

Søe-Lieutenant-Selskab.

Direktor J. M. Tegner:  
Fargvasenets Udvikling  
i  
Danmark.

Frederik 14. 1. 1902.

1.  
at hinc: arzet om dette Sprigemaal, og da  
det, der: Forvejen findes Lerm ex humulij

Manuskript

til

Ferqværens Advikling i Danmark

af  
Museum

Foredrag 14/1 1902.

1902

en vane fra 1857 til 1861  
Wiffert Embedsmand fra Nyborg Slot om  
at Copæth et Hus fra Sprogs: at alle,  
som om Sommeren eller Vinteren kom der fra  
Laudet kunde fra et Værelse: sukket  
Hus, samt Ql og Mas for <sup>Sine</sup> ~~der~~ Sæge: -  
- Fra den Tid stöder man hyppiger fra  
Ordre om Bergeværnet navnlig gennem reddede  
Fæstningsværger, gennem hvilke man mæsker,

Fol.  
Læs.

130

131

den 1793.

den.

at hvoe meget om dette Spørgsmaal, og da  
 det, der i Forening findes herom er temmelig  
 spædt, Læs og samlet det saa godt i  
 den Række efter følgende Program.

4 April  
 (6 Sider)

- 1° Historisk Adskillig
- 2° Lillesøtts Overfartens Etablering
- 3° Beskrivelse af Booklap og Færdige
- 4° Trafikkens Udvikling
- 5° Søfartsafdelingen.
- 6° Søtransport — Søtransportvæsen

Tidskrift for Søvesen.

1ste April (16 Sider)

Historisk Udvikling

Loiske Gang Færgerne findes omtalt er i  
 en kgl. Anordning af 1551 om at paa Gedde-  
 ingen andre man told. Skuden eller Bænde til  
 at udføre Hval med ind d. i Geddeby, som ellers  
 skulde told. 4 gode Færger færdige, hvor saa  
 skov, at de kunne tage 12 store Hval per en  
 Tid og dermed overføre Kongens Bud, Folk eller  
 Hval til Skotland, eller andre som der vilde over.

Jensen: et Kongebrev af 20<sup>de</sup> Marts 1555  
 til alle Købstæder i Danmark, ifølge hvilket  
 disse ikke skulde befærdes nogen med Vogn  
 eller Færge indbyrdes dem: Herberg eller un-  
 derholdt dem med Mad og Øl inden, naar  
 Kongen, Dronningen eller Hertug Frederik drog  
 igennem, eller da kom nogen med Kongens  
 Pastor, underskrevet med Kongens egen Haand.

— Billedværken af Færgefart over Skonhelt  
 komdatus vis en Orden fra 1557 til Axel  
 Wiffert Embedsmænd paa Nyborg Slot om  
 at <sup>ledt</sup> opoeth et Hus paa Sprogs: "at alle,  
 som om Sommeren eller Vinteren kom der paa  
 Landet kunde faa et Værelse: saavel  
 Hus, samt Øl og Mad for <sup>Sine</sup> ~~der~~ Brug."

— Fra den Tid stöder man hyppigere paa  
 Ordre om Færgearnet navnlig gennem reddede  
 Tactfordringer, gennem hvilke man mæsker,

at Regjeringin mere og mere indse Nødsendigheden  
 af, at denne Institution bliver holdt redelig  
 og centraliseret

I 1556 talte der saaledes om en bestemt  
 Pact for Fergemændene og senere under Chr. IV  
 uddeltes en Forordning, af hvilken det fremgik,  
 at der var Følge:

		<u>Pact.</u>	
<u>I</u>	Mellem København - Malmø	}	
	— " — Landsrom		4ß for 1 Person
	— " — Helsingborg		6ß - 1 $\frac{1}{2}$ - 1 Personligt Hest
		tiden Følge 2 Rdt	
		Robert 4 kam 1 $\frac{1}{2}$ Rdt	
<u>II</u>	— Rødby - Helsingør	}	
	— Gedser - Warnemünde		dobbelt saa
	— Kallundborg - Aarhø		mest som under I
<u>III</u>	— Helsingør - Helsingborg	}	
	— Vordingborg - Fakse		læst saa
		mest som under I	

betligt, at man har væsentligt ved  
 at ~~II~~ have kunnat betale sig. —

4.  
Tidsskrift for Søværnen.  
Følgelig er det fritaget for al borger-  
lig "Skat og Skyld" men alle til hør-  
gæld forpligtede til <sup>gratis</sup> at overføre Kongens  
Buds og alle Kongens Præm, naar sø-  
dant forlangtes. —

At det i høj Grad skyldes de enver-  
dige Konger, at Følgelsesret holdes i Orden  
frenguen af disse gentagne Ordre og  
Indkærsels, som undertiden ere holdes  
i meget skarp Udtryk, med Løfter om  
Straf, saavel som det skulde give nødvendigt,  
saavel som det somme Korsir Følgelse  
har saavel saavel at holde i Ave,  
da det var misforstået med Pligten til Kon-  
gen sine ~~Transport~~ <sup>Transport</sup> — De Følgelsesret enger  
i en saadan Anledning med alle Læremænd,  
at de heller vilde hende deres Buds end  
udføre dem Pligt for Læremænd Ordre til <sup>om foruden</sup> at  
lægge de gentagne i dem og indsende dem til Blandem

Det har aabenbart fra Regjeringen ved Commissionen,  
 eller Byernes Råd <sup>(Boymændenes Råd - Forskjellige)</sup> at søge for Færgefarten over  
 de forskellige Sund og Bælter. Færgefarten er bliv  
 en Indtægtskilde og er derfor gaaet over til at blive  
 et Privilegium som retmæssig ligger hjemme under  
 retkommende Len eller By, hvorpå de <sup>enre</sup> ere blivne  
 borthjørte eller solgte. - I en gammel Optegnel

Sunder hvilket en  
 Regjering i Peter  
 1. og nærligg  
 efter Postens  
 Brugning til Staten  
 i 1711, er kommen  
 til at sætte

Indskrivning i Generaldirektoratet for  
 Postvesent <sup>(bl. a)</sup> for den følgende: om hvad den  
 kunde være at mærke ved Færgefarten:  
 „Færgemandens eller Færgerens Pligt, i forhold til  
 det offentlige vil som oftest være bestemt ved  
 hans Brevling eller Privilegium. De privilegerede  
 Færgeres har Endet til Transporten fra Skuden  
 inden for Færgerens Grænser, Forskyldes til  
 at afgive Befordring efter fastsat Takt, og erans  
 som oftest Afgift. - Men ikke alle privilegerede  
 Færgeres Ret grunder sig paa sænktil Brevling  
 eller Privilegium, men ikke sjældent paa gamle  
 Skuder o. d. l. dette er nemlig Tilfældet med flere  
 af de store Færgeres, og: saa kaldes de Forholdet

til det affrentlige ordvaulig opstaact ved en  
Kgl. Anordning for Fergeskedt. —

Præsum for Fergeskedt vare som Regel  
sat til 1 Mil til hver Side af Hovedlinien,  
og det var forbudt alle andre under temmelig  
stærk Multken at gaa dem i Nærmind, og  
kunde man passere med eget Fartøj. —

Forordningen til Ejeren m. H. S. Material og  
berømt vare indbragt de samme ved de forskel-  
lige Fergeskedt, og at domme efter disse, man  
man sig, at dette daglige Tænk Trafik har  
temmelig ringe — Man betjente sig af  
Fartøjen Sejlfarger (Smakke) af hvilk. der  
Laudes <sup>2 Typer</sup> en stor og en lill (samt Ro-  
age). ~~48' x 16 to x 67'~~ — Robaaden var flad-  
et bredt og skraat opløbende i Enderne, og  
lige saa bredt ved Enderne som over Midten. De lagdes  
til ved et Skæbsted, som var forsynet med et Kær-  
bro, som ved solide Krog forholdtes til Lømminge.  
Over dem <sup>Losside og Lande</sup> ~~Land~~ man kunde Kørde og Voyme. — Autablen  
af Aarer og Mandskab var bestemt ved Forordningen, i  
at omfærdt Seji skulde Berestemingen forvaldes, og der

ROSENKRANTZ



skete en Indtænkning i den Gode menige, der  
maatte overføres paa en Gang. -

Af Konordningerne fremgaaer det tillige, at  
der var en bestemt Rækkefølge, en fuldstændig  
Rangordening efter hvilken Folk blive overførte.

Rejsende med de til deres Rejsegods nødven-  
dige Vogn og Heste, gik først for Heste,  
Kroge eller Gode; mellem Rejsende laode de  
Forkinet, som rejste i offentlig Armod, og  
efter dem de andre uden Husgæst til Hund  
eller Stilling, derimod maatte Markedrejsende  
med Pas for deres Varer sende, og blandt  
disse indbyrdes gik Skomagerne, Hattemagerne o.  
dnl. med deres Markedgods først for de, der  
ville have Vogn og Froske, Gryder, Frugt,  
Kumbe, Kedler, Kobbertøj eller dnl. overførte, der-  
efter kom Heste, Kreaturer samt Flokke af  
Gæs og endelig Transporter af Korn, Brænde og lignende.

8.  
Som Exempel paa de Indringer der stilledes  
til Indkøbene af de store Overfarter kan læses  
Køben- Nyens Overfarter, ved dennes skulde i  
København til Anordningen om Fergeløbene af  
29de April 1684, altsid holdes 2 store og 1  
lidt "gode og velbebygde" Smakker, Postgalt-  
storne undtagne og Magistratens hvide Følge  
samt med Materiellit som Personellit. -

Der var fastsat bestemt Afgangssteder og  
Tidene for 1 Person var om Sommeren 1 M 8 S  
om Vinteren 2 M.

Ved køn af de mindre Overfarter, som f. Ex.  
Vordingborg - Gaabens holdes som Regel 1 stor  
Ferge som kunde tage 1 Karth eller lignende  
stor Vogn med 4 Mand og tilhørende Mand-  
skab, 1 mindre Ferge til 1 mindre Vogn med  
4 Mand og Mandskab samt 2 Joller eller Både  
til enkelte Personers Befordring. -

Tacterne vare sammelig forskellig, og

stod ikke ganske i Forhold Vejledningerne.

