

Færgesfart som forretning. A/S Lillebelts-Overfarten 1920-1972

AF ANNE DORTHE HOLM OG BO POULSEN

I denne artikel analyseres selskabet A/S Lillebelts-Overfarten som forretning. A/S Lillebelts-Overfarten stod for driften af færgesfarten mellem Assens på Vestfyn og Aarøsund på Haderslev Næs. I kølvandet på Genforeningen blev selskabet dannet i Assens i 1920, hvor købmænd og borgere tog initiativ til at genetablere den færgesfarte, der ellers havde været sløjftet siden tabet af Sønderjylland i 1864. De første 10 år var præget af gode tider. Særligt fragt af sukkerroer fra Sønderjylland til sukkerfabrikken i Assens, samt postbesørgelse mellem Fyn og Jylland var indbringende i starten. Perioden fra ca. 1930 til 1946 var præget af først den verdensomspændende økonomiske krise, mens krigsårene derefter bød på minesprængning af færgen og hårde isvintre.

Herefter voksede selskabets omsætning støt, og ledelsen kunne glæde sig over et fornuftigt overskud, men den forøgede biltrafik i 1950'erne førte til kapacitetsproblemer om sommeren. Indkøbet af en større færge i 1963 løste kapacitetsproblemet, men må siges at have været en alt for kostbar investering. Særligt de øgede personaleudgifter blev en svøbe, og efter knap 10 år med støt stigende udgifter og et accelererende underskud lukkede selskabet i 1972. Det er ikke siden lykkedes at genetablere en færgesfarte mellem Assens og Aarøsund.

Indledning

I Danmark har færgesfarte historisk set været central for transport af mennesker og varer og for kommunikation samt følelsen af samhørighed mellem landsdele og øer. I historieforskningen har analyser af færgesfarten som virksomhedshistorie dog stort set været fraværende.

Denne artikel følger færgeselskabet A/S Lillebelts-Overfarten mellem Assens og Aarøsund, som op gennem 1900-tallet var en helt central samfærdesfarte, der bandt Sønderjylland sammen med Fyn. Overfarten havde siden middelalderen fungeret som knudepunkt på transitruten mellem Hamborg og København, men med tabet af Sønderjylland i 1864 forsvandt den regelmæssige kontakt over bæltet. I forbindelse med Genforeningen i 1920 blev ruten genoprettet og var aktiv indtil 1972, hvor selskabet gik fallit som følge af strukturelle forandringer og en række strategiske fejludstillinger hos selskabets ledelse.

I første del af artiklen identificeres fire perioder af selskabets historie med henblik på en dybere forståelse af selskabets strategiske udfordringer og de dispositioner, som selskabet foretog undervejs. Dernæst analyseres de strukturelle forhold, som gjorde sig gældende i perioden mellem 1920 og 1972 med hensyn til både fragtmønstre og trafikudvikling. Det munder ud i en afsluttende diskussion af årsagerne til, at færgesfarten måtte lukke i 1972. Denne artikel udgør således et forsøg på at indplacere en dansk færgesfarte som forretning gennem mere end et halvt århundrede.

Anne Dorthe Holm, f. 1976. Museumsleder, Museerne i Brønderslev Kommune.

Bo Poulsen, f. 1976. Lektor ved Institut for Kultur og Globale Studier, Aalborg Universitet.

Historiografisk oversigt og materiale

Infrastruktur og transportens historie i Danmark har været genstand for en række væsentlige værker gennem de seneste 20 år, hvor jernbanerne, vejene, havnene og bilismens historie er blevet beskrevet i bøger og artikler. Vejene og bilismens historiografi er for nyligt opsummeret af Michael Wagner i *Historisk Tidsskrift*.¹ Hertil kan lægges overvejelser om infrastruktur i flerbindsværkerne om P&Ts historie og om den moderne søfart, samt havnenes rolle for erhvervslivets historie. Imidlertid er færgeruterne og de selskaber, der har betjent ruterne stort set fraværende i de ovennævnte brede fremstillinger.²

Der er gennem tiden udgivet en del bøger og artikler om færgeruter og færgeselskabers historie, men de beskæftiger sig imidlertid kun sporadisk med de forretningsmæssige implikationer ved færgedrift. Ofte er der tale om refererende skildringer af færgeruterne historie med beskrivelser af de involverede færger og detaljerede oplysninger i form af tekniske data og tegninger over skibene set fra oven og fra siden, det såkaldte generalarrangement. Blandt eksempler på dette kan nævnes Jan Vinther Christensens *Med færgen fra Grenaa til Hundested* udgivet af forlaget Nautilus i 2008.³ Forfatteren har tilsyneladende haft adgang til rigtig gode kilder i form af regnskaber og årsberetninger. Men de anvendes ikke til en nærmere analyse af færgeselskabernes forretningsmæssige og økonomiske overvejelser i forhold til driften. Materialet anvendes heller ikke til en kvantitativ analyse af trafikudviklingen, erhvervsudviklingen i færgenhavnens nærområder eller andre forhold, der kunne have betydning for driften af færgeruten. Det samme gælder hans bog om Juelsminde-Kalundborg-overfarten *Den lige linie*.⁴ I forbindelse med diskussionerne om en nedlæggelse af ruten i 1977 nævnes det godt nok, at ruten havde store kunder i andelsslagterierne, som transporterede bacon til Esbjerg, og Faxe Bryggerierne, som dagligt overførte en snes tankvogne med øl og kildevand. Men der redegøres ikke nærmere for disse virksomheders økonomiske betydning for færgeruten sammenlignet med f.eks. passagertrafikkens betydning.⁵ Det samme gælder lignende bøger såsom Poul Sørensens *Man sejler da til en ø. Færgefarten på Samsø gennem tiderne* og Frederik Naumanns *Vognmandsruten*.⁶ Senest har Anne Dorthe Holm i *Da færgen byggede bro* givet en bred kulturhistorisk fremstilling af færgeloverfarten på Lillebælt mellem Assens og Årøsund siden slutningen af 1700-tallet. Dertil kan lægges en betydelig mængde artikler ofte udgivet af lokalhistoriske foreninger om lokale færgeruters historie med erindringer fra ansatte samt rejsendes oplevelser med ferieture og dagligliv.

