

For 40 år siden: Fugleflugtslinien indvies

Af Tommy O. Jensen



14. maj 1963 kunne den nye direkte forbindelse mellem København og Hamburg via Lolland og Fehmern Bælt, også kaldet Fugleflugtslinien, endelig indvies efter at have været en snes år undervejs. Dansk Jernbane-Klub arrangerede derfor på Kristi Himmelfartsdagen den 23. maj sin egen indvielsestur til Rødby Færge med særtog fremført af P917. Samtidig benyttedes lejligheden til at tage afsked med privatbanen mellem Maribo og Rødby Havn, der lukkede for persontrafik få dage efter.

De første ideer til Fugleflugtslinien kan dateres tilbage til 1866, hvor Rigsdagen på visse betingelser ville give koncession til bygning af en jernbaneforbindelse mellem København og Hamburg via Lolland med tilhørende færgeforbindelse over Fehmern. Projektet blev ikke til noget, og endelig skrinlagt da jernbanefærgeruten mellem Gedser og Warnemünde blev åbnet i 1903. Først i midten af 1930'erne kom der atter røre om forbindelsen; den 3,2 km lange Storstrømsbro mellem Masnedø og Orehoved på Falster var under bygning samtidig med, at det tyske vej- og jernbanenet var under kraftig modernisering og udvidelse i Adolf Hitlers nye Tyskland. Der blev i de efterfølgende år ført en række forhandlinger mellem de DR (Deutsche Reichsbahn) og DSB om en jernbanefærgeforbindelse mellem Rødby Havn og Puttgarden.

Besættelsen af Danmark den 9. april 1940 betød ikke at projektet faldt til jorden - snarere tværtimod, idet "samarbejdet" mellem de to lande havde høj tysk bevågenhed. Allede i november 1940 kunne den danske rigsdag fremsætte lovforslag om en ny jernbaneforbindelse over Lolland til Rødby Havn

samt færgeforbindelse til Tyskland. En enig Rigsdag sagde god for projektet den 3. januar 1941, og umiddelbart efter fulgte stadfæstelse af loven om motorvejsdelen for Fugleflugtslinien, unægtelig en hurtig beslutningsproces når man betænker varigheden af vore dages trafikpolitiske diskussioner. Det bør dog nævnes, at høj arbejdsløshed i disse år også var med til at fremme lysten til projektet, hvor staten bogstavelig talt havde en interesse i at holde hjulene i gang.

Første spadestik

Første spadestik til forbindelsen blev taget den 14. september 1941 på Fehmern, hvor DSB's generaldirektør Knutzen, trafikminister Gunnar Larsen sammen med den tyske rigstrafikminister Dorphmüller og generalinspektøren for det tyske vejvæsen Dr. Todt satte arbejdet i gang. Herefter fløj selskabet til Lolland, hvor spadestikket på dansk jord blev taget. Det var i øvrigt her spaden knækkede for den danske trafikminister.

Arbejdet med anlæg af den nye direkte jernbanelinie mellem Nykøbing F. og Rødby

Havn blev påbegyndt og omfattede jordarbejder og bygning af broer og viadukter. Krigen satte efterhånden dybere og dybere spor i samfundet med bl.a. ressourceknaphed og i slutningen af 1944 indstilles arbejdet med Fugleflugtslinien helt. Da var man nået godt 13 km fra Guldborgsund. Efter krigen var der ikke den store lyst at arbejde videre med projektet. Rejsestrømmen til Tyskland var nærmest reduceret til ingenting, tyskerne havde nok at gøre med at få lappet sit eget skinsystem sammen igen, og endelig var trangen til et fornyet samarbejde med naboen mod syd reelt ikke eksisterende.

Andet spadestik

I efterkrigsårene kom der langsomt gang i færgeforbindelsen mellem Gedser og Warnemünde igen, men nu var det til den sovjetisk kontrollerede del af Tyskland. Skulle man til den vestlige del, måtte man over Storebælt, Fredericia og Padborg. DSB og de tyske forbundsbaner (DB) blev dog i 1951 enige om at lade færgen "Danmark" tage en daglig dobbelttur mellem Gedser og

DJK's særtog fremført af P 917, gør ophold på den nye Lolland Midt krydsningsstation, for at lade „København Ekspres“ passere. København Ekspres fremførtes af det tyske lyntog VT 08, der også havde øgenavnet „Eierkopf“ grundet frontens udseende.

