

*Danske
Statsbaner
1956*







KÆRE BILKØRER.

Måske var De blandt dem, der i sommer måtte vente flere timer på parkeringspladsen i Korsør, og måske var det også Dem, der spurgte, hvorfor statsbanerne ikke sørgede for omgængende at få flere færges. Lad mig da svare Dem nu med at sige, at det at få en ny færge ikke er noget, man sådan lige løber til. Prøv at kigge på billederne i dette hæfte, og jeg tror, De vil give mig ret.

☆

KÆRE GODSFORSENDER.

Også De har til tider været utilfreds med Storebæltsoverfarten, fordi Deres forsendelser har måttet vente på overførsel – ikke fordi jernbanefærgernes kapacitet i og for sig var for ringe, men fordi disse færges måtte benyttes til overførsel af biler. Også De har måske derfor efterlyst et hurtigere initiativ fra vor side, og derfor vil jeg også bede Dem se hæftet igennem.

☆

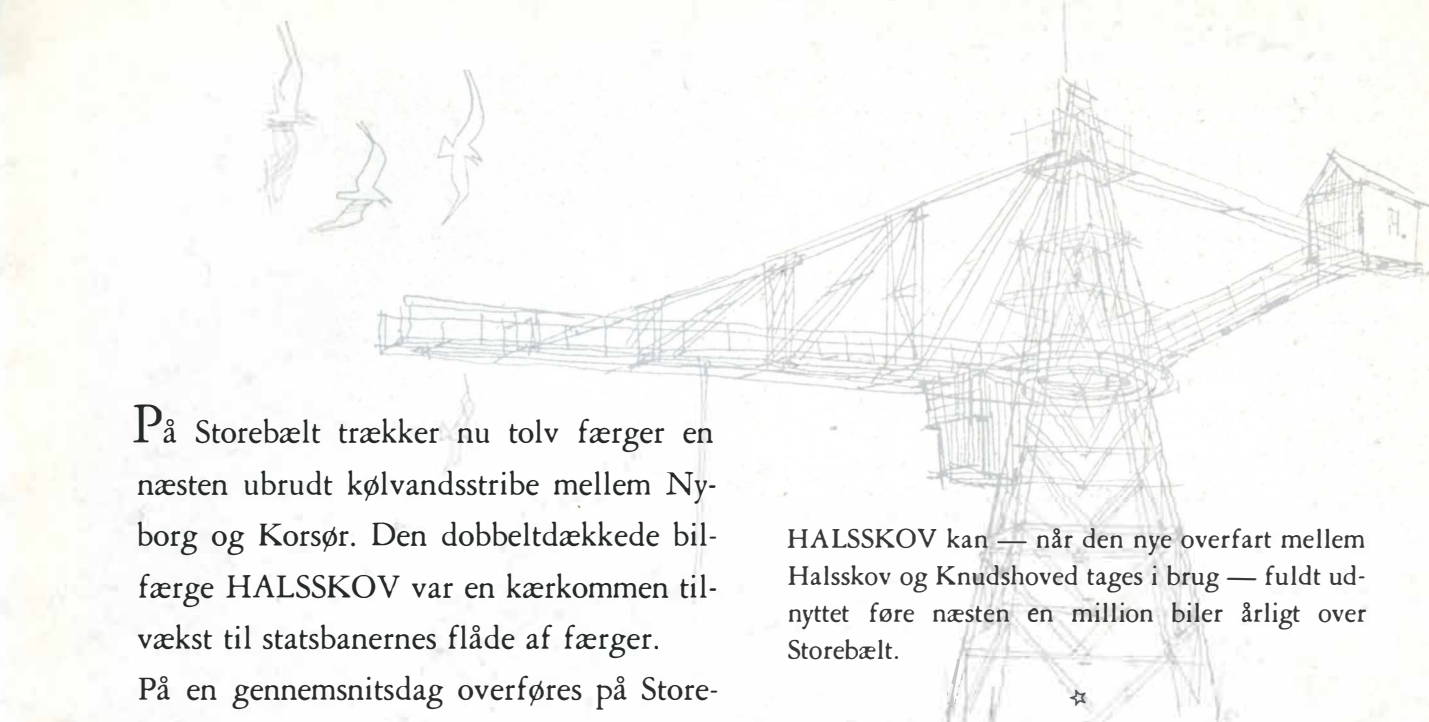
Men billederne fortæller noget mere, de fortæller om godt dansk arbejde, om dygtige ingeniører og håndværkere og sidst men ikke mindst om et førsteklasses samarbejde. Lad da dette udtryk for samarbejde være symbol for vort ønske for det kommende år. Med ønsket om et godt samarbejde mellem Dem og os.

GODT NYTÅR.





HALSSKOV
KOR584



På Storebælt trækker nu tolv færger en næsten ubrudt kølvandsstribe mellem Nyborg og Korsør. Den dobbeltdækkede bilfærge HALSSKOV var en kærkommen tilvækst til statsbanernes flåde af færger.

På en gennemsnitsdag overføres på Storebælt ca. 1000 jernbanevogne, 1700 biler, motorcykler m. v., ca. 200 cykler og knallerter og ca. 13.000 rejsende. Sidste år blev der på Storebælt overført ca. 68.000 udenlandske biler, et tal, der fortæller om Storebæltets betydning i den internationale vejtrafik.

