

Af:  
Peter Olsen

# Hvad der hændte for 75 år siden

*DSB måtte opgive modstanden mod bilfærger på Storebælt, og også SFDS trådte ind i bilismens tidsalder med indsættelsen af „Mjølner“.*

I 1930 var DSB kommet til den konklusion, at en decideret bilfærge var nødvendig på Storebælt, hvis der fortsat kun skulle sejle Statsbanefærger på Storebælt. Dette er tidligere omtalt i Jørn-Bent Jensens artikel i Færgefarten nr. 3/2004 om Motorejernes Færgesfart.

Foranlediget af „provokationen“ fra FDM var DSB nu blevet reder for en bilfærge på Storebælt. Da der er fremkommet meget nyt materiale, er omtalen af m/f „Heimdal“ blevet

ret omfattende, hvorfor den er blevet optaget som en separat artikel, hvortil der henvises.

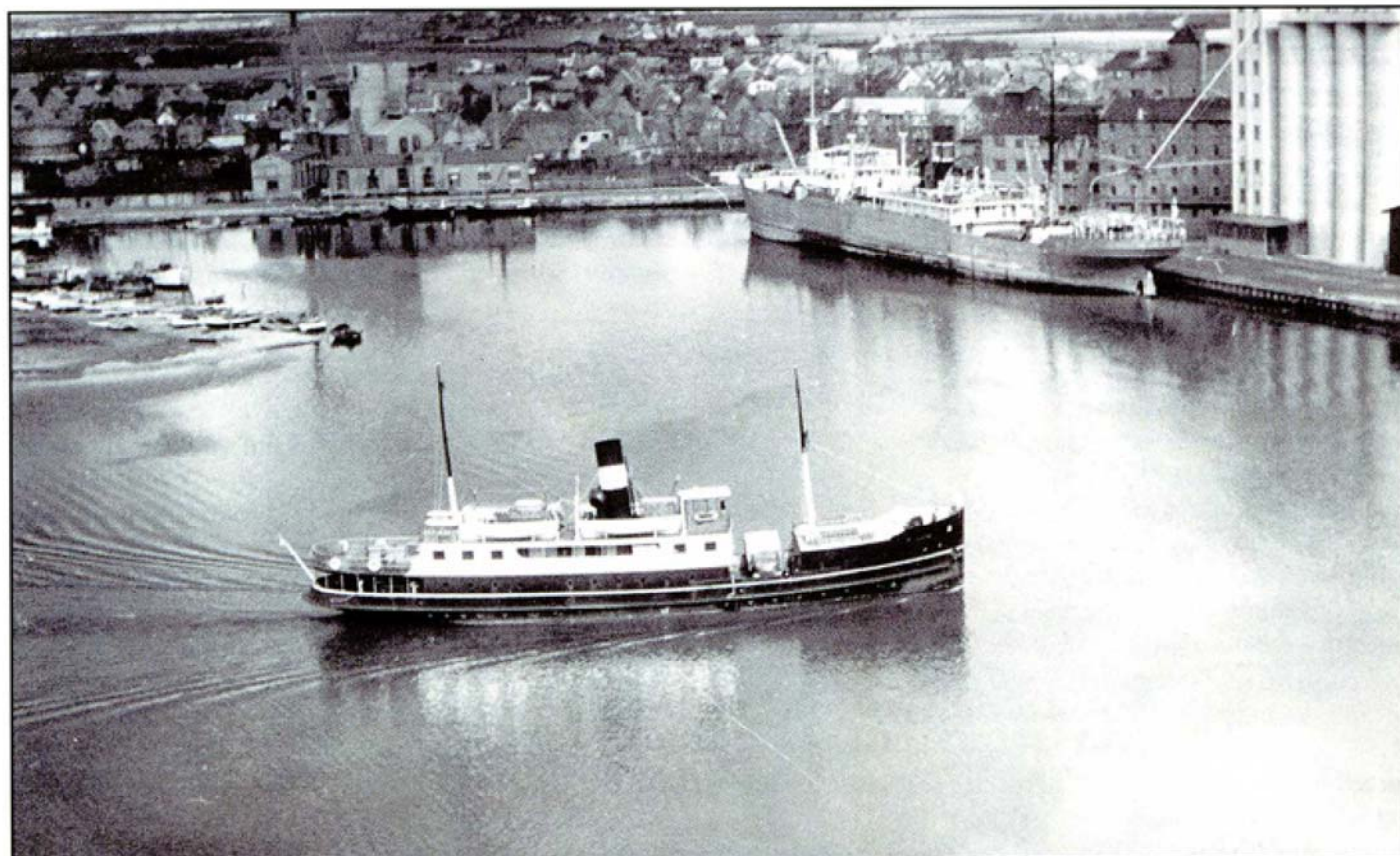
## Bilfærge til Langeland

Det var dog ikke kun mellem Korsør og Nyborg, at den voksende bilisme gjorde krav på bedre overførselsforhold. Lidt længere sydpå i Langelandsbælt var ruten mellem Langeland og Lolland begyndt at få en betydelig søgning af rejsende, som ikke benyttede de tilknyttede jernbaneforbindelser, men i

stedet medbragte egen bil.

Den hidtidige tonnage tillod kun overførsel af enkelte biler på hver afgang, men behovet var ikke til at overse. SFDS bestilte derfor en stor færge på det lokale værft i Svendborg, og nybygningen blev navngivet „Mjølner“, samme navn som overfartens første skib i SFDS regi også havde båret.