Ved Vordingborg-Gaabense vare Sæsterne i 1812 følgende  
 B. Keld Partøj beprøvet. — Rigsbankspænge Sølv

	Sommer			Vinter		
	Rth.	M.	Skr.	Rth.	M.	Skr.
1 stor Færg	3	3	6	4	4	2
1 mindre "	3	0	0	3	3	12
1 Tolle	1	4	2	2	0	16
1 Mand extra i Tollen	1	1	8	1	3	0
1 Tolle under Beskold med 2 Carl				4	1	2
1 -- " -- " -- 4 --				5	0	0

Ved Fredensborg-Strib i 1818

1 stor Færg	1	1	8	1	4	0
1 Bædd	0	5	0	1	0	0

Ved Ottensund i 1818

1 stor Færg	0	3	8	0	4	4
1 lidt --	0	2	4	0	2	12
1 Bædd	0	1	0	0	1	4

Daar der nu et Partøj leveres uden Kræft re-  
 duceres Præmii betydeligt. — Bønder, Soldater,  
 Haandværksvænder, Hjemstetjende eller deslige Personer,

om det Ledder i Taxterne, havde yderligere  
 nogen Rabat, Børn fra 2-12 Aar betalte  
 halvt, Børn under 2 Aar samt Nødlidende  
 overføres gratis. —

De for Helsingørsk Rejselaug gældende Tax-  
 ter ere interessante, fordi de vise det An-  
 sig, som gives sig gældende under Forsunds-  
 holden, efter hvilket det galdt om at faa  
 saamange Rejse om muligt ud af de for-  
 bespærende Skibe

For et fode en Skibssjov: Land til Fre-  
 sendeklarering og igen befordre Land ombord  
 maatte nemlig i det højeste oppbejles:

Om Sommeren

Om Vinteren

1 Majorejsi . . . 7 Rdl. . . . . 10 Rdl.

under 1<sup>ste</sup> Kulnysgrad 9 " . . . . . 12 "

" 2<sup>de</sup> " . . . . . 12 " . . . . . 15 "

" 3<sup>de</sup> " . . . . . 16 " . . . . . 19 "

om Natten { Sommer med 2 Rdl. Forhøjelse  
 yderligere { Vinter " 3 " — " —

I resten af de fode kunde Taxten saaledes blive 22 Rdl.

Kulingsgraden bedømtes fra Vagtskibet ved  
Aelingsø, som altid havde Signal oppe  
derom. -

De nævnte Vintertaxer vare imidlertid  
kun gældende, naar Farvandet var frit,  
naar Isen kom, bestemtes Betalinger derimod  
"efter billig Foræmning efter Farens Bestaf-  
fethed", en højst forlig Bestemmelse, som  
ovmisket blev: den Grad benyttet af  
Rejsejernen, at de rekvir. Jernskoldvauskelig-  
lederne for at vere indtrufne, saarnt man  
kunde se Is fra Overfartstidst.

For et mere Bredt herpa uddledes den  
17<sup>de</sup> Oktober 1815 en Plakat, ifølge hvilken  
den skellige Foræmning skulde afgjøre, hvorvidt  
Jernskold, som kunde foraarvare Fare for  
Overfartstidst, maatte siges at vere ind-  
trufne. - Plakaten kunde dog ikke

forhinder det nævnte Overgæb, thi man mindes  
 endnu ved Oddesund, hvorledes Prisen for  
 en Rejsendes Overfærd, selvom anden Fragt  
 levdes, under sandaamtes Besforhold, pludselig  
 kunde stige fra 8 Sk. til 1 Rdl., og vilde  
 man ikke betale saameget, var man henviset  
 til at sidde paa Færgekroen, som ligeledes  
 tilhørte Færgeejerne, og der betale dobbelt  
 Prisen for sin Forbering, stadig paa Grund  
 af Besforholdene. — Det var derfor ikke ufør-  
 tjent Kroen ved Lingsvolden paa den ene Side,  
 blev kaldt "Piiim" paa den anden Side "Plagen".  
 Den gamle Vært i Oddesund Syd lever endnu  
 og paa bestandig under Navnet "Pinefar".

Somden den almindelig Vært betalte  
 Bropenge samt ved enkelte Overfærd be-  
 skæftede fortsatte Drickpenge til Mandkabet.

Iaalder har Fergjedesmet i Danmark gaaet  
 sin uforandrede Gang i Aarhundreder, enkelte  
 Gange har man fundet Anledning til at søge  
 det forbedret, men Forbedringerne have aldrig  
 været af nogen epokegjørende Art. — Med  
 Hensyn til Korsøi-Nyborg Overfarten, som altid  
 har været den besværligste <sup>og</sup> mest dog nødvendige  
 for Sammenknytningen af Landet <sup>de</sup> gjordes der  
 i 1653 et Forsøg paa at forbedre denne, idet  
 Poul v. Klingenberg, daværende Generalpostmester  
 d. 4<sup>de</sup> Oktober faar Privilegium paa en Galioth,  
 som han indførte paa Holland til ude-  
 lukkende Besørgelse af Postbudene over Store-  
 Bælt, ganske uafhængig af Fergjæsterne,  
 som tilhørte Fergjelagene i Korsøi og Nyborg.

Et næste Forsøg paa en Forbedring af  
 samme Overfart fremkaldtes ved et Privi-

spørgsmaal „Poterens bedre Besørgelse over  
 Strøbet“, som opstilledes af Grossererens  
 Gesellskabet i København, og som blev vedtaget i 1793  
 af en Mand ved Navn Nicolai Bötcher. —

Besvarelsen indeholder alle noget virkelig For-  
 sley til Forbedring. Han foreslaar en Smatke  
 af 48' Længde, 14' Bredder og forøget Dybde  
 (de i Brug værende Smatker vare som tidligere  
 næmt af følgende Dimensioner Længde 48', Bredder  
 16' 20' og Dybde 6 à 7') — Til Forøget  
 af Dybden foreslaar han anvendte en lod  
 Blykøl, som ved Bølge, der kunde udtrækkes  
 fra Decket, kunde frigøres, og derved i Til-  
 fælde af Grundtvinding næmt bringe Smatken  
 los; af Frygt for økonomiske Vanskeligheder  
 ved Anskaffelsen af en sådan Køl, der vilde koste  
 ca 500 Rdl, anfrier han, at den kunde være i



Aarkundreder og endda selges. — Imidlertid skulde  
 have finis Linier, skulde derovt opnaa større  
 Lejlighed og være i Stand til at ligge  
 mindre end 6 Streger fra Vinden. — For at und-  
 gaa Reboring skulde Sejlen udgives med "Hüll  
 og Hüll" og for hurtigere at kunne gaa  
 over Stag skulde der antages et Ror i  
 Forstevnen. — Af Anseer til Passagerernes  
 Behagelighed skulde der være 2 Kahytter, en  
 til de søgye og en til de raske, og Pro-  
 bantene: disse skulde være saa lave, at  
 man kunde see Gulvet med Fødderne, naar  
 man sad paa dem. — For under visse Væ-  
 rhold at fremkynde Overførselen af Brevposten,  
 Leubler kan senten paa Aarsindelen af den grøn-  
 landske Kajak, thi da den kan bære en Selkänd,  
 maatte den "bekvemt" kunne anvendes i denne Tjenest. —

Forsøgt blev påbeholdt, men ikke sagt til Følge, og man indskrænkede sig til de mindre Forbedringer, som de forudsatte aarlige Synsforretninger angik, blandt disse var Indførelsen af et Signalsystem for Kjøerne til Besødsbestilling af Hest og Vogn til Viderebefordring. Synsforretningerne foretoges af nedkommende Jurisdiction, undertiden ogsaa af en særlig sammensat Commission, som indendat Forretningen til Generalpostdirektoratet gennem Amtmanden - Dette Forhold bestaar til 1843 en Overaar disse Forretninger til en Postinspektori. -

---

I 1828 begyndte Dampskibsfarten Lerkjennene og Dampskibene fortraenge efterhaanden det gamle Kjøer. At der til en Begyndelse ikke var nogen Villid til Dampskibene fremgaa af en Bestemmelse: Datedes Forordninger om, at naar den hindrede Dampskibene, de skulde sejlmakkerne overtage den Ture.

Den paafulgte Dampskibenes store Udvikling, og gaaet naturligt medførte de forbedrede Fremforskelhold paa Landjorden flere Jernbanerens Dygning, store og store Fordringer til det lydende Material og lidt ligesom naturligt Tanten hen paa Anordningen af velre Jernbaneroguen paa den ene af til den anden, for dermed at indgaar de tidspildende, kostbare og ødelæggende hyppige Omladninger.

2 april (18 sider)  
 Rigsretten om Etablering af Dampfærdsel i Danmark fremkom først

Apriil  
 efter Uddelingen af Loven om Udvidelse af det indvandede Jernbanesystem af 10de Marts 1861. - I denne Lov, som omfattede

Ansøgning af Jernbaner i Sjælland og Jylland, var der nemlig ikke taget Hensyn til de Hindringer, som Store og Lillebelt lagde for den gennemgaaende Trafik over Danmark.

Efter gentagne Indtællinger fra den controllerende Ingeniør for de jyske-fynske Baner (de sjællandske Baner vare dengang private), blev der derfor i 1863 i Rigsdagen forelagt et ~~Udvalgt~~ Forslag til Lov om Oprettelse af en Dampfærdsel paa Store og Lillebelt i Forbindelse med Jernbanen i Sjælland og Sjælland.

2. Man gjord i Looferslaget gældende, at de almindelige Dampskibe vel vare fyldestgørende, hvad Befordringen af Personer og Kreaturer angik, men Godstransporten og særlig Stykgodstransporten forvredes, som for usant, andet Material; det maatte anses for afgjort, at den store Godstrafik vilde søge andre Veje end Løbbaanen, saarvels der skulde blive truffet Foranstaltninger, hvorved Omkostningene kunde undgaaes. - I Fortidsgaende skal og kienemtes, at Ipringsmæcht om en B fast Bro over Lillabælt dengang endnu ikke var fremkommet.