Hvert år sejler Storebæltets færger en distance, der svarer til jorden rundt 20 gange. Danske værfter leverer færgerne som godt dansk arbejde, og godt sømandsskab ombord borger for støt, stadig og sikker forbindelse over Storebælt.

HALSSKOV kan — når den nye overfart mellem Halskov og Knudshoved tages i brug — fuldt udnyttet føre næsten en million biler årligt over Storebælt.

HALSSKOVs to hoveddieselmotorers stempler udfører hver 200.000 bevægelser under et døgnsnormalsejlads, hvilket svarer til, at hvert stempel bevæger sig næsten 200 kilometer hvert døgn.

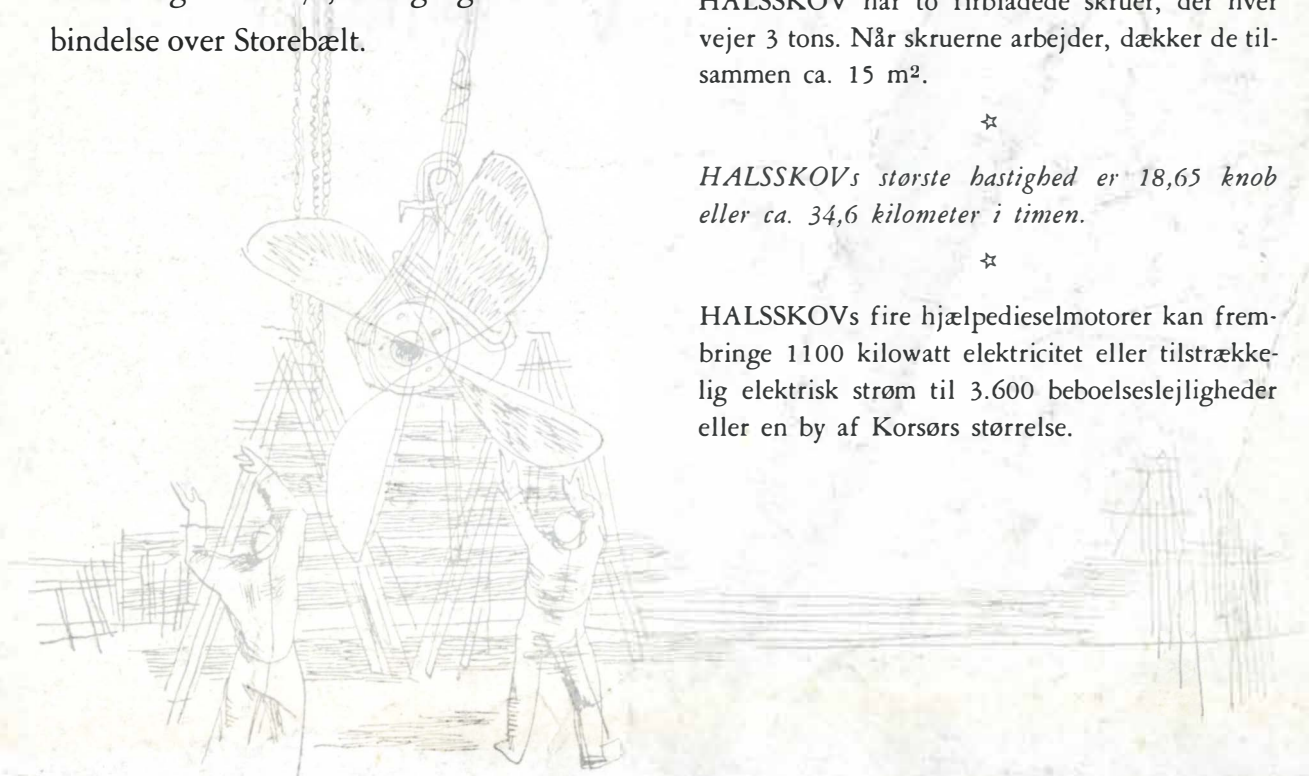
HALSSKOVs hoveddieselmotorer forbruger, takket være dygtig konstruktion og god betjening, kun ca. 30 gram diesellole pr. omdrejning af hver af færgens to skruer.

HALSSKOVs elektriske ledningsnet udgør sammenlagt ca. 150 kilometer.

HALSSKOV har to firbladede skruer, der hver vejer 3 tons. Når skruerne arbejder, dækker de til sammen ca. 15 m².

