

“Den ligger smukt på vandet”

- En undersøgelse af motorfærgen “Møn”

Af Naomi Hainau



“Møn” ved anløbsbroen på Lindholm. Privat.

Det er fredag den 30. marts 1923, en af årets første forårsdage. Stedet er Kalvehave på Sydsjælland, færgestedet, hvor man i umindelige tider har sejlet folk og gods, kvæg og post over til Koster på Møn. Solskinnet og den varme luft har lokket folk ud på gader og veje. Mange er på vej ned til havnen, for at se den nye færge “Møn”, der er ventet med spænding og længsel. Færgen har været på vej i godt og vel et år, og nu glæder man sig til at den kan blive sat ind, tids nok til at betjene de mange turister, der vil benytte pinsen til at rejse til Møns Klint.

Ude på det blikstille vand kan man se færgen med kurs mod havnen. At den er et smukt syn, er de fleste enige om. Pressen har naturligvis også taget opstilling på kajen for at følge begivenhederne. Så snart færgen er forløjet ved kajen er der “åbent hus”, og de nysgerrige vrimler om bord. Midt i det hele står amtets færgebestyrer, kaptajn Møller, der selv har ført skibet til Kalvehave fra værftet i Nakskov. En journalist går over mod ham med pen og blok: Hvad synes han om sit nye skib? Kaptajn Møller er af natur en pragmatisk mand, der ikke bruger store ord i utide. I dag er det

imidlertid tydeligt at se, at han er stolt. Han har fulgt færgen fra den endnu blot var en tanke hos amtets embedsmænd, og han kender hver en krog, hver en nægle. Jo, han er godt tilfreds, både med færgens indretning og dens foreløbige præstation. Og så er der jo også det, at "færgen ligger så smukt på vandet".

Undersøgelsen

M/F "Møn" er måske Danmarks ældste bilfærge. Den er i hvert fald én af de mindste! Den blev bygget i 1923 på Nakskov skibsværft som nybygning nummer 18, og var bestilt af Præstø amt til at sejle på overfarten mellem Kalvehave – Koster. Efter nogle år viste færgen sig at være for lille. Først blev den indsat som reservefærge for den større M/F "Koster". Derefter blev den flyttet til Grønsund, hvorefter den i nogle år blev lejet ud til overfarten mellem Lynæs og Kulhuse. I 1938 blev færgen købt af landbrugsministeriet, der bl.a. brugte den til at sejle køer ud til den veterinære forsøgsstation på øen Lindholm. "Møn" sejlede mellem Kalvehave og Lindholm indtil 1999.

Men, hvordan gik det til, at "Møn" overhovedet blev bygget? Hvorledes forløb arbejdet om bord på færgen? Og, hvordan var det egentlig at sejle med køer? Det er nogle af de spørgsmål Sydsjællands Museum, i samarbejde med Skibsbevaringsfonden, har forsøgt at få svar på i løbet af sommeren 2000. Formålet med undersøgelsen har været, igennem en teknisk beskrivelse og en kulturhistorisk kortlægning, at afdække færgens historie, lige fra den lå på tegnebrættet hos Nakskov værft, til den foretog sin sidste sejlads i maj 1998.

At indsamle viden om en færge stiller nogle særlige krav til arbejdsgangen. I "Møns" tilfælde har det været muligt at

trække på et righoldigt skriftligt kilde-materiale, der ikke blot har belyst selve færgens historie, men også har givet indblik i de skiftende ejeres intentioner med færgen. Af stor betydning er desuden beretninger fra folk, der til daglig har arbejdet om bord på færgen. Det levende ord er et uvurderligt redskab, når der skal redegøres for de problemstillinger, som ikke er til at få øje på for den udenforstående. Både de skriftlige og de mundtlige kilder har med andre ord været med til at sætte færgen "Møn" ind i et bredere historisk og samfundsmæssigt perspektiv. På den måde bliver historien om "Møn" ikke blot historien om én bestemt færge, men kommer til at række ud over sig selv og pege på nogle generelle fænomener, der måtte have interesse for eftertiden.

En færge bliver til - Brevet

Historien om "Møn" begynder en dag i maj 1920. Den dag modtager vejnspektøren for Præstø amt, Jensen Løvstrand, et brev fra amtets færgebestyrer, kaptajn Møller. I brevet forklarer færgebestyreren, at der er problemer med overfarten ved Kalvehave og Koster. Biltrafikken på Sydsjælland og Møn er vokset nærmest eksplosivt i løbet af årets første måneder. Personbiler er der ganske vist ikke så mange af endnu, men antallet af last- og rutebiler var steget voldsomt. Det skaber problemer for færgerne, der slet ikke er bygget til at tage de tunge køretøjer om bord. Nogle gange kan det endda være umuligt at få lastbilerne ud til færgerne, fordi færgebroerne ikke er brede eller solide nok til de store biler. Man er nød til at afvise bilerne ved færgestederne, til stor utilfredshed for kunderne. Derfor henvender færgebestyrer Møller sig nu til sin chef vejnspektøren,

for at bede ham om at gøre noget ved sagen.

Færgebestyrerens brev er på sin vis et vidnesbyrd om de nye tider, der var på vej i Danmark. Årene efter første verdenskrig var i trafikal henseende en brydningstid, hvor nye transportformer for alvor slog igennem. Hest og vogn var for længst blevet udkonkurreret af jernbanen, og nu var det næste transportteknologiske nybrud på vej: automobilet. I mange år forblev personbilen ganske vist en luksus, forbeholdt de velstillede. Som fragtfartøjer og kollektivt transportmidler blev lastbiler og busser imidlertid hurtigt populære. Da den første samlede danske køreplan for rutebiler udkom i 1922 var der opført 347 ruter. To år senere var tallet fordoblet! Det var især på de korte strækning, der hidtil var blevet varetaget af de hestetrukne dagvogne, at rutebilerne var populære. Men også på nogle af de længere ruter blev busserne en stærk konkurrent til jernbanen. Antallet af lastbiler på landevejene var ligeledes i vækst. I årene fra 1917 til 1925 steg antallet af lastvogne i Danmark fra 930 til 12.924 (2). Der var indlysende fordele ved at transportere varer med bil, frem for med tog. Varerne skulle ikke sendes og afhentes ved en station. De kunne bringes fra dør til dør i én ombæring. Dertil kom, at benzin som brændstof var billigt!

Nye tider

Præstø amt overtog sejladsen ved Kalvehave og Koster i 1893. Indtil da var de to færgesteder blevet bestyret af private. Efter overtagelsen moderniserede amtet de to færgesteder, bl.a. ved at bygge nye færgebroer og forbedre tilkørselsforholdene. Der blev også anskaffet en hjuldamper, "Ulfsund", som afløser

for de gammeldags sejlfærger. I 1913 anskaffede amtet skrueskibet "Koster", til aflastning for "Ulfsund". "Koster" var bygget i 1884 og allerede et gammelt skib, da amtet købte det i. Fra begyndelsen havde det været meningen, at "Koster" kun skulle tjene som reservefærge i fem år. Derefter ville amtet købe en ny færge. Da spørgsmålet blev taget op i 1916 havde verdenskrigen imidlertid skabt så gunstige forhold for værftsindustrien, at skibspriserne var fløjet i vejret. Præstø amt nøjedes derfor med at lade "Ulfsund" gennemgå en grundig istandsættelse, og i øvrigt se tiden an.

Da vejinspektør Jensen Løvstrand i 1920 modtog kaptajn Møllers brev havde den teknologiske udvikling efterhånden overhalet de to gamle færger. De fleste lastbiler og busser var for brede til at køre om bord på "Koster". "Ulfsund", blev i sin tid bygget til at tage en tospannet hestevogn på godt et ton om bord, hvilket havde været fuldt ud tilstrækkeligt i 1893. Nu havde færgen imidlertid svært ved at klare de tunge køretøjer, der ofte kom op på 6 - 7 tons. Når lastbilerne rullede om bord blev belastningen forøget så voldsom, at færgen sank meget pludseligt, og dybere end det tilladte. Dertil kom, at færgens dæk slet ikke var konstrueret til at bære de tunge lastbiler. Det skabte naturligvis nervøsitet blandt de ansatte på færgen. Som færgebestyrer Møller skrev i brevet til vejinspektøren: "Dette kan ikke gaa i længden, der kan ske en Ulykke naar som helst".