En lidt anden type færgeloverhistorisk bog er Ole Mortensøns *"Færen går" – 150 års langelandsk færgeloverhistorie* udgivet af Langelands Museum i 1999.⁷ Her er langelandsk færgeloverhistorie fortalt gennem de mange færger, som siden 1866 har sejlet til øen. I lighed med denne bog findes Leif Rosendahls *Ærøfærgerne* udgivet af Marstal Søfartsmuseum 1999/2010.⁸ Her er der tale om en blanding af både traditionel færgeloverhistorie og skibshistorie. Fortællingen er bygget op om alle de ruter, der har sejlet til Ærø, og derfor er det i høj grad de færger, der har besejlet ruterne, som dikterer bogens indhold. Men som med den traditionelle færgeloverhistorie er fortællingen kronologisk opbygget og uden kvantitative analyser.

Som gennemgangen af den eksisterende litteratur om færgeruters historie viser er der ikke tidligere lavet analyser af færgeloversekskaberne som forretning. I modsætning til den traditionelle færgeloverhistorie kan den kvantitative analyse af færgeloversekskabernes virksomhed anskueliggøre, at færgeruterne ikke var og er autonome institutioner, som agerer uafhængigt af omverdenen. Passagertrafikken, fragtmængder osv. påvirkes af faktorer, som færgeloversekskaberne ikke altid er herrer over. Det var tilfældet med færgeloversekskabet A/S Lillebelts-Overfarten, ligesom det var og er tilfældet med andre færgeloversekskaber.

Når det er muligt at belyse A/S Lillebelts-Overfartens virksomhed kvantitativt, skyldes det, at færgeselskabets bestyrelsesprotokoller med årsberetninger er bevaret komplet på Lokalhistorisk Arkiv for Assens By. Sammen med årsberetningerne er selskabets årsregnskaber også bevaret, hvilket giver et unikt indblik i et færgeselskabs strategiske dispositioner i forhold til indtjening på både passagertrafik, fragttransport samt den i perioder betydelige statsstøtte.

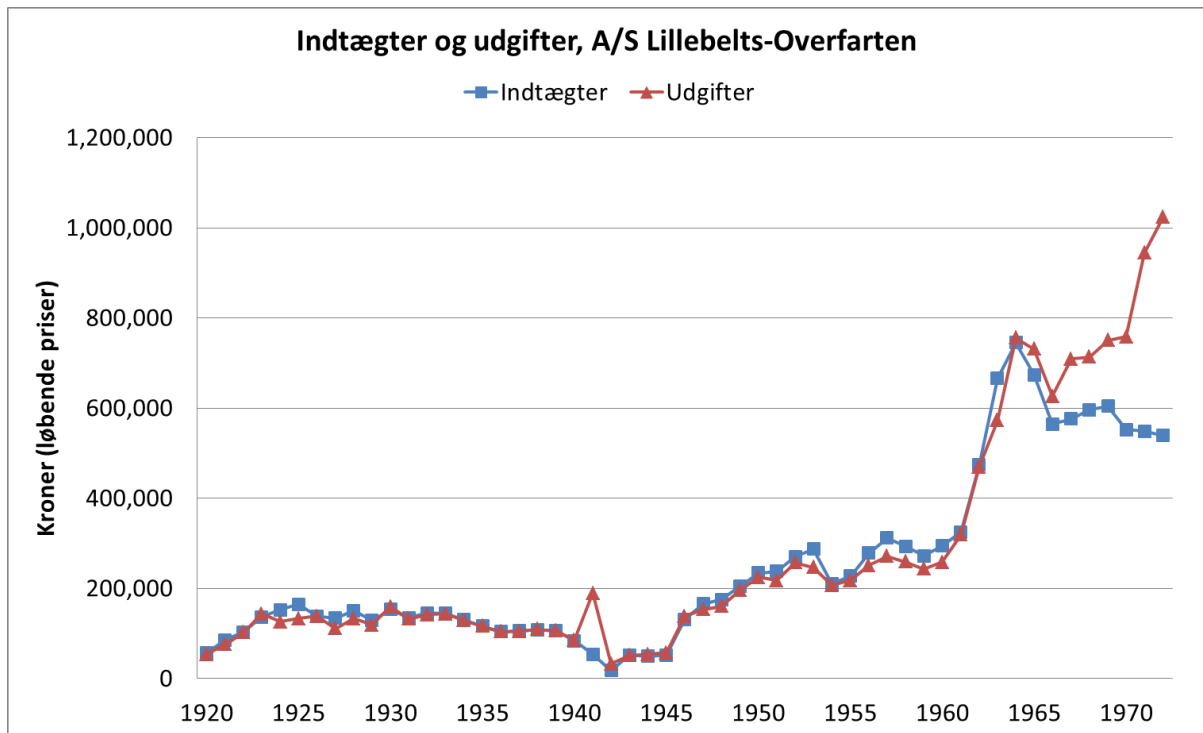
I årsberetningerne er selskabets vurdering af virksomhedens økonomiske udvikling gengivet, og det er her muligt at få et indblik i årsagerne til udviklingen i det forløbne år. Årsberetningerne er derfor af stor betydning for forståelsen af årsregnskaberne.