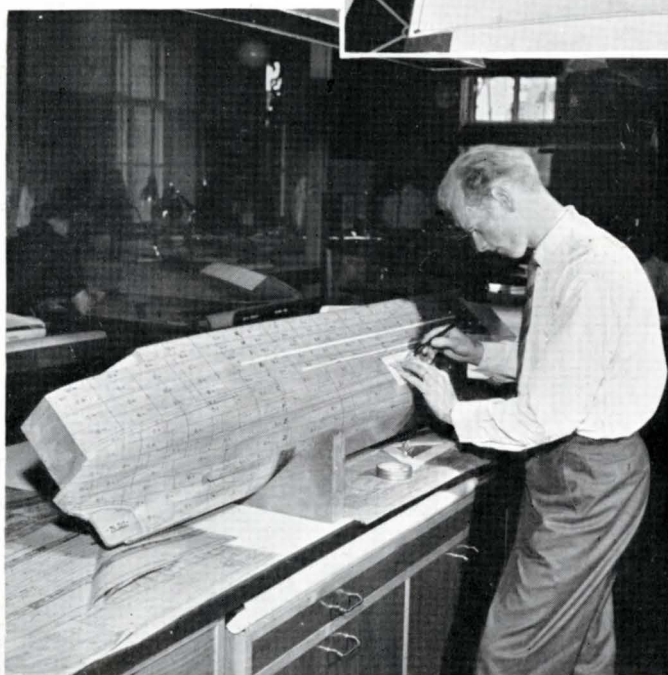
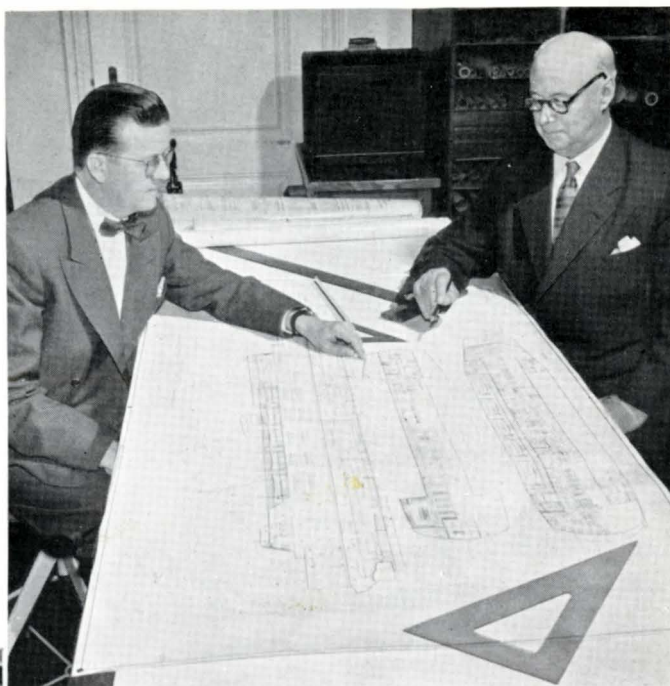
HALSSKOVs største hastighed er 18,65 knob eller ca. 34,6 kilometer i timen.

HALSSKOVs fire hjælpdieselmotorer kan frembringe 1100 kilowatt elektricitet eller tilstrækkelig elektrisk strøm til 3.600 beboelseslejligheder eller en by af Korsørs størrelse.



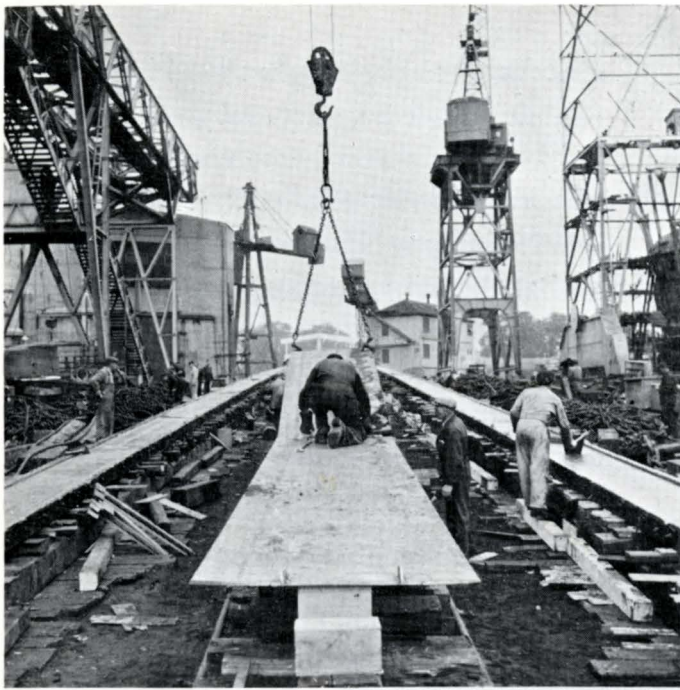
I statsbanernes søfartsvæsen drøftes og lægges planer for de færger, der skal bygges. På grundlag af erfaring og med konstruktiv forudseenhed disponeres der. Dette gælder ikke mindst de hensyn, der skal tages til den stadig stigende strøm af automobiler over Storebælt.

Når de bevilgende myndigheder har stillet byggesum til rådighed, indhentes tilbud fra danske værfter. På grundlag af statsbanernes tegninger arbejder værftets ingeniører videre.



Af hver færge bygges en træmodel i størrelsesforholdet 1 : 50. På denne model optegnes de stålplader, der skal danne færgens yderbeklædning. Efter disse optegninger kan stålpladerne bestilles på valseværket netop i den størrelse, der passer til formålet.

Samtidig optegnes på „afslagningsloftet“ på værftet formen af færgeskrogets spanter i fuld størrelse, og på grundlag af træskabeloner skåret efter optegninger kan spanternes konstruktioner udføres.

