

Et Bidrag til Færgefartens Historie.

Af *Chr. Pedersen.*

Naar *C. Ploug* i sin Berømmelse af Oresund kalder det en „gyngende Landevej“ og en „Grænse, der skiller ej“, saa kunde disse Betegnelser med lige saa megen Ret anvendes paa *Store Belt**), der fra de ældste Tider og indtil 1645 delte vort Land i to næsten lige store Dele. Som Følge heraf har der meget tidlig været en livlig Færdsel over Beltet, og vi tør nok forudsætte, at Rejsen over Vandet er gaaet ulige lettere end de med saa saa mange Besværligheder forbundne Landrejser paa de mere eller mindre umulige Veje.²⁾

Denne Færdsel over Beltet kan følges langt tilbage i Tiden; allerede $18\frac{1}{11}$ 1288 havde *Erik Menved* givet Prioren i Odense Kloster og Munkene i hans Konvent fri for Afgift over „den Passage, som kaldes Belt“. Senere (1310) fritoges Munkene fra *Esrom* og 1328 Munkene fra *Soro* Kloster for den samme Afgift.³⁾

I de Tider, da Kongerne fik deres Indtægter af Lenene i Naturalier, flyttede Hoffet ofte fra det

*) I ældre Tid hed det „Beltesund“, først i det 18de Hundrebaar forekommer Navnet *Store Belt*.¹⁾

ene Slot til det andet; det maatte da i Regelen passere Korsør, naar det skulde til de andre Landsdele, og Kongen var som oftest ledsaget af et stort Følge. I den Anledning faar Lensmanden paa Korsør Slot, *Knud Rud.* 1532 Befaling til at forbedre Slottets Værelser,⁴⁾ saa at Kongen kunde bo der, naar han rejste igennem Byen, og der er flere Gange Tale om, at sende Skibe til Korsør for at føre Hoffet over, saaledes 1543⁵⁾ og 1550,⁶⁾ og at det var et større Følge, der skulde skaffes Plads til, kan ses af, at ²/₅ 1578⁷⁾ faar Lensmanden i Korsør, *Ejler Krause*, Anmodning om, at sørge for, at Borgerne indretter Stalde til 400 Heste, og tillige paase, at der var Ho og Havre til den Tid, Hoffet kom. 1543 udgik Befaling til Færgestedet, at Ingen maatte rejse til Tyskland uden Pas, og noget senere, at der ikke maatte udføres Heste og Kreaturer derfra uden Tilladelse.⁸⁾

I 1533 var der blevet givet bestemte Regler for Færgefarten; der var den Gang kun mindre Skibe, der kunde overføre fra 3—16 Heste. Taxten for en Oxe var 4 Skilling,⁹⁾ men i 1567 klages der over, at Færgelønnen var ubillig, og det befales da, at en Borgmester, en Raadmand, Byfogden og en Færgemand fra Korsør skal møde i København den 14. Februar for at faa Sagen afgjort¹⁰⁾. Disse Bestemmelser fornyedes 1615, men det er særlig Aaret 1624, der faar Betydning for Færgefartens Historie, idet *Christian IV* den 24de December oprettede den første regelmæssige Postforbindelse imellem København og Hamborg over Korsør—Nyborg.¹¹⁾ *Christian IV* rejste selv meget, og er mange Gange blevet færget over; han beretter i sine Optegnelser, at han har betalt fra 8 Mark indtil 2, 3, 4 og 6

Rdl. for at komme over, og havde den $\frac{9}{10}$ 1620 en meget vanskelig Rejse. Fra Korsør til Antvorskov betalte han 2 Mark.¹²⁾

Omtrent samtidig med Oprettelsen af Hamborgerposten blev der givet Regler for Færgernes Benyttelse, hvoraf mærkes følgende:

1. Færgerne maa tage Fragt i Nyborg og Korsør.
2. De skal først indtage Kongens Føring og Gods.
3. De maa kun føre Folk og Gods til lovlige Havne.
4. De maa ikke overføre Betlere og Tatere.
- 5, De maa ikke ind- eller udføre Købmands Gods uden at angive det for Tolderne.
6. De maa ikke overføre Fremmede, for Byfogden har set deres Pas.
7. De maa ikke tage højere Fragt, end hvad der paa en Støtte paa Torvet var angivet.

