



”EN GYNGENDE BRO”

*“M/F Broen” fra Storebæltsfærge
til kulturfærge*



”EN GYNGENDE BRO”

*“M/F Broen” fra Storebæltsfærge
til kulturfærge*

Red. Mette Ladegaard Thøgersen
og Kurt Risskov Sørensen



Indhold

Forord Borgmester Kenneth Muhs	9
”M/F Broen” – fra Storebæltfærge til kulturfærge i Nyborg Museumsinspektør Mette Ladegaard Thøgersen	13
Et rids af færgeoverfarten over Storebælt Museumsinspektør Kurt Risskov Sørensen	23
”M/F Broen” – færgens historie og rolle som symbol for færgefarten Museumsinspektør Kurt Risskov Sørensen	44
”M/F Broen” og Nyborg Havn Museumsinspektør Mette Ladegaard Thøgersen	61
”M/F Broen” – konstruktion og design Arkitekt Peter Holm	79
”Vi mødes på færgen” – færgen som mødested Museumsinspektør Eva Becher	100
”M/F Broen” som erindringsbillede og monument Museumsinspektør Mette Ladegaard Thøgersen	116
Perspektiver for turisme, byliv og jobskabelse Turistchef Sanne Hoffensetz Andresen	140
Udvalgt litteratur	146



”M/F Broen” i Odense Havn.
Foto: Mette Ladegaard Thøgersen

Forord

Færgen ”M/F Broen” blev bygget i 1951 og indsat som bilfærgе på overfarten Nyborg-Korsør i 1952. Her fortsatte den Nyborgs 500-årige tradition med Storebæltfærger fra Kongens Skibsbro i midten af byen, der først sluttede, da bilfærgerne i 1957 flyttede til Knudshoved, og ”Broen” i øvrigt flyttede med. ”Broen” har således stor tilknytning til Nyborg og manifesterer den selvforståelse, byen har haft igennem århundreder. Færgen er tænkt ind i det store kulturarvsprojekt om Nyborg som Danmarks Riges Hjerte, som i disse år er ved at blive udviklet, og færgen har stort potentiale for at kunne blive en vigtig del af dette.

Realiseringen af det store kulturarvsprojekt er i fuld gang, og i marts 2016 blev vinderen af arkitektkonkurrencen om restaurering og udbygning af Nyborg Slot fundet. Slotsprojektet står færdigt i 2020, og sammen med en kulturarvsmasterplan, arbejdet med Nyborgs levende kulturarv og en generel fokusering på kulturarven skal det føre



Ankomst til Nyborg. Foto: Mette Ladegaard Thøgersen

S. 11: Luftfoto af Nyborg Havn. Foto: Jesper Larsen, Eagle Luftfoto. Tilhører Nyborg Kommune

til en ansøgning om optagelse på UNESCO's verdensarvsliste i 2021.

En af de ting, der gør Nyborg så væsentlig i kulturarvssammenhæng nationalt og internationalt og således også i verdensarvssammenhæng, er at byen har været infrastrukturelt knudepunkt i Danmark og Europa igennem 1000 år. Indtil Storebæltsbroen kom i 1997, var den eneste måde at komme på tværs af Danmark at tage færgen, og alle danskere måtte samme tur over Storebælt.

Arbejdet med kulturarvsprojektet baserer sig på byens kulturarv og vigtige rolle i Danmarks historie. Det skal genskabe byen og gøre den til et levende og kraftfuldt sted for denne og de næste generationer. I den sammenhæng er det naturligt at forsøge at bevare en Storebæltsfærgen i Nyborg og her med folkelig opbakning finde en bære-

dygtig funktion til den og lade den være en del af verdensarvsfortællingen.

Det er faktisk en gave, hvis ”Broen” kunne blive en integreret del af denne historie og ved sin placering og indhold bidrage til kulturliv, handelsliv og turisme på Fyn og i Nyborg. Færgen kan ikke alene blive et vidnesbyrd om en vigtig del af byens og landets historie, men også et meget synligt monument over dansk skibsbyggertradition og dansk design, der har gjort landet verdensberømt og stadig er en så vigtig del af landets identitet.

Til slut vil jeg rette en stor tak til Energi Fyns Almene Fond for støtte til udgivelsen af denne bog.

Kenneth Muhs
Borgmester Nyborg Kommune





Ophugningen af ”Dronning
Ingrid”/”Sjælland” i Frederikshavn.
Foto: Erland Porsmose

”M/F BROEN” – fra Storebæltfærge til kulturfærge i Nyborg

Af Mette Ladegaard Thøgersen

”Storebæltfærge nu skrottet”. Sådan kunne man læse på bagsiden af Fyns Amts Avis den 15. juni 2016. Artiklen handler om færgen ”M/F Dronning Ingrid” (senere ”M/F Sjælland”), der nu stort set er færdigophugget af ophuggerfirmaet Jatob i Frederikshavn. Som journalisten, Sten Stidsholt Nielsen, skriver, så er *”endnu et stykke fynsk – og nationalt – færgehistorie bukket under for skærebændere og hydrauliske kæber”*.

Den allersidste bevarede Storebæltfærge i Danmark ligger pt. i Nyborg. ”M/F Broen”, som færgen oprindeligt hed, blev ”spottet” i Odense Havn tilbage i januar 2015 og ved ihærdige ildsjæles hjælp hastigt slæbt til Nyborg, hvorfra og -til den i sine velmagtsdage bragte tusindvis af rejsende

over det store bælt. Her fungerede ”Broen” sammen med de øvrige Storebæltfærger som det hængsel, der kunne holde kystlandet Danmark med de mange øer sammen på tværs.

”Broen” står nu som et ikon for den overfart, der i 1000 år har bundet Danmark sammen, og som stadig har en helt central plads i vores kollektive erindring. Forfatteren Ebbe Kløvedal Reich skrev i 1990 i forordet til en bog om den nu ophuggede færge ”Dronning Ingrid”/”Sjælland”:

”Turen over Storebælt var et ritual, man så frem til i ugevis, før det foregik. At kunne fortælle mindst en historie om en vældig storm eller en farlig isskruning eller en anden usædvanlig tildragelse på

”M/F Broen” med diskoteksfærgenavnet ”Spectrum” ankommer til Nyborg i pinsen 2015. Færgens ejere havde til anledningen produceret et banner med sloganet ”Endelig hjemme i Nyborg”.
Foto: Mette Ladegaard Thøgersen

færgen hørte med til almindelig folkelig dannelse, i hvert fald blandt børn. Det var ikke kun færgernes fornemme kvalitet og tyngde, der afsatte den lette, behagelige højtidsstemning. Det var også, tror jeg, fordi det hele var så statsligt, kongeligt og offentligt. Det er et åbent spørgsmål, om den danske statsmagt nogensinde igen kommer til at råde over så elsket og betydningsfuldt et monument over sig selv som de færger”.

På trods af færgernes monument-status er der ikke bevaret en eneste Storebæltsfærgе i Danmark, om end forsøget er gjort flere gange. Hvis det skal lykkes at bevare denne vigtige del af Danmarkshistorien, er det sidste chance nu. Nyborg synes at være det oplagte bud på en placering; byen har til alle tider fungeret som et geografisk og infrastrukturelt knudepunkt i Danmark, som porten mellem Øst- og Vestdanmark – eller med

Nyborg Kommunes slogan – som ”Nyborg – Danmarks Riges Hjerte”.

I 2015 indgik Østfyns Museer og Nyborg Kommune en aftale med ejerne af ”Broen” om en forkøbsret på færgen. Siden har kommunen og museet arbejdet på at definere et projekt, der kan sikre og revitalisere ”Broen” som kulturfærgе i Nyborg under overskriften ”M/F Broen – fra Storebæltsfærgе til kulturfærgе i Nyborg”. Hovedgrebet i projektet er, at færgen ikke bare skal være et museum, men en levende kulturfærgе med masser af aktiviteter, men hvor der naturligvis også skal være plads til at fortælle om færgens historie:

”Broen” blev bygget på Frederikshavn Skibsværft i 1951, og året efter blev Danmarks dengang største bilfærgе indsat på ruten mellem Nyborg





”M/F Broen” ankommer til Nyborg. Man aner færgens tidligere navn ”Kalundborg” bag malingen.

Foto: Mette Ladegaard Thøgersen

og Korsør. I Nationaltidende kunne man den 9. december 1951 læse: *”Denne Færge af Staal til 70 Vogne og 1.000 Rejsende skal hedde ’Broen’*”. Idéen var DSB’s, og begrundelsen var som følger: *”Sammen med Storebælts øvrige Færger danner den nye Færge en Bro mellem Sjælland og Fyn. En gyngende Bro, indtil man engang bygger den rigtige Bro*”. ”Broen” skulle med andre ord være den nye bro og sikre en effektiv afvikling af trafikken og komme de lange bilkøer og ventetider til livs. En anden udfordring var den tætte færgetrafik på fjord og bælt, som resulterede i alvorlige ulykker. ”Broen” var involveret i flere af dem herunder voldsomme møder med bolværket med store buler til følge, et sammenstød med en hjemmeværnsskutter og en voldsom kollision med isbryderen ”Holger Danske”.

Trafiksituationen var helt uholdbar, og løsningen blev de nye bilfærgeanlæg ved Halsskov og Knudshoved, som stod færdig i maj 1957. ”Broen” flyttede med til den nye færgehavn, men det stod hurtigt klart, at den var for lille. Fra 1966 blev ”Broen” sat ind på Aarhus-Samsø-Kalundborg-overfarten og skiftede navn til ”Kalundborg”, og fra 1978 blev ruten forkortet til Samsø-Kalundborg. I 1992 var dens dage som DSB-færge slut for Danmarks på det tidspunkt ældste sejlede bilfærge. Allerede her var der en stor interesse for at bevare færgen, og efter en storstilet restaurering blev færgen indrettet som kombineret restaurations-, udstillings- og museumsfærge – ja faktisk som en slags kulturfærge.



Vase fra Den Kongelige Porcelænsfabrik med ”Broen” som motiv. Østfyns Museers samlinger.

Foto: Flemming Wedell

Den fik plads ved honnørkajen i Århus Havn og fik sit gamle navn ”M/F Broen” tilbage igen. Desværre kuldsejlede projektet. Færgen fik ad flere omgange nye ejere og blev siden indrettet som diskoteksfærge. I 2006 købte de nuværende ejere færgen. Først lå færgen i Århus, og siden sejlede den rundt til byer i Danmark og Norge under navne som ”Spectrum” og ”Spectrum of Scandinavia”. Den sidste fest blev holdt i Odense Havn, nytårsaften 2014. Ved indgangen til 2015 lukkede festen.

Ud fra et bevaringssynspunkt knytter der sig store interesser til ”Broen”, som i det ydre fremstår meget velbevaret, lige som den indre struktur og ruminddeling er intakt. Maskinrummet er særledes velbevaret, mens der kun er bevaret enkelte



Den monumentale Storebæltsbro set fra søsiden. Foto: Mette Ladegaard Thøgersen

dele af det øvrige inventar. For nyborgenserne er fortællingen om Storebæltsoverfarten en meget vigtig del af den lokale identitet, mens det for mange andre fynboer og sjællændere er en del af den "regionale" fortælling om turen over bæltet. Men også i den nationale historie om kystlandet Danmark knytter der sig interesser til færgen og Storebæltsoverfarten som navlestrengen mellem Øst- og Vestdanmark, lige som historien om kystlandets infrastruktur rækker ud over landets grænser.

I denne bog om "M/F Broen" foldes fortællingerne ud: Bogen indledes med en fortælling om ho-

vedtrækkene i Storebæltsoverfartens lange historie. "Broen" har også selv en spændende historie, der til tider endda er meget dramatisk, og begge dele fortæller historiker Kurt Risskov Sørensen om. Færgen var bygget til Nyborg Inderhavn lige ved Kongens Skibsbro, hvorfor der også kastes et blik på færgens næromgivelser i havnen af historiker Mette Ladegaard Thøgersen. Teknikken på den nye hurtigfærge er et kapitel for sig, lige som dens arkitektur er det: Det var dansk design, når det var bedst – og begge dele behandles af arkitekt Peter Holm. Historiker Eva Becher beskriver færgen som mødested. Dernæst beskrives Storebæltsoverfartens og "Broens" betydning i

S. 20-21: "M/F Broens" midlertidige placering i et tidligere jernbanefærgeleje. Foto: Louise Harbo Bendixen

den kollektive erindring og som monument i den store fortælling om "Nyborg – Danmarks Riges Hjerter" ved Mette Ladegaard Thøgersen, mens turistchef Sanne Hoffensetz Andresen perspektiverer projekt "Broen" som kulturfærge i forhold til byliv, jobskabelse og turisme i Nyborg.

I forbindelse med nedlæggelsen af Storebæltsfærgerne og Storebæltsbroens indvielse blev der ved mange lejligheder gjort status over færgernes betydning – ofte med en slet skjult nostalgi. Således også i bogen "Sidste tur over Storebælt" af Claus Hagen Petersen, Mogens Nørsgaard Olesen og Vagn Lundbye fra 1997:

"Færgerne var en del af en verden, som gav sig tid. I dag skal alting gå hurtigt. Der bliver ofte ikke tid til eftertanke. At rejsen foregik via færge, var en lejlighed til at gøre sig denne tanke, det var en mulighed for at tage en dyb indånding og unde sig den pause som krop og sjæl behøver, og som vi alt for sjældent giver os selv".

Så derfor: Tag dig god tid, hæld en kop kaffe op og sæt dig godt til rette. Og nyd så bare turen tilbage i historien, forbi nutiden og ud i fremtiden om bord på "M/F Broen".





Overfartens første bilfærge, "Heimdal" ankommer i 1930 første gang til Nyborg.
Foto: Nyborg Lokalhistoriske Arkiv

Et rids af færge- overfarten over Storebælt

Af Kurt Risskov Sørensen

"M/F Broen" er en af de få tilbageværende repræsentanter for dansk færgefarts guldalder i 1950'erne og 60'erne. Fra en epoke, hvor trafikmængden var konstant stigende, og fra en tid uden broforbindelse og uden konkurrence fra private færgeselskaber.

Færgefarten over Storebælt har en århundredlang historie, men først da statsbanerne i 1883 overtog færgedriften, udvikledes Storebæltsoverfarten over nogle årtier til en sand trafikmaskine. Den transportteknologiske baggrund var, at samfærdslen havde undergået en revolution, da jernbanetransporten kom til Danmark midt i 1800-tallet. Det Sjællandske Jernbane-Selskab havde fået til opgave at anlægge og drive jernba-

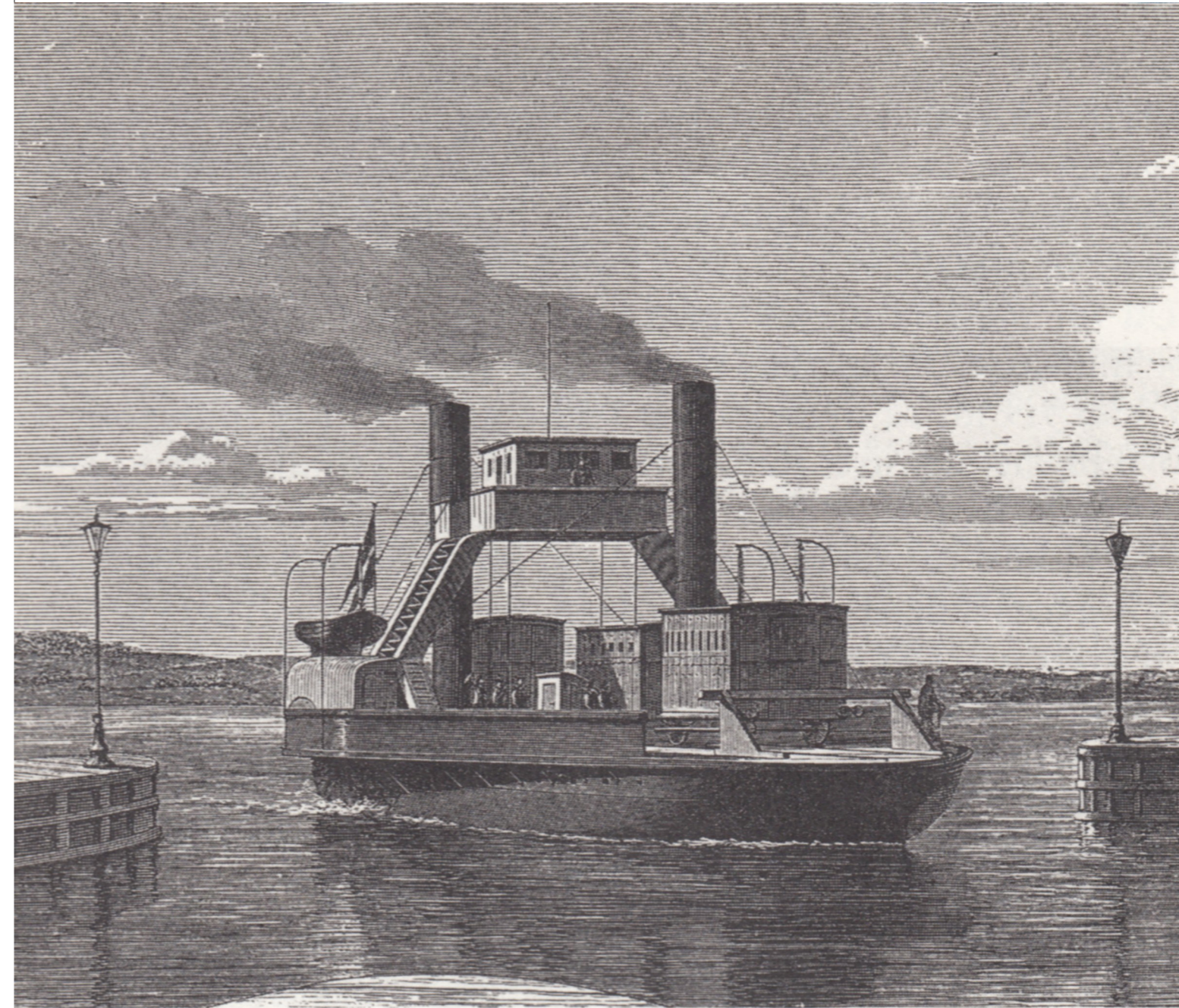
Danmarks første jernbanefærge, hjuldamperen "Lillebælt", var af beskeden størrelse, kun 43 m lang, og kunne blot medtage fem almindelige godsvogne. I 1883 blev den indsat på Storstrømsøverfarten, og i 1922 blev den efter lang og tro tjeneste udrangeret og ophugget. Illustreret Tidende

ner øst for Storebælt, og i 1847 åbnedes den første jernbanestrækning, som gik mellem København og Roskilde. En halv snes år senere blev den forlænget til Korsør, og samtidig blev Storebælts-overfarten helt overtaget af Postvæsenet, som indsatte nye, moderne postdampskibe på ruten, mens de private færgelaug i Nyborg og Korsør måtte kompenseres for deres tabte næring.

Vest for Storebælt blev etableringen af jernbaner overladt til Det danske Jernbane-Driftsselskab, som således kom til at stå for ruten fra Nyborg til Middelfart, der blev indviet i 1865. To år senere oprettedes De jysk-fynske Statsbaner, og dermed havnede man i den noget aparte situation, at jernbanedriften øst for Storebælt var privat,

mens den vest for bæltet var statslig. En situation, som fik afgørende betydning for spørgsmålet om indførelse af jernbanefærger.

For en smidig afvikling af jernbanetrafikken udgjorde bælteerne et stort problem, idet især godsforsendelserne blev vanskeliggjort af den besværlige omladning mellem tog og skibe. Den oplagte løsning på problemet var indsættelse af jernbanefærger, så togvognene kunne køres direkte om bord på færgerne. Problemet blev først løst på Lillebælt, da det samme selskab her var ansvarlig for jernbanedriften på begge sider af bæltet. I 1870 blev der fremsat lovforslag om at bygge en enkeltsporet hjulfærge til Lillebælts-overfarten, og i 1872 kunne færgen "Lillebælt"





Hjuldamperen "Korsør" blev sammen med søsterfærgeren "Nyborg" indsat som de første jernbanefærger på Storebæltsoverfarten.
Foto: Danmarks Jernbanemuseum

indsættes på ruten mellem Strib og Fredericia. De positive erfaringer herfra animerede statsbanerne til også at gøre forsøget med jernbanefærger på Storebælt.

Men først efter at staten i 1880 havde overtaget jernbanerne på Sjælland (ligesom på Fyn og i Jylland), var der fra politisk side for alvor interesse for at løse flaskehalsproblemet på Storebælt. Det skulle ske ved at gøre færgefarten til en integreret del af statsbanedriften, hvilket udmøntedes i et lovforslag om anskaffelse af to færger og anlæg af færgelejer i Korsør og Nyborg, hvor der etableredes bassiner, bolværker og broklapper. I denne løsning indgik det, at statsbanerne skulle overtage Korsør-Nyborg ruten fra Postvæsenet. Dermed

var forudsætningerne i orden for, at statsbanerne i 1883 kunne indsætte de to damphjulfærger "Nyborg" og "Korsør" på ruten. Færgerne, som var de første tosporede jernbanefærger i Danmark, kunne hver rumme 16 godsvogne og medtage 900 passagerer, og som noget nyt var de forsynet med elektrisk belysning. Begge besejlede de Storebælt i hele deres levetid, indtil de blev udrangeret i 1920'erne.