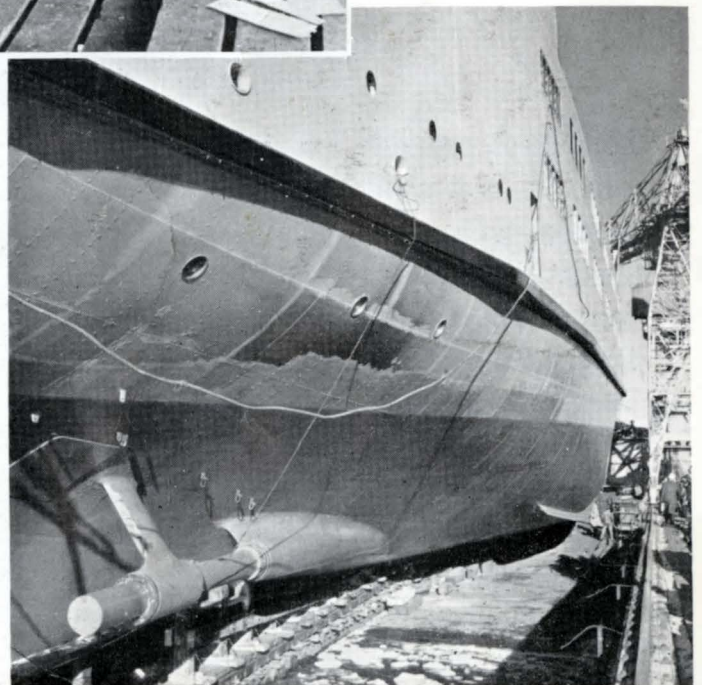


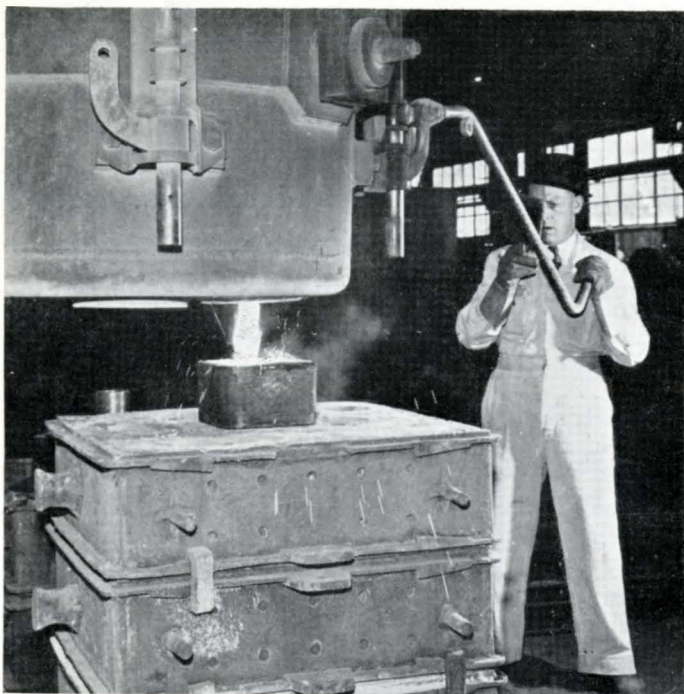
Samme dag, en bedding bliver ledig, lægges kølen til den nye færge. Nybygningen får et nummer, der bruges som eneste betegnelse indtil den dag, hvor færgen døbes. Her begynder arbejdet på nybygning nr. 327 — det, der otte måneder senere skal blive til en dobbeltdækket bilfærge.

Inden længe kan spanterne rejses. Skabeloner tages af yderpladerne. Overalt hamres, nittes og svejdes. Færgeskroget begynder at tage form.

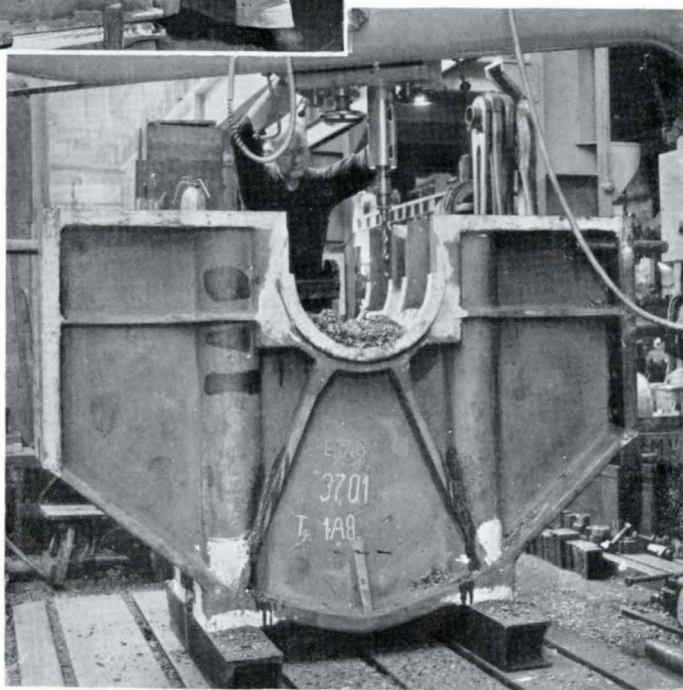


Blot et par måneder senere har tegningerne fået liv. Tung og mægtig fylder færgeskroget i beddingen. Plade er føjet til plade. Ventil, vinduer, adgangsporte og de utallige andre åbninger i det store skrog finder deres pladser. Fra dag til dag vokser den nye skabning. Nybygning nr. 327 er klar til at modtage sit navn og glide ud i sit rette element.

