

ISSN 0107-3702



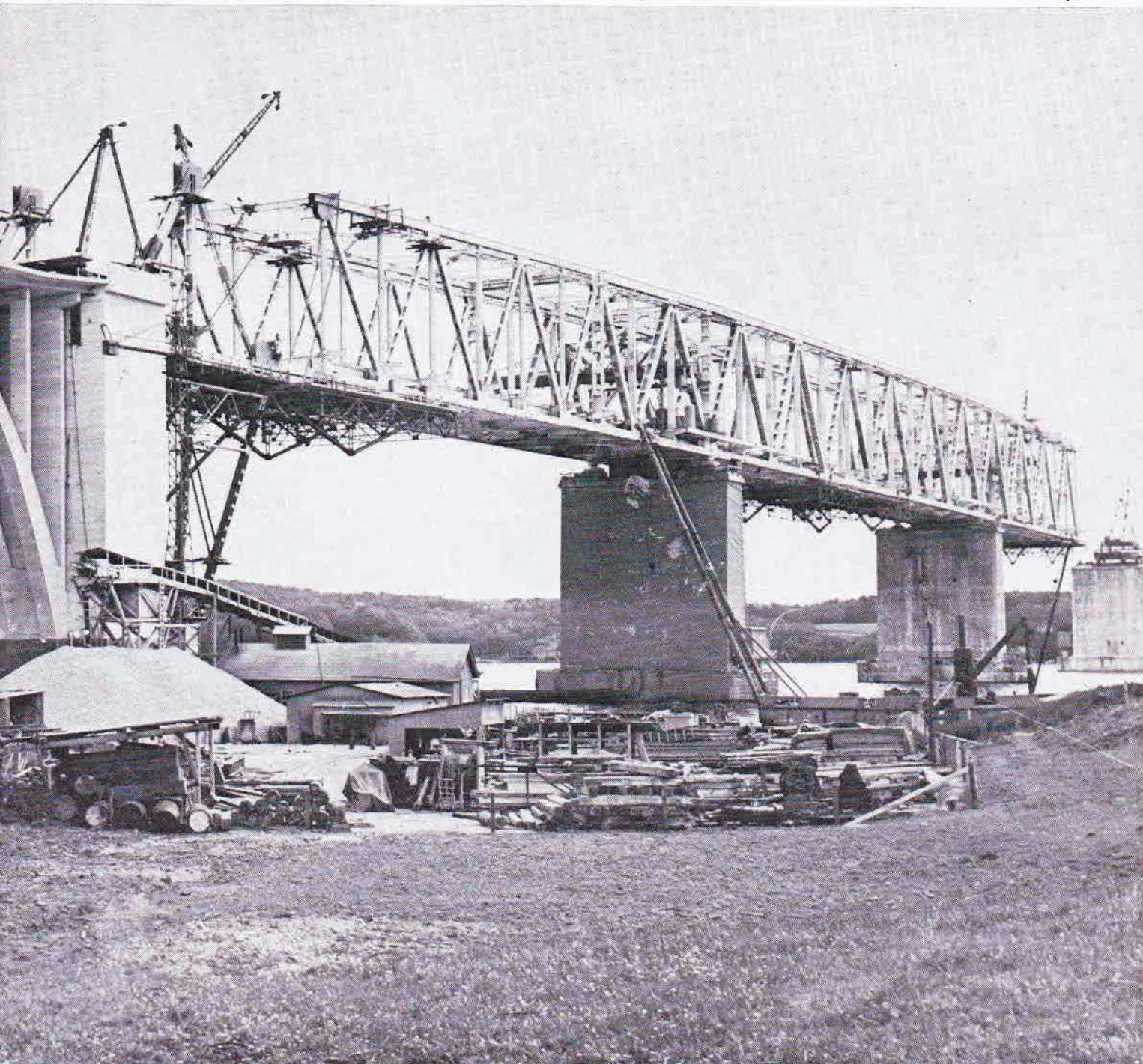
jernbanen 2

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

25. ÅRGANG

APRIL 1985

KR. 22,50





Den kedsom vinter...

Når disse linier læses, skulle den sidste sne fra den usædvanligt langvarige vinter forhåbentlig være smeltet. Da dette billede blev optaget, var landet imidlertid stadig begravet i sne. I vindstille og solskin var der smukke motiver at hente, som her hvor Hornbækbanens nyeste Y-tog, Ym 56, passerer Skibstrup den 22. februar 1985.

Forsiden

Foto: Jan Forslund

I løbet af sommeren 1934 var monteringen af Lillebæltsbroens ståløverbygning skredet så langt frem, at den senere så velkendte form kunne anes. Dette vue fra Snoghøjsiden ud over oplagspladsen viser de næsten fuldførte spænd over bropille tre og fire. Læs videre i jubilæumsartiklen om Lillebæltsbroen.