Hvad man mest frygtede for var, at Iyland skulde lade sin gamle Handelsvej gennem Sønderjylland til Hamborg søge Opveier paa Bekostning af Vejen over Gjens til København og dermed skade denne Vej; - dette maatte først og fremmest undgaaes - Forbedrede man Forbui-

3. delen med Nordstaten, kunde man samtidig  
træde paa Nordens af en forøget Trafik mellem  
Isroig og Kontinentet, navnlig hvad Viinterpe-  
rioden angik, idet man maatte anse det for  
gøit, at en fast kin yderst værdifuld ørig-  
tende forbindelse i Landen vilde paa Over-  
get. -

De ved Loven af 10<sup>de</sup> Marts 1861 bevilgede  
Jernbaner forudsættende de enden i ethvert Tilfælde  
en forbedret Dampskibsforbindelse saavel over  
Havet som over Løbet, saa det paktumien  
Ligningsmaalet, det ~~derfor~~ ~~derfor~~ ~~derfor~~ vilde komme  
til at dreje sig om, kin kunde blii For-  
øgeten i detzigt ved at forandre Dampskibs-  
forbindelsen til en Dampfærgeforbindelse, og denne  
Forøgeten vilde navnlig fremkomme paa Grund  
af de specielle Hæmsættelse med tilhørende Be-  
skæftelsen som Dampfærgerne fordrer. -

Efterhaanden som det ~~egne~~ <sup>Syntes at</sup> ~~egne~~ Tanken om  
 Etablering af Dampferforbindelse skulde bliv til  
 Virkelighed fremkom Lovgivning. Forledes skal  
 Dampfervejen med tilsluttende Landdrætnings  
 apparater konstrueres? - Man sagt Lovet  
 i Holland, hvor Fergesforbindelsen af en anden  
 Art i nogle Aar havde rent etableret.  
 Ligesom var der i Aaret 1851 i Skotland  
 skeds en Dampferforbindelsen over Firth of  
 Forth mellem Granton og Bannockburn med  
 en indbyrdes Afstand af ca 5 1/2 eng. Mil og  
 i 1852 en lignende Forbindelsen over Firth of  
 Tay mellem Tay Port og Broughty, Afstanden  
 der er omtrent 7/8 eng. Mil. - Foruden disse to  
 Overfarter og en ganske lignende over Humblyton  
 eksisterer der 5 Fergeslæg ved Rhinen, men disse  
 se var meget primitive, ~~skulde~~ ~~ikke~~ ~~ved~~

<sup>Køibes</sup>  
 Rulbrost (Jernbanevognene ud paa Præmisen,  
 som dækket (af enma Dampbaade) buegøres  
 over Ploden). De skotske Anlæg var de bedste,  
 og en Kommission sendes derfor i Efteraaret 1863  
 over for at se paa dem. Fra denne Kom-  
 missioni skænd foreligger der en Rapport, af  
 hvilken det følgende er et Uddrag:

Sil Feryforbindelsen benyttes ialt 4 Feryer,  
 2 stotte paa North Gjorden 2 mindre paa Say  
 Gjorden - North Feryerne havde en Længde af  
 170 og 200', Bredden over Dækket mellem Hjul-  
 kassene var 35 1/2', Dybde med fuld Last af  
 240 tons henholdsvis 5 1/2 og 6 1/2'. Hvert Hjul  
 havde en selvstændig Maskine, den samlede nomi-  
 nelle H.K. var 200, Farten 9 Knob. - Dækket var  
 frejmet med 3 Spor, som i For- og Aftreenden  
~~var kommunalt overlades, at de løb sammen til~~  
 2. - De mindre ruller henholdsvis 22 og 28 Vogn-  
 Say Feryernes Længde var 140', Bredden 22 og

H. K. 120. - De havde kun 2 retlinede Spor med Ræd til 16 Vogne. - De vare forsynede med Ror i begge Enden og iøvrigt indrettet saaledes at de kun ~~for~~ manøvrere ligesom godt som en bak og tage Vognene ind over saavel For-som Aftersiden. - Rummet under Decket var fuldstændig ubenyttet, naar undtages Op-holdrum for Besætningen, Passagerer og Gods blev nemlig dengang befordret. her var et Roy uafhængigt af hinanden, en Ordning som man nu herhjemme søger at gøre gennemsigtig. - En ~~Anden~~ Fejl ved disse Flerger var det, at Sporene krummede sig stærkt ved Enden af Vognene, hvor de løb sammen i 2, at hyppige Sporasløb fandt Sted, en Klump, som er meget uønskelig at afhjælpe, endnu da Dag i Dag kæmpes man med disse Uheld herhjemme, fordi de Vogne der findes



7. overforst blvi længre og længre.  
Ladningen af Bergene varede længere omkring  
15<sup>m</sup> og et lignende Tidrum medjet til Bergenes  
Aulegning og til Løsningen, naar søvrigt Sta-  
tionsrumme stode: bekrom Forbindelse med  
Fergesporene. - I dette sidst, Stationsrumme  
bekromme Forbindelse med Fergesporne, ligger  
den store Vandskelighed og her venter og vil  
altid vare det omme Punkt ved disse Over-  
ganger. Her skal jo Spor, beliggende paa  
Land sættes: bekrom og paa tidelig Forbindelse  
med flydende Spor, der leve og sætte sig  
efter Vandstanden og mulig 10': Aarves-  
sinet. At dette Forhold var særlig vanskeligt  
i Scotland, hvor der er stor Forskel: Vand-  
standen (indtil 16') paa Grund af Tidevandet  
er jo klart og det var ogsaa derfor bleven  
nødvendigt at gaa til temmelig store og kostbare

Anlæg, som endog senere krævede betydelige  
Berknyttelsesanlæg for at sikre en paalidelig og  
regelmæssig daglig Trafik. - Det System, der  
ved de skotske Anlæg var bragt i Anvendelse,  
for at sikre en paalidelig Landbetuning af Vognene  
var den såkaldte "Skraaplausfergevojn". -  
(Fig. ).

Fra Kabin, paa hvilken *Stativsporene*  
vare lagte, var der ud: Vandet bygget et Skraa-  
plan med en Hældning af 1:6 eller 1:8. Paa  
dette Skraaplan, der var forsynet med Spor: For-  
længelse af de paa Kabin værende Spor og  
ligesom en Art Bedding gik ud: Vandet,  
bevægede der sig en Røledannet paa 6 Aeler  
og 24 Hjul hvilende Fergevojn (Overgangsvojn),  
hvis Overflade var horisontal og forsynet  
med Spor. - Fergevojn bevægedes ved Hjælp  
af Kjæde og Dampcylind, der vare anbragte  
i Land og sluttede i en ovenst. Stilling

ved Hjælp af et om en vandret Ase bevægelig  
Pumpen rettet til Kazuis Spor. - I  
Færgen anden Ende var der en ca 10<sup>m</sup>  
lang bevægelig Færgelap (Broklap), der  
drejelig om en <sup>Færgen</sup> ~~Skæbne~~ Ende antog  
vandret Ase, kunde gaa ned paa Færgen.

Naar Færgen var fortøjet ved sin faste Anker-  
plads, fik den Færgen saa langt ud i  
Vandet, at dens Overflade kom i Højde med  
Færgens Deck, derefter fik den bevægelige  
Broklap, ned paa Færgen, Pumpen sættes  
i Indgrib og Sporforbindelsen var saaledes  
etableret -

Med Færgen; da den farvandt for  
Gis, var dette Apparat ~~si~~ temmelig kom-  
pliceret og forvredt, som allerede sagt, be-  
tydeligt Beskyttelsesanlæg, men tog man Forhol-  
dene i Betænkning, kunde man  
modificere Systemet betydeligt, forinden det  
bragtes til Anvendelse. - Den store Vanskelig-

hed var Forskellen: Vandstanden, som i  
Skotland kunde stige til ca 16', den var i  
Belterne gennemsnitlig kun ca. 2', ved inder-  
væntlig uroligt og stormfuldt Vejr kunde den  
voere til 3 à 4', men dette Følgesde indtraf  
kun sjældent og var kun af for Tiners  
Varighed; Tilhvi var den 10', der i Belterne  
kunde vere dele om kun nijs i Sammen-  
ligning med den 10', som Vestkysten kunde  
sette ind: De skotske Fjorde. - Men kom  
derfor til det Resultat, at Beskyttelsen  
ligeledes kunde gives betydelig svagere end  
i Skotland, og at man for at skaffe en  
tilstrækkelig partodelig Sporforbindelse med Fer-  
gerne, kunde nøjs med en beqvem Bro-  
klap, eller med andre Ord stryge Mellem-  
ledet: "Skraaplanet med det Fergesogn".

Man vidde, vi havde Fordringer, der maatte  
 stilles til Haarnalegen og man bestemt  
 drøfter disse Pæds ved Lichthell ved Stris  
 og Fredericia, at Kærligheden for Storbælt  
 Vedkommende burde lægges ved Halskov og  
 Grundhoved, som de to Punkter, der bød  
 de gunstige Betingelser dels paa Grund  
 af den korte Afstand mellem dem, dels  
 paa Grund af de gode Forhold, der herskede  
 der under Forhold, I men de disse Punkter  
 fordrede store og temmelig kostbare Be-  
 skyttelsesanlæg, og da Sparomsneligheden op-  
 ledte en stor Rolle, saa fandt Valget paa  
 de nævnte Pæder ved Korsari og Nyborg  
 Krone - Paa disse 2 Steder kunde Lejeren  
 bygges uden særlige Beskyttelsesanlæg og  
 med gode Betingelser for fremtidig Ud-  
 videlse. —

9  
 ar  
 an  
 lar  
 42,

For at iværksætte og vedligeholde en regel-  
 mæssig Forbindelse om Belterne forlangtes 3  
 Færger, nemlig en større til Storebelt,  
 som skulde kunne rumme 24 Vogne, en mindre  
 til Lillebelt til 16 Vogne samt en større  
 i Reserve; ved Constructionen af Færgerne  
 skulde der ~~dog~~ ~~ikke~~ arbejdes hen-  
 til at gøre dem saa brugbare som muligt  
 under Løforhold

Løforlaget var ledet af to Skrivers,  
 en fra en Engländer Mr. Betts, der som Con-  
 cessionshaver for Jernbanebygning havde stor  
 Indsigt i disse Forhold, samt en fra Over-  
 driftsbestyrer Louth med en omtrentlig Beregning  
 af Trafiksituationen, naar Færgefart blev etab-  
 let. - Mr. Betts anbefalede Forlaget paa det  
 varmeste og udtalte om sin Overbevisning,  
 at Iværksættelsen af dette var hensigtsmæssig

og regelmæssig Maade var af en Vigtighed,  
som ikke kunde overvinderes. - Det galdt  
der om en Konkurrence med Havet og Jern-  
banen volds ved Hjælp af lave Raster og  
gennemgaaende Fragter kunne gaa sejrrig ud  
af Kampen og tilsidst blive Indehaver af  
dele Fragtten. - Man gik saamtidig ud fra  
som en Selvfølge, at Kielerruten volds blive  
nedlagt, da en Konkurrence med sig selv  
volds være højst unaturlig. - Spændom-  
men er, om ikke helt, saa dog delvis gælt  
i Opfyldelse. - Kielerruten har i sidste Fi-  
nansaar givet et Udendekud paa 128.000  
Kr., skal den kunne tabe at betale sig,  
maa den undergaa en radikal Forandring -  
Ser man paa Referatet af Forhandlingerne  
paa det forenede Dampskibsselskabs sidste  
Generalforsamling, finder man en stærk Tendens

til at opprøi den indenlandske Trafik og kin  
kelte sig den udenlandske og først og fremmest  
Amerika og England, fordi Torubarus lave  
Facter og Fragtsatser umuliggjorde en Konkurrence,  
selv Trafikken paa Continentet gaar tilbage  
og giver et mindre godt Resultat. —

D. f. D. S. udvider sin Aktiekapital, for at  
bygge nye, store Dæm til oversisisk Fart,  
Materiellet til den indenlandske Trafik bliver  
kin overgt fornyet, hvad der kan tyde paa,  
at den ad Aare vil blive opprøiet eller over-  
taget af et andet Selskab, i ethvert Fald  
vil det blive dygt at sætte tidligere Dæm-  
pere i Gang for at kunne konkurrere med  
Torubarus.