Desværre har færgeselskabet ikke været konsekvent i sine opgørelser over driften. I nogle af årsberetningerne bliver passagertransporten omtalt detaljeret i antal passagerer, biler, cykler osv. I andre er tallene opgivet som procentvise stigninger eller fald i forhold til det tidligere år, og i andre er tallene slet ikke opgivet. Det samme gælder mængden af transporteret gods – og her især omfanget af overførte sukkerroer. Med ændringen af selskabets administration i 1963 forsvandt de detaljerede opgørelser i årsberetningerne, og driften blev herefter kun omtalt som indtægter og udgifter i kroner og ører. Det er dog muligt med det forhåndenværende materiale at stykke et billede sammen af selskabets drift i hele selskabets periode. Som supplement til bestyrelsesprotokollerne, årsberetningerne og regnskabsmaterialet ligger arkivet i Assens også inde med en stor samling avisudklip, reklamemateriale, fotos og et aktiekartotek, som giver en indsigt i lokalsamfundenes økonomiske opbakning til selskabet i især de første usikre år af færgeselskabets virksomhed. Det er dette materiale, som ligger til grund for denne artikel.

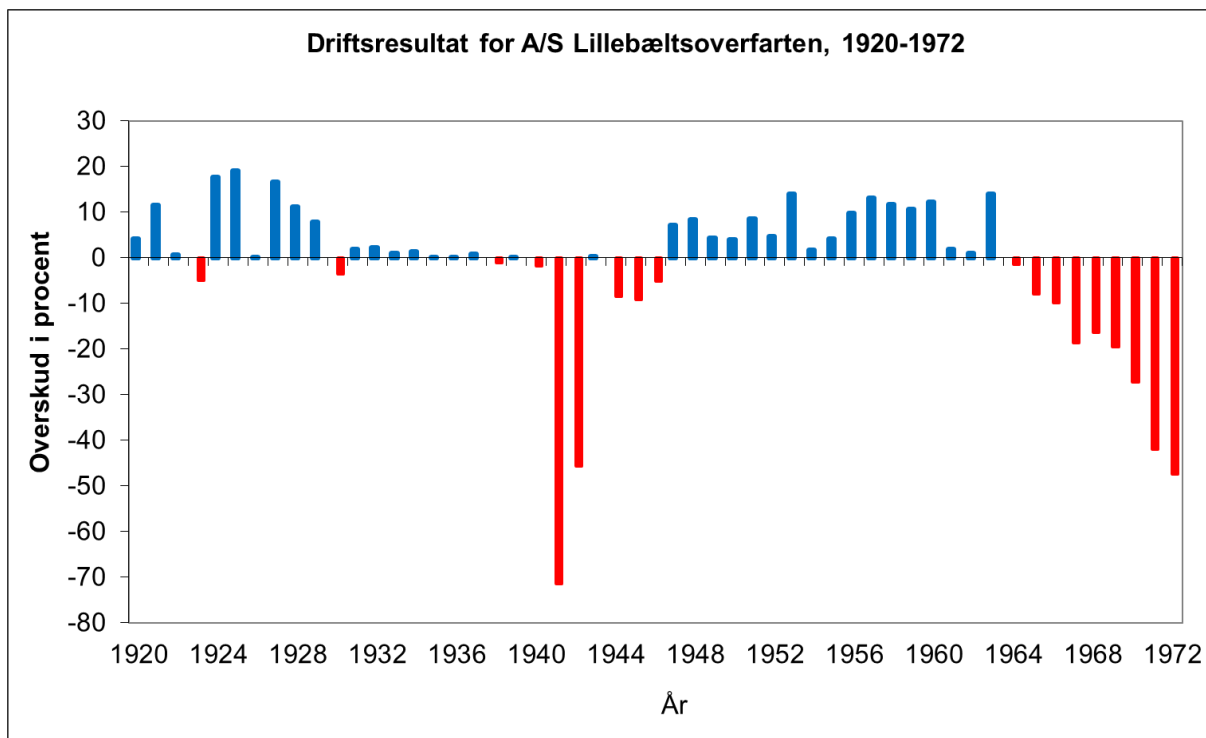
Fire faser af selskabets virksomhed

Analysere man selskabets økonomiske udvikling over hele selskabets eksistens i 53 år fra 1920-1972, viser der sig at være fire overordnede tidsperioder, som rammer udviklingen ind. Figur 1 viser indtægter og udgifter i løbende priser fra 1920 til 1972. Omsætningen udviklede sig ret stabilt indtil 1950'erne, hvorefter den steg til et niveau, der var mere end dobbelt så højt. Umiddelbart er der sammenhæng mellem indtægter og udgifter indtil midten af 1960'erne. Herefter steg indtægterne voldsomt, men udgifterne fortsatte en eksplosiv himmelfart, lige indtil selskabet lukkede ved årets udgang i 1972. Tager man derimod et nærmere kig på selskabets overskud viser der sig et mere nuanceret billede over tid. Som det ses på figur 2, varierede selskabets overskud imidlertid stærkt over et kvart århundrede, og alligevel er det muligt at udpege fire distinkte perioder.

Det følgende er baseret på en periodeinddeling med udgangspunkt i overskudsgrad. Den første periode fra 1920-1929 er karakteriseret af fremgang og et pænt overskud på mellem 10 og 20 procent årligt. Et stykke ind i 1930'erne faldt overskuddet, og frem til slutningen af 1940'erne var selskabets økonomi i balance. En meget væsentlig undtagelse er imidlertid konsekvenserne af 2. Verdenskrig, hvor både 1941 og 1942 bød på henholdsvis brændselsforsyningsproblemer og minesprængning. Derefter følger en tredje fase fra starten af 1950'erne og tyve år frem til starten af 1960'erne, hvor selskabet år efter år mønstrede et pænt overskud på 5-15 procent af omsætningen. Disse pæne resultater står i skærende kontrast til de sidste 10 år af selskabets levetid, hvor underskuddet voksede år efter år, kulminerende med over 50 procents underskud i 1972. De følgende afsnit giver et bud på, hvordan man skal forstå selskabets resultater.