Den nye færge havde en kapacitet på 600 passagerer fordelt på 1. og 2. klasse, men det vigtigste fandtes næ-



„Mjølner“ under indsejling i Nakskov. Foto: Lokalhistorisk Arkiv i Nakskov.

**Af:**  
**Per Brandt-**  
**Hjeresen**  
**og**  
**Jørn-Bent Jensen**

# „Heimdal“s omskiftelige liv

*„Heimdal“ var DSBs første bilfærge, og i mange år udgjorde den ryggraden i biltrafikken over Storebælt. Til sidst brugtes den på de sekundære ruter og måtte i 1975 lade livet.*

*Fortsat fra forrige nummer*

Mens „Heimdal“ lå oplagt i Skudehavnen i København, blev færgen gennemgået af Statsbanernes teknikere, og det blev konstateret, at det kunne betale sig at reparere den. Der blev indhentet tilbud fra danske værfter, og det endte med, at reparationen blev overdraget A/S Svendborg Skibsværft. Omkostningerne forventedes at beløbe sig til ca. to mio. kr.

Torsdag d. 17. januar 1946 kl. ca. 8.00 blev færgen slæbt fra København til Svendborg. Natten mellem fredag og lørdag ankredes op i Kalundborg Fjord, hvorefter rejsen fortsattes, og færgen ankom til Svendborg den 20. januar assisteret af bugserbådene „Gorm“ og „Odin“.

Svendborg Skibsværft forventede at klare opgaven i løbet af otte måneder, og for værftet forestod der nu en større opgave med genopbygning og ombygning af den stærkt beskadigede færge.