Foto: DSB Jernbanemuseum

Redaktionelt

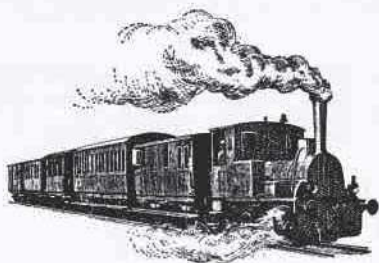
Adresseændringer og reklamation af udeblevne numre meddeles til det lokale postkontor. Medlemmer i udlandet bedes dog meddele adresseændring til foreningens sekretariat. Reklamation af fejlekspeditioner sker ligeledes til sekretariatet.

»jernbanen« udsendes omkring den 25. i månederne februar, april, juni, august og oktober samt den 15. december til alle medlemmer af Dansk Jernbane-Klub.

Stof til »jernbanen« nr. 3/1985 skal være redaktionen i hænde senest den 10. maj 1985.

Stof til »jernbanen« nr. 4/1985 skal være redaktionen i hænde senest den 10. juli 1985.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til postvæsenet den 6. maj 1985.



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

25. årgang nr. 2, april 1985

jernbanen
Sofiegade 18, st. tv.
1418 København K

Indhold:

Lillebæltsbroen 32
De første elektriske
jernbaner i Danmark 37
En trofast slider fylder 50 år 41
Istandsættelsen af E 991 45
Jernbanenyt – kort fortalt:
Udland 46
Læserne skriver 47
Kentaurnes jernbane 48
Bog anmeldelser 52
Omkring arbejdsholdet i Odense 55
Dødsfald 56
Foreningsnyt 56

Indlæg:

Dansk Veteran Jernbane Platte

Redaktion:

Jan Koed
Tlf. (01) 57 34 62

Jens Koefoed (ansvarsh.)
Tlf. (01) 54 41 64

Bent Jacobsen (Foreningsnyt)
Maj Allé 62
2730 Herlev

Annonceekspedition:

Dansk Jernbane-Klub
Glaciset 27
2800 Lyngby
Tlf. (02) 87 02 32
Postgiro 6 39 68 79

Oplag: 2.600 eksemplarer.

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge.

En fast forbindelse

Ingen kan vel være i tvivl om, hvad der sigtes til i denne overskrift. Inden sommerferien skal Folketinget endnu engang tage stilling til, om den faste forbindelse over Storebælt skal blive til virkelighed.

Beslutningen denne gang må formodes at blive uigenkaldelig – i hvert fald inden for en overskuelig fremtid. Den beslutning, der blev taget i maj 1984 om projektering af en sammenlagt færgeoverfart på Storebælt med en samlet investering på i alt 3,6 mia. kr., har fremtvunget en situation, hvor muligheden for at få etableret en fast forbindelse bliver forpasset, hvis ikke der træffes en beslutning herom nu.

Det er oplagt, at et projekt af dette format er i stand til at få interesseorganisationer af enhver art op på barrikaderne. Ethvert tænkeligt argument bliver sat til doms i den offentlige debat. Kan man ikke finde saglige argumenter af 1. sortering til støtte for sine interesser, renoncerer man uden blusel på kvaliteten.

Folketinget har imidlertid fået et særdeles sagligt og velfunderet grundlag for at træffe den rigtige beslutning. Tre nyligt udkomne rapporter (se side 55) peger éntydigt på, at den mest rationelle løsning ud fra en samfundsøkonomisk synsvinkel er etablering af en dobbeltsporet jernbaneforbindelse med mulighed for overførsel af biler på specialbyggede jernbanevogne. I sammenligning med alle andre tænkelige forbindelser – såvel flydende som faste – giver den løsning det største offentlige overskud, den største energibesparelse og den største gevinst på betalingsbalancen. Den vil simpelt hen være en knippelgod forretning for samfundet.

For en merudgift på 1,4 mia. kr. i forhold til sammenlagt færgefart vil togtrafikken få det fulde udbytte af den faste forbindelse, mens biltrafikken vil nyde godt af hurtig og smidig overførsel med minimale ventetider ved terminalerne. Samtidig er biltogsløsningen ideel ved en etapevis udbygning af en samlet forbindelse for tog og biler, idet man kan strække investeringen ved først at anlægge biltogsforbindelsen og drage nyttige erfaringer med hensyn til den fremtidige trafikudvikling og derefter eventuelt beslutte sig for at supplere med en særskilt forbindelse for biltrafikken. Også denne udbygningsmodel er særdeles rentabel – under visse forudsætninger endda mere rentabel end at etablere en fast forbindelse for tog og biler samtidig.

Der skulle således ikke være så meget at betænke sig på: Drop ideen om den sammenlagte færgeoverfart, som måske allerede viser sig at være en forældet løsning, som vil koste samfundet dyrt på længere sigt, og invester i biltogsløsningen, som er en særdeles god forretning, og som lader alle muligheder åbne for fremtiden.

Jan Koed

LILLEBÆLT SBROEN

1935 - 14. MAJ - 1985

Af Erik Husted

»Broernes Danmark var færgernes land«, er den meget rammende titel på forfatteren Mogens Lebechs lille interessante bog, som udkom i 1964.

