
FÆRGEFARTEN FREDERICIA – STRIB NORDENBRO – 1923-70

Af Knud Madsen

I 1866 blev den fynske jernbane ført frem til Strib, og hermed indledtes en ny æra i den århundredlange færgefart mellem Fredericia og Strib, som skulle vare frem til 1935, da den første Lillebæltsbro blev taget i brug. Det var dog først i 1872, at Danmarks første egentlige jernbanefærge blev indsat på ruten. Da bilismen nogle årtier senere tiltog i betydning, viste Statsbanerne absolut ingen interesse i at overføre biler på denne rute. I stedet indsatte "Middelfart Damskibsselskab" i 1912 en bilfærge på ruten Middelfart – Snoghøj, og i 1923 indsatte et nyt selskab en bilfærge mellem Strib Nordenbro og Fredericias gamle havn. Det er sidstnævnte rute, som omtales i det følgende.

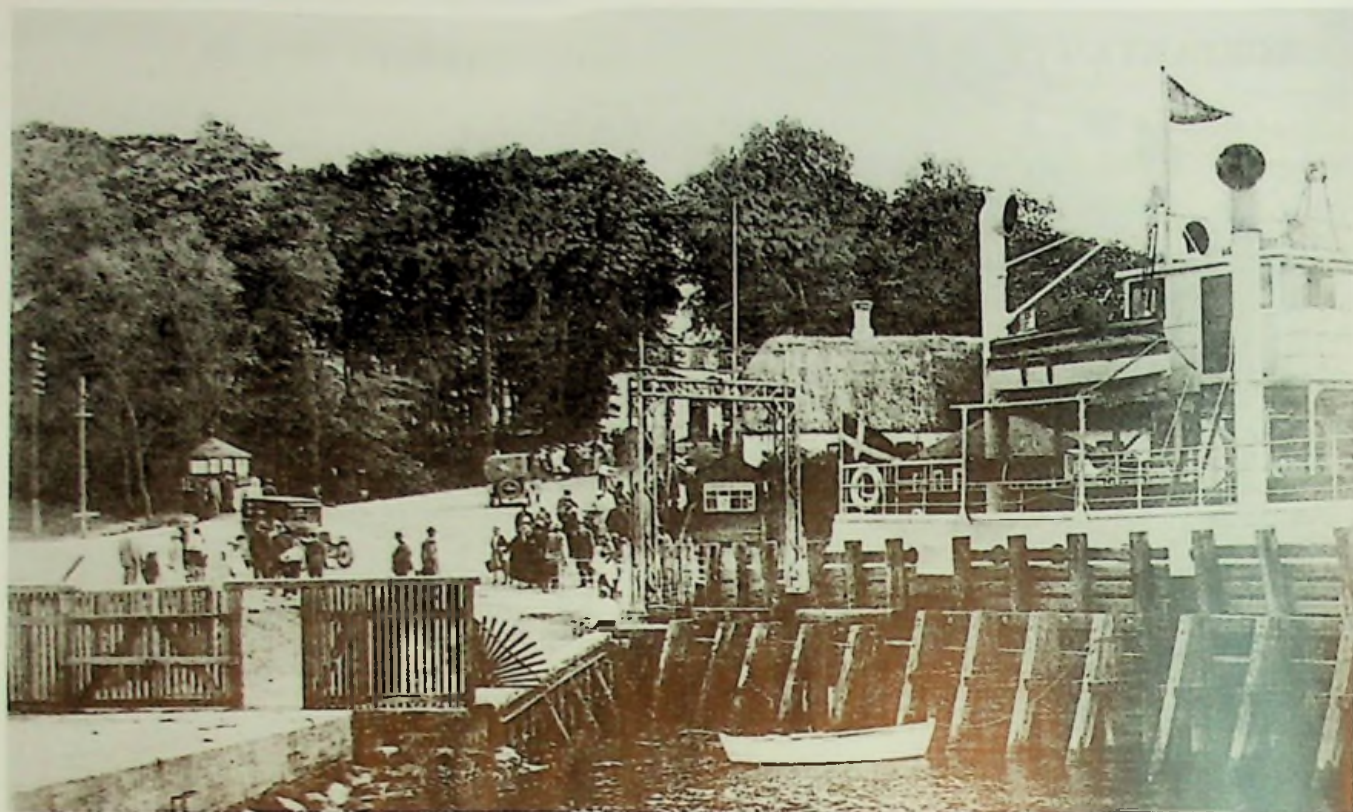
A/S Færgefarten Fredericia-Strib

Den 12. december 1921 stiftedes selskabet A/S "Færgefarten Fredericia – Strib", og det følgende år kom der gang i aktietegningen, således at man kunne lade bygge færgelejer og bestille en motorfærge på Ålborg Skibsværft. Den 20. maj, pinsemorgen, 1923 sejlede færgen, som havde fået navnet "Jyden", af sted på sin første tur. Den kaldtes spøgende "Lillebror"; en hentydning til de langt større jernbanefærger. Færgen, som kunne medføre ca. 150 passagerer, havde plads til otte almindelige biler eller tre af datidens største lastbiler. Besætningen bestod af kaptajnerne Mølgaard og Erboe, maskinmester Bredstrup, motorpasser Lundgaard-Christensen og matroserne Scherbek og J. P. Hansen. Det er klart, at en færgerute, som kun disponerer over én færge, er sårbar hvis der indtræffer havari, eller færgen skal på værftisophold. Det vides f.eks., at da "Jyden" i januar 1929 skulle til eftersyn, blev den afløst af færgen "Gaabense". "Jyden" fik imidlertid masser af bestille i de første år, både med hensyn til overførsel af biler, motorcykler, cykler og pakker,