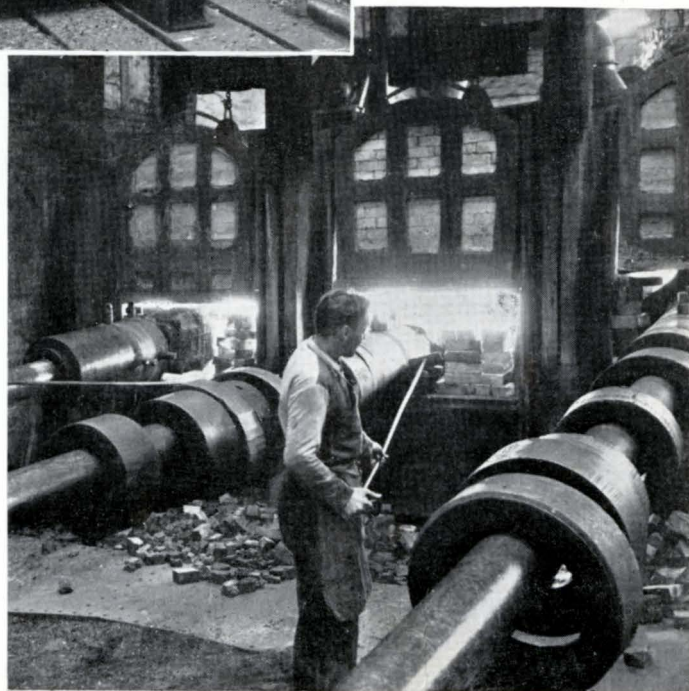




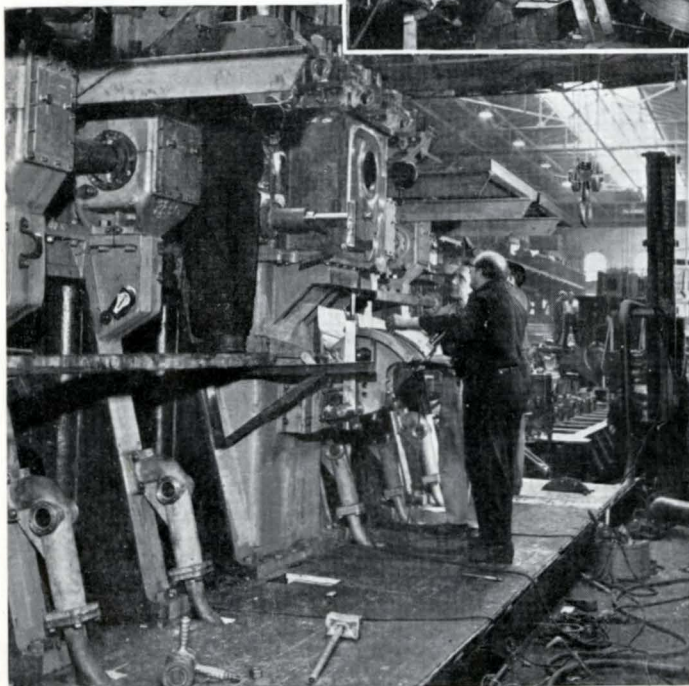
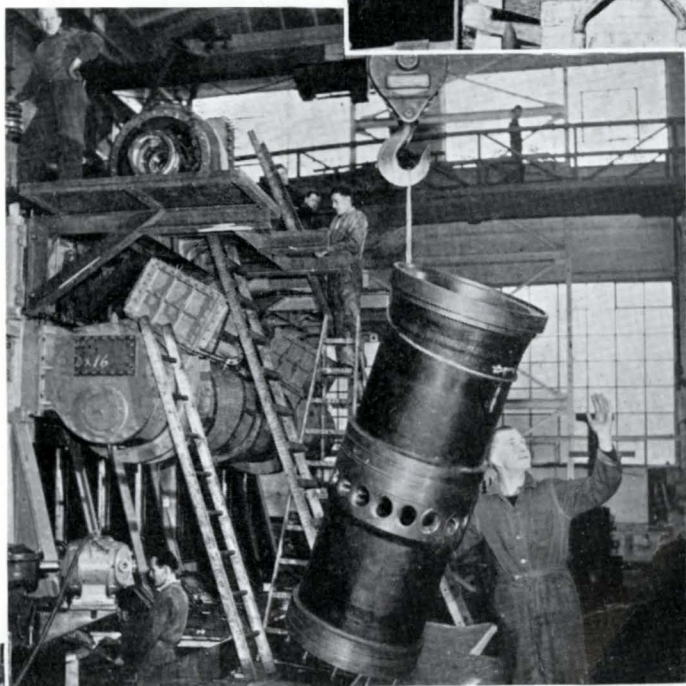
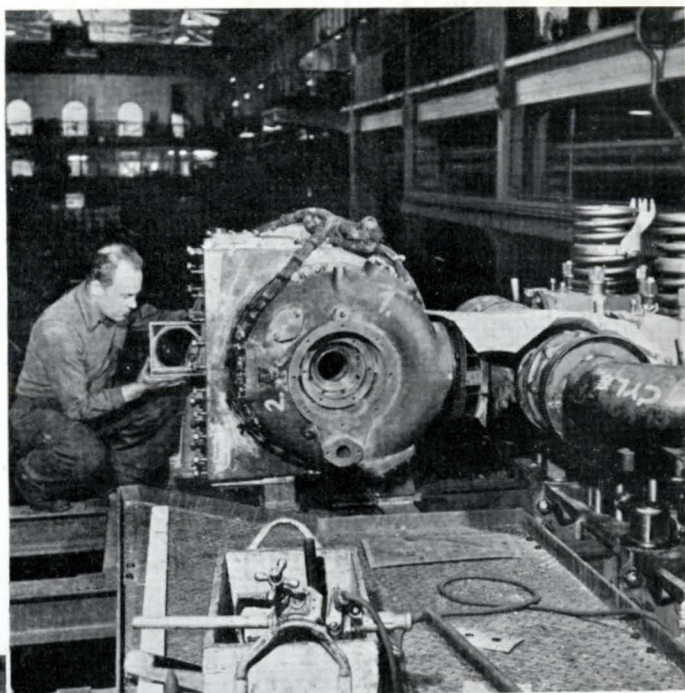
I værksteder og haller går arbejdet videre med de tusinde dele, der skal give færgen liv. Nøje overvåges hver eneste tapning af støbeskeerne i støberierne. Det flydende stål finder vej i formen, der skal skabe sin vigtige del i færgens konstruktion. I maskinværkstedet begynder motorerne så småt at tage form. Solidt og dygtigt dansk arbejde lige fra den tunge bundramme til den mindste metalskrue.