Mange af fortidens gamle færgeoverfarter med historie og traditioner, som strækker sig over århundreder, er i tidens løb, og ikke mindst i vort århundrede, blevet afløst af broforbindelser.

Selv om der i den nyere tid er blevet føjet flere nye og imponerende brobygningsværker til rækken af de bestående, kan der ikke herske tvivl om, at Lillebæltsbroen, som netop i disse dage for 50 år siden blev indviet under stor festivitas, stadig i dag kan hævde sig smukt, både rent arkitektonisk og som et monument over ingeniorteknisk kunnen.

Selv 50 år er vel ikke meget i historisk perspektiv. Tiden fra broen blev påbegyndt og frem til i dag, er for intet at regne mod den historie som ligger forud.

Overfartssted fra oldtiden

Hvis man spørger: »Hvor gammel er Lillebæltsoverfarten?« – så må svaret blive: »Lige fra den tid de første mennesker bosatte sig i Danmark!«

Ved udgravningen til Lillebæltsbroens strompiller fandt man på havbunden en smukt forarbejdet stridsøkse af sten fra tiden 2.700–2.000 f.Kr. – velsagtens tabt overbord eller en mindelse om en stenaldermands ulykkelige forlis. Øksen er ikke helt med urette blevet kaldt »Lillebælts-overfartens dåbsattest«.

Middelfart, eller som den gamle udtale lyder, Melfar, betyder det midterste overfartssted, idet der i middelalderen, hvor købstaden opstod, fandtes to andre overfartssteder, nemlig et nordligt fra Bogense til Bjerre Herred nord for Vejle fjord og et sydligt fra Fønsskov Odde til Stenderup syd for Kolding.

Modsat Middelfart ligger Snoghøj, der er afledt af det gamle danske ord »at snove«, dvs. dvæle, vel fordi de rejsende her måtte vente på overfartslejlighed.

Hvornår færgeoverfarten blev systematiseret er vanskeligt at sige. Færgeretten tilhørte kongen og var bortfæstet til færgemænd. Fra 1660'erne optræder privilegerede færgemænd i såvel Middelfart som Snoghøj med rettigheder såvel som forpligtelser.

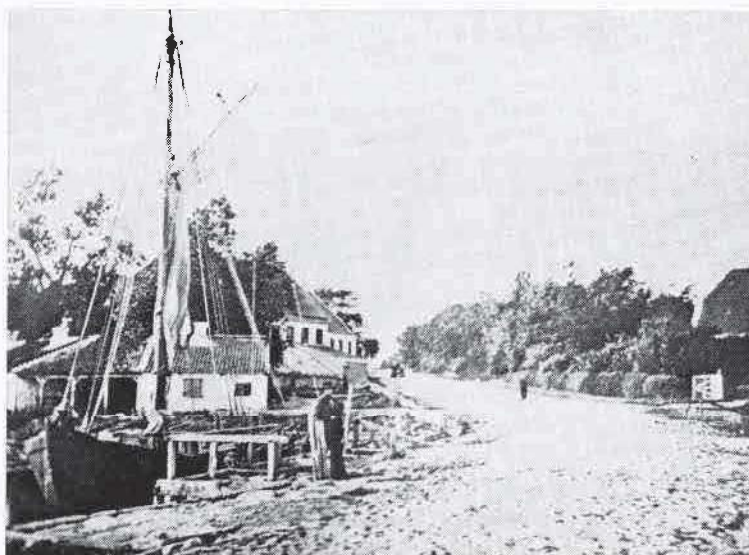
Ved hvert færgested fandtes en større færge med sejl foruden to-tre både. Desuden fandtes indtil 1796 en stor

færge benævnt »Kongens Færge«, som især anvendtes til kongelige overfarter og militære transporter.

Længere frem i tiden, ved midten af forrige århundrede, havde hvert færgested to sejlfærger, en større og en mindre, foruden robåde. Posterne som færgemænd blev i flere tilfælde besat med forhenværende sofficerer, og blandt de interessanteste af disse træffer man bl.a. Peder Grib, Tordenskiolds våbenfælle fra Dynekilen og Strømsstad, som residerede på Snoghøj fra 1742 til sin død i 1757, og hvis efterkommere besad færgeriet til 1839.

Postoverfarten begynder

Ruten Snoghøj-Middelfart har altid indtaget en central plads i kommunikationen mellem landsdelene, men virkelig stor betydning fik ruten fra 1794, da postoverfarten blev henlagt hertil permanent.