Dette var samtidig en passende anledning til de mange udflugtsdeltager, at få fotografiapparaterne op af tasken, og stillet skarpt i det gode vejr. Fotografen på højre billede, synes dog at se lidt betænkelig ud ved indstillingen af kameraet, medens lyntoget forsvinder nordpå.

Udflugtsstoget var udover P-maskinen, oprangeret af pakvogn litra ECO, 3 udflugtsvogne litra CO og 2 moderne stål vogne litra BL.



Ernst Møbius/DJK Arkiv

Grossenbrode på sydsiden af Fehmernsund. Her blev der etableret et færgeleje med sporforbindelse i den tidligere mariehavn. Trods overfartens længde på godt 70 km, og en overfartstid på ca. 3 timer, blev forbindelsen en succes, og i sommeren 1954 var antallet af færgeture nu forøget til 7 hver vej, bistået af de nybyggede færger Kong Frederik IX og Deutschland, samt "lånefærgen" Dronning Ingrid fra Storebælt.

Den stigende trafik mellem Danmark og Vesttyskland via Østersøen gav naturligvis anledning til at overveje færdiggørelsen af Fugleflugtslinien. Alene den langt kortere overfart på 19 km mellem Rødby Havn og Puttgarden ville give en mere effektiv og øget færgekapacitet på ruten. Overordnet set ville jernbaneruten mellem København/Sverige og Hamborg/Europa blive ca. 160 km kortere, og endda frigive færgekapacitet på Storebælt til den stigende indenlandske trafik. Den danske og den vesttyske trafikminister mødtes således i april 1957 for at drøfte disse forhold, og i juni året efter kunne de to regeringer indgå overenskomst om fortsættelse af etablering af Fugleflugtslinien. Åbning af forbindelsen blev fastsat til foråret 1963. Det andet spadestik til forbindelsen, ganske vist ikke så højtideligt som det første i 1941, kunne nu endelig tages.

Fugleflugtslinien færdiggøres

Selvom en del jord og broarbejder allerede var udført i krigsårene, var det en efter tiden en meget omfattende opgave, der blev sat i gang på dansk side. Jernbanelinien fra Vordingborg til Nykøbing F. skulle opgraderes til den mere intensive toggang. Krydsningsstationerne i Orehoved, Nørre Alslev, Eskilstrup og Tingsted blev ombygget til at kunne klare godstog på længder op til 835 m og udstyret med sikringsanlæg, der muliggjorde samtidig indkørsel fra begge sider. Alle stationerne kunne fjernstyres fra en ny fjernstyringscentral i Nykøbing F. Nykøbing F. station blev ved samme lejlighed total ombygget, dels fordi sporanlægget ikke var

egnet til den nye trafikmængde og dels fordi det var totalt slidt ned.

Over Guldborgsund opførtes en ny kombineret vej- og jernbanebro (Kong Frederik IX's Bro) til erstatning for den gamle jernbanebro og vejbro. På Lolland etableredes forgreningsstationen Nykøbing Falster Vest, idet Lollandsbanen og Nystedbanen samtidig fik en ny linjeføring frem til forgreningsstationen. På Lolland etableres tre krydsningsstationer efter samme model som på Nordfalster i km 9, 18 og 25 med de meget fantasifulde navne "Lolland Nord", "Lolland Midt" og "Lolland Syd". Ved siden af Rødby Havn byggedes en komplet ny færgestation med i alt 4 perronspor, hvoraf ét spor fra hver perron fik forbindelse til de to nye færgelejer. Stationen fik navnet Rødby Færge, idet Rødby Havn allerede var optaget som navn af de Lolland-Falsterske Jernbaner. Grundet stationens længde på godt 2

km, blev der etableret en signalteknisk station i nordenden (Rødby Øst), hvor persontogene "valgte" færgeleje og godstogene kørte ind til et midtliggende sporrst. I tilknytning til færgelejerne opførtes to dækmøler samt udgravning af sejlrender. På land opførtes tillige bil-opmarchbaner, billetsalg, toldekspedition mm. for biltrafikken. Samlet løb anlægsomkostningerne for færgelejer og jernbaneanlæg op i 163 mio. kr., hvoraf opgradering af Nykøbing F. og strækningen mod Vordingborg alene udgjorde 31 mio. kr.