Alle de mindre Skibe blev kasserede og en Høllænder, *William Adrian*, kom 1625 med de første Færgesmakker. 1641 kom der 2 Smakker til, saa at der i 1643 fandtes foruden Færger og Baade 5 store og smaa Smakker. Taxten var den Gang (1641) 6 Skilling for en Person om Sommeren og 8 Skilling for en Oxe. 1643 kostede en Person om Sommeren 12 Skilling, men 20 om Vinteren. 1647 bestemtes, at der skulde gives: af hver Smakke 1 Mark og af hver Færge 8 Skilling til Tolden. 1648 tillod *Christian IV.* at den største Smakke maatte anvendes til Købmandsbrug.¹³⁾

1644 var det igen galt med Færgefølkene, som fik en streng Irettesættelse af Kongen, der den $\frac{22}{1}$ skriver til dem:

Eftersom Vi naadelig erfare, hvorledes Færgemændene i vor Købstad Korsør sig lader forlyde,

at de deres Baade ville tilhobe fore og opbrænde, forend de vore Folk og Bude ville overføre. Thi bede Vi dig (Lensmanden) og naadeligen befale, at du derefter flittig erforsker, hvem saadant sagt haver, og dersom nogen befindes saadant at have sagt, eller det ringeste sig modvillig lader befinde, da skal du denne strax udi Jern lade slaa og til Bremerholm*) fremsende.“¹⁴⁾

I Krigen 1658—60 blev Smakkerne brugt til at overføre Krigsfolk og Kongens Breve imellem Korsør og Nyborg og foretog mange Rejser. Saaledes gjorde den store Smakke i Begyndelsen af Krigen 81 Rejser til 6 Rdl., en anden Smakke 123 Rejser til 4 Rdl. og en Jagt, tilhørende Iver Iversen, 39 Rejser til 4 Rdl. Det endte dog med, at Færgerne blev ødelagt, og i de følgende Aar gik det stærkt tilbage med dem¹⁵⁾. 1664 blev ganske vist Broen i Korsør forbedret,¹⁶⁾ men 1665 blev det beviliget, at Færgerne ikke skulde sejle, for den havde fuld Fragt, og ved Forordning af $\frac{2}{4}$ 1684 fritoges Rhederne for Indkvartering; 1699 bestemtes, at der skulde svares en Afgift af 6 Rdl. om Sommeren og 7 Rdl. om Vinteren af hver Smakke.

1709 var der kun 3 Jagter og 1 Smakke, og da der foruden den ringe Trafik, der bevirkede, at Ingen vilde være Rheder for Fartøjerne, ogsaa var idelige Rivninger imellem Færgelavene i Korsør og Nyborg, blev der $\frac{12}{5}$ 1734¹⁷⁾ oprettet en Kontrakt imellem Parterne. hvori det bestemmes, at der skulde være 4 Smakker og Jagter i Korsør (6 i

*) For at have stjaalet „In Jernn bunden schrin“ fra Færgerne blev en Mand dømt til at „gaa 3 Aar i Jern“. (Chr. IV.s egenhændige Breve 1623).

Nyborg) og hvad disse Fartøjer fortjente, skulde være fælles og deles hvert Aar i Maj. Af disse Skibe var 2 Postjagter, som, foruden den danske, skulde overføre den svenske Post 4 Gange ugentlig, og disse var siden 1712 fri for at betale Bropenge. Taxten var paa den Tid 1 Mark 8 Skilling om Sommeren og 2 Mark om Vinteren*). For en Tjener, en Bonde eller et Sendebud betaltes henholdsvis 1 Mark og 1 Mark og 4 Skilling. For yderligere at lette Trafiken oprettedes *Litsenbrodene****) efter Reskript af $\frac{19}{10}$ 1723 og $\frac{24}{4}$ 1734.¹⁸⁾ Endnu i 1792 var Taxten som ovenfor nævnt, „medens Skibsfolkene lade sig nøje med 10—12 Skilling daglig, Resten for dem bestaar i Drikkepenge af Passagerere, som ved Vanen er ligesom fastsatte.“¹⁷⁾ Med Hensyn til de Rejsendes Bekvemmelighed var det allerede fra 1695 blevet bestemt, at Magistraterne i de Byer, hvorigennem den agende Post gik, skulde sørge for Værtshuse, hvor de Rejsende kunde tage ind. Der skulde være mindst 4 Kamre med gode Senge, Stald til 6 Heste og Skur til 3 Karosser, og 2 Gange aarligt skulde Magistraten sætte en Taxt, som skulde hænge paa en Tavle i Gæstestuen.²⁰⁾

