

Dampskibsbesejling i Smålandsfarvandet i 1800- og 1900 tallet.

*Fortællingen består af 3 artikler, som har været bragt i Fejøbladet nr. 1-3/2007.
Alle artiklerne er skrevet af Arne Fredens.*

Dampskibsbesejlingen omkring Fejø i 1800-tallet.

Begyndelsen

Allerede på den første officielle sejlads med dampskibe i Danmark blev Fejø en del af den nye tid, der var udsprunget af dampmaskinens fremkomst.

Tirsdag den 25. maj 1819 afgik ”Caledonia” fra København kl. 5.00 og sejlede gennem Bøgestrømmen til Bandholm, hvor det ankom kl. 18.00 for straks herefter at fortsætte til Kiel med ankomst kl. 8.00 onsdag morgen.

Bandholm og Fejø var nu ikke mere end 13 timer væk fra hovedstaden og bedre endnu – man var ikke sejladmæssigt afhængig af vind, sø og vejr. Kun isforhold og mørke kunne vanskeliggøre fremkomsten på den afkortede tid.

Ruten til Kiel gik syd om Femø og Fejø til Bandholm og lykkedes navigationsmæssigt gennem aftaler med gårdmænd om belysning på land på sydspidsen af øerne.

Sejladsen med Caledonia fortsattes til 1830 med i alt 280 ugentlige sommerture på 12 år. Undervejs udskiftedes Bandholm med Kragenæs og Ravensby for at smålandsfarvandet i 1830 helt forsvandt fra sejlplanen frem til 1845.

Årene herefter var atter forsøgsår og kortvarige, da krigen 1848 inddrog mange skibe til krigstjeneste og civile opgaver ledet af den danske stat.

Tiden efter 1850

Perioden 1850-1890 blev den gyldne periode i den nationale dampskibsbesejling af smålandsfarvandet. Fra 1850 med Bandholm som havnen på fartplanerne, men fra 1856 med Fejø som det centrale og eneste anløbssted på småøerne for ruten fra København til Kiel og de mange indenrigsruter, der kom omkring området. Denne udvikling tog fart efter etableringen af DFDS i 1866 og fortsattes til rederiet i november 1890 indstillede ruten mellem Fejø og København. Herefter var det endegyldigt slut med Fejøs deltagelse i de nationale besejlingsruter.

Østkysten af Fejø var et behageligt og sikkert anløbssted med god manøvreplads for de store hjuldampere og med gode viderebefordringsmuligheder til andre destinationer i regionen hvad enten det skete over land eller med skib. Landgangen skete via opankring af skibet et stykke fra land, hvorefter gods og passagerer i mindre joller blev transporteret til kysten til en mindre bro lidt nord for Slettervejens udløb i Femøsund.

Det første anløb af Fejø overhovedet skete imidlertid allerede i 1852, hvor ”Lolland” foretog en lysttur fra Fejø Sletter til Industriudstillingen i København, men fra 1855 med især ”Flora” og ”Zampa I” kom der regelmæssighed i forbindelserne. Ruterne var København-Bandholm/Nakskov og retur med anløb mange steder langs Stevns og Bøgestrømmen, mens Kiel og andre danske fjerne destinationer først kom med fra 1867.

Den intense trafik medførte i sommersæsonen flere ugentlige anløb af Fejø og dermed en særdeles fordelagtig forbindelsesmulighed til hele det syddanske område. Fra Fejø var det i perioden muligt at komme op igennem Store Bælt, via Langeland til de sydfynske kystbyer og helt til Middelfart og Kolding og østover via Orehoved, Nykøbing og Stubbekøbing til København. Denne nationale samhørighed ophørte dog omkring 1870, hvorefter ruterne med Fejø var til Kiel og København.

Nogen fast og årelang fartplan havde man ikke. Der kunne i fartplanen for et givet år ske flere skift af destinationer og afgangstidspunkter, men mulighederne for fejøboerne via ruteskift i det nationale sejlnetværk til at komme rundt i Danmark var langt større end for andre danske destinationer af Fejøs karakter og størrelse.