På tysk side omfattede anlægsarbejderne bygningen af en højbro over det ca. 1300 m brede Fehmernsund, til erstatning for jernbanefærgeoverfarten. Den 963 m lange bro opførtes med en gennemsejlingsåbning på 240 m, enkeltsporet jernbane og 11 m bred kørebane. Banen mellem Lübeck og Grossenbrode blev opgraderet til 120 km/t og nye viadukter opførtes. I Puttgarden an-

P 917 holder klar til afgang fra perron 2 i Rødby Færge. Faktisk var det en af de få gange der kom damplokomotiver til Rødby F, idet stationen ikke havde kul- og vandfaciliteter. Et synligt bevis på at dampen var under afvikling. P 917 var iøvrigt den sidste driftsklare af arten, og var på dette tidspunkt stationeret i Næstved.



Ernst Møbius/DJK Arkiv

lagdes en ny færgestation med i alt 6 perronspor, der hver tre og tre fik forbindelse til de færgelejer i den nybyggede færgehavn.

De ombyggede og nye jernbaneanlæg blev gradvist taget i brug i årene 1960-1963. Således blev den nye godsbanegård i Nykøbing F. station åbnet allerede i maj 1960, og selve stationen i oktober 1962.

Rødby Færge blev officielt indviet den 14. maj 1963, hvor de internationale tog blev omlagt fra Gedser til den ny færgehavn. Åbningen skete under stor festivitas, med deltagelse af den danske Kong Frederik IX og den tyske forbundspræsident. Der blev holdt taler af bl.a. generaldirektør P. E. N. Skov og trafikminister Kai Lundberg. Køretiden blev dog først kortet af med ca. 1½ time med køreplansskiftet den 26. maj 1963, hvor de nye rejsetider for alvor gjorde sig gældende. Indtil da blev den "overskydende" rejsetid passende anvendt til indøvelse af personalet på færgerne og de ny stationer i Rødby Færge henholdsvis Puttgarden.

DJK arrangerer udflugt

På selveste Kristi Himmelfartsdagen den 23. maj 1963 blev Fugleflugtslinien præsenteret for klubbens medlemmer, idet DJK havde arrangeret sin "egen indvielse" med en storstillet

udflugt til den nye forbindelse. For en billetpris til den fyrstelige sum af 38 kr. fra København H, eller 12 kr. fra Nykøbing F. (!), kunne medlemmerne få en præsentation af de nye anlæg og samtidig opleve den sidste aktive P-maskine (nr. 917) i aktion. Og ikke nok med det, så var der sandelig også for en beskedent merpris på 10 kr. lagt en afskedstur ind på Maribo-Rødby Havn strækningen som lukkede for persontrafikken den 25. maj ved overgangen til sommerkøreplanen.

I meddelelser fra Dansk Jernbane-Klub M5/63 fra kunne man læse følgende turberetning fra arrangementet til Lolland:

"Rødby Færge-turen blev en succes. Der deltog ikke, som særtogsanmeldelsen forsigtigt siger, 150 personer, men ca. 200. Særtoget bestod fra København H af loko P 917, som lokomotivmesteren i Næstved, hvor maskinen daglig er stationeret, havde foranlediget smukt pudset med nymalet skorstensbånd o.s.v., tilkoblet ECO-vogn, 3 udflugtsvogne og 2 BL-vogne, så der var plads til alle. Kl. 8.00 afgik toget fremført af lokomotivinstruktør O. Rasmussen. I Roskilde og Køge optoges rejsende og mellem Haslev og Næstved holdtes 2 fotostop, den ene ved Gisselfeld S, det andet ved en viadukt. I det fine solskinsvejr med de lysegrønne skove og marker kan der kun være blevet gode billeder af toget. Kun en enkelt deltager gjorde sig uheldigt bemærket ved at sidde oppe i tenderen

og filme – det gør han vist aldrig igen. I Næstved skiftes lokomotivpersonale og der kom stadig flere rejsende på ligesådan i Nykøbing Fl. På den fjernstyrede krydsningsstation Lolland Midt krydsede vi tog 8122 "København Ekspres", det tyske lynchtoget. Det var lidt forsinket, så fotografjerne havde god tid til at tage opstilling udenfor hovedsporet. I Rødby Færge stod stationsforstanderen klar til at ønske os velkommen. Omkring 40 deltagere gik ombord i m/f "Kong Frederik IX" for at sejle til Puttgarden, resten fulgte med på en rundvisning på Rødby Færge stations område. Kl. 12.47 ankom klubbens eget tog fra Maribo, fremført af "Faxe" med Bertram Jensen som fører. Det havde haft god tid til turen og havde under vejs fået vand i Holeby gennem en haveslange. Kl. 13.30 afgik "Faxe" igen mod Maribo denne gang med vognene fulde af rejsende. Der var vistnok nogle, der kom for sent til toget i Rødby Havn, men p.g. af krydsning med plantog i Holeby skulle vi afgå til tiden. I Holeby fik vi atter vand fra haveslangen også her var vi ved at køre fra nogle rejsende, der pludselig skulle have is oppe i byen, det lykkedes at få standset toget og få de sidste med. I Maribo fik vi atter vand, også her blev vi modtaget af stationsforstanderen og trafikinspektøren og med en lille forsinkelse kunne vi afgå mod Bandholm. En optælling af rejsende i dette tog gav 159. Der var fotostop i Merritskov og efter ankomsten til Bandholm havn stod kaffen parat i haven på Bandholm Hotel, så deltagerne for et par kroner kunne