I smedjens brølende esse opvarmes det jern, der skal smedes til plejlstænger i motorerne. Store krav stilles til hver eneste detalje i færgens motorer. De mange manøvrer, der dagligt bliver tale om, forlanger, at alt skal klappe på sekundet. En færges motorer skal arbejde med punktlig præcision. Dag ud og dag ind, måned efter måned, år efter år skal færgen arbejde på Storebælt i det danske samfunds tjeneste.



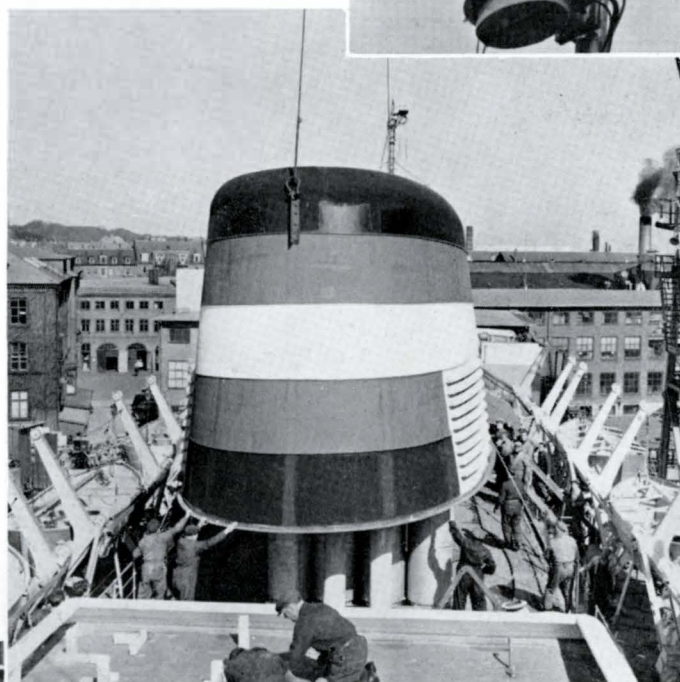
De to dieselmotorers tusinde dele formes, skabes og samles, del føjes til del, intet må glemmes, alt må huskes. Hver eneste enhed gennemprøves og kontrolleres, inden den føjes ind i dieselmotorens dunkende liv. Endnu ligger delene som livløse ting uden mening. Men hver enkelt del er bestemt til at yde sit og yde det ypperste. Motorstop på en færge kan mærkes langt ud over Storebælts sejlplan og må derfor ikke finde sted.



Snart er alt samlet. Færgens dieselmotorer står klar til at blive prøvekørt i maskinværkstedet. Endnu engang gennemgås motorerne punkt for punkt. Det spændende øjeblik er kommet. Motorerne skal for første gang startes. Trykluft slippes ind over stemplerne. Langsomt bevæger de sig. Gasblandingen komprimeres. Den første eksplosion lyder. Stemplerne arbejder. Motorerne har fået liv. Ventilfjedrene vibrerer. På måleapparaterne dirrer nålene. Ingeniører og arbejdere lytter tilfredse. Motorerne virker som beregnet.

Skibstømmerne har lagt færgens trædæk og er gået igang med at kalfatre. I fokkemasten har riggere travlt med at fastgøre grej til kortbølgetelefon, -telegraf, radar og alt det, der er med til at skabe sikkerhed på søen.

Overalt på færgen arbejdes der, oppe og nede, udenbords og indenbords. Fristen skal overholdes. Dagen, hvor færgen skal afleveres til statsbanerne, nærmer sig.



En kran svinger færgens kolossale skorsten på plads. Langsomt sænkes den ned over udstødningsrørene fra færgens motorer.

I forvejen er skorstenen forsynet med statsbanernes skorstensmærke — det rødhvide bånd, der smykker statsbanernes damplokomotiver, færger og skibe. Skorstenen gøres fast. Nybygningen har fået sit endelige præg som statsbanernes færge.