Beslutningen

De skræmmende kendsgerninger gjorde et dybt indtryk på vejinspektøren, der med det samme gav sig til at undersøge, hvordan man håndterede problemet andre steder. Det viste sig, at Kalvehave

- Koster overfarten ikke var det eneste færgested, der havde problemer med de nye køretøjer. Trafikken var for alvor kommet ud på vejene, og det kunne naturligvis også mærkes ved færgeoverfarterne. Det var dog ikke alle steder, man var lige begejstrede for de nye kunder. Mange steder anede man simpelthen ikke, hvordan man skulle håndtere bilerne. Nogle færgesteder anskaffede nyt materiel, der var tilpasset bilernes behov. Enkelte færgesteder nægtede at tage biler om bord, mens de fleste færgesteder fastsætte grænser for, hvor meget bilerne højst måtte veje, for at blive sejlet over.

Da situationen således var kortlagt, sendte vejinspektøren færgebestyrer Møllers brev videre til sin chef, amtmanden for Præstø amt Axel Vedel. Løvstrand lod Møllers brev ledsage af en kommentar. Heri understregede han, at amtsrådet burde sætte en maksimumgrænse for køretøjer, såfremt det ikke ville investere i en ny færge.

Ved det følgende amtsrådsmøde blev brevet drøftet. Amtsrådsmedlemmerne diskuterede naturligvis det hensigtsmæssige i at anskaffe en større færge med det samme. En ny færge ville imidlertid være en stor udgift for amtet, så i første omgang udelukkede man den løsning. I stedet vedtog amtsrådet at holde sig til vejinspektørens anbefaling, og fastsætte en maksimumgrænse for køretøjernes vægt på 5 ton. Samtidig erkendte amtsrådsmedlemmerne, at dette kun kunne være en midlertidig løsning. En moderne færge, der levede op til tidens transportmæssige krav, ville være at foretrække i det lange løb. Man skrinlagde med andre ord ikke færgeplanerne, men arbejdede forsigtigt videre med dem. En ny færge var trods alt en kostbar investering, og man ville

være sikker på, at den også kom til at gøre gavn. To år efter, i 1922, besluttede Præstø amtsråd at investere i en ny færge, til afløsning for "Ulfund" og "Koster".

Da beslutningen om at købe en ny færge var taget, blev sagen overdraget til amtsrådets færgeudvalg. Udvalget havde til opgave at overvåge og bestyre samtlige færgeruter i amtet, og bestod af medlemmer fra amtsrådet foruden færgebestyrer Møller. Formand for udvalget var amtmand Axel Vedel. Færgeudvalget indså hurtigt, at det ikke kunne stå alene med projekteringen af den ny færge. Derfor henvendte man sig til direktøren for Nakskov Skibsværft, Hans Peter Christensen, der havde en solid karriere bag sig inden for værftsindustrien. Direktør Christensen var begyndt som ingeniørassistent i marinen i 1907, og havde derefter gennemgået en række studieophold ved internationale tekniske højskoler og udenlandske skibsværfter, bl.a. i England og Tyskland. Inden han kom til Nakskov Skibsværft i 1919, havde han været værftsingeniør ved Orlogsværftet og direktør ved Skibsbyggeriet. Christensen påtog sig opgaven med at projektere den ny færge med stor omhu, og på mange måder blev han manden, der kom til at præge udformningen af "Møn".

Tog eller bil?

En af de første afgørelser, som færgeudvalget skulle træffe var, hvem færgen skulle betjene. Skulle man satse på de nye automobiler? Skulle man hellere holde sig til det sikre, nemlig jernbanen? I dette tilfælde var der tale om Kalvehavebanen (åbnet 1897), der gik fra Vordingborg til Kalvehave Færgegård. Det var vigtigt, at den nye færge ikke blot

opfyldte et transportbehov her og nu, men at den også ville være i stand til at imødekomme fremtidens trafikale behov. For at forstå færgeudvalgets dilemma, er det nødvendigt at kaste et blik på trafikforholdene på Sydsjælland og Møn i begyndelsen af 1920'erne.

Sydsjælland blev betjent af tre jernbanelinjer, den statsdrevne Sydbane fra Roskilde til Masned Sund (åbnet i 1870), og to private lokalbaner, den førnævnte Kalvehavebane, der gik fra Vordingborg til Kalvehave, og Mernbanen (åbnet 1913), det gik fra Mern til Præstø. Mernbanen havde forbindelse til Næstved via Præstø, men ingen direkte forbindelse til hverken Vordingborg eller Kalvehave. Sydbanen havde derimod forbindelse med København via Roskilde. Den fungerede således som den store regionale færdselsåre, som forbandt Sydsjælland med resten af landet. Fra Vordingborg var der tilslutning til Kalvehavebanen (ganske vist ikke fra samme station). Fra endestationen i Kalvehave kunne transporten gå videre til Møn, enten via overfarten Kalvehave - Koster eller Kalvehave - Stege. En af Kalvehavebanens vigtigste opgaver var således at sørge for forbindelsen mellem Møn og Sjælland.

Indtil åbningen af Dronning Alexandrines bro i 1943 var Møn knyttet til resten af det danske trafiknet via færgeoverfarten ved Kalvehave og Koster foruden havnen i Stege. Fra Stege gik der bl.a. færger til Kalvehave, Vordingborg og København. Siden 1860'erne havde der været adskillige planer fremme om at etablere en jernbane på Møn. Det var især trafikken til Møns store turistmagnet, Møns Klint, som jernbanen skulle aflaste. Sidste gang et forslag til en Mønbane blev fremsat, var i jernbaneloven af 20. marts 1918. Ifølge planerne skulle banen gå fra Koster, over Stege, til Møns

Klint. På den måde skulle Mønbanen i princippet fungere som en forlængelse af Kalvehavebanen.

Ingen af jernbaneplanerne blev nogensinde blive ført ud i livet, men det vidste man naturligvis ikke i 1922. Da havde man stadig tiltro til at en Mønbane kunne realiseres. Derfor forsøgte færgeudvalget også i lang tid at "tænke" en jernbane ind i færgeplanerne for Kalvehave - Koster overfarten. I de første planer for den nye færge var det således en forudsætning, at færgen skulle kunne overføre togvogne. Tanken var, at togvognene skulle kobles fra ved færgestederne og rangeres over på færgen, der sejlede dem over til den anden side. På den måde undgik man at læsse godset om ved færgestederne.

Problemet var, at færgelejerne i Kalvehave og Koster ikke var store nok til en jernbanefærge. Det ville med andre ord blive nødvendigt at bygge færgelejerne om. Færgeudvalget søgte endnu engang ekspertbistand, denne gang hos Kalvehavebanens bestyrer Th. Rischel, der før havde projekteret jernbanefærger for privatbanerne. Måske håbede man også på at gøre Kalvehavebanen interesseret i projektet. Banen ville jo blive kunde hos den nye jernbanefærge.

Rischel skønnede, at en ombygning af færgelejerne ville komme til at koste ca. 236.000 kr., såfremt man valgte en jernbanefærge. Valgte amtet derimod at se bort fra en jernbane ville det udelukkende være nødvendigt at udskifte de gamle færgeklapper (klapper, som hejses ned mellem færgebroen og færgen) i Kalvehave og Koster med et nye, der kunne bære de tunge lastbiler. Prisen ville da være ca. 16.000 kr., hvilket unægteligt var en stor reduktion! Som Rischel diskret formulerede det, ville

”mindre Færger kræve mindre og billigere Færgelejer”.

Færgeudvalget var dog ikke til sinds at slippe jernbanedrømmen med det samme. Noget tyder på, at færgeudvalget bl.a. var interesseret i at få del i transporten af frisk mælk fra Møn til Sjælland. Den mulighed blev i hvert fald diskuteret med bestyrer Rischel. Men Rischel så ikke så lyst på planerne. Han holdt fast i at en ombygning af færgelejerne ”ganske givet” ville blive ”meget urentabel” og at ”Tanken om en Jernbane-Færgeforbindelse mellem Kalvehave og Koster vil være urealisabel i lange Tider”. Med hensyn til mælken påpegede Rischel, at langt det meste af den mælk, der blev fremstillet på Møn, efterhånden blev forarbejdet til tømælk i Stege, hvorfra den blev skibet ud. Skulle det i fremtiden blive nødvendigt at transportere frisk mælk fra Møn til Sjælland, ville dette sagtens kunne lade sig gøre ved hjælp af lastbiler. Lastbilerne kunne så sejles over med færge ved Kalvehave og Koster.