Saaledes havde endelig Færgevæsenet faaet den Skikkelse, det beholdt indtil den nyere Tid, og der siges nu om Færgerne, at „de var saa gode

*) Der kunde til Tider være en ret betydelig Kreaturtransport; f. Ex. $\frac{2}{3}$ 1623, da der skulde overføres 280 Kreaturer, og $\frac{7}{3}$ 1645, hvor 1090 Heste skulde færges over. Chr. IV's egenhændige Breve.

**) Drager ved Postvæsenet. Navnet kommer af det nedertyske Litz = et Reb til at bære Byrder med.

som nogensteds i Evropa, og kan endog fuldføre Rejsen mod stridig Vind og Strom.“²¹⁾

Under heldige Forhold kunde en Rejse over Beltet gøres paa 2 Timer, som da Kronprins *Frederik* $\frac{9}{1}$ 1692 rejste fra Korsør til Nyborg;²²⁾ men det kunde ogsaa til Tider være en ret farefuld Rejse. At *Frederik III* i November 1667²³⁾ blev opholdt 5 Dage af Modvind, inden han kunde komme over, er kun et mindre Uheld, ligesom den Gang, da Dronning *Sofie* skulde til *Frederik II*s Dødsleje i Antvorskov, og kun med megen Besvær naaede at komme i Land ved Korsør;²⁴⁾ men værre gik det *Peder Plade*, der en Gang rejste over sammen med *Herluf Trolle* og dennes Fader. Det blev et saa voldsomt Uvejr, at de, efter at have lidt et betydeligt Havari, havde vanskeligt ved at naa ind til Korsør. I den Anledning skrev Biskoppen en Bog: „St. Peders Skib“, som han tilegnede *Herluf Trolle* til Minde om den farlige Sejlads.²⁵⁾ Den Gang naaede de dog at komme i Land igen, men hvor galt det kunde gaa, kan ses af en Beretning hos *Saro* fra 1179, hvor han fortæller, at Biskop *Frederik* af Slesvig under en Storm i Beltet druknede med de fleste af hans Ledsagere.²⁶⁾

Endnu saa sent som i 1687 maatte *Christian V* og hans Dronning prøve Besværlighederne ved denne Fart, da de, i Stedet for at komme til Korsør, var drevet ned til Agersø, hvor Skibet kom paa Grund.²⁷⁾ Det samme gentog sig 1689, og begge Gange maatte Kongen tage Herberge hos Præsten paa Agersø, *Mathias Lind*. 1742 $\frac{29}{16}$ maatte *Christian VI* være 9 Timer om at komme over,²⁸⁾ men 1807 traf *Christian VII* og Kronprins *Frederik* paa Forhindringer af en anden Slags. Den 12. August

rejste de fra Korsør, og da Færgejagten var naaet ud for Sprogø, blev den overhalet af et Fartøj fra et engelsk Linjeskib. Kronprinsen maatte skjule sig nede i Skibet, og Kongen blev udgivet for en svensk Baron; paa den Maade slap de for at blive tagne af Engleskmændene, og kom senere i en Baad ind til Knudshoved*)³⁰.

Var det undertiden vanskeligt at komme over Beltet om Sommeren, saa steg Besværlighederne i en overordentlig Grad om Vinteren, naar Isen hindrede eller fuldstændigt standsede Sejladsen. Den ældste Beretning om en Overfart om Vinteren er vel nok fra den tyske Rejsende *Samuel Kieckel*, der i Februar 1586 skulde over Vandet til Korsør. Indtil Sprogø gik det nogenlunde, men da de skulde derfra, kom de snart ind imellem Isen, saa Baaden ikke kunde komme frem, og de maatte „skille Isflagerne fra hinanden med Baadshagerne for at faa Baaden frem“. I en Times Tid var de i stor Fare, og var Vinden blevet stærkere, „var Baaden blevet slaaet i Stykker, thi Isen var over en Fod tyk“. Endelig kom de i Land til „en lille By, kaldet (*Cassir***)“, hvor vi spiste, thi vi var meget sultne“. ³¹)

