



Engelske militarkøretøjer på vej over Lillebæltsbroen, 6. maj 1945. Bemærk camouflagemalingen på brokonstruktionen. Middelfart Byarkiv.

Hvis Lillebæltsbroen blev sprængt?

af Villy Grambo Larsen og Iver D. Nielsen.

Den 8. april 1940 fik den tyske værnemagt ordre til under kodenavnet "Weserübung" at erobre Danmark og Norge. Fra Kiel, Stettin og Bremerhaven sejlede troppetransportskibe nordpå mod de danske sunde og bælter og den norske kyst.

Den 9. april 1940 blev Danmark besat af tyske tropper. Klokken 04.15 blev tyske tropper landsat i såvel Middelfart som Snoghøj fra skibe, som allerede dagen før var afsejlet fra Kiel, og i løbet af kort tid havde tyskerne fuld kontrol over al trafik over Lillebæltsbroen. Hurtigt derefter blev broen befæstet med flaktårne til luftværnsskyts og net på bropillerne til opfangning af miner. Ligeledes blev broen camouflagemålet.

Lillebæltsbroen, eller den gamle bro, som vi siger i dag, havde siden sin indvielse i 1935 fået meget stor betydning for samfærdselen mellem de danske landsdele, især naturligvis for jyder og fynboer, som nu slap for færgen mellem Strib og Fredericia. Da DSB forlod færgehavnen i Strib, blev færgelejerne ikke afmonteret. Sporene, hallen, remisen og vandtårnet blev forladt, huse og moler lå tomme, og de gamle hjulfærger blev sendt til ophugning.

I løbet af krigens første år med de tyske sejre i vest og med Sovjetunionens indtræden på de allieredes side, blev det efterhånden klart, at krigen ville blive langvarig. Vi hørte om "blitzen" over London og andre store byer, om "den brændte jords taktik", og vi havde også lært noget om tyskernes behandling af andre landes materielle værdier. Det kan derfor

ikke undre, at mange mennesker med bange anelser tænkte på, hvordan man skulle klare sig i Danmark. Et af de mest oplagte bombemål var Lillebæltsbroen, hvorved trafikken mellem Øst- og Vestdanmark kunne lammes.

Inden for statsbanerne begyndte man ret hurtigt efter besættelsen at forholde sig til disse muligheder. Man vidste naturligvis hvilken stor betydning Lillebæltsbroen sammen med storebæltsoverfarten havde for landets forsyning med varer. Især København ville komme til at lide hårdt under en længere afbrydelse af forbindelsen til Jylland. Derfor blev det betragtet som en særlig katastrofe om den forbindelse blev afbrudt. Det var derfor meget vigtigt at finde udvej for at klare trafikken over Lillebælt, hvis det ulykkelige skulle ske, at broen blev sprængt eller bombet. Senere har det vist sig, at de allierede ikke har haft planer om at ødelægge de danske broer. Englænderne kastede derimod magnetiske miner i Lillebælt. Det var for at forhindre disse miner i at flyde helt ind til broen og sprænges der, at man konstruerede nogle skråtstillede træstativer, som bar de stålnet, der skulle opfange minerne og bringe dem til sprængning før de kunne gøre skade på broen.

De tyske besættelsestropper var bange for angreb af undervandsbåde og man trak derfor et stort ubådsnet tværs over Lillebælt fra Trelde Næs til Røjle Klint, således at adgangen til Lillebælt blev spærret.



*Tyske krigsskibe i
Middelfart Havn,
9. april 1940.
Foto: Kaj Øelund.
Middelfart Byarkiv.*

Midt på nettet blev der lavet en "låge" med en tysk forpostbåd stationeret, så fiskerbåde og fragtskibe kunne slippe igennem.

Hvis Lillebæltsbroen blev sprængt var der forskellige muligheder for at opretholde samfærdselen mellem de danske landsdele, men som den lettest gennemførlige og økonomisk mest forsvarlige valgte man at dele trafikken, således at gods- og vogntrafikken skulle ledes over Strib – Fredericia, mens persontrafikken skulle foregå med færge mellem Middelfart og Fredericia. Den 17. november 1941 fastslog generaldirektoratet at "der skal oprettes nødmulighed for færgefart Strib – Fredericia med D/F "Orehoved" og D/F "Dan". Endvidere skal der

kunne etableres personoverførsel med færge Middelfart havn – Fredericia vesthavn med M/F "Kronborg" og D/F "Hålsingborg". I Strib istandsættes Færgeleje 1."

