen på sinde, bl.a. af hensyn til postvæsenet, som også organiseredes i 1624. Postbudene på den vigtige *Hamborg-rute* skulle befordres for nedsat takst, men til gengæld skulle vognmænd og færgemænd på ruten have et nedslag i deres byskat.

Postbefordringen gav anledning til noget gnaveri. Der tilstræbtes en regelmæssighed i postbesørgelsen, og det var meningen, at færgedriften skulle indrette sig efter postbudenes ankomst til færgestederne. At budenes ankomst skulle være signal til afgang var efter færgemændenes mening ikke altid forenelig med vejr og vind, som kun i ringe grad indrettede sig efter, hvad kloge hoveder i København bestemte. I 1651 søgte regeringen at påvirke færgemændenes vurdering af naturens luner på *Store Bælt* ved at forordne, at postbudene mellem København og Hamborg skulle betale ordinær takst imod, at de fortsat blev overført, så snart de ankom til færgestedet. Både her og ved *Assens-Årøsund*-overfarten blev det i 1684 bestemt ved forordning om færgeløbene, at der daglig skulle gå en smække over om morgenen, undtagen de dage, da de ridende postbude fra hvert sted afgik, idet passagerer disse dage kunne henvises til det fartøj, der befordrede posten. Forsøg med indsættelse af særlige postbåde førte til nye problemer, for det var et indgreb i færgemændenes eneret, at de reagerede ved at besørge breve uden om postvæsenet. I 1786 forenedes de stridende parter til en vis grad, idet de færgesteder, som posten passerede, lagdes ind under postvæsenet, færgemanden blev postbefordrer og postforvalter, færgekroen, hvor en sådan

fandtes, blev posthus. I 1793 besluttedes det, at postvæsenet selv skulle besørge postens transport over *Store Bælt*, og der blev til dette formål anskaffet to hurtigsejlende postjagter, der også medtog passagerer – de havde kahytter og »telt på dækket«. I 1807 fik Generalpostamtet overtilsyn med samtlige færgesteder.

Kontrollen med udlændinge og skarnsfolk

Færgestederne har i særlig grad været egnede til udøvelse af den kontrol med udlændinges gøren og laden, som regeringer til alle tider har ønsket sig. Fremmede, der rejste i landet, lod sig vanskeligt kontrollere til lands, hvor de let kunne skaffe sig befordring ved at hyre en bonde, men færgestederne måtte de passere, hvis ellers systemet med færgemændenes eneret funge-rede, og kongerne er tidligt blevet opmærksomme på de mulig-heder, der lå her.

Fleere gange i 1500-tallet udgik der breve til lensmændene i de len, hvor der var færgesteder, at de skulle holde øje med fremmede, der ankom, og skaffe sig god besked om dem – hvem de tilhørte, hvorfra de kom, og hvorhen de ville. Opda-gede de noget mistænkeligt, skulle de straks underrette kongen. Der var de politiske og militære forhold at tage i agt, og efter reformationen var der også de religiøse farer, som befolkning-en måtte vogte for. I den lutherske ortodoksis tid passede man nidkært på, at jesuitter, calvinister og andet skarnsfolk ikke kom ind og fordærvede sjælene. I en grundig forordning af 1584 nævnes som de udlændinge, færgemændene især skulle holde øje med »de vælske, fransoser, spanioler«. Ingen måtte rejse ind i landet, med mindre de havde pas fra konger eller fyrster eller anden øvrighed med besked om, hvor de kom fra, og hvad deres ærinde var. Tatere, betlere og andet pak skulle altid afvises ved færgestederne.

Færgestederne kunne også bruges til regulering af det mili-tære arbejdsmarked. Der udstedtes af og til breve til færgeste-derne om landsknægte, de professionelle soldater der drog rundt og tilbød deres tjeneste til konger og fyrster, når de var uden engagement. Når kongen ikke havde brug for tilgang, fik

Færgesteder og fægekroer gennem tiderne



Hvis billedet side 19 ikke gengiver færgefart over Vilsund, så gør denne akvarel fra 1830 af guldaldermaleren Martinus Rørbye (1803-48). Billedet fastholder en situation med passagerer, der venter på at gå om bord i rofærgen, som i parentes bemærket er meget lig den på fotografiet. Kobberstiksamlingen.

færgemændene besked på at afvise dem, for arbejdsløse krigsfolk var ikke rare at have i landet. Og når der forelå efterretninger om pest i det nærmere udland, søgte man at hindre, at rejsende derfra førte smitten hertil ved at befale, at udelukkende folk med kongens pas måtte føres over færgestederne. Men regeringen var naturligvis godt klar over, at de virkelig farlige udlændinge – folk, »der havde bedrevet skalkhed eller ville drage ind og ud af landet på spejder«, som det hedder i 1558 i et åbent brev til alle landets herredsting, landsting og købstæder – var snedige nok til at søge uden om færgestederne for at undgå kontrollen, og det var en ekstra grund til jævnlige at indskærpe færgemændenes eneret på befordringen. Hvis nogen udlænding gjorde forsøg på at blive sat over på anden vis, skulle han straks anholdes og sendes til Københavns Slot.

Studehandelen

Også til kontrol med handelen kunne færgestederne bruges, ikke mindst den vigtige eksport af stude, der fra Skånelandene og Øerne måtte passere færgesteder på vejen til de tyske markeder. *Assens* og *Rødby* var vigtige toldsteder for eksporten af heste og stude, som *Kolding* og *Ribe* var det for den jyske udfør-

sel. Christian 1. udstedte i 1475 en handelsforordning, der bl.a. skulle sikre, at staten fik sin eksporttold af studene betalt af de tyske opkøbere, og bestemte derfor, at danskerne ikke måtte drive stude længere sydpå end til bl.a. Assens, Kolding og Ribe. Færgefarten *Assens-Årøsund* var på det tidspunkt fuldt indarbejdet som et led i eksportruterne sydpå. Nogle år tidligere klagede *Odense* bys borgere over, at de skulle betale told af varer, de førte gennem *Assens*, hvilket efter deres mening var imod *Odense* bys privilegier. Også ved færgestedet ved *Middelfart* overførtes stude.

Studeeksportens glansperiode faldt fra omkring midten af 1500-tallet til 1620'erne. Studene måtte kun overføres ved færgestederne, og det kunne godt give problemer, når de store drifter ankom. I 1557 klagedes over, at studene tit måtte vente 14 dage eller tre uger i *Helsingborg*, fordi det kun var tilladt de to færger ved byen at sætte stude over til Sjælland, og de kunne tilsammen kun tage 30 stude ad gangen. Der blev nu her truffet den bestemmelse, at når der kom en studedrift til byen, skulle færgemændene have den første fragt med så mange stude, de

Gudenåen hørte til de hindringer for den jyske trafik, som i århundreder har gjort det nødvendigt med broer og småfærger. Denne trækfærge, malet af Hans Smidth (1839-1917) i 1890'erne, er typisk. Den gamle trækfærge ved Egersund nedlagdes først 1968. Statens Museum for Kunst.



Færgesteder og færgekroer gennem tiderne

kunne have om bord, og byens borgere måtte derefter overføre så mange, de kunne.

De mindre færgerier

Det må ikke glemmes, at der foruden sådanne store og vigtige færgesteder, som i særlig grad har givet anledning til omtale i kilderne, også var et stort antal mindre færgerier, der måske hver for sig hovedsagelig havde lokal betydning, men som tilsammen udgjorde et betydningsfuldt led i samfærdselsnettet. Den gamle hovedvej gennem Jylland, som også stuedriften fulgte, og som har fået hæftet den almindelige middelalderlige betegnelse for en større vej, *Hærvejen*, på sig, har gennem tiderne lagt sine mange spor efter hovedvandskellene. Så slap man for at bygge og vedligeholde alt for mange broer eller sinkes af færgeoverfarter. Længere vestpå gik det ikke så let. Ved Gudenåen var der ingen vej udenom, her passerede vogne og passagerer med trækfærge, som har været i funktion langt op i tiden.

Limfjorden var selvsagt et af færgedriftens store steder. Der fandtes en halv snes større og flere mindre overfartssteder. Det vigtigste var *Aalborg-Sundby*-overfarten, der besørgedes af *Sundby færgelav*, som fra 1660 havde 12 store, fladbundede færger i stadig drift med stude, heste, gods, vogne og rejsende. Det var også her, man med pontonbroen 1865 første gang slog bro over Limfjorden. Andre af Limfjordens færgeoverfarter lå betydelig mere afsides for tættere bebyggelse, og ofte var der kun færgemand og eventuelt kro på den ene side af færgeløbet. Den rejsende, der kom til færgestedet på den anden side, måtte så forsøge at påkalde sig færgemandens opmærksomhed ved at ringe med en klokke eller hejse et signal, om natten ved at tænde bål. Man måtte være glad, hvis der var et skur, man kunne søge ly i, til færgemanden kom.

I det hele taget var forholdene ved disse små færgerier meget mangelfulde. Det ahang af færgemandens skøn over vejr og vind – og antallet af passagerer – om der kunne sejles. Klagerne over færgemændene og deres fartøjers elendighed er mange, og selv om man næppe skal tage dem alle for gode va-



Færgen »Thor Sydfyen« i Spodsbjerg færgehavn. Ruten mellem Spodsbjerg på Langeland og Tårs på Lolland nordvest for Nakskov afløste i 1970'erne den gamle forbindelse Spodsbjerg-Nakskov. Leif Bille Jensen fot.

rer, er der nok ikke tvivl om, at øvrighedens sløjere kontrol med og interesse for færgedrifter af mindre vital betydning for den store trafik og handelen, kan have ført til noget større slendrian sådanne steder. Det blev et mundheld om flere af disse færgesoverfarter, at det var en pine at vente på den ene side og en plage at vente på den anden. Der er flere beretninger om færgers forlis med tab af adskillige menneskeliv. At ulykkerne ikke altid alene skyldtes færgemændene og deres dårlige materiel ses af et forlis ved *Hvalpsund* i 1792. 23 sallingboer havde bemægtiget sig plads om bord med deres indkøbte sæderug og 18 får foruden andre varer, og det var mere, end færgen kunne tage. Da den begyndte at synke, beordrede færgekarlene en del af de ca. 35 tønder rug kastet over bord, men ingen ville prisgive deres egne sække, og mens man skændtes om det, gik færgen under. Tre mennesker reddede sig ved at flyde på de lange årer. De øvrige, deriblandt færgefolkene, druknede.

Den bådtype, der her forliste, var den fladbundede, roede fæргеpram, der normalt ikke førte sejl. Det var den almindelige færgetype i de indre farvande. På åbent hav som ruten *Kalundborg-Århus* anvendtes selvsagt mere sødygtige sejlfø-

Færgesteder og færgekroer gennem tiderne

rende bådtyper, fra 1600-tallet smakken, der havde dæk og kahyt. Det modsatte yderpunkt fandt man ved de helt korte færgelebs som de nævnte over Gudenåen. Det var på steder, hvor der var for bredt til en bro og for højt vandet til et vadested. Her var færgen en tømmerflådelignende pram, der blev staget frem eller trukket ved et reb. Det kunne ske, at en træbro over et åløb var så vanskelig at holde på pælene på grund af strøm og iserosion, at man foretrak en færge i stedet. Således ved *Svostrup*, hvor der i 1700-tallet var bro over *Gudenå*; broen blev erstattet af et vadested og en færge for fodgængere.

Færgetaksterne var vidt forskellige. Overfartens længde var naturligvis en bestemmende faktor, men også derudover varierer taksterne og deres indbyrdes forhold som en følge af ældre tiders mindre standardiserede administration. Som et eksempel, også til illustration af trafikens art, kan nævnes de ved kongelig bevilling i 1742 fastsatte takster ved *Aggersund*: For 1 karosse med 6 heste (hvad færgen ikke kunne føre med på én tur) 3 mark, 1 chaise med 4 heste 24 skilling, 1 læsset markedsvogn med træsko, kul, store kramkister o.l. 24 sk., 1 beslagen postvogn 1 mk., 1 bondevogn 10 sk., 1 ridende person 6 sk., 1 ledig hest 3 sk., 1 fæhøved 2 sk., og for et enligt menneske, hvis anden fragt haves, 1 à 2 sk., uden anden fragt 6 sk.

Nye tider

I 1800-tallet skete der gennemgribende ændringer i samfærdselsforholdene af såvel teknisk som administrativ karakter, og også landets færgevæsen kom hermed ind i en ny tid. De store vejreformer gennemførtes over hele landet, sidst i Jylland, og de nye, gode hovedveje, der stort set var færdige ved århundredets udgang, trak færdselen til sig og bevirkede, at en række færgesteder, der tidligere havde spillet en stor rolle, kom til at ligge afsides for andet end end helt lokal trafik. Jernbanernes anlæggelse og udvikling forstærkede i udpræget grad denne tendens. Og i samme proces blev andre færgeoverfarters betydning for den voksende trafik kraftigt forøget. *Storebæltsoverfarten* er her det mest iøjnefaldende eksempel.

Et andet karakteristisk eksempel på færgefarternes nære

sammenhæng med og betydning for den almindelige samfærdselsudvikling og planlægning er Lille Bælt. I 1793 kom der en vigtig *vejforordning*, som skulle skabe den landsomfattende planlægning, der endnu savnedes i det store vejbygningsarbejde, man var begyndt på. Den fastslog, hvilke veje, der skulle høre til kategorien *hovedlandeveje*. På Fyn skulle det være *Nyborg-Odense-Middelfart* samt vejen fra *Nyborg* til enten *Assens*, *Bøjden* eller *Fåborg*, idet man i den videre planlægning skulle lade valget afhænge af, hvad der ville være bedst for færgefarten til Jylland. Det blev *Bøjden*, der valgtes. Arbejdet med hovedlandevejen *Nyborg-Middelfart* indledtes før 1800, men på grund af krig og statsbankerot blev den først færdig i 1820, og kort efter var også vejen *Nyborg-Bøjden* færdig. Den trafikale og tekniske udvikling gik imidlertid videre. Jernbanen kom til Fyn i 1865, hvor den anlagdes på strækningen *Nyborg-Middelfart*, og i 1872 indsattes her på *Lillebælt* overfarten landets første jernbanefærg. I 1935 byggedes *Lillebæltsbroen* ved *Middelfart*. Foruden af trafikale grunde var valget betin-

Færgen mellem *Marstal* og *Rudkøbing* i *Rudkøbing* havn. Forbindelsen mellem *Ærø* og *Langeland* hører til en af de ældste i Det sydfynske Øhav. Skorstensfarverne hentyder til *Ærø*s gamle flag med gult, grønt og rødt.
Leif Bille Jensen fot.

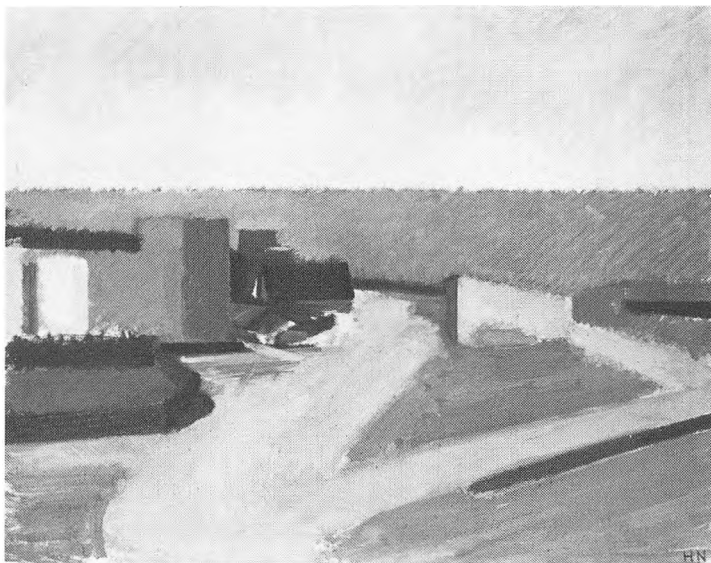


get af de teknisk-topografiske muligheder for højbroens placering, og dermed var det vigtigste forbindelsessted mellem Fyn og Jylland fastlagt i jernbanernes og bilernes tidsalder.

På det tidspunkt var allerede mange færgesteder for længst afløst af broer: Over *Alssund* ved Sønderborg 1856, over *Limfjorden* mellem Aalborg og Nørresundby 1865 og over *Roskilde Fjord* ved Frederikssund 1868. *Guldborgsund-broen* blev opført 1866-67 og jernbanebroen samme sted 1875. Denne udvikling i retning af færgesteders afløsning af broer er gået videre, ikke mindst i 1930'erne.

En anden teknisk nyudvikling, som fik afgørende betydning for færgevæsenets udvikling, var dampskibene, senere motorskibene. I 1819 blev det første dampskib sat i rutefart i danske farvande. Det var hjuldampere *»Caledonia«*, der på kongeligt privilegium blev sat ind mellem København og Kiel. Det var ikke uden skepsis, danskerne mønstrede denne nye, sensationelle opfindelse, som var indkøbt i England. Da *»Caledonia«* kom til København, måtte den ikke anløbe havnen, før fyret under kedlerne var slukket! Skibet gennemførte turen til Kiel på 24 timer. I 1825 blev det afløst af det første danskbyggede dampskib, *»Frederik VI«*.

I 1827 indsattes dampfærger *»Dania«* mellem Århus og Kalundborg, og i 1828 gik Generalpostamtet modstræbende med til dampdrift på *Store Bælt* med færger *»Mercurius«*. H. C. Andersen har sejlet med dette skib og beretter, at »det blev svarligt hånet af alle pæreskuders besætning og benævnedes Pjaske-Malene«. Men »disse forbandede røgskibe«, som de kaldtes af skeptiske samtidige, havde fremtiden med sig. I 1840'erne fik både *Aalborg* og *Århus* dampskibsforbindelse med København, og i 1866 oprettedes *Bornholms Dampskibsselskab*. Dampskibene muliggjorde en så sikker og regelmæssig person- og godsbefordring til fjernereliggende steder, at det fik karakter af egentlige færgeforbindelser. Dampdriften har således skabt et nyt færgebegreb – skibe der regelmæssigt besejler ruter, som tidligere måtte nøjes med langsommere og langt mindre stabile bådforbindelser: *Grenå-Hundested*, *Grenå-Varberg*, *Hirtshals-Kristiansand* osv.