Et Hundredeaar senere foretog et Par hollandske Købmænd den samme Rejse. Den 23. Februar 1674 tog de fra Nyborg. Langs Kysten var der aabent

*) Som et Exempel paa den Tids (1819) Sparsommelighed kan anfores, at Fyret paa Sprogø kun skulde brænde de Nætter, da Postjagterne sejlede, *med mindre saadant af Rejsende forudbestilles ved paa egen Bekostning at sende Bud til Sprogø.* (Fr. Olsen: Postvæsenet i Danm. 1808 - 48, S. 263.)

**) Ringsted kalder han „Reneschburg“.

Vand, men der var megen Drivis i Beltet og stærk Strøm. De kom ind i Isen, „saa vi var i Fare for at blive klemt i Stykker. Vi fik en svær Flage for Boven, og bagfra pressede Isen paa, saa vi hurtig maatte trække Baaden op paa Isen, der var 3 Fod tyk“. Først da det begyndte at blive mørkt, naaede de ind til Sprogø, hvor de var om Natten, og naaede saa næste Dags Middag Korsør. Derfra skulde de til Næstved, men naaede ikke saa langt, da der laa „Snedynger saa høje som Bondergaarde, og Vejene paa mange Steder var saa opfyldt med Sne, at Bonderne, for at skaffe Passage, maatte grave Vej igennem dem“. Den 22. Marts skulde han tilbage igen. Om Morgenen brød han op fra Ringsted og naaede Korsør ved Middagstid. Isen laa endnu saa fast over Beltet, at de kørte over med 2 Heste for og kom, uden at have set Vand, til Nyborg Kl. 3 Eftermiddag³²⁾). Det Aar laa Isen saa længe, at Færgefarten først blev aabnet den 18. April, efter at Skibene havde været indfrosne i 12 Uger.^{*)}³³⁾

1694 foretog Biskop *Jens Bircherod* en Rejse over Beltet, der paa Grund af dens Fataliteter fortjener at nævnes som et Exempel paa, hvor vanskeligt det var at rejse i de Tider; noget, som vi i vor med Jærnbaner og Dampfærger forvante Tid ikke kan gøre os nogen rigtig Forestilling om.

Den 26. Januar rejste han fra Roskilde og kom samme Dags Eftermiddag til Ringsted, hvor det var vanskeligt at faa Herberge, fordi det meste af Byen

*) I det 17de Hundrebaar var der mange strenge Vintre: 1635, 1658, 1670, 1674 og 1684. 1635 laa Isen fra Bornholm til Skaane, 1670 kunde man „fare fra Lübeck til København i Slæder“. ³⁴⁾

var brændt 1692*). Den 27. var han i Slagelse, kom ud paa Aftenen til Korsør og fik Logis hos en Mand ved Stranden, som hed den franske Skræder. Den 29. skulde han rejse fra Korsør, men maatte formedelst Modvind vente endnu en Dag og spiste saa hos Sogne-Kapellanen, Hr. *Gudmand Poscholan*, i Selskab med Kommandanten paa Slottet, Oberstlieutenant *Wedel*.

Da Havnen endnu den 31. laa fuld af Is, lod Biskoppen sit Køretojs blive tilbage, og fra et Sted Nord for Byen, „Badstuen“, sejlede de gennem Isen ud til en Jagt, der laa en Fjerdingsvej fra Land. Den 1. Februar skriver B.: „Efter at vi udi en Himmel-Storm havde ligget over 5 Timer for Anker paa Belt, og den brusende Sø havde imidlertid, til vor store Beængstelse, umanerlig tumlet os, blev vi omsider, ved Kl. 2 om Natten, i saa yderlig Fare bestedt, at vi miste vort Anker, og maatte da til det yderste refugium gribe, nemlig et Seil igien at opvinde, og sætte med Skibet lige ind i Isen“. De frygtede nu for, at en „Iiskamp skulde være dem i Veien, og Jagten derimod ved hastig Paaløb brækkes“, men det gik dog, Isen var skør, og Jagten, der var et godt Skib, „skar sig ind med en ilende Fart, indtil den sad midt i Isen ubevægelig“. Nu maatte B. tilbage til Korsør, men gik saa atter til Søs den 2. Februar fra Skibsbroen, hvortil Skibet imidlertid var kommen ind, saa nu kunde „Calesche“ og Heste komme med. Den Dag var Vejret godt og de naaede til Sprogø, men saa