Det fremgår ikke af kilderne, hvad der fik Rischel til at tale så stærkt imod en jernbanefærge. En forklaring kan imidlertid være, at selve finansieringen af færgen endnu ikke var faldet på plads. Rischel kan derfor have været bange for, at amtet ville forsøge at inddrage Kalvehavebanen i færgeprojektet. Kalvehavebanen oplevede i begyndelsen af 1920'erne en økonomisk nedgang, der primært skyldtes den hårde konkurrence fra de mange rutebilselskaber, som var begyndt at skyde op som paddehatte. Det begyndte med I/S Møens Kommunale Automobilselskab, oprettet 3. juli 1920, der kørte på både Østmøn og Vestmøn. Året efter åbnede I/S Jacobsen og Milner i Hillerød en rute fra Kalvehave til Korsør over Næstved.

Ruten gik over Præstø og tog på den måde en del kunder fra Kalvehavebanen. Fra 1920 faldt mængden af gods og antallet af rejsende på Kalvehavebanen, og det gik hårdt ud over banens økonomi. Der er derfor ikke noget at sige til, at Kalvehavebanens bestyrer var skeptisk overfor store investeringer i en jernbanefærge, der måske i fremtiden var nød til at give op overfor de mange rutebilselskaber.

Færgeudvalget lod sig overbevise af Rischel, og besluttede at frafalde planerne om at indrette den nye færge til togvogne. I stedet satsede man på at betjene fragtfirmaer og rutebilselskaber, som lod til at have fremtiden for sig.

Damp eller diesel?

Da man havde besluttet sig for at anskaffe en automobilmærge, blev det næste spørgsmål færgens drivkraft. Skulle det være en dampfærge, ligesom den gamle ”Ulfsund”, eller skulle det være en færge med dieselmotor? Direktør Christensen anbefalede varmt, at man valgte en motorfærge. I følge ham ville driften af en dieselmotor være langt billigere end driften af en dampmaskine. Motordrevne skibe var dog stadig en forholdsvis ny foreteelse, og det var ikke alle færgeudvalgets medlemmer, der var lige trygge ved den ny teknologi. De første dieselfærger havde set dagens lys omkring 1910. Det første oceangående dieseldrevne skib, det danskbyggede ”Selandia”, var blevet søsat i 1912. Præstø Amt havde selv et par år forinden investeret i en dieselfærge til overfarten mellem Masnedsund og Gåbense. Den havde man dog ikke haft de bedste erfaringer med. Som der står i et af færgeudvalgets mødereferater, gav spørgsmålet om drivkraften derfor ”Anledningen til en del Forhandlinger i Udvalget”.

Det var især færgebestyrelsen Møller, der nærede mistro til motordrift. De andre bestyrelsesmedlemmer tog lidt lettere på sagen, og argumenterede bl.a. med, at færgen mellem Masnedsund og Gaabense var "almindeligt anset som ganske mislykket". Færgebestyrelsen Møller havde imidlertid været i amtets tjeneste i mange år, og især amtmand Vedel tillagde hans ord stor vægt. Man besluttede derfor at sondere terrænet først, inden beslutningen om damp eller diesel blev taget. Det blev vedtaget, at lade Møller rejse ud til overfarten Middelfart - Snoghøj ved Lillebælt, hvor man efter sigende havde gode erfaringer med skruefærgen "Inger".

Under besøget nedfældede Møller sine indtryk i en række rapporter til færgedvalget. Ud fra rapporterne kan man se, at han efterhånden blev mildere stemt overfor tanken om en motorfærge, selv om han aldrig kom til at forlige sig helt med ideen. Han skrev bl.a. om "Inger":

"Som meddelt i Skrivelse af 24ds. tog jeg til Middelfart for at se Færgesforholdene der, særlig, hvorledes en Færge med Motor og Skruer arbejder og manøvrerer, og jeg maa indrømme, det var langt over Forventning. Skruerfærgen "Inger" styrer og manøvrerer aldeles perfekt let og hurtigt, og standser hastigere end Hjulfærgen her".

Der var med andre ord intet at indvende imod færgens styreegenskaber. Der var dog andre ting i vejen:

"Motoren i "Inger" udvikler en ubehagelig Petroleumsos over hele Skibet, der er generende for de Rejsende, og [det] ville hverken være praktisk eller mere besparende end Dampen for Kalvehave og Koster Overfarten, og slet ikke hurtigere at sætte i Gang end Damp (...)"

Ifølge færgebestyrelsen Møller var der ikke meget vundet ved at investere i en

motorfærge. De andre medlemmer af færgedvalget så imidlertid anderledes på dén sag: De ville gerne have en motorfærge. Måske lagde man også et venligt pres på den gamle færgebestyrelsen, for udgangen på sagen blev, at færgedvalget enstemmigt vedtog at investere i en færge med dieselmotor. Motoren skulle være af dansk fabrikat fra B & W eller Holeby, og udstødningsrøret skulle føres så højt op, at "Lugten ikke bliver særlig generende paa Dækket".

Konkurrencen

Det blev vedtaget at indbyde Nakskov Skibsværft, Burmeister og Wain, Københavns Flydedok og Helsingør Skibsværft til at afgive tilbud på den ny færge, inklusiv motoren. Derefter gik færgedvalget, sammen med direktør Christensen, i gang med at udarbejde en specifikation for, hvorledes færgen skulle bygges og indrettes. Færgen skulle konstrueres som en dobbeltendet færge, d.v.s. at bilerne kunne køre fra borde i begge ender. Den skulle være så stor, at der kunne være plads til seks personbiler eller to store lastbiler foruden 25 kreaturer. Færgen skulle være kraftig nok til at bryde "et ikke ganske tyndt Isdække", og den skulle udføres så solidt, at den også kunne sejle med amtets motortromle på 8,5 tons. Færgen skulle udstyres med et kontor til færgebestyrelsen, foruden kahytter til glæde for passagererne. Kahytterne skulle indrettes med borde og bænke, "Alt af Fyrretræ og smukt året eller hvidlakeret", og med damask gardiner for køjerne. Der skulle også være både et herre- og et dametoilet, der hver især skulle indrettes med "Skaale af Fajance og Mahognisæder" foruden "Papirholdere og Knager af messing". Dét med toiletter til både herrer og damer, syntes færgebe-

styreren nu var noget pjat: "Eet W.C. maa være tilstrækkeligt til den Fart. Resten kan da indrettes som Lastrum og Malerskab, Kontor samt et Rum for Mandskabet", skrev han i sin kommentarer til specifikationen. Til slut forlangte færgedvalget, at færgen skulle leveres med alt inventar, lige fra redningskranse, skibsklokke og lanterner til kompas, skibsur, kikkert og Dannebrog, værktøj, spytbakker, særlige skibsservanter m.m.

Specifikationen blev sendt ud til de udvalgte værfter, der fik ti dage til at indgive deres tilbud. Nakskov Skibsværft, Københavns Flydedok og Helsingør Skibsværft indsendte alle tilbud, mens Burmeister og Wain pænt takkede nej med den begrundelse, at den projekterede færge var for lille i forhold til værftets kapacitet. Buddene fra de tre andre værfter lå ret tæt. Tilbuddet fra Københavns Flydedok var det dyreste. Her ville man have 151.500 kr. for en færge. Som nummer to fulgte Helsingør Skibsværft med 150.000 kr. Billigst var Nakskov Skibsværft, der forlangte 148.000 kr. Af de tre indbudte værfter, valgte Præstø Amtsråd derfor at indgå kontrakt med Nakskov Skibsværft.

Kontrakten mellem skibsværftet og Præstø amt blev undertegnet den 18. august 1922. Ved samme lejlighed indgik amtskommunen kontrakt med Høleby Maskinfabrik om at levere en dieselmotor til færgen. Det blev tillige aftalt, at betalingen for færgen skulle afdrages i fem rater af hver 29.600 kr., der skulle erlægges fra den dag kølen blev lagt og til færgen var løbet af stabelen.

De u-indbudte

Nyheden om, at Præstø Amt var ved at købe en motorfærge nåede også adskillige andre værfter. Inden specifikationen

overhovedet var sendt ud, havde J. C. Webers tegnestue og Køge Værft allerede diskret tilkendegivet, at man var interesseret i planerne for den nye færge. Ingen af de to blev dog indbudt til at deltage i udbudskonkurrencen, hvilket især faldt Køge Værft for brystet. Køge Værft påpegede, at de fleste af værftets ansatte boede i Præstø amt. En eventuel ordre ville sikre værftets ansatte arbejde i mange måneder. Den underliggende tone i brevet antyder, at Præstø amt ikke var solidarisk med amtskommunens egne virksomheder, ved evt. at lade ordren tilfalde et værft udenfor amtskommunen, f.eks. B & W eller Helsingør Skibsværft. Hvad skyldtes denne vrede?