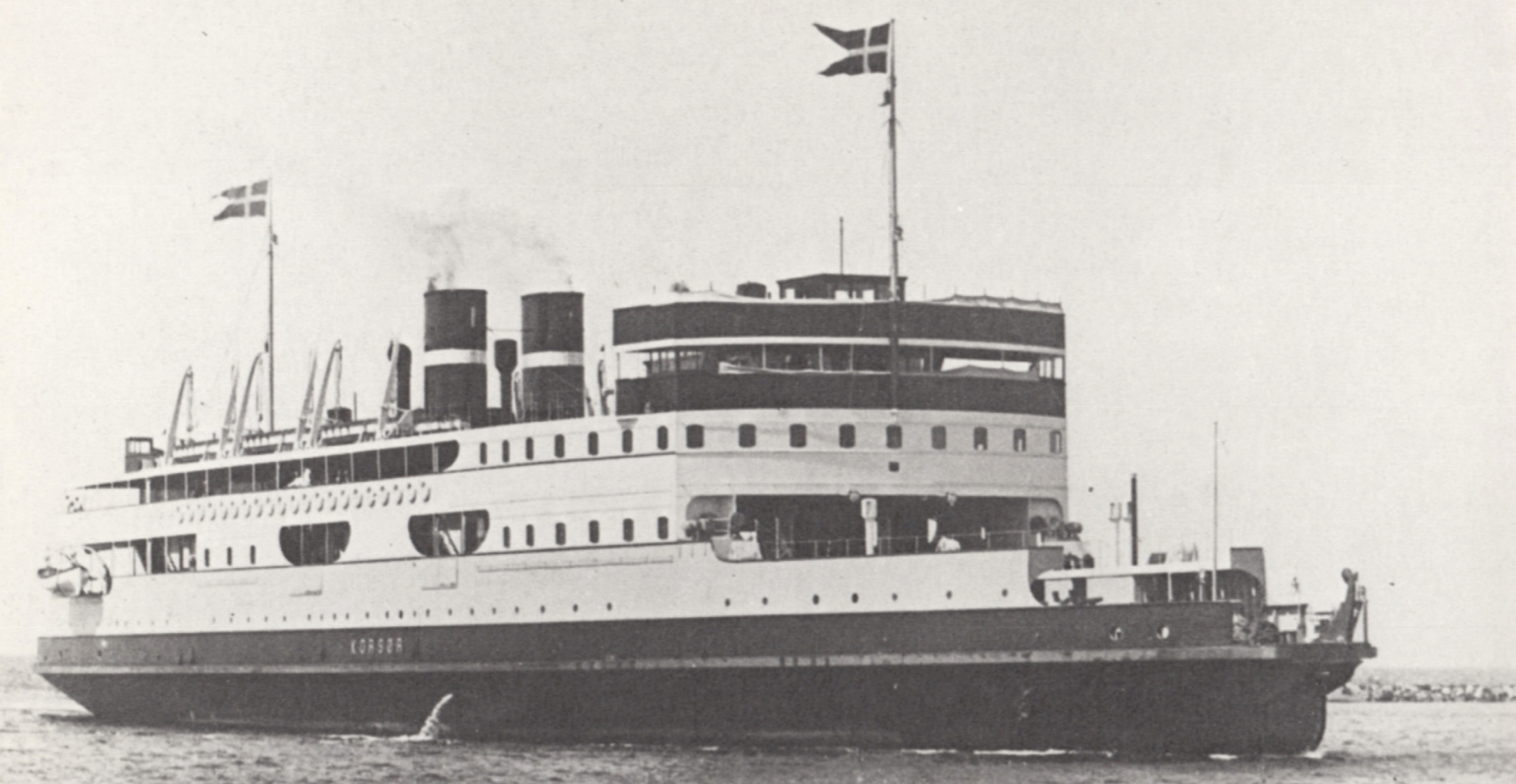
For Nyborg blev hjuldamperen i havnen et nyt indslag i bybilledet, og i starten var det et tilløbsstykke, når færgen med de karakteristiske rød-hvide bånd om skorstenen om aftenen kom dampende ind med mægtige bølger fra hjulenes træskovle. Også på land førte de nye færger til

I 1890 blev der anlagt færgeleje nr. to i Nyborg.
Foto: Nyborg Lokalhistoriske Arkiv

nyskabelser. Færgelejet blev anlagt lige øst for den anløbsmole, hvor postdampskibene lagde til, for enden af en nyanlagt dæmning ud i fjorden. Yderligere blev der anlagt jernbanespor fra Nyborg til Knudshoved og fra Korsør til Halsskov, så man kunne sejle Halsskov-Knudshoved, hvis isen lukkede færgehavnene i de to byer.

Selv om kapaciteten ikke var imponerende, var indsættelsen af dampfærger på Storebælt en væsentlig forbedring af både gods- og persontransport, og efter en noget tøvende start øgede statsbanerne investeringerne på ruten. De to færger kunne ikke dække den stadig stigende efterspørgsel efter transport over bæltet, selv om den daglige dobbelttur med passagerer blev udvidet til tre dobbeltture, så efter få år indsatte man yderligere to hjulfærger. Først kom "Sjælland" til i 1887, og med den tredje færge i fart var ét færgeleje i Nyborg utilstrækkeligt. Mange gange opstod der forsinkelser, når en færge for indadgående





”Korsør” var DSB’s første dieselfærge. Den adskilte sig markant fra dampfærgerne ved sin store, kantede overbygning. Med en længde på næsten 100 m var den en kæmpe i forhold til dampfærgerne og med langt større motorkraft end disse. ”Korsør” var den sidste færge med den traditionelle bemaling, hvor den nederste del af overbygningen var gul og kun den øverste del hvid.

Foto: Danmarks Jernbanemuseum

skulle vente på, at lejet blev ledigt, og i 1892 blev anlagt et nyt ved siden af det gamle.

Kort efter århundredskiftet kom det næste teknologispring inden for færgefarten, da skruefærger gradvist afløste de gamle hjulfærger, som især havde vist sig sårbare, når der var isdannelse på bæltet. Den første skruefærge var den dobbeltsporede dampfærge ”Christian IX”, bygget på B&W i 1908. Man skulle nu ikke længere kun tage hensyn til overførsel af jernbanevogne. De første automobiler havde på dette tidspunkt vist sig ved færgelejerne, og med ”Christian IX” blev det muligt at køre biler direkte på færgen, idet

jernbanesporene var forsænket ned i vogndækket. På de gamle jernbanefærger var sporene monteret oven på dækket. Når en bil skulle overføres, var det derfor nødvendigt at køre den op på en godsvogn, som derefter skulle rangeres om bord. Skruefærgerne medførte dog et andet problem, da færgelejerne risikerede at blive undermineret af det stærke vandpres fra skrueerne, når færgerne anløb med agterenden. Derfor skulle færgerne fremover altid sejle ind i lejerne med forstavnen, hvilket betød, at det blev nødvendigt at svaje en gang på hver tur, og at bilisterne måtte bakke deres vogne ud af færgerne.

”Christian IX” oplevede for øvrigt at få en ganske dramatisk historie, idet den blev minesprængt i 1940; efter at være blevet hævet blev den beslaglagt af tyskerne til troppetransporter, men kom tilbage til statsbanerne i 1945 og blev genindsat i 1946.

Det tredje teknologispring, dieseldrevne fartøjer, blev introduceret relativt sent inden for færgedriften. Først i 1927 blev færgen ”Korsør” bygget som DSB’s første dieselmotorfærge, efter at hjulfærgen af samme navn var udrangeret fire år tidligere. Med diesel i stedet for damp kunne man undgå det store skorstensrør fra maskinen

op gennem vogndækket, og derved kunne man få plads til tre jernbanespor på samme plads. For passagerne var der tale om en mindre revolution, idet salonerne ikke som på dampfærgerne var placeret under dækket, men var kommet op på promenadedækket, så passagererne herfra kunne nyde udsigten. Først i 1930’erne fik den to søsterfærger på overfarten, i 1931 ”Nyborg”, der som noget helt nyt – og enkeltstående, skulle det vise sig – var hjemskrevet i Nyborg, og i 1933 ”Sjælland”.

Allerede umiddelbart efter afslutningen af Første Verdenskrig havde man igen kunnet konstatere



Den kombinerede automobil- og jernbaneferge "Freia", afleveret til Statsbanerne i 1936, tager biler om bord i Nyborg.
Foto: Danmarks Jernbanemuseum

alvorlige kapacitetsproblemer på Storebæltoverfarten. Det var især føleligt for den nye transportform, biltrafikken, der specielt ved højtiderne oplevede lange ventetider. De stadig flere biler, der skulle over, skulle finde plads på jernbanefærgernes vogndæk, og var der mangel på plads, måtte bilerne vige for jernbanevognene. Det fik bilisternes interesseorganisation, Forenede Danske Motorejere, til at lægge pres på DSB ved at tage initiativ til en konkurrerende bilfergerute. Truslen virkede, og i 1930 oprettede DSB en egentlig automobiloverfart på Storebælt. Den første, nybyggede bilferge blev "Heimdal", der i en periode var Danmarks største og blev betragtet som en af Europas bedste bilfærger. Sammen med den ombyggede hjuldampfærgen "Store-Bælt" udgjorde den før Anden Verdenskrig automo-



"M/F Broen" og "D/F Christian IX" mødes i havnen i Korsør, ca. 1955.

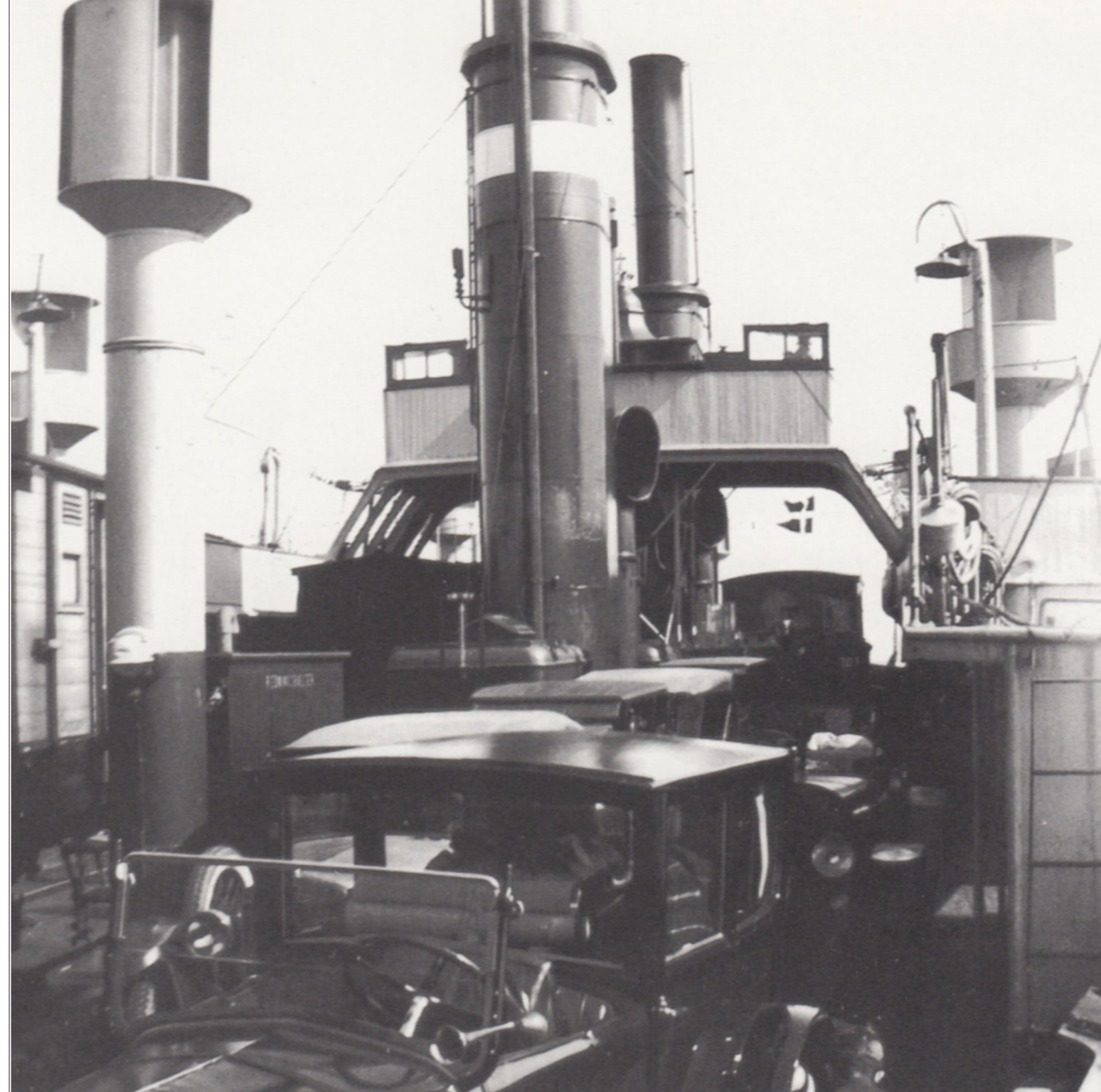
Foto: Korsør Lokalhistoriske Arkiv

S. 35: "Store-Bælt" startede sin karriere som hjuldampfærge, men blev ombygget til at indgå i biloverfarten. Blandingen af godsvogne og biler kunne give kaotiske forhold på dækket. Foto: M/S Museet for Søfart

biloverfarten på Storebælt. Først i 1939 fik den en afløser af samme navn, en motorfærge med betydeligt større kapacitet.

Efter en besættelsestid, der for Storebæltsoverfarten var præget af minefare, isvintre, sabotageaktioner, brændstofmangel og tyske beslaglæggelser, stod DSB med et nedslidt materiel, og behovet for nye færger var stort. I 1947 indsattes den store tresporede motorfærge "Fyn", et søsterskib til "Storebælt" fra 1939, men med væsentligt mere moderne udstyr. Ved præsentationen blev den omtalt som Danmarks Queen Elizabeth. Den var forsynet med radar, og en del af dens karakteristiske udseende kunne tilskrives radartårnet og de to skråtstillede skorstene. Endnu et søsterskib,

"Dronning Ingrid", kom til i 1951, men nybygningerne slog ikke til. Trafikstigningen betød, at alt disponibelt materiel måtte sættes ind, og først i 1960'erne blev de sidste dampfærger udrangeret. Specielt biltrafikken var i voldsom vækst, og allerede i begyndelse af 1950'erne var antallet af overførte biler på Storebæltsoverfarten dobbelt så stort som før krigen, så noget drastisk måtte gøres. "Broen" blev DSB's første udspil, men den forholdsvis lille bilfærge havde kun plads til 70 personbiler. Som det fremgår andetsteds i denne bog, var der dog tale om en elegant, lille færge med et indre af hidtil uset kvalitet, med spisesalon til 120 på mellemdækket og flot rygesalon til 150 på promenadedækket. Med indsættelsen af "Broen" nåede færgekapaciteten på Storebælt et



Den nye rute Halsskov-Knudshoved betød også introduktion af en ny færgetype, todæksfærger. Her ses "Halsskov" på prøvetur i juni 1956. Foto: M/S Museet for Søfart



foreløbigt maksimum, idet den foruden den nye færge omfattede den anden bilfærge "Heimdal" og otte jernbanefærger: hele seks tre-sporede motorfærger, en ældre, to-sporet dampfærge samt "Freja", en kombineret jernbane- og bilfærge, der dog også fungerede som reserve på Kalundborg-Aarhus overfarten.

Indsættelsen af "Broen" var imidlertid kun en nødløsning, og de kilometerlange køer i Nyborg og Korsør forsvandt ikke. DSB kunne imidlertid ikke bygge sig ud af problemet, for færgehavnene i de to byer var ganske enkelt for små, og ingen

af stederne var der mulighed for at anlægge de opmarchbaner og bygninger, der skulle til for at afhjælpe det stigende trafikpres. Derfor vedtog Folketinget i 1954 en lov om ny færgeoverfart over Storebælt, hvis hovedsigte var, at trafikken skulle ledes uden om de to bæltbyer og de nye færgehavne placeres med god plads til udvidelser, samtidig med at der skete en aflastning af jernbaneoverfarten.

I hver af de to nye havne blev det nødvendigt at anlægge færgelejer til både de gamle, små bilfærger og til de kommende todæksfærger. I

Knudshoved kunne man lade den gamle anløbsmole indgå som en del af havneanlægget. Her skulle færgerne anløbe med agterenden, mens de i Halsskov kom ind med forenden forrest, hvilket betød, at man fra Knudshoved kunne sejle fremad på hele turen, mens der mod Fyn skulle svajes to gange på hver tur.

Da Halsskov-Knudshoved ruten blev åbnet i 1957, indsattes den første danske todæksfærge, motorfærgeren "Halsskov". Det var en af verdens første bilfærger med to vogndæk, og i forhold til sine kolleger på Storebælt var den væsentligt større.

Den målte 106 x 18 meter, og på underste dæk havde den en frihøjde på knap 4 m, så lastbiler og busser kunne placeres her, mens der på øverste dæk med en højde på 2,1 m kun var plads til personbiler. Ved hjælp af høje ramper og broklapper blev det muligt at køre i land fra øverste dæk, samtidigt med at det nederste tømtes. Ind- og udkørslen fandt sted så hurtigt, at færgen kun behøvede at ligge ved kaj i 25 minutter. "Halsskov" lignede ikke de hidtidige DSB-færger og mange fandt, at den med sin store overbygning virkede tung og klodset. Foruden den nybyggede færge skulle den nye rute betjenes af bilfærgerne



Tredæksfærgen "Romsø" med de karakteristiske kantede skorsten.
Foto: Korsør Lokalhistoriske Arkiv

"Freia" og "Broen", mens "Heimdal" fortsat skulle sejle mellem de gamle bilfærgenhavne i Nyborg og Korsør. Først i 1968 blev det besluttet at tage færgen ud af drift og dermed ophøre med den århundredgamle færgedrift mellem selve de to købstæder.

Den velstandsstigning, der satte ind i slutningen af 1950'erne, betød en hidtil uset vækst i bilparken, hvilket igen stillede stadig større krav til færgeskapaciteten på Storebælt. Allerede før åbningen af den nye rute havde DSB fået bevilning til at anskaffe en ny, tresporet jernbanefærg, som blev udformet, så den også kunne benyttes på Halsskov-Knudshoved overfarten. "Prinsesse Benedikte" havde således mulighed for at rumme 30 godsvogne eller 120 biler.

I årene omkring 1960 var der for alvor kommet gang i færgebyggeriet. "Halsskov" fik to nye søsterskibe, "Knudshoved" i 1961 og "Sprogø" i 1962. Året efter fulgte tredæksfærgen "Arveprins Knud", som betød et kapacitetsmæssigt tigerspring for færgefarten. Bredden skulle være den samme som forgængerne, hvilket betød, at færgen ikke kunne bygges så høj, så den kunne indrettes med tre faste vogndæk. Derfor blev den konstrueret med et bevægeligt mellemdæk, der kunne løftes op under det øverste. Ved spidsbelastninger kunne mellemdækket sænkes, således at der kunne være personbiler på alle tre dæk. Det gav plads til i alt 400 biler og 1500 passagerer, men kolossen med en længde på 130 meter hørte ikke til flådens eleganteste. Færgens dimensioner nødvendiggjorde, at færgenhavnene i både Knudshoved og Halsskov måtte udvides med nye lejer

Et InterCity-tog rangeres over broklappen til leje 4 i Nyborg. I baggrunden den firsporede "Dronning Ingrid".
Foto: Henrik Sørensen

og opmarcharealer. Som noget nyt blev kørslen på færgens bildæk i øvrigt reguleret af røde og grønne lamper, hvilket sparede mandskab i det alt andet end sundhedsfremmende arbejdsmiljø. I 1973 blev DSB-flåden forøget med endnu en tredæksfærge, "Romsø", som dog havde et helt andet udseende end "Arveprins Knud", bl.a. grundet de to karakteristiske, kantede skorstene anbragt helt ude langs skibssiderne.

Med oliekrisen i 1973 blev bilismen ramt af et alvorligt tilbageslag, mens den kollektive trafik oplevede fornyet bevågenhed. Det gav stødet til en nyskabelse inden for jernbaneoverfarten, InterCity-togene. Med timedrift på hovedstrækningen gennem Danmark fik betjeningen af togpas-

sager et ordentligt løft. På Storebælt betød det, at langt flere tog skulle overføres, hvilket krævede flere færger. To nye færger, "Prins Henrik" og "Dronning Margrethe II" – oftest omtalt som InterCity-færgerne – blev indsat til at supplere "Prinsesse Benedikte".

Allerede i årene 1980-81 indsatte man en ny generation af store InterCity-færger: "Dronning Ingrid", "Prins Joachim" og "Kronprins Frederik". Disse kæmpefærger fik plads til 2000 passagerer, de var bredere end forgængerne med plads til fire spor, så det blev muligt at rangere to vognstammer over broklappen samtidigt. I de to færgehavne krævede indsættelsen af de nye InterCity-færger en del ombygninger i form af





Passagerer på soldækket på "Dronning Ingrid" juni 1996. Foto: Mogens Nørgaard Olesen

S. 43: "Dronning Ingrid" på vej i havn en tidlig morgen, juli 1995. Foto: Thomas Nørgaard Olesen

udvidelse af lejer, nye landgangsbroer og omfattende sporarbejder.

Den sidste snes år af århundredet skete der omvæltende begivenheder for Storebæltsoverfarten. DSB's gamle monopol blev brudt, da Vognmandsruten startede i 1984. I første omgang skete det med en gammel og godt brugt fragtfærge, men i 1987 fik selskabet bygget nye færger i Storbritannien, superflexfærgerne "Alfa" og "Bravo" med to lastvognsdæk, og senere tilkom yderligere to nye færger

På det tidspunkt var der indgået forlig om en fast forbindelse over Storebælt, og man kunne begynde at se enden på mere end 100 års færgeoverfart i statsligt regi. Den faste jernbaneforbindelse blev indviet 1. juni 1997, dagen efter sidste tur med InterCity-færgen "Kronprins Frederik". Bilfærgerne fortsatte et års tid endnu, indtil den faste forbindelse blev åbnet for motorkøretøjer.



DSB's "PR-foto" fra præsentationen 1952.
Foto: Korsør Lokalhistoriske Arkiv

"M/F BROEN" – færgens historie og rolle som symbol for færgefarten

Af Kurt Risskov Sørensen

"M/F Broen" repræsenterer en væsentlig del af historien om færgefarten over Storebælt. Den blev oprindeligt indsat på den "gamle" rute Nyborg-Korsør, men blev overført til den nye overfart Knudshoved-Halsskov, da denne blev etableret i 1957. Ydermere tog den varsel af fremtiden, da De Danske Statsbaner navngav den "Broen". Som det lød fra DSB's hovedkvarter ved stabelafløbningen i december 1951: *"Sammen med Storebælt's øvrige Færger danner den nye Færge en Bro mellem Sjælland og Fyn. En gyngende Bro, indtil man engang bygger den rigtige Bro"*.