Figur 1. Indtægter og udgifter, A/S Lillebelts-Overfarten 1920-1972.



Figur 2. Driftsresultat for A/S Lillebelts-Overfarten, 1920-1972.

Opstart og fede år 1920-1929

A/S Lillebelts-Overfarten blev dannet af en gruppe fremtrædende borgere i Assens i 1920. Timingen skal ses i snæver sammenhæng med Genforeningen. Historisk set havde der været færgeforbindelse mellem Assens og Sønderjylland indtil tabet af Hertugdømmerne i 1864, og i de følgende årtier helt frem til Genforeningen var der jævnlig sejlads med trafik og gods tværs over Lillebælt, men kun på ad hoc basis. I løbet af de første par år efter afslutningen af 1. Verdenskrig lykkedes det imidlertid at skaffe den fornødne aktiekapital til at kunne investere i en nybygget motorfærge, *M/S Sønderjylland* med plads til 7 biler og 200 passagerer. Assens kommune og staten skød begge 50.000 kr. ind i projektet og sammen med et lån i byens pengeinstitutter og lokalbefolkningernes aktiekøb var det nok til at sikre de første usikre år af færgeselskabets historie.⁹ Opbakningen på begge sider af bæltet til indsættelsen af den nye færge var stor: Både omkring Assens og i Sønderjylland blev der holdt møder for at agitere for aktietegningen, og både landbefolkningen og indbyggerne i købstaden Assens bakkede op om projektet. En stikprøvegennemgang af aktionærkartoteket viser da også, at alle samfundslag var repræsenteret i aktietegningen. Arbejdsmanden fra Assens tegnede aktier på lige fod med byens store købmænd og erhvervsdrivende, og selvom der måske kun var tale om en lille aktie sammenlignet med købmændenes, viser det, at engagementet til at støtte sagen var til stede.¹⁰

Når det lykkedes at stable færgeselskabet på benene skyldtes det flere ting: Der var på samme tid stor opbakning til projektet fra Assens byråd, staten med trafikminister Slebsager i spidsen og Assens' lokale mand på tinge Klaus Berntsen (1844-1927). Da selskabets første bestyrelse blev valgt den 12. april 1920 var der tale om Assens bys førende skikkelser: Rentier Beierholm, godsejer Brünings-Hansen, dommer Feddersen, købmand Andreas C. Knudsen, købmand Thorvald S. B. Plum, borgmester og apoteker Strøyberg og redaktør M.P. Sørensen.

Sidst men ikke mindst blev selskabet stiftet kort tid efter folkeafstemningerne i Sønderjylland. Den nye sønderjyllandsrute blev set som et led i at knytte Sønderjylland til resten af landet igen. Færgen blev symbol på bindeleddet mellem de to landsdele – bundet sammen af en usynlig landevej. Navnet *Sønderjylland* til den nye færge viser også, hvor optaget man var på Fynssiden af Genforeningen.¹¹ Initiativet udgik klart nok fra fynssiden, men der blev også tegnet aktier blandt landmænd i Sønderjylland. I Haderslev by var borgmester Thorvald Møller dog decideret imod den nye rute, fordi den gik uden om hans egen by.¹²

De første år af selskabets historie var præget af vækst. Indtjeningen på passagertransporten voksede med hele 49 % fra 1920-1922, og selv om stigningen tog af året efter, steg indtjeningen fra 1922-1923 alligevel med næsten 22 %. I årene 1926-1927 oplevede selskabet et mindre fald i indtjeningen på 9,8 % i 1926 i forhold til året 1924. Men allerede i 1929 var indtjeningen steget med over 18 % i forhold til lavpunktet tre år tidligere.

Hvorvidt dette fald i indtjeningen skyldtes åbningen af Fåborg-Mommark-ruten i årene forinden er svært at sige. Der eksisterer desværre ikke referater fra selskabets generalforsamlinger fra årene 1925-1927, og det forholdsvis lille fald i indtjeningen kan såvel tilskrives våde somre eller landbrugskrisen i disse år som konkurrence fra andre færgeselskaber. Men faldet i indtjeningen på personbefordringen opvejedes af indtægterne i roetransporten, så den samlede indtjening kun faldt beskedne 2,2 % i 1927 i forhold til året før.

Gennem hele A/S Lillebelts-Overfartens historie kom transporten af roer fra Haderslev Næs til sukkerfabrikken i Assens til at få stor økonomisk betydning for selskabet. Allerede kort efter indsættelsen af den nye motorfærge i december 1921 blev færgen udstyret med skinner, så vognene fra Haderslev Amtsjernbane kunne køre ombord på færgen fuldt lastet med sukkerroer. Roearalerne i Sønderjylland voksede eksplosivt i årene efter Genforeningen, og i 1930 var roearaelet vokset med 40 % siden 1920.¹³ Alle disse roer blev fragtet med færgen til Assens

Sukkerfabrik og bidrog til den øgede indtjening i 1920'erne. Mange af aktietegnerne til færgeselskabet kom netop fra Haderslev Næs, hvor man kunne se en fordel i at fragte roerne med færgen til sukkerfabrikken på den anden side af bæltet.

Det var dog ikke mindst på omfanget af overførte biler med færgen, at færgeselskabet øgede sin indtjening i 1920'erne. På A/S Lillebelts-Overfartens generalforsamling i 1929 kunne selskabets formand Thorvald Plum oplyse, at der alene i 1928 havde været en stigning i mængden af overførte biler på 23 %. Også omfanget af den overførte godsmængde var steget eksplosivt med hele 52 % i forhold til året før. Den store stigning i trafikmængden fortsatte året efter med en vækst i overførte biler og cykler på 24 %.