Begyndelsen af 1920'erne var præget af international afmatning indenfor værftsindustrien, en nedgang, der holdt sig frem til midten af årtiet. Denne afmatning skyldtes blandt andet en generel nedgang i handelen på verdensplan. Når der ikke var varer at transportere, var der naturligvis heller ikke efterspørgsel efter skibe. Til trods for at dansk skibsbygningsindustri formåede at holde skansen i de første år, bredte nervøsiteten sig. Det er sandsynligt at det var denne nervøsitet, der fik Køge Værft til at reagere så skarpt overfor Præstø amt. Et interessant aspekt i denne sammenhæng er, at Nakskov værft tilsyneladende satte penge til ved at bygge færgen. I en senere synsrapport antydes det således, at amtet fik færgen meget billigt:

"Ved den under 18' August 1922 underskrevne Kontrakt forpligtede A/S Nakskov Skibsværft sig til at bygge færgen "Møn" til Præstø Amt for en Sum af 148.000 Kr. Naar hertil lægges Udgifterne til Projektering og Tilsyn med Færgens Bygning, ville Anskaffelsesudgiften for Amtet blive betydelig over 150.000 Kr. Nævnte Kontrakt var økono-

misk set daarlig for Værftet, saaledes at det maa siges, at Amtet fik Færgen forholdsvis billigt”(4).

Spørgsmålet om prisen på "Møn" er interessant, fordi det åbner for en række andre spørgsmål af mere almen karakter. Hvad betød krisen indenfor værftsindustrien for lokalsamfundene? Og hvor langt ville det enkelte værft gå, for at hente en ordre hjem? Man kunne forestille sig, at Nakskov værft satte prisen lavt, for at være sikker på at få ordren hjem. Umiddelbart giver det undersøgte kildemateriale dog ingen forklaringer på, hvorfor Nakskov værft muligvis satte penge til ved byggeriet af "Møn". Senere undersøgelser vil måske kaste lys over dette problem.

Færgen bygges - "Smukt og solidt udført"

Umiddelbart efter, at Nakskov værft og Præstø amt havde sluttet kontrakt, gik arbejdet med færgen i gang. Færgeudvalget udpegede færgestyre Møller til at føre tilsyn med byggeriet, en opgave han kastede sig ud i med stor ildhu. Mens arbejdet stod på, var han flere gange i Nakskov for at se til byggeriet. Hver gang Møller var af sted, nedfældede sine indtryk i en rapport til færgeudvalget. Takket være disse rapporter, er det muligt at få et indblik i hvorledes arbejdet med færgen skred frem.

Kølen til færgen blev lagt den 25. november 1922. Den 14. december samme år, besøgte Møller byggeriet for



"Møns" stabelfløbning den 17. marts 1923. Landsarkivet for Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm.

første gang. Da var arbejdet allerede godt i gang. Spanter og maskinskottet var rejst og arbejdet med skotterne for og agter var i gang. En del af dækket var blevet lagt, og olietankene var ved at blive samlet. Værftet vurderede, at selve skroget ville være samlet på bolte inden nytår. Møller var ovenud tilfreds med det foreløbige resultat, og skrev i sin rapport at "Det der er udført ser godt ud og gør indtryk af at blive meget solidt". Tre uger efter var Møller atter i Nakskov for at tilse olie- og vandtanke, inden de blev lagt på plads. Endnu en uge senere besigtigede han de forskellige dele til motoren, inden den blev samlet på Holeby Fabrik.

Efterhånden som arbejdet skred frem, voksede fæргеbestyrer Møllers entusiasme. Færgen var tydeligvis ved at blive "hans". Den 22. februar 1923 skrev han f.eks. til færgedvalget:

"Skroget gør et ualmindeligt solidt Indtryk og Arbejdet er solidt og smukt udført, og skrider rask fremad. Det meste af Bunden er nittet færdigt, der mangler nogle Plader ved Stævnen, saa er hele Bunden færdig. Paa Dækket er alt Jernarbejde saa vidt færdigt at Trædækket kan lægges saasnart Motoren er sat ombord. Dækshusene, Dørkarme og Dæksler til Nedgangene var alt færdig til at anbringe om Bord".

Selv dieselmotoren, som Møller til at begynde med havde haft så mange forbehold overfor, forekom ham nu at være både praktisk og let at vedligeholde:

"Efter at have set en Dieselmotor, maa jeg indrømme at jeg har taget meget Fejl i Bedømmelse af denne som Arbejdsmaskine, den er betydelig lettere at passe end Dampmaskinen, og er ogsaa stærkere bygget".

Færgebroer og -portaler

Færgen var ikke det eneste, der blev arbejdet på. Den nye fæрге krævede, at

der blev installeret nye broklapper og fæргеportaler i Kalvehave og Koster. De gamle broklapper var bygget i 1915 og kunne bære 8 1/2 tons. Det var for lidt, mente Præstø amtsråd. Af hensyn til fremtiden ville man gerne have broklapper, der kunne bære mindst 10 tons. Arbejdet med broklapperne blev overdraget til Nakskov Skibsværft, da det var bedst, at de blev konstrueret det samme sted som færgen.

Ud over de nye broklapper skulle færgeljerne i Kalvehave og Koster repareres. Blandt andet var man nødt til at udskifte en del af pæleværket på anløbsbroen, der også skulle udstyres med nye slidplanker. Dette arbejdet blev ikke varetaget af amtet, men af staten, under det der hed "Ministeriet for offentlige Arbejder", der tog sig af trafik, telekommunikation og offentlige byggesager. Denne arbejdsdeling mellem amtet og "Ministeriet for offentlige Arbejder" skyldtes de lidt specielle ejerforhold ved Kalvehave og Koster.

Da Præstø amt overtog overfarten ved Ulfsund i 1893, erhvervede man nemlig kun fæргеprivilegierne. Privilegierne gav amtet ret til at drive færgeri mellem Kalvehave og Koster, d.v.s. ret til at sejle med gods og passagerer mod betaling. Præstø amt havde til gengæld pligt til at anskaffe og vedligeholde overfartens færger, mens staten beholdt selve overopsynet med færgefarten.

Systemet med fæргеprivilegier går tilbage til feudaltiden, hvor enten kongen eller den lokale stormand kunne forlene eller fæste ejendom bort. At overtage privilegierne for et færgested var i princippet det samme som at overtage fæstet for en gård. Indehaveren fik ret til at drive færgeri på den pågældende rute, mod at yde en årlig afgift til indehaveren af færgestedet, det være sig

den lokale herremand eller kongen/staten. Til gengæld havde kongen eller herremanden pligt til at skride ind overfor enhver, der forsøgte at gå indehaveren af privilegierne i bedene. Til trods for at fæstesystemet som sådan for længst var blevet afskaffet, holdt systemet med at overdrage færgeprivilegier sig. Langt op i 1900-tallet var mange færgesteder stadig organiseret efter privilegie-principet. Præstø amt overtog først færganlæggen (færebrog, dæmninger og bygninger) ved Kalvehave og Koster i 1925.

Som jeg skal komme ind på i det følgende afsnit havde arbejdsdelingen mellem Præstø amt og staten ikke kun betydning for byggeriet i Kalvehave og Koster. Det drejede sig nemlig også om, hvordan "Møn" og alt det, der fulgte med skulle betales.

Financiering

Mens færgebestyrelsen Møller var optaget af færgebyggeriet, var der et andet spørgsmål, der trængte sig på hos færgedvalget. Hvorledes skulle man financiere færgerne? Det ville koste i alt 148.000 kr. at bygge færgerne. Dertil kom forskellige "løse" udgifter, så som stempelegift og honorar til færgebestyrelsen Møller for at føre tilsyn med byggeriet, i alt ca. 2000 kr. Selvfærgens anskaffelsessum ville med andre ord løbe op i ca. 150.000 kr. Oven i det kom så broklapperne med tilhørende portaler, i alt ca. 16.000 kr., foruden ombygning af færgelejerne på ca. 15.000 kr. Alt i alt ville hele anskaffelsessummen løbe op i ca. 181.000 kr.

Amtet rådede selv over 44.290 kr. fra "Ulfunds" reparations- og fornyelsesfond, en fond, hvor man hvert år henlagde 5% af færgerens anskaffelsessum. Noget af beløbet skulle dækkes med lån,

men derudover var der også en del offentlige kasser, som amtet kunne ty til. "Ministeriet for offentlige Arbejder" er nævnt, men det var ikke den eneste statslige instans, der var involveret i overfarten. For eksempel var postvæsenets kasse også interessant.