Havneanlæg har også været en inspirationskilde for det 20. århundredes malere. Søren Hjorth Nielsens (1901-83) billede af havnen i Århus er fra 1939. Det befinder sig nu på Statens Museum for Kunst.

Endnu et afgørende skridt i den tekniske udvikling var indførelsen af jernbanefærgerne. Det begyndte som nævnt på *Lille Bælt*. I 1880'erne fik følgende ruter jernbanefærger: *Masnede-Orehoved*, *Store Bælt*, *Glyngøre-Nykøbing* og *Helsingør-Helsingborg*, og i 1895 også *København-Malmø*. I dette århundrede har motorfærger afløst dampfærgerne, og bilfærger er kommet til som et vigtigt led i den voldsomme trafikale udvikling, der også har omfattet vejnettets udbygning med flere kørebaner, omfarts- og motorveje.

Under alt dette skal man dog ikke glemme, at en lang række mindre færgeforbindelser samtidig i al stilfærdighed er blevet betjent af de gamle skibstyper. Endnu op i dette århundrede har man ved nogle færgeoverfarer kunnet opleve de gamle, hårdtprøvede rofærger. Mellem *Holmsherred* og *Orø* sejler stadig trækfærge, men unægtelig på et andet teknisk stade end de gamle.

Færgesteder og færgekroer gennem tiderne



Den gamle overfart over Salling Sund mellem Pinen i Salling og Plagen på Mors var i drift indtil indvielsen af den nye bro i 1978. Samarbejdende Turistforeninger ved den vestlige Limfjord fot.

Konsekvenser af udviklingen

Udviklingen fik afgørende konsekvenser for færgekroernes skæbne. Gennem 1700-tallet og frem til jernbanernes tid havde kroerne deres nødvendige funktion, og der kom stadig flere af dem. Brobyggeriet og jernbanerne ændrede billedet, og med de nye skibstyper og den i det hele taget mere regelmæssige og stabile færgedrift mistede mange færgekroer for en del deres eksistensberettigelse. En del kroer blev nedlagt i årtierne omkring århundredskiftet, men bilernes udbredelse fra 1920'rne ændrede igen billedet. Med de bedre veje og de nye transportmidler, hvortil også cyklen hører, var kroerne ganske vist ikke længere en forudsætning for rejser i landet. Det var forbi med at vente på overfartsmulighed i færgekroerne, for man kunne normalt altid nå hotellet i næste købstad inden for en dag. Men var kroerne ikke nødvendige i cyklismens og bilismens tid, var

de til gengæld behagelige. Et besøg på en »rigtig« kro kom til at høre til stilen. »Færgekroen« i Tivoli er endnu udtryk for de romantiske forestillinger, der er knyttet til det gamle kro-væsen.

Den trafiktekniske udvikling, der her kort er skitseret, skal ses i sammenhæng med periodens administrative forandringer. Statsmagtens almindelige ønske om effektivisering af samfundets forskellige funktioner viste sig også på færgevæsenets område. I 1820 blev det pålagt landets politimestre at føre tilsyn med færgestederne og årligt at lade foretage syn over deres materiel. De gamle færgelav var ikke en tidssvarende organisationsform under den ny tekniske udvikling, og efterhånden blev privilegierne ophævet, og driften blev på de vigtigste ruter overtaget af staten ved postvæsenet, senere statsbanerne, eller overgik til private dampskibsselskaber. I 1872 blev administrationen af færgestederne henlagt under indenrigsministeriet, dog således at de færgerier, postvæsenet drev, forblev her. Ved lov af 1874 overgik administrationen af de 43 færgesteder, som hørte under indenrigsministeriet, til de respektive amtsråd under ministeriets kontrol. Da ministeriet for offentlige arbejder oprettedes i århundredets slutning, lagdes tilsynet med færgevæsenet ind under dette. På tilsvarende vis havde vejloven af 1867 lagt landevejene under amtsrådene med ministeriet som kontrolorgan.

Teknikkens gennemslag inden for det sidste århundrede, der for en overfladisk betragtning kan få mange foregående århundreders udvikling til at se ud som stilstand, har således medført, at en del færgesteder er forsvundet og erstattet af broer i sammenhæng med færdselens effektivisering og centralisering omkring jernbaner og hovedveje. Til gengæld har andre færgesteder gjort udviklingen med på de steder, hvor de har fungeret gennem det meste af Danmarkshistorien. Landet har ikke ændret sig. Det er fortsat nødvendigt at sejle.

Historiske broer – Magtens symbol

Af Kirsten-Elizabeth Høgsbro

I 1950'erne blev der foretaget regulering af *Vejde Å*, bl.a. ved *Ravning Enge*. Der blev også drænet og anlagt dambrug. I forbindelse med disse aktiviteter dukkede der nogle stolper frem ved sydsiden af ådalen i nærheden af *Vork*. Stolperne var kvadratisk tilhuggede og stod tilsyneladende i et regelmæssigt mønster. En interesseret lokalhistoriker mente, der kunne være tale om et broanlæg. En anden amatørarkæolog foranledigede nogle år senere, at der foretoges en såkaldt kulstof 14-analyse af stolperne. De blev dateret til 980 (± 50 år på hver side), og denne datering fik endelig i 1972 fagarkæologerne til at fatte interesse for lokaliteten. En pælekonstruktion fra vikingetiden, det virkede tillokkende.

Det viste sig forbløffende hurtigt, at objektet holdt, hvad det lovede – og mere til.

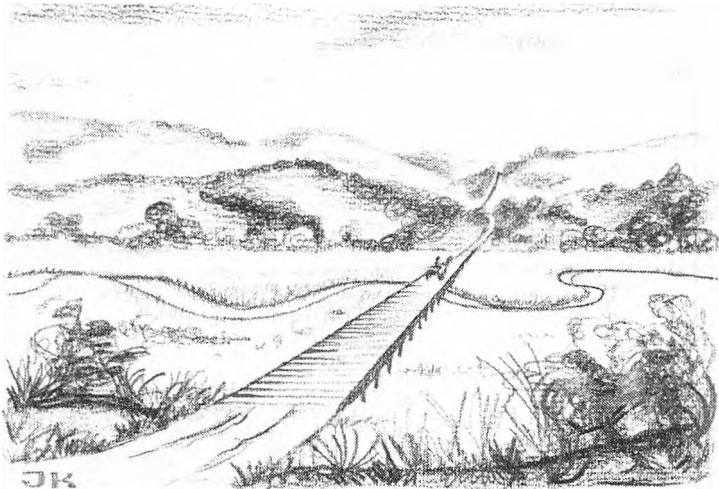
Der *var* tale om en brokonstruktion; et anlæg, der var godt 700 m langt og ca. 5,7 m bredt. Afstanden mellem de enkelte fag var ca. 2,4 m, og hvert fag bestod af fire lodrette stolper og to skråstivere, én på hver side. Afstanden mellem stolperne i hvert fag var ca. 1,2 m, og hver stolpe var kvadratisk tilhugget og målte ca. 30 cm (den såkaldte Ravning fod). Af broens overbygning var intet bevaret. Den måtte man slutte sig til. Man må gætte på, at der over hvert sæt stolper med skråstivere har ligget en bjælke, og at der herover har været lagt bjælker på langs, og at disse atter har båret det egentlige brodække, bestående af bulfjæle. Formodentlig har der også været et rækværk. Nogen helt nøjagtig tilsvarende konstruktion kendes ikke umiddelbart, hverken i Danmark eller uden for landets grænser. Nærmest kommer nogle træbroer ved borganlæg fra samme tid i det slaviske område mellem Elben og Oder, men disse er markant mindre kraftigt dimensioneret.

Broens anselige længde, dens i øvrigt kraftige dimensioner (fire stolper i hvert fag og ikke to) og den præcision, hvormed

den var opført, er tilstrækkelig til at vise, at der ikke er tale om en bro, bygget for at betjene den lokale befolknings behov, næppe heller på dens initiativ; men vel nok til dels med dens arbejdskraft. Det er et ingeniørarbejde af rang. De tekniske ansvarlige for brokonstruktionen har været folk, som var fortrolige med løsningen af betydelige bygnings- og ingeniørmæssige opgaver.

Den dendrokronologiske datering af anlægget viser, at det er opført 979 (980), altså samtidig med Trelleborg. Det er derfor af dateringsmæssige årsager også helt naturligt at se broanlægget i sammenhæng med Trelleborg og de andre voldanlæg af denne type. Borge, hvorom forskerne nu stort set er enige, at de er opført som »tvangsborge« af den Harald, som på runestenene i Jelling proklamerer, at han vandt sig al Danmark og Norge. Rigssamlingen er ikke sket uden væbnet konflikt, og det har været nødvendigt med en stærk og effektiv militærorgani-

De bevarede pælerækker af broen i Ravning Enge er skjult under den nuværende jordoverflade. I den korte periode, hvor broen var i brug, var den en dominerende del af landskabet. Denne rekonstruktionstegning fra tidsskiftet Skalk, 1977, er et rimeligt godt forsøg på at vise, hvordan broanlægget kan have fremtrådt i vikingetiden. Tegning ved Jørgen Kraglund.



Historiske broer – Magtens symbol

sation for at opretholde det samlede rige. Broen i Ravning Enge ligger ikke langt fra *Jelling*, og det er næppe tilfældigt, at det hidtil største erkendte broanlæg fra vikingetid ligger så tæt ved dette magtcentrum.

Tankevækkende er det, at broen ikke viser noget tegn på at være blevet repareret. Man må gå ud fra, at da dens tid var omme – en træbro kan i det danske klima næppe holde sig mere end godt og vel 50 år – ja, så var der ikke behov for den mere. I hvert fald følte befolkningen på hver side af ådalen ikke nødvendigheden af at vedligeholde dette gigantiske bygningsværk, som de måske endda har set på med ringe glæde. Hellere end at vedligeholde den store bro har man benyttet de gamle spor, som lå lidt længere vest på inden for hærvejsstrøget, hvis man havde ærinde udensogs.

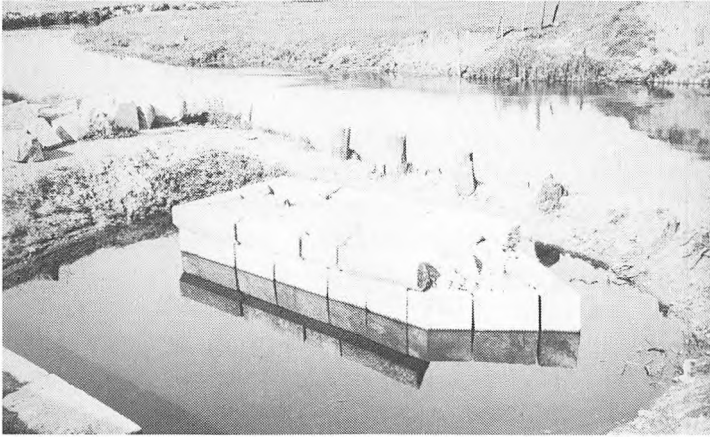
Spor af broanlæg svarende til Ravning Enge-broen, men mindre end denne, er fundet andre steder i Danmark inden for de seneste år. Også de har kun haft en kort levetid og bærer ikke præg af at være blevet udbedret. Og synlige levn i terrænet har de ikke efterladt sig.

Middelalderens brobyggeri – bod for sjælen?

I det store og hele gælder for middelalderens vejbroer, at der så godt som intet synligt er bevaret til vore dage. Det skyldes først og fremmest, at så godt som alle broer i middelalderen og senere har været opført af træ. – Myten om, at de berømte hærvejsbroer – *Immervad*, *Pouls* og *Gejlå-broerne* – skulle stamme fra middelalderen er for længst aflivet. Det er, som vi nedenfor skal komme tilbage til, helt klart, at de ikke er ældre end 150 til 200 år.

Muligvis har der også kun været relativt få rigtige broer, dvs. fribroer. Færdselen har stedse, som hærvejsstrøget, skyet de alt for våde steder. Behovet for broer har ikke været så stort i Danmark som i andre lande.

Nogle broer blev der opført. Fra fragmenter af indskrifter på runesten ved vi, at det var fortjenstfuldt at gøre vej og bygge bro. Det lettede dødsvejen. Sasser og Sølvne byggede broer, muligvis af sten. Disse broer er for længst forsvundet, men



Løvel Bro. I mange år har fragmentet af bro pillen og kvadrene været næsten dækket af højt græs og siv. Træpælene er fra en 1700-tals træbro.
Hugo Mathiessen fot., 1936.

stednavnet »Sasser bro« fastholder foruden runeindskriften erindringen om hvem, og hvor der blev anlagt en bro. Måske har det kun været en eller anden form for stabil vej eller dæmning.

De mange bynavne, som ender på bro – f.eks. *Hobro* og *Holstebro* – må formodentlig også tolkes således, at de første mere omfattende bosættelser her fandt sted, netop fordi der var lagt en bro over åløbet. Men af gamle konstruktioner er intet tilbage.

Med den interesse, som der inden for de seneste år har været omkring erkendelse af gamle færdselsstrøg, er det meget vel tænkeligt, at der vil dukke flere pæle- og stolpekonstruktioner frem; levn som tidligere ville have været forblevet upåagtede, men nu efter fundet af broen i Ravning Enge påkalder sig større opmærksomhed, hvor de findes i forbindelse med senere eller evt. endnu ibrugværende brokonstruktioner eller dæmninger.

Enkelte middelalderlige broanlæg af sten har vi kendskab til. Nord for Viborg er der fem steder fundet brudstykker af stenkonstruktioner, som viser, at der gennem århundreder har

stået prægtige granitstensbroer med hvælvinger. Berømtest er *Løvel Bro* med sine tre gennemløb. I *Simested*, *Bunderup* og *Stenvad* har der været broer med to hvælvinger, medens broen i *Håls* kun har haft én bue.

Kun af *Løvelbroen* er der synlige spor – dels fundamentet af den sydlige granitstenspille, dels nogle kvadersten fra selve broen, og endelig den berømte stikbuesten med den næsten uforståelige latinske indskrift. Lærde filologer er svært uenige om tolkningen af de få ord på stenen. Den sidste tydning går ud på, at den konge (Erik), som nævnes, formodentlig er Erik Plovpenning, og at *Løvel Bro* således skulle være opført inden midten af 1200-årene. Der er stort set enighed om, at alle fem broer må være opført inden 1300. Den forfinede kvaderstentechnik, som blev anvendt ved opførelsen af disse broer er den samme, som benyttedes ved det enorme kirkebyggeri i middelalderen. Det er derfor rimeligt at forestille sig, at det er de samme personer eller kredse af personer, som stod bag bygningen af borge og kirker, som også tog initiativ (befalede?) at opføre broer af sten. Det kan enten være den centrale rigsmyndighed eller de regionale repræsentanter for aristokrati, det gejstlige eller det verdslige. Det er nærliggende at tænke sig, at det er den gejstlige myndighed, som har været bygherren. Fra udlandet ved vi – i øvrigt også fra det øvrige Skandinavien – at det var en from gerning at bygge broer. Runeindskrifterne er allerede nævnt, og også andre oplysninger bærer vidnesbyrd om, at det var en hellig handling at opføre en bro. Der blev givet aflad til den, der byggede en bro. Særlige ordener fandtes, hvis primære opgave var at opføre broer. I England kaldte de sig »The Bridgebuilding Brothers«, i Frankrig »Frères du pont« og i Tyskland, Spanien og Italien »Fratres ponti«. Disse broderskaber opførte prægtige broer og sørgede også for deres vedligeholdelse, om end det kneb lidt med det sidste.

Et sådant gejstligt brobygningsselskab kendes ikke fra danske skriftlige kilder. Hugo Mathiessen, den kyndige og åndfulde fortæller om vore middelalderlige veje og de skæbner, som er knyttet til dem, skal ikke sjældent have ymtet noget om en

»magister viarum«, dvs. en vejmagister. Hvis et sådant »embede« har eksisteret i Danmark, kunne det være fristende at se denne person knyttet til en af de jyske bispestole, måske i Viborg. Tilstedeværelsen af de fem erkendte granitstensbuebroer netop i denne egn af landet ville da være lidt mindre gådefuld. – Broerne holdt sig gennem århundreder – og blev alle ødelagte under svenskekrigene i 1600-tallets første halvdel. De blev siden hen erstattet af træbroer. Med erindringen om de forgangne store anlæg med granitstenshvælvingerne holdt sig.

Foruden de fem broer i Jylland, har vi kun ét kendt eksempel, på Sjælland, om en stenbygget bro. Det er den gamle *Værebros*, nord for Roskilde. Fra Saxo ved vi, at her var en bro, hvor slaget stod 1133. Også her er der tale om et anlæg, hvorom der gik frasagn gennem århundreder, og hvor brudstykker af den middelalderlige konstruktion først er kommet for dagens lys i forbindelse med en arkæologisk undersøgelse. Dateringen er imidlertid usikker. Kun en vejdæmning ca. 500 meter vest for den nuværende *Værebros* er det synlige spor i landskabet om at det middelalderlige færdselsstrøg passerede her. – Som et kuriosum kan nævnes, at et tysk pragtværk fra 1730'erne »Historische Schauplatz ... der merkwürdigsten Brücken aller vier Theile der Welt« som den eneste gamle bro i Danmark nævner broen her ved *Værebros*, idet det berettes, at der ved »Frodesbjerg« (dvs. ved *Værebros*) fandtes en bro, som kaldes *Djævelbroen*, fordi Djævelen skulle have hjulpet med at bygge buehvælvingen.