*) I 1792 har Byen endnu kun 113 Huse og 703 Indbyggere, der ernærer sig som Vognmænd og Agerdyrkere.³⁵⁾

blev det Vindstille, og nu maatte B. laane en Baad af Manden paa Sprogo for at lade sig sejle ind til Knudshoved, hvorfra han med en Bondevogn kom til Nyborg om Aftenen den 2. Februar.³⁶⁾

Endnu værre gik det den senere Overjægermester og Amtmand *P. Gram*, da han i 1684 rejste fra Korsør. 9. Januar kom de — 12 Personer ialt — efter megen Besvær til Sprogo, hvor de maatte opholde sig til den 14. De forsøgte da at komme videre, men drev i 3 Dage omkring, indtil Strommen satte dem ind paa Romsø, men de var da saa udmattede, at de næppe kunde gaa i Land, hvorfra det saa senere lykkedes dem at komme til Fyn.³⁷⁾ I den strenge Vinter 1814 blev Oberst og Overadjutant *L. P. Brock* sendt fra Kongen til København. Efter at have drevet omkring i Isen, helt ned til Hou, naaedes endelig Sprogo, hvor han maatte opholde sig i 4 Dage, inden han kunde komme videre.³⁸⁾

I vore Dage har vi ogsaa haft Exempel paa en haard Rejse; det var i 1871, da en Isbaad drev Nord paa og først efter 56 Timers Forløb landede ved Æbleø; en Tur, som *Holger Drachmann* har behandlet i Fortællingen „Drevet af“.³⁹⁾

I ældre Tid maatte de, der vilde vove sig over Beltet efter at Færgefarten var indstillet, selv sørge for Baad og Mandskab, men heri skete der en Forandring, da Staten i Slutningen af det 18de Hundreaar ogsaa overtog denne Del af Transporten, anskaffede Isbaade med fast Mandskab og oprettede Stationer paa *Halskov* og *Knudshoved*. Fra 1794 har man nojagtige Oplysninger om, hvorlænge Isbaadstransporten har varet hvert Aar; det fremgaar deraf, at det tidligste, den er begyndt, er $\frac{6}{12}$ 1829 og det

længste, den har været, er til den $\frac{16}{4}$ (1814), men medens der i Tiaaret 1840—49 var gennemsnitlig 20,7 Dage Istransport aarlig, var Gennemsnittet i Tiaaret 1880—88 0.⁴⁰⁾

Anvendelsen af Dampmaskinen i Skibene i Begyndelsen af det 19de Hundrebaar betegner et Vendepunkt i Trafikvæsenets Historie; men det varede dog noget, inden de Betænkeligheder, man havde ved den ny Befordringsmaade, blev overvundne. Ved kgl. Reskript af $\frac{10}{7}$ 1827 bestemtes det, at der skulde anskaffes et Dampskib til at besørge Beltoverfarten, og den 11. Juni 1828 indtraf det historiske Øjeblik, da det første Dampskib „*Mercurius*“ sejlede ud fra Korsør Havn⁴¹⁾ og nu virkeliggjorde Ordene om „Grænse, der skiller øj“. Det var kun et mindre Skib, ca. 20 m langt, med en Maskine af 30 Hestes Kraft. Man kunde dog ogsaa fragte Skibet til Sejlads imellem Korsør og Nyborg paa de Tider, hvor det ikke skulde overføre Post; det kostede 23 Rdl. 60 Skilling.