Postvæsenet havde bragt post, gods og passagerer over ved Kalvehave og Koster siden 1711. I midten af 1800'erne blev det meste af postgangen mellem Møn og Sjælland ganske vist henlagt til overfarten Masnedssund – Stege, hvor der var dampskibsforbindelse. Natposten blev imidlertid stadig bragt over ved Kalvehave og Koster. Præstø amt var imidlertid klar over, at postvæsenets interesse i overfarten var på retur, og at det kun var et spørgsmål om tid, inden denne postgang også blev lagt om. Det gjaldt med andre ord om at smede mens jernet var varmt: Så længe postvæsenet benyttede sig af ruten kunne amtet forlange, at man bidrog med sin andel til den ny færge.

Den finansieringsordning, som amtet efterhånden forhandlede sig frem til med postvæsenet og "Ministeriet for Offentlige Arbejder", kom til at se ud på følgende måde: "Ministeriet for Offentlige Arbejder" skulle betale halvdelen af udgifterne til de nye broklapper i Kalvehave og Koster, ca. 8.000 kr.; amtet skulle betale den anden halvdel. Postvæsenet gik med til at betale 1/3 af udgifterne til nyt pæleværk ved anløbsbroerne i Kalvehave og Koster, ca. 5.000 kr. Amtet måtte så selv dække de resterende 2/3, d.v.s. ca. 10.000 kr. I alt kunne man få de offentlige kasser til at dække 13.000 kr. ved ombygningen af færgebroerne, mens amtet selv skulle dække de resterende 18.000 kr.

Anskaffelsessummen til den nye færge måtte amtet selv udrede. Amtsrådet

ansøgte indenrigsministeriet om at måtte optage et lån på ikke mere end 120.000 kr., hvilket blev bevilliget. Derefter gik man i gang med at lede efter en villig kreditor. Man blev i lokalområdet, for valget faldt på Vemmetofte adelige Jomfrukloster, der indvilligede i at låne amtskommunen 115.000 kr., udstedt som en obligation. Så manglede der kun ca. 8.700 kr. i regnskabet. Det var planen, at de skulle dækkes ved salg af de to gamle færger, "Koster" og "Ulf Sund". Da det kom til stykket, skilte man sig dog ikke af med "Ulf Sund" lige med det samme, men lod færgen sejle som ekstrapærgen i endnu et par år.

"Møn", "Møen" eller "Ulf Sund"

I slutningen af marts 1923 kunne Præstø amt betale den sidste rate for færgen. Da nærmede arbejdet med færgen sig efterhånden også sin afslutning. Det var oven i købet lykkedes amtsrådsmedlemmerne at blive enige om et navn til fær-

gen, hvilket ikke havde været ganske let. Færgestykker Møller ville helst have, at færgen skulle hedde "Ulf Sund", ligesom den gamle dampfærgen, men det var der en del af de andre medlemmer, der nu ikke brød sig om. Så længe dampfærgen "Ulf Sund" fungerede som reserveskib ville det nemlig være nødvendigt at tilføje et "Nr. 2", for at undgå misforståelser. En del stemte for "Koster", da man alligevel skulle sælge den gamle reservefærgen. Selv "Kalvehave" blev foreslået, men atter afvist, da det var for langt. Og så var der naturligvis "Møn" tilbage blandt de oplagte stednavne. Men skulle det så være "Møen" eller slet og ret "Møn"? Som altid blev eksperterne bragt på banen, denne gang i form af Stednavneudvalget. Her dømte man, at "Møn" var den korrekte stavemåde. Udfaldet på sagen blev, at "Møn" blev valgt enstemmigt. Således navngivet, løb "Møn" af stablen den 17. marts 1923.



"Møn" på vej ud af Lynæs Havn. Hundested Lokalhitoriske arkiv.

I fremmede havne

"Møn" nåede kun at sejle på overfarten Kalvehave – Koster i tre år. I 1926 var færgen blevet for lille til at klare trafikbehovet i området. Amtsrådet besluttede at anskaffe en ny og større færge, og i stedet gøre "Møn" til ekstraræger. De efterfølgende år er desværre sparsomt belyst i kilderne. Fra 1927 blev "Møn" tilsyneladende flyttet rundt mellem amtets færgesteder, bl.a. til overfarten ved Grønsund, som Præstø amt overtog i 1930. Senere blev "Møn" lejet ud til overfarten mellem Lynæs og Kulhuse ved Isefjorden, hvor den sejlede indtil 1938.

Hvornår de forskellige overflytninger fandt sted, er svært at sige. Problemet er, at man ikke registrerede midlertidige sejlads fra centralt hold, sådan som man gør i dag. Først da Søfartsstyrelsen blev oprettet, blev det lovpligtigt at anmelde midlertidige overflytninger. Indtil da kunne rederen flytte rundt med sine skibe som det passede ham, så længe skibet ikke kom udenfor de farvande, det havde lov til at sejle i. Tilsyneladende var overflytning en så dagligdags foreteelse, at det heller ikke blev drøftet på amtsrådsmøderne. I Præstø amts forhandlingsprotokoller og journaler er der derfor heller ingen tydelige udsagn, der peger hen på hverken overflytning eller udlejning af "Møn". Eftersøgninger i Lynæs havns arkiver har desværre heller ikke kunnet kaste lys over problemet. Det eneste foreløbige udsagn om at "Møn" virkelig har sejlet på Isefjorden er et postkort, der viser færgen "Møn" på vej ud af Lynæs havn.

I 1937 blev det vedtaget at bygge en bro fra Sjælland til Møn, den nuværende dronning Alexandrines bro. Broen skulle gå fra Kalvehave på Sjælland til Koster på Møn, og kom dermed til at

dække det gamle overfartssted. Med broen på vej, indså amtet, at der ikke mere ville være brug for Kosterfærgerne. De skulle enten flyttes til andre overfarter, eller sælges. I 1938 blev "Møn" derfor solgt til landbrugsministeriet, der skulle bruge færgen til at betjene "Statens veterinære Forsøgsstation for Virussygdomme" på Lindholm.

Lindholm - "Den hemmelighedsfulde ø"

Landbrugsministeriet havde købt øen Lindholm i 1925 med det formål, at oprette en forsøgsstation, der skulle forske i bekæmpelsen af mund- og klovsyge. Siden udvidede man forsøgene til også at omfatte andre sygdomme hos dyr, f.eks. hundegalskab og kvægsygdom. Bekæmpelsen af mund- og klovsygen forblev dog Lindholms hovedopgave.

Lindholms beliggenhed midt i Stege Bugt gjorde den velegnet til forsøg. Det var vigtigt, at de dyr, der blev brugt til forsøgene, var fuldstændig fri for sygdomme. På Lindholm var det muligt at skabe et lukket miljø, der isolerede dyrene fra omgivelserne. Samtidig skulle øens afsondrede beliggenhed sikre, at smitten ikke fra dyrene ikke blev spredt. Den ensomme beliggenhed, de skrappe adgangskrav og dyreforsøgene medvirkede til, at Lindholm i mange år havde et noget specielt ry som "den hemmelighedsfulde ø", "virus-øen" eller "ø-for-tet". Nogle mente endda, at man placerede forsøgsstationen så langt væk, for at man ikke skulle høre dyrenes "angstbrøl"; en påstand, der naturligvis ikke havde noget på sig (3).

Kørerne var skravl

De første mange år arbejdede Lindholm udelukkende med forsøg, men da forskerne i 1938 fandt frem til en effektiv

vaccine mod mund- og klovtsyge, besluttede staten at sætte en egentlig produktion af vaccine i gang. Vaccinen skulle fremstilles i samarbejde med Statens Seruminstitut i København, således at Lindholm udvandt serum, som blev sendt til seruminstituttet, der fremstillede selve vaccinen. Denne praksis fortsatte til 1950, hvor hele produktionen af mund- og klovtsyge vaccine blev samlet på Lindholm.

Serum til mund- og klovsygevaccine blev fremstillet ved at pode raske køer med virus i tungen. Efter et døgn, når smitten havde bredt sig, blev dyret slået ned og tungen taget ud. Tungehuden blev skrællet af, for her befandt sig de blærer med aktive smitstof, som skulle bruges til at udvinde serum. En kotunge kunne levere ca. 50 gr. virus, hvilket var nok til at lave vaccine til ca. 150 køer.