Man kunne have ventet, at det nye byggemateriale, teglstene, som kom til Danmark i middelalderen, også ville være blevet benyttet til bygning af broer. Men der foreligger intet, som vidner om, at man i middelalderen har bygget broer af mursten, i hvert fald ikke vejbroer. Kun fra borge og bybefæstninger ved vi, at dette materiale blev brugt. Den vestlige af buerne på broen ved *Hammershus* er den eneste bevarede rest af bro, opført af mursten, fra middelalderen. – De middelalderlige borge og bybefæstninger har selvfølgelig været forsynet med broer – ligesom der har været broer over åerne ved de

mange nyanlagte købstæder ved åmundinger. Men disse broer er forsvundet uden at have efterladt sig markante spor, selv om det inden for de senere år er lykkedes at konstatere tilstedeværelsen af spændende indretninger af vindebroer flere steder i Danmark, f.eks. *Hindsgavl*, *Hald* og *Sønderborg*. – Nævnes kan at Københavns middelalderlige eller senmiddelalderlige *Nørreport* var opført af murstenshvælvinger. De dukkede frem i 1915, da tunnelbanen blev anlagt. Efter en hastig undersøgelse (1 mand 1 dag) blev den totalt fjernet.

Og de skriftlige kilder tier om broerne. I egentlige historiske sammenhæng nævnes de yderst sjældent – undtagelsen der bekræfter reglen er *Randers Bro*, hvor den snilde Svend Trøst sikrede Niels Ebbesens og hans mænds retræte ved at sørge for, at broen blev kastet, så snart sidste mand var vel over.

Sammenlignet med de udenlandske broer, der er prægtige, ofte storslåede konstruktioner, er de danske broer fra middelalderen mere end beskedne, ja næppe værd at nævne. Ingen danske broer blev udstyret med tårn eller andet forsvarsværk, et heller blev der opført kapeller, eller bygget huse med forretninger og boliger.

Hvor broen i *Ravning Enge* lægger stort ud og vidner om en magtfuld byherre, og de fem nordjyske broer har klare forbindelser til de monumentale granitstenskirker, så sygner broerne ellers i middelalderen ubemærket hen. – Da de når op til overfladen i lovgivningen, i Jyske Lov, er det næppe helt klart, om der i det kapitel, som handler om veje, er tale om egentlige broer, som skal vedligeholdes af sogne og herreder, eller der i realiteten kun er tale om anlæg, hvorved færdslen føres over en hindring, hvad enten denne er et vandløb, en sumpet eller moset sænkning eller blot et stykke opkørt og ufremkommelig jordvej.

Broer – et offentlig anliggende

Broer har det med at være oversete. Eller var det i hver fald indtil vort århundrede. Det er bygværker, som skal fungere og ikke nødvendigvis ses. Det er først i de seneste år, at de som monumentgruppe er »kommet ind i varmen«.

I 1965 henvendte en årvågen kommuneingeniør i Asminde-rød Grønholt kommune sig til Nationalmuseet. En bro, der lå gemt og glemt på en nu næsten ubefærdet lille vej, skulle istandsættes. Broens udseende – den var opført af groft tilhugne kampesten og havde en tøndehvælving sat af kileformede sten – fik ham på den tanke, at den kunne have museets interesse. Det havde den ikke haft; men nu fik den det. Nationalmuseet bistod ved restaureringen af det lille fine broanlæg, som ligger ved *Gamle Skæremølle*, omtrent midt i Nordsjælland. Gamle kort viste, at alfarvejen fra Dagelykke ved Øresund til Frederiksborg endnu omkring 1700 passerede her; den almindelige antagelse var derfor, at broen var opført i forbindelse med de omfattende byggerier, som fandt sted på Frederik 2.s eller Christian 4.s tid. De tunge transporter af byggematerialer kunne nok nødvendiggøre opførelsen af en solid bro, bygget af sten. Ligesom med den store vikingetidsbro i *Ravning Enge* havde man her ved Gl. Skæremølle et broanlæg af anselige dimensioner, der ikke kunne være skabt ud fra det snævre samfunds behov. Der blev ikke i forbindelse med restaureringsarbejdet gjort iagttagelser, som kunne danne et sikkert udgangspunkt for en datering. Heller ikke gennemgang af de skriftlige kilder bragte noget til belysning af broanlæggets historie.

Netop de skriftlige kilders tavshed er bemærkelsesværdig. Fra midten af 1500-tallet flyder en bred strøm af breve fra centraladministrationen om vedligeholdelse og opførelse af broer. Man kunne nok have forventet, at en bro som den ved Gamle Skæremølle ville være omtalt. Bortset fra ganske få tilfælde er der imidlertid atter og atter kun tale om broer af træ. En undtagelse er broen i *Køge*, hvor Christian 4. i 1616 giver Hans Steenwinckel besked om at opføre en hvælvet bro af sten. Gl. Skæremølle Bro kan være blandt de små broer, som Christian 4. i 1616 giver lensmanden på Kronborg (Krogen) ordre om at lade opføre af mur og sten i lenet. Men her nævnes udtrykkeligt i særdeleshed broen i *Nivå*. Af lensregnskaberne fremgår, at såvel broen i Nivå som den i *Humblebæk* blev opført af sten. Men der nævnes ikke andre.

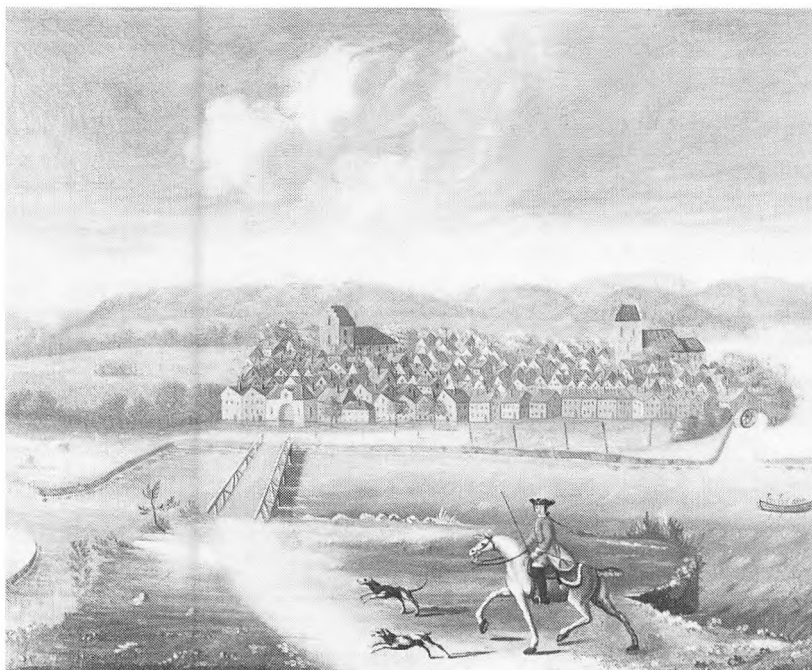
Jyske Lov fra 1241 havde haft et kapitel om vedligeholdelse af

Historiske broer – Magtens symbol

veje og broer. Men det var først i Christian 2.s tid, at der kom klare retningslinier om broer. Det påhvilede herredsmændene at sørge for gode broer over alle bække og åer, og såfremt herredets mænd ikke selv magtede opgaven, skulle kongens foged give dem anvisning på, hvordan arbejdet skulle udføres og i øvrigt føre tilsyn. Om denne Christian 2.s lov (den såkaldte »gejstlige« fra 1521) kom til at danne grundlag for brobyggeriet kan man kun gisne. Med kongens fald faldt også hans lovgivning. Det blev først med Christian 3.s recesser af 1547 og 1558, at der kom love, som indførte virkelig kontrol med vedligeholdelse og eftersyn af broer. Og disse bestemmelser holdt sig stort set indtil vejforordningen af 1793.

Fra 1558 skulle lensmænd have tilsyn med alle broerne i

Prospekt af Vejle, udført ca. 1750 af Johannes Rach. Det var først i 1820'erne, at træbroen i Vejle blev afløst af en granitstensbuebro udstyret med tre hvælvinger. Nationalmuseet fot.



lenet, og det påhvilede dem, som fik »brokorn«, dvs. bropenge, at holde broen i god stand. Men det blev bønderne, som havde hest og vogn, som skulle udføre disse arbejder. Det var den såkaldte »hånd- og spandtjeneste«. Der var, som navnet lader forstå, tale om det grovere håndlangerarbejde og kørsel med materialer til bro, ikke blot træ, men i betydeligt omfang også jordfyld og sten til dæmningsanlæg, som dannede op- og nedkørslerne til træbroer. Denne hånd- og spandtjeneste blev efterhånden afløst af en fast afgift. Brobygningen i denne periode er af en moderne forsker blevet opfattet som et led i udbygningen af den danske befolkning. Mon dog? – Afgiften blev endeligt ophævet i 1857.

Træbroer fremfor stenbroer

Når der ikke opførtes ret mange broer af sten, kan forklaringen være, at træbroer krævede mindre – eller i hvert fald en anden og mere almen – faglig indsigt end en hvælvet, stenbygget bro, hvor selv kyndige folk kunne forregne sig, når hvælvenes spændvidde og grundens bæreevne skulle vurderes. Man kunne klare sig med broer af træ; vedligeholdelse af dem var nok besværlig, men så længe man kunne påbyde bønderne at udføre arbejdet – og forholdene i øvrigt ikke var af en sådan art, at det var nødvendigt med stenbyggede broer – så valgte man den billige, men kortsigtede løsning. Træbroer har også været nemmere at vedligeholde end hvælvede broer. Selv ikke på de nyanlagte kongeveje, fandt man det fornødent at opføre broer af sten. Dette kan vel nok undre, når man tager i betragtning, hvilke ressourcer, der i øvrigt blev investeret i opførelsen af slotte og herregårde over hele riget. Der blev da også ved nogle af disse monumentale bygværker opført broer af sten over voldgrave. Men ikke ved vejene. Der klarede man sig gennem 1600- og 1700-tallet med træbroer.

De mange breve taler deres klare sprog om, at det kneb med vedligeholdelsen. Man kunne have ventet, at Christian 4.s oplevelse en kold efterårsaften ved Snogebækken på vej til Køge kunne have foranlediget et majestætspåbud om, at den fremtidige bro skulle være af sten. Men det blev en træbro. Nu min-

der navnet »Onde Aftens Bro« eftertiden om det kongelige rejseuheld.

Om selve brotypen er der næppe stort at sige. Det har været den samme som i middelalderen, om end størrelsen af de enkelte anlæg har været meget varierende. Nogle træbroer har været ganske små, kun nogle få fag, andre som f.eks. *Skjern Bro*, var 100 meter lang. På de nedrammede pæle, der kunne være støttet af sten, blev der lagt »hamre« – herover på langs »ganglerne« eller »strækbjælkerne«, som bar selve brodækket. Ved siderne var der ofte et rækværk. Træbroerne kunne have en ganske let bue, som f.eks. broen, der lå en kvart mil øst for Kolding, og som er tegnet af Grønvold i dennes serie over Frederik 5.s rejse gennem Danmark 1747. Fra J. C. Dahls maleri af broen over *Tryggevælde Å* kender vi også en buet konstruktion. Skønt maleriet er fra 1815, omtrent samtidig med J.L. Heibergs »Elverhøj«, (1828), så forestiller vi os, at præcis sådan har broen over Tryggevælde Å set ud på Christian 4.s tid.

Det er næppe tilfældigt, at broen som selvstændigt motiv ikke rigtigt gik op for de danske malere, og at det var en norsk maler, som blev indfanget af det dramatiske udtryk, som en bro kan have. Hvor der i udlandet er talrige eksempler på sagn og myter omkring broer, så fattes dette ganske i Danmark. Her kendes ingen djævlbroer, med mindre Fanden da var i aktivitet ved Værebros. Ellers må vi nøjes med en »Onde Aftens Bro«.

Også træbroerne som lå ved købstæderne kunne være af betydelig længde. Rachs og Egebergs billeder giver nogle gode eksempler fra bl.a. *Vejle*, *Horsens* og *Randers*. Kendt uden for landets grænser var broen i *Kolding*. Her betaltes told af udførsel. Ikke uden grund har man betegnet broen som en »guldgrube« for byen. I »Encomion Regni Daniae« skriver Jens Lauritsen Wolff (1624) »Og går der til Colding en bro, af hvilket et herret har sit navn ... samme bro er Danmark og Cronen så god som et sølvbjerg om året for hvis mangfoldige oxen og heste, der drives og føres ud af riget«. På denne bro har borgerne i byen dog ofret noget på dens udsmykning. I 1612 blev



Bro ved Svejlund Stok, opført 1787. Et karakteristisk broanlæg af jævn kvalitet på en mindre amtsvej. Erling Buhl fot., 1974.

den forsynet med forgyldte »stormhoveder«, skåret af Claus Lauridsen, som var i Kongens tjeneste.

Uanset at disse broer, som førte ind til byerne var af vital betydning for næringslivet, så er det påfaldende, hvor lidt forståelse, byerne havde for at etablere mere solide broforbindelser. Der var åbenbart ingen prestige forbundet med disse byværker.

Forpligtelsen til at vedligeholde broen påhvilede den, som havde ret til brokornet, som gik til istandsættelse og opretholdelse af broen. Randers by, som havde fået broen i pant under den nordiske syvårskrig (1563-1570), ønskede at blive fri for besværet med den. I 1609 fik Eske Brock den i forlening. I den anledning var Christian 4. selv i byen. Overdragelsen af forleningen fandt sted den 15. februar. I Eske Brocks dagbog, hvor han med krydser angiver graden af styrken af aftenens rus, er der ét kryds for den 13. februar, tre krydser for den 14. og 15., men intet kryds den 16. Såfremt kongen og hans lensmand om aftenen den 15. februar skulle have haft lyst til lidt frisk luft, ville det næppe have været tilrådeligt for dem at begive sig ud på den altid brøstfældige bro. Man forstår, hvis

Eske Brock havde behov for »en hviledag« den 16. efter to døgn på højeste gear med majestæten! – Først i 1906-1908 kom der skikkelige forhold; da afløstes træbroen omsider af en mere varig foranstaltning, jernbetonbroen, opført af det nyetable-rede firma Christiani & Nielsen.

Et udtryk for, hvor almindeligt det var at opføre broer af træ, har vi fra Humlebæk. I 1735 lod ejeren af Krogerup den ideligt foretagsomme Frederik Rostgaard opføre en bro af træ, en indsats han fandt det rimeligt at minde eftertiden om. I et gærde i nærheden af broen lod han indsætte en mindetavle, hvoraf det fremgår, at han og hans hustru af egen fri vilje og for egne penge lod opføre den nærved liggende bro af træ til gavn for almenvellet.

Enkelte steder blev der opført imponerende granitstensbroer. Men det er karakteristisk, at det er i forbindelse med herregårdsanlæg, og at disse broer indgår i alleerne, som fører frem til hovedbygningerne. Hvælvingsbroen over Susåen ved *Herlufsholm* er med sine fem høje tøndehvælvinger vel nok den største vejbro i Danmark i første halvdel af 1700-tallet. Det er ikke mærkeligt, at det var en arkitekt, som havde givet tegning til dette bygningsværk, nemlig *Christiansborgs Slots* arkitekt E.D. Häusser ca. 1740. Der er også grund til at nævne de to granitstensbuebroer, opført 1755 ved *Blåsenborg* under alleen, som fører til Ledreborg. Også her er der tale om smukke granitstenskvaederbroer, som viser, at der intet var til hinder for, at datidens arkitekter og håndværkere kunne bygge vejbroer af kvalitet og stor skønhed. Men ingen stillede dem sådanne opgaver. Man lod sig nøje med broer af træ.

Om nogen bro i Danmark fortjener at blive fremhævet for særlig arkitektonisk og æstetisk værdi er det *Marmorbroen*, som blev bygget i 1741-45 med Nicolai Eigtved som chefarkitekt. Her var der tale om et prestigebyggeri af samme dimensioner som hele det storslåede slotskompleks, hvoraf broen var en del. Den elegante bro med de tre lette ellipsoformede buer har været og er til daglig glæde for alle, som har deres gang i nærheden af dette yndefulde rokokoelement i den københavnske hverdag. Men hverken Marmorbroen eller de få øvrige gra-

nitstensbroer, som opførtes i forbindelse med herregårdene, gav inspiration til bygning af vejbroer af samme eller tilsvarende karakter. Det var enlige svaler, som ikke varslede nogen sommer for brobygningskunsten som sådan i Danmark.

»Til bekvemmelighed for de rejsende og til gavn for landboerne«

Efter enevældens indførelse i 1660 kunne man have ventet, at der ville komme reformer for vej- og brobyggeriet. Men først i 1761 besluttedes det, at alle landets provinser skulle forsynes med nye og gode veje, og med den store vejforordning fra 1793 var det administrative grundlag skabt for den nye vejpolitik.

Der var tale om et radikalt brud med hidtidig praksis. Alle-rede af lovens formålsparagraf fremgår det, at der er kommet en ny dimension ind: Vejene skal være bekvemme og til gavn for befolkningen. Man opgav den århundredgamle praksis med at lappe nødtørftigt på broerne, og kun når de var så brøstfældige, at reparation eller udskiftning af enkelte dele af broanlægget ikke var nok, opførte man en ny bro.

Efter vejforordningerne blev vejene delt i tre klasser: hovedveje, amtsveje og mindre veje. Alle hovedveje skulle forsynes med gode broer. De første hovedveje blev anlagt på Sjælland, hvor man startede med de såkaldte *kongeveje* i Nordsjælland.

De nye veje skulle forsynes med solide broer bygget af sten, i hvert fald hovedvejene og større amtsveje. Kun i særlige tilfælde, hvor det kunne bevises, at en trækonstruktion var rimeligere, alt taget i betragtning, ville man acceptere, at der byggedes træbroer. Generalvejkommissionen skulle sørge for, at der blev udfærdiget tegning til forskellige brotyper, også træbroer, og skaffe den fornødne ekspertise til opførelse af broer i de egne af landet, hvor man ikke var så fortrolig med eller vant til at bygge af kløvede eller sprængte kampesten.