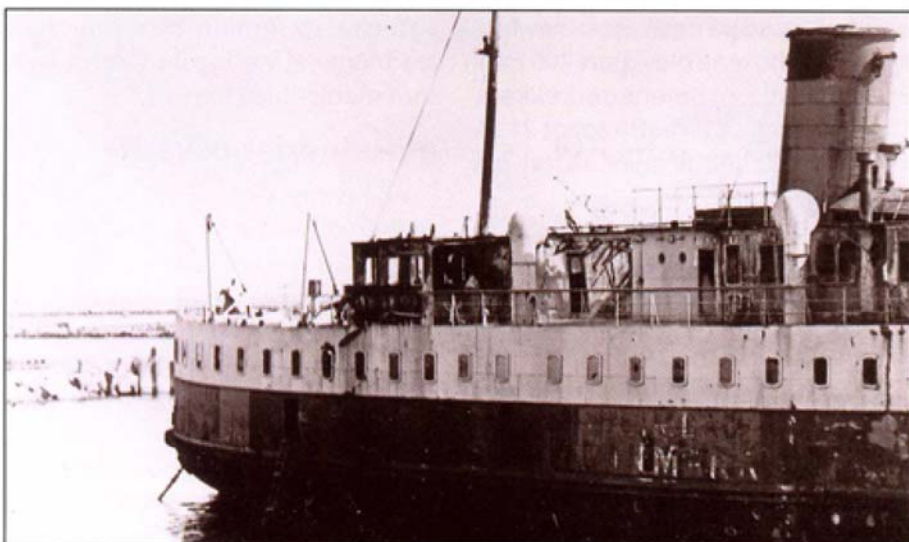
Statsbanerne havde udarbejdet en specifikation (dateret december 1945) over de arbejder, der skulle udføres såvel på skibet som i maskinrummet, og denne specifikation er interessant læsning, idet den giver et udmærket billede af de arbejder, der var nødvendige, for at færgen atter kunne blive klar til indsættelse på storebæltsoverfarten.

## Ny bovport

De gamle bovporte blev fjernet, og en ny bygget efter skibets form – udført som pladestævn, og selve forstavns øverste part blev ændret,

således at den dannede et jævnt forløb med den nye bovport, som i øvrigt var konstrueret med hydraulisk løfteanordning.

På bovporten anbragtes i lighed med den nybyggede færge „Fyn“ et bovmærke i form af statsbanernes smukke vingehjul.



Billederne viser „Heimdal“ oplagt i Skudehavnen i København efter krigen. Arkivfoto: Jørn-Bent Jensen.

Af:  
Jan Vinther  
Christensen

# Kattegats dronning slider i Adriaterhavet

*Danske værfter var kendt for at bygge kvalitetsskibe, og det er „Kronprinsessan Ingrid“ et godt bevis på. Skibet sejler nu på sit 70. år på Adriaterhavet og er fit for fight.*

I juli 1935 blev Rederiaktiebolaget Göteborg-Frederikshavn-Linjen stiftet og det nye rederi – der siden hen blev kendt som Sessan-Linjen – afgav den 13. august 1935 bestilling på et moderne passager- og bilskib ved Frederikshavn Værft & Flydedok A/S.

Den 7. februar 1936 løb nybygningen af stabelen med sit nye navn „Kronprinsessan Ingrid“ påsvejet skibssiden. Navngivningen blev forestået af den svenskfødte kronprinsesse Ingrid af Danmark med sin mand kronprins Frederik ved sin side og med statsminister Stauning placeret på tilskuerpladserne.

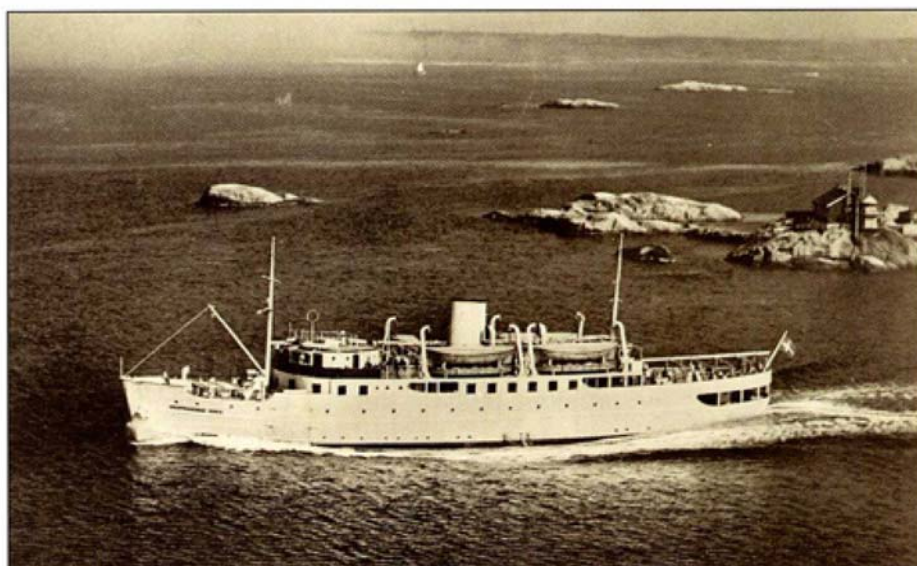
Forud for indsættelsen af skibet, blev der gennemført et stort PR-arbejde på begge sider af Kattegat, for at give befolkningerne det indtryk, at med „Kronprinsessan Ingrid“ blev rejsen til en helt anden oplevelse end tidligere – ja vel nærmest noget der i vore dage ville være at sammenligne med et minikrydstogt.