Indsejlingen til Puttgarden, som i store træk var opbygget som Rødby Færge. Begge stationer var da også designet til hurtig og effektiv ekspedition af såvel internationale tog som lange godstog, og afveg dermed fra de traditionelle færgestationer som f.eks. Helsingør og Nyborg. Her knopskød spornettet i takt med de stigende trafikmængder, og medvirkede til besværlige rangering. Efter 1997 faldt trafikken på Fugleflugtslinien dramatisk, men i såvel Rødby Færge som Puttgarden ligger spornettet stort set intakte, omend en del af sporene spærret for trafik.



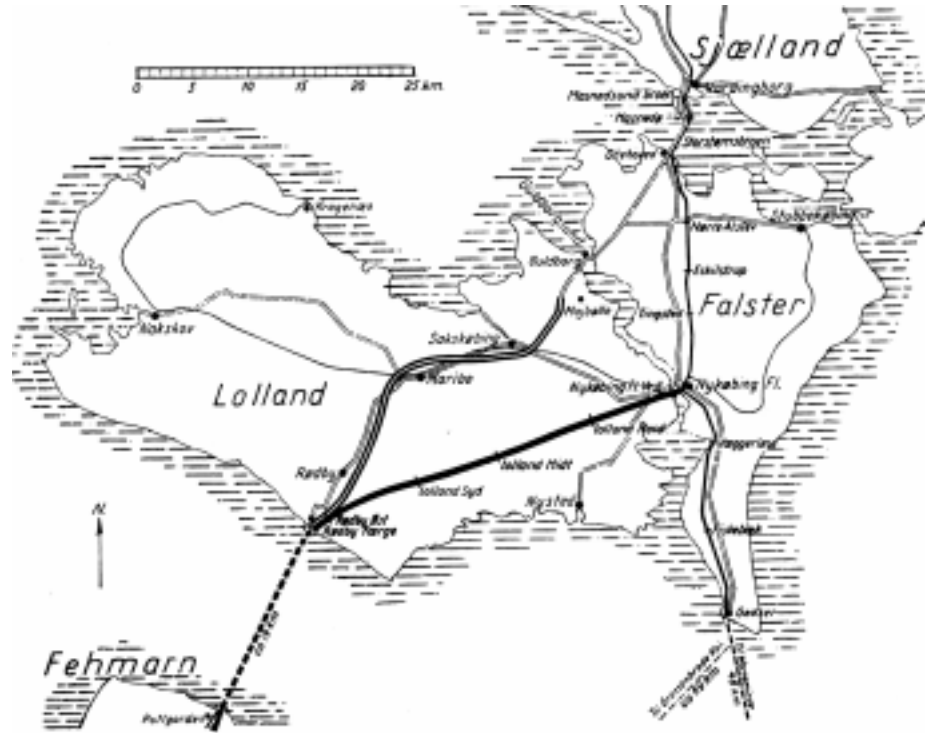
få slukket deres tørst. Det lykkedes stik mod forventning, at få samlet alle deltagerne, så vi kunne afgå til den fastsatte tid. På tilbagevejen til Maribo fik vi lejlighed til at holde nødbremseprøve. En ung mand havde efterladt sine solbriller i grøften under fotostoppet. Dem fik han nu lejlighed til at hente. Og toget kunne faktisk bringes til standsning meget hurtigt. I Maribo rangeredes vi op i spor 1 bagved LJ-særtoget, der skulle køre os tilbage til Rødby Færge. Dieselloko ("kanarieflugt") 2 x LJ Ca-vogne + NKJ Cc8. Hurtig omstigning og afgang. Fra Rødby Havn skulle vi rangeres til Rødby Færge, men først måtte diesellokoet flytte nogle godsvogne med skinner, der blokerede forbindelsesporet. P 917 holdt klar til afgang og med en pæn forsinkelse listede vi afsted mod Nykøbing FL, hvor opholdet blev reduceret fra 21 min. til 2 min., så det gik for alvor hjemad, denne gang over Ringsted og det lykkedes lokomotivfolkene at køre forsinkelsen ind. 24 akser og ingen stop mellem Næstved og Roskilde var de fine betingelser, P-maskinen, Danmarks hurtigste damplokomotiv, havde for at indhente forsinkelsen. De væsentligste vanskeligheder på turen var vrøvl med højtaleranlægget, der blev aldrig forbindelse med BL-vognen, lige meget hvordan vi kobled, samt lidt vanskeligheder med manden, der solgte øl og sodavand i udflugtsvognen. Ellers var det en fin tur i fint vejr på en fin bane. Det kan heller ikke nægtes, at turen gav et pænt overskud, der kan hjælpe lidt på vor økonomi."