Også centralt havde man behov for ekspertise. Fra Frankrig, der var det førende land på vej- og brobygningens område, hentede man en erfaren ingeniør, Jean Marmillod, der i nogle år havde været ansat i det franske vejvæsen. Han havde været en af de bedste elever hos J. R. Perronet, lederen af »École des Ponts et Chaussées«, hvor der siden begyndelsen af

Historiske broer – Magtens symbol

århundredet var blevet uddannet vej- og broingeniører på et videnskabeligt grundlag. Foruden Marmillod kom to andre franske ingeniører. Marmillods ophold i Danmark strakte sig, med en afbrydelse, over 12 år, og hans virke satte sig varige spor. De første broanlæg, han tegnede til de danske konge- og hovedveje, viser tydeligt, hvorfra han hentede sin inspiration. Der er tale om næsten nøjagtige efterligninger af de broanlæg, som i 1750'erne blev projekteret og udført i Frankrig.

Omkring 1800 var man ved at være færdig med hovedvejsanlæggene på Sjælland. De mange nye broer var alle bygget efter de franske forlæg, som Jean Marmillod havde introduceret, og som hans efterfølgere valgte at følge næsten slavisk i de næste hundrede år. Det var bygværker, som ikke alene fungerede perfekt, men også var en fryd for øjet. Man havde, hvad angik stenbyggede, hvælvede broer, nået det fuldkomne, både hensyn til det funktionelle og det æstetiske.

De nye og imponerende hovedvejsbroer var opført som granitstensbuebroer. Nogle, ofte de mindre, med tøndehvælving, de større med en let flad bue – *Jellebro* fra 1787 er en af de smukkeste. Facaderne opførtes af fint tilhugne granitstens-

Butterup Bro er en af de 39 broer, der opførtes i Holbæk amt i årene mellem 1817 og 1830. Forf. fot., 1979.





Kobro ved Bredevad på den nu nedlagte landevej mellem Åbenrå og Tønder. Broen, som blev opført i 1820, er fotograferet af artiklens forfatter, 1983.

kvadre, og fra hvert hjørne strakte sig let skrånende flanker, ligeledes opført af fint tilhugne granitsten, der afsluttedes med en lille granitstenspille, kronet af en pyramidetilhugget sten.

En lille detalje: disse herlige granitstensbuebroer blev forsynet med navn og årstal. På facadernes stikbuesten indhuggedes på den ene side broens navn på den anden et kongeligt monogram og årstal. Det er ikke vanskeligt at datere disse bromonumenter. De gør det selv.

Omkring 1810 nedsatte krigs- og krisetider for nogle år tempoet for vej- og brobygningen. Men videre kom man da. På Fyn fandt mange, at opførelsen af de nye broer var en så udgiftskrævende affære, at de fik navnet »sølvbroerne« til minde om de mange penge, som det kostede at bygge dem. Men det var en god investering. De fleste står der endnu. En halv snes år senere kom man for alvor i gang med vej- og broarbejderne på de jyske hovedveje. Støt og roligt arbejdede vejkorpsset sig ud til de fjerneste provinser i landet.

På amtsvejene og de mindre biveje byggedes broer, der blev opført, således som forordningen af 1793 krævede det. Foruden broerne byggedes der tusindvis af små stenkister, der lå

som dræn under landevejene. De mere beskedne broer er opført af rå eller groft tilhugne kampesten; gennemløbet eller gennemløbne er firkantede, og over er lagt delvis kløvede dæksten. Ikke så få har en konstruktion, som afspejler den træbro, de erstattede. Sådanne stenplankebroer kendes ikke mindst i Jylland, hvor broen ved *Immervad*, opført 1786, vel nok er et af de smukkeste og bedst bevarede eksemplarer.

Der blev bygget i hundredvis af disse mere jævne kampestensbroer på de danske veje. Man kan bemærke sig, at typen skiftede fra landsdel til landsdel. En særlig gruppe udgør de vestsjællandske granitstensbroer med et eller flere gennemløb – den største af dem, *Store Vejlebro* mellem Svinninge og Hørve i Odsherred, fik ikke mindre end otte gennemløb. Hvor man på Sjælland til disse broer anvendte utilhugne eller groft tilhugne kampesten, blev de fynske småbroer opført af omhyggeligt tilhugne granitstenskvadre; i Jylland var det igen fortrinsvis de mere groft behandlede sten, som anvendtes til brobygningen. I Sønderjylland opførtes i 1800-tallets første halvdel ikke så helt få hvælvede kampestensbroer på de mindre veje. Det er i disse år, at *Gejlå-broen* og *Povlsbroen* bygges. Der eksisterer stadig andre eksempler på disse specielle buebroer, hvor hvælvingen er sat af pænt tilhuggede kampesten, f.eks. *Kobroen* ved Bredevad. De små stenbuebroer i Sønderjylland bringer den tidligere omtalte *Gl. Skæremølle Bro* i erindring. Rent typologisk er der noget, som taler for, at den måske ikke er af den ælde, som hidtil antaget, men i virkeligheden først er opført i forrige århundrede.

På større veje blev der flere steder opført broer af træ, f.eks. ved *Foldingbro* over Kongeåen. I 1781 blev der bygget en træbro, der var 48 meter lang; i 1812 erstattedes den af en ny trækonstruktion, denne gang af 40 meters længde, og i 1862 (1864) afløstes denne igen af en 38 meter lang træbro, som stod til 1879, hvor den udskiftedes med en 32 meter lang træbro, som holdt til 1961, hvor den nuværende 18 meter lange betonbro blev bygget.

Det storstilede vej- og brobyggeri skred roligt, men sikkert gennem landet. Ved midten af 1800-tallet var man nået nor-

denfjords, og omkring 1860 var man stort set færdig med opførelsen af de store hvælvede granitstensbroer under hovedvejene i alle rigets provinser.

Broerne var opført helt i overensstemmelse med den ånd, som prægede lovene fra 1761 og 1793 – oplysningstidens blomstringstid. Det skulle være gode og varige konstruktioner. Og det viste sig at de holdt langt mere, end nogen kunne have forventet. Ca. 30 af de store landevejsbroer er endnu i brug. Selv ikke de mest optimistiske broingeniører i slutningen af 1700-tallet kunne have drømt om, at disse bygværker, hvor teknisk fuldkomne de end var, ville vise sig i stand til at kunne klare en trafik, som de ikke var dimensioneret for, og som ingen, selv de største fantastere, kunne have drømt om skulle belaste de brokonstruktioner, som blev bygget efter Jean Marmillods franske modeller. For første gang havde brobyggerne været forud for deres tid.

Der var bygget broer med fremtiden som dimension.

Nye veje – nye udfordringer

I 1844 indviedes under megen pomp og pragt *Frederiksbroen* i Odense. Selv om hele sceneriet kan forekomme provinsielt, så vidste man godt, hvad man fejrede i *Odense*: det var opførelsen af den første støbejernsbro i Danmark. Et lille, men betydningsfuldt vidnesbyrd om, at den nye teknologi så småt var ved at erobre landet. Jern, støbejern og svejsejern og siden hen stål skulle blive det materiale, hvoraf fremtidens broer blev bygget. Det industrielle gennembrud – eller revolution – skulle ændre samfundet totalt.

Den vigtigste af de »infrastrukturelle nydannelser« var jernbanen. I 1847 åbnedes strækningen mellem København og Roskilde; i 1856 var banen forlænget til *Korsør*. I 1861 var der anlagt jernbane fra *Nyborg* til *Middelfart*, i 1862 toges den første strækning i Jylland mellem Århus og Randers i brug, og i 1874 var alle landets hovedlinier bygget. I de følgende 50 år udbyggedes jernbanenettet over hele landet.

Med jernbanerne var der kommet en ny »anlægsmyndig-



Nybro ved Åsted Å mellem Hjørring og Frederikshavn, opført 1847. Først så sent som i 1981 blev det nødvendigt at udarbejde projekt til vej- og broudvidelse. G. Kunwald fot., 1981.

hed«, som blev førende, hvad angik brobygning. Da De danske Statsbaner i 1947 gjorde status over de forløbne 100 år, fandtes 1540 broer, heraf de 1030 egentlige sporbærende konstruktioner, medens 510 var vejoverførsler.

På Sjælland opførtes 12 store broanlæg i forbindelse med jernbanerne. Det var engelske firmaer, der forestod bygningen af jernbanerne i Danmark i de første år. Derfor var det også engelske ingeniører, som byggede broerne, de såkaldte »englænderbroer«. Det var murstensbyggede hvælvede broer, de fleste med granitstensfacader og flere buer – broen over *Vårby Å* ved Korsør havde fem buer. Men det var kun i de første år, at man benyttede de gamle kendte materialer til brobygning. Allerede i 1862 blev smedejern for alvor taget i anvendelse, og der opførtes flere broer med brooverbygning af pladejernsdragere og i reglen med brotømmeret direkte hvilende på disse. En af de første var *Langå-broen*, som var færdig i 1862. Allerede to år efter fik den sin plads i historien: den første jernbanebro i Danmark, der blev sprængt under krigshandling. Fra »Illustreret Tidende« har vi en beretning om broens heroiske kamp mod overmagten.

»Det er bekendt nok, hvorledes Jyllands svøbe lod denne kostbare og kunstige jernbanebro over Gudenå ødelægge, medens han selv (dvs. general v. Folkenstein) som en klog general i behørig afstand oppe fra Langå Bakke glædede sig ved synet af ødelæggelsen, samt hvorledes hundreder af fjendtlige officerer, som var dragne fra Randers og omegn til denne fest, omfavnede og kyssede hverandre efter heltegerning, da de havde fået bugt med uhyret. Så stærk og smidig var denne bro, at den ved den første sprængning kun sås af hæve sig svagt, som den drog et suk og derpå stod lige så stout som tidligere. Men den anden og tredie sprængning påfulgte og med det tredie suk styrtede den i åen«. – Iflg. Berlingske Tidende havde det været nødvendigt at foretage fem sprængninger, inden broen lå »som lig i ålejet«. Efter krigen blev den genopført i samme skikkelse, som den havde haft i 1862. I 1907 blev den erstattet af en dobbelt gitterdragebro.

I perioden indtil 1900 gik man stort set over til at opføre broerne med en brooverbygning af hovedgitterdragere af svejsejern. Især findes der mange af denne type større broer på de vestlige banestrækninger i Jylland, hvor disse skærer *Varde Å*, *Skjern Å* og *Storåen*. Senere gik man bort fra denne konstruk-

Til venstre Frederiksbroen i Odense, opført 1844 af jernstøber M. P. Allerup og murermester Frost, formentlig efter norsk forbillede. Farvelagt pennetegning af Møller Andersen, 1849. Odense Bys Museer, Møntergården. Til højre hængebro af stål og støbejern over voldgraven ved Brahesborg på Fyn. Blev med fundamenter og sidekar fragtet til Danmark fra Norge. Forf. fot., 1978.



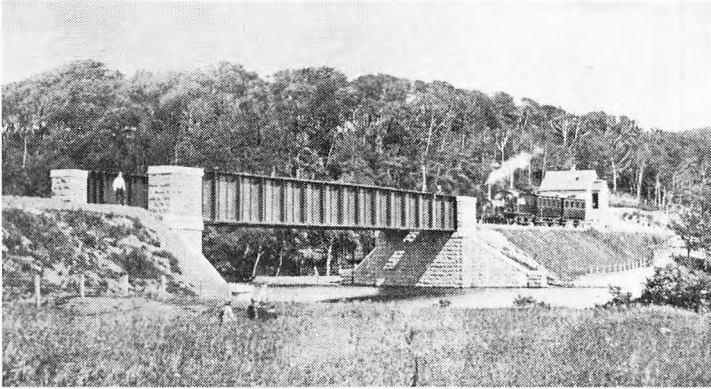
Historiske broer – Magtens symbol

tion. Det er bemærkelsesværdigt, at udviklingen af ombygningen af broer, som oprindeligt var bygget i ét eller få større spænd, såvel ved bygning af nye broer på sådanne steder, gik i retning af at afkorte spændvidderne ved opførelsen af en eller flere piller. En medvirkende årsag hertil var, at udførelse af funderingen for bropillerne i vand blev gjort lettere og billigere ved forbedrede tekniske hjælpemidler og metoder. Med de kortere spændvidder kunne broernes overbygning udføres med pladejernsdragere, indstøbte dragere eller af jernbeton. Det blev derved lettere at føre sporene i ballast over broen.

Et nyt træk var, at man begyndte at bygge broer på steder, hvor man tidligere havde haft færger. Først pontonbroer, men senere store jernbroer. Fra 1874-79 opførtes *Limfjordsbroen* i Aalborg – i øvrigt af et fransk firma. Det var en yderst kompliceret opgave, da funderingsforholdene viste sig meget vanskeligere, end man havde regnet med. Pillerne skulle ned i ca.

»Englænderbro« ved Urup mellem Roskilde og Ringsted, opført ca. 1856. Nedrevet i forbindelse med DSB's elektrificering. Lars Skov fot., 1981 (DSB).



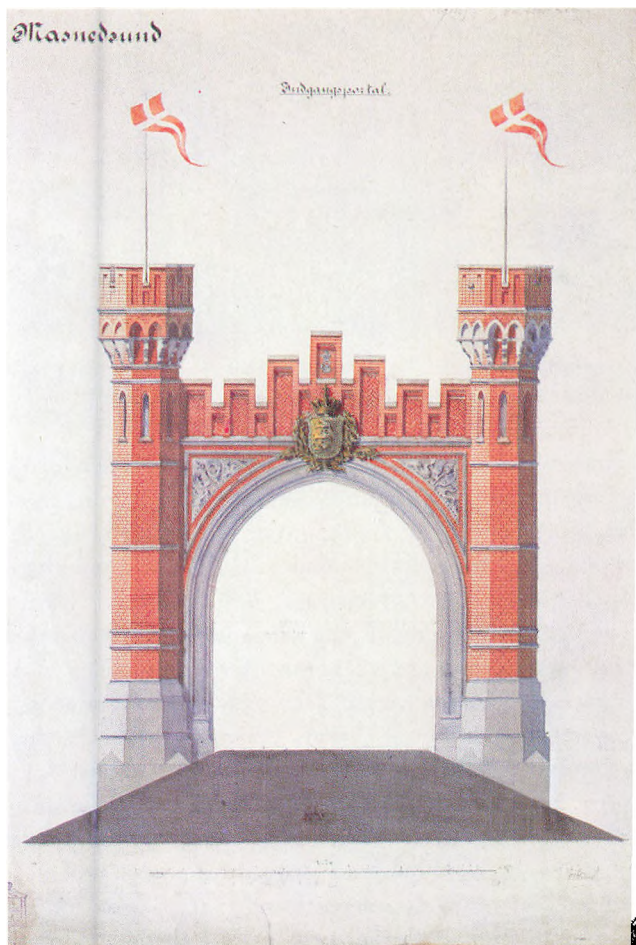


Jernbanebro over Gudenåen ved Silkeborg. Broen, som blev opført i 1871, har samme konstruktion med pladejærnsdragere som Langå-broen.

34 meters dybde. Man kendte på det tidspunkt kun én ansvarlig funderingsmetode ved sådanne bundforhold, nemlig trykluftfundering. Arbejdet i trykluftkamrene var ikke ufarligt, og tre mand omkom af »dykkersyge« under arbejdet med pillerne.

Jernbanebroen over *Masnedsund*, der opførtes i 1884, var ligesom Limfjordsbroen en svingbro og havde ligesom denne to faste fag med gitterdragere af samme form og i mellem dem en svingbro med paralleldragere. Den ansvarlige for broens bygning, baneingeniør C.F.S. Ernst, beskriver broen således: »I arkitektonisk henseende er (den) forholdsvis rigt udstyret. Sirlige tårne på portalerne, helt i gotisk stil, opført af røde mursten med samtlige fremspringende gesimser og ornamenten af grå sandsten, hvilket i høj grad bidrager til at give broen et elegant udseende og til at roliggøre indtrykket af de forskellige drage-former, idet de – samtidig med at danne både afslutning og en overgang mellem svingbroen og de faste fag – ved særligt at markere disse sidste lader svingbroen træde frem i sin specifikke egenskab af port og bevægeligt led i en sammenhængende konstruktion«. – Uden på nogen måde at forklejne det nye storstrømsbroanlæg fra midten af 1930'erne, som indebar, at broen fra 1884 blev erstattet af mere tidssvarende konstruktion, så kunne man godt have ønsket, at netop denne bro

Historiske broer – Magtens symbol



Portal til Masnedundsbroen, opført 1883. Lignende gotiske tårne blev bygget ved flere jernbanebroer. Det gælder eksempelvis broen over Limfjorden. Farvelagt tegning i DSB.

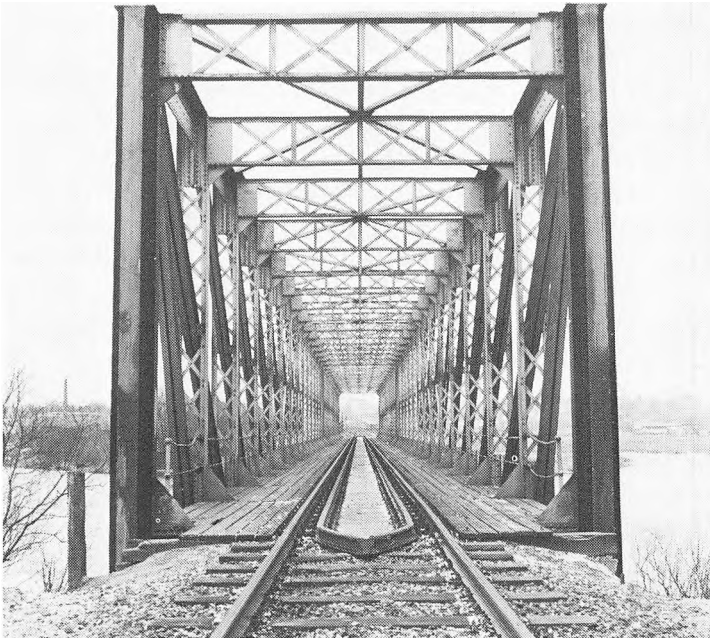
var blevet bevaret; den var den eneste større bro i landet, hvor »tidens gotiske stil« slog igennem med arkitektonisk præg på et ellers nøgternt og funktionelt bestemt bygværk.