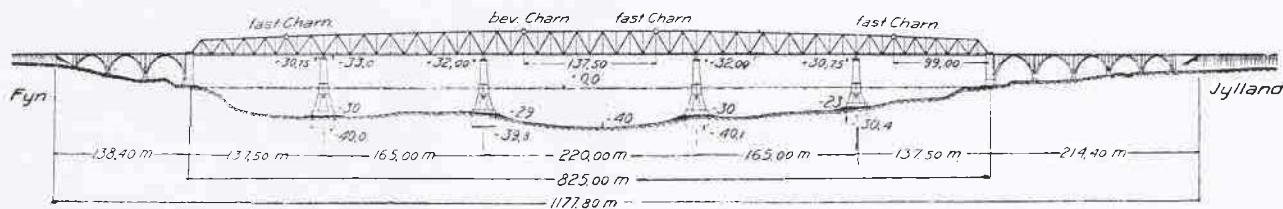


Formentlig det eneste eksisterende fotografi, der viser en af de gamle sejlfærger, sandsynligvis færgebåden »Annette«. Snoghøj færgebro i 1880'erne.

Foto: Fredericia Museum

Hovedpostruten København-Hamburg havde hidtil normalt benyttet den noget kortere rute over Assens-Aarøsund og kun lejlighedsvis benyttet Snoghøj-Middelfart, når isforhold umuliggjorde overfart fra Assens.

I 1784 løb postbåden fra Assens på en isflage og forliste med tab af 15 menneskeliv og penge og varer til en værdi af henved 20.000 Rdl. Dette gav stød til forlægning af overfarten, foreløbig kun under isforhold, idet farvandet mellem Snoghøj og Middelfart næsten altid er isfrit, men fra 1794 blev forlægningen gjort permanent året rundt.



Snittegningen af Lillebæltsbroen angiver broens dimensioner og viser samtidig, hvor de bevægelige led (charniers) er anbragt. Midterpartiets ophæng viser, at der er tale om en såkaldt cantileverbro. Tegning: DSB

Postvæsenet – pakkeposten – var dengang det eneste offentlige transportvæsen. Pakke- og passagertransporter blev til faste tider, her på hovedpostruten én gang om ugen i hver retning, besørget af vognmandsdrag i købstæderne på ruten med skift til nye vogne og heste i hver by. Snoghøj indtog her en særstilling: Transportforvalteren, som færgemanden nu kaldtes, blev pålagt at sørge for transport af post og passagerer til Kolding, Vejle og Fredericia og måtte dertil anskaffe fem vogne og ti heste foruden fornøden postmundering.

Ofte slog antallet af vogne ikke til, og de nærmestboende bønder omkring Snoghøj havde da pligt til at stille med de fornødne vogne med heste og kuske på alle tider af døgnet. I 1800-årenes begyndelse omtales således ofte transporter på indtil 20 vogne, i 1805 endog en transport på 34 vogne. Snoghøjs største færge var i stand til at tage 16 postlæs på én tur, idet vognene ikke blev overført.

Trafikken fra Snoghøj til Middelfart var normalt en del større end vice versa. I det første år med regelmæssig postbefordring (1794) overførtes således 298 postlæs stigende til 752 læs i 1809. Krigsårene 1807–14 påvirkede i høj grad trafikken, som antog et ekstraordinært omfang bl.a. grundet store militære transporter, især omkring årsskiftet 1813–14.

Set med vore øjne var trafikken dog forsvindende ringe. Antallet af rejsende – der ses her bort fra militære transporter – ved landets vigtigste færgesteder var:

	Korsør–Nyborg	Århus–Kalundborg	Lillebælt
1834	7.061	2.925	ca. 8.000
1835	7.302	2.833	7.642
1836	6.901	3.811	8.939

hvor Lillebæltsoverfarten skal deles mellem Snoghøj–Middelfart (3.000–3.500), Assens–Aarøsund (3.000–3.500) og Fredericia–Strib (resten).

Færgeruten Fredericia–Strib opstod i 1651 ved anlægget af Fredericia (Frederiksdøde), men nogen større betydning fik ruten ikke før langt senere.

Besværligheder og krig

Farvandet i Lillebælt er stærkt strømfyldt og meget dybt. At manøvrere med de tungtlastede sejlfærger var derfor ingen let sag selv for øvede folk. Farvandets bredde på det smalleste sted er kun godt 850 m, medens afstanden mellem Snoghøj og Middelfart færgebroer var ca. 1.600 m. Afhængig af vind og strøm måtte en robåd regne med en overfartstid på fra 5–10 minutter til 1¼ time. Sejlfærgerne måtte normalt bruge noget længere tid, og der haves eksempler på overfarter, som tog adskillige timer. Dermed var besværlighederne ikke nødvendigvis ophørt.

Det skete ofte, at postgods og passagerer måtte sættes i land på kysten temmelig langt fra bestemmelsesstedet, hvorefter postvognene måtte bringes frem hertil ad ringe markveje.

Var overfarten besværlig, kunne man til andre tider – i alt fald på Fyn – glæde sig over vandet, der skilte. Lillebælt beviste gentagne gange under krigsforhold sit værd som en barriere, fjendtlige hære ikke magtede at overskride. Dette var tilfældet i Kejserkrigen 1628–29, Torstenssonkrigen 1643–44 og de slesvigske krige 1848–50 og 1864. Kun i Karl-Gustavkrigen 1657–60 kom isen svenskerne til hjælp og muliggjorde den berømmelige overgang, der førte til besættelsen af øerne.