og derfor lod man i 1932 endnu en færge bygge på Nyborg Skibs- og Baadebyggeri. Denne færge fik navnet "Strib", og på grund af sit klodsede udseende kaldtes den nedsættende for "Træskoen" eller "Træskosigne". I 1935 stod Lillebæltsbroen



Færgen "Jyden" i lejet (før 1933)



færdig, og trods alle forhåbninger stod det snart klart, at færgekapaciteten var for stor. I 1935 forsøgte man sig med udflugtsture til Æbelø, og man oprettede et datterselskab, som udvandt ral på samme ø: men man havde ikke succes med nogen af delene. Derfor lå "Jyden" for en stor del oplagt i perioden 1935-38 og havde f.eks. i 1936 tid til en tur i Svendborg, hvor man hentede Sømandshøjskolens stationære skoleskib, briggen "Hvalfisken", der var blevet solgt til kaptajn A. F. A. Hansen på Strib. "Jyden" var endvidere en periode chartret ud til Hov-Sælvig-ruten.

Trange tider

I 1938 blev selskabets to færger solgt: "Jyden" til Sundsvall i Sverige, hvor den fik navnet "Färja III", og "Strib" til A/S "Rudkøbing-Vemmenæs Færgerute", hvor den omdøbtes til "Vemmenæssund II". Fra sidstnævnte fergeselskab købte man, vistnok i en form for byttehandel, til Strib-Fredericia-ruten, den mindre færge "Vemmenæssund", som i august 1938 blev sat i fart under navnet "Fredericia". Den fik kælenavnet "Vimmerhale". I 1940 anskaffede selskabet en motorbåd "Strib", som skulle fungere som reserve for "Fredericia". Det gik imidlertid ned ad



bakke for selskabet, selv om Fredericia Kommune var gavmild med tilskud. Man installerede gasgeneratorer på færgerne, men havde problemer med dem, hvorfor der i perioder måtte indsættes rutebil mellem Strib og Fredericia. Dertil kom de generelle omkostningsstigninger. I november 1941 forlangte Skibstilsynet, at motorbåden "Strib"s maskine skulle gennemgå en større reparation.