»Jernbeton bevarer sig uforandret i luft, ild og vand«

Umiddelbart før århundredskiftet blev der udviklet et nyt byggemateriale: jernbeton. Ikke mindst ved løsningen af vanskelige funderings- og vandbygningsarbejder viste dette materiale sig næsten som et vidundermiddel og kom til at betyde et spring i udviklingen. Jernbetonpæle kunne benyttes både på land og i vand og blev revolutionerende inden for brobygningen.

Det var et materiale, som havde alle de kvaliteter, man kunne stille krav om: det modstod luft, ild og vand, og så var det tilmed billigt. Det skulle senere ved århundredets midte vise sig, at jernbeton også havde sine mangler.

Gitterdragebro syd for Randers, opført 1907. Det er konstruktioner af denne type, som kan friste den mindre teknisk kyndige til at stille det »klassiske spørgsmål« mellem ingeniører – kaldet generalens spørgsmål: »Hvorfor er den broes rækværk gjort så solidt?« – svar: Det er broens bærende konstruktion, Deres Excellence!« DSB fot.



A. Ostenfeld, der var lærer ved Danmarks Tekniske Højskole, fra 1900 som professor, gik stærkt ind for anvendelse af jernbeton. Mere end nogen anden enkeltperson blev det ham, der gennem sit mangeårige virke som inspirerende underviser skabte den generation af ingeniører, som bragte Danmark frem i forreste række, også internationalt, inden for brobygningen.

I 1904 opførte det nystiftede firma Christiani & Nielsen den første vejbro af jernbeton over Ry Å ved *Åbybro* på landevejen mellem Aalborg og Blokhus. Det var den spæde start til en rivende udvikling. I løbet af de 10 år opførte dette firma ca. 100 vejbroer og viadukter i Danmark – allerede 1905 den ca. 44 meter lange jernbetonbro med tre buer over Gudenåen ved Langå, den såkaldte *Amtmand Hoppes Bro*. Den står intakt og er et fornemt eksempel på en jernbetonkonstruktion fra begyndelsen af dette århundrede.

Hvor dansk brobygning indtil slutningen af 1800-tallet havde måttet hente ekspertise til projektering og delvis også til udførelsen af vanskeligere opgaver udefra, blev det fra omkring 1900 danske ingeniører, som selv stod for projekterne til de danske broer. Nævnt er Christiani & Nielsen, som i løbet af få skulle få hele verden som sit virkefelt; omkring 1920 var yderligere et par firmaer blevet etableret, hvis ry skulle blive internationalt: Kampmann, Kielruff & Saxild, Monberg & Thorsen, Højgaard & Schultz, og i 1930 grundlagde Ostenfelds søn sammen med Jønson et firma, senere kendt som Cowi Consult. Disse firmaer kom på en måde til at virkeliggøre »ånden fra 64« og leve op til den målsætning, som Christiani satte for sit virke: *at gøre Danmark større*.

Hvor jernbetonkonstruktionerne i de første årtier af dette århundrede var altdominerende, når det drejede sig om mindre broer, var en del ingeniører betænkelig ved at anvende det til større konstruktioner, hvor man stadig foretrak jern og stål til overbygningen. Men efterhånden som DSB udbedrede, ombyggede eller udvidede sine broanlæg – både de sporbærende konstruktioner og vejoverførslerne – gik man her over til anvendelsen af jernbeton. Velkendt for alle danskere er de mange



Amtmand Hoppes Bro, opført 1905. Danmarks ældste jernbetonbro. Siden 1965 har den fungeret som gangbro i et smukt anlæg, der strækker sig over åens bredder. Christiani & Nielsen fot., 1965.

jernbetonbjælkebroer, som opførtes fra 1920'erne, broer som går under betegnelsen »Hjort Lorentzen-broerne«, opkaldt efter en af DSB's ledende broingeniører gennem en årrække.

I slutningen af 1920'erne var dansk brobygning nået frem til et højdepunkt med hensyn til løsningen af store og fordringsfulde opgaver. Samtidig var der sket en revolution inden for opfattelsen af, hvad man egentlig rent æstetisk, arkitektonisk kunne kræve ved udformningen af et broanlæg. I århundreder havde danske broer i realiteten været ret ydmyge og upågtede anlæg, der ikke var skabt for at blive set – og da heller ikke blev set. Men med de store brokonstruktioner over sunde og bæltter blev det klart, at broerne kom til at indgå som selvstændige dominerende elementer i landskabet.

I »Kritisk Revy« tog Poul Henningsen og hans kreds fat på dette emne. De skelnede skarpt mellem *brobygning* og *brobygningskunst*. Hvad det sidste angik, kunne man stille krav både til de statiske elementer, de økonomiske og sociale faktorer og det æstetiske. Kun hvor man tog hensyn til alle forhold, som virkede ind på en brobygning og bragte dem til et harmonisk sam-

Historiske broer – Magtens symbol



Hjort-Lorentzen-bro, opført ca. 1919. Lars Skov fot., 1981. (DSB).

spil eller helhed, da kunne man tale om brobygningskunst. Brobygningsfagets ubestridte første mand blev ikke skånet af P.H.; professor Ostenfeld var årsag til, at eleverne forlod læreanstalten med teknik og statik i orden, »men uden ringeste begreb om at løse en opgave og vurdere de forskellige løsningsklarhed og værdi«. Selv formulerede Ostenfeld nogle mere beskedne betragtninger over brobygningskunsten; han var klar over, at det var vanskeligt for ikke at sige umuligt at finde regler for »den absolut rigtige form«, der ville altid være tale om et subjektivt skøn.

De to grupper – ingeniører og arkitekter – var i realiteten mere enige, end i hvert fald arkitekten Poul Henningsen gav udtryk for: et samarbejde mellem arkitekt og ingeniør var nødvendigt ved løsningen af de forestående gigantopgaver, som danske brobyggere gav sig i kast med fra 1930 og til vore dage. Storbroerne, som danske firmaer projekterede og opførte både inden for landets grænser og i stort omfang udenlands skulle vise, at dansk brobygningskunst omkring 1930'erne også kunne opfylde de krav, som stilledes både af teknisk og æstetisk art.

Danmark var ikke længere i bagtroppen inden for brobygning. Fra 1920'erne var det danske brobyggere, som havde know-how at tilbyde.

Storebæltsoverfarten

Af Arne Lind

Svage vibrationer fra maskinen tilkendegiver, at vi befinder os på et skib, en af DSB's nye intercityfærger under afsejling fra *Korsør*. Yderst på færgeljemolen står en række af overfartens tidligere så karakteristiske stormmåger på geled. To-tre af dem farer skrigende over en af de større havmåger, som har reddet sig en godbid, der absolut skal fravristes den. Havneudløbet ligger ret forude. Den omkring 150 meter lange og 10.000 tons tunge intercityfærge, som er blevet karakteriseret som et overdimensioneret legoklodsbyggeri, står langsomt ud af havnen, svajer og sætter kursen mod Fyn.

De ældste overfarter

I hvor lang tid sejladsen over Store Bælt har været systematiseret er uvist. Allerede i middelalderen byggede Valdemar den Store et fæstningsværk på *Sprogø*. Det fremgår af teksten på en blyplade fundet i hans grav i *Ringsted kirke*, da den åbnedes i 1855, og i nyere tid er der fundet rester af et svært munkestenstårn, hvor Sprogøs fyrtårn er beliggende i dag. Nyborg er også grundlagt i middelalderen, idet det store firkantede tårn på voldterrænet ved Nyborg Slot er fra den tid.

På Sjællandssiden var forholdene noget anderledes. Her skal man hæfte sig ved navnet *Tårnborg*; stedet er inderst inde ved *Korsør Nor*. Der på banketoppen lige vest for kirken er der nemlig fundet rester af et firkantet murstenstårn omgivet af en ringmur. I 1425 bød kong Erik af Pommern at bryde Tårnborg ned og bygge *Korsør*. Der har dog siden slutningen af 1200-tallet været et fæstningsanlæg ved indsejlingen til noret. Så gamle er de ældste dele af det høje munkestenstårn, som kan ses på Korsørs voldterræn af passagererne på Storebæltsfærgen. Dette system af fæstningsværker lader formode, at overfarten helt tilbage i middelalderen har haft så stor betydning, at det har været nødvendigt at beskytte den.

Storebæltsoverfarten

I århundreder foer konger og stormænd over bæltet, uden at vi får ret meget at vide om det. Først ved dannelsen af postvæsenet i Christian 4.s tid oprettedes den første organiserede bæltoverfart. Der blev indkøbt et skib, kaldet for »færgejagt«, der til forskel fra de ordinære færgesmakker havde en mere avanceret sejlføring med dæk og kahyt. Smakkerne var ikke indrettede til de få passagerers bekvemmelighed, men hovedsagelig til overførsel af stude og heste til eksport.

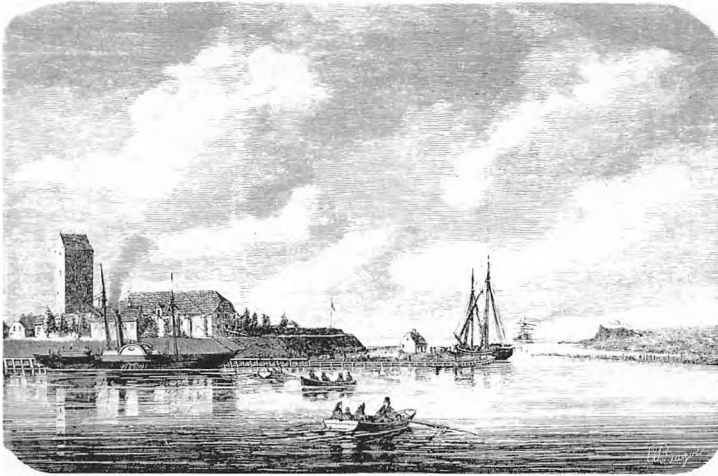
Både før og efter 1624 blev bæltoverfarten varetaget af færgelavene i Korsør og Nyborg. Lavene var en sammenslutning af skibsejere, hvor passagererne til overførsel over bæltet til enhver tid kunne leje en båd med mandskab. Kongen og hans folk havde dog fri befordring og skulle uden ophold overføres, når de kom til færgestederne. Pligten indskærpedes flere gange, og i 1644 var utilfredsheden med ordningen så stor, at færgemændene i Korsør truede med at brænde deres skibe fremfor at overføre kongens folk uden betaling. Kongen svarede til gengæld, at han straks ville lade de uvillige folk slå i jern og sende dem til Bremerholm i København. På længere sigt fik færgefolkene dog en vis betaling for at overføre postbudene og andre af kongens folk.

Nye tider

Første gang, overfarten blev uafhængig af vinden, var i 1828 efter anskaffelsen af hjuldamperen »Mercurius«. Generalpostdirektionen havde ikke været særlig begejstrede for de nye skibe, som man mente ville skade gæstgiverne ved færgestederne, da man nu ikke mere behøvede at afvente gunstige vindforhold. Desuden mente man, at de plaskende skovlhjul ville skræmme fiskene i bæltet bort.

Udgifterne til dampdriften var højere end til sejskibene, for slet ikke at tale om problemerne i forbindelse med de jævnlige tilbagevendende isvintre, hvorunder dampskibets skovlhjul ville blive ødelagt. Der blev nedsat en kommission til undersøgelse af de forskellige spørgsmål, og postdirektionen måtte til slut give efter.

»Mercurius« var i datiden lidt af en sensation, selv om skibet



Illustreret Tidende er en guldgrube, hvad billeder fra industrialismens barneår i Danmark angår. Her »Korsørs Havn« 1862.

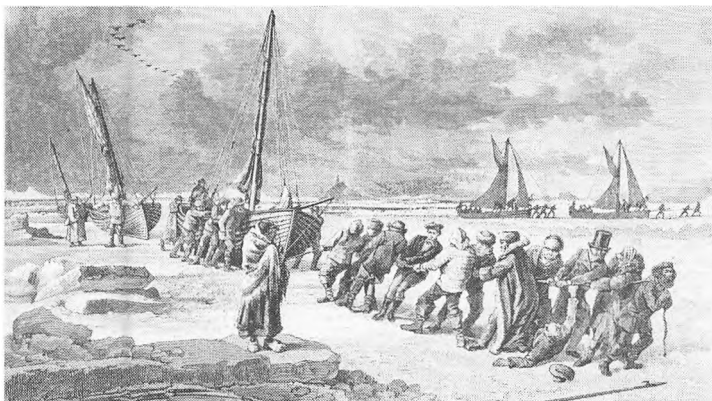
ikke var ret stort, nærmest som veteranskibene, der sejler på Silkeborgsøerne i dag. Sejladsen var dog stadig meget afhængig af vejrliget. I storm kunne den lille damper ikke klare sig, for ikke at tale om den mindste smule is. Man måtte stadig beholde de gamle smækker til sejlads, når damperen ikke kunne sejle, men også af hensyn til de passagerer, der ikke ville eller turde sejle med det nymodens skib. Med indførelsen af dampskibet kom overfartstiden ned på to timer. Det var særlig den kortere overfartstid og større komfort, der på længere sigt gjorde dampskibet populært.

Isbådstransporterne

I de ældste sejlplaner for vintermånederne var følgende forbehold anført: »Hvis isforhold ikke måtte indtræffe«, og helt sikkert er det, at overfarten indtil vor tid, har været underlagt Kong Vinters luner. I gammel tid var der vagtposter på *Knudshoved* og ved *Halsskov* til at holde øje med strøm og isforhold i bæltet, og det var dem, der bestemte, hvornår isbådstransport skulle iværksættes.

En isbåd var en større jolle beregnet til at kunne fremføres

Storebæltsoverfarten



Til langt op i efterkrigstiden var det vanskeligt at forcere Store Bælt ved vintertide. Teksten under dette billede i Illustreret Tidende, lyder: »En Intransport over Store Bælt i Februar 1870«.

både ved hjælp af årer og sejl. Foruden kølen var bådene forsynet med to meder – én på hver side, så de kunne trækkes over isen nærmest som en slæde. Kom der våger i isen eller åbent vand, kunne bådene enten roes eller sejles.

Til hver båd var der et mandskab på fem; isbådsføreren gik foran båden og prøvede isen med en bådshage. De øvrige enten trak eller skubbede båden over isen. Foruden forskelligt gods kunne der være 4-5 passagerer med hver isbåd, men de måtte hjælpe til med at trække båden over isen eller gå ved siden af. Transportformen blev selv af datidens folk anset for en primitiv og utilfredsstillende erstatning for den ordinære sejlads.

Da statsbanerne overtog overfarten anskaffedes isbrydere. De kunne dog ikke altid klare isen, og den traditionelle isbåds-transport har fundet sted så sent som i begyndelsen af 1940'erne. I dag mener man, at de store kraftige færger vil kunne klare selv den sværeste is på bælten.

DSB overtager overfarten

Det kan i dag undre, at det først så sent som i 1883 lykkedes at forbinde det jyske og fynske jernbanenet med det sjællandske ved hjælp af en færgeforbindelse over Store Bælt. Hovedårsa-

gen må imidlertid ses på baggrund af, at tre vidt forskellige foretagender stod bag de implicerede parter. Dampskibsoverfarten på bæltet blev drevet af postvæsenet, jernbanerne på Sjælland af Det sjællandske Jernbaneselskab og de jyske og fynske jernbaner af Det danske Jernbane-Driftsselskab, og dette umuliggjorde planerne.

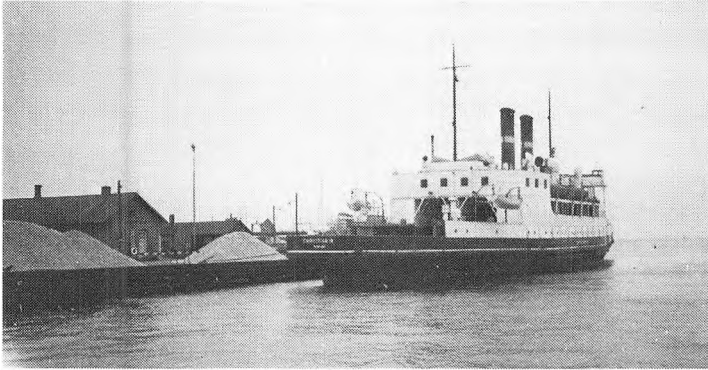
Først efter statens overtagelse af jernbanerne kom der realiteter bag tankerne om en færgeforbindelse over Store Bælt, og denne kunne åbnes den 1. december 1883, – netop for 100 år siden.

Til at bestride overfarten havde man hjulfærgerne »Korsør« og »Nyborg«, der var blevet bygget i Sverige. Overfartstiden blev nu på 75 minutter, og der var to dag- og én natforbindelse over bæltet – tre dobbeltture i døgnet. Allerede i 1887 kom færgen »Sjælland« og i 1900 færgen »Store Bælt« til, begge bygget af Burmeister & Wain. På hjulfærgerne overførtes godsvognene, mens passagertransporten foregik ved omstigning i færgehavnene i *Korsør* og *Nyborg*. Den første automobil blev befordret over bæltet i 1898 på en jernbanevogn. Hjulfærgerne var solide og ophuggedes først efter ca. 40 års brug, færgen »Sjælland« dog først i 1935, men den havde også gennemgået en større ombygning i 1909.