Mellem Strib og Middelfart lå der stadig et jernbanespor, som kunne istandsættes, så et godstog kunne føres over denne strækning til færgeleje 1. I Middelfart måtte man bygge friholderværker ved anlægspladsen for personfærger, og i Fredericia skulle både godsfærgerne fra Strib og personfærgerne fra Middelfart gå ind i den nye vesthavn. Her blev der bygget et midlertidigt færgeleje med klap, galge og spil til godsfærgerne og friholderværker til personfærgerne.

D/F "Orehoved" var en enkeltsporet skruefærge med to 2-cylindrede dampmaskiner på i alt 850 IHK og den kunne skyde en fart af 10,5 knob. Sporlængde 66,30 m svarende til ca. 8 godsvogne. Den var bygget på Helsingør skibsværft i 1916 og stationeret på Storstrømsoverfarten indtil 1935. Derefter kom den til Storebælt, hvorpå den i 1942 på den tyske værnemagts befaling dampede ind i Fredericia vesthavn, fortøjede og blev liggende der indtil krigen sluttede uden at komme i brug.

D/F "Dan" var en enkeltsporet skruefærge, først dampfærge, men efter krigen ombygget til motorfærge med to B&W 7-cyl. dieselmotorer, der hver

ydede 950 IHK, hvilket gav en servicefart på 11 knob. Sporlængde 65,50 m. Den blev bygget på Orlogsværftet og indsat på Lillebæltsoverfarten i 1921, og den var sammen med søsterfærgen "Fyn" den største færge, som har sejlet på Lillebæltsoverfarten. Efter 1935 kom den til Helsingør – Hålsingborg overfarten.

M/F "Kronborg" var statsbanernes første "rene" bilfærge, bygget på Nakskov Skibsværft og indsat på Helsingør – Hålsingborg overfarten i 1935. Den var forsynet med en 650 HK Frichs dieselmotor og kunne skyde en fart på 10 knob. På grund af sit udseende fik den øgenavnet "Træskoen."



*D/F »Dan«, der sejlede på
Strib-Fredericia overfarten
1921-35. Middelfart
Byarkiv.*

D/F "Hälsingborg" var en enkeltsporet skruefærge med en 2 -cyl. dampmaskine på 500 IHK som gav den en fart på 10 knob. Sporlængde 52,01 m. Den var bygget på Helsingør Skibsværft i 1902 og var den første færge med skrue i hver ende, så den sejlede lige godt i begge retninger.

Til afvikling af gods – og vogntrafikken skulle færgerne "Dan" og "Orehoved" benyttes, men da disse færger kun kunne tage 7-8 godsvogne pr. tur, planlagdes uafbrudt sejlads døgnet rundt dvs. i alt 25 dobbeltture mellem Strib og Fredericia. Færgerne "Kronborg" og "Hälsingborg" skulle benyttes til persontrafikken mellem Middelfart og Fredericia. Da disse ting var på plads kunne en egentlig køreplan mellem landsdelene udarbejdes. Den fik navnet "Brokøreplanen", og den blev i princippet udformet således, at den gældende køreplan for Jylland kunne bibeholdes, mens køreplanen for Fyn helt måtte ændres, ligesom der skulle ske store ændringer på storebæltsoverfarten og på Sjælland. Køreplanen for Fyn lå til enhver tid klar i Generaldirektoratet, og den blev løbende ajourført ved hvert køreplansskift. Det viste sig for øvrigt hurtigt, at persontrafikken ikke blev så stor som forudset, og at færgen "Hälsingborg" kunne klare trafikken fra Middelfart alene. Færgen "Kronborg" kunne så i påkommende tilfælde indsættes ved Masnedsund, hvis Storstrømsbroen blev sprængt.

Hvor detaljeret DSB gik frem i planlægningen fremgår også af følgende :

Nødfærgelejer i Fredericia og Strib under anden verdenskrig (reserve for Lillebæltsbroen).

17/11 1941: Generaldirektoratet fastslår, at der skal

oprettes nædmulighed for færgefart Strib – Fredericia med D/F "Orehoved". Endvidere skal der kunne etableres personoverførsel med færge Middelfart havn – Fredericia vesthavn med M/F "Kronborg" og D/F "Hälsingborg". I Strib istandsættes færgeleje 1.

Men allerede før var man gået i gang bl. a. med etableringen i Strib.