Tunge manilatrosser gøres klar. Færgen er ikke blot en færge, men et skib, som har brug for alt det „løbende gods“, der kræves ombord på et skib. Solidt kram skal det være. Når færgen ligger i sit leje, skal den være fastgjort så sikkert, at biler og motorcykler uden vanskelighed kan passere „klappen“ og fortsætte farten ad landevejene.



Intet arbejde på en færge er det vigtigste, alt er lige vigtigt. Dog, fejl i elektrikerens arbejde kan ikke skjules. Den registreres straks. Alt må udføres med minutiøs omhu. Med kyndig hånd trækkes det tilsyneladende virvar i det mønster, der tilsidt danner færgens net af nerver, — og så kan de sidste penselstrøg tages. HALSSKOV er klar til aflevering til statsbanerne.





Den dobbeltdækkede færge HALSSKOV kostede Danske Statsbaner og dermed det danske samfund ca. 19 millioner kroner, hvoraf omtrent halvdelen går til arbejds løn på værftet og til de virksomheder, der leverer materialer til færgen.

Når statsbanerne bygger en færge, kan man regne med, at halvdelen af færgens pris direkte kommer samfundet til gode i form af arbejds lønninger.

Hertil kommer, at kun en ringe del af en færges materialmasse tynger den danske import. Den overvejende del af de materialer, der anvendes, er ikke alene dansk arbejde, men danske råmaterialer. Således stammer så godt som alle færgens stålplader fra et dansk valseværk, der med skrot som grundlag skaber nye stålplader.

Hver gang Danske Statsbaner tager en ny færge i brug, betyder dette ikke alene forbedrede transportmuligheder for den danske befolkning og for det internationale publikum, der rejser gennem Danmark, men færgen i sig selv er en virksomhed, der skaber en ikke ringe meromsætning hos de mange danske virksomheder, der i det daglige leverer varer til færgens restaurationer, hvor man ganske naturligt arbejder med førsteklasses danske produkter.

Hvis alle de biler, der i løbet af et år overføres med storebæltsfærgerne, blev anbragt i en lang kø med forreste vogn i Nyborg, ville sidste vogn holde 2500 kilometer længere mod syd, helt nede ved Gibraltar.

☆

Hvert år passerer godt 4,5 millioner rejsende Storebælt, et tal, der svarer til, at hele den danske befolkning passerer overfarten mindst een gang årlig.

☆

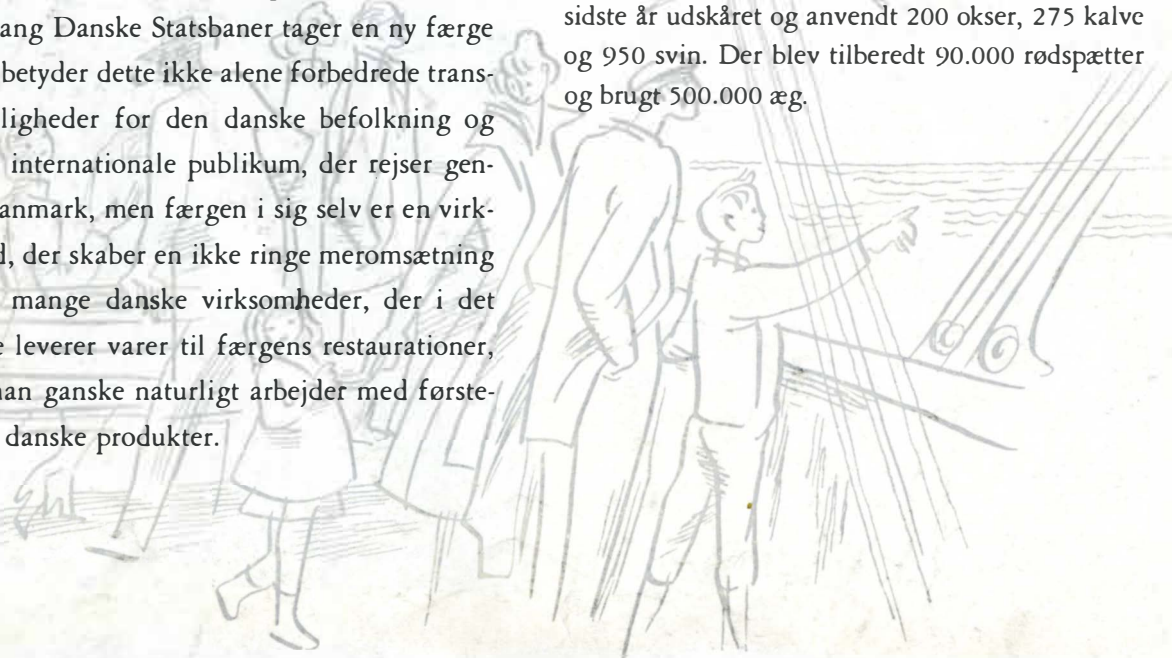
Statsbanerne lægger stor vægt på at gøre overfarten over Storebælt så behagelig som mulig. Om bord på HALSSKOV kan ikke mindre end 570 rejsende finde siddeplads i færgens restaurationer, hvortil om sommeren kommer et betydeligt antal siddepladser på færgens soldæk.

☆

Selv om overfartstiden på den nye overfart Halskov-Knudshoved ikke engang bliver 60 minutter, kan der fra færgens kabysser og pantries hurtigt effektueres et betydeligt antal bestillinger. Sidste år blev der på storebæltsfærgerne serveret over 3 millioner stykker smørrebrød, over 400.000 varme retter, over 1½ million kager m. m. samt næsten 2 millioner øl og sodavand.