Særlig var Projektet i 1863, sendt fra  
Ingeniørerne om for Skibbygningens Side, medet  
til at gennemføres, ses som desværre Krigs-  
og al Fornæbbygning og øvrige Projekter



skudsches for først: Begyndelsen af 1865  
igen at blive taget op til Drøftelse. - Hvo-  
mænd kom atten frem: Rigsdagen, hvor man  
efter Krigs var bleven endnu mere angstelig  
for, at Lylands Handel skuld blive trukket  
ned til Hamburg, og hvor man havde faaet  
Gjennem op for, at det var mere end nogen-  
sinds galt om at knytte Landets forskellige  
Dele een fast sammen som muligt. -

Imidlertid var den økonomiske Situation  
blev god efter Krigs, og da Færgeprojektet  
endelig blev til Lov d. 28<sup>de</sup> Maj 1870 omfattede  
det sin Anlæg ved Lillebælt med Havn anlæg  
ved Stris og Fredericia. -

Hermed var imidlertid Krigs båret for Færgerne,  
og den derigennem skabte Trafik gjorde det ef-  
terhaanden nødvendigt at efterkomme Kravet  
om <sup>Etablering</sup> ~~Anlæg~~ af flere Dampfærgeforbindelser

Efter Lillabækvejsplan om aabredes i Marts 1872  
og er 2.5 Kilometer lang fulgt:

Odderundsvejsplan	: Juni 1883	Overfartslangde	2.5 Kilom.
Åm Bælt	- - -	: December 1883	— - - 26.4 —
Masnedø-Ortovej	- - -	: Januar 1884	— - - 3.4 —
Glyngøe Nykøbing M.	- - -	: Oktober 1889	— - - 3.8 —
Kelingsø - Kelingsøvej	- - -	: Marts 1892	— - - 4.8 —
København - Mellem	- - -	: Oktober 1895	— - - 29.7 —

Endelig er Lovforslaget om Jæder - Warmingunde  
nu vedtaget, den vil rimeligvis blive aabnet i  
Efteraaret 1903 - Overfartslangden er 4.2 Kilom.

Dampferyret.

3<sup>de</sup> April a

Fargens Konstruktion

Der er hidtil i Danmark benyttet 2

typer af Dampferyer nemlig den store,

dobbeltspindel til 18 Voque og den mindre

enkeltspindel til 6 Voque. - Hoveddimensionerne

findes i Tabellen \* Den store <sup>Type</sup> benyttes ved

Storetuet og Kjøbenham - Maleri Overparten,

den mindre ved alle de andre.

Ved Bestemmelse af den mindre (aldst.)

type blev den paa Begynde sig. - vist

gode Form af Fargen fastslaaet, saaledes

at Fargen konstrueres symmetrisk m. H. t.

Middelpunktet og saaledes, at Enden begræns

edes af en Cirkelbue og 2 rette Linier;

man mente derved paa den hensigtsmæssigste

Maade at have indkommet Kravene

til et fast Anlæg i Lejet og til Lø

dygtigheden. - De man gik over til den dobbeltsprogede Sprog eller denne Form beibehold og af Mogens lærte de to Sprog gjord sammentobende til eet i Enderen. -

For et forrige Manoveren og for at indgaa et svagt Forsøg ved de smaa Overførtes arbejdede man her til at faa den til et saa lig godt bænd "frem" og "bakt" og forsøgte den i den Aulidning med Ror i begge Stierne med særskilt Styreapparat til hvert Ror. - Med Indsættelse af Dampfjern "Strib" benyttede dog under normale Forhold kun et Ror ad Gangen, det andet fastholdes med en Bolt.

Sporene ligger direkte paa Jernskakket eller i et U Jern paa dette; under Decks Galerne, paa hvor Løds af Diameterplaner og følgende Linier midt mellem Sporene

19.  
— ligger en I Drager, som ~~understøtt~~ holder  
den Skaller, der give trykket fra Vognen  
videre ind til Sædekoluen.

Placeringen af Krossen, Maskinhus,  
Medgangskapper etc. er bestemt ved det frie  
Rum, som er nødvendigt, for at Røim give  
Vognen gennem Tørgen; — for at skaffe  
tilstrækkeligt Rum oppefter har man maattet  
lægge Kommandobroen over Vognen mellem  
Krossen; — herved gæmskes den ellers gode Kvæ-  
lert kraft og man har derfor senere i  
Dampskibet København (Malmi Anstalten) gaaet  
grund af den stærke Kraft: I stedet an-  
bragte en mindre Bro foran for Krossen  
forbinden med den egentlige Kommandobro  
ind i Løbet. —

De yngre Tørgere ere alle forsynede med  
elektrisk Lys, Dampopvarmning og Dampstrykapparat.

Die Bekvaemelighed for Passagererne er der for  
 I & II Kl. i den ene Ende af Decken indrettet  
 en stor Spisesal med Stovvæd, en Herre og  
 en Damesal med tilhørende Toiletværelse i  
 den anden Ende en stor Føllesal for III  
 Kl. <sup>med Stovvæd</sup> og en Damesal med Toiletværelse. Resten  
 er indrettet til Luksus for Officerer, Restan-  
 tationspersonalet og Mandkabet. — Midten  
 af Skibet optages af Maskin- og Kadel-  
 rummet — I Vængherum findes Rygesal,  
 Kabys, Spirokammer samt Toiletværelse for  
 Passagerer endvidere Postlokale, Bestikklæde  
 og enkelte Luksus for Officerer og Fogbe-  
 tjente. —

Denne Ordning er forsvaret Forholdene  
 har tilladt det gennemført ens for begge  
 Fartytper. — —

Jeg nævner fri, at man hidtil i Dan-

1. mark har holdt sig til de 2 her be-  
skrevne typer af Hjulperger - som de bedst  
eguede under normale forhold, idet man for  
at sikre Trafikken under Isforhold har byg-  
get særlige Isbrydere. - Man har imidlertid  
haft Opmærksomheden henvendt paa Mulig-  
heden af et gode Fergeselskab isbrydende, men  
har der stødt paa Vanskeligheder p. Gr.  
af den rene Vanddybde (ca 12') i Løjerne.  
De 2 Hjulperger "Veldmar" og "Marie"  
som blev byggede henholdsvis: 1886 og 1896  
have derfor <sup>ikke</sup> ~~aldrig~~ været <sup>ganske tilfredsstillende</sup> ~~bygget~~ ~~fuldstændige~~  
meget ogsaa paa Gr. af de mindstaetlige  
og tidspildende Trajninger som de for-  
arsage, derimod gav Dampferen "Jylland"  
som byggedes: 1894 til Storbeltoversættelsen  
et meget godt Resultat. - Alligevel har  
Bremskridt: denne Retning været uenligt.

2. af uvent. Grund og forinden dette  
Forhold forandres er man derfor, for næsten  
alle Overfarter, Vedkommende henvis til den  
meget kostbare Kilde; at holde et Flags  
Material til Sommertrafikken et andet Tab  
Vintertrafik under Forhold. — For Nelsingsø,  
København og Gedser - Overfarterum Vedkommende  
er man imidlertid ikke bundt af dette Men-  
syn og der er derfor allerede nu en ny  
Type under Bygning til Nelsingsø Overfarter,  
nemlig en dobbeltskrubers med en Skæve anlæg,  
i hvor Ende (Fig —) Ved Hjælp af denne  
skuld man kunne opnå at sikre Trafikken  
under Forhold uden <sup>dog</sup> være nødt til  
at søge en Gang for hvor Overfart samt  
at præcis den ved Overfarterne stationerede In-  
byder. — — For Gedser Overfarterum Ved-  
kommende bliver Dybdeforholdene saa gode,  
at man lar Rummet bygge 2 Tysper (en



3. af hvo Slags baade fra dansk og tysk  
 Side), den ene enkeltsporet Hjulserge (Fig - )  
 til Persontrafikken, den anden en dobbeltsporet,  
 dobbeltkruiserge (Fig - ) til Godstrafiken -  
~~Den sidste~~ <sup>gødtmæssige</sup> Typ bygges nærmest under Forhold  
 for Gji, idet ~~den~~ skulde være i Stand til  
 at udføre hele Trafiken, naar saadanne Van-  
 skeligheder indtraffe - Af Betsyn til den store  
 Li, som ~~den~~ <sup>Gedsergerge</sup> ~~skulde~~ ~~kunne~~ kunne blive ud-  
 sette for, har man foreskrevet dem med en  
 bevoagelig Løboug - Dermed løstes og saubere  
 ad Hjælp af Hydraulik og er saa stor, at  
 den i sin oprejste Stilling kan passeres af  
 Husbauvognene.