28/10 1941: Generaldirektoratet beder 2. distrikt opstille oversigt over materialeforbrug

29/10 1941: Principbeslutning om istandsættelsen af havnebanen, Strib.

05/11 1941: Generaldirektoratet meddeler 2. Distrikt retningslinier for etablering.

07/11 1941: Samling af diverse materialer.

07/11 1941: Opgørelse over manglende materialer.

18/11 1941: Forslag til sporændringer.

25/11 1941: Forslag udbedes til etablering af kulbriks og vandforsyning.

05/12 1941: Forslag til etablering af kul- og vandforsyning.

06/12 1941: Generaldirektoratet tilskriver 2. Distrikt: Den i skrivelse af 28. 10. 1941 omhandlede istandsættelse af Strib havnebane ønskes bragt til udførelse senere efter nærmere meddelelse herfra, hvorfor de til dette arbejde leverede materialer bedes lagt på lager.

09/01 1942: Samtlige materialer føres på fremmedkonto, der benævnes :

"Chefen for baneafdelingen, lån af spormaterialer til særlige foranstaltninger ved Lillebælt."

- 10/01 1942: 6. Banesektion får ordre til at lade udføre arbejdet med rensning og tjæring af broklap i 1. Færgeleje, Strib.
- 15/01 1942: Generaldirektoratet tiltræder, at frostsikring af vandbeholder kan undlades.
- 19/01 1942: Udgiftsoversigt, vand – og kulforsyning 3.300 kr.
- 03/02 1942: Arbejdsordre på etablering af vand – kulforsyning.
- 09/03 1942: Telefoninstallation i stationsbygning, Strib.

18/05 1942: leje 1 meldes tjæret.

30/05 1942: Prøvesejlads etableres 02/06.

30/05 1942: Beskrivelse af de udførte arbejder.

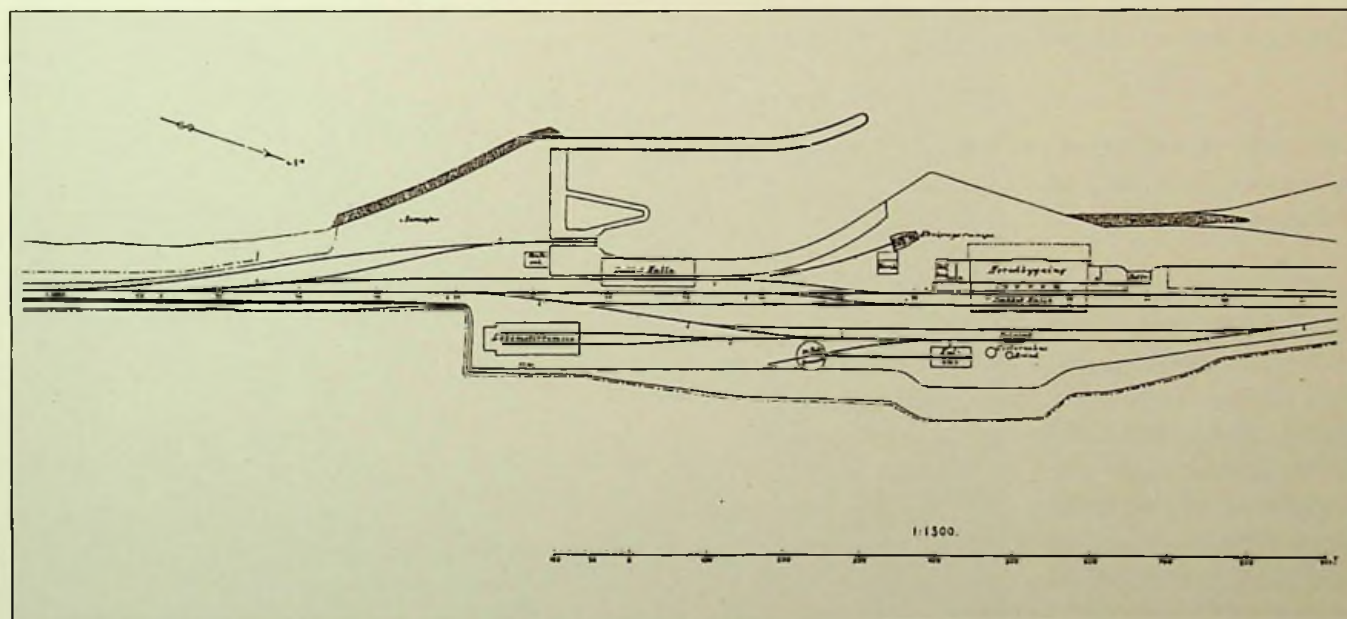
30/06 1942: Sagsbehandling vedr. sporforhold.