Men selv under disse forbedrede Forhold kunde det se galt ud, naar Vinteren kom og hindrede Sejladsen, saa det Tilfælde kunde indtræffe, at Hovedstaden i mange Dage var uden Efterretninger fra Udlandet, uagtet man gjorde alt for, at Ruterne Korsør—Nyborg og Korsør—Kiel var aabne. Der gik nu Post til Hamborg 5 Gange om Ugen;⁴²⁾ et Brev dertil kostede 29 Skilling og til Aalborg 21 Skilling, medens en Rejse til Odense (1838) kostede 9 Rdl. 88 Skilling og en Rejse til Hamborg 31 Rdl. 20 Skilling.⁴³⁾

I 1856 overtog Staten selv Færgevæsenet, og siden den Tid er Udviklingen gaaet fremad med rivende Fart; efter at der i de senere Aar er an-

skaffet Dampfærger og Isbrydere kommer man en Del lettere over Store Belt end i gamle Dage, ligesom ogsaa Vinterrejserne til Dels har tabt deres polare Karakter, og der kan nu med en noget bedre Begrundelse end i 1734 siges, at „Skibene kan fuldføre Rejsen mod stridig Vind og Strøm“.

-
- 1) *Joh. Steenstrup*: De danske Stednavne. S. 51. 2) *Troels Lund*: Danm. og Norges Historie I. S. 177 ff. 3) *Hist. Tidsskr.* 4 R. 5 B. S. 5. 4) *F. R. Friis*: Korsør Bys Historie. S. 4. 5) *D. Mag.* 4 R. 1. B. S. 6. 6) *D. Mag.* 4 R. 6 B. S. 163. 7) *Hist. Tidsskr.* 2 B. S. 212. 8) *D. Mag.* 4 R. 1 B. S. 324. 9) *Pontoppidan*: D. Atlas VI. S. 757. 10) *F. R. Friis*: Korsør Bys Historie. S. 7. 11) *Badens hist. Afhdl.* I. S. 189 ff. 12) *Christian IVs Skrive- og Rejsekalendere 1618—35*, udg. af *R. Nyerup*. 13) *Pontoppidan*: D. Atlas VI. S. 757 ff. 14) *F. R. Friis*: Korsør Bys Historie S. 10. 15) *Fra Arkiv og Museum I.* S. 262. 16) *F. R. Friis*: Korsør Bys Historie. S. 21. 17) *Pontoppidan*: D. Atlas VI. S. 757 ff. 18) *Dansk Maanedsskrift 1861 II.* S. 405. 19) *M. Wilse*: Rejse-Iagttagelser i nogle af de nord. Lande. III. S. 306. 20) *Dansk Maanedsskrift 1866.* 21) *Pontoppidan*: D. Atlas VI. S. 757 ff. 22) *Dagbog over Kronprins Frederiks Rejse til og i Italien*, udg. af *Dr. P. Brock*. S. 1. 23) *Biskop Jens Bircherods Dagbøger*, udg. af *Molbeck*. S. 116. 24) *Troels Lund*: Danm. og Norges Historie. I. S. 189. 25) *Bang*: De danske Kirkers Historie i *Christian III's Tid*. S. 111. 26) *Den danske Krønike af Saxo Grammaticus*, overs. af *Vedel*. S. 509. 27) *Christian V's Dagbøger*, udg. af *Molbeck*. S. 37. 28) *Pontoppidan*: D. Atlas III. S. 43. 29) *Christian VI's Dagbøger fra 1721—44.* S. 28. 30) *Alex Thorsøe*: Danmarks Hædersdage. S. 159. 31) *Die Reisen des Samuel Kieckel*. S. 53. 32) *Fra Arkiv og Museum III.* S. 7 ff. 33) *Extraordinære Relationer 1674.* 34) *J. F. Schouw*: Skildring af Vejrligets Tilstand i Danmark. S. 190. 35) *M. Wilse*: Rejse-Iagttagelser i nogle af de nord. Lande III. S. 293. 36) *J. Bircherods Dagbøger*. S. 283 ff. 37) *Mau*:

Alvor og Gammen. S. 517. ³⁸⁾ Hist. Tidsskr. 5 R. 3 B. S. 463. ³⁹⁾ Geografisk Tidsskr. 1878. S. 121. *) ⁴⁰⁾ Samme Sted. ⁴¹⁾ Fr. Olsen: Postvæsenet i Danmark 1808-48. S. 231. ⁴²⁾ J. G. Kohl: Reisen in Dänemark 1846. ⁴³⁾ Fr. Olsen: Postvæsenet i Danmark 1808-48. S. 449.

*) Isbaadsrejsen er omtalt i H. D.: „Vildt og Tæmnet“. Fortællinger og Naturstudier 1881. S. 338.