☆

Til de varme retter og til smørrebrødets pålæg blev sidste år udskåret og anvendt 200 okser, 275 kalve og 950 svin. Der blev tilberedt 90.000 rødspætter og brugt 500.000 æg.



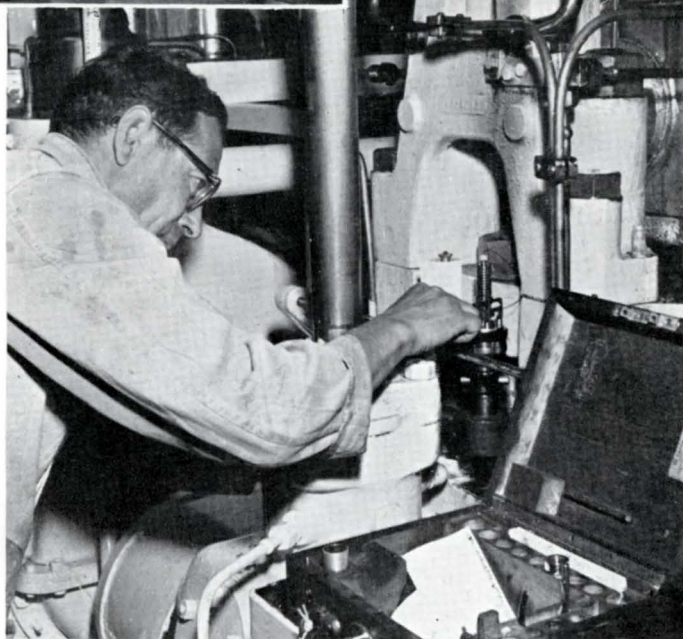


HALSSKOV

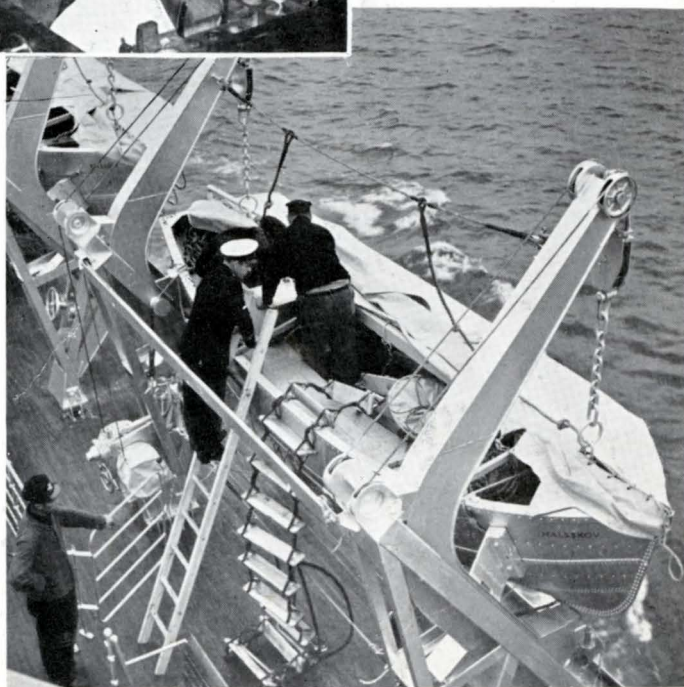
HALSSKOV



Dagen er kommet, hvor færgerne afleveres til statsbanerne. Skibets kaptajn og maskinmester har fulgt færgerens bygning på værftet. Nu gælder det, om den svarer til de stillede krav. Alle manøvrer efterprøves. Færgerens fart måles. Kompasser rettes. Motorernes hestekraft måles. Med lige god samvittighed kan statsbanernes søfartschef aflevere og værftets direktør modtage checken på den sidste rate i færgerens betaling, betalingen for et stykke solidt dansk arbejde.



Inden færgerne afleveres til statsbanerne og statsbanernes splitflag hejses under gaflen, har statsbanernes mandskab gjort sig bekendt med det nye skib. Først og fremmest er kontrolleret, om redningsmateriel er tilstede i det omfang, som krævet til den yderste sikkerhed stiller. Her som overalt, hvor statsbanerne virker for det danske samfund, står kravet om sikkerhed forrest.



Danske Statsbaner og dansk skibsbygning kan glæde sig over kongens ganske særlige interesse. Med berettiget stolthed kan skibets kaptajn fremvise det nye skib for majestæten.

Og så venter arbejdet. Kursen sættes mod Storebælt, Korsør og Nyborg. Endnu er de nye havne i Halsskov og Knudshoved ikke færdige, men snart kan HALSSKOV sammen med Storebælts andre bilfærger indsættes på denne nye biloverfart.



HALSSKOV er midt i den travle arbejdsdag. Indtil Halsskov-Knudshoved overfarten åbnes, kan kun færgets nederste dæk benyttes. Alligevel kan færgen på hver tur bringe over hundrede biler over Storebælt. Når også det øverste bildæk tages i brug, kan færgen medbringe 200 biler. Et nyt led er indsat i kæden af danske færger. En solid kæde, der knytter Danmark sammen, og som giver den danske og den internationale landevejstrafik nye og bedre trafikmuligheder.