ASSENS-AARØSUND
SØNDERJYLLANDSRUTEN

Hurtigste og bekvemmeste Forbindelse fra Fyen til Sønderjylland. Motorfærgen „Sønderjylland“, der er postførende, kan medføre 200 Passagerer, Kreaturer og Gods samt 5-6 Automobiles, Person- og Lastvogne.

Færgen er nybygget, moderne og komfortabelt indrettet med Promenadedæk, Rygekahyt paa Dæk, Salon og Damekahyt under Dæk, Centralvarme, elektrisk Belysning, W. C. etc.

Som Kortet udviser, er Ruten den korteste Vej for Automobiles over Øerne til Sønderjylland og videre sydpaa.

Flere Gange daglig Overfart fra begge Sider.

Turen varer ca. 1 Time. Depot for Benzin og Olie findes om Bord.

Fartplanen bekendtgøres i „Fabers Rejseliste“, Berlingske Tidendes Morgenavis og lokale Aviser.

Selskabets Expeditører ere:
Mægler Krag, Assens, Telf. 200, Statstelf. 10, og
Købmand Th. Sørensen, Aarø Sund, Telefon Øsby 12.

A/S Lillebelts-Overfarten.

Figur 3. Sønderjyllandsruten Assens – Aarø Sund. Konkurrencen fra andre færgeruter gjorde en mere intensiv markedsføring af færgeselskabet tvingende nødvendig i løbet af 1920'erne. Denne farvestrålende plakat skulle overbevise bilisterne om, at Assens-Aarø Sund-ruten var den hurtigste og korteste vej fra Fyn til Sønderjylland. Foto: LAAB.

Selskabet kunne ikke mindst takke den positive omtale af færgeselskabet blandt motororganisationerne KDAK og FDM for, at de første år af selskabets historie var præget af vækst. FDM's blad *Motor* nåede ud til 15.000 bilejere i 1922, og derfor var det altafgørende, at disse to organisationer bakkede op om ruten. I løbet af 1920'erne opstillede A/S Lillebelts-Overfarten en lang række pilevejvisere langs vejene, som viste vej til færgelejerne i Assens og Aarøsund. Pilevejviserne blev i løbet af få år en stor succes og synonym med selskabet, så det fremstod på plakater, annoncer, fartplaner osv. Ved et besøg i Assens i juni 1923 af kaptajn Ipsen, generalsekretær for KDAK og redaktøren af bladet *Motor*, V. Christensen udtrykte begge herrer deres store begejstring for pilevejviserne og for selskabet som helhed. De to herrer var på vej til de berømte Fanø-løb og lovede færgeselskabet at gøre Fanøgæsterne opmærksomme på færgeruten.¹⁴

Med til at sikre selskabets overlevelse i de første usikre år var også den statslige støtte, som blev givet i form af et vederlag for posttransport. I første omgang var statens tilskud på 50.000 kr. givet som vederlag for postoverførslen, men hurtigt stod det klart, at man fra statens side forventede, at dette tilskud hurtigt blev sat ned. Den første større nedsættelse kom pr. 1. april 1926, da statstilskuddet blev sat ned til 40.000 kr. årligt. Den 1. april 1952 ophørte kontrakten med postvæsenet så endeligt, men da havde færgeselskabet også bevist, at det kunne klare sig uden statens støtte.¹⁵

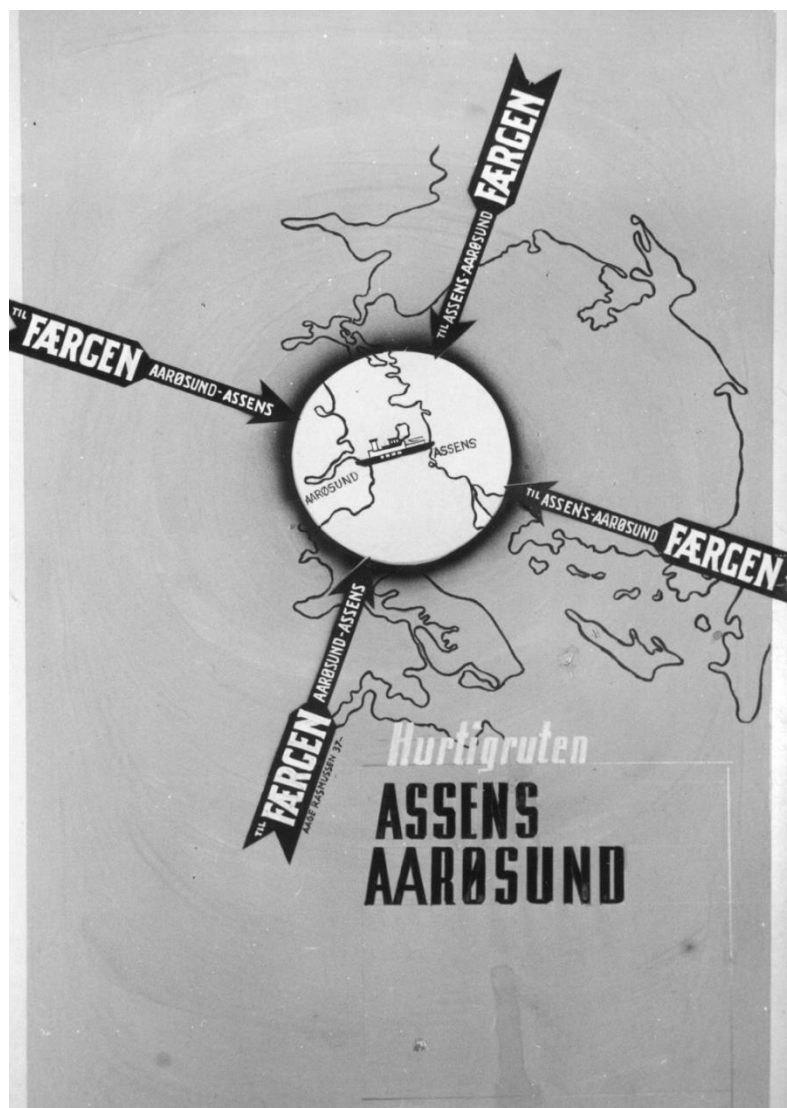
Den første periode fra 1920-1929 var karakteriseret ved optimisme og store muligheder for vækst for færgeselskabet. A/S Lillebelts-Overfarten udfyldte et tomrum, da kontakten til Sønderjylland blev genskabt med Genforeningen i 1920. I den nationale eufori, der fulgte med Genforeningen, blev det muligt for selskabet at skabe økonomisk opbakning til oprettelsen af et færgeselskab, som kunne genskabe forbindelsen til det genvundne land.