En overdådighed af luksus

I 1908 kunne DSB fejre 25-års jubilæum på overfarten; man benyttede samtidig lejligheden til at præsentere den nye skruefærge »Christian IX«, der netop var blevet leveret af Burmeister & Wain og indsat på overfarten. Kun indbudte gæster måtte bese færgen, og journalister havde ikke adgang. En matros posteret ved landgangen havde misforstået fremmedordet og forespurgt gæsterne efterhånden: »Er du socialist, for så er der ikke adgang«. Færgen frembød en overdådighed af luksus, specielt for 3. klasses passagerer. Først kom man ned i en stor salon, hvor der var borde og bænke, dernæst damesalon med polstrede sofaer og toiletværelser med vaskeindretninger forsynet med marmorplader. Senere anskaffedes søsterskibet »Odin«, der var en tro kopi af »Christian IX«.

Storebæltsoverfarten



Den 1. december 1983 havde DSB's Storebæltsoverfart 100 års jubilæum. Ved 25 års jubilæet 1908 indsattes »Christian IX« som rutens første skruefærge. Trods minesprængning under besættelsen og senere tysk bortførelse blev den en af statsbanernes mest levedygtige færger. Først i 1964 gik den ud af den faste stok og solgtes til Sverige. Leif Bille Jensen fot.

Med indsættelsen af de nye færger overførtes togvogne for passagerer – om dagen siddevogne, om natten sovevogne. Færgen »Christian IX« har været DSB's hidtil mest levedygtige færge, idet den sejlede sidste tur så sent som i 1964 efter 56 års tro tjeneste over bæltet. Den solgtes da til Sverige, hvor den sejlede videre en årrække.

I 1927 anskaffedes den første 3-sporede dieselmotorfærge ved navn »Korsør«; derefter gik det slag i slag med at indsætte de større og mere effektive færger: Færgen »Nyborg« (1931), »Sjælland« (1933) og »Storebælt« (1939). Tidligt den 9. april 1940 gjorde tyske tropper landgang i *Korsør* og *Nyborg* fra marine- og transportskibe, og al færgetrafik blev standset, men dog snart genoptaget.

I tiden lige efter besættelsen blev flere færger udsat for mineeksplosioner. Værst gik det ud over »Christian IX«, der sank på 8 meter vand 2 sømil fra Korsør. I efteråret 1943 blev færgen »Sjælland« udsat for et bombeattentat, der forårsagede at hele færgens overbygning brændte. I efteråret 1944 beslaglagde tyskerne en række danske færger, og gamle »Christian IX« blev først fundet efter krigen langt oppe i Norge. Den 4.

november 1944 skulle færgen »Storebælt« afsejle fra Korsør, for at gå til værft i København, men da færgen kom til indsejlingen af Øresund, sejlede den i stedet til Helsingborg og var på den måde dermed bragt i sikkerhed. Senere flygtede også isbryderne »Holger Danske« og »Mjølner« til Sverige.

Biloverførslerne

Da biltrafikken i 1920'erne var tiltaget stærkt, blev den første egentlige bilfærge »Heimdal« indsat på overfarten i 1930. I første halvdel af 1930'erne steg antallet af overførte biler til 100.000 om året, og i 1937 blev anskaffet yderligere en bilfærge, der fik navnet »Freia«. Den var dog således indrettet, at den også kunne anvendes som togfærge.

I årene efter krigen steg overførselen af biler med en eksplosionsagtig hast; derfor bestemte man at oprette en helt ny færgerute udelukkende beregnet til biltransport mellem *Knudshoved* og *Halsskov*. Efter at de nye havne var blevet bygget med færgelejer, opmarchpladser og hovedvejsforbindelser i land, kunne den nye rute åbnes den 28. maj 1957. Ruten blev trafikeret af den nye bilfærge »Halsskov« som har to bildæk og plads til ca. 200 biler, et par af de gamle bilfærger og lejlighedsvis af den kombinerede jernbane- og bilfærge »Dronning Ingrid«. Senere kom nye færger til. Den nyeste er færgen »Romsø« fra 1973 med plads til 1.500 passagerer og 375 personbiler på tre dæk.

Fremtiden

Hvilken udvikling har overfarten ikke gennemgået siden 1883? Fra de første dampskibe med skovlhjul ved navn »Korsør« og »Nyborg« til den første skruefærge »Christian IX«, den første egentlige bilfærge »Heimdal« og til de sidste nye såkaldte superfærger, der på en enkelt tur kan medtage indtil 2.000 passagerer uden at virke overfyldte. I 1884 blev 132.500 passagerer færget over bæltet. Sidste år var antallet af passagerer over Store Bælt så stort, at det svarer til hele Danmarks befolkning én gang tur retur over bæltet. Hermed er udviklingen dog ikke standset. På trods af over 100 års snakken frem og tilbage om

Storebæltsoverfarten



»Kronprins Frederik« og »Prins Joachim« passerer hinanden på Store Bælt. Nakskov Skibsværft fot.

en fast forbindelse over Store Bælt enten i form af en bro eller tunnel under bæltet har DSB udtænkt en plan, der vil komme til at koste hundreder af millioner kroner at føre ud i livet, – den forudsætter en tilbagevenden til de kombinerede tog- og bilfærger. Planen indebærer, at der kun skal sejles mellem *Korsør* og *Knudshoved*, en strækning der er ca. 25 pct. kortere end ruten mellem Korsør og Nyborg. Det vil betyde besparelser; de tre store intercityfærger blev netop bygget med henblik på en senere ombygning, så de kan relativt billigt og enkelt ombygges til at befordre både tog og biler.

Kendte landskabsprofiler har umærkeligt passeret. Sjællandskysten, *Agersø*, *Omø* i det fjerne, *Sprogø*s kontur ikke at forglemme, *Langeland* om bagbord og dér langt ude en formodentlig venligtsindet u-båd i overfladen. Nej, det er ikke nogen båd, men *Vresen* en ubetydelig grund, hvorpå der tidligere lå et fiskerhus. I Valdemar Sejrs tid en stor skovbevokset ø. Så ses Fyns-kysten tydeligt, gennem *Nyborgfjorden* og så går færgen allerede i leje.

Færger og broer i dansk litteratur

Af Poul Zerlang

»Tænker en dansker på Danmark, tænker han nok lige så meget på vand som på land. Hav og fjorde, sunde og bæltter spiller en stor rolle for os, i dagligdagen, i erindringen. Hav og vand er vor mere eller mindre bevidste baggrund, vor erindrings naturlige kulisser. Vi har været så tæt ved vandet, vi har rejst over så meget vand og rejst til så meget vand, vi har set så meget vand og oplevet så meget vand, fra kyst til kyst og fra havn til havn.« Disse ord af Knud Sønderby begrundes til fulde, at Danmarksbilledet i høj grad præges af færger og broer.

Digternes indtryk

Hvordan oplever digterne færger og broer? Som almindelige turister? Både – og:

Aakjær skildrer synsindtrykket med denne sjove blanding af militære og agrare billeder:

»Færgen med det brede bryst
klædt i Staal og Plade
pløjer vej fra Kyst til Kyst
over Bælters Flade«

og cyklisten Sønderby har haft en umiddelbar sanseoplevelse af Lillebæltsbroen »som et svimmelt Suk under Gummien«. I sådanne iagttagelser og fornemmelser kan vi andre vel også være med, men samme Sønderby har en mere kompliceret oplevelse af vor anden store bro – Storstrømsbroen: »Storstrømsbroen – et indtryk lagret ved gentagelse, men pludselig individualiseret, indprentet som øjebliksbillede, fordi man fik øje på en slæbebåd med tre pramme, der dybt nede arbejdede sig tungt ud mod Østersøen, og måske tænkte man noget ved at se de både arbejde sig frem mod vind og strøm, medens man selv strøg over dem i et tog og skulle andetsteds hen, eller måske ville man gerne tænke noget, men kunne ikke og fik åndenød af

noget udsigeligt, og kortslutning skabtes i det sekund i den flydende strøm af indtryk, et øjebliksbillede indgik i hukommelsens samling«. Her virker det umiddelbare indtryk, hukommelsen og refleksionen sammen om at skabe billedet af »bropiller, den grå himmel og havet, fladt under blæsten«.

I Klaus Rifbjergs fantasi vokser der – som det var at vente – et billede frem, når han tænker på *sine broer*, Knippelsbro og Langebro, der jo fører over til Amager og lige lukt ind i hans barndom. Han anskuer dem med teknisk kyndighed og poetisk opfindsomhed, når han siger:

»Jeg ved, at Langebro har sin kontravægt
siddende ovenpå
og jeg tror også at Knippelsbro
hang oppe i luften,
så hele apparatet lignede en
mand der ligger på knæ
med enden i vejret over mod Sjælland
og armen hvilende på kanten
af Amager«

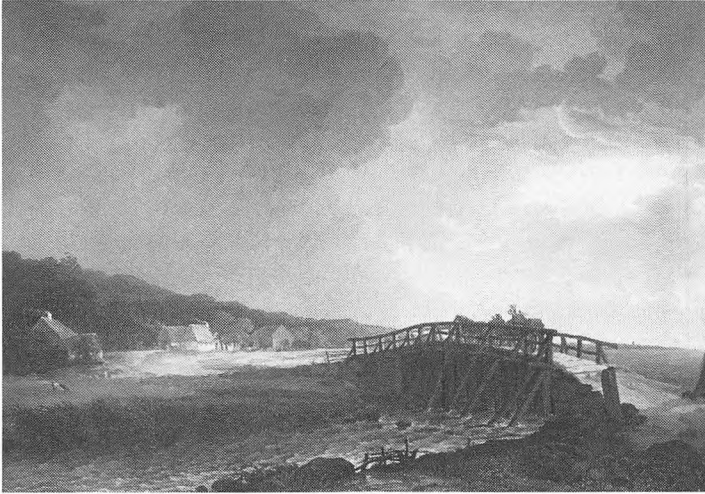
Så meget om digternes umiddelbare og middelbare indtryk.

Mytologiens færgemænd

I forestillingerne om færger og broer – og om livet på og omkring dem – kan der være mytiske, psykologiske og historiske perspektiver:

Færgemanden optræder både i mytologiens og i legendens verden. Hedenskabets mytiske færgemand er Charon, en trist figur, der for en obol (lagt af de efterladte på den afdødes øjenlåg – som rejsepenge) stagede de dødes sjæle over floden Acheron til dødsriget Hades.

Kristenhedens færgemand er Christophorus, en rise på 7½ meter. Han tjente først konger, så Djævelen og til slut Kristus, thi han ønskede at tjene den stærkeste. Legenden fortæller, at han var blevet sat til at bringe pilgrimme over en flod. En aften bar han et barn over floden, et barn, der var så tungt, at det et øjeblik trykkede ham ned under vandoverfladen. Således blev



Ligesom litteraturen er præget af broernes mystik, er heller ikke kunsten påvirket heraf. Herover I. C. Dahls (1788-1857) opfattelse af »Broen over Tryggevælde Aa« fra 1814. Statens Museum for Kunst.

den stærke færgemand døbt af Kristus – for ham var barnet naturligvis – og fik sit navn Christophorus, hvilket betyder Kristusbæreren.

Johannes V. Jensen

Disse to færgemænd dukker op på centrale steder i Johs. V. Jensens forfatterskab.

I »Kongens Fald« (1900-01) fortælles, at kong Christiern (altså Christian 2.) om aftenen den tiende februar gik om bord på færgen for at sejle til Fyn. »Det var en raakold Aften, hverken mørk eller lys, det regnede ikke, men Luften var tyk af Fugt. Kongen gik i Færgen ved Høneborg Slot tilligemed en halv Snes af sine Mænd.« I denne klamme nat sejler kongen frem og tilbage. Lander han på Jyllandssiden, betyder det, at han tager kampen op med sine modstandere. Lander han på Fynssiden, betyder det, at han opgiver sin kamp. Til sidst går han træt og afblanket i land på Fynssiden, tilfældigt – og dog ikke, »thi det staar skrevet, at den, der tvivler, altid skal ende

med at lade den Sag fare, der er Genstand for hans Tvivl«. Den fortvivlede tvivl bliver døden for kongens forhåbninger. Lillebælt er »det Vand, som Karon færger over«, med andre ord dødens vand.

I romanen »Christofer Columbus« fra 1921, som runder romancyklen »Den lange Rejse« af, dukker Christophorus op. Også her er han i Herrens tjeneste, men han forstår ikke sindbilledet i korsets tegn. Han samler sig blot om sit arbejde. Det passer ham at overvinde elementerne, »ikke ved en enkelt meget omtalt Lejlighed, men hver Dag, i Upaaagtethed, for Bedriftens egen Skyld, saadan som Fiskere og Bønder drages mod Vejret«. På den måde kommer han til at fragte det halve Norden over floden på dets vej mod syd, mod sagnlandene og solen.

Johannes V. Jensens forfatterskab startede med en »uhyre Flyvenød«, forgæves drømme om evigheden, fascination af døden, desperate forsøg på at overvinde tvivlen. Dengang befor han så at sige »det Vand Karon færger over«. Senere mente han at være nået frem til en anden livsform, dennesidighedens, (hver)dagens, dagliglivets, alt det, der sammenfattes i begrebet kendsgerningen. På dette bliver færgemanden Christophorus billede.

Marie Grubbe-figuren

Vi vender os fra et enkelt *forfatterskab* til et bekendt *tema* i vor litteratur.

Flere danske forfattere har været optaget af Marie Grubbes liv. Hun lagde ud i de fornemste kredse, men endte sin omtumlede livs-sejlads med at eje et færgested. Mest har forfatterne naturligvis dvælet ved årsagerne til, at hendes liv formede sig sådan, men der er dog også blevet plads til nogle ord om selve færgestedet: *Burrehuset* eller *Borrehuset* på Falster, ved *Grønsund*.

Holberg nævner i epistel 89, at han har mødt hende, men taler blot om »hendes Huus, som var et Færgested udi Falster«. I Blichers »En Landsbydegns Dagbog« har Jens og Sophie (dvs. Marie Grubbe) »et Hus nede ved Stranden«.

I H. C. Andersens »Høuse-Grethes Familie« er skildringen mere omfattende. Her skildres *Borrehuset* indvendig: »Stu-

denten (Ludvig Holberg) tog sit Tornister og gik til Færgehuset. Stuedøren var ikke lukket af, Klinken gik op, og han traadte ind i en brolagt Stue, hvor Slagbænken med en stor Skinddyne var det betydeligste. En hvid Høne med Kyllinger var tøjret til Slagbænken og havde væltet Vandfadet, saa at Vandet flød hen over Gulvet«. Uden om huset flyver råger, krager og alliker med ildevarslende skrig og skrål, sådan som de historien igennem har fulgt Maries tilsyneladende deroute som en slags græsk (fugle)kor.

Hos H. C. Andersen antydes den dobbelte kurve i hendes liv. Ydre nedgang, indre opgang, for så vidt som hun levede mere »fornøieligt« med Søren end med ham, de kaldte »den galanteste og mest fornemme af alle Kongens Undersaatter«.

J. P. Jacobsen fortæller i »Fru Marie Grubbe«, 1876, om, hvordan hun kom til at eje dette færgested. Hun havde arvet efter sin fader, Erik Grubbe, og pengene havde hun sat i Borrehuset, hvor hun nu levede sammen med Søren Ladefoged, den tredje af hendes mænd, og den eneste, som hun havde begæret/elsket helt og fuldt.

Hos Jacobsen ser vi færgestedet i funktion. Vi oplever, at der sættes passagerer i land, bl.a. »en lille, spinkel Skikkelse, der bleg og frysende af den nys overstandne Søsøge stod stramt indhyllt i sin sortgrønne, grovtraadede Kappe og støttede sig mod Rælingen af en optrukken Baad«. Magister Ludvig Holberg! Mellem Holberg og den gamle Marie udspiller der sig en veritabel katekisationsscene, hvor Maries syn på Gud og frelse ordentlig sættes på prøve af magisteren. Det er ikke ganske frit for, at tanken føres hen på Erasmus Montanus.

Mytiske broer

Der gives ikke blot mytiske færgemænd, men også mytiske broer. De gamle nordboer talte om *Gjallerbroen* og *Bifrost*. Den første var vejen ned til Hel, dødsgudinden. Normalt befærdedes denne bro kun af de dødes sjæle. Det buldrede i den gamle bro, da den levende Asa Hermod red over den på Odins ottefodede ganger Sleipner. Han skulle forhandle med Hel om betingelserne for at få den døde Balder tilbage. Herom hedder

det i Oehlenschlägers »Baldur hin Gode«, en tragedie i græsk stil, men med nordisk emne.

Brovogteren Modgudur taler:

»Ha, Svendens Kinder blusse med et Sundhedsblod
som brændte mig i Øiet, og hans Læbes Røst
fik Broen til at vakle, mere Hestens Trav.
Ja, med langt større Bulder rumled Broen huul,
blot under Hestens otte Hover, skiælved meer
blot under ham, end da i Gaar fra Slaget kom
fem Skarer Døde«

Kontrasten mellem Hermod og Modgudur er kontrasten mellem liv og død. I »Baldur hin Gode« slår digteren efter eget ud-sagn »med stille Ro Tilværelsens Grundakkorder«.

Til gudernes bolig Asgård fører broen *Bifrost*, som er identisk med regnbuen. En højpoetisk tanke! Når Ragnarok kommer, skælver broen og falder sammen. Herom hører vi i Snorres Gylfaginning. Det hele omtales i Grundtvigs »Nordens Mytologi«, 1833: »Siden høre vi intet til den (Bifrost) før i Gylfe-Legen, hvor Gangler spørger Vei fra Jorden til Himlen, og Han svarer smilende: Det Spørgsmaal var ikke for klogt, men har man ikke fortalt dig om en Bro mellem Himlen og Jorden, som Guderne gjorde, og som du sikkert har set, men kaldte den kanskee Regnbuen. Den er trefarvet og stærk til Gavns, men brister desuagtet naar Muspels Sønner ride over den, saa de maae svømme tilhest over store Floder«.