De køer, der blev brugt til fremstilling af vaccine kom fra hele landet. Det eneste krav var til dem var, at de aldrig havde været syge af mund- og klovtsyge eller havde været vaccinerede mod sygdommen. Lindholm havde opkøbere ude i hele landet, der sørgede for at sende et tilstrækkeligt antal køer til forsøgsstationen. Det var naturligvis ikke præmiedyrene, der blev opkøbt. For det meste var der tale om køer, der ikke kunne bruges på anden måde. Det var rent ud sagt "skravl", som en tidligere ansat udtrykker det.

At pode køer og slagte dem, blot for at tage tungen, var forholdsvis kostbart. Skindet og en del af kødet fra det slagtede dyr kunne ganske vist bruges til konsum, men først når det havde gennemgået en grundig desinficering. Fra 1956 indgik Lindholm derfor aftaler med udenlandske laboratorier om at købe mund- og klovsygeserum, så man ikke mere selv skulle pode dyrene. I begyn-

delsen af 1960'erne lykkedes det efterhånden af udvikle en metode, hvor virus kunne dyrkes direkte på tunger fra raske, slagtede køer. Der blev oprettet laboratorier ved slagterierne i Masned-sund, Næstved og Slagelse, hvor tungerne blev taget ud og podet. Herved undgik man også det etisk problematiske, at påføre raske køer en smertefuld sygdom.

Storproduktion af serum

Overgangen fra forskningsbaseret arbejde til en egentlig storproduktion af serum, krævede en kraftig udvidelse af forsøgsstationens rammer. I planerne for Lindholms udbygning kan man se, at der blev projekteret med nye staldbygninger, nye boliger til forsøgsstationens ansatte, ny havn, elektricitetsværk og vandforsyning foruden diverse anlæg til at bearbejde kødet fra de slagtede dyr. Det drejede sig bl.a. om et dampningsanlæg til desinficering af kødet. Det var nemlig meningen, at Lindholm skulle være delvist selvfinansierende. Huderne og kødet fra de slagtede køer skulle desinficeres og derefter omarbejdes til forskellige kødprodukter, f.eks. kødkager og benmel, med salg for øje. Indtægterne fra dette salg skulle gå til Lindholms drift.

Det antal dyr, der dagligt skulle bruges i produktionen af serum blev også udvidet betydeligt. Til forskel fra forsøgsvirksomheden, hvor man kun havde haft brug for et par dyr om dagen, krævede en storproduktion af serum et konstant "gennemløb" af friske dyr. I de første planer for udbygningen regnede man med at bruge ca. 50 dyr om dagen. Det skulle imidlertid hurtigt vise sig, at man kom op langt flere dyr. I tider med "pres" på produktionen kunne forsøgsstationen let "omsætte" mellem 75 og 100 dyr om dagen.

Som led i udvidelsen, havde Lindholm naturligvis også brug for en færge, der kunne sejle med et tilpas stort antal køer. Indtil man anskaffede "Møn" bestod materiellet af en motorbåd og en slæbepram, med plads til otte dyr. Det kunne dog kun lade sig gøre at sejle med slæbeprammen i godt vejr og rolig søgang. Med en daglig tilførsel på op til 100 dyr, foruden borttransport af huder, kødkager, dyrekroppe m.m., ville det være en næsten umulig opgave at foretage den nødvendig besejling af øen. Som der stod i en af landbrugsministeriets rapporter var de aktuelle besejlingsforhold "højest uheldige". Landbrugsministeriet begyndt derfor at se sig om efter en ny færge.

Færge søges!

Den færge, som landbrugsministeriet var på udkig efter, skulle være i stand til at dække en række funktioner. Først og fremmest skulle den være indrettet til at sejle med både kvæg og almindeligt gods, herunder lastbiler, så man undgik at læsse gods om ved færgestederne. Dernæst var det også vigtig, at færgen var i stand til at sejle med passagerer (Lindholms medarbejdere) d.v.s., at den skulle opfylde særlige krav til passagersejlad. Sidst - men ikke mindst - var driftssikkerheden af overordentlig betydning. Som livsnerven mellem øen og det omgivende land var det af allerstørste vigtighed, at færgen ikke satte ud. Det ville dels forstyrre produktionen af serum, dels ville det være generende for de medarbejdere, der boede udenfor øen, og som skulle til og fra arbejde hver dag.

Ministeriet undersøgte flere forskellige færger. En overgang var man meget interesseret i toldvæsenets damper "Falken", som toldvæsenet ville sælge til

landbrugsministeriet for 5.000 kr. Selv om prisen var god, skulle færgen bygges om til brug for Lindholm, og det ville blive endog meget dyrt. Man søgte derfor videre, og i sommeren 1938 fik landbrugsministeriet øje på "Møn".

Et godt tilbud

Det var det særlige vaccineudvalg (også kaldet "Udvalget af 7. juli 1938") under landbrugsministeriets erhvervsdirektorat, der fik til opgave at stå for købet af "Møn". Udvalget bestod af folketingsmedlemmer, jurister og dyrlæger, og havde til opgave at bistå landbrugsministeriet med udviklingen og fremstillingen af vaccine til bekæmpelse af mund og klovsyge. Igennem kilderne får man indtryk af, at udvalget først og fremmest stod for den praktiske side af denne sag, d.v.s. byggearbejderne på Lindholm, transport til og fra øen m.v.

Som fortalt, var Præstø amt gået i gang med at finde købere til deres kosterfærger. Da landbrugsministeriet derfor henvendte sig og tilbød at købe "Møn", var man ikke sene til at overveje tilbuddet. Ved et amtsrådsmøde den 6. juli 1938 fremlagde færgesubudvalget landbrugsministeriets forslag. Sagen vandt bred tilslutning blandt amtsrådsmedlemmerne og man besluttede at tilbyde færgen til landbrugsministeriet for 50.000 kr. Desuden tilbød man at afhænde færgelejet i Kalvehave med tilhørende ventesal, for i alt 30.000 kr.

Vaccineudvalget indså hurtigt, at der var mange fordele ved handelen. For det første var der selve færgen. Inden købet lod vaccineudvalget en ingeniør fra statens vandbygningsvæsen (opsyn med havne og vandløb) vurdere "Møn" i forhold til færgens kommende opgaver. Efter det første syn fik "Møn" følgende skudsmål: Den var "en velbygget

lille færge", den var "driftsikker" og den var "utroligt godt vedligeholdt". De mangler, som ingeniøren kunne få øje på, skyldtes udelukkende normal slitage.

Hvad kravene til transport angik, var færger indrettet til at sejle med både mennesker, gods og kreaturer. Det var med andre ord ikke nødvendigt at bekoste en stor ombygning, hvis færgerne skulle tilpasses Lindholms behov. Desuden var færgerne nærmest "født" til at sejle på ruten Kalvehave - Lindholm. Ganske vist skulle der bygges en ny havn på Lindholm, men det skulle der jo under alle omstændigheder. Til gengæld kunne man overtage havneanlægget i Kalvehave, som jo var bygget til "Møn". Desuden var der den særlige fordel ved at overtage færgelejet i Kalvehave, at forsøgsstationen undgik at svare vareafgift til Kalvehave havn, hvilket ville være en betydelig besparelse i betragtning af de mængder af kød og huder der skulle transportere bort fra øen.

Sidst – men ikke mindst – var der den i særlige fordel ved handelen, at "Møn" var et "specialskib", d.v.s. bygget til amtets behov. Det betød, at Præstø amt muligvis ville få svært ved at finde en anden køber til færgerne. Denne kendsgerning var naturligvis et stærkt kort for vaccineudvalget at have på hånden, når prisen skulle trykkes!

Salg af "Møn"

Da Præstø amt havde afgivet sit første bud, gik handelen i gang. Prisen på færgerne - 50.000 kr. - var man enige om. Hvad færgelejet angik, pressede vaccineudvalget imidlertid på. Man var utilfreds med kun at få tilbudt en del af færgebøen og en ventesal. Lindholm ville gerne have adgang til et større areal på havneområdet, for det tilfælde, at der

blev brug for at bygge ekstra garager og stalde. Vaccineudvalget forlangte derfor at få udvidet aftalen, således at forsøgsstationen fik ret til at inddrage et givet areal på havneområdet, såfremt det blev nødvendigt. Desuden forlangte vaccineudvalget, at prisen for færgelejet først skulle betales når færgelejet og broen blev overdraget til staten. I mellemtiden skulle amtskommunen stå for vedligeholdelsen af begge dele.