De magre år ca. 1930-1946

Mens 1920'erne var præget af vækst og nye muligheder for færgeselskabet, var 1930'erne mærket af begivenheder, som selskabet ikke havde indflydelse på men som påvirkede færgeselskabet markant økonomisk. Med indgangen til det nye årti ramte den økonomiske krise også indtjeningen på passagertransporten. I 1931 og 1932 faldt indtjeningen på dette område med 6,2 % fra 1930-1931 og igen 5 % fra 1931-1932. Igen var det dog roetransporten, som sikrede, at selskabet ikke led alt for store økonomiske tab. Det var således kun i 1931, at selskabets regnskaber udviste et samlet tab i forhold til tidligere år.

Som om Verdenskrisen ikke var alvorlig nok for selskabets økonomi, oplevede selskabet fra midten af 1930'erne et markant fald i indtjeningen på passagererne. I 1935 åbnede Lillebæltsbroen, og allerede fra 1934 kunne selskabet konstatere, at passagerne foretrak færgerne ved Middelfart, hvor de på nærmeste hold kunne følge dette kæmpe ingeniørarbejde tage form. Den 14. maj 1935 åbnede broen, og samme år kunne selskabet konstatere en samlet nedgang i indtjeningen på passagertransporten på 32 % i forhold til året før. Alene i sommermånederne fra maj-august 1935 skete der et fald på ca. 39 % i hver måned i forhold til de samme måneder året før, og nedturen for A/S Lillebelts-Overfarten toppede i juli 1935, da faldet i indtjeningen nåede op på 41 % i forhold til samme måned i 1934. Først ind i efteråret 1935 havde nyhedens interesse for den nye bro lagt sig, og færgeselskabet kunne igen notere sig en lille stigning i passagerindtægterne i forhold til året før.

Det lykkedes dog ikke for færgeselskabet at genvinde de tabte indtægter, før krigen satte en stopper for passagertrafikken. I 1938 havde færgeselskabet en indtægt på 63.842, 58 kr. på passagertrafikken, og selvom dette beløb var det højeste siden broens indvielse, lå det stadig næsten 27 % under indtjeningen på passagertrafikken i 1934.



Figur 3. Hurtigruten Assens – Aarøsund. Pilevejviserne blev i løbet af få år synonym med færgeruten mellem Assens og Aarøsund. Pilevejviserne stod ved afkørsler og vejkryds og viste bilisterne vej mod hhv. Assens og Aarøsund. I 1937 tegnede plakatkunstneren Aage Rasmussen tre fine tegninger med pilevejviserne i centrum, hvoraf denne er den ene af dem. Med tegningerne ville færgeselskabet signalere effektivitet, hurtig forbindelse og rutens centrale placering i landet.

Når selskabets tab i kriseårene i begyndelsen af 1930'erne ikke var større sammenlignet med faldet i indtægterne fra 1935 og frem, må det derfor skyldes, at der før broen ikke var et reelt alternativ til Assens-Aarøsund-ruten. Godt nok fandtes der både Fåborg-Mommark-ruten og ikke mindre end tre færgeruter ved Middelfart-Fredericia-området. Men det var først med opførelsen af broen, at det bedre kunne betale sig for bilisterne på Fyn at fortsætte ad landevejen frem for at tage med Assens-Aarøsund-færgen, hvis man skulle videre sydpå.