De to nævnte skibe og det fra 1875 nybyggede "Zampa II" var hjuldampere med en motorkapacitet, der muliggjorde sejladsen til København inkl. anløb af mellemstationerne på ca. 8 timer. Skibenes længde var ca. 40 - 60 meter.

I 1875 byggede DFDS anløbsbroen ved Sletterne lige ud for vejen. Det gav med en bro, der stak knap 200 meter ud i vandet og med en transportbredde på 2 meter og et brohoved på 6 meter en meget nemmere håndtering af gods og passagerer. Slut var det med, at dette skulle i joller og roes til land. Skibene lagde til for enden af brohovedet for umiddelbar videresejlad, og losning og lastning kunne gennemføres direkte på broen og på kort tid, hvilket øgede effektiviteten af skibenes nyttefunktion.

Men året var samtidig begyndelsen til en besejlingsmæssig afmatning af området. Fra sommeren 1878 forsvandt Bandholm fra Kielruten, ja fra hele det danske indenrigsnet. Fejø var nu blevet den eneste anløbsdestination i området og dermed med forbindelsen til omverdenen i form af København og Kiel, men fortsat med forbindelsesmulighed i Vordingborg til det øvrige sydlige Danmark.

Transportudviklingen løb imidlertid stærkt. Større skibe og dermed større tonnagemulighed samt etableringen af jernbanetransporten gjorde dels de mange småhavne uinteressante og ubekvemme for besejling og dels for små til at kunne levere den godsmængde, som var nødvendig for at skibene med økonomien i behold kunne forsvares at anløbe havnene. Det gjaldt også for Fejøs placering i besejlingsmønstret. Fra 1890 var det slut med DFDS's interesse. Kiel var allerede i 1887 forsvundet fra sejlrueten.

Fejø fik sejladmæssig den samme placering, som den havde haft i perioden op til 1855. En kort og intens periode, der gav øen en vis opblomstring, men også med en rolle, som ikke i længden kunne fastholdes. En aftagende handel og transportmulighed betød en begyndende stagnation eller i det mindste en ny rolle i det lokale/regionale erhvervsliv. Trukket tilbage til sin øfunktion og overhalet af den industrielle udvikling, som skete på Lolland og med besejling af Nakskov og større skibe for afvikling af de varer, som nu skulle bruges.

Den regionale dampskibsbesejling i Smålandsfarvandet i 1800- og 1900 tallet

Indledning

Samtidig med udfasningen af besejlingen på de større ruter kom der også andre ændringer til området. Bandholm var forsvundet fra ruterne og Fejø blev nu knudepunktet for områdets besejling. Men det fik også en ende, hvilket gjorde, at anløbsbroen på Sletteren ikke længere var besejlingsmæssig interessant. Til de regionale ruter var det ubekvemt med anløb på østsiden af øen. Mere naturligt var det – også på grund af de mindre skibe – at benytte ”havnen” i Dybvig.

Det var nok en havn i ordets rigtige betydning, men ikke i sammenhæng med de faciliteter, der krævedes for at få en hensigtsmæssig udnyttelse af søtrafikken. I 1850'erne beskrives Dybvig ”som et tidligere havneområde”. Man hører og ser for sig et havnemæssigt forfald med manglende vedligeholdelse og dårlige sikkerhedsforhold. Dette forhold blev der først 25 år senere taget hånd om.

Men Dybvig vandt på grund af den naturmæssige beliggenhed rollen som anløbsstedet på Fejø, selv om der i 1872 for dette enkelte år skete anløb ved Vester for ruten mellem Bandholm og Korsør. Med det var kun i dette år, at ikke alle ruter gik til Sletteren og Dybvig.

En spæd begyndelse

Sideløbende med udviklingen i den nationale besejling af Smålandsfarvandet begyndte lokale initiativer for en regional besejling at spire frem.