Det nye skib havde kapacitet til 562 passagerer og 40 personbiler.

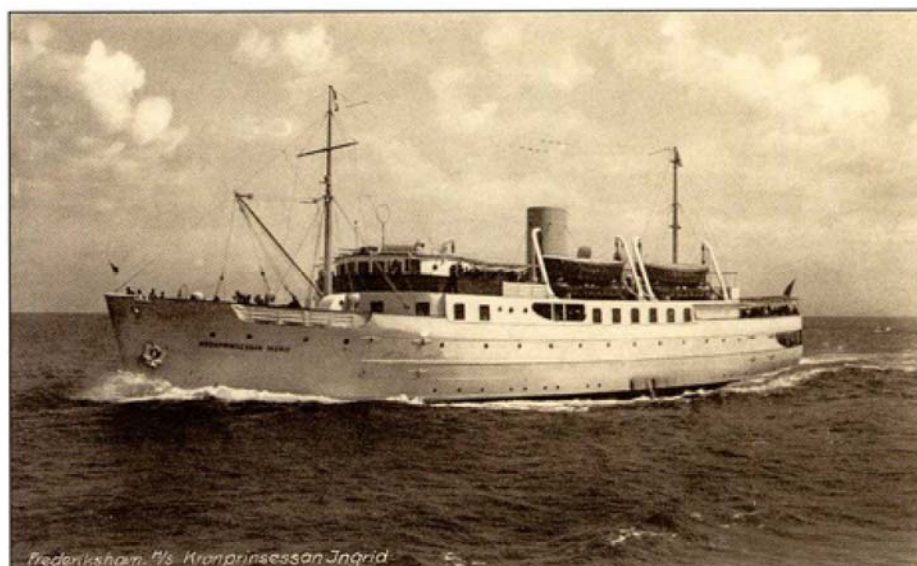
Den 11. juni 1936 var „Kronprinsessan Ingrid“ klar til levering, og forventningen var naturligvis stor. Efter leveringen blev den sejlet til hjemhavnen Göteborg for præsentation, og den 13. juni kl. 16.00 afgang den på en egentlig præsentationssejlad til Halmstad og Tylösand havne.

Danskerne fik også lejlighed til at beundre det smukke skib ved en række præsentationssejladser i Limfjorden og i Århus.

Den 1. juli oprandt så den helt store



„Kronprinsessan Ingrid“ fotograferet i skærgården ud for Göteborg i skibets første leveår. Arkivfoto: Jan Vinther Christensen.



Frederikshavn 1936 Kronprinsessan Ingrid  
„Kronprinsessan Ingrid“ på åbent vand inden forlængelsen i 1950. Arkivfoto: Erik Wilhelmsen.

Af:

Erik Wilhelmsen

# Generationsskifte på Hundested-Rørvig

***Et generationsskifte er på vej i Hundested-Rørvig Færefart A/S, men de seks ejere har fortsat alle aktier. Ruten har oplevet en pæn stigning i antallet af biler og passagerer, det skyldes bl.a., at „Columbus“ er begyndt at sejle igen.***

Kort før nytår kunne dagbladet Børsen berette, at Hundested-Rørvig Færefart A/S var til salg. Nu er det ikke Færefartens opgave at demontere andre avisers historier, men artiklens oplysninger var ikke helt korrekte, oplyser færefartsselskabets adm. direktør Henrik Albæk.