Man forsøgte at fremskaffe en ny; men den viste sig ikke at være kraftig nok. Da man efterhånden ikke kunne få olie til "Fredericia", lejede man i januar

1942 dampbåden "Veile" af "A/S Vejle Dampbåde". Ruten havde da ligget stille siden midten af december 1941. "Veile" indledte sejladsen med otte daglige ture, men det blev efter få dage skåret ned til seks på grund af det store kulforbrug. Båden stak så dybt, at den ikke kunne anvende de sædvanlige færgelejer. Derfor lagde den i Strib til ved oliehavnen i de tidligere jernbanefærgers 3. leje, medens den i Fredericia havde anløbsplads ved DFDS's kaj. Århundredets isvinter stod imidlertid for døren, og snart måtte båden opgive at sejle, og den 9. februar blev lejemålet opsagt.



Likvidation

Den 29. april 1942 besluttede man at likvidere A/S "Færgesfarten Fredericia – Strib". Man vedtog at sælge passagerbåden "Strib" til et nyt færgeselskab, som var under dannelse, og som havde til hensigt at forisætte ruten mellem Fredericia og Strib. Færgen "Fredericia" ønskede man at sælge til højstbydende. "Fredericia" blev angiveligt solgt til ophugning, hvilket dog muligvis blev forpurret, idet besættelsesmagten skal have beslaglagt færgen, som herefter lå i Esbjerg Havn som reserve for Esbjerg-Fanø færgen frem til 1945. A/S "Færgesfarten

Fredericia-Strib" eksisterede derfor faktisk frem til 1946, hvor selskabet endeligt likviderede og solgte "Fredericia" til Norge. Det hedder da, at "Fredericia" gennem længere tid havde været udlejet til Postvæsenet, og at færgen skulle have været indsat på ruten Esbjerg-Fanø, hvilket imidlertid ikke blev til noget. I stedet havde færgen ligget i Bogense.

Fredericia-Strib Overfarten af 1942

Den 5. maj 1942 afholdt et nyt selskab "Fredericia-Strib Overfarten af 1942" stiftende generalforsamling. Man overtog det gamle selskabs færge-

lejer og motorbåden "Strib". Den 26. juni 1942 genåbnede ruten efter næsten et halvt års pause med motorbåden "Strib", som var blevet gennemgribende restaureret. Så vidt vides lykkedes det uden større problemer at holde gang i ruten under resten af besættelsestiden. I 1948 mente selskabet tilsyneladende, at der atter var basis for at forsøge sig med automobilfart. Man anskaffede færgen "Østjyden", som havde plads til fire personbiler, og indsatte den på ruten. Det gik imidlertid ikke, og færgen blev solgt i 1949. Herefter fortsatte passagerbåden "Strib". Den bragte især skoleelever til Fredericia, men var også en bekvem udvej for Stribborgere med arbejde eller andet ærinde i Fredericia, og cykel og barnevogn kunne medbringes. For folk på Jyllandssiden havde ruten mindre betydning. Den 31. august 1970 sejlede "Strib" for sidste gang. Den tabte kampen mod den nye Lillebæltsbro, som blev indviet den 21. oktober 1970; men hertil kom problemer med en nedslidt færge, hyppig tilsanding af færgelejet i Strib og afslag fra Middelfart kommune om tilskud. "Strib" blev siden solgt til Vejle. Omkring 1995 forsøgte en privat mand at genoptage passagerfarten; men allerede efter få ture opgav han.

Facts om færgerne

JYDEN

Kendingsbogstaver NDWM/OUVU. Motorfærge, bygget af stål 1923 på Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri til A/S "Færgefarten Fredericia-Strib". 107 brt., 41 nrt. Længde 24,35 m., bredde 8,26 m., dybgang 2,46 m. Motor 200 HK. Færgen havde plads til ca. 150 passagerer og 8 personbiler. I 1938 blev færgen solgt til Sundsvall, Sverige, hvor den med nyt navn "Färja III" sejlede frem til 1959 mellem Fillan (Sundsvall) – Alvik (Alnön) og Hornö – Veda. Siden

skiftede færgen flere gange både ejere og navn, og sidst gjorde den tjeneste i Göteborg, inden den i 1984 blev ophugget i Landskrona.