Allerede i 1855 var det første forsøg gjort med en rute fra Vordingborg til Nakskov med anløb af Fejø og Kragenæs. I alt 16 ture blev det til den sommer, inden LILLE-BELT indstillede sejladserne med udgangen af september måned. Og samtidig blev det en enlig oplevelse for de kommende 14 år. Skulle områdets beboere uden for øsamfundet, måtte man følge de store nationale ruter og så finde de nødvendige supplerende forbindelser rundt omkring.

MARIEBO og 1870'erne

Et Interessentskab her i Byen har i Kiel købt et lille Dampskib, der er døbt ”Mariebo”, hvormed man har i Sinde at aabne for en Forbindelse med de Nord for Lolland liggende Øer.

Sådan var teksten i den lokale avis fra partsrederiet O. A. Qvade i Maribo samtidig med åbningen af jernbanen mellem Maribo og Bandholm i oktober 1869. Tog og færge var indrettet efter hinanden til gavn og glæde for passagerer og det godsafhængige erhvervsliv.

Det var ikke noget stort skib. En totallængde på ca. 11 meter og en maskinkraft på 6 HK. Men det var en begyndelse. Sejlrueten var lagt sirligt og med hensyntagen til så mange interessenter som overhovedet muligt på de 3 øer og i Kragenæs, der i et sindrigt sejlnetværk blev besøgt på kryds og tværs. I 1870 udvidedes ruten til også at omfatte Saksø og med tilknytning til de nationale skibruter med ZAMPA I og FALSTER.

Også oplevelsen med MARIEBO blev kort. Med udgangen af 1870 blev skibet solgt til Sverige. Behovet har nok ikke været så stort, som forventet.

I 1870'erne blev der gjort tre forsøg, som også alle blev kortvarige.

Bandholm – Fejø - Vordingborg i 1871 med ØRNEN var en tur på 2 ½ time hver vej og sejlet 3 gange om ugen i 7 uger med start i højsommeren. Fra ruten var der tilknytning til jernbaneforbindelsen til København til såvel 1. som 2. og 3. klasse. Ruten supplerede med sine afgangstider de ordinære nationale ruter, så det i denne sommersæson næsten var muligt dagligt at komme fra Fejø til København.

Bandholm – Korsør ruten i 1870 og 1872, men ikke 1871. I starten med to ugentlige ture, men hurtigt reduceret til én. Skibene DIANA, VESTER og SKJOLD blev brugt på sådanne mindre ruter. Det var denne rute, der benyttede Vester som anløb på Fejø i 1872, men det hjalp heller ikke i en overlevelseskamp for ruten.

I 1872 en returrute fra København over Stubbekøbing, Vordingborg, Fejø, Bandholm, Fyn og Rudkøbing i perioden fra marts til udgangen af oktober med start i København onsdag aften og tilbagekomst søndag morgen. Også denne rute var kortvarig.

Situationen i 1880'erne

Det var nu bevist, at der var interesse for besejlingen såvel på de nationale som de regionale ruter, men udviklingen ændrede karakter. De store skibe på det nationale rutenet kunne ikke få økonomi i en fortsat besejling af de mindre udkantsområder. Til gengæld kunne de mindre skibe ikke sikre tilsvarende sejladmæssig sikkerhed for et stabilt rutenet, der gik uden for øområdet. Derfor var det naturligt, at der dels skabtes en sikker ruteforbindelse til de nationale ruter og dels i et netværk, der forbandt området. Bestræbelserne herpå udmøntede sig med succes fra 1879.

Men en væsentlig forudsætning måtte gøres. Havnefaciliteterne i Dybvig skulle forbedres. Og til dette formål trådte Knuthenborg til, idet man herfra så en fordel i for Bandholm – og sig selv – at der var gode sejlmuligheder til Bandholm via Fejø. Efter ombygningen af Bandholm Havn og med de tunge havnemaskiner i området tilbød man Fejøboerne en ”gratis” havn i Dybvig med de besejlingsforhold, der var nødvendige for en sikker og god fremtidig besejling. Havnen på Fejø stod færdig i foråret 1882.