Bygningen af færgen fandt sted på Frederikshavn Værft, og stabelafløbningen i december 1951 tiltrak en stor mængde tilskuere foruden honora-





”Broen” løber af stablen på Frederikshavn Skibsværft og Flydedok efter navngivningen 8. december 1951.
Foto: M/S Museet for Søfart

S. 47: De særligt indbudte gæster er her forsamlet ved ”Broens” navngivning på Frederikshavn Skibsværft.
Foto: Nordjyllands Kystmuseum

tiøres som trafikminister Victor Larsen, værftsdirektør L.O. Normann og DSB's generaldirektør Emil Terkelsen. Navngivningen blev foretaget af Karen Johnsen, gift med trafikchef Niels Johnsen. Til stede var naturligvis også færgens fører, kaptajn Krakow-Nielsen.

Som det var kutyme, når nye færger blev indsat, inviterede man journalister fra de større dagblade med på præsentationsturen i juni 1952. Fra rederens side præsenterede man den nye færges verdens hurtigste bilfærges og lagde vægt på, at bilerne ikke længere skulle bakkes i land, da færgen havde udkørsel over såvel for- som agterenden. De fleste journalister leverede pligtsskyldigt artikler, der videregav rederiets rosede omtale af det nye fartøj, men Ekstrabladet turde, hvor andre

taf. Ifølge bladet var opholdet om bord på den nye færges lidt af en prøvelse:

”Det er ikke overdrevent at sige, at det vil være forbundet med ikke ringe Ubehag at indtage sin Middag i Færgens pragtfulde Spisesalon under Dækket – ikke fordi Restauratør Schwartzlose ikke sørger godt for sine Gæster, men fordi de kommer til at nyde deres Svinekoteletter i Omgivelser, der faar dem til at tro, at de sidder i det Slagteri, hvor Svinet fik Kniven. Kort sagt: Den nye Bilfærges nedre Regioner huler som en stukken Gris”.

Repræsentanter for værftet oplyste til bladet, at den generende hyletone skyldtes færgens engelskproducerede skrueer. En fejl på et par millimeter i skruebladens stigning fik skrueernes





Da "Broen" den 2. juli 1952 kl. 14.18 bragede ind i færgelejets molehoved, skete det med en sådan voldsomhed, at det var hørligt over hele Nyborg Havn og en stor del af byen. Foto: Fyens Stiftstidendes pressefotografer. Historiens Hus, Odense

gang i vandet til at udvikle den øresønderskærende lyd. Da den travle sommertrafik stod for døren, var det imidlertid ikke muligt at få repareret skuerne, før færgen blev indsat på Storebæltsoverfarten, så passagerne måtte leve med støjgenen, indtil vintersejlplanen trådte i kraft.

Uheld på uheld på uheld...

Trængslerne var dog langt fra overstået. Ud over støjproblemet viste det sig, at færgen havde vanskeligt ved at manøvrere, og også maskineriet gjorde knuder, som betød regelmæssige startvanskeligheder. Det skyldtes, at afslibningsspåner fra stemplerne sammen med motorolien dannede en hæmmende, klæbrig masse, som gjorde det vanskeligt at starte motoren. Sidst i juni blev problemet så alvorligt, at et arbejds hold fra Burmeister og Wain, der havde leveret motoren, måtte om bord og arbejde et par døgn på sagen.

Den dramatiske start på "Broens" karriere som Storebæltsfærge nåede en foreløbig kulmination i begyndelsen af juli 1952. Da færgen en dag med kraftig vind skulle løbe ind i færgelejjet i Nyborg Havn efter den planmæssige tur fra Korsør, tørnede den med stor kraft ind i stenkajen. Ifølge øjenvidner havde færgen temmelig stor fart på, da den med agterstævnen forrest stod ind i inderhavnen og med voldsom kraft ramte færgelejets vestlige molehoved.

De materielle skader var ret omfattende. Færgen fik en stor læk, som heldigvis sad over vandlinjen, de kraftige jernplader blev flosset op, og i skibets agterparti blev der slået en stor bule. I restauranten faldt servicet på gulvet, en kvindelig ansat pådrog sig flænger, og en passager blev hårdt kvæstet, da døren smækkede i med et brag, mens hendes mand fik armen beskadiget. 10-15 biler fik forskellige skader, da de blev kastet rundt

Mandskab fra "M/F Broen" fotograferet i 1956.
Foto: Korsør Lokalhistoriske Arkiv

mellem hinanden. I færgelejet blev det vestlige molehoved stærkt beskadiget, og sammenstødet var så voldsomt, at rystelsen kunne mærkes i restaurant "Lokalstationen" over for færgelejet. Oven på episoden slap færgen ikke for en tur på reparationsværksted igen. Ved et efterfølgende søforhør kom det frem, at uheldet ikke var forårsaget af motorfejl, men af en menneskelig fejl ved manøvreringen.

"Der har, udtalte Søfartschefen, været forskellige Begyndervanskelighed med "Broen". Nu haaber vi, at dette Uheld bliver det sidste – der har nu været tilstrækkeligt med den". Søfartschefens forhåbninger skulle blive gjort grueligt til skamme. Senere i samme måned var "Broen" på ny impliceret i et mindre uheld, da den ved udsejlingen fra Korsør blev fanget af strømmen. Den blev ført ind mod kajen, hvor den stødte imod "Tranekær", Sydfyn-

ske Dampskibsselskabs rutebåd, som fik en bule i skroget.

Få uger senere var den gal igen. Da "Broen" den 6. august om formiddagen var nået til indsejlingen til Nyborg Havn, observerede styrmand C.V. Poulsen tre hjemmeværnsskuttere, som netop sejlede ud på øvelse fra marinestationen på Slipshavn. Da bådene havde kurs mod færgens sejlretning, gav styrmanden i god tid signal, men hjemmeværnsskutterne fortsatte deres sejlads. De to første nåede at smutte forbi, men den tredje havde tilsyneladende fejlbedømt fart og afstand. Kutteren forsøgte i sidste øjeblik at slå bak, men kollisionen var uundgåelig. Ved påsejlingen blev kutteren skåret midt over og gik straks til bunds. Inden kollisionen nåede mandskabet at springe over bord, men kutterens fører, søløjtnant Jensen, blev som den sidste overbordspringende ramt





Isbryderen "Holger Danske" er her blevet hævet og bugseret ind til Nyborg af Svitzers bjærgnings-skib "Svava" efter kollisionen med "Broen" 23. februar 1954. Tommy R. Nielsens fotoarkiv

af færgen og pådrog sig forskellige alvorlige kvæstelser. Alligevel lykkedes det at samle de ni besætningsmedlemmer op på de to andre kuttere, så der ikke blev brug for færgens redningsbåde.

Efter denne hændelse kom "Broen" ind i smult vande, i det mindste i halvandet års tid. Kun mindre fortrædeligheder i Nyborg Havn generede sejladsen – noget som også de øvrige færger var udsat for: Under ugunstige vindforhold var færgeløbet vanskeligt at besejle, og næsten alle færger havde mærker efter stød ved indsejlingen. Problemet var dog størst for "Broen", der på grund af sin store overbygning var særlig udsat for at tørne mod brohovedet og få buler i skroget.

Kollision med isbryderfærgen "Holger Danske"

Den 23. februar 1954 blev "Broen" impliceret i en af de alvorligste ulykker i Storebæltsoverfartens historie. Ved 21-tiden var færgen fuldt læsset med biler for udgående fra Nyborg Havn og nærmede sig isbryderfærgen "Holger Danske". Efter en periode med streng frost var issituationen i bæltet kritisk, og begge færger arbejdede for fuld kraft i isen. Med ét skød "Broen" voldsomt frem, som om isen pludselig gav efter, og den vædrede med et voldsomt brag isbryderen midtskibs.



Tre matroser ved Storebæltsoverfarten ca. 1956. Foto: M/S Museet for Søfart

Kort efter skete der en kedelekspllosion i "Holger Dankses" maskinrum, og alt lys forsvandt fra isbryderen. Den eneste lyd, der hørtes, var damp, der fossede ud af et hul i skibssiden. Ved eksplosionen dræbtes to mand om bord på isbryderen, overfyrbøder Kruhøffer og fyrbøderaspirant Guldbrandsen, mens et tredje besætningsmedlem blev alvorligt forbrændt af den udstømmende damp.

På "Broen" blev bovporten ødelagt. Ved den kraftige rystelse kom to af de 300 passagerer lettere til skade og måtte en tur på Nyborg Sygehus med henholdsvis en skulderlæsion og en kvæstet albue. Også et par af færgerestaurantens personale kom til skade; værst gik det ud over

tjener Schwartzbak, der pådrog sig en rygskade og en hjernerystelse. På bildækket var en del biler blevet kastet mod hinanden og havde fået skrammer. Igen måtte "Broen" sendes på værft, og først i april vendte den tilbage fra Helsingør Skibsværft, klar til at blive indsat i påsketrafikken.

Søforhøret blev tæt dækket af pressen. Det kom her frem, at de to skibsførere havde misforstået hinanden, og de havde to vidt forskellige versioner af den forudgående signalgivning. Statsadvokaten brugte god tid til at overveje sagen, men i september 1954 var han nået frem til, at der skulle rejses tiltale mod begge skibsførere, og i november kom sagen for søretten i Nyborg. Da den nåede til doms 2. december, blev "Broens"

styrmand idømt en bøde på 1000 kr. for at have udvist grov forsømmelse under tjenesten, og han blev pålagt det væsentligste ansvar for kollisionen. Han burde have sikret sig, at der til stadighed var en navigator og en udkigsmænd på den åbne kommandobro. Også isbryderens kaptajn blev kendt skyldig i fejl, men ikke af en karakter, der gjorde dem strafbare efter sørettens bestemmelser. Dommeren lagde ved strafudmålingen vægt på, at mange menneskeliv og store værdier var på spil, men samtidig tog han hensyn til, at sejlf forholdene i Nyborg Fjord var vanskelige, særligt i isperioder.

Efter de alvorlige startvanskeligheder fik "Broen" efterhånden rettet op på renommeet. I en avisar-

"Broen" var 13.-17. april 1956 på Frederikshavn Skibsværft til bovreparation og bundmaling. Foto: Korsør Lokalhistoriske Arkiv



tikel fra 1956 betegnes den som "Storebæltstolt-hed i hvert fald blandt bilfærgerne" – i modsætning til de gamle jernbanefærger kunne man her nyde passagerbekvemmelighederne på bilfærger, "som kun har én klasse, nemlig den bedste".

"Broen" var både den største og den hurtigste af DSB's bilfærger. Overfartstiden var nede på en time og fire minutter, hvilket naturligvis kan tilskrives den betydelige maskinkraft. En journalist beskriver en tur over bæltet i vinteren 1956 – efter at både "Hejmdal", "Korsør" og "Storebælt" har givet op: "Det dirrer en smule og skurrer arrigt fra stævnen, når de store, tykke isflager flænses igennem, men intet kan tilsyneladende stoppe 'Broen' – isen føles nærmest som det rene legeværk".



i forbindelse med "Broens" reparationer på Frederikshavn og Aarhus værfter i 1955-56 optog K.B. Rasmussen, Korsør, en række billeder fra maskinrummet. Foto: Korsør Lokalhistoriske Arkiv

Da Halsskov-Knudshoved ruten i 1957 blev åbnet for overførsel af motorkøretøjer, blev "Broen" indsat på den nye rute. Dens relativt beskedne størrelse betød, at den fra start blev for lille til denne overfart, og i 1966 blev færgen overført til Kalundborg-Samsø-Aarhus ruten.

Efter Storebælt

I forbindelse med overflytningen til den nye rute skiftede færgen navn til "Kalundborg" med hjemsted sammesteds. Faktisk havde "Broen" allerede haft en kort debut på denne rute tilbage i 1954, da Statsbanerne satte den ind på en prøvesejlads på Kalundborg-Aarhus ruten. Færgerne på denne rute brugte ca. fem timer på turen, men "Broen", som var den hurtigste færge på Storebælt, kunne klare den på godt tre timer, hvilket betød, at der kunne gennemføres tre dobbeltture i døgnet. Da ruten i 1978 blev afkortet til kun at gå mellem Kalundborg og Samsø, blev "Kalundborg" indsat som den eneste færge på denne rute.

Da ”Broen” blev overført til Kalundborg-Samsø-Aarhus ruten, var det påkrævet med nyt færgeleje i Kolby Kås, og ved samme lejlighed blev der anlagt nyt ”opmarchområde”. Foto 1967



På Samsø-ruten viste færgen sig som ”en særdeles stabil enhed i rederiets flåde”, og på trods af det barske farvand var det yderst sjældent, den måtte aflyse en tur. En del af det gamle udstyr blev gradvis udskiftet, så man bl.a. fik avancerede radarsystemer om bord. Så sent som 1989-90 blev der foretaget nye investeringer, idet færgens soldæk blev åbnet for publikum, og den blev udstyret med handicaptoiletter.

Efter 26 år som samsingernes faste forbindelse til Sjælland gik ”M/F Kalundborg” 1. februar 1992 for sidste gang til kaj i Kalundborg, hvor den blev oplagt ved Østhavnen – som en af verdens ældste aktive færger. Dansk Færgehistorisk Selskab forsøgte i 11. time at bevare færgen som udstillings-skib. Det lykkedes dog ikke at stable finansiering

på benene, og blot tre måneder senere blev den sejlet til Århus for at blive overleveret til en ny ejer, der byggede den om til restaurations-skib. Dermed fik den samme skæbne som en anden gammel Storebæltfærge, ”Sjælland”, der allerede på det tidspunkt lå ved kaj ved Knippelsbro i København. Den gamle færge blev placeret ved honørkajen i Århus og fik sit gamle navn tilbage. ”Broen” blev omdannet til spiserestaurant, café og udendørsservering med vogndækket indrettet som festlokale med plads til over 400 mennesker. Rent skibsteknisk ændrede ”Broen” dermed status fra færge til pram. Frem til udgangen af 2014 levede færgen en omskiftelig tilværelse som restaurations- og diskoteksskib i forskellige havne.



Nyborg Havn i 1950'erne.
Nyborg Lokalhistoriske Arkiv

"M/F BROEN" og Nyborg Havn

Af Mette Ladegaard Thøgersen

Rids af en kompleks havnehistorie

"Paa Kortet ser det ogsaa ud, som om Nyborg med særlig Moderømhed trykkede sin Havn til sig med den armlignende, krumme Landtunge, hvis Yderpunkter betegnes med saa kendte Navne som Knudshoved og Slipshavn".

Således karakteriseres Nyborg Havn i "Danmark i Skildringer og Billeder af danske Forfattere og Kunstnere" fra 1893. Og nyborgenserne er stolte af deres havn: "Byens Borgere elsker deres Havn og det er en yndet Aftentur at gaa herved langs Molerne for 'at vende Broen'" som det fremgår af et andet citat fra "NYBORG. Danske Byer og deres Mænd" fra 1918.



Nyborg Havn set i fugleperspektiv.
Foto: Jesper Larsen, Eagle Luftfoto.
Tilhører Nyborg Kommune

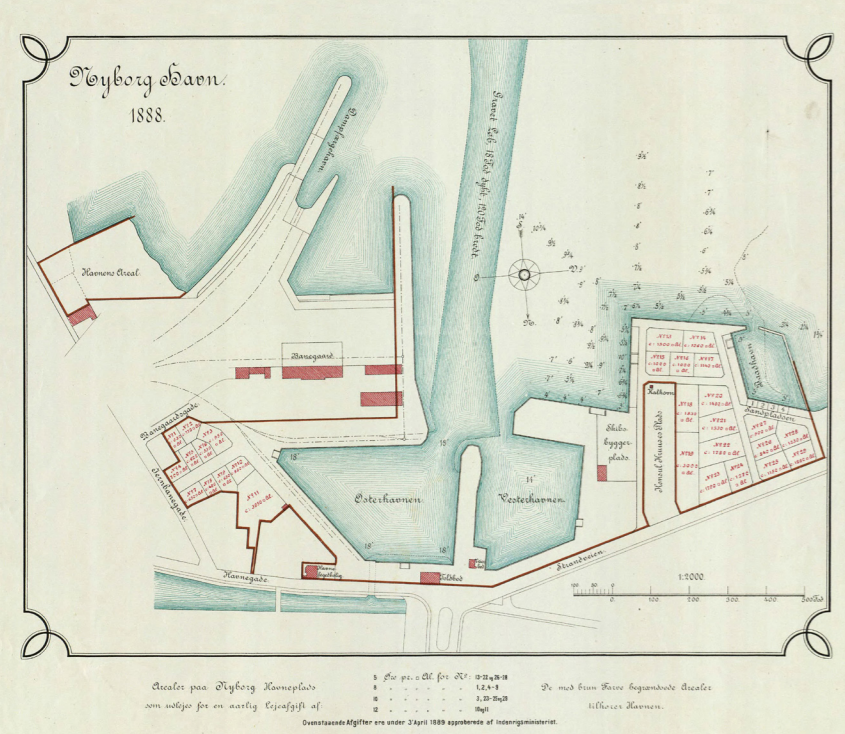


Kort over Holmens Skibsbro og Kongens Skibsbro (senere Byens Bro – og også kaldet Midtermolen) fra Atlas Danicus (Danske Atlas) 1675. Det Kgl. Bibliotek

Dette smukke og nærmest kærlige forhold til havnen er helt rigtig set: Nyborg Havn har så at sige til alle tider spillet en afgørende rolle for byens udvikling, ja faktisk blev Nyborg anlagt lige der, hvor byen ligger i dag, fordi Nyborg Fjord var den eneste reelle naturhavn mellem Kertemindes Sundhavn mod nord og Svendborgsund mod syd. Samtidig var ruten Nyborg-Tårnbor og siden Nyborg-Korsør den korteste vej over bæltet, hvortil kommer, at Sjællands vestkyst netop over for Nyborg springer frem i et næs, der nærmest udgør et naturligt brohoved. Og endelig ligger Sprogø på halvvejen med mulighed for at dele turen over bæltet i to. Der var således masser af argumenter for at placere byen – og slottet

– lige der. En havn er både en port ind i byen/landet og en port ud til den store verden. Og det i helt særlig grad i Nyborg, hvor alle rejsende mellem Øst- og Vestdanmark måtte tage turen mellem Kongens Skibsbro ved Færgeporten (fra 1645 også forsynet med en egentlig Strandport) og Landporten.

Betegnelsen Nyborg Havn dækker over en lang række forskellige anløbssteder og havne. Først Slipshavn og Holmens Skibsbro (begge nævnt 1446), men snart også Kongens Skibsbro, som blev anlagt af Christian 3. omkring 1550. Samtidig med skibsbroens anlæggelse gennemførte Christian 3. en udvidelse af Adelgade, så der var



Kort over havnen fra 1888.
Nyborg Lokalhistoriske Arkiv

S. 65: Nyborg Færgehavn 1950.
Nyborg Lokalhistoriske Arkiv



plads til en egentlig opmarchplads; for kongen og hans følge skulle naturligvis kunne ankomme standsmæssigt til residensstaden. En fordel var det også, at trafikken kun gik én vej ind igennem Nyborg – via Færgeporten, langs rigets hovedstrøg og ud gennem Landporten – og dermed kunne kontrolleres. Da Adelgade langt senere igen blev udvidet og gennembrudt, havde det helt andre årsager, nemlig bilismen, og det er her ”Broen” kommer ind i billedet.

Men først skal vi have rammerne for den moderne havn på plads: De fleste købstadshavne var

i slutningen af 1700-årene i en ganske elendig forfatning. Derfor blev der nedsat havnekommissioner i 1798 – således også i Nyborg – og i de følgende år blev den moderne havn skabt: Østerhavnen kom til i 1823, Dæmningen og dermed også Strandvejen i 1844-45 (mens Strandporten måtte lade livet), og i 1852-56 blev Vesterhavnen anlagt.

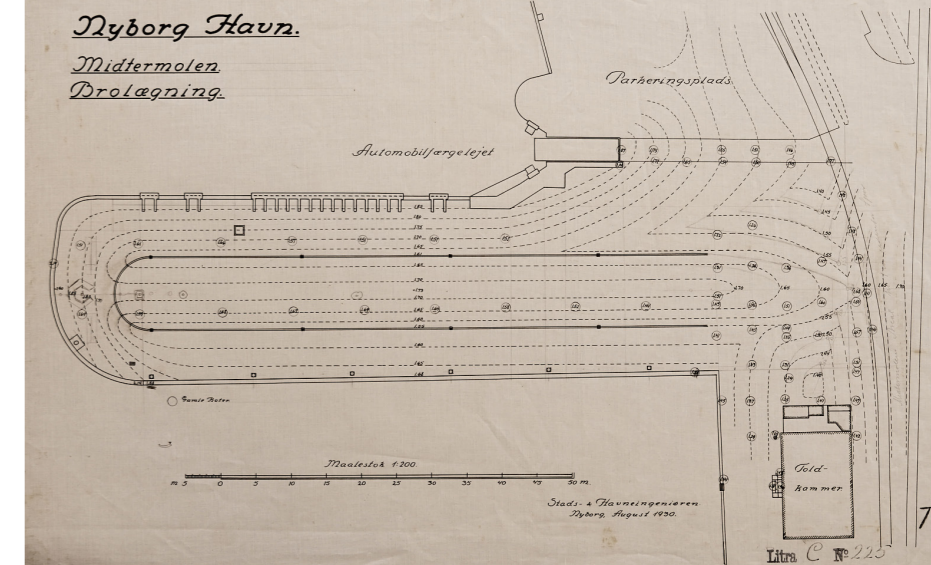
I 1865 blev jernbanen over Fyn indviet, men det var først i 1883, at Storebælt åbnede for jernbanefærger. Færgerne ”Nyborg” og ”Korsør” blev sat ind på ruten, og der blev etableret jernbane-



Kongens Skibsbro, automobilfærgelejet og "M/F Broen" set fra kirketårnet. Nyborg Lokalhistoriske Arkiv

færgelejer. Og herefter gik det stærkt: I 1890 kom leje nr. 2 til, i 1911 leje nr. 3, i 1933 leje nr. 4, som i 1979-80 blev udvidet til de nye InterCity-færger, og leje nr. 5 i 1955. Rent visuelt var det et enormt anlæg – der med rette kan kaldes Nyborgs Fingerplan. Sideløbende hermed kom en oliehavn til ved Avernakke i 1917-19, fiskeri- og lystbådehavnen blev anlagt vest for Vesterhavnen i 1929, og fra 1973 også et stort industrihavneanlæg ved

Lindholm – ikke langt fra den gamle Holmens Skibsbro. Forfatteren Olav Andersen skrev i "Landet mellem Bælterne" fra 1945 om Nyborg Havn: "Havnen er en af de bedste paa Fyn, og det er Nyborgs Drøm, at der ved Hjælp af den skal oprinde en ny Stortid". Om ikke en ny stortid, så fik forfatteren i hvert fald ret i, at der var tale om et kæmpestort og imponerende havnekompleks med vidt forskellige funktioner.