Landbrugsministeriet forlangte også, at "Møn" skulle også underkastes et eftersyn på Nakskov skibsværft. Udgifterne til eftersynet skulle deles halvt imellem staten og amtskommunen. Efter nogen overvejelse gik Præstø amt ind på denne ordning, mod at vaccineudvalget lovede, at sejladsen ud til Lindholm ikke genere amtets andre færger. På disse betingelser besluttede Præstø amtsråd den 14. september 1938 at sælge "Møn" til landbrugsministeriet.

Ombygning

Der var ikke behov for at foretage store forandringer af færgerne. Ved hjælp af regnskabsbilagene fra Lindholm og korrespondancen mellem vaccineudvalget og landbrugsministeriet er det muligt at danne sig et omtrentligt indtryk af de ændringer, der blev foretaget. Motoren blev underkastet et grundigt eftersyn og repareret. Skibsbunden blev malet, nye planker blev lagt i dækket og fenderlisten repareret. Et køjeglasse blev fornyet og to skyllehænder udskiftet. Kamre og styrehus blev malet og møblerne pudset op.

Til at begynde overvejende vaccineudvalget at udstyre færgerne med solsejle på dækket, så dyrene kunne skjermes af for vind og vejr. Det var også på tale at indrette båse på dækket, så dyrene kunne holdes i ro. Af forskellige årsager gik

man atter bort fra disse planer. Da overfarten var ganske kort kunne man nøjes med at give dyrene et dækken over, hvis der var behov for det. Det viste sig også hurtigt, at dyrene forholdt sig roligt under overfarten. I stedet for båse, blev færgen udstyret med en jernskinne med ringe, der løb langs lønningen. Her kunne dyrene tøjres under overfarten. Der blev også installeret en kraftig spulepumpe til rengøring af dækket. Således klargjort, kunne færgen "Møn" begynde sin nye tilværelse på Lindholm.

Arbejdsliv på "Møn" – Besætningen

Arbejdet på et skib er almindeligvis organiseret efter fastlagte hierarkiske principper, der skal sikre, at alle kender deres plads og opgaver. "Møn" var ingen undtagelse. Færgens mandskab bestod af tre søfolk, en skipper, en maskinmand og en dæksmand. Skipperen havde den øverste kommando, han bestemte, hvorledes arbejdet skulle udføres. Det var også skipper, der besluttede, hvornår det var tid til at holde pauser eller spise frokost. Maskinmandens arbejde foregik mest under dæk. Han passede motoren og sørgede for at fylde brændstof og vand på tankene. Dæksmanden gik til hånd med alt det arbejde, der vedrørte selve sejlad- sen, d.v.s. hale fortløjninger i land, få biler på plads o.s.v. At enhver havde sine faste rutiner betød dog ikke, at man udelukkende holdt sig til sit eget arbejdsområde. Som en tidligere medarbejder på færgen udtrykker det: "Alle kunne lidt af det hele, og man sørgede for at gå til hånd, når der var brug for det".

Besætningen på "Møn" var delt i to hold, den faste besætning og den løse besætning, også kaldet reservebesætning-

gen. I alt var der ansat 5 til 6 mand, der arbejdede i to hold på å tre mand. Den faste besætning sejlede med færgen til daglig, mens reservebesætningen sejlede under ferier og når der var sygdom. Når vinteren for alvor satte ind, og der var risiko for tilisning, sørgede reservebesætningen også for at holde sejrende åben om natten. Reservebesætningens medlemmer sejlede ikke hver dag. De fleste havde derfor også et arbejde i land, f.eks. i et af Lindholms værksteder.

Ud over at afløse under ferie og sygdom, fungerede reservebesætningen også som rådighedsvagter, d.v.s. at de kunne tilkaldes, når der var behov for det. Som rådighedsvagt var man ganske vist ikke på arbejde, men havde alligevel pligt til at holde sig parat ved telefonen. Det begrænsede naturligvis ens mulighed for at bevæge sig omkring. I 1980'erne blev mandskabet udstyret med bippere, og så kunne man bevæge sig længere af sted, dog aldrig længere væk end Vordingborg, for så rakte bippere ikke. Ikke desto mindre var det en stor lettelse, ikke længere at være bundet til telefonen.

Til trods for at den faste besætning og reservebesætningen havde fælles arbejdsplads, havde de to hold ikke meget med hinanden at gøre. Som en tidligere medarbejder beskrev, gik der et "skel" imellem de to besætninger. Inden for hver besætning var der imidlertid et godt sammenhold. Man fulgte med i hinandens liv og interesserede sig for hinandens familier. Uden for arbejdstiden mødtes man også, f.eks. om fritidsinteresser. På mærkedage blev der samlet ind til en gave, et princip som i øvrigt var almindeligt på hele Lindholm. De fleste af besætningsmedlemmerne boede også tæt på hinanden - et par stykker gør det den dag i dag.

“En stat i staten”

Når det gjaldt forholdet til resten af Lindholms ansatte, følte søfolkene sig som noget særligt. Man var nærmeste “en stat i staten”. De andre ansatte på Lindholm gik i færgefolkenes jargon under betegnelsen “HK’ere”, en samlebetegnelse der dækkede alt fra kontorpersonalet til laboranter, dyrlæger m.v. Det blev med andre ord markeret, at der var en forskel mellem arbejdet på land og arbejdet til søs.

Denne fornemmelse af at være noget for sig selv bunder formentlig i flere ting. Gruppen af søfolk blev holdt sammen af ansvaret for at få sejladserne til at fungere. Man var så at sige “livlinen” mellem Lindholm og resten af verden, og det var bydende nødvendigt, at enhver forstod at leve op til dette ansvar. Situationen på Lindholm var jo den, at der pludselig kunne opstå en krisesituation – en epidemi – og så var det nødvendigt at færgets mandskab levere en indsats her og nu, og lige så længe, der var brug for det. En “otte til fire” indstilling til arbejdet kunne med andre ord ikke bruges om bord på “Møn”.

Til gengæld nød søfolkene en høj grad af frihed til selv at organisere det daglige arbejde. Man stod selv for at fordele arbejdet og uddelegere vagter. Var der problemer, fandt man ud af det med hinanden. Der var ikke brug for indblanding fra ledelsens side. Ved at klare konflikterne selv, pådrog man sig ikke ledelsens opmærksomhed. Det gav større frihed til at tilrettelægge arbejdet. “Færgerne kunne nærmest sejle af sig selv”, som en medarbejder fra Lindholm udtrykker det.

Det lader til, at Lindholms ledelse i høj grad havde forståelse for, at tingene fungerede på denne måde. Færgefolkene var eksperter på deres område, og det

respekterede man. Denne følelse af autonomi betød muligvis også, at færgefolkene ikke følte et voldsomt modsætningsforhold til ledelsen. I begyndelsen tiltalte man ganske vist direktøren med “De”, men efterhånden blev tonen mere afslappet, og man tiltalte hinanden med “du”. Holdningen var den, at så længe ledelsen ikke blandede sig i færgefolkenes arbejde, var der heller ikke noget at gøre vrøvl over. Man kan sige, at følelsen af ansvar og følelsen af autonomi underbyggede søfolkernes opfattelse af at være noget for sig selv. Færgerne var så at sige “rammen” om denne selvforståelse.

Dagligdag om bord

Dagligdagen på færgerne begyndte klokken 6.30, en halv time før den første sejladserne klokken 7. I den halve time gjorde søfolkene skibet klar, f.eks. blev maskinen smurt og der blev hældt vand og brændstof på. Måske var der også et par småting, der lige skulle ordnes eller efterses inden afgang.

Da man stadig brugte køer til fremstilling af mund- og klovsygevaccine, blev det første hold køer sejlet over klokken syv. Køerne blev hentet ved Lindholms stalde, der lå på den østlige side af landgangsbroen. Dyrene blev trukket op over landgangsbroen og tøjret på dækket. Man kunne sejle ca. 50 køer over på en tur. Almindeligvis blev der skibet i alt 100 køer over om dagen. Det var vigtigt, at sejladserne med “Møn” ikke generede de andre rutefærger, som afgik fra Kalvehave. Det gjaldt derfor om at få lastet færgerne, og komme ud af havnen, mens der ikke var andre skibe til stede. Der skulle med andre ord arbejdes hurtigt! Ofte havde mandskabet ikke mere end 6 til 10 minutter til at laste færgerne i. Der var gerne en eller to dyrepassere til at hjælpe til, men i øvrigt

deltog alle i arbejdet. Der var ingen søfolk der var for "fine" til at give en hånd med køerne.