Det var fra samme tidspunkt, at Knuthenborg havde fået eneret (og pligt) til mod betaling – 400 kr. om året - at levere posten til Fejø. En eneret, der samtidig var knyttet til fritagelse for betaling af havneafgifter i den nye havn på Fejø. Altså for såvel Knuthenborg som fejøboerne en god ordning.

Men det var også en ordning, der i 1893, da Alfred Hovmand, Bandholm havde overtaget ruten på øerne, i en kortere periode gav anledning til disputs mellem Fejø og koncessionshaveren. Hovmand mente, at han i lighed med sin forgænger skulle være fritaget for betaling af havnepenge i Dybvig. Det mente man ikke på Fejø, idet fritagelsen havde været knyttet til, at Knuthenborg havde leveret en gratis havn. Denne finesse havde Hovmand overset. Han havde ikke leveret noget, men blot mod

betaling fået en leveringsaftale med postvæsenet. Hvorfor skulle han som bruger ikke betale for benyttelsen af de mange gode faciliteter?

Og Fejø holdt fast. Som konsekvens heraf forsøgte Hovmand at flytte rutens anløbsplads fra Dybvig til DFDS's ubenyttede anløbsbro ved Sletteren. Med den gik ikke, og det var ikke en holdbar løsning. Hovmand tabte dette slag, og han måtte igen benytte Dybvig.

Med havnebyggeriet var det således muligt fra april 1882 at starte på besejlingen mellem Bandholm – Fejø og Femø. En rute, der var nerven for Fejø i mange årtier fremover mod Lolland.

Inden de væsentligste ruter for de kommende år beskrives, skal to rutforsøg fra 1887 og 1890 omtales. Ikke fordi det var succes historier – begge havde en levetid på en sæson, men mere fordi nye destinationer blev inddraget i besejlingen. Efterhånden var alle anløbsmuligheder afprøvet og alle konstellationer med andre initiativer forsøgt. Men resultatet forblev det samme.

Ruten i 1887 sejlede med HOBRO fra Sakskøbing til Oreby, Femø, Fejø og retur over Femø til Sakskøbing på tirsdag og lørdage og onsdag/torsdag på rundtur fra Sakskøbing via Oreby og Kragenæs til Fejø, Femø og Masnedsund. Sejlads ud onsdag morgen og retur torsdag middag.

Selv om sæsonen blev lang med i alt 34 ture, blev denne sejlplan også af 1 års varighed.

I 1890 forsøgte med endnu mindre succes en rute med start og stop i Masnedsund via Kragenæs, Fejø og Femø.

Fælles for de to ruter var, at Femø og Kragenæs kom med i en egentlig rutfart. Det havde ikke været tilfældet siden MARIEBO i 1869-1870 besejlede området.

Udenrigsfart

Grevskabet Knuthenborg havde fortsat brug for transport af landbrugsafgrøder. Indstillingen af de nationale ruter betød indskrænkning af mulighederne, men de gode tider for landbrugspriserne trak den anden vej. Nu var havnen i Bandholm sat i stand og faciliteterne på havnen gode til håndtering af landbrugsvarer. Hvad var så mere naturligt end at blive en aktiv spiller på markedet for transporten? Det blev man så fra 1880 med KNUTHENBORG frem til 1890.

Passagerer, Kreaturer og Gods medtages til billige Fragter stod der i invitationen til potentielle brugere, og rejsen kunne for en passager gøres på bedste vilkår for 2 Pund og kost 3,50 kr. pr. dag.

Udgangspunktet var altid Bandholm og slutdestinationen altid Newcastle. Men søvejen dertil var forskellig næsten fra år til år. I starten op igennem Store Bælt til Nyborg, Grenå og Ålborg, men senere – antagelig på grund af for lidt gods – så med også Horsens, Odense, Svendborg og Nykøbing F. i sejlplanen.

Sidste tur var med afgang fra Bandholm den 30. december 1890, og med ordene: *Farten på denne Rute efter 1. januar bekendtgøres nærmere!*

Der blev ikke noget nærmere at bekendtgøre. Også denne rute måtte stoppe.