Tegning af automobilfærgelejet 1930. Nyborg Lokalhistoriske Arkiv.
Foto: Flemming Wedell

Fra Kongens Skibsbro til Knudshoved

I 1898 blev den allerførste bil sejlet over Storebælt på foranledning af en vognfabrikant fra Viborg. Bilen stod på en godsvogn og var som sådan ikke i direkte berøring med færgen, men episoden kan ses som et første lille varsel om indgangen til det næste århundrede, der om noget kom til at stå i bilismens tegn. Og det i et omfang som den viborgensiske vognfabrikant næppe kunne forestille sig. I årene fra Første Verdenskrig og frem blev bilismen stadig større. I 1930 blev den allerførste bilfærge "Heimdal" indsat på ruten af Statsbanerne, og færgen fik "hjemme" ved det nyetablerede bilfærgeleje ved Kongens Skibsbro i forlængelse af Adelgade. Aftalen mellem havnen og Statsbanerne lød ifølge Byrådets forhandlingsprotokol fra 1929 således:

"Havnen afgiver den fornødne Plads i Vesterhavnen ved Midtermolen til et Færgeanlæg. Statsba-

nerne udfører for egen Regning de særlige Foranstaltninger, der maatte blive nødvendige til dette Brug. Uddybning til 5 Meter samt Forstærkning af Midtermolens vestre Bolværk... Den mellem Bolværket og Strandvejen beliggende Plads stilles til Raadighed som Parkeringsplads. Statsbanerne faar Ret til paa Pladsen at opføre en Bygning til Ekspedition, Toilet og Kiosk til Forhandling af Aviser m.m."

Den gamle skibsbro blev herved bragt i spil igen som omdrejningspunkt for biltrafikken – i et første forsøg på at adskille bil- og jernbanetrafikken.

Trafikken ind gennem Nyborg by var meget tæt – og en løsning trængte sig på. Flere muligheder var i spil – bl.a. på opfordring fra Foreningen af Danske Motorejere (FDM). Løsningen blev et omfattende gadegennembrud, hvor den gennemgående vej i 1935 blev ført uden om Landporten

Lange bilkøer til færgen ca. 1950.
Nyborg Lokalhistoriske Arkiv

og over voldgraven via en ny bro (Ravelinsvej – Baggersgade – Gammeltorv – Adelgade) og direkte ned til havnen. Ved samme lejlighed blev den gamle hovedvagt i Adelgade og det tilhørende anlæg revet ned. Samme skæbne fik det gamle Hotel Postgaarden samt nogle ejendomme i Baggersgade, og Ravelinsbroen kom til som erstatning for en tidligere bro, Kapelbroen. I femteudgaven af det topografiske værk Trap "Danmark" er gadegennembruddet beskrevet således:

"Ved omfattende Husnedrivninger og Gadegennembrydninger 1935ff., da Hovedvej I lagdes tværs gennem Byen, sloges der alvorlige Skaar i Nyborgs sluttede, smukke Bybillede". Jo, det kostede til tider dyrt at være trafikknudepunkt – også for byens rum.

På trods af mange tiltag var det helt umuligt at følge med den nærmest eksplosive vækst i biltrafikken. Som Olaf Andersen skrev i 1945: *"Nu om Stunder er Nyborg Gennemfartsbyen, hvor et ufrivilligt Ophold faar de Rejsende til at skumme af Ærgrelse og Utaalmodighed"*. I årene, der fulgte,





Gående og cyklende omkring færgen. Nyborg Lokalhistoriske Arkiv

blev det kun værre. Mens der i finansåret 1947-48 var 186.000 motorkøretøjer med over Storebælt, var tallet i 1952-53 vokset til 352.000 køretøjer. I 1947 var Statsbanerne stadig af den overbevisning, at svaret på den stigende biltrafik var flere bilfærger – og ”Fyn” (1947), ”Dronning Ingrid” (1951) og ikke mindst bilfærgen ”Broen” (1952) var en del af den strategi.

Men trods store forventninger til især bilfærgen kunne færgerne ingenlunde følge med; færgehavnene i både Nyborg og Korsør var for små og trafikken alt for tæt også til vands. Især var der problemer med spidsbelastninger i påsken og

weekenderne om sommeren. Stads- og havneingeniøren i Nyborg, Kjeld B. Adamsen, gør i en artikel i ”Stads- og Havneingeniøren” fra 1952 status over påsketrafikken i samme år:

”Som ethvert andet vigtigt trafikkræds skaber den voksende trafik også her vanskeligheder for en uhindret afvikling. Den største vanskelighed året igennem er påsketrafikken og herunder særlig overførslen i retningen Nyborg-Korsør på 2. påskedag. [...] I eftermiddags- og de første aftentimer har [der] været en ventetid på ca. 7 ½ time og en bilkø på indtil 1700 vogne”.

Også for Statsbanerne var det i 1953-54 tydeligt, at situationen var uholdbar. Således konkluderede generaldirektør E. Terkelsen i 1954 følgende i Statsbanernes blad, ”Vingehjulet”:

”Grænserne for det forsvarlige – også når trafik under forsinkelser, under svære forhold m.v. skal afvikles gnidningsløst – er dog efter vore sagkyndige søfartstjenesteleders opfattelse så nær nået, at det ikke ville være rigtigt at fortsætte ud i den videre fremtid på den bestående basis”.

Flere løsninger blev overvejet, og der blev bl.a. arbejdet på en plan om at inddrage arealer i den

nordvestlige del af Korsør Havn og ved Lindholm. Denne plan blev dog til sidst fravalgt: Den var tydeligvis for kortsigtet, og det stod klart, at der var brug for betragtelig udvidelse af færgehavnene med opmarchplads og store bilfærger, mens trafikken – på trods af lokale protester – skulle ledes uden om de to byer, Nyborg og Korsør. Den 18. februar 1954 blev der fremsat et lovforslag i Folketinget, og allerede den 11. juni 1954 kunne ”Lov om etablering af en ny færgefart over Store-Bælt” vedtages.

I Politiken kunne man i april 1955 fornøje sig med Bo Bojesens satiriske tegning under over-

skriften: "Havet er vor skæbne". Situationen er som følger: En mand går med åbne arme henimod en fattig familie. Det er svært at komme over Storebælt med færgen, og mange må vente forgæves. Underteksten er således: "Tusinder af bilister, der i paasken har vovet sig over Store Bælt, ser med ængstelse paa hjemreisen". Og dialogen: "Op med humøret, DSB har lovet, at vi alle kommer hjem til jul". I Berlingske Tidende kunne man i april 1957 læse om otte kilometer bilkø og lang ventetid i Nyborg – med en bilkø, der gik gennem hovedgaden helt ud til landsbyen Aunslev!

En måneds tid efter kunne de nye anlæg ved Halskov og Knudshoved tages i brug – og det var på høje tid. Ud over den øgede kapacitet i de nye anlæg var turen hele 6,1 km kortere end Nyborg-Korsør-ruten, hvorved overfartstiden kunne nedsættes med ca. 25 minutter. Også tilkørselsforhold var der taget hånd om i form af motorveje både på Knudshoved- og Halskov-siden (Hjulby og Vemmelev). For nu skulle biltrafikken prioriteres og afvikles effektivt. "Broen" flyttede med til den nye færgenhavn, mens

den gamle færge "Heimdal" forblev i Nyborg Inderhavn for at betjene især den lokale biltrafik. Den nye færge "Halsskov", der var bygget til Halskov-Knudshoved-anlægget, havde bildæk i to etager og kunne klare hele 400 biler fordelt på to dæk. Med den kortere rejsetid mellem Halskov og Knudshoved kunne den klare hele otte ture i døgnet – og dermed 3200 biler. "Broen" kunne til sammenligning nå syv ture (mod tidligere seks) á maks. 110 biler (tallet er højt sat, da færgen er bygget til 70 biler), dvs. maks. 770 biler i døgnet. Det var øjensynligt, at den ellers stadig nye færge allerede var blevet for lille. Den var i skala skabt til Nyborg Inderhavn – og ikke til de nye, store anlæg ved Knudshoved.

Færgelejet ved Kongens Skibsbro var i brug frem til 1960'erne – men færgetrafikken fra Nyborg Havn blev senere genoplivet, da private selskaber forsøgte at etablere en konkurrerende rute til DSB. Først med den såkaldte Vognmandsrute i 1980'erne bed konkurrenten sig fast som et prisbilligt alternativ til DSB – dog med en længere rejsetid og en begrænset komfort.



"Op med humøret, DSB har lovet, at vi alle kommer hjem til jul"



Færgen "Arveprins Knud" på vej ind i færgeløbet ved Knudshoved.
Foto: Aerodan Luftfoto

S. 75: Færgehavn ved Knudshoved set fra oven.
Foto: Jesper Larsen, Eagle Luftfoto.
Tilhører Nyborg Kommune

S. 76-77: Under Vestbroen.
Foto: Mette Ladegaard Thøgersen



De to broer

I 1966 flyttede "M/F Broen" til Aarhus-Samsø-Kalundborg-overfarten. Den var blevet overhalet af udviklingen. Det samme blev Halsskov-Knudshoved-overfarten. I 1987 blev den endelige beslutning om bygningen af en Storebæltsbro truffet – en proces og en beslutning der havde været endog meget længe undervejs. I 1997 blev jernbanefærgerne nedlagt, og året efter var det bilfærgernes tur.

Tilbage lå et meget stort og funktionstømt areal midt i byens hjerte. DSB ryddede godt og grundigt op – og færgehavnens synlige spor blev

visket bort. Boligbebyggelse er siden vokset op i Vesterhavnen, mens store dele af det gamle DSB-areal stadig ligger ubebygget hen. I disse år arbejdes der på en plan, der både giver plads til bebyggelse på havnen, og som tager hensyn til historien om Nyborgs smukke fingerplan.

Hvis det lykkes at bevare "M/F Broen", vil en placering ved Kongens Skibsbro i Nyborg Inderhavn kunne medvirke til at gøre færgehavnens historie forståelig igen – som et stolt og synligt vartegn for den meget lange periode i byens historie, hvor landet blev hængslet sammen lige her; fra en bro til en anden.





Vintrene midt i 1950'erne var strenge og isfyldte, så der var god brug for "Broens" store maskinkraft. Her fra 1956.
Foto: Helmut Ebert

"M/F BROEN" – konstruktion og design

Af Peter Holm

Danmark er en skibsbyggernation og har været det i over 1000 år. I det 20. århundrede nåede landets tekniske viden, håndværksmæssige kunnen og skibsproduktion et højdepunkt, hvor vi var ledende i verden inden for skibsbyggeri og skibsdesign. Vore skibsværfter byggede det ene fragt- og passagerskib efter det andet og satte nye standarder i størrelse, effektivitet og kvalitet. Ingeniører, arkitekter og arbejdere var frontløbere i udforskningen af det teknologisk mulige i konstruktionen af skibe, maskiner og infrastruktur i et land, hvor geografien har gjort det til en stor udfordring at binde landsdelene og landets borgere sammen til én nation. I særlig grad har

Foto: Helmut Ebert

Siddearrangement i hall'en på promenadedækket med stole designet af Kay Kørbing og lamper af Lyfa.
Foto: M/S Museet for Søfart

dette været tydeligt i Nyborg, med byens placering ved det vanskeligt passable Storebælt i rigets midte. Igennem århundrederne er der her flere eksempler på teknologiske nyskabelser og kraftpræstationer, som man ikke finder andre steder i landet, og som netop kun kunne finde sted her ved Storebælt.

Færgerne er essensen af Dansk Design og dansk skibsbygningstradition. Heri forenes de to ting på bedste vis. Danmarks færger er tegnet af de mest fremtrædende danske arkitekter og designere, bygget på danske skibsværfter med danske motorer og teknik, og er noget af det bedste og smukkeste landet har frembragt. Møbler, beslag og lamper, der er produceret til færgerne, er blevet

efterspurgte klassikere, som stadig produceres; og færgerne, der krydsede bæltet og andre indre farvande i Danmark, huskes for deres smukke linjer, luksuriøse og smagfulde indre og for deres effektivitet, når de fragtede os fra landsdel til landsdel. Det er Dansk Design, når det er bedst.

Intet sted, som her ved Storebælt og i Nyborg, har vi i en tour de force forenet nationens bedste hjerner, kræfter og traditioner på så fornem måde og med et så nyttigt og synligt resultat; nyttigt fordi landet ikke kunne fungere uden, og synligt, netop fordi stort set alle danskere på et eller andet tidspunkt har rejst med det og oplevet det på nærmeste hold. Få steder som i Nyborg har færgerne og den tilhørende infrastruktur været





”M/F Broen” på sejlads kort efter færdiggørelsen.
Foto: Nordjyllands Kystmuseum

så synlig og nærværende. Da ”Broen” lagde til ved Kongens Skibsbro i hjertet af Nyborg, gjorde den som skibene havde gjort her i 500 år, bandt landet sammen, men den gjorde mere end det – den samlede folket, høj som lav, i salonerne og på promenadedækkene, når vi tog en pause på vores fart gennem landet.

”M/F Broen” er i god stand! Dens ydre er næsten intakt i forhold til, da den blev færdiggjort på Frederikshavns Skibsværft i 1951, og den er strukturelt sund, har været passet godt og er uden rust af nævneværdig grad. Dens indre er kraftigt ombygget, men den oprindelige vægbeklædning er de fleste steder gemt bag en tyk, isolerende beklædning, som det er muligt at fjerne igen. Den

oprindelige ruminddeling på færgen er intakt, og kahytter og motorrum på nederste dæk er bevaret ligesom kongesalonen og styrehus på øverste dæk. Det er muligt at føre færgen tilbage til fordums skønhed og elegance. Det er også muligt at gøre dens indre saloner til smukke og brugbare udstillingsrum for færgefarten og dansk design og møbelkunst, og den kan således være et Dansk Design gesamtwerk uden sidestykke i Danmark.

Indretning af færger

Efterkrigstiden bragte et nybrud i måden, man designede færger på i Danmark. Fra at være avancerede dampdrevne pramme med en spinkel overbygning og passagersaloner under vogn-

dækket, udviklede færgerne sig til at blive rigtige, helstøbte, søgående passagerskibe med kraftigt maskineri, bovporte og store lyse saloner med fuldt køkken. Disse færger modsvarede befolkningens høje forventninger om at kunne komme ubesværet rundt i landet i en tid med øget bil- og togtrafik. ”Broen” kom således også til at ligne en lille kopi af en oceanliner, og interiøret var fashionabelt med saloner og hall samt møbler og materialer af høj kvalitet.

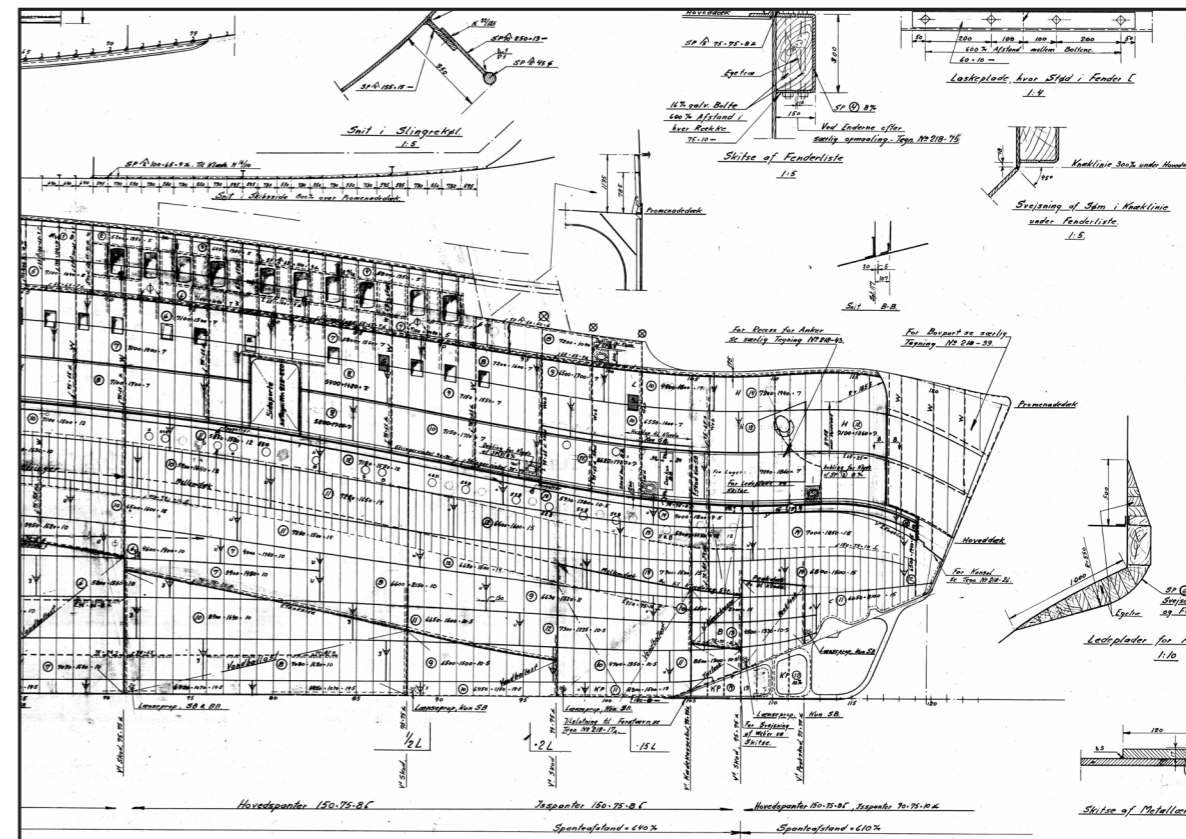
Til indretningen af danske færger blev der brugt eksklusive materialer som ædeltræ, læder, sandblæst glas i skilte og lamper og indlagte dekorationer på panelerne. Udformningen var præget af funktionalistisk enkelthed og moderne design.



Forreste rygesalon med vægpaneler i teaktræ og panoramavinduer ud over færgens stævn.
Foto: M/S Museet for Søfart

Stole og sofaer var tunge i deres udformning i læder og gode møbelstoffer, og meget af inventaret var fastmonteret af hensyn til sikkerheden om bord. På langfarterne, som f.eks. til Bornholm, Norge og England, havde færgerne 1. classesaloner, der havde en særlig eksklusiv karakter, og det gode design smittede af på alle skibets opholdsrum på de danske færger, og således også på ”Broen”, som ikke er adskilt i 1. og 2. klasse. Den er et godt eksempel på den demokratiske ånd, som i Danmark udmøntede sig i godt design for alle, uanset hvilken klasse man rejste på.

Efter færgernes velmagtsdage, årtierne omkring og efter Anden Verdenskrig, bredte den internationale cafeteriastil sig mere og mere om bord på



S. 85: Klassetegning af "M/F Broen". Foto: Nordjyllands Kystmuseum

Jørgen Lysdahl, teknisk tegner på Frederikshavns Værft og Flydedoks tegnestue 1953-95: "Arbejdet skete ud fra de specifikationer, værftet havde modtaget fra ordregiveren. Når værftet fik en ordre, startede ingeniørerne med at lave beregninger af skibets konstruktion og udarbejde klassetegninger/ståltegninger, og de lavede de grundlæggende store tegninger med dæk og komponenter samt udrustning inkl. bomme, master, antenner og spil. Klassetegningerne beskriver pladetykkelser og profildimensioner, og omfatter også de tværgående snit, hvor alle samlinger og konstruktioner ses."

S. 84: "M/F Broen" ved at ankomme i Korsør Havn. Foto: M/S Museet for Søfart

Niels Ove Johansen, styrmand/navigatør på M/F Broen, Halsskov-Knudshoved 1960-61: "2. styrmanden dirigerede bilerne ind, hvor de skulle holde, og matroserne stuede dem rigtigt. "Broen", havde man regnet med, ville løse bilkapacitets-problemet på færgerne over Storebælt, men den kunne ikke rumme nær så mange biler, som den var designet til. Man havde regnet med at den kunne rumme tre rækker biler i hver side, men der kunne kun holde to rækker og i alt ca. 60 personbiler, disse havde så til gengæld god plads til siderne."



Forreste rygesalon.
Foto: M/S Museet for Søfart

færgerne, men ”Broen” stammer fra netop den gode tid, hvor design og godt håndværk var i højsædet, og samarbejdet mellem skibsværfter og arkitekter gik op i en højere og smuk enhed. Senere har det vist sig svært at videreføre den høje standard for interiøret, som de bedste danske arkitekter, blandt andet Kay Fisker, Kay Kørbing, Palle Suenson og Jørgen Utzon, stod for.

Indretning og konstruktion af ”M/F Broen”

Kølen til Storebæltsfærgen ”M/F Broen” blev lagt i marts 1951 som nybygning nr. 218 på Frederikshavn Værft og Flydedok A/S, og skibet løb af stablen i december samme år. Skibet var bygget som bilfærgen for DSB på overfarten Nyborg-Korsør til ibrugtagning i 1952.

”Broen” blev som den første DSB-færgen bygget på Frederikshavns Værft. Traditionelt var DSB’s færger blevet til i et samarbejde mellem Statsbanernes Søfartsvæsen og Helsingør Skibsværft, men denne blev projekteret med Knud E. Hansen Skibsarkitekter i København, og det kunne ses! ”Broen” var den første bilfærgen tegnet til DSB og et nybrud i dansk færgenbyggeri og design med et

moderne og strømlinet udseende, og den kom til at danne skole for, hvordan færgen skulle se ud. Færgen er bygget på traditionel vis af enkeltdele med køl, spanter og klædningsplader. Det var før sektionenbyggeriet, hvor hele sektioner af skibene blev opbygget på land og samlet i dokken.