Jernbaneplaner – og kritik af færgeriet

I 1850'erne og -60'erne var trafikken mellem landsdelene steget betydeligt. Jernbanen havde sin andel heri, de mange dampskibsruiter som efterhånden forbandt landsdelene ligeså.

Persontrafikken fra Snoghøj til Middelfart androg i denne periode fra ca. 5.000 til ca. 8.000 personer årlig, hvortil kom heste, kvæg og vogne. Tallene fra Middelfart til Snoghøj kendes ikke, men de har formentlig været noget mindre; i alt fald kan det slås fast, at den samlede persontrafik ikke har oversteget 12.000 personer årlig.

Der begyndte efterhånden at lyde mange røster for at få afskaffet de forældede færgeprivilegier og få erstattet salig Peder Paars' transportmiddel: sejlsmakken med mere tidssvarende dampskibe.

Dette var allerede sket på Storebæltsoverfarten, hvor det første dampskib (»Mercurius«) holdt sit indtog i 1828, og hvor staten overtog færgedriften i 1856, efter at jernbanen København–Korsør var indviet i april samme år.

Assens–Aarøsundsoverfarten havde fra 1838 betjent sig af et dampskib (»Maagen«), og også her overtog staten driften fra 1858.

Stærkt medvirkende til de mange røster om modernisering af færgedriften var det den 15. februar 1857 vedtagne lovforslag om en jernbane Nyborg–Odense–Middelfart. Loven blev ganske vist ikke udnyttet, men den 10. marts 1861 vedtoges en ny lov, som fulgtes op af en overenskomst med Peto, Brassey & Betts om anlæg af banen kombineret med en dampskibsforbindelse til Snoghøj.

Det var hensigten at placere jernbanestationen ved Grimmerhus i Middelfarts vestlige udkant. Tilsvarende skulle en station anlægges tæt vest for Snoghøj Færgesø, og herfra skulle en stikbane føres frem til den projekterede bane mellem Fredericia og Kolding.

Der var imidlertid stærkt delte meninger om den sag, og især amtmanden i Vejle, den nationalliberale Orla Lehmann, førte en kraftig argumentation for, at banen skulle føres til Strib med dampskibsforbindelse til Fredericia, og dette blev også resultatet, idet det blev vedtaget ved lov af 11. februar 1863.

Krigen 1864 bragte forsinkelser, men den 7. september 1865 kunne jernbanen Nyborg-Middelfart indvies, og umiddelbart efter begyndte regelmæssig drift med tre tog daglig i hver retning. Stationen i Middelfart blev placeret et godt stykke udenfor byen i erkendelse af, at banen skulle føres videre til Strib. Den 1. november 1866 åbnedes strækningerne Vamdrup-Fredericia og Middelfart-Strib, og mellem Fredericia-Strib indsattes hjuldampskibet »Limfjorden«.

Det var et hårdt slag for de gamle færgesteder Middelfart og Snoghøj, hvor passagerantallet faldt fra 3.266 i 1868 til kun 1.272 i 1872; det sidstnævnte år var i øvrigt stærkt påvirket af indsættelsen af den første jernbanefærge »Lillebælt« på ruten Fredericia-Strib. Til sammenligning kan det anføres, at der her i det første driftsår 1872/73 overførtes ca. 116.000 passagerer og ca. 92.000 tons gods.

De første broplaner

Kun en halv snes år efter jernbanefærgens indsættelse påbegyndte Statsbanerne en undersøgelse af mulighederne for tilvejebringelse af en fast broforbindelse. Blikket faldt naturligt nok på Lillebælts smalleste sted, hvor der i 1883 blev foretaget en række opmålinger, boringer og pejlinger. I 1884-86 udarbejdedes et projekt til en dobbeltsporet jernbanebro, omtrent hvor den nuværende bro ligger, men projektet nåede aldrig frem til bevillingsmyndighederne.

Brospørgsmålet dukkede op igen sidst i 1890'erne i forbindelse med planer om at gøre den fynske jernbane dobbeltsporet. Igen blev der udarbejdet et projekt, nu lidt vestligere end det første.

Passagertrafikken mellem Fredericia-Strib var på denne tid steget til ca. 0,5 mill. passagerer og 287.000 tons gods årlig, medens trafikken Snoghøj-Middelfart var sygnet hen til næsten ingenting og nu mest bestod af rent lokal trafik, som overførtes med sejl- eller robåde.

Broforslaget nåede frem til Rigsdagen, men vandt ikke gehør. Det fynske dobbeltspor blev først vedtaget i 1908, og da uden at brospørgsmålet kom frem igen.

Efter Genforeningen i 1920 tog trafikken over Lillebælt stærkt til. Fredericia-Striboverfarten overførte på den tid ca. 0,9 mill. passagerer og ca. 1,1 mill. tons gods årlig, men samtidig havde den gamle færgeoverfart Snoghøj-Middelfart oplevet en renæssance.

I 1902 stiftede en kreds af Middelfartborgere A/S Middelfart Dampskibsselskab, som begyndte i beskeden målestok med den lille passagerdampbåd »Johanne« – også kendt som »Grisen« på grund af sin iorefaldende dampfløjte.