En af de ~~væsentlige~~ <sup>Ulemper</sup> ~~Ulemper~~ ved de gamle, dob-  
 beltsporede Serger er den, at Nedgangs Kapperne  
 i Kabestuen ligger mellem Sporene, thi  
 deris hindres Røgeringen af Vaguen ~~for~~  
~~deris~~ af Karen for Overkørsel. Dette

Forhold har man ~~om det ses af Tegningerne~~  
 kunnet ændre: Gøder-Hjulsergen derud, at  
 denne er gjort enkeltsporet, i Skruergeren  
 p. J. af dennes store Bredde; ligeledes har  
 man i disse Tæger, ved at bygge et Dæk  
 over Vognen opnaaet at gaa ~~den~~ stor Pro-  
 menadeplads med Rygsalen, Kalksalen,  
 Bortkludstøj og Styrehis. over hvilke man  
 ogsaa har kunnet lægge en Mauvirebro. —

Saavel den danske som den tyske Skue-  
 færg er forsynet med Vandballasttanker i  
 Enderne; derimod har man fra tysk Side  
 ikke villet forsyne Skruergeren med et Boug-  
 vor, hvad man fra dansk Side, navnlig  
 efter Erfaringerne fra den svenske Dampfærg  
 "Malin" har aamlet for nødvendigt. —

3de April

April  
8.

Tegninger af Broklapper og  
Fergeløjer. —

Tegninger af de gamle Fergen  
og Gedestærterne. —

### Broklappens Konstruktion

#### Bestands af Broklappen. Fig.

Broklappen er en ca 20<sup>m</sup> lang Løstebro, opført  
med parabolisk Dragiv, hvis Lændent hviler i  
faste paa Kajen antagne Aellejer, <sup>og hvis</sup> ~~Lænden~~ Lø-  
lænden, der er afbalanceret for den ubelastede  
Bro, kan løfte og sænke efter Behov, saaledes  
at den kan bringes til et høit paa en Kon-  
solaster Udbygning paa Fergens Skov. <sup>Udbyg-</sup> ~~Udbyg-~~  
ningen er forsynet med et Anl til en tilsv.

6 I Lø's munde | Pap : Ende af Broklappen, hvorved |  
Jærnbauingen paa Fergens Dak fast og uøjeblik  
| man opnaar, at

1. Udbredelse i den ...

etwa : Höjd om : Tidvaktningen komme til  
at danne en ~~naad~~ Kvikvæske med Forbat-  
telser af Broklapsporen og nye Kationsspore.

Kontrastum for Klappere ere enten op-  
hengt over høje Galger eller sænkede ned i  
den Vandet, tætte Brænde - Klappere beres  
og sættes ned Hjælp af Spil med Hænderkraft,  
Hvor undertagne ved Lejerne : Melingeri og Bihær-  
ten Elektriciteten er trædt : Steden for -

Antallet af Spor paa Klappere overes sa-  
kaldes til Antallet paa Bergene. Ved de  
enkeltpoende Færger er Forholdet saaledes ganske  
simpelt, men ved de dobbeltpoende, hvor Sporene  
løbs sammen i Endene, har man for at und-  
gaa en altfor bred Broklap samt for at  
gaa Sporstiftet forlegst til Land, aleneget  
Sporene ind : hviendun saaledes, at de paa  
Broklappene løbs parallelt med hin uoget paa  
Tomme Mellemrum. - Ved denne ~~to~~<sup>to</sup>poende Færger,  
hvor man ~~hvis~~<sup>er</sup> nødt til successiv at belaste  
Færgerne enkelte Spor, er man endvidere henriet  
til at gaa Klappere Transversalt mellem Dragerne

213

indbyrds ledede, saaledes at Klappen kan vride sig i en vindkors Form følgende Førgens Kæmning.

### Beskrivelse af Førgelørens Fig.

For at kunne sikre sig et <sup>svif</sup> fast og nøjagtigt Anlæg for Førgeren under Døgnens Omkøb og Ilandsbetuning <sup>som sædvanligt</sup> har det været nødvendigt at konstruere en særlig Løjer, hvis Form senere nøjagtigt vil den om hel Førgen antage Stidelse. Disse <sup>Constructiøns</sup> ~~Wær~~ består i de uoverens Løjer af søre Vindmureværge, dannede af Pæle med Hæmmer og Vandløstforbindelser; - mellem disse Vindmureværge og Kaj selv Kajen, er der indsat Buffere bestående af almindelig, Døgnbuffere eller af Billerillspjeder ~~vedhæftede~~ indeluktede: Kasser, indrettede saaledes, at Løjet kan skydes ind og ud paa Kassen følgende Fjedrens Bevægelse under Trykket paa Førgen. Inderside i Løjet paa begge Sider af Enden af Broklappen findes søre Pæleknipper lodrets forsynede med kraftig Bufferapparat og indlagt Fjeder, mod disse Knipper tales Førgen efter Broklappen. Med-

fring klor en ved Hjælp af en Fross, forat  
forhindre ~~under~~ Slor under Vognens Ombord eller  
Haudetning. -

Lejere og de Vasi angjend Karnerarter  
Hidant, oftest som andre Konstruktioner for de  
ved et lette Forbrægningen af Paudet og for  
mulig Jo under Fergens Inddeling i Lejel.

~~Beliggenheden af Fergetejeren man naturligvis  
velger med fornødent Ansejntagen til Vind, og  
Strømforskel og øvrige Ansejntagen til Besyngens  
Lethed og Hurtighed, da det <sup>er</sup> af stor Be-  
tydning for den daglige kunnelig forcerede Fergens  
løb og paalidelig Hofsteden.~~

# 4<sup>te</sup> Trasitkuns Udvikling

For Overskueligheden Skyed findes per omstaaende  
Plan en grafisk Fremstilling af Kraftstigningerne  
per samtlige Dampfærdsøversarter - Driftsaarum en  
af alle Landets Afsættelser, Inddelingerne paa  
Ordinatsaxen repræsenterer henholdsvis 20.000 Personer  
og 10.000 Tons Gods.

Samtlige Kurver vise en Stigning, den er  
er mindst ved Linnøfærdsøversarterne, størst ved  
~~de~~ Havn- og Lillebæltfærdsøversarterne, hvor der er  
aariig overforis omkring  $\frac{1}{2}$  Mill. Personer og  
over  $\frac{1}{4}$  Mill. Tons Gods; en Udvikling, som  
vist ingen havde tænkt sig Muligheden af, <sup>hvilken</sup>  
Færdsøversarten blev oprettet - Masnedøfærdsøversarten har  
udviklet sig mere jævnt paa Grund af det  
forholdsvise ringe Opland, men der er næppe  
Tvivl om at ~~Qedens~~ Warnemünde-Routen, naar  
den om et Par Aar gaar over til at blive

veimærke Overforis ~~den~~ har influeret mere paa

en Dampferproute vil bringe <sup>Liv</sup> ~~Adst~~ ; Marnid-  
overfarten, maekt i en saadan Grad, at Sprig-  
maekt om en fast Bro mellem Marnid' og  
Falster hurtig vil blive ~~beholdende~~ . -

Helsingør - Helsingør og København - Malmø O-  
verfarterne ere i stadig ~~st~~ Udvikling, og man  
maa undres over, at Etableringen af den sidst-  
nævnte Overfart sda. har influeret mere paa  
God<sup>Transporten</sup> ~~Transporten~~ ved Helsingør. - København - Malmø  
Overfarten etableredes i Oktober 1895, men sda.  
desto mindre var Godtransporten ved Helsingør  
i stadig Stigning lige til Driftsaaret 1898/99, som  
viser en Staudning eller rettere en ganske ubety-  
delig Følgebælgning, siden da er den atter i Følgebælgning.

Men hvordan vil det nu gaa med Fergesfarten  
i Fremtiden? Ville Kurverne bestandig være stignende  
eller ere vi naaede Kulminationspunktet?

For Limfjordsoverfarternes Vedkommende er der vist  
ingen Grund til ~~at tro~~ at Opgættelse ~~for~~,  
her vil det forhaandensværende Material endnu



langt mere tilfredsstillende, anderledes stilles det sig  
for Store og Lillebæltsskibsfarten - Her sejles der  
saameget om uagtsomhed og Kravene til Forbed-  
ring af Transportforholdene ere langt fra tilfreds-  
stillede; for det kommende Efteraar vil der  
rimeligvis blive stationeret en 5<sup>te</sup> Færg, ved Over-  
farten samtidig med, at Bygningen af et 3<sup>die</sup>  
Leje ved Fredericia paabejydes. - Men hvorfor  
skulde Udviklingen sigi Stops? <sup>ikke</sup> Selv de dyre Penges  
og de daarlige Tider, der klages over for nogen  
Tid siden have formaaet at ~~staa~~ gøre Ind-  
skrankning i Transporterne - den Udgang i God-  
trafikken for 1900/01 som findes Her for Lille-  
bæltsskibsfarten har nemlig ~~staa~~ <sup>speciell</sup> sin Grund i Flyt-  
ningen af en storre Fabrik, som krevde stor  
Vogntransport, fra Byen til Jylland - Transit-  
handelen udvikles bestandig og Kontingenterne for  
Sverige og Tyskland til danske Pladser er stadig  
stigende. - Hvorvidt den nye Guden-Warne-  
munde Route vil influere paa Trafikken over

langt mere tilfredsstillende, anderledes stilles det sig  
for Store og Lillebæltsskibsfarten - Her sejles der  
saameget om uagtsomhed og Kravene til Forbed-  
ring af Transportforholdene ere langt fra tilfreds-  
stillede; fra det kommende Efteraar vil der  
rimeligvis blive stationeret en 5<sup>de</sup> Færg, ved Over-  
farten samtidig med, at Bygningen af et 3<sup>de</sup>  
Løbe ved Fredericia paabejynder. - Men hvorfor  
skulde Adskillingen sigi Stops? <sup>ikke</sup> Selv de dyre Peng  
og de deilige Tider, der klages over for nogen  
Tid siden have formaaet at ~~staa~~ gøre Ind-  
skrankning i Transporterne - den Udgangs i God-  
trafikken for 1900/01 som findes Her for Lille-  
bæltsskibsfarten har nemlig ~~ikke~~ <sup>specielle</sup> sin Grund i Flyt-  
ningen af en storre Fabrik, som kræver stor  
Vogntransport, fra Fyen til Jylland - Transit-  
handelen udvirktes bestaentig og Kontingenteret fra  
Sverige og Tyskland til danske Pladser er stadig  
stigende - Hvorved den nye Jyske-Narve-  
munde Route vil influere paa Trafikken over

skulle et et mindre forhold vil gøre sig

At Bælterne er ikke paa Forhaand muligt at afgøre,  
men det forekommer mig, at man har Ret til  
at pege paa Kurverne for Grændsoverfarterne,  
der have længt store Muligheder for et større  
lemmende paa hinanden, og som dog ikke af  
Udviklingen, der har kunnet gaa frem Side  
om Side, og heraf med nogen Berettigelse  
slutte, at et lignende Forhold vil gøre sig  
gældende for Jyder og Bælterne. - Den  
indlandtske Trafik forblivi jo uberoit og  
Jyder Routen aabner Vejen for nyt Opland.  
En stor Del af det Gods, som for Gællighed  
transporteres med Dampskibe fra Gøteborgsbanen,  
maa ubivelsomt søgje denne Vej, som fremby-  
der en store Fordel p. Gr. af dens Simplicitet  
og praktiske Udseende af al Omladning. Forb.  
med den Garanti, som Statsvirksomhed giver,  
for godt Væpne og en paa tidelig Expedition -  
For et tilfredsstillende Kravene paa København -

Malmei Rouben søtte Irenske for 2 Aar siden  
en Færg i Fart, og man er nu i Malmei  
i Færd med Bygningen af et nyt Færgeløje. -

Ved Helsingør besøger Præsiden endnu af en  
Færg, men det er kun et Tidspøttemaal hvor  
nær No 2 man sætter i Fart og nye Færg  
lejer bygges.