”M/F Broen” vejer 1.582 tons, er 80 meter lang og 13,20 meter bred. Færgen har fire dæk, stikker fire meter og har en topfart på 18 knob. Færgen er i stål med øverste overbygninger og bovporte i aluminium. Stævnen og skibskroppen er malet sort, mens overbygningen fra midten af bildækket og op er malet hvid. Normalt havde DSB-færgerne en hvid stribe øverst på forstævnen og senere i 1966, da færgen sejlede på Århus – Kalundborg og var omdøbt til ”Kalundborg”, fik den også en sådan hvid kant. Yderst i stævnen sidder DSB’s logo.

Overkanten af fenderlisten langs skibskroppen var oprindeligt malet hvid og blev kaldt millionærlinjen. Færgen har øverst styrehus og to master, og skorstenen er malet i de klassiske DSB-striber i farverne sort, hvid og rød. Færgen



”M/F Broen” ved udrustningskajen i Frederikshavn. Til venstre ses spanterne til et anden nybygning. Færgeren er bygget på samme vis. Foto: M/S Museet for Søfart

Jørgen Lysdahl, teknisk tegner på Frederikshavns Værft og Flydedoks tegnestue 1953-95: *”I min første tid på værftet, arbejdedes der stadig på gammeldags facon: Nybygningerne opbyggedes på bedding med masser af enkeltdele, bundplader, bundstokke, spanter osv. Kølpladerne blev lagt i dokken, hvorpå tømmerne satte bundrejsningen i træblokke, og herpå lagde man bundpladerne. Senere lagde man dobbeltbunden med bundstokkene ovenpå. Når de var samlet kom tovbanekranen med spanterne, en ad gangen, som så blev boltet fast til senere nitning. Sådant stod skibet med alle spanterne eller ribbenene i dokken.”*

S. 89: ”M/F Broens” store spisesalon med paneler af nålestribet fyr og teaktræ, med intarsia i nicherne. Foto: M/S Museet for Søfart



havde som noget nyt to bovporte (i aluminium for at spare vægt), i for- og agterenden, så bilerne ikke skulle bakke ud, men kunne køre ud i samme retning, som de kørte ind.

På traditionel vis var den nye færgeres store spisesalon med plads til 120 gæster placeret på dækket under vogndækket ved vandlinjen og uden vinduer og udsigt, men på promenadedækket over vogndækket var der i forskibets runding en stor, flot rygesalon til 150 passagerer og panoramavinduer ud over skibets stævn.

DSB's blad ”Vingehjulet” skriver i juni 1952 om den nye færge bl.a.:

”Færgeren er forsynet med dobbeltbund fra for til agter samt med så mange vandtætte skodder, at den opfylder den efter loven krævende flydeevne. Den er isforstærket fra for til agter og forsynet med såvel for- som agterror. Der er desuden indrettet trimtanke, således at færgeren kan trimmes såvel i langskibs- som i tværskibsretning.”

Om vogndækket står der: ”På vogndækket er der god plads til automobiler af enhver art, idet husene er gjort så smalle som overhovedet muligt, og til- og frakørselsforholdene er derved gjort så idéelle, som det har været muligt. Den frie højde på vogndækket er 3,9 meter, og dækket er forstærket til at bære 13 tons akseltryk, hvorved det er muligt at tage de højeste og tungeste lastbiler og busser.”

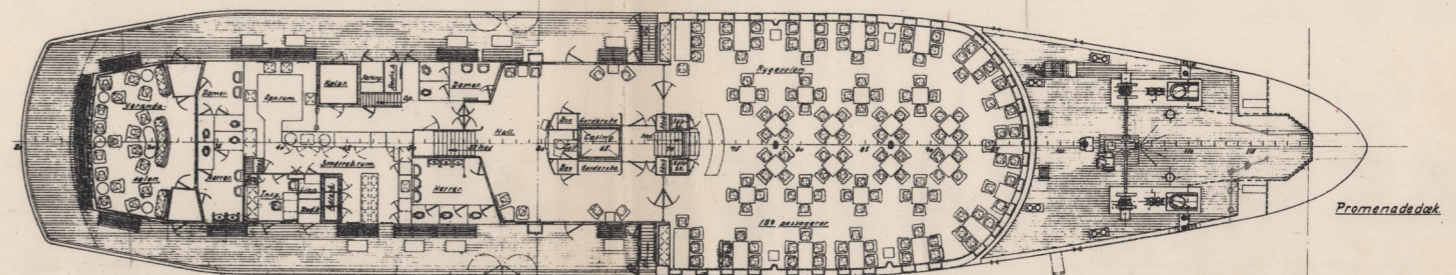
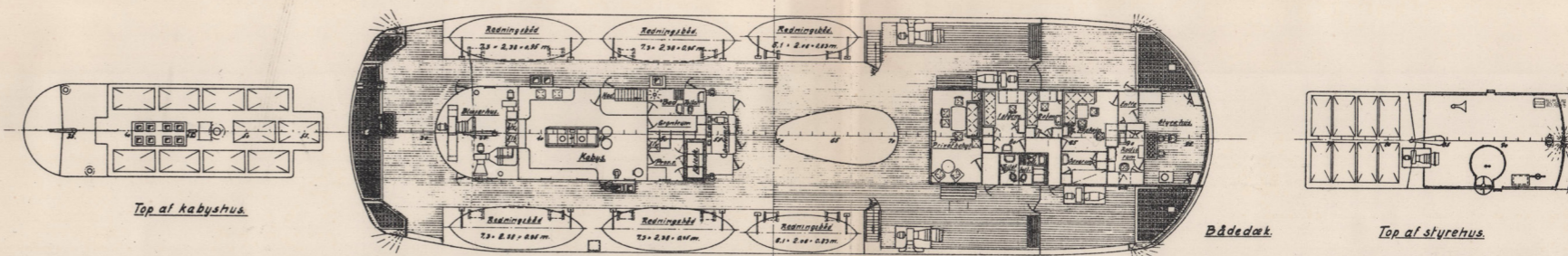
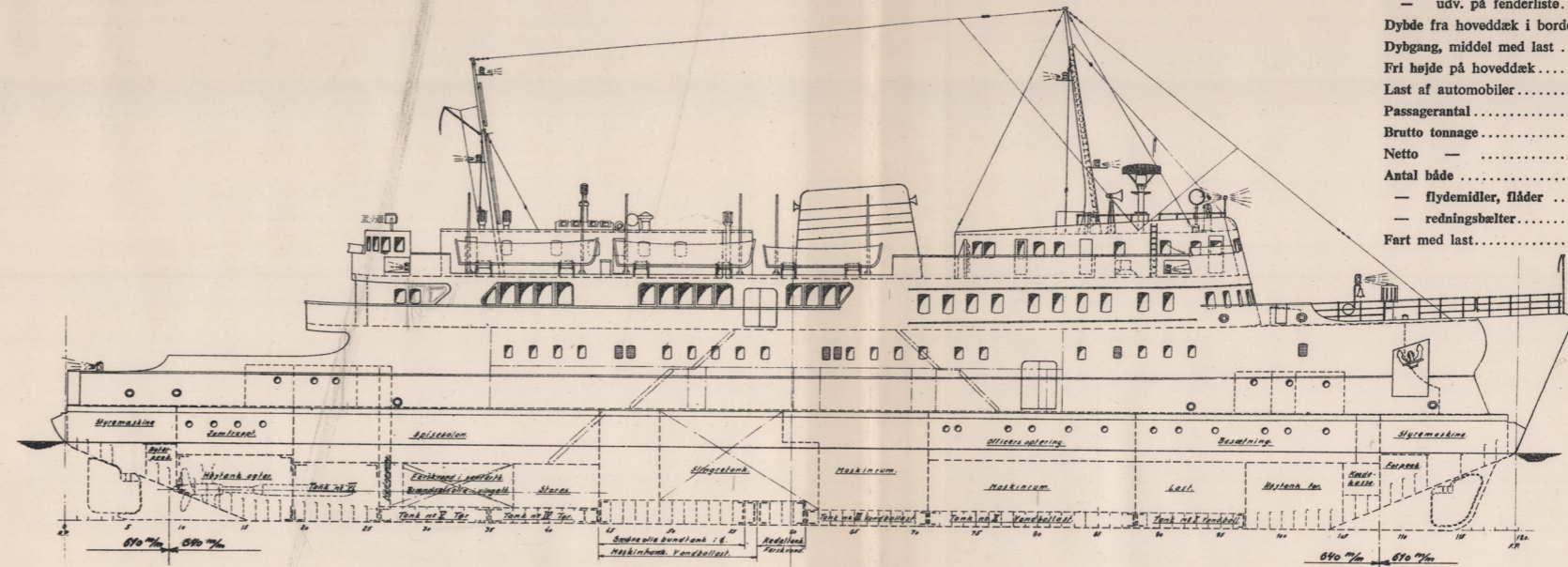
Plantegninger af ”M/F Broen”.
Foto: Nordjyllands Kystmuseum

M/F »BROEN«

BYGGET PÅ FREDERIKSHAVNS VÆRFT
& FLYDEKOK A/S I 1952

Skala 1:250

Længde, største over stævnen.....	80,00 meter
— i lastet vandlinie.....	76,00 —
Bredde, moulded.....	13,176
— udv. på fenderliste.....	13,500
Dybde fra hoveddæk i borde til kølens overkant....	5,91
Dybgang, middel med last.....	4,0
Fri højde på hoveddæk.....	3,9
Last af automobiler.....	ca. 60 stk.
Passagerantal.....	1000 stk.
Brutto tonnage.....	1582 tons
Netto.....	696 —
Antal både.....	6 stk.
— flydemidler, flåder.....	18 —
— redningsbølter.....	1100 —
Fart med last.....	18 knob



Om apteringen/indretningen: ”I hall og trapper er skodder beklædt med teak, huset i hallen er beklædt med dansk ask. [...] I rygesalonen er skodderne beklædt med teak: Bordene er af teak, belagt med linoleum. Stolene er af elm, bejtset i teaktræsfarve og betrykket med lys, sprøjtemalet narvhud. I verandasalonen (ikke rygere) er skodder beklædt med nød. Bordene er af ask med linoleumspade og stolene er af elm, bejtset i nøddefarve og betrukket med stof.

[...] I spisesalonen under vogndæk er skodder udført af nålestribet fyr og teaktræ. Der er i nicherne udført intarsia [indlagt træmosaik]. Stolene er af elm og ligesom sofaerne betrukket med rød sprøjtet narvhud. Søjler er betrukket med sort læder.”



”M/F Broens” hvide stribe over fenderlisten, kaldet millionærilinjen, males.
Foto: M/S Museet for Søfart

Konstruktion

Konstruktionen af ”M/F Broen” gav værftet en række problemer, fordi den blev bygget i den periode, hvor man gik fra nittede til svejsede skibe. Skibet er fuldsvejset i pladerange og stød, og skibets yderste klædning er nitted til skibet og konstrueredes sådan, at en større mængde af de plader, der skulle være på den store flade side af skibet, svejsedes sammen på land. Dette kunne nemt gøres, og den sammensvejsede klædning ville derefter blive hængt op på skibet på én gang og nitted fast til spanterne. Efterhånden som værftsarbejderne svejsede rangene (skibets yderste klædning) fra kølen og opefter, erfarede de, at pladerne havde udvidet sig på grund varmen og ikke passede ind i skibssiden, så den måtte brændes fra hinanden igen, og man måtte starte forfra. For at undgå gentagelser ansattes en ingeniør med erfaring i svejsning, hvilket viste sig at være en god idé, da der blev stadigt mere svejsearbejde på skibene fra værftet.



”M/F Broen” kort efter færdiggørelsen.
Foto: M/S Museet for Søfart

Færgen er designet af skibsarkitekt Knud E. Hansen A/S som den første af en række efterkrigsopgaver for DSB. Skibets form minder om tog-færgernes og er kegleformet ind mod midten af skibet ca. 1/3 fra stævnen og agterstævnen og passer således ind i DSB’s færgeløjer.

Færgens design var meget vellykket, og rundingen på promenadedækkets forreste salon, dækkens elegante aftrapning mod agter samt det velproportionerede skrog gør, at skibet ser smukt og hurtigt ud. Designet var rigtig godt, og det skulle vise sig at blive prototype for en lang række tog og bilfærger bygget i 1950’erne og 60’erne,

bl.a. ”Prinsesse Anne-Marie” (1960) og ”Prinsesse Elisabeth” (1964).

Indretning

Færgens aptering, dvs. dens indretning, var tegnet af Frederikshavn Værft og Flydedoks tegnestue i samarbejde med Statsbanernes Søfartsvæsen. Den var udført i ædle materialer med paneler og døre i teak, dørhåndtag og beslag i messing, lamper i matteret glas og robuste tunge møbler med læderbetræk, der kunne stå fast, når skibet rullede i hårdt vejr. Inventaret omfattede det bedste design af landets førende arkitekter og indretningsfirmaer, og lofts- og væglamper



”M/F Broen” farer til søs. Foto: Nordjyllands Kystmuseum

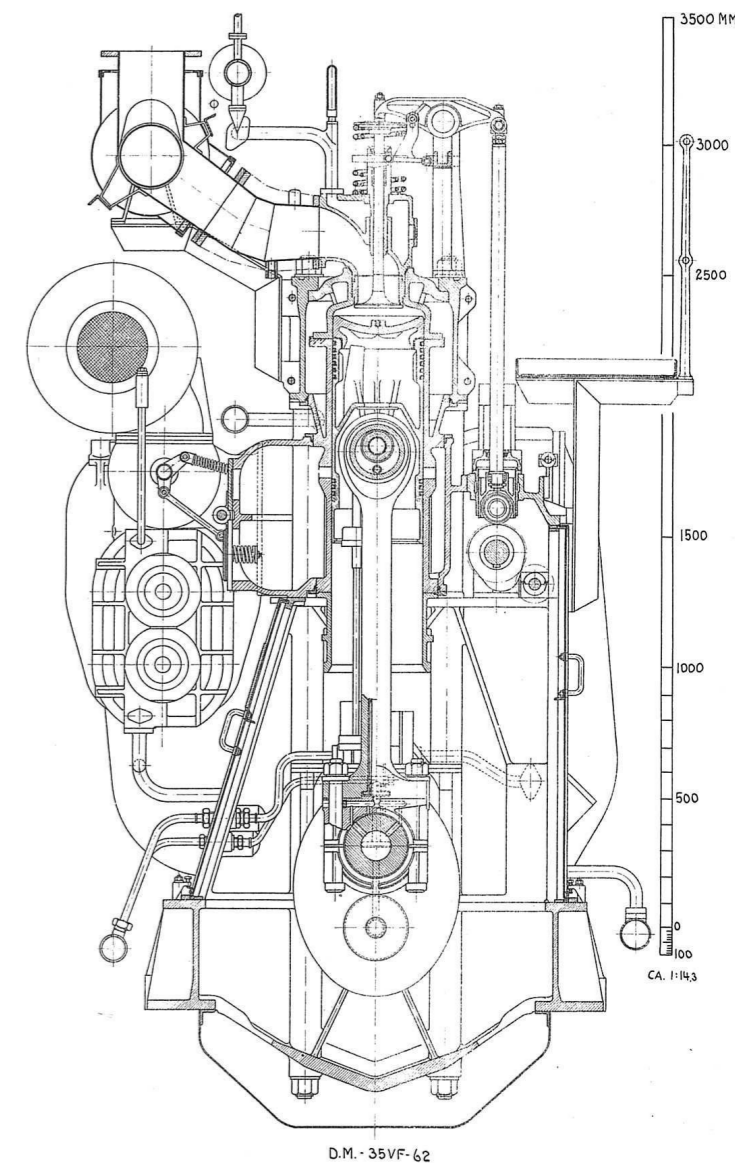
Niels Ove Johansen, navigatør på M/F Broen, Halsskov-Knudshoved 1960-61: *”Broen’ havde en rigtig kraftig maskine i forhold til størrelsen, så den kunne godt flytte sig! ’Broen’ var ikke den nemmeste færge at manøvrere og styre – den var lidt for kort til at have den fornødne retningsstabilitet – jo længere et skib er des bedre – men den havde god maskinkraft, og den var der flere, der brugte forkert. Den påsejlede f.eks. isbryderen Holger Danske. Man skulle ikke komme farende med overdreven kraft og så pludseligt slå bak. Man skulle behandle den med følsomhed og gelinde, så var den nemmere at manøvrere, og så sejlede den fint.”*

var fra Orrefors og Lyfa, Københavns Lampe- og Lysekronefabrik, der producerede belysning til skibe i både ind og udland. Fremtrædende arkitekter som Kay Fisker og Kay Kørbing designede stole, borde og andet inventar til færgerne for de store danske rederier som DFDS og DSB og således også for ”Broen”. Inventaret var og er populært, da det ofte var godt designet og af høj håndværksmæssig kvalitet og betragtes som designklassikere.

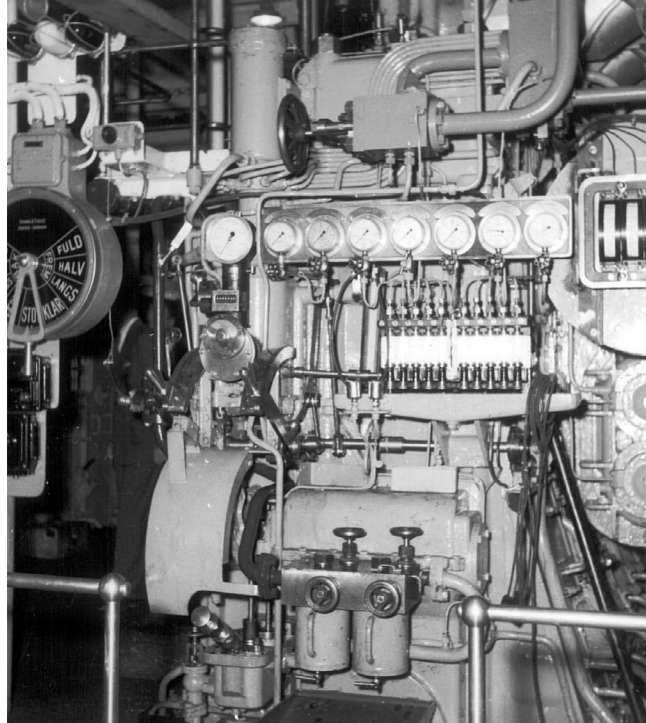
”Broen” var udstyret med for sin tid topmoderne udstyr som ekkolod, radiopejler, projektorkompass, elektrisk uranlæg samt radaranlæg. Desuden var færgen forsynet med moderne brandmateriel, redningsbåde af letmetal, redningsflåder og redningsbælter af korkplader holdt sammen med nylonliner. Øverste dæk på færgen er båddækket. Forrest er en bygning i aluminium, der husede styrehus med radiatorum, skibsførerens kahyt med soverum, kahytter for 1. og 2. styrmand samt toilet og bad. Længst agter var der en privatsalon til

de kongelige og særlige gæster. Efter skorstenen var der endnu en bygning, som indeholdt kabys og opbevaringsrum. Denne bygning sluttede med et rum med blæserne til skibets ventilation. Når færgen sejlede baglæns, var der yderst agter en åben kommandobro med rat. Langs siderne var der anbragt fire store og to mindre redningsbåde. Næste dæk er promenadedækket. Her var der forrest en rygesalon i hele skibets bredde med plads til 150 passagerer. Dernæst en hall med nedgange til de øvrige dæk, garderobe og bokse samt toiletter til passagererne. I styrbords side var herefter stirrids, hvori smørrebrødsjomfruerne kunne tilberede smørrebrød samt en kahyt til inspektøren. I bagbordsside var der en opgang til båddækket, skabe med redningsudstyr og et opholdsrum til personalet. Helt agter var der en ikkeryger-salon med plads til 30 passagerer samt passagertoiletter. Langs færgens sider fra hall'en og rundt agterenden var udendørs-promenadedækket.

Hoveddækket var designet til at rumme 70 personbiler. Det viste sig, at i stedet for at kunne parkere i tre rækker som planlagt, kunne bilerne kun holde i to rækker, og der var således kun plads til 60 personbiler på en overfart. I konstruktionen i midten af vogndækket var skorstensrør, toiletter



B&W BF-motor med én styreaksel.
Gengivet med tilladelse fra DieselHouse

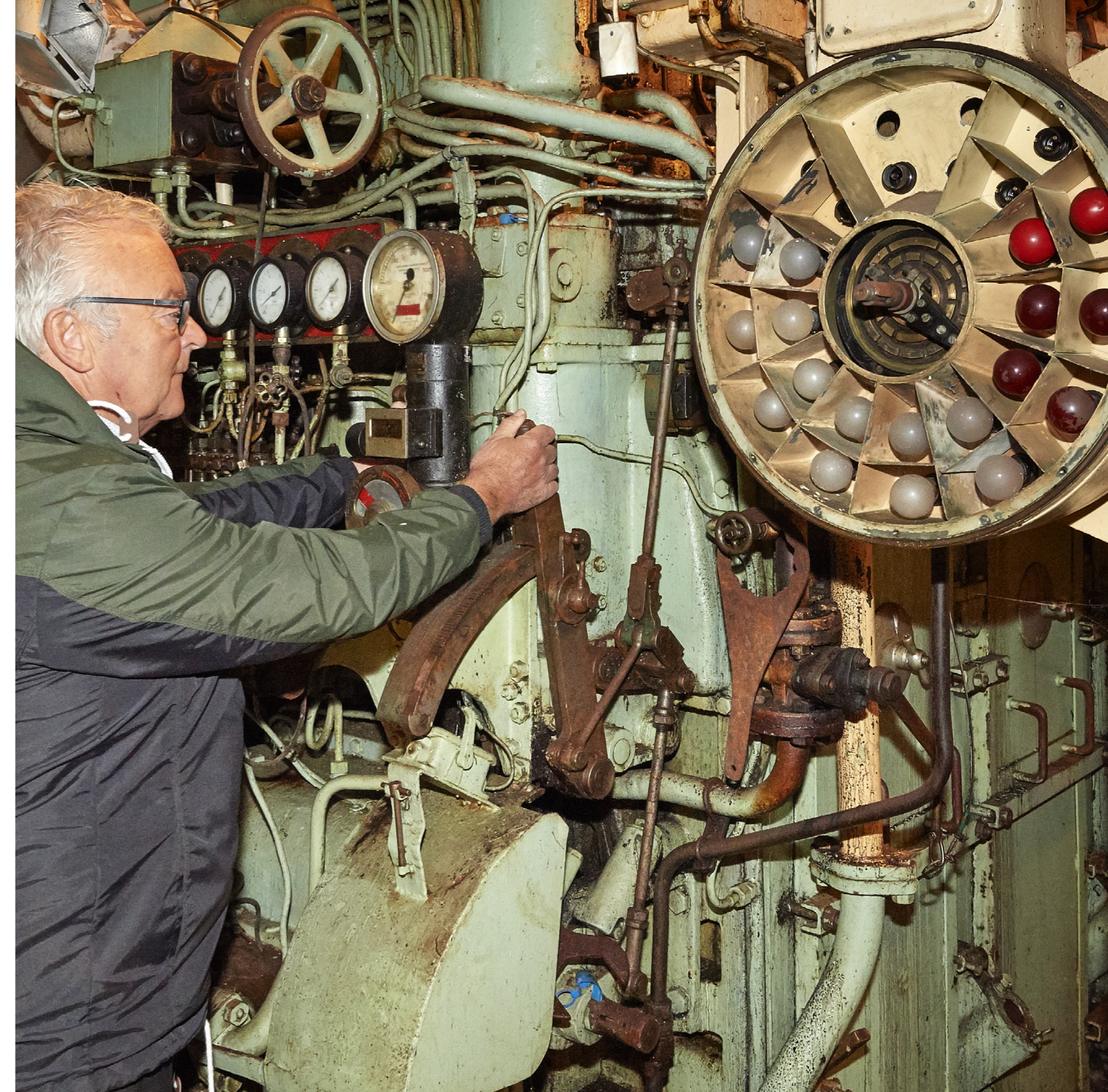


En af to manøvrepladser i maskinrummet på "M/F Broen" i 50'erne.
Foto: Nordjyllands Kystmuseum

Ebbe Jens Ahlgren, motormand på færgen i 1978-79, da den hed "M/F Kalundborg":
"Færgens fart og retning kunne styres fra manøvrepladsen i motorrummet, hvor der stod to mand og koblede ud og satte motorens omdrejninger efter hvad telegrafens/lystavlerne, der havde forbindelse op til broen, viste. Hvis færgen så sad fast i isen, skulle vi banke mod isen med fuld kraft frem (250 omdrejninger) og tilbage til vi kom fri igen."