Masnedsund – Fejø i perioden 1879 – 1897

Fra 1879 var det slut med den direkte forbindelse fra København over Vordingborg og Fejø til Kiel. Nykøbing F. kommer mere permanent ind i besejlingsruten hvilket umuliggør opretholdelse af den hidtidige ruteforbindelse. Ikke sådan at forstå, at Fejø udgik af forbindelsen til Kiel, men sådan, at ruten nu startede i Nykøbing på sejladsen vestover.

Alt i alt ville det betyde en dags forsinkelse på levering af gods fra København, hvis ikke der var indsat en supplerende forbindelse Masnedsund (Vordingborg) – Fejø og retur uden anløb af mellemstationer. Afgangen fra Masnedsund (kl. 17.00) skete efter at ZAMPA II var ankommet fra København, og inden dette skibs videre færd til Nykøbing F.

Sejltiden var 1 time og 45 minutter hver vej og fandt sted med afgang fra Masnedsund mandag med retursejlad fra Fejø tirsdag morgen kl. 04.00. I perioden 1888 – 1891 indgik Orehoved i besejlingen og 1892 – 1893 også Femø med ca. 15 ture. Men bortset herfra var ruten bestemt for Fejø.

Rutens oprettelse betød samtidig, at der nu var to ugentlige forbindelser fra Fejø og østover.

I alle årene frem til 1897 var hovedskibet MØEN, og som navnet kunne antyde, sejlede skibet også i daglig rutesejlad østpå til Stege. En god udnyttelse af skibskapaciteten og en god service for brugerne. Men det var også denne samsejling, der gjorde, at ruten til Fejø fandt sin afslutning i 1897. Pr. 1. oktober meddeles, at MØEN's farter på Stege og Fejø er indstillet formedelst åbningen af Kallehavebanen og den daglige dampskibsforbindelse mellem Kallehave og Stege.

Dermed var der ikke behov for et skib på ruten fra Masnedsund til Stege, og grundlaget for at benytte det til en ugentlig tur til Fejø var samtidig også bortfaldet.

Endnu en gang havde udviklingen i det samlede trafikudbud medvirket til at isolere de små øsamfund. Jernbanens udbygning, større skibe og lidt senere automobildriften var ikke faktorer, der medvirkede til at styrke udkantområderne. Og med denne lukning var det også endegyldigt slut med planmæssig sejlads mellem øerne i Smålandsfarvandet og resten af Danmark. Rutesejlad var fremover udelukkende et lokalt fænomen.

Bandholm – Fejø – Femø fra 1882

Og denne lokale trafik startede i 1882. Fejø Havn var nyistandsat og Knuthenborg havde fået bygget sin første POLYXENE, der i størrelse var det dobbelte af MARIEBO, men med en 12-15 gange større maskinkraft. Efter lidt usikkerhed kom Femø med i den første sejlplan fra 1. april og dermed var grunden lagt til den besejling, der skulle vise sig at være den mest sejlivede af alle forsøg på at sikre forbindelsen mellem øerne og fastlandet. Dette til trods for, at også denne rute gennem tiderne løb ind i økonomiske problemer med ændringer i ejerskabet til følge.

Fra 1882 skete besejlingen med 1 daglig tur. Fra Bandholm når posttoget var ankommet kl. 17.00 til Fejø og Femø for overnatning inden returforbindelsen næste dag med ankomst i Bandholm kl. 10.30. Det var dette sejlmønster (med forskellige variationer i tidspunkterne), der var gældende frem til 1906. I bund og grund var det postforholdene, der bestemte vilkårene for erhvervslivets

udvikling. Og det gik godt. Dybvig Havn fik en flot økonomi og var i det hele taget en veldrevet forretning med alt nødvendigt udstyr for at kunne betjene sine kunder. Fra 1907 udvidedes fartplanen til 2 daglige ture på den samme rute.