Alt i Alt mane Kurverne til Panken paa  
Fremtiden, til i Tid, at træffe Foranstaltninger  
til at møde Udviklingens Krav. - Dette gaaer sig  
først og fremmest gældende for Lillebæltforsejlingen,  
hvor den eneste rigtige Løsning af <sup>dette</sup> Sprøjs  
maalst af Præsiden er en fast Bro.

Forholdene der ere allerede nu ~~er~~ forældede,  
og de blive værre og værre for hver Dag der  
gaar, der er dog intet Forhold i at lade denne  
kolossale Præsiden bestige af en Escadre af smaa  
Færger i et vanskeligt Strømsvand mellem Lejer  
à la Redekam paa begge Sider. - Der ~~er~~

Bestyrelsen og Driften af danske Omskibe  
5<sup>te</sup> April var henlagt under Post og Telegrafvæsenet  
indtil 1883. - Til Varetager af de dermed  
forbunden Forretninger var ansat en Consulat  
i Søfartsøerne, nemlig Orlogskaptajn Lütken,  
der fra 1<sup>ste</sup> Oktober 1866 havde en Assistent  
til Hjælp ved Kundsforretningerne. - En af  
Skibene ved Holsten assisterede ham ved  
Skibens Eftersyn: gammel Dots for asiatiske  
Kampagne. - Fra 1<sup>ste</sup> April 1883 overgik  
Omskibet til de danske Statskasser som

6. <sup>er Trang</sup>  
~~Bestyrelsen~~ ~~for~~ ~~at~~ ~~bestemte~~ til en tilfredsstillende  
Ordnung af Persontrafikken, som <sup>nu</sup> generelt i høj Grad  
ved ~~den~~ ~~for~~ ~~at~~ ~~bestemte~~ Ouretsgrænser om Katten i Fredericia  
og Strid. For at undgå denne Værdi Person og  
Godstrafikken adskillige ~~for~~ ~~at~~ ~~bestemte~~ - Det nødvendige  
Materiel ~~skulde~~ ~~da~~ ~~der~~ udelukkende bruges til Persontra-  
fikken, til Omskibe af Søvegne, Post og Bazar-  
vegne og Delingen af Passagererne eftersom de skulde  
til Gt- eller Vestjylland og omvendt Jambingen, naar  
de kom fra Gt og Vestjylland skulde foregå  
i Strid. For Godset ~~skulde~~ <sup>meget</sup> ~~der~~ <sup>da</sup> bygges en <sup>stor</sup> ~~stor~~  
til 20 Vogne med det Sporarrangement og Bro-  
kloppsystem, som gav den hurtigst mulig  
Landsbetjening af Vognene. - En sådan  
Ordnung vilde hjælpe ~~betydeligt~~ indtil en  
yderligere Stigning i Trafikken til Slut bruges  
en fast Bro igennem.

Bestyrelsen og Driftens af samtlige Overfarter

5<sup>te</sup> April var foretaget endnu Post og Telegrafvernet indtil 1883. - Til Varetagelse af de dermed forbundne Forretninger var ansat en Kommandant i Søfartssagen, nemlig Orlogskaptein Lütken, der fra 1<sup>ste</sup> Oktober 1866 havde en Assistent til Hjælp ved Kommandoforretningerne. - En af Skibenes Eftersyn: gammel Dakt her asiatiske Kompagni. - Fra 1<sup>ste</sup> April 1883 overgik Overfarterne til de Danske Statsbaner som

skat  
my fery  
skunde  
d kunden  
de y  
thun

1025

led den tidligere Forretningssag herunder - Ved Orlogskaptein Lütkens Død i April 1883<sup>7</sup> overtoges hans Hver af nuværende Kommandant Bardenfleth som Organiseret ~~Søfartsafdelingen~~ af skatte en særlig Søfartsforretning under Statsbanernes Generaldirektorat fra 1<sup>ste</sup> April 1886. - Der var dengang 1 Søfartschef 2 Vikarimpuler 1 for Jylland 1 for Hølland Faldet, 1 Maskinimpuler 1 Fuldum 2 Assistenten, desuden assisterende Søfartschefen Søfartssagen ~~assistenten~~

1025, 1 Fuldum.

ligere nævnt paa 8 Overfarter paa hvilke Præsiden med Hætt. af Korsør-Kiel Overfarterne udføres af færge Materiellet bestaar af 18 Færger og 10 Skibe foruden dertil er der 3 Færger under Bygning. Materiellets Fordeling findes opført paa Listen over Materiellet.

Værdien af det samlede Materiel er ca 11 1/2 Million

L	for Skibene	ca. 11.300.000 Kr.
2. L	det øvrige	" 200.000 -
L	Bygninger til	ca. 2.200.000 -

Afdelingens aarlige Budget er paa ca. 2 1/4 Million Løst til Standsatte og Vedligeholdelse af Skibene 740.000 Kr. til Kiel etc. omkost 3/4 Million.

Personellet. 1<sup>de</sup> Maj 1902 (efter Finanstovns  
Genmængsel)

Kaptejn	inkl. 3 Dirige	24	
Styrmand		28	( <del>1 af H. Rind</del> ) <del>der afsluttede</del> <del>1 af H. Rind</del>
Bedtjener		19	
Marskvinde		19	(1 for Merium)
Marskvinde		30	
Overfyrbøden		15	
Matros		<del>150</del>	150
Fyrbøden		<del>133</del>	133
Broformand			5
Bromænd			45
<hr/>			
Talt		133 Officerer	333 Menige
			+ 6 Skibsmænd

af Postvæsenet: Kasse, som Lovs Ret til et  
disponere over Skibe og Personal for et Arum beordre.  
Udførelsen af Extratur og Brandinger: Persona  
lets Fjenskefordelejer. Denne Ordning er stadig  
bestående med Undtagelse af, at den ene Skibs-  
inspektørpost blev inddragen: 1891 samt at  
Kontrollantens Antal er øget til 10.

Søfartseftersøgningens Virksomhed falder som tidligere  
nævnt paa 8 Overfarter paa hvilke Præst  
med Hæst. af Kasse-Kiel Overfarter udføres af Færge

Materiellet består af 18 Færger og 10 Skibe  
forden dertil er der 3 Færger under Bygning. Ma-  
teriellts Fordeling findes opført paa Listen over  
Materiellet.

Værdien af det samlede Materiel er ca 11 1/2 Million

Standsmateriel  
Kasse  
Kulbeholdning  
Teknisk udstyning  
Kulforman

deraf falder paa Skibet ca. 11.300.000 Kr.  
det øvrige " 200.000 -  
Løst kommer Nybygninger til ca. 2.200.000 -

Afdelingens årlige Budget er paa ca. 2 1/4 Million Løst  
til Standsmateriel, Vedligeholdelse af Skibet 740.000 Kr.  
til Kul etc. omkr. 3/4 Million.

Personellet. 1<sup>de</sup> Maj 1902 (efter Finanslovens  
Gennemførelse)

Kaptejn	inkl. 3 Døp.	24	
Styrmand		28	( <del>1 af H. R. R. R. R.</del> ) <del>for at tilkomme</del> <del>1 af H. R. R. R.</del>
Bedstemand		19	
Maskinist		19	(1 fra Marium)
Maskinassistenter		31	
Overfyrbøden		15	
Matros		<del>150</del>	150
Fyrbøden		<del>133</del>	133
Broformand			5
Bromand			45

+ 6 Skibsnag

Talt . . . 133 Officerer. 333 Menige.

Kaptein af I kl.	3600 kr.	1	Matros af Fyrbøden	I	1020
II	2700		II	960	
Styrmand	I	1800	III	900	
II	1500		Broformand	I	1200
Maskinist	I	3000	Bromand	I	900
II	2400		II	840	
Maskinist	I	1800	III	780	
II	1500		IV	720	
Bedstemand af Overfyrbøden	1200		V	660	

Alt med 10% Tilleg heraf 4 Aar  
samt 3 Gaenge understøttelse for Besø-  
personellet.

*[Signature]*



6<sup>te</sup> April Istransport

For et Rumme udfoire de uordentlige Trans-  
 porten under Ispforhold findes der foruden de  
 ved Omsætterne statuerede Iobrydere tillige

Fert.  
Knoel.

70  
70 13.0  
15  
85  
749

Skibenes Kirkesombel.

I Driftsaaret 19<sup>00</sup> for udfoires der følgende Antal Rejser  
 (Tur & Retur).

Overskerbet	4.062	eller gennemsnitt. pr. Dag	11.1	Rejser
Lillebalt	12.577	—	—	34.5
Oddesund	2.623	—	—	7.2
Talhougen	2.183	—	—	6.0
mellem Masnedø-Ordnod	3.740	—	—	10.2
Helingsø-Hoy	3.078	—	—	8.4
Köbenhavn-Malmö	795	—	—	2.2
Korsö-Kiel	366	—	—	1.0

10.5

Gennemsnittsbetallet af Rejsende og Soms Gods m.m. pr. Tur her ved

Overskerbet	ca 61	ca 34.5
Lillebalt	" 20	" 10.9
Oddesund	" 9	" 7.5
Talhougen	" 11	" 4.6
mellem Masnedø-Ordnod	" 21	" 9.9
Helingsø-Hoy	" 47	" 15.6
Köbenhavn-Malmö	" 17	" 77.9
Korsö-Kiel	" 35	" 6.0

10.5

Kulforbruget svarende hertil har været ca. 36.000 tons.