S. 97: Ebbe Jens Ahlgren står på sin gamle plads ved manøvrepladsen med telegrafens i maskinrummet på "M/F Broen".
Foto: Flemming Wedell

S. 98-99: "Broens" ankerkæde.
Foto: Louise Harbo Bendixen



og trapper til færgens øvrige dæk. Under hoveddækket er mellemdækket. Her var der en spisesal og to mindre spiserum til i alt 116 passagerer. Her var også placeret messer, lukafer, baderum og toiletter til besætningen. Forrest var et rum med styremaskinen til forreste ror, og længst agter var styremaskinen til roret.

Motoren

Hovedmaskinen i "Broen" er to 10 cylinder B&W dieselmotorer af motortypen 1035VF62 med én styreaksel hver og i alt 5200 HK. Hjælpe-motorerne var tre Møller & Jochumsen type 5 VGH. Hjælpe-motor nr. 1 blev omkring 1963 udskiftet med 1 stk. 6 cylinder Frichs motor af samme

type, som kom i de gamle færger til TEE lyntogene. Dertil kommer forskellig teknik og maskiner samt dynamoer fra Thomas B. Thrige i Odense. Maskinen er således også et helt igennem dansk produkt, der vidner om danske virksomheders høje tekniske kunnen og landets på det tidspunkt høje niveau som industri- og skibsbyggeration, der kunne producere alt, der skulle til for bygge et moderne skib.

Med over 5200 HK var skibets to B&W-motorer meget kraftfulde, og den motorkraft var normalt, hvad skibe af dobbelt "Broens" størrelse havde at råde over, og den skulle i "Broens" første leveår vise sig vanskelig at kontrollere.



"Vi mødes på færgen"- færgen som mødested

Af Eva Becher

"Vi mødes på færgen" var et fast udsagn for mange danskere på tur mellem landsdelene. Storebælt var et tvunget stop på bil- eller togturen. Først ventetiden i bilen på parkeringsarealerne, på at toget kørte om bord, eller ved at stige af toget for selv at gå om bord. Derefter selve sejladserne, der efter etableringen af ruten Halsskov-Knudshoved tog omtrent 50 minutter, og endelig når man skulle fra borde igen.

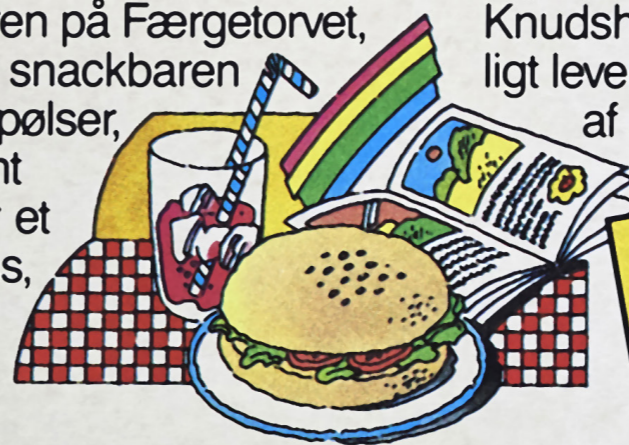
Storebælt var et farvand, der både delte og samlede landsdelene. Det sidste takket være færgerne. På rejse fra Øst til Vest - eller omvendt - var Storebælt det sted, hvor man kunne få en pause. Hvad enten denne pause var tvungen eller tiltrængt, måtte alle tage et ophold på køreturen.

Nyd turen over Storebælt

På de store intercityfærger har vi en masse godt at tilbyde Dem. Benyt lejligheden til at strække benene og få lidt frisk luft. Gå en tur på færgen og se den festlige udsmykning af væggene.



Oplev atmosfæren på Færgetorvet, hvor De finder snackbaren med burgers, pølser, øl og vand samt kiosken der har et meget stort udvalg i slik, is, frisk frugt, aviser, blade, bøger og meget mere.



I cafeteriet og i restauranten har vi altid et godt tilbud på lækker og frisklavet mad. De fleste af madvarerne er af egen produktion, f.eks. er alle kød- og pålægsvarer produceret på vort eget slagteri - vel at mærke uden tilsætningsstoffer. Og fra vort nye bageri i Knudshoved får vi dagligt leveret frisk brød af alle slags.



Ekstra service!

På alle intercityfærgerne kan De ved henvendelse til inspektøren (trappehall'en i rød zone) gratis få udleveret bleer og babymad (husk der er også gode puslerum), éngangstandbørste, kam, sygrej m.v. Herudover kan De låne barbermaskine og carmen curlers.

DSB færgerestauranter

Korsør-Nyborg

NYT

Husk madkurven!

– nok til hele familien (4 personer)



Kun kr 98.-

Indhold: 4 frikadeller, 4 skiver hjemmelavet paté, 8 skiver hamburgerryg, 1 skål italiensk salat, 1 skål agurkesalat, 2 camembert, 2 ostebjælker, rugbrød, smør og fedt, 4 æbler og 4 små marzipanbrød. Salt, peber, bestik, tallerkener, servietter og ternet dug samt lidt tidstodriv til børnene.

DSB færgerestauranter



Hedegaard/Burchardt

Ét af 1980'ernes nye initiativer var en færdig madkurv, man kunne nyde om bord på færgen. Målet var helt klart at styrke færgerestauranters og -cafeteriaers salg. Det skulle være billigt og nemt for familien, der derfor ikke behøvede selv at pakke madkurven til rejsen. Skiltet er fra august-september 1986. Østfyns Museers samlinger

Bilkøen ved Nyborg Færgehavn var i 1952 vokset til uoverskuelig størrelse. Derfor etableres bilfærgehavnen Knudshoved-Halsskov i 1957.
Foto: Nyborg Lokalhistoriske Arkiv



Nogle gange var færgen forsinket, og opholdet blev længere end planlagt. Andre gange kunne man køre næsten lige om bord efter at have købt sin billet. Værst var det selvfølgelig, hvis man lige akkurat ikke nåede den sidste aftenfærge kl. 00.45 – så måtte man vente til den næste gik kl. 03.20. Men turen over tog stadig sin tid, de obligatoriske 50 minutter.

Alle, der foretog denne rejse, måtte om bord på færgen og vente, til den var sejlet i havn på den anden side af det brede bælt. Det blev derfor et naturligt mødested for mange. Familier på rejse sammen, danskere der skulle hjem til familien på den anden side af bæltet, vognmanden på arbejde, forretningsmanden på vej til møde. Om

bord på færgen kunne man mødes undervejs på sin tur, og det har der været mange, der benyttede sig af.

Derfor var færgen ikke bare indrettet som et skib, der kunne føre passagerer, tog og biler fra A til B. Der var, især i de sidst tilkomne færger, store arealer om bord, indrettet til pausen. Der var kiosker, restauranter, cafeteriaer, borde og bænke på dækket, hvilestole og endda særlige områder for vognmænd, der havde deres lange pause om bord.

Alle havde mulighed for at sidde og slappe af, tage sig en snak med andre rejsende – og en kop af den berømte, eller berygtede, Storebæltskaffe.

Et tilbud fra DSB til alle der er over 65 og på farten.



Rabatterne gælder på overfarterne:
Korsør-Nyborg
Halsskov-Knudshoved
Kalundborg-Århus
Bøjden-Fynshav

"At rejse er at leve". Ikke mindst, når man kan gå ombord i en menu, der er så billig, at det ikke længere kan betale sig at have madkurven under armen.

DSB færgerne giver store rabatter til pensionister, som enten rejser på en 65-billet eller deltager i en udflygt arrangeret i samarbejde med LO's Faglige Pensionister, eller med Pensionisternes Samvirke.

Rejser De på en 65-billet tilbyder vi for eksempel en varm ret til kun 30 kr.
Ring til LO's Faglige Pensionister på 01 87 22 11, eller få en folder på en af færgerne. Her kan De læse om alle rabatpriserne. De kan også ringe til Pensionisternes Samvirke på 01 31 24 22.
Velkommen ombord og velbekomme.

DSB færgerne 

Kaffen gled måske endnu nemmere ned, hvis man fik lidt rabat. Skilt fra færgerne oktober-november 1987. Østfyns Museers samlinger

S. 105: Færgebrochure fra 1980'erne. Som det så smukt er formuleret: "Spis i restauranten – det bedste du kan gøre om bord." Fra Østfyns Museers samlinger

Men dette var kun de sidste årtier af Storebælts-overfartens lange historie. De første færger var ikke bygget til andet end transport af varer og tog. Der var ikke tænkt mange og gode siddepladser til passagerer, der var ikke mulighed for at købe mad og drikke om bord, og der var knap nok plads til bilerne på dækket.

Storebæltsfærgerne som "pause" på rejsen

Turen over Storebælt blev stadig kortere med årene. Fra de første egentlige færger blev indsat på ruten i 1883, til den sidste af de store færger sluttede den faste rutesejlads i 1998. Oprindeligt kunne turen tage flere timer, selv med en fast ruteplan – de sidste færger gennemførte turen fra Halsskov til Knudshoved på 50 minutter. Men det var selvfølgelig fraregnet ventetid ved færgeløjet.

Nogle tog turen over dagligt i forbindelse med arbejde, for dem var der faste rutiner om bord. Man sad samme sted i cafeteriaet, mødtes med de samme rejsende – og spiste sin morgenmad i fællesskab. Måske mødtes man med de samme på turen hjem om aftenen. Så var det tid at spise sin aftensmad, en omgang af cafeteriaets biksemad.

For andre var turen en festlig del af selve rejsen. Danskere, der kun enkelte gange i deres liv tog turen over – måske i forbindelse med et besøg hos en del af familien, de ellers sjældent så. For disse kunne selve det at sejle være en spændende oplevelse. Her kunne man mødes med andre familiemedlemmer, der var på vej til samme familiebegivenhed. Der skulle lige være tid til at stå på dækket og fodre de skrigende måger, der altid



Alle mand på dæk

Der venter dig en oplevelse, når toget ruller ind på Storebæltsfærgeren. Hop ud af kupeen og gå op og nyd sejlturen i det nye cafeteria og drugstore foran i skibet eller køb lidt lækkeri i cafeen eller kiosken på Færgetorvet.



I rodt cafeteria forrest på færgen har vi bygget om, så der er blevet plads til en drugstore, med en blanding af cafeteria- og kioskvare. Så behøver du ikke gå langt efter slik, aviser og tobak.

Restauranterne på IC-færgerne hører til blandt Danmarks mest indbydende. Kvaliteten er i top, uanset om du vælger frisksmurt smørbrød eller en mør bof. Spis i restauranten – det bedste du kan gøre om bord.

Fra Færgetorvets café kan du nu tage din burger eller sandwich med op ad den smukke nye trappe til dækket lige over. Her er lys og luft og rart at være, hvis du vil nyde udsigten over brobyggeriet eller læse din avis.



Vi har skabt en helt ny drugstore ved torvet midt på færgen med kioskvare, og det bedste fra cafeteriaet. Du køber alt, du skal bruge ved én kasse, og får bedre tid, til at være god ved dig selv.

DSB færgerestauranter & tax-free shops a-s 



Korsør - Nyborg



Fra folder om salgsmøder og konferencer. Teksten i folderen lyder bl.a.: "Når 'hele styrken' skal samles, er der selvfølgelig rejsetid at tage hensyn til. Storebælt ligger jo midt i landet, og det vil sige, at de fleste deltagere har lige kort til mødestedet. Storebælt kan alle nå på kort tid, og derfor er der et minimum af spildtid." Østfyns Museer samlinger

hang på siden af færgen i håb om at finde tabte pommes frites eller andet godt.

Eller som Poul-Henning Kamp så smukt formulerede det: *"den obligatoriske færgetime gjorde os alle sammen til en lille bitte smule sømænd"*.

Med indvielsen af Halskov-Knudshoved overfarten i 1957 var det for alvor biltrafikken, der kom til at dominere. Nu var der kommet store, brede parkeringsarealer. En kiosk blev opført i tilknytning hertil, og en lille vogn kørte rundt og solgte benzin. Pausen på parkeringsarealerne blev også et mødested for mange – for nogle gange var ventetiden her længere end selve sejlturen.

Så var det jo godt, at man om bord gratis kunne få udleveret bleer og babymad, samt naturligvis låne barbermaskine og carmen curlers.

Om bord

De første færger var som nævnt bygget til transport, ikke til ophold. Efterhånden som privatbilismen steg, blev forholdene om bord mere og mere utålelige for bilisterne. Bilisternes egen organisation FDM klagede til DSB over forholdene – der var ikke plads til biler, der blev klemte inde mellem tog og varevogne, og i øvrigt kom bagest i køen på bekostning af andre. Men der var også trange forhold om bord, og priserne var for høje. Derfor stiftede FDM eget færgeselskab



i 1929 og fik bygget den første rigtige bilfærge, "M/F Heimdal". Det endte dog med forlig, hvor DSB overtog færgen og dermed færgefarten, også for privatbilister.

Forholdene om bord var stadig trange, men næsten hver gang der blev indsat en nybygget færge på overfarten, var forholdene for passagerer om bord blevet forbedret. Bilfærgen "Heimdal" blev bygget af Aalborg Værft A/S. Der var plads til ca. 55 biler og 600 passagerer. Den havde både restaurant, rygersalon, og ikke-rygersalon. "Heimdal" sejlede mellem Nyborg og Korsør i årene 1930-1968.



De næste årtier byggedes flere både bil- og togfærger, men kapaciteten ændredes mindre end de tekniske detaljer. "M/F Broen" var en moderne færge, da den blev bygget i 1951 på Frederikshavn Værft. Og kapaciteten var da også noget større end "Heimdals" med plads til 70 biler og 1000 passagerer. Også på "Broen" var der restaurant, rygersalon og ikke-rygersalon.

Det var først for alvor i 1980'erne, at pladsen om bord blev udvidet betragteligt. I 1980'erne byggedes adskillige nye færger. Som eksempel kan vi tage "M/F Dronning Ingrid", der blev bygget i 1980 på Helsingør Skibsværft. Den kunne tage 60 jernbanevogne og 200 biler. Her var der plads til

Specielt
tilbud i januar!

Charlotte vandt DM i BIKS



Danmarks Bedste Biksemad
+ Ekstra Bladet
KUN

66,-

Smag den nye "Danmarks Bedste Biksemad" og læs dagens Ekstra-blad i restauranten på togfærgerne Korsør-Nyborg eller autofærgerne Halsskov-Knudshoved.

22-årige smørrebrødsjomfru-elev Charlotte Nielsen fra Ørbæk er berettiget stolt over, at hun vandt Ekstra Bladets og DSB færgerestauranters konkurrence om DM i BIKS.

Det kompetente dommerpanel var ikke i tvivl. Det var DSB færgerestauranter heller ikke.

DSB færgerestauranter
& tax-free shops a-s

Korsør-Nyborg · Halsskov-Knudshoved



Biksemaden kunne også bruges i reklamer. Annonce fra færgernes restauranter januar 1995. Østfyns Museers samlinger

2280 passagerer, der kunne sidde i restauranten, i cafeteriaet, i den moderne Hall Lounge eller på dækspladserne.

Mulighederne for at bruge færgen som mødested var naturligvis den samme – hvad enten overfarten skete via Nyborg-Korsør eller Halsskov-Knudshoved. Men på de store færger fra 1980'erne var der bedre plads om bord, også hvis man valgte ikke at købe sin mad og drikke i cafeteria eller restaurant. Man kunne helt lade være og bare nyde turen på dækket eller i loungen – eller man kunne benytte sig af kiosken om bord.

For der var naturligvis også en kiosk. De første færgekiosker dukkede op i 1950'erne. Indtil da havde man kunnet købe chokolade og is fra damer, der gik rundt med deres varer i kurve, mens tjenerne i restauranten solgte cigaretter, og aviser

blev solgt af avisdrengene på parkeringsarealerne ved færgelejerne.

Færgen som mødested kunne også være et mere planlagt ophold om bord. På færgerne forsøgte man sig med indretning af mødefaciliteter for erhvervsfolk, der ikke behøvede at spilde tiden om bord. På de store InterCity-færger kunne man booke de såkaldte panoramasaloner til møder. Her var plads til 88 deltagere, hvor man ud over forplejning kunne råde over flip-over, overhead-projektorer, eller hvad man nu havde brug for.

Storebæltskaffe og biksemad

Mange valgte at mødes i restauranten eller cafeteriaet. Her fandt man et udvalg af forskellige retter, alle naturligvis tilrettelagt, så de kunne tilberedes, serveres og nydes i løbet af sejltiden. I 1980'erne

Velkommen om bord. Reklame
fra DSB's færgerestauranter.
Østfyns Museers Samlinger

gennemførtes et koncept med servering af karakteristiske egnsretter fra hele landet med stor succes. På overfarten fik man således mulighed for at smage fynske egnsretter som klipfisk og boghvedegrød.

En af de mest legendariske retter fra færgens cafeteria var biksemaden, der oven i købet var blevet til efter en landsdækkende konkurrence efter "Danmarks bedste Biksemad". Retten blev dog lavet i land og kun opvarmet om bord. Men derved blev det også den samme biksemad, der blev serveret om bord på alle DSB's færger. Succesen var så stor, at konkurrencen blev gentaget i 1994 i samarbejde med Ekstrabladet.

Biksemaden blev serveret i porcelænsskål, dertil en træbakke med spejlæg og tilbehøret syltede rødbeder, rugbrød, smør og engelsk sovs. Retten var så populær, at man kunne købe den i foliebakker til at tage med hjem, så familien, der ikke havde været med på turen, kunne smage den gode gammeldags mad!

Biksemaden var populær, men det er nok alligevel Storebæltskaffen, der tager førstepladsen som den mest omdiskuterede servering på færgerne. Kaffen havde ry for at være både lunken, dyr og bitter. Det dårlige ry, fortjent eller ufortjent, hænger ved den dag i dag, hvor udtrykket "Storebæltskaffe" bruges som synonym for noget næsten udrikkeligt. Et eksempel er artiklen fra tv2.dk fra d. 29. april 2013 med overskriften: "Mad-redaktør: Noma er fiskehoved på pind og færgekaffe", der var en kritik af den berømte restaurants serveringer.

Alligevel blev der drukket millioner af liter kaffe om bord på færgen. Med mindre man selv havde medbragt en termokande kaffe på turen, var eneste mulighed at købe kaffen om bord. Danskerne er en af verdens mest kaffedrikkende nationer, og at mødes over en kop kaffe, bitter eller ej, er noget vi meget ofte gør, både i færgetiden og i dag.

Velkommen om bord!

Kom op og stræk benene på færgen. Her er det hele – restaurant og cafeteria med stort udvalg til rimelige priser, burgerbar, kiosk, panoramasalon, legerum til børnene og puslerum for de mindste. Og en udsigt, som ikke kan ses fra toget!



DSB færgerestauranter





”M/F Broen” bærer stadig (august 2016) præg af sin tid som diskotek. Her eksempel fra indretningen på selve bildækket om bord, som det så ud i juli 2016. Foto: Flemming Wedell

Efter sejladsen

1998 åbnede den sidste del af den faste forbindelse over Storebælt. Med ét slag blev mødestedet, bixemaden og Storebæltskaffen overflødige. Danskere på rejse måtte finde andre steder at mødes.

Både ildelugtende færger, ventetid på Knudshoved og Storebæltskaffe var et yndet diskussions-emne blandt danskerne, ofte med negativ kritik. Men da først lukningen af færgeruten var blevet en realitet, opstod alligevel en nærmest nostalgisk længsel efter færgerne. Det var måske mere færgen som mødested, end det var selve sejlturen og ventetiden. Mindet om en kop kaffe på dækket til

lyden af skrigende måger blev vemodigt i samme øjeblik, det ikke længere var muligt.