Bilernes fremkomst gav det lille selskab sin store chance, for på statsbaneoverfarten Fredericia-Strib var man ikke bilvenlige – og blev det for øvrigt aldrig!



Stabelaflojningen af den sidste sænkekasse (nr. 2) fra byggepladsen på Snoghøjsiden af Lillebælt skal netop finde sted under påsyn af Kongen og Dronningen foruden et stort antal mere anonyme danskere den 19. juli 1932. Bemærk hvorledes sænkekassens bund, der på beddingen vender opad, er udformet, så den nøje følger havbunden, når den bliver placeret på den endelige plads. Foto: Dybdal/DSB Jernbanemuseum

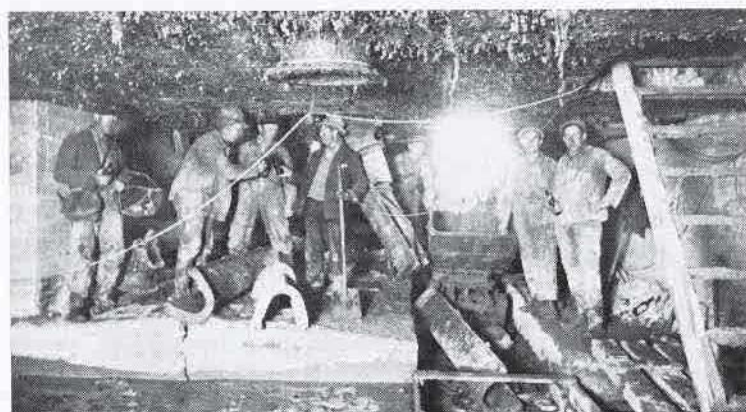
Motorfærgeren »Inger« blev anskaffet så tidligt som i 1912, og senere fulgte »Johanne II« i 1923 og endelig »Nanna« i 1932. Det blev en sand guldgrube for selskabet og dets aktionærer, som kom til at nyde godt af stærkt stigende udbytter, helt op til 300%.

På Finansloven for 1923-24 lykkedes det at opnå bevilling til undersøgelser og forarbejder vedrørende bygningen af en bro, og samme forår startede de nødvendige pejlinger og boringer. På grundlag af undersøgelserne udarbejdede Statsbanerne i efteråret 1923 et projekt til en dobbeltsporet højbro, som – da biltrafikken var i stærk vækst – tillige indeholdt alternative forslag til en færdselsbro i forbindelse med jernbanebroen. Det mest ejendommelige af disse bestod af et hængefærganlæg ophængt under broen med en hængefærge til tre biler i hver retning.

Biltrafikken var på den tid ca. 23.000 biler årligt, som stort set alene overførtes af Middelfart Dampskibsselskab. Hængefærgeprojektet vandt et vist gehør, men fandtes ikke tilrådeligt. Ligeledes mente man, at biltrafikken sta-

Fyrre meter under Lillebælt tager arbejdsstyrken en pause i det hårde slid med at fylde sænkekasserne ud med beton. Det er værd at bemærke sig, at arbejdet med at udgrave bundleret og fylde beton i sænkekasserne foregik med håndkraft. 15. april 1932.

Foto: Dybdal/DSB Jernbanemuseum



dig var for ringe til at forrente broens udbygning med en færdselsbro, også selv om man indførte en broafgift. Det anbefalede derfor at bygge broen som jernbanebro, men med bropiller, som kunne danne grundlag for senere påbygning af en vejbane.

Biltrafikken vedblev imidlertid med at stige; i 1926 androg den samlede overførsel ca. 62.000 biler, hvor Middelfart Dampskibsselskab tegnede sig for de ca. 49.000, medens resten hovedsagelig overførtes med den private Ås Færgesfarten Fredericia-Strib, som tog sin begyndelse i 1923 med motorfærgen »Jyden«, og som senere anskaffede motorfærgen »Strib«.

På Statsbaneoverfarten, hvor man som nævnt ikke var begejstret for bilfolket, var der siden 1902 hele fem færger i drift.

Behovet for en bro syntes således dokumenteret, og endelig den 16. juni 1927 blev så loven om en dobbeltsporet jernbanebro med en færdselsbro vedtaget.

Broens bygning

Broarbejdet blev udbudt i licitation i tre dele, nemlig strømpiller, overbygning og landpiller med brofag, og af de 23 indkomne tilbud, hvoraf de fire omfattede det samlede broprojekt, antog Statsbanerne Monberg & Thorsens tilbud den 21. december 1928.