2001.625

2272

midtiden end de tidligere. Fra gammel tid  
 haris seetides følgende Optegnelser.

I Aaret 860 var det middellandske Hav saa dybt  
 frossen, at man over det joriske Hav kunde  
 kroe og ride til Venedig.

Aar 1234 indtraf det samme igen, saa at de

6<sup>te</sup> April Transport

For et kunne udføre de nødvendige Trans-  
porter under Forhold findes der foruden de  
ved Oprettelsen statuerede Breyder tillyg  
ved næsten alle Oprettelse Bønde, disse  
ere stærkt bebyggede Efterskiftet som  
for lettere et kunne gaa over fast to  
ere forsynet med Lidetale - Med disse  
Bønde bestyret tidlige Oprettelse, naar den  
var af en anden Beskaffethed, et Sejlads  
var umulig - Denne Transport var natur-  
ligvis meget besværlig, imidlertid vil den  
tillyg, var ganske utilstrækkelig - Materielles  
blev imidlertid stadig vedligeholdt, idet  
man for Sambelkompletten Vedkommende  
vil kunne gaa Bred for dem under  
Forhold, hvor den ligger fast et Stykke  
ud for Land, under sådanne Forhold vil

venetianske Kjøbmænd kørte, med deres Værer  
over det middellandske Hav.

Aar 1408 var den hele Nordøi mellem Dan-  
mark og Norge ligeledes tilfrossen, saa at Ul-  
vene gik derpaa fra det ene Rige til det  
andet.

Aar 1426 indtraf igjen saa kald en Vinter, at  
man til Vagus kunde rejse over Petersöien  
fra Danzig til Lübeck og fra Danmark  
til Mecklenburg.

Aar 1459 var endnu hele Petersöien saa stærk  
tilfros, at man kunde til Hest og til Rods  
kunde fare fra Danmark til alle de vendiske

Øbrydeme kunne sætte Passagererne: forbrude  
ved Iskanten, hvar de saa kunde foris videre,  
for Baade. Ser man for <sup>for Transport paa Skibet</sup> omstaaende Kurser  
i hvilken 100 Aar ere afsatte hen ad Abreim-  
æm og Antallet af Transportdage i Löbet  
af 10 Aar som Ordinativ, faar man imid-  
lertid et Indtryk, at det stadig forbedrede  
Material efterhaanden man kunne overflodiggjøre  
Isbaadene ved denne Overfart, saasomt Forkleining  
ikk. man søger i, at vi befinde os i en  
meget mild Periode; sikkert er det ialtfald  
at det 19<sup>de</sup> Aarhundrede har været meget  
mildere end de tidligere. Fra gammel Tid  
haris saaledes følgende Optegnelser.

Aar 860 var det middellandske Hav saa stærkt  
frossen, at man over det jærnske Hav kunde  
køre og ride til Venedig.

Aar 1234 indtraf det samme igjen, saa at de

venetiansk Kjøbmand kørte med deres Væres  
over det middellandske Hav.

Aar 1408 var den hele Nordsee mellem Dan-  
mark og Norge ligeledes tilfrossen, saa at Ul-  
vene gik derpaa fra det ene Rige til det  
andet.

Aar 1426 indtraf igjen saa kald en Vinter, at  
man til Vagus kunde rejse over ~~Petersö~~  
fra Danzig til Lübeck og fra Danmark  
til Mecklenburg.

Aar 1459 var endnu hele Gasteröen saa stærk  
tillagt, at man kunde til Hest og til Fods  
kunde fare fra Danmark til alle de vendiske  
Havnesteder, id man gik endog uden mindste  
Fare fra Revel til Danmark og tilbage  
igjen.

Aar 1658 gik Carl d. X Gustav med hele Ar-  
meen over Beltet - Kulden angik til  $22^{\circ}$  -  $26^{\circ}$ .  
Vintrene: 1670, 1684, 1690 og 1698 vare meget  
laerde og omstærke, Detidens Aviser, i 1698  
red Posten over StoreBelt.

den 11. Mars 1698. 1698.

Bemærkningerne af Isbaade eller ved Paamonistring  
af Søfolk ved de forskellige Overfarter.

For en Betaling af 15 Kr., som udbetales  
efter Vinterens Slutning, saasomt de ikke  
lave ret til Tjeneste, forpligter de sig til  
ikke at forlade Overfarten, saalænge der er  
Udrikt til Ishindringene samt i paakom-  
mende Tilfælde at forrette Tjeneste med en  
normen fastsat temmelig høj Betaling.

Aar 1740 blev der i St. Petersborg bygget et  
smukt Palads af 5 saant 6 punds; Kopper  
antog, hvorved man kunde skyde gennem  
en 2<sup>a</sup> Plante paa 60 Skinds Afstand. Kuld-  
augen til 30 i 36°.

Aar 1789 havde vi en meget skarp Vinter  
i 4 Maanedes med 16 i 20° Kuld. — —

Ved Humboldt findes følgende Isbaademateriel

36	Paa Heltkov. . . . .	36	Isbaade
	" Sprøjt . . . . .	1	—
	" Knuddkov (Sjæ) . . . . .	25	—

Se dette Materiels Vedligeholdelse bevilges der  
aarlig Kr. 11.600, men denne Sum bliver kun  
sjældent brugt, Materiellet har ogsaa heller  
ikke ret anvendt siden 1893.

Ved det gamle Overfarter, hvor man rim-  
ligen bestantig vil kunne risikere at faa  
Brug for Isbaade er følgende Antal etablisment

Ved Marsod . . . . .	13	Isbaade
- Lillebælt . . . . .	16	—
- Sallingssund . . . . .	5	—
- Oddesund . . . . .	4	—

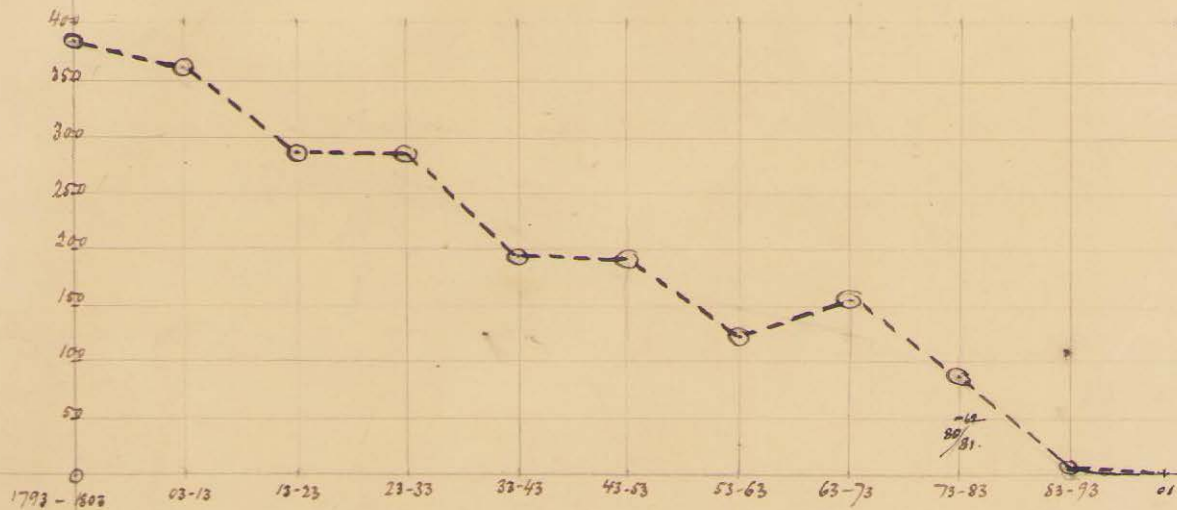
Bemærkningerne af Isbaade sker ved Paamindstryk  
af Sjøfolk ved de forskellige Overfarter. —

For en Betaling af 15 Kr., som udbetales  
efter Væderens Slutning, oversees de ikke  
lave seet til Tjeneste, forpligter de sig til  
ikke at forlade Overfarten, saalænge der er  
Udsigt til Ishindringene samt i paakom-  
mende Tilfælde at forrette Tjeneste med en  
normen fastsat temmelig høj Betaling.

Kurve für Straßenspende nach Amt Beelz von 1793

Tag

*Handwritten note:* Aufspiegelung / Aufspiegelung  
 1/2 auf Spindel, 1/2 auf Spindel



Ar.

Antallet)

1/2 auf Straßenspende i 10 Ann am Ordinate

7<sup>de</sup> April

## Søtransportvesenet.

Med Hensyn til den Forbindelse, hvori Søfarts-  
afdelingen står til Søtransportvesenet, skal jeg  
tillade mig et Par Bemærkninger.

Søfartsafdelingens Materiel er stationært uetop  
paa de Steder, hvor Transportene fortrinsvis maas-  
ske findes, og man kan altid gøre sikker Reg-  
ning paa det. - Saavel af denne Grund som  
paa Grund af Ferguson's Konstruktion er det  
en meget nyttig Fartøi for Søtransportvesenet  
under Krigsforhold og det er derfor blevet  
opmaalt ved Søtransportvesenets Foranstaltning  
~~det~~ paa ~~de~~ <sup>og prøvet</sup> ~~de~~ gennem Prøve under  
Efteraarsmanøvrerne, ligesom der, saavidt jeg ved,  
er fastsat visse bestemte Regler for Ombord-  
sætning og Haudetning af Soldater, Heste,  
Kanoner o. s. v. - Disse Regler, som efter mit  
Skøn ikke behøve at være hemmelige, thi  
hvad Veegt ligger der paa, hvorvidt det hemmelig-



an' d'ays, perfinsie et avall' Rouse  
 hendmear gemum Orennomt nullu de  
 foug'edud. Ministriei abh'itulu. It, at

der kein aulogs Reuv'elienmanu og  
 Bin de orn Marinemint'it' k'ant

alki gar El Kallumborg n'ick Faw'ant' it'  
 fremt'ig' u'og' M'ud'ing, der er jo V'and' u'ot

og ha et under V'and' et g'off' B'yg'le et 270

betid: k'it'kin O'd'm f'ot'f'olt, An'it'lon' d'u  
 in f'oad'm k'ommer' omb'od; de k'enn'ig'

h'it'ko im'd'it'et og en d'ug'er it' k'unt' et  
 f'if'ar'f'el'ig'um' f'om'at: O'm't'and'ig', bin

et u'at'ch' f'ir'ie, om h'it'el'ig'is k'are u'ot  
 and'it'ant' u'it' f'rang'p'ri'um' g'ut'og'um' f'og'ig'