Dog kunne det sociale og mentale også anvendes af tilhængere af de mange broprojekter. Daværende transportminister Lars Barfoed, udtalte 15. januar 2008 til Frederiksborg Amtsavis:

”Der er mange miljømæssige og økonomiske gevinster ved forbindelsen [red.: Femern], men det er især de menneskelige gevinster, som er værd at glæde sig over. Broer nedbryder mentale barrierer. Der er ikke bare tale om kortere rejsetider, der er tale om større sammenhængskraft mellem mennesker. Tænk bare på, hvordan Danmark blev



Et kig ind i det gamle diskotek. Foto: Louise Harbo Bendixen

S. 114-115: Interiør fra færgen i 2016. Foto: Louise Harbo Bendixen

samlet på en hel anden måde, da den legendariske Storebæltskaffe på de gamle færger blev afløst af en tur på den smukke hængebro over Storebælt.”

Enkelte færger overlevede dog som mødested for mange – nu på nye måder og med nogle helt andre målgrupper. Færgen ”Sjælland” (opr. ”M/F Dronning Ingrid”) fra 1951 sejlede på flere ruter for DSB, bl.a. Nyborg-Korsør og Halsskov-Knudshoved. I 1984 faldt hun dog for aldersgrænsen og blev slæbt til København, hvor hun en kort årrække fungerede som studie for DR’s ungdomsprogrammer. Efter en større renovering åbnede færgen som Restaurant Færgen Sjælland, en ny funktion for den gamle færge, der

atter blev mødested for mange. Mest kendt var nok partiet Venstres sejrsfest efter folketingsvalget 20/11 2001, hvor Anders Fogh Rasmussen blev hyldet af tilhængere, da han ankom til færgen sent om aftenen.

En helt anden type mødested var den jævnaldrende ”M/F Broen”, der i årene 1992-2014 fungerede først som flydende (ikke sejlede) restaurant og siden diskotek og natklub. Det var næppe Storebæltskaffe, der blev drukket mest af om bord på dette diskotek.



”M/F BROEN” som erindringsbillede og monument

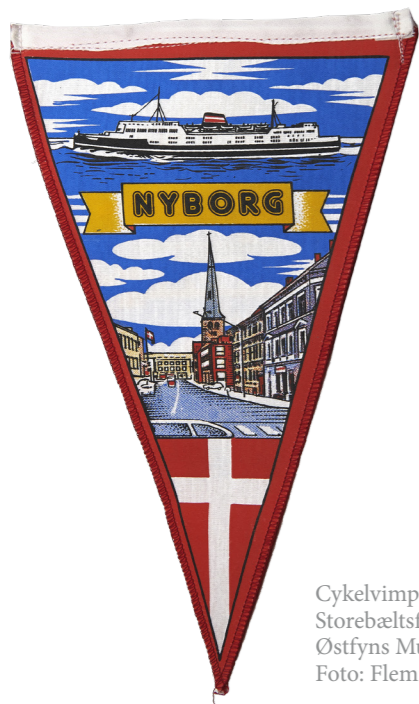
Af Mette Ladegaard Thøgersen

Danmark er i udtalt grad et ørige og et kystland, hvor den maksimale afstand til kysten er 50 km. Som forfatteren Knud Sønderby skriver i bogen ”Danmarkskortet” fra 1958, så kan man ikke rejse langt i Danmark uden, at man afbrydes af ”De blå glimt”, som hele tiden minder os om det ørige, Danmark er. Men et land med så mange øer er vanskeligt at holde sammen på. ”*Det er en Selvfølge, at der i et Ørige som Danmark altid har været en stærk Trang til ordnede Forbindelser mellem Landsdelene*” skriver Salmonsens Konversationsleksikon om færgeriet, for i denne konstante kamp for at sikre rigets overlevelse og sammenhæng spillede færgerne længe en nøglerolle, som

i dag – for en god dels vedkommende – er afløst af broer.

Helt central var forbindelsen mellem Fyn og Sjælland, og Nyborg har så at sige lige siden byens grundlæggelse fungeret som det naturlige og centrale overfartssted over Storebælt – men også som en forbindelsesvej til og fra Østersøen. Igennem 1000 år har Nyborg været et geografisk og infrastrukturelt knudepunkt i Danmark – eller med andre ord: porten mellem Øst- og Vestdanmark. I denne historie har færgerne spillet en helt afgørende rolle og kan ses som et ikon for den overfart, der har bundet Danmark sammen.





Cykelvimpel med Storebæltsfærge. Østfyns Museers samlinger. Foto: Flemming Wedell



Platte med "Broen". Østfyns Museers samlinger. Foto: Flemming Wedell

Det er her, vi danskere kan fornemme, at vi er et kystland med en lang maritim tradition, og det er den tradition, vi nu med udgangspunkt i Storebæltsoverfarten og "M/F Broen" skal se nærmere på.

Færgerne og den kollektive erindring

Overfarten over Storebælt har så at sige til alle tider gjort indtryk på de rejsende og har derfor afsat sig i den kollektive erindring. Mange erindringerne er overleveret til os i rejsebeskrivelser eller i breve, som det f.eks. er tilfældet med H.C. Andersen. Den fynske digter har beskrevet sin allerførste tur over Storebælt således:

"Postillon en blæste, det var en deilig Solskins Eftermiddag, og snart skinnede Solen ind i mit lette,

barnlige Sind; jeg glædede mig over alt det Nye, jeg saae, og jeg reiste jo mine Længsels Maal imøde; men da jeg ved Nyborg kom ud paa det store Belt, og Skibet seilede fra min Fødeø, følte jeg ret hvor ene og forladt jeg var, og at jeg ingen Anden havde end Gud i Himlen."

Denne første tur blev også en symbolsk rejse for H.C. Andersen væk fra det fynske barndomsland. Siden rejste han et utal af gange over bæltet. Et indtryk af den besværlige overfart kan eksempelvis læses i et brev til Kirsten Marie Ivarsen, enke efter en boghandler i Odense, dateret til 4. september 1830, dvs. kort efter det første dampskib "Mercurius" var blevet indsat på Storebæltsoverfarten i 1828:

"Men nu maa der snakkes lidt om Reisen. Først Kl. 6 kom vi med Posten fra Odense, og jeg tog da et Skuur over mig med Mikkelsen og slap saaledes for al Regn. Kl. 10 kom vi til Nyborg og først henimod 12 gik vi om Bord. Naturligviis fik vi nu Storm, thi den skal jeg nu altid have, og det taassede Dampskib her, staaer endnu daarligere paa sine Been end Dania. Gud bevares hvor det gik! Søen gik mig over Hovedet, saa den løb ned under Halstorklædet; jeg lovede ikke at tage til Norge næste Sommer (men nu troer jeg dog, jeg gjør det). Alle Damerne vare søsyge, men jeg slap dog, skjøndt det var et stort Under, men havde vi blevne, blot et Qvarteer længer paa Søen, saa havde jeg nok kommen til at ofre i Neptuni Sparebøsse."

H.C. Andersen brød sig tydeligvis ikke om at sejle. Som det fremgår af hans mange optegnelser, var vejret næsten altid dårligt og turen en pinsel – og så blev han ofte søsyg.

Også i nyere tid har færgeturen afsat sig spor i erindringerne og i litteraturen. Eksempelvis hos forfatteren Knud Sønderby, som giver et meget betegnende signalement i novellen "De blå glimt" fra 1958. Og hvem ved, måske har han netop været om bord på "Broen":

"Hvilken rolle har overfarterne over Store Bælt ikke spillet for os, de har været et vilkår i vort liv. En kop kaffe og et stykke smørkage bør sammen med en udstoppet måge anbringes på Nationalmuseet. Man vil nikke vemodigt til den montre, nikke til noget væsentligt i ens forgangen, sådan var det at

være dansker i gamle dage, ja. Som i et flimmer vil man se et livs rejser mellem Sjælland og Fyn. [...] Turen over Store Bælt, et mønster, en melodi, et tema med variationer, oplevelser så gammelkendte, at de virker som sproget selv. [...] Store Bælts-færgen, skibet hvor alle føler sig hjemme, restauranten, der har en hel befolkning som stamgæster."

Og færgerne gør faktisk – ifølge Knud Sønderby – noget godt ved os mennesker: "takket være deres afbrydelser når man at blive indhentet af sin sjæl, kan følges med den fra landsdel til landsdel."

I forbindelse med færgeriets ophør og Storebæltsbroens indvielse benyttede rigtig mange lejligheden til at gøre status. Således også Claus Hagen Petersen, Mogens Nørgaard Olesen og Vagn Lundbye i den fælles bog "Sidste tur over Storebælt" fra 1997:

"Sans. At rejse med færge er en sanseoplevelse. Lyde, lugte og synsindtryk er talrige og stærke på en færge. Der er gedigne materialer som stål, træplanke, tovværk og maling i centimetertykke lag, der nærmest ligner kageglasur. Luften er fuld af særlige dufte fra havet og fra havnen. Mågernes skrig blander sig med færgens lyde fra maskinen og en tuden når vi stævner ud af havnen. Måske er man heldig og kan nyde solen på dækket, men det er altid – sol eller ej – en befriende oplevelse at komme ud og blive 'blæst igennem' og få klaret sine tanker."

Et andet eksempel er Johannes Møllehave i "Landet, vandet og broen" fra 1998:

”En viking kan sejle, en viking kan ro,
Men nu har vi bygget den Storebæltsbro.”
”Ladbydragen” på Kerteminde Fjord i 2016.
Foto: Emil Andresen

”Ta’ det med ro Liz, vi har købt BroBizz
Dybt i hver dansker er vikingeblood
Og vikingeskibe og vikingemod
Trang til bedrifter og trang til sejlads
Det er der ingen der har nu til dags
Nu har vi kurser i livskvalitet
Mens vi bliver sløve – hvad er der mon sket?”

En viking kan sejle, en viking kan ro
Men nu har vi bygget den Storebæltsbro
Og nu kan vi komme fra Sjælland til Fyn
med lyshastighed og som torden og lyn
Vi kører om kap og har ingenting set
Men så har vi kurser i livskvalitet

Man flyver af sted mens hjernen er tom
Men Christian den Anden – han tænkte sig om
en nat hvor han sad med hævede bryn
Og sejled retur mellem Jylland og Fyn
Han lærte at sande at ting jo ta’ r tid
Det skete dengang horisonten var vid

Men nu er den snæver. Og nu giver vi køb
Og livet er blevet et motorvejsløb
Og vi vinder tid mens vi lever og dør
Speed! Var det Nyborg? Næh det var Korsør!
Hvem gider standse, når farten er go
Har vi tid til at fejre den Storebæltsbro

Dengang der var færger, da sad vi ombord
og hyggede os meget og talte i kor
Og kiggede på måger og solnedgangsglød
Og slappede af mens vi fik en bid brød
Men det er der slet ikke stunder til mer’
Snak får du kun hvis et sammenstød sker

Når enhver er en ø, hvem har så brug for sprog
Lad Sprogø beholde sin pinlige krog
Den snupper vi bare i rasende fart
Vores Gud hedder Tempo og Tempo er smart
Vi har vundet totalt på fartens gebet
Program 1 har en serie om livskvalitet

Vi har langt mere tid end vi havde tilforn
Til at kommunikere hallo og go’ morn!
Hvem trænger i dag til at snakke med noen?
Vi har bil, vi har bro og mobiltelefon
Lad unger og græs spille tid på at gro
Det var godt vi fik bygget den Storebæltsbro

Ta’ det med ro Liz, vi har købt BroBizz”





Træsnit af Jens Bohr med inspiration fra Nyborgs infrastrukturhistorie

Siden indvielsen af Storebæltstunnelen og -broen i 1997-98 har færgerne stået som et idyllisk og nostalgisk ikon på kystlandet Danmark. Glemte et stort set de lange køer og ventetiden. Tilbage står et kært minde om noget, der var en gang – om en stolt tradition lige siden vikingetiden. Men for at aktivere en sådan erindring, har vi brug for et erindringssted, der har et fysisk udgangspunkt.

”M/F Broen” og den store fortælling

Paradoksalt nok er ikke en eneste Storebæltsfærg i Danmark sikret bevaret for eftertiden, selv om det er forsøgt flere gange. Hvis det skal lykkes at bevare en Storebæltsfærg, kunne den med fordel ligge i Nyborg. Og lige nu er det sidste chance: ”Broen” er den eneste bevarede gamle Storebæltsfærg i Danmark. I forsommeren 2015 ankom færgen til Nyborg, og siden har Nyborg Kommune og Østfyns Museer sammen arbejdet på at definere et projekt, der kan sikre og revitalisere ”Broen” som kulturfærg i Nyborg.

Derfor skal vi nu zoomer ind på ”Broen” og forsøge at se på dens betydning lokalt, nationalt og internationalt. Det gøres ved at se på færgens mulige indplacering i den store satsning på at gøre Nyborg Slot og by til en værdig kandidat til verdensarvslisten under overskriften ”Nyborg – Danmarks Riges Hjerte”. Her arbejdes der med tre ben i satsningen, ”Sværdet”, ”Ånden” og ”Vejen”. Her begynder vi med ”Vejen”:

”Vejen”

Infrastrukturen har til alle tider defineret Nyborgs udvikling – som en by beliggende lige der, hvor al trafik mellem Øst- og Vestdanmark

passerede forbi fra Færgeporten/Strandporten, gennem byen og ud igennem Landporten, og også den nord-sydgående trafik til og fra Østersøen gik lige forbi. Nyborg var på alle måder et knudepunkt. Infrastruktur er typisk meget foranderlig, men kan i Nyborg-sammenhæng følges i land- og byskabet i et 1000-årigt perspektiv; dele af den er også stadig i brug – og er derfor også en sprællevende kulturarv: Jernbanen, motorvejen og ikke mindst Storebæltbroen, som årligt passerer af 11 mio. biler, og som samtidig vidner om den enestående ingeniørbedrift, der har gjort det muligt at binde kystlandet sammen. Infrastrukturhistorien rummer både en kontinuitet og foranderlighed – ikke mindst betinget af den teknologiske udvikling, som på et og samme sted kan opleves i et 1000-årigt perspektiv.

I fortællingen om kystlandet Danmark har Storebæltsfærgerne en central plads også i den kollektive erindring. ”Broen” kan folde den fortælling ud – både som fysisk sted og som monument eller vartegn. Færgen er på mange måder udtryk for de tendenser, der kendetegnede Storebæltsoverfarten og udviklingen i infrastrukturen i 1900-årene. ”Broen” blev bygget som bilmotorfærg til overfarten Nyborg-Korsør og skulle, som navnet antyder, være løsningen på udfordringerne. Som det tidligere er beskrevet, var færgen både hvad angår design og teknik topmoderne for sin tid. Færgen blev indsat på denne overfart i 1952 og er som sådan en del af historien om den meget lange historiske epoke, hvor færgetrafikken udgik fra Nyborg Inderhavn. I 1957 flyttede bilfærgerne til Knudshoved, og ”Broen” flyttede med. Og igen er ”Broen” et

Fortøjningspullerter ved det gamle
automobilfærgeleje ved Kongens
Skibsbro.
Foto: Flemming Wedell

S. 126: Hans Eriksen: Bilfærgen, 1953. Olie på lærred, 86x126 cm.
Foto: Nyborg Kommune

symbol på tiden: Færgen viste sig hurtigt alt for lille, og i 1966 blev ”Broen” indsat på overfarten Aarhus-Samsø-Kalundborg.

”Broen” er bygget til at sejle fra Nyborg Inderhavn og lagde oprindeligt til på vestsiden af Kongens Skibsbro i det færgeleje, der blev indrettet til den allerførste bilfærge, ”Heimdal”, i 1930. Det var her, Christian 3. anlagde sin skibsbro i 1550’erne, og det var herfra trafikken på tværs af landet blev ledt igennem Nyborg i 500 år. Fortøjningspullerterne til automobilfærgen er der endda endnu. Hvis ”Broen” placeres på vestsiden af Kongens Skibsbro, vil den ligge på det autentiske sted, hvorfra den sejlede fra Nyborg Inderhavn. Samtidig vil færgen med en placering her – og af hensyn til driftsomkostningerne gerne i en tørdok – kunne fungere som et vartegn for færgehavnen. Havnen fremstår pt. meget udvisket og uforståelig, men med færgen kan den blive synlig igen. Herved bidrager færgen til forståelsen af et infrastrukturanlæg i en bredere forstand. Hvis byrummet omkring færgen samtidig gives et visuelt og arkitektonisk løft, vil området igen kunne blive et levende sted med masser af liv – som i færgens og havnens velmagtsdage.

”Ånden”

Et andet centralt element i den store ”Nyborg – Danmarks Riges Hjerte”-fortælling har overskriften ”Ånden”. En del af den overskrift dækker over reformationshovedstaden Nyborg, som blev grundlagt af Christian 3. Det andet aspekt, som er det mest relevante i forbindelse med færgerne, handler om demokrati, nemlig danehofferne på Nyborg Slot, hvor det middelalderlige parlament mødtes, og så det forhold, at Danmarks første grundlov – Håndfæstningen 1282 – blev underskrevet på Nyborg Slot. Også i dag er Nyborg et centralt mødested, ikke mindst på de store strandhoteller.

Færgerne var ligeledes et mødested for alle. Om bord på færgerne var passagerne helt konkret i samme båd og dermed også underlagt naturens luner på turen over bæltet. Det var her, man mødtes på tværs af sociale skel, og det var her, man faldt i snak med folk, man ellers aldrig ville tale med – måske over en kop Storebæltsskaffe. Lasse Helner og Mathilde Bondo har forevigt dette uforpligtende møde i ”En ukendt ven” fra albummet ”De små giganters fest” fra 1998 med tekst af Torben Eschen:





”Færgen er i havn om få minutter
Et timelangt og godt bekendtskab slutter
Nu forsvinder du i mængden
Mon vi ses en gang igen
Blandt alle jordens mennesker kunne du være
blevet en ven

Vi snakkede så ubesværet sammen
Jeg overvandt en ellers velkendt stammen
Det er sjældent at det hænder at kontakten er så god
At øjne ikke flakker og sjælene får ro

Man tændes af en alt for hurtig varme
Uforpligtetheden har sin charme
Hvis jeg lærte dig at kende ville venskabet så gå
Du kunne eje mørke laster
Være hensynsløs og rå

Avisen og smøgerne i tasken
Den sidste dovne slurk af bajerflasken
Så ser jeg glemt på bordet den roman du lagde hen
Den gemmer jeg som minde om en god og ukendt ven

Man tændes af en alt for hurtig varme
Uforpligtetheden har sin charme
Hvis jeg lærte dig at kende, ville venskabet så gå
Du kunne eje mørke laster
Være hensynsløs og rå

Færgen er i havn om få minutter
Et timelagt og godt bekendtskab slutter
Nu forsvinder du i mængden
Mon vi ses en gang igen
Blandt alle jordens mennesker kunne du være blevet
en ven”

Med sangen er det uforpligtende møde om bord på Sto-
rebæltfærgerne blevet forevigtet.

I ”Broens” efterhånden lange funktionsperiode som diskoteksfærge fik mødestedet en ny betydning – nu primært for et ungdommeligt publikum. I projektet med at bevare ”Broen” i Nyborg arbejder vi videre med mødesteds-traditionen: Færgen skal være en kulturfærge for alle med mulighed for at mødes på tværs, og så skal den være tilgængelig for alle. I den historiske formidling arbejder vi derfor på at kunne appellere til en bred målgruppe og har bl.a. følgende ideer, som kan realiseres, hvis det lykkes at bevare færgen:

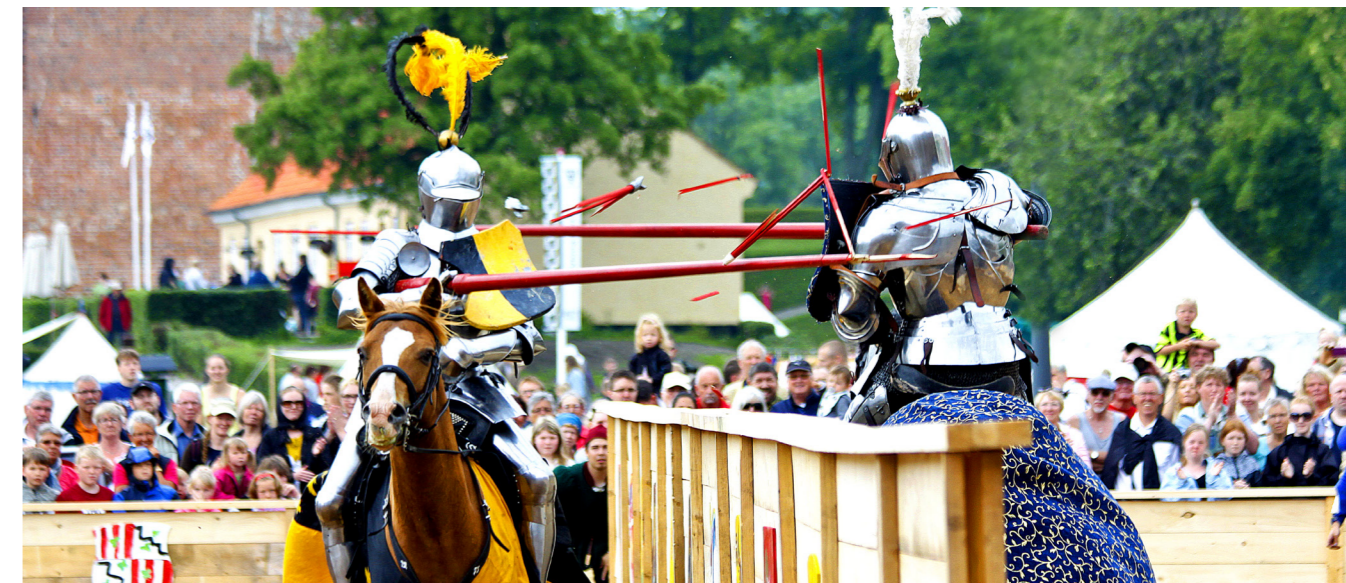
Maskinrummet skal gøres tilgængeligt for færgens gæster og formidles af frivillige entusiaster. På kommandobroen skal børn og voksne kunne ”sejle” med færgen i digitalt og simuleret spil, hvor opgaven er at sejle færgen sikkert over Storebælt i det tæt befærdede farvand – og det skal ikke være let. Der tages nemlig udgangspunkt i de originale sejlplaner, og som bekendt var trafikken tæt og ja, flere gange gik det faktisk galt (f.eks. kollisioner med bolværket, med en hjemmevernsskutter og påsejling af isbryderen ”Holger Danske”). Der er således lagt op til masser af udfordringer og drama om bord.