Folkevisernes vidnesbyrd

Fra disse mytiske broer bevæger vi os med folkeviserne ind i mytiske og eventyrlige forestillinger, der synes at dække over psykiske problemer. Villy Sørensen har læst viserne, især trylleviserne, på en ny og frugtbar måde.

I »Harpens Kraft« græder Hr. Villemands mø, fordi hun skal ride over Blide Bro, hvor hendes to søstre sank ned, »den Tid de lod deres Bryllup bo«. Hr. Villemand gør, hvad han kan, for at hjælpe, men ned må hun til trolden under broen. Først da Hr. Villemand slår harpen, bevirker dens forunder-



A/S Sydfyenske Dampskibsselskab (SFDS) drev tidligere en lang række ruter i øhavet; nu er blot Korsør-Lohals og Spodsbjerg-Tårs tilbage. Mon ikke digteren og den mangeårige langelandsboer Frank Jæger af og til har taget en tur med færgen »Taars«, i dag en af Spodsbjerg-overfartens ældste.
Leif Bille Jensen fot.

lig stærke toner, at trolden tvinges op fra bunden »med Villedmands Mø i Munde«.

Hvorfor græder møen? Hvorfor er broen farlig?

Villy Sørensen tolker det på denne måde: »Men trolden er åbenbart særlig interesseret i giftefærdige møer, og den mystiske bro, som han skjuler sig under, kan bedst betragtes som overgangen fra én tilstand til en anden, fra ugift stand til ægtestand«. En sådan tilstand er kritisk. Vi har her »forlovelsessituationen«, mellem fortid og fremtid, mellem barneliv og voksenaliv, mellem umiddelbarhed og refleksion.

Danske broer har unægtelig ikke opnået samme status i historien som f.eks. Milviusbroen i oldtiden og broen over floden Kwai i nutiden. Vi kan dog trøste os med *Randers Bro*. Folkevise fortæller, at Svend Trøst til Niels Ebbesens skuffelse blev tilbage ved broen, da Niels Ebbesen med sine mænd drog ind i Randers for at myrde den store pantelåner grev Gert. De greb den skaldede greve ved »hans gule Lok« og vog ham. Da greve-

morderne vendte tilbage over broen, sørgede Svend Trøst for, at broen styrtede i åen, så forfølgerne måtte stoppe op. »Han tjente ham allerbedst«.

Øernes rolle

Taler man om færger og broer, føres tanken naturligt hen på øer. I Martin A. Hansens roman »Løgneren«, hvis indviklede spil mellem mennesker ikke lader sig udrede her, er tanken om *båden*, der skal komme, når isen bryder op, en stadig kilde til uro for hovedpersonen Johannes Vig – og for andre. Men det nytter ikke at isolere (isolere af latin *insula*, ø) sig. Før eller senere må man tage stilling til de problemer, man har søgt at skyde fra sig.

Frank Jæger har i digtet »Efter Langelandsbroen« behandlet *broens* betydning for øen. For ham forener og skiller den nye bro, og begge dele er galt. Den *forener* øen med Fyensland og – længere borte – »Fastland, Europa« samt civilisationen, og den *skiller* øboerne fra deres gamle idylliske kultur. Den moderne civilisation ytrer sig efter Frank Jægers mening på mangfoldige uheldige måder. Fart, plasticultur, høj levestandard, større skatter, større trafik, turisme (hm! Frank Jæger). Aldrig mere skal digteren være isoleret af »Frost, Is, Taage«; der kommer »ingen Nedkastning af Proviant (Brændevin først og fremmest) fra Flyvemaskiner«.

Hvad gør nu en håbløs reaktionær romantiker (»haabløse, reaktionære Romantikere findes alle Vegne«), når han må undvære

– Sild og Rullepølse
og god Tid og Hvile
Valdemarsslot med Taget,
Marsvin i Bølgerne
og Møllehusets Bindingsværk,
Torelore
Troense
og Tuttet, naar vi naaede Havn?

Frank Jæger har dette råd til sig selv og til ligesindede:

Gaa over til Øens
anden Bred
og se over broløst Vand
og forsøg at glemme.

Nye broer

Han rækker her en hånd tilbage til tidligere håbløse reaktionære i dansk litteratur. Man kunne således tænke sig – bevist er det ikke – at Jacob Paludan har glædet sig mere over den sagnomspundne pontonbro end over den nye Limfjordsbro.

Imidlertid forblev Jæger ikke i denne positur, med ryggen vrangvilligt vendt mod Langelandsbroen og den moderne civilisation. Han brød op fra Langeland og flyttede til Helsingør, hvor der ganske vist ikke er nogen bro, men til gengæld fri adgang for den moderne civilisation.

Og det naturlige slutspørgsmål: Vil der komme en Storebæltsbro og en Øresundsbro, eller vil de få en plads i folkefantasierne på linie med *Bifrost* og *Gjallerbroen*? Bliver de til virkelighed, vil adskillige cyklende digtere være parat til at opleve disse broer, »som et svimmelt Suk under Gummiet«. *Hvis* der bliver cyklestier – –

Broer og færger her og nu og fremover

Af Henning Dehn-Nielsen

Den 15. februar 1983 blev realiseringen af planen eller rettere planerne om en fast forbindelse over Store Bælt endnu en gang lagt i mælpose, i første omgang indtil 1985, men der var dem, der mente, at færgerne dage ikke ville være talte før i næste århundrede. Nogle var glade, andre selvsagt ikke. I samme års sommer blev der jubel i Nakskov og det modsatte i Helsingør, Aalborg og på Lindøværftet, fordi det betrængte værft på Lolland fik den eftertragtede ordre på bygningen af to nye færger til DSB's Århus-Kalundborg-rute. Og i juni 1985 indvies Danmarks hidtil største brobyggeri, Farø-projektet.

Færgeruternes situation

Broer eller færger – aldrig har interessen for trafikken mellem landsdelene og mellem Danmark og vore nabolande været så stor som netop nu. Der bygges og istandsættes broer som sjældent før, men færgerne er ikke af den grund sakket agterud som forældede samfærdselsmidler, tværtimod. Med superfærger og faste færgeforbindelser over Store Bælt, Øresund, Kattegat, Skagerrak og Østersøen for slet ikke at tale om de mange mindre færger rundt omkring gennemløjes de danske og de omgivende internationale farvande daglig af flere og flere ruter, og der ses i denne sammenhæng ganske bort fra handelsflåden, olietankere, orlogsskibe og deslige.

I sommeren 1983 havde 94 forskellige færgeruter berøring med dansk territorium, heraf 57 i indlandsfart og 37 i trafik til og fra eller med anløb af danske havne. Antallet stiger i 1984/85 med mindst tre. Med forbehold for mulige fejl, eventuelle nytilkomne eller nedlagte samt årstidsbestemte forbindelser tegner sig ved årsskiftet 1983/84 dette billede af færgevæsenet, danske og udenlandske såvel som nye og gamle ruter imellem hinanden:

Rute	Rederi	Bemærkninger
Indlandstrafik		
København-Rønne	Bornholmstrafikken	
København-Tórs- havn	A/S Faroe Ship	
Lyngby-Bagsværd	Bådfarten Lyngby	Kun sommer
Lyngby-Frederiks- dal-Furesøbad	Bådfarten Lyngby	Kun sommer
Fredensborg-Nødebo	Skipperhuset, Fre- densborg	Efter behov
Hundested-Grenå	Grenå-Hundested- Linien	
Hundested-Rørvig	Hundested-Rørvig Motorfærgefart	
Kulhuse-Sølager	Kulhusefærgen A/S	
Hammer Bakke-Orø	Østre Færge A/S	
Holbæk-Orø	Orø-Holbæk Færge- fart	
Roskilde Fjord	Dansk Veteranskibs- klub	Kun sommer
Sjællands Odde- Ebeltoft	Mols-Linien	
Sejerø-Havnsø	Sejerø-Havnsø Fær- gefart A/S	
Kalundborg-Juels- minde	Juelsminde-Kalund- borg Linien A/S	
Kalundborg-Århus	DSB	
Kalundborg-Århus	Århus-Kalundborg- Linien	Åbnet juli 1983
Kalundborg-Samsø	DSB	
Halsskov-Knuds- hoved	DSB	
Korsør-Lohals	A/S Sydfyenske Damp- skibsselskab	

Rute	Rederi	Bemærkninger
Korsør-Nyborg	DSB	
Agersø-Stignæs	Agersø-Stignæs- Færgefart A/S	
Omø-Stignæs	A/S Omø Færgefart	
Fejø-Kragenæs	Fejø Overfarten, Ravnsborg kommune	
Femø-Kragenæs	Femø Overfarten, Ravnsborg kommune	
Askø-Bandholm	Maribo kommune	
Bogø-Stubbekøbing	Storstrøms amtskom- munes færgevæsen	
Tårs-Spodsbjerg	A/S Sydfyenske Damp- skibsselskab	
Marstal-Rudkøbing	Marstalfærgen K/S	
Rudkøbing-Strynø	A/S Strynø-Rudkøbing Færgefart	
Svendborg-Skarø- Drejø	A/S Dampskibsselskabet Ærø	
Svendborg-Thurø	A/S Sydfyenske Damp- skibsselskab	Kun sommer
Ærøskøbing-Svend- borg	A/S Dampskibsselskabet Ærø	
Søby-Mommark	Søby-Mommark Ru- ten	Kun sommer
Søby-Fåborg	Hurtigruten Fåborg- Søby	
Bøjden-Fynshav	DSB	
Fåborg-Avernakø- Lyø	Øfærgen A/S	
Ballebro-Hardeshøj	Nord-Als Færgefart A/S	
Årøund-Årø	Årø Færgefart, Haderslev kommune	

Rute	Rederi	Bemærkninger
Assens-Bågø	Assens-Bågøfærgen A/S	
Endelave-Snaptun- Horsens	Vejle Amts Trafiksel- skab	
Hov-Samsø	Hou-Samsø Ruten ApS	
Hov-Tunø Kattegat	Odder kommune	
Laven-Himmelbjer- get	Hjejlen ApS	Kun sommer
Silkeborg-Himmel- bjerget	Hjejlen ApS	Kun sommer
Ry-Himmelbjerget	Ry Turistbåde	
Grenå-Anholt	Europafærgen	
Mellerup-Voer	Mellerup-Voer Fær- gefart	Efter behov
Udbyhøj syd-Udby- høj nord	Udbyhøj Færgefart	
Hals-Egense	Hals-Egense Færge- rute I/S	
Læsø-Frederikshavn	Andelsfærgeselskabet Læsø	
Sundsøre-Hvalpsund	Hvalpsund-Sundsøre Færgerute I/S	
Fur-Branden	Fuursund Færgeri	
Mors (Feggesund)- Thy (Arup)	Limfjordens Færgeri I/S	
Venø-Kleppen	Venø Færgefart	
Mors (Neessund øst)- Thy (Neessund v.)	Limfjordens Færgeri I/S	
Esbjerg-Fanø	DSB	
Thyborøn-Agger	Agger Færgefart A.m.b.a.	

Rute	Rederi	Bemærkninger
Udlandstrafik		
Esbjerg-Tórshavn	DFDS	Kun sommer
København-Malmø	Flyvebådene	
København-Malmø	MK Line	
København (Tuborg havn)-Landskrona		
Dragør-Limhamn	Scandinavian Ferry Lines AB	
Helsingør-Helsingborg	DSB	
Helsingør-Helsingborg	Sundbusserne A/S	
Helsingør-Helsingborg	Scandinavian Ferry Lines AB	
Grenå-Varberg	Grenå-Varberg Linjen (Stena Line)	
Grenå-Helsingborg	DFDS Europafærgen	
Frederikshavn-Göteborg	Stena Line	
Rønne-Ystad	Bornholmstrafikken	
Allinge-Simrishamn		Åbnet maj 1983
København-Oslo	DFDS	
Hundested-Sandefjord	Rederiet Kattegat A/S	Indstilledes januar 1984
Frederikshavn-Frederikstad	DA-NO Linjen	
Frederikshavn-Moss	Stena Line	
Frederikshavn-Oslo	DA-NO Linjen	
Frederikshavn-Oslo	Stena Line	
Frederikshavn-Larvik	A/S Larvik-Frederikshavnferjen	
Hanstholm-Kristiansand	Fred. Olsen Lines	Kun sommer

Rute	Rederi	Bemærkninger
Hirtshals-Kristiansand	Fred. Olsen Lines	
Hanstholm-Arendal	Fred. Olsen Lines	Kun sommer
Hirtshals-Stavanger-Bergen	Fred. Olsen Lines	
Esbjerg-Harwich	DFDS	
Esbjerg-Newcastle	DFDS	Kun sommer
Rønne-Sassnitz	Nordbornholms Turistbureau (arrang.)	Kun sommer
København-Travemünde	Vindrose Rejser (arrangør)	
København-Swinoujscie	Vindrose Rejser (arrangør)	
Bagenkop-Kiel	Langeland-Kiel Linien I/S	
Korsør-Kiel	Korsør-Kiel Linien I/S	Genåbnet oktober 1983
Rødby-Puttgarten	DSB/DB	
Gedser-Warnemünde	DSB/DR	
Gedser-Travemünde	Gedser-Travemünde Ruten A/S	
Fåborg-Gelting	Nordisk Færgefart A/S	
Rømø-Sylt	Rømø-Sylt Linien GmbH	
Gråsten-Glücksburg (Lyksborg)	Fjordrederiet, Gråsten	

Udover de nævnte ruter findes en del lokale samt andre forbindelser, som ikke er medtaget i listen. Af nye ruter på vej kan nævnes, at de eksisterende forbindelser over Øresund fra april 1984 vil få konkurrence fra helt uventet hold. Da vil SAS også være skibsreder ved at indsætte to luftpudebåde, malet i selskabets farver, på en ny rute mellem København og Malmø. Luftpudebådene får plads til 80 passagerer hver samt tillige plads

Broer og færger her og nu og fremover

til kiosker med toldfrit salg. De vil kunne tilbagelægge ruten på 35 minutter. SAS har dog ingen øjeblikkelige planer om nedlæggelse af flyruten Kastrup-Sturup i Skåne som følge af den nye rute, som spøgende er blevet kaldt »den lavest flyvende SAS-rute«, eftersom luftpudebådene svæver nogle få centimeter over Øresunds vandoverflade.

Dernæst regner det svenske færageselskab Krona Line med fra sommeren 1984 at etablere en ny færgerute mellem den overfyldte færgehavn i Travemünde ved Lübeck og Karlskrona i Sverige med Rønne som mellemstation. Selskabet har planer om at gennemføre tre dobbeltture om ugen mellem Karlskrona og Travemünde via Rønne samt en ekstra dobbelttur Travemünde-Rønne i weekenden.

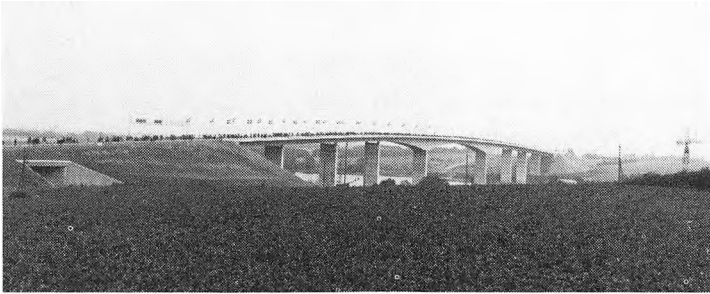
Det ser endelig ud til, at der kan oprettes en godsfærgerute mellem Københavns Frihavn og Helsingborg fra årsskiftet 1984/85. De danske og svenske statsbaner er i færd med at undersøge mulighederne for oprettelsen af en sådan rute, som ikke, som oprindeligt tænkt, skulle indebære anlæggelse af nye færgelejer i Københavns Frihavn, men kun i Helsingborg. Af færger, der kunne tænkes indsat på denne godsroute, har DSB-færgen »ASA Thor«, som for tiden sejler på Store Bælt, været på tale, men også andre storebæltsfærger kan komme ind i billedet.

Jo, færgesejladserne er på ingen måde blevet uaktuelle her i 1980'erne, og det skulle ikke undre forfatteren, hvis der samtidig med denne bogs fremkomst var kommet endnu flere ruter, enten rent fysisk eller, og sikkert højst sandsynligt, om ikke andet så som mere eller mindre realistiske projekter.

Fremtidens broer

Bygningen af store broer i det 20. århundredes Danmark kendetegnes ved stor aktivitet i to perioder. Først var der 1930'erne med opførelsen af Guldborgsundbroen, Christian X.s Bro i Sønderborg, Kronprins Frederiks Bro mellem Frederikssund og Horns Herred, Vilsundbroen, den gamle Lillebæltbro, Storstrømsbroen, Mønbroen og Aggersundbroen.

Fase to er sammenfaldende med den omfattende udbygning



Allsundbroen ved Sønderborg er en af landets nyeste broer. Den afløste eller rettere aflastede den endnu eksisterende »Christian X.s Bro« fra 1930 inde i byen. Denne efterfulgte igen en pontonbro osv. Foto fra broens indvielse 1981. Leif Bille Jensen fot.

af motorvejsnettet, som satte ind i 1960'erne, hvor man byggede Egersundbroen, Kong Frederik den IX.s Bro, Langelandsbroen og Svendborgsundbroen, og byggeaktiviteten fortsatte ind i 1970'erne og 1980'erne. I 1970 åbnedes den nye Lillebæltsbro, 1976 Hadsundbroen over Mariager Fjord, 1978 den første af de nye højbroer, Sallingsundbroen, 1980 Vejle-fjordbroen og i 1981 Allsundbroen nord for Sønderborg til aflastning af Christian X.s Bro.