30/06 1942: Tidligere færgepavillon skal være station.

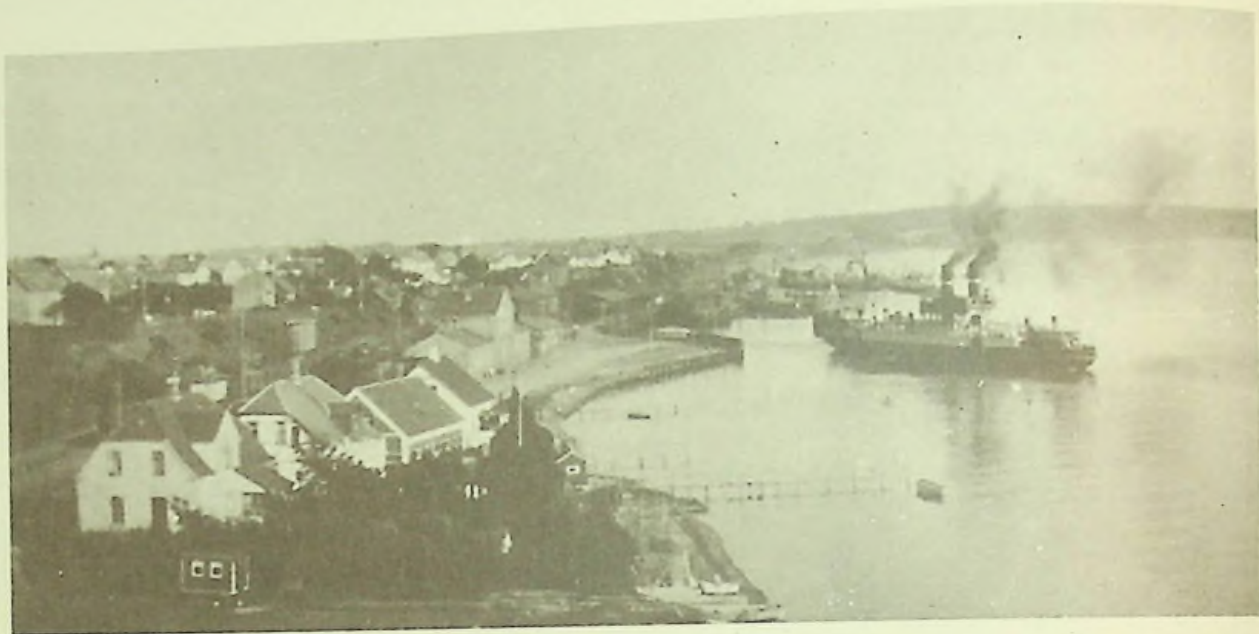
30/06 1942: Vandforsyning resp. kulbænk er i orden.

14/07 1942: Sagsbehandling vedr. sporanlæg.
Sporplan dateret 19/08 1942

Dermed var stationen i Strib funktionsklar.



Tegning af Strib Station, 1881. Lokalthistorisk Arkiv for Strib-Røjleskov Sogn.



Udsigt over Strib med banegård og færgeleje. Lokalthistorisk Arkiv for Strib-Røjleskov Sogn.

Lignende planer blev udarbejdet for de øvrige overfartssteder, men som det skulle vise sig, kom de aldrig til udførelse.

Generaldirektoratet kunne den 23/07 1945 skrive, at centralværkstedet i København, der i sin tid etablerede færgelejerne i Fredericia og Strib, nu atter vil fjerne disse. Det skete, ved at man fra 2. Distrikt bad 6. banesektion om at afvikle "samtlige de foranstaltninger, der i sin tid blev truffet med henblik på evt. etablering af midlerudig færgeforbindelse Strib – Fredericia." Den 26/09 1946 var det hele afmonteret og samtlige spormaterialer sendt til Fredericia. Men da var trafikken for længst blev normal på Lillebæltsbroen.

Kilder:

Vingehjulet. Danske statsbaners blad november 1945

Niels Jensen: Danske jernbanefærger.

Ib V. Andersen: Vore færgeoverfarter.

Svend Guldvang: Arkivmateriale.