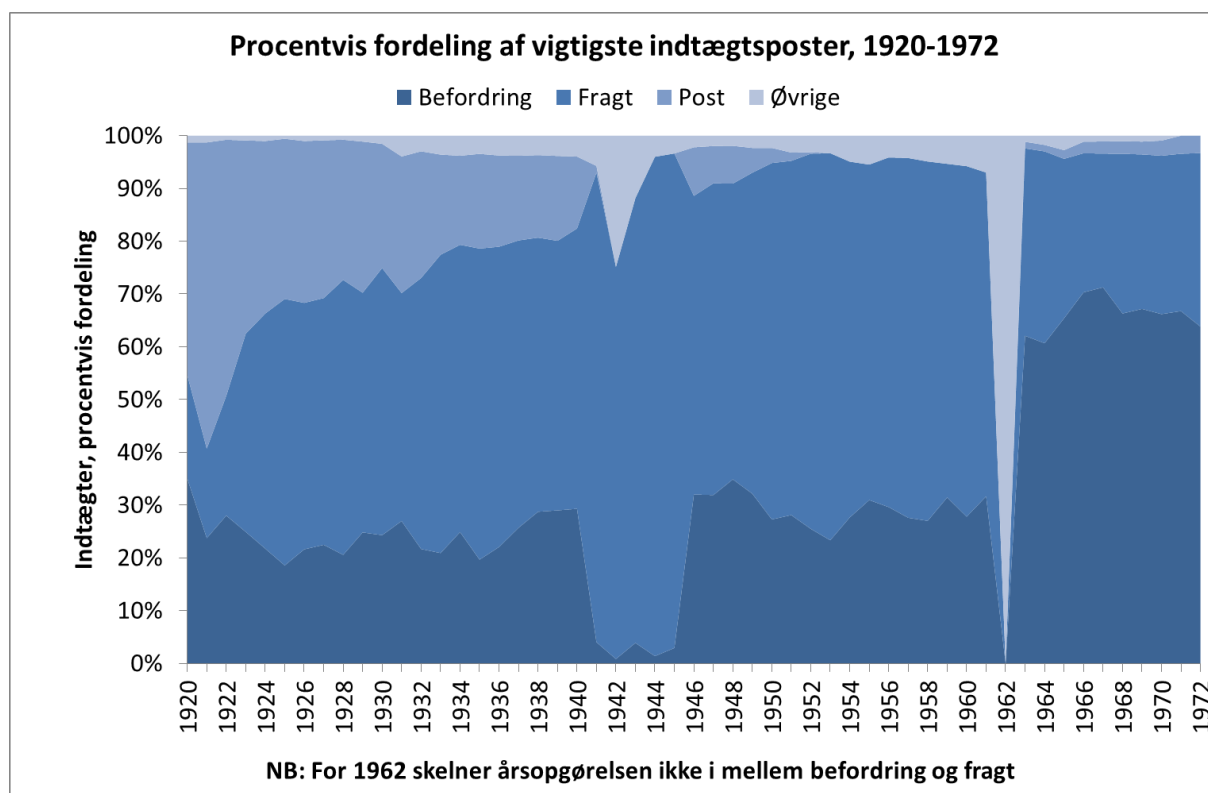
Med indgangen til 1940'erne blev færgeselskabet ikke kun konfronteret med tabte indtægter i februar og marts 1940, hvor færgen lå stille pga. den strenge isvinter. I 1941 måtte færgeselskabet desuden acceptere, at færgesejladsen mellem de to kystbyer måtte indstilles, fordi selskabet fik afslag på tildeling af brændselolie. Roesejladsen blev dog ikke ramt af de hårde tider, og transporten af roer fortsatte derfor, indtil færgen blev minesprængt i 1942. I en tid, der ellers virkede håbløs for færgeselskabet, kunne ejerkredsen glæde sig over, at indtjeningen på roetransporten i 1941 var på sit højeste siden 1925, og at indtjeningen efter kampagnen i 1943 lå næsten på niveau med år 1941.

Lønsom niche: 1947-1962

Eftervirkningerne efter vareknapheden under krigen fortsatte ind i 1950'erne, men allerede i 1952 begyndte antallet af biler i Danmark at vokse markant. Efter 1955 voksede biltallet eksplosivt, og i 1970 var antallet af biler mere end fordoblet siden 1950.¹⁶

I første omgang fik A/S Lillebelts-Overfarten dog benzinrationeringen kraftigt at mærke. I 1948 blev trafikken med færgen kraftigt påvirket af zoneinddelingerne med hensyn til bilkørsel. Zonerne betød, at hverken personbiler eller lastbiler fra Fyn eller det øvrige land øst for Lillebælt måtte køre ind i Sønderjylland uden en særlig tilladelse. Undtaget var lastbiler med tørv, som kom fra Sønderjylland til Fyn. Men restriktionerne kunne tydeligt mærkes på selskabets økonomi, og havde det ikke været for et rigtig godt roe-år, havde årets regnskab nok set værre ud, end det gjorde. I 1948 overførte færgen således 3.802 tons flere roer end året før svarende til en stigning på ikke mindre end 65%.¹⁷

I løbet af 1949 blev restriktionerne på bilkørsel lettet, og det blev nu igen muligt at rejse fra Fyn til Sønderjylland uden en særlig tilladelse. Som det ses af figur 5, voksede trafikken på ruten markant i begyndelsen og midten af 1950'erne, og særligt fra midten af 1950'erne steg indtægterne på ruten. Fra november 1956 til april 1957 var Danmark ramt af olie- og benzinrationering som en følge af Suez-krisen, og det fik endnu flere bilister til at vælge færgeruten frem for landevejen og Lillebæltsbroen.¹⁸



Figur 4. Procentvis fordeling af vigtigste indtægtsposter, 1920-1972.