Næppe var disse projekter blevet til virkelighed, før anlæget af Farø-broerne blev sat i gang. Det skete i 1980, og de vil efter planerne, som ser ud til at blive overholdt, blive højtideligt indviet under ét i juni 1985. Oprindeligt var det meningen, at Sydmotorvejens trafikanter skulle komme hurtigere til Rødby og det sydlige udland via Farø-broerne og en ny bro over Guldborgsund, men på grund af betænkeligheder ved den over Guldborgsund projekterede højbroes ringe højde taler meget for, at der kommer en tunnel i stedet for. Denne vil kunne være klar til ibrugtagning tre år efter Farø-broerne, altså i 1988.

De to Farø-broer får som overbygning en stålkonstruktion med kassetværnsnit, mens underbygningerne og de to næsten 100 m høje tårne eller pyloner udføres i beton.

Sjælland-Farø-broen bliver 1.596 m lang med 18 fag à 80 m og to endefag à 78 m. Ligesom Farø-Falster-broen udstyres

den med to kørebaner i hver retning. Gennemsejlingshøjden bliver 20 m.

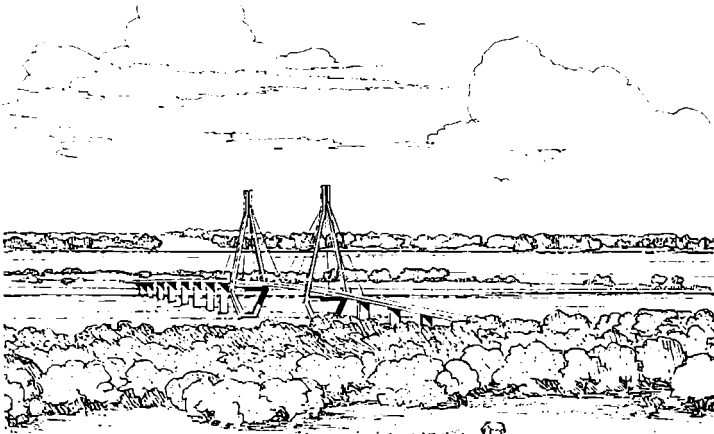
Farø-Falster-broen udføres som den første danske bro som en skråningsbro, hvor det 290 m lange midterfag og de to sidefag på 120 m ophænges i skråningsstag bestående af et bundt runde, parallelle 7 mm brede tråde, som omvikles med en ca. 10 mm tyk wire i en spiral og indesluttet i et plastrør, der fyldes op med cementmørtel. Trådene forankres i et stålhoved, hvori de vil blive faststøbt i en masse af kunststof, zinkstøv og små stålkugler. De to gange 18 stag forankres i brodragerens midte med en afstand på 16 m samt i stålkasser i toppen af tårnene.

Ved opførelsen af de mange nye, store broer har man gennem de sidste årtier kunnet følge udviklingen i de danske broingeniørers teknik, hvilket igen har været til stor nytte under udførelsen af deres mange opgaver og engagementer i udlandet.

Fast forbindelse over Store Bælt?

Etableringen af en eller anden form for fast forbindelse over Store Bælt har optaget sindene herhjemme i årevis. Allerede i 1850'erne var tidligere krigsminister, rigsdagsmanden C. F. Tscherning, under en trafikpolitisk rigsdagsdebat inde på tanken om en undersøisk tunnel under bæltet, og i begyndelsen af 1900-tallet kom der flere konkrete tunnelforslag på bordet. I 1930'erne bølgede diskussionen frem og tilbage; i 1934 fremkom der f.eks. et broprojekt til 140 mill. kr., men på grund af de storpolitiske uvejrskyer ude omkring i Europa og den tilstundende næste verdenskrig blev den store broplan sat i bero til bedre tider.

Efter 1945 myldrede det atter frem med mere eller mindre fantastiske ideer. En af dem gik ud på at flyve biler over bæltet, en anden at de skulle fragtes med store landgangsfartøjer, men efter vedtagelsen af bilfærgeruten Halsskov-Knudshoved i 1954 faldt der en foreløbig ro over gemytterne, selv om der fortsat blev arbejdet videre med sagen. I 1967 præmieredes således to danske forslag, der begge var baseret på en kombineret vej- og jernbanebro.

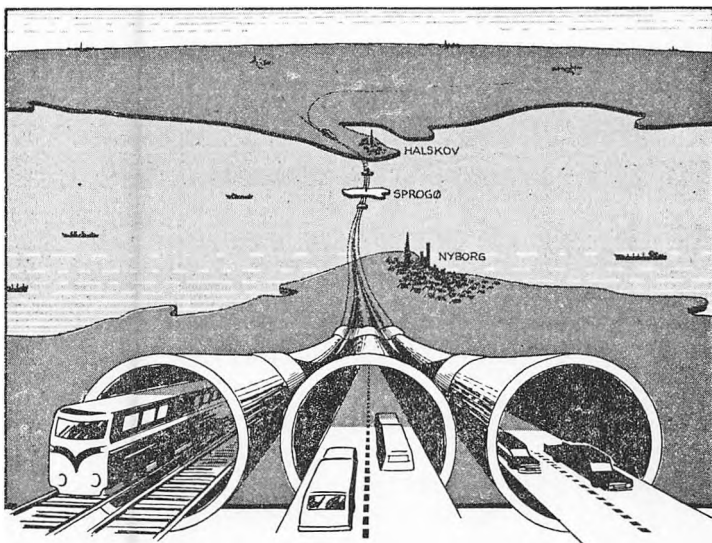


Farø-broerne fra Sjælland til den hidtil ubemærkede ø Farø i Storstrømmen og derfra videre til Falster, vil, når de indvies under ét den 1. juni 1985, være Danmarks til dato største brobygningsprojekt. Men der vil nok fortsat blive åbnet nye færgeruter til og fra danske destinationer. Tegning fra Vejdirektoratet.

Endelig, i 1973, vedtog Folketinget lov nr. 114 af 13. juni 1973 om anlæg af en bro over Store Bælt, og i 1976 oprettedes den endnu eksisterende institution Statsbroen Store Bælt. Man gik i gang med undersøgelser af strøm-, vind- og bundforhold. Der udarbejdedes projektbeskrivelser, plancher, modeller og baggrundsdokumentation og blev optaget stribevis af film og fotos, ligesom man indhentede overslag og tilbud. Så skiftede billedet på ny. Vi fik oliekrise nr. 2 med deraf følgende højere olie- og benzinpriser og fald i bilsalget, og da det vedtagne højbroprojekt første gang blev lagt på hylden indtil videre, havde det kostet 100 mill. kr. Foruden institutionens egne 23 medarbejdere havde omkring 200 ingeniører og arkitekter været involveret i det forberedende projektarbejde.

Den vedtagne højbro med kørebane øverst og jernbanelinie hængende nedenunder blev i 1983 endnu en gang lagt i mølpose, denne gang indtil 1985. Ifølge planen skal dette brokompleks føres over Østerrenden mellem Halsskov og Sprogø med et frit spænd over sejlrenden på 1.400 m. På Sjællandssiden vil den

Broer og færger her og nu og fremover



Faste forbindelser i form af broer eller tunneler over Store Bælt har været diskussionsemne i over 100 år. Under den seneste debat om Statsbroen Store Bælt fremkom bl.a. denne tunnelløsning, et projekt til godt 4 milliarder kr. Tegning fra Morgenavisen Jyllands-Posten.

imponerende hængebro tage sit udgangspunkt allerede ved Svenstrup vest for Slagelse, hvor en dæmning, der skyder sig 1 km ud i vandet nord for Halsskov færgehavn, tager sin begyndelse.

Den egentlige bro bliver 5 km lang og munder igen ud i en dæmning på den nordlige del af Sprogø for 4 km længere mod vest at fortsætte i en 6 km lang lavbro, hvis højde på 14 m vil være tilstrækkelig til Vesterrendens lokaltrafik i form af mindre skibe. Lavbroen afsluttes med en 2 km lang dæmning, der får kontakt med Fyn lidt nord for Nyborg. Den samlede længde af de to broanlæg med tilsluttende dæmninger bliver på 18 km. I 1982-kr. anslås den samlede investering at blive omkring 10 milliarder kr. plus ca. 3 milliarder kr. i renteudgifter under den forventede seksårige anlægsperiode.

En mere rentabel løsningsmodel er bygningen af en togtunnel under Østerrenden for ca. 4 milliarder kr. eksklusive ren-

ter og moms. Hertil skal dog også regnes udgifterne til særlige biltog og opførelse af terminaler på begge sider af bæltet, hvorved investeringerne kommer op på ca. 5½ milliarder kr. Tunnelen vil få samme udgangspunkt som højbroen og dykke ned 300-400 m fra land ved Halsskov og komme op igen i en tilsvarende afstand fra Sprogø, hvorfra en dæmning skal føre jernbanesporene videre til lavbroen. Længden af tunnelen afhænger af dybdeplaceringen; den kan nemlig både anlægges som en hængetunnel i 15-20 m dybde, så selv store tankskibe kan passere uhindret henover, og på selve havbunden, der på det dybeste sted ligger i ca. 60 m dybde. Det må imidlertid erindres, at en togtunnel forudsætter opretholdelse af færgefarten med biler, hvad der vil medføre investeringer i nye bilfærger.

Broløsningen vil være den hurtigste forbindelse. Køretiden vil blive på 26 minutter, mens overfarten gennem tunnelen vil tage 37 minutter inklusive opmarchtid. Med bilfærgerne varer det i dag fem kvarter, når ventetiden medregnes.

Et tredje forslag er den af 42 sydjyske og fynske erhvervsråd foreslåede økonomibro, som menes at kunne bygges for 8,6 milliarder kr. Erhvervsrådene, der har dannet en særlig Storebælts-komité, forestiller sig en bro med fire vognbaner plus løsspor og to jernbanespor (den vedtagne har to vognbaner mere). Økonomibroen har en mere forenklet konstruktion og en spændvidde på 1.800 m i sejlfaget, hvorved faren for skibskollisioner skulle kunne formindskes. I forhold til det præmierede forslag foreslås en lidt ændret linieføring på Nyborgsiden, idet man vil rykke broen lidt nærmere til den nuværende færgehavn.

Andre løsninger

Opgiver man af den ene eller anden grund bro- og tunnelplanerne, er der også muligheder i et projekt, som har fået navnet Svanegrundslinien. Projektet vil samle Kattegatsruterne til én og går ud på opførelsen af en 18 km lang dæmning fra Gylling Næs syd for Odder ud i den lavvandede Svanegrund i Kattegat. 18 km ude skal der anlægges en færgehavn med færgeforbindelse til Kalundborg og en anslået sejltid på 1 time og 10 minut-



Således opfattede maleren Lauritz Hartz (f. 1903) Munkhomsbroen over Bramsnæs Vig på Sjælland i broens indvielsesår 1952. Nordjyllands Kunstmuseum.

ter. Sejltiden kan gøres endnu kortere ved at udbygge dæmningen med en bro til Samsø, men ruten vil ikke kunne overflødiggøre Storebæltsoverfarten, hvor man fortsat må opretholde togoverførelserne og overføre en del biler.

Fortalerne for denne ruteløsning fremhæver, at turen Århus-København vil kunne gøres på kun tre timer, og at den vil give kortere vejlængde mellem mange jyske byer og store dele af Sjælland. Minus omkostningerne til opmarchbaner og opførelsen af en terminal ved Kalundborg anslås udgifterne i 1982-priser til ca. 1,1 milliarder kr.

Vælger politikerne ikke at gå videre med de skitserede projekter, må man i stedet koncentrere sig om enten en sammenlagt færgefart Halsskov-Knudshoved, f.eks. med tredækkerfærger med tog på nederste dæk, hvilket vil kræve bygning af fire nye færgelejer eller en generel udbygning af de bestående ruter. Fortsat færgedrift et godt stykke tid ud i fremtiden vil

under alle omstændigheder indebære en snarlig udskiftning af 4-5 færger. Frem til begyndelsen af 1990'erne vil det blive nødvendigt med investeringer på i al fald et par milliarder kr.

Det er ikke alene Store Bælt, som der har været planer om at krydse ved broers og tunnelers hjælp. Det gælder også Fehmarn Belt og Øresund. For Øresunds vedkommende er det navnlig svenskerne, der har presset på og udarbejdet projekter, mens det i første række er vesttyskerne og sønderjyske erhvervskredse, der har vist interesse for en broforbindelse mellem Lolland og Fehmarn, men endnu i en del år vil man, uanset hvad fremtiden vil bringe, skulle krydse disse farvande som hidtil. Og ét er givet: Alle løsninger kræver store investeringer.

Stedregister

(Billedhenvisninger er med kursiv>)

Aggersund 32	Frederiksbroen 55, 57	Halsskov 67, 71, 91ff
Aggersundbroen 88	Frederikssund 34	Halsskov-Knudshoved-overfarten 67, 90, 94f
Allsund 34, 89	Færgeruter i dag 83ff	Hamburg-ruten 26
Allsundbroen 89, 89	Fønshoved 16	Hammershus 43
Amtmand Hoppes Bro 62, 63	Fåborg 33	Helsingborg 14, 29
Assens 16, 24, 28f	Gamle Skæremølle Bro 45, 54	Helsingør-Helsingborg-overfarten 21, 26, 29, 35, 86
Assens-Årø sund-overfarten 26, 29	Gedesby 17, 21	Herlufsholm 50
Blide Bro 78f	Gedser 21	Hindsgavl 44
Bogense 16	Gedsøre 21	Hirtshals-Kristiansand-ruten 34, 87
Borrehuset 76f	Gejlåbroen 40, 54	Hobro 41
Borremose 6, 6	Gjallerbroen 77f, 81	Holstebro 41
Brahesborg 57	Glyngøre-Nykøbing-overfarten 35, 36	Horsens 48
Broskovvejen 8, 9f	Grenå-Hundested-overfarten 34, 83	Humlebæk Bro 45, 50
Butterup Bro 52	Grenå-Varberg-overfarten 34, 86	Hvalpsund 31
Bøjden 33	Gudenåen 29, 30, 32	Hærvejen 30, 40
Christian X.s Bro 88f	Guldborgsund 89	Hærvig 16
Egersund 29	Guldborgsundbroen 34, 88	Håls Bro 42
Egersundbroen 89	Hadsundbroen 89	Immervad Bro 40, 54
Farø-broerne 89f, 91		
Foldingbro 54		
Fredericia 23, 23		

Jellebro 52
 Jelling 39f
 Kalundborg 16, 93f
 Kalundborg-Århus-
 overfarten 21, 26, 29,
 34, 83
 Kattegat-ruter 82f
 Klakring færge 24
 Knippelsbro 74
 Knudshoved 67, 71f
 Kobro 52, 54
 Kolding 28f, 48
 Kong Frederik IX.s
 Bro 89
 Korsør 16f, 55, 65ff
 Krogsbøllevejen 6
 Kronprins Frederiks
 Bro 88
 København 16f, 20f, 55
 København-Helsing-
 borg-overfarten 26
 København-Kiel-
 ruten 34
 København-Lands-
 krona-overfarten
 26
 København-Malmø-
 overfarten 26, 35, 86ff
 Køge 45
 Landskrona 20
 Langebro 74
 Langlandsbroen 80f,
 89
 Langå-broen 56ff
 Lillebæltsbroen (den
 gamle) 33f, 73, 88
 Lillebæltsbroen (den
 nye) 89
 Lillebælts-overfar-
 terne 23, 25, 29, 33ff
 Limfjorden 19, 30
 Limfjordsbroen 58
 Løvel Bro 5, 41, 42
 Malmø 20f
 Marmorbroen 50
 Marstal-Rudkøbing-
 overfarten 33
 Masnedsund-broen
 59f, 60

Masnedø-Orehoved-
 overfarten 35
 Middelfart 16, 23, 29, 55
 Munkholmsbroen 94
 Mønbroen 88
 Nivå Bro 45
 Nyborg 16f, 55, 65ff, 92f
 Nybro 56
 Odense 29, 55
 »Onde Aftens Bro« 48
 Orø 35
 Pinen og Plagen 36
 Povls Bro 40, 54
 Randers 55, 61
 Randers Bro 44, 48f, 79f
 Ravning Enge 11, 38ff,
 39, 44f
 Ribe 28f
 Risbyvejene 9, 10f, 11
 Roskilde Fjord 34
 Rudkøbing 33
 Rødby 21, 28, 89
 Rønne 88
 Salling Sund 20, 36
 Sallingsundbroen 89
 Samsø 94
 Silkeborg 59
 Simsted Bro 42
 Sjellebro 7f
 Skagerrak-ruter 82,
 86f
 Skalsåvejen 5f
 Skjern Bro 48
 Skælskør 16f
 Snoghøj 25
 Speghøje Mose 4ff, 5
 Spodsbjerg-Nakskov-
 overfarten 31
 Spodsbjerg-Tårs-
 overfarten 31, 79, 84
 Sprogø 14, 15, 17, 65,
 72, 91ff
 Stenvad Bro 42
 Store Bælt 13, 14, 17, 20,
 26f, 81ff
 Storebæltsbro 81f, 90ff,
 92

Storebæltsoverfarten
 14, 17, 20, 26f, 32, 34f,
 65ff, 70, 72, 94f
 Store Vejlebro 54
 Størstrømsbroen 73f,
 88
 Svanegrundslinien 93f
 Svejlund Stok 49
 Svendborgsundbroen
 89
 Svendstrup 92
 Svostrup 32
 Sønderborg Slot 44
 Tibirkevejen 6f
 Tryggevælde Å 48, 75
 Tårnbro 65
 Vejle 46, 48
 Vejlefyordbroen 89
 Viborg 43
 Vilsund (Vildsund) 20,
 28
 Vilsundbroen 88
 Vilsund-overfarten 20,
 28
 Vresen 72
 Værebø 43, 48
 Vårby Å-broen 56
 Øresundsbro 81
 Øresundsruiter 82, 86,
 95
 Østersø-ruter 82f, 87
 Åbybro 62
 Aalborg 34, 58
 Aalborg-Sundby-
 overfarten 30
 Århus 13, 16, 24, 55
 Årø Sund 16