Og det var naturligvis ganske udmærket, at klubben fik kassebeholdningen forøget samtidig med, at man kunne give medlemmerne en rejseoplevelse udover det sædvanlige. Der var jo nok at bruge pengene på den gang, alene opkøb af materiel fra nedlagte privatbaners likviditetsudvalg sugede godt i kassen.

Fugleflugtslinien i dag

Da linien blev åbnet i 1963, blev den tillagt stor betydning for samfærdslen mellem Skandinavien og Europa via Tyskland. En lang række vigtige internationale togforbindelser som f.eks. Skandinavien-Ekspress, Nord-Express, TEE-forbindelsen Merkur kom til at køre på ruten, og passager-tallet steg markant med afkortede rejsetider. Tilsvarende gjaldt godstrafikken, som overvejende kørte transit fra Sverige/Norge via Helsingør-Helsingborg overfarten og Rødby til Hamburg, hvor den fordeltes ud i Europa.

I slutningen af 1980'erne besluttes det at bygge Storebæltsforbindelsen, primært for at knytte Øst- og Vestdanmark tættere på hinanden. For at skaffe rentabilitet i projektet, skulle transitgodstrafikken nu gå via Jylland ad den „gamle“ rute over Kolding-Padborg. Dette, sammenholdt med stagnationen i den internationale togtrafik gennem 1980'erne og 1990'erne, blev fatalt for Fugleflugtslinien. I april 1997 indstilledes godstrafikken totalt på overfarten, og der blev herefter meget stille i Rødby Færge. Tilbage var der kun 4-5 daglige EC-forbindelser, fremført af IC3-togsæt, samt nogle enkelte regionaltog om morgenen og eftermiddagen. Næsten alle sporskifter på det store stationsterræn blev låst af



Etableringen af den danske del af Fugleflugtslinien var ganske omfattende. Udover den nye færgehavn i Rødby og jernbanelinien til Nykøbing F, måtte strækningen fra Vordingborg til Nykøbing F undergå en betydelig opgradering med bl.a. udskiftning af sikringsanlæg og forlængelse af krydsningsspor. Størst var arbejderne dog i Nykøbing F, hvor en helt ny stationsanlæg blev etableret. Hertil kommer motorvejsanlægget over Lolland. Illustration fra Vingehjulet nr. 9b/1963.

kun sporene ved perron 1 og til færgeleje 1 blev holdt i funktion til de få tog.

Men måske er der alligevel håb for Fugleflugtslinien nok engang. Fra politisk tales der varmt for en fast forbindelse over Fehmern Bælt, som næsten med de samme vendinger fra 1940'erne og 1950'erne skal styrke forholdet mellem Danmark og Tyskland. Medvirkende er da også, at såvel jernbansom vejforbindelsen via Fyn er stærkt presset og trænger til aflastning for transittrafikken. Finansieringen af milliard-projektet er dog forsat noget uklart. Både Danmark og Tyskland har rigeligt med omkostnings-

poster på statsbudgetterne, og private investorer ser nølende til.

Et er hvert fald sikkert: de store sporanlæg i Rødby Færge og Puttgarden vil aldrig komme til at summe af liv igen; et bro- eller tunnelanlæg vil kun fordrø nogle få sporskifter i hver ende af broen, for at få linjen til at fungere trafikalt.

Kilder:

Vingehjulet årgang 1960-1963

Internationale tog via Rødby, Banebøger

På sporet 1847 - 1997, bind II, Jernbanemuseet

DJK's indvielsestur til Rødby Færge gav også lejlighed til at opleve statsbanerne sidste driftværende P-maskine i aktion, hvilket for de fleste på turen nok var lige så stor en oplevelse, som at se de nye jernbane- og færgeanlæg. Her afholdes der fotostop mellem Haslev og Næstved.