Ovre på Lindholm gentog proceduren sig, blot i modsat rækkefølge. Dyrene blev trukket fra borde og over i forsøgsstationens stalde, hvor de blev staldet op. Når man var færdig med at losse færgen, var det tid til at gøre rent på dækket efter køerne. Det var især vigtigt at gøre rent, hvis der skulle "HK'ere" med på den følgende sejls. De fleste medarbejdere på Lindholm tog over med færgen et kvarter i otte, og da skulle der gerne se pænt ud. Man undgik også helst at sejle med passagerer, når der var køer med. Ikke fordi køerne var besværlige at håndtere, men "det var altså et værre svineri", som en tidligere medarbejder på "Møn" udtrykker det.

Når kontorpersonalet, dyrlægerne, laboranterne og de andre medarbejdere var sejlet over til øen, var det atter tid til at sejle med køer eller gods. Der blev bl.a. sejlet foder ud til øen, som blev brugt til kreaturerne. Det kunne også være, at man skulle have et par lastbiler med huder eller benmel med til Sjælland. Alt det skulle klares i løbet af formiddags- og middagstimerne. Om eftermiddagen skulle medarbejderne fra Lindholm nemlig hjem igen, og så skulle der atter være rent og frit for køer. Ind imellem sejladserne var der naturligvis også tid til en frokostpause. Det var dog ikke noget, der skete på et fast klokkeslæt. Man spiste, når der var et naturligt afbræk i arbejdet. Som regel var det skipper, der bestemte, hvornår madpakkerne skulle tages frem. Var man på den anden side meget sulten, var det i orden at gøre skipper opmærksom på, at nu var der altså brug for en pause!

Ud over det daglige arbejde med sejladsen, skulle færgen også vedligehol-

des. Besætningen deltog i det almindelige vedligeholdelsesarbejde, mens de specielle opgaver, f.eks. malerarbejdet, blev varetaget af beddingsarbejdere. En gang om året blev "Møn" taget på land i forbindelse med et syn. I den forbindelse blev færgen repareret og malet. Synet foregik altid i Stege, så det var også her, man foretog den årlige istandsættelse.

Vintersejlsads

Der blev sejlet 6 dage om ugen, og hele året rundt.. Selv i isvintre, når havet frøs til, sørgede man så vidt muligt for at holde sejladsen i gang, for det havde stor betydning for arbejdet på Lindholm, hvis sejladsen en enkelt gang blev indstillet. Var der f.eks. risiko for tilisning, sejlede "Møn" hele natten for at holde sejrenden åben til næste dag. Man havde desuden en uformel aftale med Præstø amt om også at holde deres sejrender åbne.

Som nævnt, var det ekstrabesætningen, der varetog natsejladsen om vinteren. Så sejlede man fra klokken 10 om aftenen til klokken 6 om morgenen, hvorefter man den faste besætning tog over. Således arbejdede man, indtil faren for tilisning var overstået. Det var aldrig på tale at bytte vagterne rundt, således at den faste besætning tog sig af natsejladsen. På den anden side, var der heller aldrig nogen, der beklagede sig over tingenes tilstand. Holdningen var, at natsejladsen bare var et stykke arbejde, der skulle udføres.

Udvidelser

Da Lindholm i midten af 1950'erne gik bort fra at anvende køer til fremstilling af vaccine, fortsatte man med at sejle med passagerer og gods. Det blev der ikke mindre travlt af! Lindholm udvidede i løbet af årene et par gange, og der

blev stadig flere ansatte at sejle over. I Søfartsstyrelsens arkiv ligger der flere ansøgninger om at udvide passagertallet på færgen. I 1964 iværksatte Lindholm f.eks. et større byggeri med det formål at udvide de eksisterende lokaliteter. Årsagen var, at Lindholm havde fået nye arbejdsopgaver, heriblandt bekæmpelse af den afrikanske svinepest som i de år bredte sig ud over Europa. De nye arbejdsområder krævede flere ansatte, og derfor ansøgte man om at måtte udvide passagertallet fra 68 til 110.

I 1969 var der atter omfattende byggearbejder i gang på Lindholm, og forsøgsstationen ansøgte om at udvide passagertallet, denne gang til 140. Der var udelukkende tale om en midlertidig forøgelse, der skulle give plads til de håndværkere, der skulle arbejde på øen. Til trods for at den midlertidige udvidelse af passagertallet var godkendt af Søfartsstyrelsen, gav udvidelsen anledning til bekymring hos nogle af passagererne. I januar 1970 kom en lastbil i skred og spærrede for nedgangen til en salon. En enkelt passager fik armen klemt. Episoden chokerede de ombordværende passagerer, der sendte en klage til Søfartsstyrelsen. Styrelsen tog klagen meget alvorligt, og foretog med det samme et kontrolsyn af færgen. Synet viste, at der intet var i vejen med færgen, og at hændelsen var at betegne som et hændeligt uheld.

"Som en myretue"

For de mange medarbejdere på Lindholm, der hver dag tog færgen frem og tilbage, blev "Møn" et mødested, hvor man lige kunne nå at få sig en snak med sine kolleger eller evt. et spil kort. I godt vejr gik man op på dækket og nød den flotte sejltur. Man mødtes gerne i de

samme grupper, og sad eller stod det samme sted. "At se ud over "Møns" dæk var som at se på en velorganiseret myretue", som en medarbejder på Lindholm fortæller. Alle havde deres faste rutiner om bord. Man vidste hvor man hørte til og hvor man skulle gå hen. Nogle gik den samme runde dag efter dag. Skulle en fremmed komme for skade at forville sig ind i myretuen, kunne man med det samme udpege vedkommende. Han eller hun gik "ligesom på tværs af det hele", løb ind i folk, og opførte sig i det hele taget "anderledes".

I princippet kunne folk sætte sig rundt om i kahytterne, som det passede dem. Der var dog mange, der havde "faste" pladser. Hele afdelinger kunne f.eks. havde fast mødested i en af kahytterne. Sådan havde det imidlertid ikke altid været. I de først år af "Møns" tid som færge for Lindholm var der forskel på kahytterne. "Doktorens kahyt" var forbeholdt den stedlige dyrlæge, og den var lidt bedre indrettet end de andre kahytter. Dyrlægen var en fin mand, og derfor skulle kahytten holdes fri til ham. Ingen –hverken søfolk eller andre ansatte på Lindholm –vovede sig ind i "doktorens kahyt", når dyrlægen var om bord. Med årene blev grænserne dog flydende, og kahytten blev inddraget som opholdsrum for de "almindelige" passagerer.

Den sidste sejlads

Det var ikke kun passagertallet, der blev udvidet. I 1950 fik "Møn" ny motor, en Alpha Diesel på 180/220 hestekræfter. Med tiden blev "Møn" dog for utidssvarende for Lindholm. I 1987 anskaffede Lindholm motorfærgen "Ulfsund" og "Møn" blev reservefærge. I dag bliver øen desuden betjent af den topmoderne færge "Virus" foruden en hurtigtgående



"Møn" på vej ind i Kalvehave Havn for sidste gang. Sydsjællands Tidende.

motorbåd. "Møn" nåede at sejle for Lindholm i 61 år. Fredag den 28. maj 1999 sejlede færgen sin sidste tur. Man-

ge nuværende og tidligere medarbejdere fra Lindholm var taget til Kalvehave for at se færgen lægge til for sidste gang. Selv om de nye færger har gjort det lettere og mere behageligt, at komme på arbejde, var det alligevel med et stik af vemod, at man tog afsked med den gamle færge.

Denne artikel har været et forsøg på at trække nogle af de store linjer i "Møns" historie. Der er imidlertid stadig mange huller, der mangler at blive udfyldt, ligesom spektret af perspektiver, der kan drages ud fra "Møns" egen historie og til dansk samfunds-, transport- og teknologihistorie vil blive ved med at udvide sig. Med denne artikel har det blandt andet været mit håb at kunne pege på et væsentligt område af dansk transporthistorie, der endnu ikke i så høj grad har haft forskernes bevågenhed, hvilket egentlig er underligt: Som et ørige har Danmark nemlig altid været afhængigt af de mange små og store færger, som har sejlet mennesker, gods, kreaturer m.v. fra et sted til et andet.

Noter:

1) Jeg vil gerne takke tidligere maskinmand på "Møn" Benny Jensen og forvalter på Lindholm Finn Jørgensen for hjælp og gode samtaler om "Møn".

2) Tallene stammer fra Steen Ousager: Krig og fornyelse, "På Sporet" bd. 2, Odense 1997.

3) Se f.eks. "Sjællands Tidende", 5. februar 1966.

4) Landbrugsministeriets Erhvervsdirektorat, vaccineudvalget, L.V.J. 1938 No. 48. 93