Ultimo 1884 udskiftedes færgen med POLYXENE II. Den forrige blev solgt til Jylland og blev her bl.a. en trofast færge mellem Frederikshavn og Læsø. Den nye og lidt mindre færge fortsatte frem til 1912, hvor Hovmand måtte opgive den videre drift, der herefter overgik til Sydfynske Dampskibsselskab med skibet RUDKJØBING, som udvidede ruten med anløb af Askø. Denne ø havde hidtil været betjent ved mindre bådes udsejling til postdamperen på dens rute til og fra øerne.

Det fynske ejerskab blev kortvarigt og næppe succesfyldt. Krigen med dens begrænsninger på kul og varer til erhvervslivet betød indskrænkninger, og dermed manglende lyst til at fortsætte, så da lokale kræfter på Lolland i 1919 tilbød at etablere et nyt ejerskab fandt ruten en ny – privatbaseret af folk på øerne og i Maribo – base i regionen. Efter et kort bekendtskab med færgen SYLTHOLM i 1919 genanskaffedes den op gennem krigen anvendte færge, som fik navnet FEMØSUND I. Hermed var ikke alene ruten etableret, men der var også skabt tradition for navnet med større numre for hver udskiftning. Og der skulle blive 4 i alt inden ruten overgik til offentlig drift i 1963.

Vester på Fejø

Fra Fejø's vestkyst skete besejlingen ved sejl- og robåde. Familien Larsen havde i årtier siddet på dette monopol, men efter den 1. verdenskrig kom der lidt mere focus på stedet for et sikrere overfartssted til Kragenæs. Vendepunktet kom 20. august 1919, hvor der afholdtes møde på Fejø Gæstgivergård mellem interessenterne i Broen ved Vester Færgested, hvor det besluttedes at gå i gang med etablering af en færgebro. Finansieringen var besværlig, men med velvillighed fra såvel øboerne som folk på Lolland, kom man igennem.

Der var nu etableret en konkurrerende situation til havnen i Dybvig. Næppe en samlet styrkelse af de nu to færgefarter, men nok en nødvendighed som følge af især landbrugets behov for også hurtigt at kunne komme til Nakskov. Broen kom og familien Larsen fortsatte en aktiv færgefart med den første motorbåd VESTA (til 1931) og herefter ØRNEN (til 1953) og endelig som den sidste privatejede VESTER til også denne rute overgik til offentlig administration og medfinansiering. Samtidig var det afslutning på 100 års færgeoverfart ved samme familie.

Mindre ruter

Ved beskrivelsen af besejlingen i øhavet skal det ikke udelades, at også besejlingen af Vejrø og Skalø skete fra Fejø. Vejrø fra 1877 med en ugentlig sejlads med sejlbad og fra 1910 med motorbåden NIELSINE med 4 ugentlige sejlads første fra Dybvig og fra 1933 fra Kragenæs.

Til Raagø startede sejladsen også op i 1877 og også her med familien Larsen som færgemænd frem til 1918, hvor besejlingen overførtes med afgang fra Lolland. Raagø opnåede således ikke en motoriseret besejling fra Fejø.

En tredje mindre rute var forsøget i 1938-1939 fra Næstved via Karrebæksminde og Femø til Fejø med skibet RIISE. Ruten blev kortvarigt. Behovet nok for småt.

Afslutning

Mange forsøg blev gjort og store investeringer og kreativitet foretaget for at få Smålandsfarvandet ind i et ordentligt sejlmonster, som gav en permanent og stabil rolle i den regionale udvikling. De mange forsøg var i tiden relevante, men den hurtige udvikling i omverdenen gik stærkere end rentabilitet og hensigtsmæssighed kunne konkurrere med.

Øerne og regionen kunne trods de mange anstrengelser ikke se bort fra, at den tidligere centrale placering langsomt men sikkert forsvandt overladende området til sin egen udvikling. Ikke unaturligt og ikke uforklarligt. Det førte blot opgaven med at sikre den nødvendige samfærdselsmulighed til et offentligt anliggende endnu mere påtrængende for at bevare og stabilisere lokaliteternes reducerede udviklings- og eksistenskraft. Manglende focus på denne side af færgefartens betydning vil uvilkårligt bringe øernes situation tilbage i isolationens.