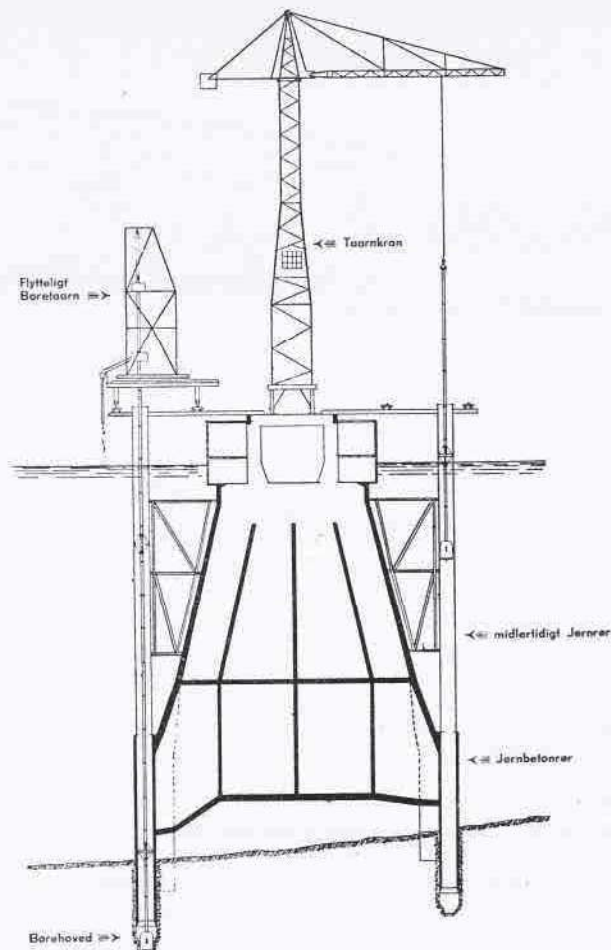
Arbejdet blev påbegyndt i foråret 1929 og skulle være fuldført i juli 1934. En strejke fra april 1929 til april 1930 forsinkede dog arbejdet næsten et år.

Den interessanteste, men også vanskeligste del af arbejdet var udførelsen af strømpillerne, som man besluttede at bygge efter den såkaldte rørvægsmetode, som ikke tidligere var prøvet i Danmark. Bygningen af den første af i alt fire sænkekasser, som skulle danne de fremtidige strømpillers nederste del, blev påbegyndt i august 1930, og den 27. april 1931 skete den første stabelfløbning i overværelse af en tilskuerskare på omkring 50.000. Disse stabelfløbninger var et tilløbsstykke af rang, idet også de efterfølgende blev overværet af tilsvarende store mængder tilskuere.

Hver sænkekasse målte ca. 22 m i bredden og ca. 44 m i længden og havde en højde på ca. 18 m. Den betonstøbte kasse var omgivet af ca. 80 store lodrette sammenrivede jernrør, hver ca. 15 m lange og ca. 1 m i diameter. I færdig stand vejede en sænkekasse ca. 7.000 tons.

Da kasserne af tekniske grunde blev bygget med bunden opad, måtte man efter stabelfløbningen vende de nu flydende kasser, hvilket skete ved at påfylde ral i jernrørene på kassens ene langside, hvorved den fik overbalance og tippede rundt. Herefter kunne man påbegynde opbygningen af selve pillen ovenpå sænkekassen, idet vægten af sig selv ville presse kassen længere og længere ned for til sidst at hvile på havbunden, som på det dybeste sted ligger ca. 30 m under vandspejlet. Kassens hulrum blev herefter tømt for vand, og der blev foretaget udgravning i havbunden, således at kassens loft efterhånden kom til at hvile på denne.

I sommeren 1933 var de første tre strømpiller færdige, og monteringen af brofagene kunne påbegyndes. Den 28.



Tegning, som viser princippet ved nedgravningen af sænkekasserne. På hver sænkekasse var anbragt to tårnkraner til flytning af borchovederne fra rør til rør samt to boretårne, hvorfra borearbejdet udførtes. De korte langs kanten af sænkekassen på en bane med seks meters sporvidde.
Tegning: DSB

december 1934 blev det sidste stykke, som sluttede forbindelsen mellem Jylland og Fyn, monteret.

Alt imedens brobyggeriet stod på, arbejdedes på de nødvendige følgeanlæg i form af jernbaneforlægninger, nye banegårde i Fredericia og Middelfart og nye vejanlæg. De samlede nyanlæg kom til at bestå af ca. 90 km spor, ca. 18.000 m² bebygget areal og ca. 7,5 km vejanlæg foruden 20 broanlæg til vejover- og underføringer på de forlagte banelinier.

Indvielsen

Endelig den 14. maj 1935 oprandt den store dag, hvor broen officielt skulle indvies under et omfattende festprogram. Ved middagstid ankom Christian X med kongeskibet »Dannebrog« til Middelfart havn, herfra gik turen i bil til den nye stationsbygning, hvor to af de nye postkasserøde lyntog – »Kronjyden« og »Østjyden« – rullede ind kl. 13.25 fyldt med honoratiories.

Med kongen og hans følge ombord fortsatte det sammenkoblede tog til broen, hvor de obligatoriske taler blev holdt, og kl. 14.59 satte toget sig i bevægelse for et minut senere at sprænge silkesnoren, der var udspændt over sporene et stykke ude på broen.