D'io' u'ar' om'at' f'of'ig'it'et og u'ot' u'it'it'  
 f'ell' k'om'me: 'd'at - f'et' om'm' er f'ig'el'ig'

u'ot de u'om'me - V'af'om't' de u'ar'it'um'  
 o'ard'm' k'ig'le, u'it' d'at' er it' u'ar' h'it'

d'ig' om' d'io' om'd'el'it' om'd'ig' f'ir'ie gemum  
 f'if'ar'f'el'ig'um' omb'od, at d'ie' k'or'k'om'm'at'

f'ig'el'ig' k'unt' u'it'um' d'ur' O'p'p'ar' og M'eat'  
 orat' om' it'le' gemum' R'el'ig'io'us' et d'el'it'is

og M'eat'it' k'ant' f'rom'k'og'ig' f'rang'p'ri'um'  
 t'ig'el'ig'.

der u'it' og u'ot' f'ir'ie et d'ur'm' d'el'it' og  
 k'it'kin f'og'ig' u'it' kin' f'ot'f'olt' u'it' k'ig' et f'og'ig'

k'unt' f'ir'ie u'it' u'ot' f'og'ig' - f'og'ig' om'm'

735  
 920  
 600  
 950  
 101  
 098  
 950  
 830  
 325  
 155  
 928  
 121  
 865  
 112  
 608  
 340  
 579  
 615  
 686  
 130  
 130  
 f'og'ig'  
 k'unt'

ni følger, fortrinnsvis at ansætte Reserve-  
 lieutenanter gennem Overenskomsten mellem de  
 fagældende Ministerier udråbendes til, at  
 der kun antages Reservelieutenanter og  
 kun de om Marineministeriet kunde

vilde gaa til Kallundborg ved Farsund eller  
 frembyde nogen Hindring, der er jo Vand nok  
 og de ~~er~~ under Jansis et godt Stykke af  
 Vejre. —

Den Fordel, der ubestridelig er ved at have  
 Skibe til Disposition paa kort Varsel ved de  
 Omkædet her Proviantansigt hurtigt i stærkt  
 Jernpeltet lunde Opmarksomheden paa, om det  
 ikke vilde være formaaletjæntigt at gøre et  
 anvende desvi under Troppetransporter og  
 mellem Havn uden særlig indrettet Færgeløjer.

Ug tænke her nærmest paa Garnisonerne i  
 Aalborg, Viborg og Aarhuus, om i Krigstidspulde  
 under eventuel Concentration af Tropperne paa  
 Sjælland eller ved København hurtigt muligt  
 her bringes paa Lumbauvoque; hvor meget let-  
 tere er det de ikke, navnlig af hved Kanoner,  
 Borte og Vognmateriellet angaar at indlade dem  
 i Lumbauvoque strax og uden Omledning af Ex  
 fra Aarhuus Havn berøige dem aften. — Der  
 findes i Havnepor ved alle Havnene og ved Hjælp  
 af en Dejesteeri og et Spor vinkelret paa Havn-  
 sporet kunne Vognene først købt ind til Boloverdel,  
 kønne de over en interimistisk Klap, op til  
 hvilken Færgen let kan fastholdes ved Hjælp af Trosser,  
 kunne først ind paa Færgen. — I forrest man

	Fert.
	Kred.
300	
500	13.0
615	
086	
549	
340	
608	
000	
000	13.
812	
270	
112	
866	
121	10.5
928	
153	
325	
830	
000	
950	
098	
101	
950	
000	
600	
920	
2000	
735.	

nu følger, fortrinnsvis at ansatte Reserve-  
 lieutenanten gennem Overenskomst mellem de  
 sørgældende Ministerier udstikkes til, at  
 der kun antages Reservelieutenant og  
 kun de om Marineministeriet kunde

vilde gaa til Kallundborg ved Farsund ikke  
 frembyde nogen Hindring, der er jo Vand nok  
 og de ~~at~~ under Jansø et godt Stykke af  
 Vejne. —

Den Fordel, der ubestridelig er ved at have  
 Skibe til Disposition paa kort Varsel ved de  
 Oruparter, hvor Propetansport hurtigst & stærkest  
 bliver nødvendig: Krigstid foris let til den  
 Pakt om man ikke kunde finde brugbart Per-  
 sonel paa en lignende Maade, idet og her nær-  
 mest tænkes paa de ved Marine uddannede  
 Reservelieutenant. — Der vil d. 1<sup>ste</sup> Apr. 1902  
 sekvent Finanstorn gaa igennem rare ansat  
 under Trafikafdelingen ialt 68 Dæksofficerer, en  
 ganske god Stykke at tage til saavel under  
 Transporten omr efter disse. — Disse Officerer  
 have omviklet den Fordel at de paa rigtig  
 Lejlighed vil et have de danske Farvande at kende  
 ved Forflytningen, Forsejling af Skibene o.s.v. Vilde det  
 derfor ikke være rigtig om den Regel, der allerede

Fart-  
 Kurs.  
 300  
 600 13.0  
 615  
 885  
 549  
 340  
 608  
 000  
 000  
 812 13  
 270  
 112  
 865  
 121 10.5  
 928  
 155  
 325  
 830  
 000  
 950  
 098  
 101  
 950  
 000  
 600  
 920  
 2000  
 735.

egen betydelig Rolle  
 udført, hvor Person  
 de indlad mig paa  
 me tale for sig selv,  
 rene thi foruden at  
 vækkes Udgyfne ved  
 et strive Fremdrift om

ni følge, fortrinvis at ansatte Reserve-  
lieutenanter gennem Overenskomst mellem de  
sagældende Ministerier udvikles til, at  
der kun antages Reservelieutenanter og  
kun de om Marineministeriet kunde  
gives en saelig Anbefaling. —

Deres vil man naturligvis kunne op-  
række et betydende Arrangement for Reserve-  
officerer. Vedkommende. — udgaa!

# liste over Mibm. August 1907.

		Bygget	Præstegjeld Reg. Tom. B.R.	J.H.K.	Amtal Vgn.	Pris.	Færd. Kred.
<u>Korsn Nyby Orupst.</u>							
Hjaldampergen	Storbaelt	1900	430.67	2000	18	X 940.000	
—	Nyby	1883	435.73	2600	16	536.300	
—	Korsn	1883	435.73	1600	16	536.300	130
—	Hjælland	1887	428.94	1600	16	726.615	
Skruedampergen	Jylland	1894	325.82	1000	12	498.085	
Skruedamperstekt	Stærkødt	1883	252.05	600		442.549	
—	Hjølum	1890	130.01	1000		415.340	
—	Tyr	1894	132.41	1000		404.608	
<u>Korsn Kiel</u>							
Hjaldstekt	S. Danmarksvej	1876	301.03	900		490.000	
—	Skirum	1879	314.04	900		488.000	13
—	Agvi	1883	310.99	900		462.812	
Skruestekt	Fryja	1898	335.87	1400		683.270	
<u>København - Malms</u>							
Hjaldampergen	København	1895	424.58	2000	18	762.112	
<u>Marsud &amp; Overpart</u>							
Hjaldampergen	Alexander	1892	187.92	500	6	317.865	
—	Thyra	1893	187.64	500	6	305.121	10.5
Skruerpergen	Valdemar	1886	129.13	600	5	256.928	
<u>Helsingør - Helsingør</u>							
Hjaldampergen	Kronprinsess Louise	1891	189.54	500	6	317.155	
—	Kronprins Fredrik	1898	169.71	500	6	342.325	
Skruedamperstekt	Thor	1890	134.05	1000		418.830	
<u>Lillebæltrompart</u>							
Hjaldampergen	Shib	1901	135.75	500	6	X 356.000	
—	Hjølum	1883	136.87	500	6	226.950	
—	Dagmar	1889	126.74	500	6	269.098	
Skruerpergen	Marie	1890	126.59	600	5	277.101	
<u>Østerrindrompart</u>							
Hjaldampergen	Inyberg	1883	136.49	500	6	226.950	
Skruerstekt	Fryja	1867	65.02	240		167.000	
<u>Sellingrindrompart</u>							
Hjaldampergen	Frida	1877	131.76	350	5	169.600	
—	Lillebælt	1872	125.23	350	5	178.920	
Skruerstekt	Marsud	1880	140.16	240		172.000	
						11.390.735.	

*[Handwritten signature]*

# Antal overførte Vagge og Tons Gods.

1899/1900

Humm	Korsari - Nyborg	84.134	Vagge med	257.000	Tons Gods	ca. 3.1	ton p. V.	-	93.901	Vagge med	281.000	t.g.	= ca. 3.0	t.p. V.
	Fredensvi - Skib	100.987	---	287.000	---	2.8	---	---	104.981	---	274.000	---	2.6	---
	Masunds' Orskov	32.634	---	82.800	---	2.6	---	---	34.051	---	74.000	---	2.2	---
	Helsingør - Helsingør	26.521	---	92.700	---	3.5	---	---	27.837	---	96.000	---	3.5	---
	Købmand - Malund	24.999	---	109.400	---	4.0	---	---	*21.246	---	124.000	---	5.6	---
	Odderind S-N.	22.439	---	39.900	---	1.8	---	---	21.511	---	40.000	---	1.9	---
	Glyngø - Nykøbing	9.689	---	20.600	---	2.1	---	---	11.193	---	20.000	---	1.8	---

\* Sænk Sag. 8.630.

Vagge man en Vagge til gennemsnitlig et Ruins tag  
 8 tons svare disse tal at lyde paa, at en bedre  
 drift af Vaggen maatte kunne lette Overførtene  
 hel Del, ganske vist ere de overførte Post og  
 manvorne opaa mastagge, men disse spill kun  
 en betydelig Rolle paa Helsingør og Masunds'  
 overførtene, hvor Personer daglig overføres. - I skal  
 bli indlad mig paa nogen indgaaende Kritik heraf, Tal  
 om tale for sig selv, men Sprængmaakt er af stor In-  
 vens den thi foruden at indvirke paa Overførtene forøger  
 Maasens Udgifter ved Slidtage paa Maskiner, Fordring  
 og andre Værdikraft samt Udvendigheden af et stort Antal Vagge