Mindst én salon – formodentlig den store rygesalon samt evt. kongesalonen – skal indrettes som den/de var i færgens velmagtsdage. Her formidles i fuld skala historien om færgens indretning og dansk design, når det var bedst. Det skal ske med udgangspunkt i bevaret inventar fra samtidige

færger, f.eks. ”Dronning Ingrid”/”Sjælland”. Der skal også gerne være et cafeteria med udgangspunkt i et menukort fra 1950’erne med Storebæltsskaffe, wienerbrød og smørrebrød.

Endvidere skal der være mere traditionel formidling i form af plancher om ”Broens” og Storebæltsoverfartens historie. Der planlægges skiftende særudstillinger, og så skal der uddannes færgeguider, der kan fortælle om overfartens historie.

Men langt fra alt skal handle om færger. Der planlægges også en række andre aktiviteter, hvor ”Broen” blot skal bruges som ramme for forskellige aktiviteter – også gerne i tæt samspil med havnepladsen foran. Og her sætter kun fantasien grænser: Det kan være markedsdage med boder på og omkring færgen, kunststillinger, kunstworkshop, biludstillinger, koncerter mv. Det planlægges også, at dele af færgen kan lejes ud til events, og/eller at noget af den forpagtes ud f.eks. til restauranter og/eller hoteller. Det er vigtigt, at historie fortælles, men det er mindst lige så vigtigt, at færgen summer af liv – som i Storebæltsoverfartens velmagtsdage. Derfor skal kulturfærgen have en solid lokal forankring: Lokalsamfundet skal være med – og det både med frivillige, foreninger, handelsliv, erhvervsliv mv., lige som der kan tænkes sociale projekter ind. Således anskuet kan færgen igen blive en levende kulturfærge og et mødested for alle.



Ridderturnering på turneringspladsen ved Nyborg Rådhus og Nyborg Slot. Foto: Nicolai Godvin

”Sværdet”

Det sidste af de tre ben i ”Nyborg – Danmarks Riges Hjerter”-fortællingen handler om ”Sværdet”. Som beskrevet ovenfor, så er Danmark et i princippet umuligt ørige, som det så at sige til alle tider har været en kamp at holde sammen på. En meget vigtig del af kongens opgaver var derfor at kontrollere bælteerne, dvs. at få landet til at hænge sammen på tværs og kontrollere porten til Østersøen. Nyborg havde her en nøgleposition med Nyborg Slot og siden fæstningen som et udtryk for denne ”rigets knyttæve”. Herfra kunne bæltet kontrolleres, og her skulle riget hængesles sammen. Og det havde høj prioritet: Allerede i middelalderen indgik kongen således aftaler med

færgelavene i Nyborg og Korsør, som skulle sikre gratis transport over bæltet af kongens mænd. Nyborg fæstning blev nedlagt i 1869, mens garnisonen blev i byen helt frem til 1913. En afledt historie jovist, men alligevel en fortælling, som hænger tæt sammen med byens placering ved det centrale overfartssted lige midt i riget.

Infrastruktur og verdensarv

Der arbejdes i disse år på at gøre Nyborg Slot og by til en værdig kandidat til verdensarvslisten. ”Broen” er naturligvis ikke verdensarv i sig selv, men måske kan færgen bidrage positivt til den samlede verdensarvsindsatsning?



NYBORG DANMARKS RIGES HJERTE

Logo for "Nyborg – Danmarks Riges Hjerte"

S: 131: "Broens" monumentale stævn.

Foto: Flemming Wedell

Verdensarvslisten er – helt kort fortalt – en liste over verdens umistelige natur- og kulturarv. Listen er baseret på Verdensarvskonventionen fra 1972 under UNESCO, FN's organisation for undervisning, videnskab og kultur. Konventionen tager udgangspunkt i det forhold, at visse kulturelle og naturlige miljøer har en "Outstanding Universal Value" (OUV) – på dansk "særlig universel betydning" – og derfor udgør en umistelig del af menneskeheden's fælles arv. OUV er således et nøglebegreb i verdensarvssammenhæng og et formuleret krav for at komme på den fornemme liste. Der er to nøglebegreber i forhold til OUV, nemlig autenticitet og integritet.

For at opfylde det overordnede krav om OUV skal mindst et af i alt ti kriterier være opfyldt. Der arbejdes pt. på at kvalificere argumenterne for at gøre Nyborg Slot og by til en værdig kandidat, og det ligger endnu ikke fast, hvilke kriterier der skal sættes på som de primære. Dog er det overvejende sandsynligt, at det primære argument vil være "Ånden". Set i forhold til de ti kriterier er det især kriterium III, som forekommer relevant her: Her er kravet, at det skal "være et enestående eller i det mindste exceptionelt vidnesbyrd om en kulturel tradition eller en civilisation, som er levende eller forsvundet." Nyborg-fortællingen vil her omhandle reformationen og demokratiet med udblik til, hvordan mødesteds- og demokratitra-





Tidligere gik al trafik mellem Øst- og Vestdanmark gennem Landporten.
Foto: Flemming Wedell

S. 132: Den nærmest hjerteformede by set i fugleperspektiv.
Foto: Nicolai Godvin



ditionen lever videre den dag i dag. ”Sværdet” vil formodentlig være et ledsagende element, som afspejler sig i Nyborg Slot og residensstaden og dermed kan ”vise et vigtigt samspil mellem menneskelige værdier, i en periode eller inden for et kulturelt område i verden, i forbindelse med udviklingen i arkitektur eller teknologi, monumental kunst, byplanlægning eller landskabsudformning” (kriterium II).

Infrastrukturen – altså ”Vejen” – skal ses som nøglen til at forklare, hvorfor valget faldt på netop Nyborg. Og så er historien om trafikknudepunktet den røde tråd i hele fortællingens 1000-årige spænd. Derfor er det oplagt at bruge infrastrukturen som argument for kriterium IV:

”et særligt eksempel på en bestemt type bygning, arkitektonisk eller teknologisk samhørighed eller et landskab, som illustrerer et eller flere betydningsfulde stadier i menneskets historie”. Heri kan alle de relevante infrastrukturelementer (veje (fra kongeveje til motorveje), jernbaner, havnen, færger og Storebæltsbroen) indgå i argumentationen.

Men hvor autentisk er ”Broen” egentlig? Dens ydre er stort set bevaret i sin oprindelige form og har dermed en høj bevaringsværdi. Også færgens ruminddeling er bevaret på trods af, at den i en længere periode har haft andre funktioner. På vogndækket er der indrettet diskotek, men både dørk og ”loft” er bevaret. Maskinrummet er 95 procent intakt – endda med værksteder, lige som

Det gamle færgeleje på plakaten igen i 2016.
Sussie Baassel Holdt

S. 136-137: Panorama over Storebæltsbroen.
Foto: Henrik Schurmann

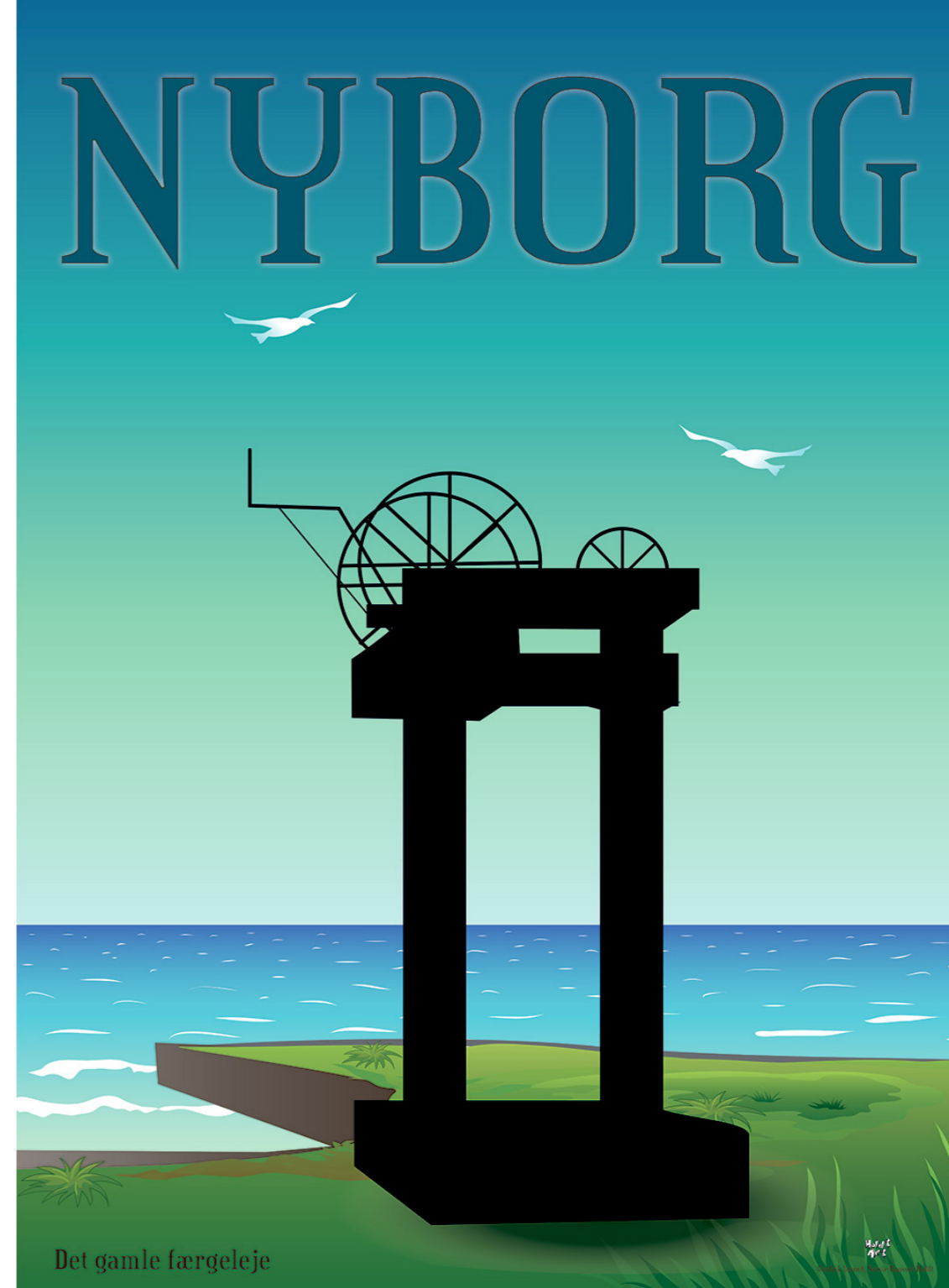
kommandobroen, rygesalonen og kongesalonen er forholdsvis velbevarede. Færgeren har således i høj grad bevaret sin autenticitet.

I forhold til det andet nøglebegreb, integritet, der her forstås som sammenhængen med omgivelserne, vil det være afgørende, at ”Broen” rent faktisk placeres i de autentiske omgivelser på vestsiden af Kongens Skibsbro. Med en placering i en tørdok her bliver færgeren til fast kulturarv, hvilket er afgørende vigtigt i en verdensarvssammenhæng. Samtidig gøres også færgehavnen forståelig igen. Som sådan kan færgeren bidrage positivt til hele fortællingen om Nyborg som infrastrukturelt knudepunkt, hvori der ud over færgeren og havnen også indgår vej- og jernbaneforløb samt ikke mindst den nye forbindelseslinje: Storebæltsbroen.

Men hvordan ser det ud med infrastruktur på verdensarvslisten? Der er faktisk bevaret meget få monumenter over infrastrukturen, måske fordi det er meget svært at tænke nye funktioner

ind i funktionstømte infrastrukturanlæg? Verdensarvslisten består pt. (juni 2016) af i alt 1031 sites. Kun ca. 20 af disse, dvs. ca. to procent, er infrastrukturanlæg. Færger indgår kun i udpegningen i ét site, nemlig i industrimiljøet Rjukan i Norge, der blev optaget på verdensarvslisten i 2015. Kystlandet Danmark har pt. otte steder på verdensarvslisten, men ikke et sted, der direkte knytter an til kystlandets kulturarv – eller infrastruktur for den sags skyld.

Set som en del af den samlede Nyborg-fortælling og verdensarvsatsning kan ”Broen” være et erindringsbillede om og ikon for kystlandet Danmark og i en bredere sammenhæng menneskets transport over et farvand i en meget lang periode af historien. Som sådan betragtet vil ”Broen” ikke bare være et enkeltstående monument eller et interessant stykke teknikhistorie for en snæver kreds, men en del af en bred og almengyldig fortælling om ”Nyborg – Danmarks Riges Hjerte”. Og her er der i høj grad brug for De blå glimt.





Perspektiver for turisme, byliv og jobskabelse

af Sanne Hoffensetz Andresen

Overordnet set er der ingen tvivl om, at det bliver mere og mere populært blandt turister at ville opleve den lokale historie og den lokale kultur, hvor turisterne i høj grad efterspørger det autentiske og det unikke for det område, de besøger. Kulturturisme er derfor kommet for at blive, og kulturturisterne er derfor et segment, som vi fremover skal arbejde målrettet med – også set i lyset af Slotsprojektet omtalt i forrige kapitel.

VisitDenmark forklarer kulturturisme således: En rejseform, hvor kulturoplevelser i bred forstand motiverer mennesker til at rejse til en bestemt destination. Kulturturisme kan blandt andet involvere:

- Kulturarv: bygninger, miljøer m.m.
- Livsstil: værdier, traditioner m.m.

VisitDenmark definerer endvidere kulturturister som *"turister, hvor kulturelle/historiske oplevelser indgår som én af deres grunde til at vælge Danmark, men kultur er IKKE deres eneste rejsemotiv og kan derfor ikke ses isoleret fra andre former for turisme."*

Nyborg er en kyst- og naturturistdestination. Ca. 35 % af kyst- og naturturisterne er også kulturturister, og netop derfor er det uhyre interessant at kunne have "Broen" som en del af vores kulturarv og dermed som endnu en kultur-/turistattraktion





i byen, som tilmed underbygger den overordnede fortælling om ”Nyborg – Danmarks Riges Hjerter”.

”Broen” som kulturattraktion

I relation til ”Broen” som kulturattraktion er det klart, at det er kulturarven og de værdier og traditioner, den indeholder, der vil være blandt vores ”selling points”, men interessant er også de aktiviteter, events og arrangementer, der vil kunne være på ”Broen”. Det er vigtigt, at færgen ikke blot bliver et statisk museum, men en turistattraktion, hvor historie og kultur bringes til live, kan mærkes og tages at føle på.

Som en del af byens fremtidige liv set fra et turistmæssigt perspektiv vil ”Broen” være et fint bidrag

til vores tilbud til kulturture. Med de rigtige aktiviteter vil ”Broen” tilmed også være en turistattraktion for øvrige turister, der måske ikke har så stor ensidig fokus på kultur og kulturarv, men gerne vil opleve noget anderledes, f.eks. hvis der også er aktiviteter målrettet til børn. Som beskrevet i forrige kapitel ville det i høj grad understøtte de to turistsegmenter, vi har fokus på i Nyborg, som er Leg&Læring (børnefamilier) samt Det Gode Liv (Voksne par – livsnydere).

”Broen” – en naturlig del af byens liv

”Broen” som en naturlig del af byens liv skal opfattes på to måder: Det symbol den er på Nyborgs fortid, og det den kan bidrage til i et fremtidigt perspektiv.

Indtil 1998 var Nyborg en central færgeby, og færgedriften en central del af byens og borgernes liv. Og som nyborgenser var man bevidst om, at Nyborg var et vigtigt trafikalt knudepunkt. Enten arbejdede man selv med færgedriften, ellers kendte man i hvert fald en håndfuld, der gjorde.

Set i et fremtidigt perspektiv vil ”Broen” for byens borgere være et symbol og en fortælling om det Nyborg, der var engang og et symbol på de værdier og traditioner, Nyborg bærer i dag. Med placering af ”Broen” ved Kongens Skibsbro, som det er tiltænkt, vil ”Broen” blive en helt naturlig del af byens fremtidige liv, da den placeres tæt på bymidten og vil dermed også være med til at skabe større sammenhæng mellem indre by og

havn. Placeringen vil derfor bidrage til, at byens turister følger et helt naturligt flow i Danmarks Riges Hjerter, hvor de eksempelvis går fra Nyborg Slot, Borgmestergården, gennem handlegaderne til ”Broen”, videre til Vor Frue Kirke Nyborg og igen gennem handlegaderne. ”Broen” som turistattraktion vil dermed give turisterne et formål med at gå igennem indre by, så også den bliver vist frem og får opmærksomhed, og så vil færgen i høj grad være med til at skabe endnu mere liv på havnen, hvilket den fortjener.

Vil ”Broen” skabe jobs?

Alt andet lige er svaret ja. På selve ”Broen” skal der naturligvis ansættes folk til at servicere de gæster, der måtte komme, hvis man gør ”Broen”

Stemningsbillede fra Nyborg
Slot mod bymidten.
Foto: Ermedin Islamcevic

S. 144-145:
Solopgang over Storebælt.
Foto: Jarl Østergaard

til den turistattraktion, den er lagt op til at blive. Og bliver den en succes, vil der angiveligt være en del afledte jobs. Nye initiativer vil blomstre, måske nye forretninger/beværtninger på havnen osv. Derudover er der også den generelle samfundsøkonomiske effekt udarbejdet af VisitDenmark, der siger, at ”for hver ekstra million kroners turismeforbrug, der lægges i en destination fås en effekt, inklusiv afledte effekter, på ca. 1,2 job (årsværk), 500.000 kr. i værditilvækst og skatteindtægter på 390.000 kr.” (VisitDenmark, Turismens økonomiske betydning i Danmark. 2014, side 4).

Slutteligt skal det siges, at det vil styrke både Nyborg og Fyn som turistdestination at kunne tilbyde vores turister, gæster og besøgende endnu en turistattraktion, som vil kunne bevirke, at vores turister vælger at tage ophold i Nyborg og på Fyn i lidt længere tid. Det er jo i sidste ende det, det drejer sig om set fra et turistmæssigt perspektiv.





Udvalgt litteratur

- Arkitektur DK 1-1986, DSB, Design på Sporet. Arkitektens Forlag 1986.
- Paul Bell og Mogens Nørgaard Olesen: Storebæltsoverfarten i 100 år. Herluf Stokholms Forlag 1983.
- Erik S. Christensen: En Værftskronike, Historien om Frederikshavns Værft fra Begyndelsen af 1870. Frederikshavns Maritime Erhvervspark A/S, 2010.
- Thomas Dickson: Dansk Design. Politikens Forlag, 2006.
- Preben Hahn-Thomsen: Nyborg i 800 år I-II. Nyborg 1971.
- Henning Henningsen: Nyborg da voldene stod. Nyborg 1981.
- Preben Jensen: Færgerne mellem Kalundborg og Samsø (Århus). Nautilus Forlag, 2015.
- Landet, vandet og broen. Sund & Bælt 2008.
- Mogens Nørgaard Olesen: Kongen, fra Østersøfærge til Skrotskandale. Forlaget Nautilus, 2007.
- Mogens Nørgaard Olesen: Over Storebælt i 1000 år. Lamberths Forlag 2000.
- Operationelle retningslinjer for gennemførelse af konventionen om verdensarv, dansk version, UNESCO verdensarvscenter 2008.
- Bruce Peter: Knud E. Hansen A/S, 75 Years of Ship Design. Ferry Publications, 2012.
- Bruce Peter: Danish Ship Design, 1936-1991, The work of Kay Fisker and Kay Kørbing. Ferry Publications, 2004.
- Claus Hagen Petersen, Mogens Nørgaard Olesen, Vagn Lundbye: Sidste tur over Storebælt. Lamberts Forlag 1997.
- Erland Porsmose: Kongen Kommer. Nyborg Danmarks Riges Hjerte. Østfyns Museer 2015.
- Henning Sørensen og Helle Merete Brix: Før færgerne forsvinder – en fortælling i billeder om Storebælt. Viborg 1989.
- Mette Ladegaard Thøgersen: Danmarksporten. Nyborg Danmarks Riges Hjerte. Østfyns Museer 2015.
- Vingehjulet, Danske Statsbaners Blad.

Tak

For økonomisk støtte til bogen:
Energi Fyns Almene Fond

For at bringe færgen til Nyborg i 2015:
Palle Reimer, ejendomsmægler
Jens Hald, arkitekt

For bidrag i form af oplysninger og materiale til bogen skal lyde en tak til følgende:
Jens-Jørgen Absalonsen, Dansk Færehistorisk Selskab
Morten Salicath, Dansk Færehistorisk Selskab
Lars Valentin, Dansk Færehistorisk Selskab
Erik Christensen, arkivleder på Kystmuseet i Frederikshavn, Bangsbo Museum
Kai Roemmelmayer Larsen, DieselHouse
Anja Lollesgaard, Designmuseum Danmark
Bruce Peter, BA (Hons) MA RCA PhD, Reader in Design History and Theory, The Glasgow School of Art
Jørn-Bent Jensen, pensioneret skibsfører
Leif Trebbien, Nyborg Lokalhistorisk Arkiv
Peder Gammel, Nyborg Lokalhistorisk Arkiv
Jytte Skaaning, Korsør Lokalhistoriske Arkiv

Niels Ove Johansen, styrmand på ”M/F Broen”
Ebbe Jens Ahlgren, motormand på ”M/F Kalundborg” (tidl. ”M/F Broen”)
Jørgen Lysdahl, teknisk tegner på Frederikshavn Værft og Flydedok

Poul Kærgaard, Fokus København A/S. Ejer af ”M/F Broen” (”Spektrum of Scandinavia”)
Jesper Kjær Andersen, Fokus København A/S. Ejer af ”M/F Broen” (”Spektrum of Scandinavia”)
Thomas Jørgensen, Fokus København A/S. Ejer af ”M/F Broen” (”Spektrum of Scandinavia”)

Flemming Wedell, fotograf
Nils Fynboe, korrekturlæsning

”EN GYNGENDE BRO”

*“M/F Broen” fra Storebæltsfærge
til kulturfærge*

© Østfyns Museer 2016

ISBN 987-92620-58-3

Redaktion: Mette Ladegaard Thøgersen og

Kurt Risskov Sørensen

Layout: Louise Harbo Bendixen

Tryk: GraphicCo

Omslagsbillede: Hans Eriksen: Bilfærgehavnen,

1953. Olie på lærred, 86x126 cm. Nyborg

Kommune