„Det er korrekt, at vi er midt i et generationsskifte, idet vi har fået en ny overfartsleder,“ siger Henrik Albæk, og det sker i forbindelse med, at han fylder 65 år og dermed går på pension, men der er ikke tale om, at aktierne – og dermed selskabet – er til salg. For tiden er der seks ejere/aktionærer, og deres ejerskab fortsætter uændret, ligesom Henrik Albæk også bliver som formand for selskabet to år endnu, indtil hans valgperiode udløber.

Rederiets nye daglige leder er den 40-årige navigatør Bo Andersen, som har titel af overfartsleder.

Det lille rederi er ellers inde i en god udvikling med stigende passagertal og biloverførsler. Regnskabsåret slutter først med udgangen af april, men allerede nu tør Henrik Albæk godt gætte på, at overførselstallene er vokset.

„Vi regner med en stigning i biloverførslerne til ca. 123.000, og det er en vækst på ca. fire procent,“ oplyser Henrik Albæk. En stor del af stigningen tilskrives, at „Columbus“ nu igen er begyndt at sejle mellem Kulhuse og Sølager, og så har Hundested-Rørvig overfarten også udbudt flere bil-

pladser end tidligere, idet man allerede begyndte at sejle med den store færge i begyndelsen af februar, mens den tidligere først har været sat i drift lige før påske.

Også passagertallet er steget, så i indeværende regnskabsår regner rederiet med at nå op på ca. 360.000 årlige passagerer, og heraf er de ca. 100.000 togpassagerer, som skal videre med færgen.

„Nakkehage“ (1955) har i øvrigt lige

været på værft og er blevet klasset, så den er i bedste vigør, mens „Skansenhage“ var på værft lige før påske.

Rederiet har ikke konkrete planer om ny tonnage, idet begge færger er meget velholdte og stadig har mange sejltimer tilbage. Problemet for overfarten er at finde en færge, som ikke har for stor dybgang, men samtidig er tilstrækkelig lukket af hensyn til farvandet. En sådan brugt færge findes ikke lige i øjeblikket.



„Skansenhage“ er rederiet Hundested-Rørvig Færefartsselskabets nyeste færge bygget i 1959. Den 29. marts deltog den i en fjernsynsoptagelse med Bubber, som skal udsendes til efteråret. Billedet her er taget af Erik Wilhelmsen i juli 1992 ud for Hundested.

Redaktion:  
Erik Wilhelmsen

# Hækporten

## Ny postbåd til Birkholm

En af landets absolut mindste færgeruter får nyt skib: Det er postbåden mellem Marstal og Birkholm, der udskiftes. Ærøs nye kommunalbestyrelse har gennemført en licitation. Der kom to bud fra de forskellige værfter i Faaborg, og nu er der kontraktforhandlinger med Faaborg Værft, hvis bud var på knap 1,3 millioner kroner eller 200.000 kroner mere end politikerne havde regnet med – men de ekstra penge er bevilget. Naboen i Faaborg, Tuco Yacht Værft, skulle have ca. en halv million mere.

Den nye postbåd bliver enmandsbetjent og får plads til 12 passagerer. Den skal leveres i sensommeren. Det er meningen, at den udover den faste post- og passagertur også skal kunne bruges som „telebåd“ til andre øer i farvandet.

## „Ischia Express“ sunket

Den gamle DSB-færge „Freia“, som siden salget i 1975 har sejlet i Napoli-bugten under navnet „Ischia Express“ er sunket i havnen på Ischia. Færgen sank natten mellem den 24. og 25. november 2005, og ingen mennesker kom til skade ved uheldet.

Det er usikkert, om rederiet vil bekoste en bjærgning og reparation af færgen, som med sine næsten 70 år på bagen stod foran udfasning.

## Havnebusserne er populære

De to havnebusser i København – „Bryggen“ og „Holmen“ – sejlede med næsten 700.000 passagerer i 2004.



„Ischia Express“ fotograferet på Napoli-bugten af Erik Wilhelmsen den 17. august 2004.