STRIB

Kendingsbogstaver NKCD/OWAI. Motorfærge, bygget af eg 1932 på Nyborg Skibs- og Baadebyggeri til A/S "Færgefarten Fredericia-Strib". 115 brt., 47 nrt., længde 23,13 m., bredde 7,75 m., dybgang 2,30 m. Motor 130 HK. Udstyret med skrue i begge ender. Færgen havde plads til 250 passagerer og 14 personbiler. I 1938 solgt til A/S "Rudkøbing-Vemmenæs Færgerute" og omdøbt til "Vemmenæssund II". Herfra blev færgen i 1942 solgt til "Fährbetrieb W. Nickamp", Bremen, hvor den under navnet "Grohn" gjorde tjeneste 1943-45 på ruten Lemwerder-Vegesack. I april 1945 blev den sænket af en sprængladning.

FREDERICIA

Kendingsbogstaver NGDP/OXAU. Motorfærge bygget 1925 hos Ring Andersens Træskibsværft, Svendborg, til A/S "Rudkøbing-Vemmenæs Færgerute". 44 brt., 18 nrt., længde 17,40 m., bredde 5,79 m., dybgang 2,16 m., Motor 68 HK. Navngivet "Vemmenæssund". I 1938 solgt til A/S "Færgefarten Fredericia – Strib" og omdøbt til "Fredericia". Oplagt under besættelsen. I 1946 solgt til "Fylkebaatene i Sogn og Fjordane", Bergen, og omdøbt til "Vetlefjord". I 1978 solgt til P/R "Barmen", Måløy. Nyt Navn "Barmøyferja". Efter endnu et par salg forliste færgen i enten 1991 eller 1994. Kilderne er ikke enige.

STRIB

Passagerbåd anskaffet ca. 1940. Den var angiveligt bygget ca. 1920. Var tilknyttet ruten fra ca. 1940

PASTOR M.G. KRAGS DAGBOGSBLADE 1851-1863

Af Thorleif Christiansen

Middelfart Museum har i sommeren 2009 på sin hjemmeside offentliggjort sognepræst Mauritz Gotthold Krag's Topografi af Gjeldsted og Rørup Sogne baseret på hans håndskriftstudgave i Landsarkivet for Fyn.¹ Et uddrag af teksten blev i foråret 2009 udgivet af Ejby Kommunes Lokalhistoriske Arkiv under medvirken af Middelfart Museum.²

Krag's topografi indeholder bl.a. en del dagbogsnotater, såvel sognehistoriske som private, fra perioden 1818 til 1847. Imidlertid er det muligt at supplere disse dagbogsblade, idet Krag's privatarkiv, ligeledes på Landsarkivet for Fyn, rummer notater fra perioden 1851 til 1863, hvorved man kan følge både sognehistorien og Krag's eget liv frem til hans død i 1864. Disse blade med f.eks. kongebesøg og salmebogsstridigheder er grundlaget for denne artikel.

Portræt af M.G. Krag. Affotografering i Ejby Kommunes Lokalhistoriske Arkiv.



Mauritz Gotthold Krag

Fra 1818 var M. G. Krag (1794-1864) sognepræst i Gelsted og Rørup Sogne, hvor han efterfulgte faderen, Christian Mauritti Krag (1757-1818), far-faderen, Mauritz Gotthold Krag (1722-1797) og oldefaderen, Poul Meyer (1691-1764). Han havde flere tillidshverv i forbindelse med embedet, var aktiv i det lokale skolevæsen, medstifter af Vends Herreds Landboforening, ivrig interesseret i arkæologi, hvilket afspejlede sig i hans medlemskab af Det Kgl. Oldnordiske Selskab. Han var medlem af Fyens Stifts litterære Selskab, hvor han i 1844 forelæste over Gelsted og Rørup Sogne³. Flere manuskripter fra hans hånd var udarbejdet i tilknytning til dette selskab.⁴

Krag's topografi

Forordet til topografien er af Krag dateret til september 1846, men topografien indeholder reelt notater frem til sidste halvdel af 1850'erne. Manuskriptet, eller dele deraf, var tænkt som udgivelse med støtte fra Fyens Stifts litterære Selskab, hvilket imidlertid blev afslået.⁵