Hermed var Jylland og Fyn officielt erklæret for landfaste.



Den næsten fuldførte bro er fotograferet i december 1934 som baggrund for bilfærgelejet i Snoghoj, hvor færgerne »Inger« og »Nanna« ligger fortojet.
Foto: Stender/Det kongelige Bibliotek.

Toget fortsatte til Fredericia, hvor der efterfølgende var officiel indvielse af den nye banegård.

At beskrive festrusen og det påfølgende trafik kaos på denne festdag er ikke muligt her, så dette må overlades til læserens fantasi.

Andre steder var begejstringen måske knap så stor. Det gjaldt først og fremmest hos det henved 200 mand store færgepersonale, som var knyttet til statsbaneoverfarten Fredericia-Strib, hvis virksomhed ophørte den 16. maj 1935.

Middelfart Dampskibsselskab solgte umiddelbart efter broindvielsen færgerne »Nanna« og »Inger«, og den 31. maj 1935 foretog den sidste færge »Johanne II« sin sidste sejlads over Lillebælt og sluttede dermed det artusindgamle færgeløbs historie.

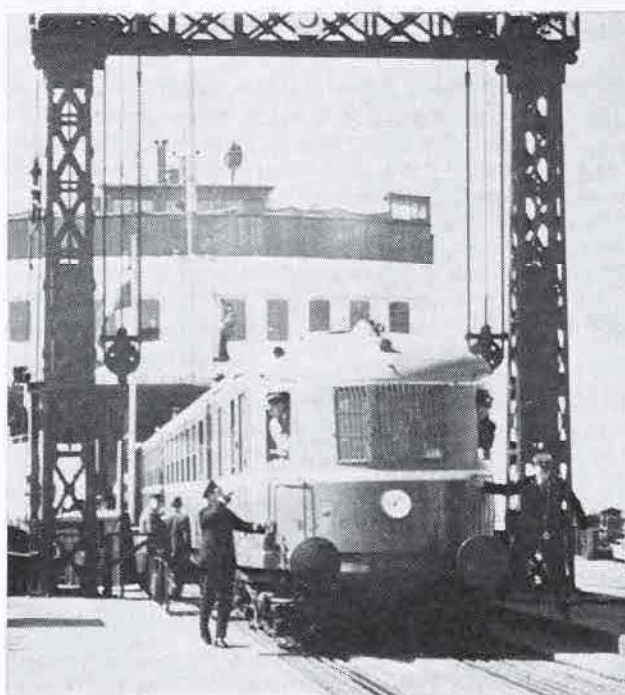
A/5 Færgefarten Fredericia-Strib fortsatte et par år efter broindvielsen, men i 1938 måtte man skille sig af med de større bilfærger »Jyden« og »Strib« og anskaffe en mindre, »Fredericia«. Denne viste sig også for stor til behovet, og efter nogle år måtte den erstattes af en ganske lille passagerfærge, som sejlede frem til oktober 1970.

Den nye Lillebæltsbro

Medens den gamle bro fuldt ud dækker behovet for jernbanetransport, stillede sagen sig hurtigt ganske anderledes for biltrafikken. Ved vedtagelsen af loven om Lillebæltsbroens bygning i 1927 regnede man med en årlig trafikmængde på ca. 70.000 biler, som ganske vist forudsås at være stigende. Alligevel anlagde man kun en kørebane i knap seks meters bredde.

Allerede i 1936 passerades broen af ca. 490.000 biler, og dette tal var siden jævnt stigende. I 1960 var man nået op på ca. 2.960.000 biler, hvilket afstedkom mange problemer i trafikafviklingen. Der måtte projekteres en ny bro, og denne blev vedtaget af Folketinget den 16. marts 1962. I marts 1965 begyndte arbejdet, som stod på indtil indvielsen den 21. oktober 1970. Trafikken på den gamle bro var i mellemtiden (1969) nået op på over seks mill. biler.

Det er tankevækkende, at Lillebælt i dag på mindre end én



Angivelig det første lyntogssæts ankomst til Sjælland. Korsør i foråret 1935.
Foto: DSB Jernbanemuseum

time passerer af flere mennesker, end der for ikke meget mere end 100 år siden passerede på et helt år!

En fantastisk udvikling som begyndte med jernbanen, videreførtes gennem de mange brobyggerier, og som endnu ikke har nået sin afslutning gennem andre trafikformer. □

Litteraturhenvisninger

- | | |
|------------------------|--|
| Chr. Behrendt: | Færgeløbet ved Middelfart, 1927 |
| Aago Brandmose: | Lillebæltsbroen (Brandmoses Kvartals-Magasin, 1931, 1933, 1934 og 1935) |
| Erik Husted: | Fra færgesmakke til hængebro. Snoghoj-Middelfart færgefarts historie, 1977 |
| Statsbanerne: | Lillebæltsbroen 14. maj 1935 |
| Tegner: | Færgesvænens udvikling i Danmark (i Tidsskrift for Søvesen 1902) |
| Poul Thiesen: | Da Fredericia var færgernes by, 1974 |