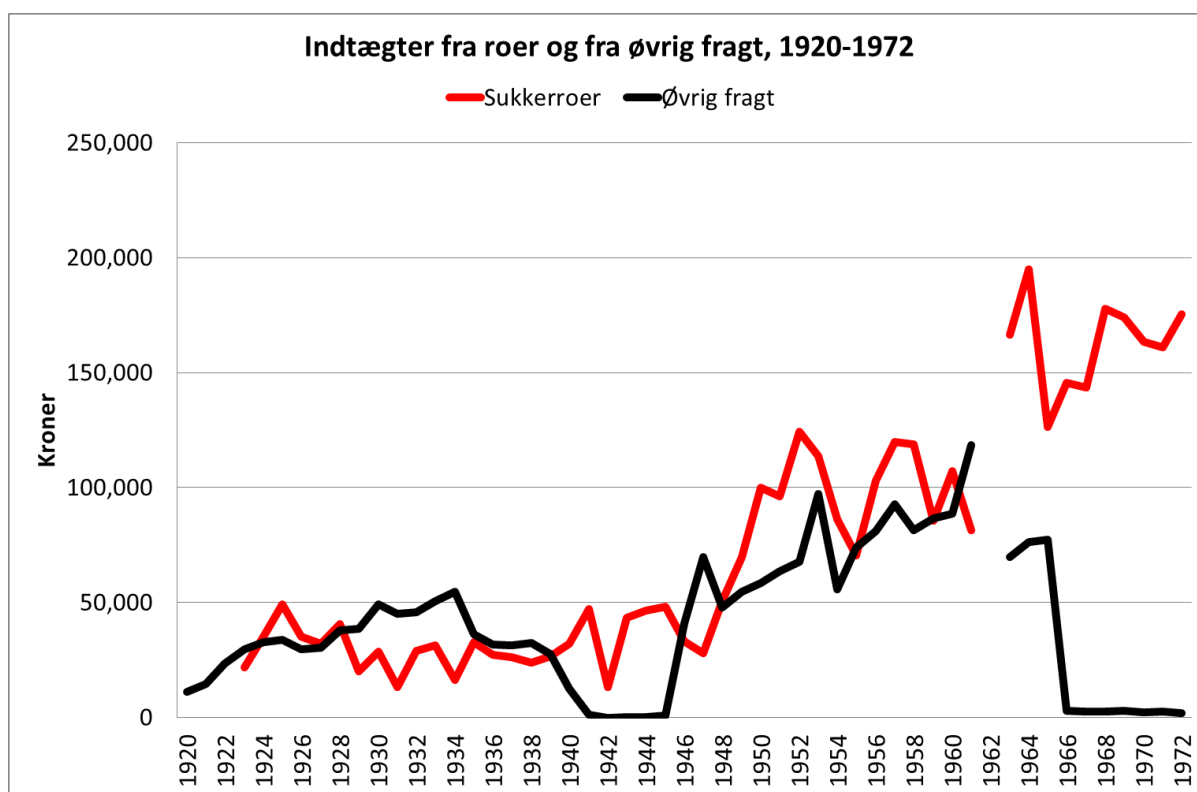
De nye gode tider var tiltrængte for et færgeselskab, som havde lidt store tab under krigen. Men med den voksende biltrafik opstod samtidig et stadigt voksende kapacitetsproblem. I 1957 var trafikmængden så stor, at der opstod kaos ved færgeløbet, når bilerne nåede frem. Især i sommermånederne voksede trafikken eksplosivt, og i perioder var det endda nødvendigt at ansætte mænd til at løfte og flytte rundt på bilerne for at skaffe plads til så mange som muligt (se figur 14).¹⁹

Den store trafikmængde gav A/S Lillebelts-Overfarten et imageproblem: Mange bilister turde ikke tage chancen ved at se, om de kunne få plads på færgen og valgte derfor at køre over Lillebæltsbroen. Trafikmængden var endda så massiv, at turistbranchen var tilbageholdende med at anbefale ruten, fordi bilisterne risikerede at køre forgæves.²⁰



Figur 5. Kapacitetsproblemer i 1957. Med den voksende trafikmængde i 1950'erne opstod der kapacitetsproblemer på Sønderjylland. Ofte var det kun lige, at der var plads til bilerne, som det ses på dette foto fra 1957. Foto: LAAB.

Medvirkende til de gode tider for færgeselskabet var også den stigende mængde roer, som blev overført med færgen. Som det ses af figur 7, steg mængden af overførte roer jævnt fra 1944 for pludselig at eksplodere i 1950 med 20.734 tons overførte roer. Resten af 1950'erne var rigtig gode år for færgeselskabet, som i årene 1952, 1953, 1957 og 1958 overførte mere end 19.000 tons roer. Dermed var der tale om mere end en tredobling i forhold til 1944, hvor færgen overførte 6.218 tons roer.



Figur 6. Indtægter fra roer og anden fragt, 1920-1972.

Den nye færge: 1963-1972

I 1921 havde det været fremsynet at anskaffe en motorfærge med plads til syv biler. Et halvt århundrede senere var kapaciteten blevet en decideret flaskehals. Den massive vækst i trafikken i slutningen af 1950'erne gjorde det tvingende nødvendigt for A/S Lillebelts-Overfarten at finde en løsning, så bilisterne ikke valgte ruten fra. Løsningen blev anskaffelsen af færgen *Vemmenæs*, som sejlede mellem Rudkøbing og Siø (figur 8). Den var blevet overflødig efter opførelsen af Langelandsbroen, og kunne være klar til sæsonen i 1963. Argumenterne for købet af denne færge var, at prisen kun var på 1,1 millioner kroner mod 2,5 millioner kroner for en nybygget færge. Samtidig kunne man hurtigere finde en større afløser for den gamle færge, og overfarten kunne holdes nede på 45 minutter. Ved sin indsættelse på Assens-Aarøsund-overfarten kom den nye færge også til at hedde *M/S Sønderjylland*.²¹

Det var en forudsætning for anskaffelsen af *Vemmenæs-færgen*, at bemanningen på færgen ville blive den samme som på den gamle. I første omgang lykkedes det at få dispensation fra Skibstilsynet, så bemanningen fortsatte på samme niveau som tidligere. Men dispensationen holdt kun et par år, og i 1965 måtte selskabet ansætte endnu en mand til betjening af færgen.²²

Sæsonen 1963 blev en kæmpe succes for færgeselskabet. I de efterfølgende ni måneder efter færgens indsættelse Skærtorsdag steg trafikken på Assens-Aarøsund-ruten med 49,2 %. Men allerede året efter udviste regnskabet en tilbagegang i indtægterne for juli måned på hele 10.000 kr. Også i 1965 viste regnskaberne en nedgang i indtægterne i forhold til udgifterne, og året 1966 blev et decideret annus horribilis. De økonomiske problemer for færgeselskabet fortsatte årtiet ud, og det

lykkedes ikke at rette op på økonomien, før selskabet så sig nødsaget til at lukke med udgangen af 1972. Et af problemerne var, at A/S Lillebelts-Overfarten ikke var i stand til at fastholde deres andel af den stigende trafikmængde, selv om det hele tegnede så lyst i 1963. Som det ses af figur 9, faldt antallet af overførte personvogne fra 1966-1972 med næsten 4.000 stk.

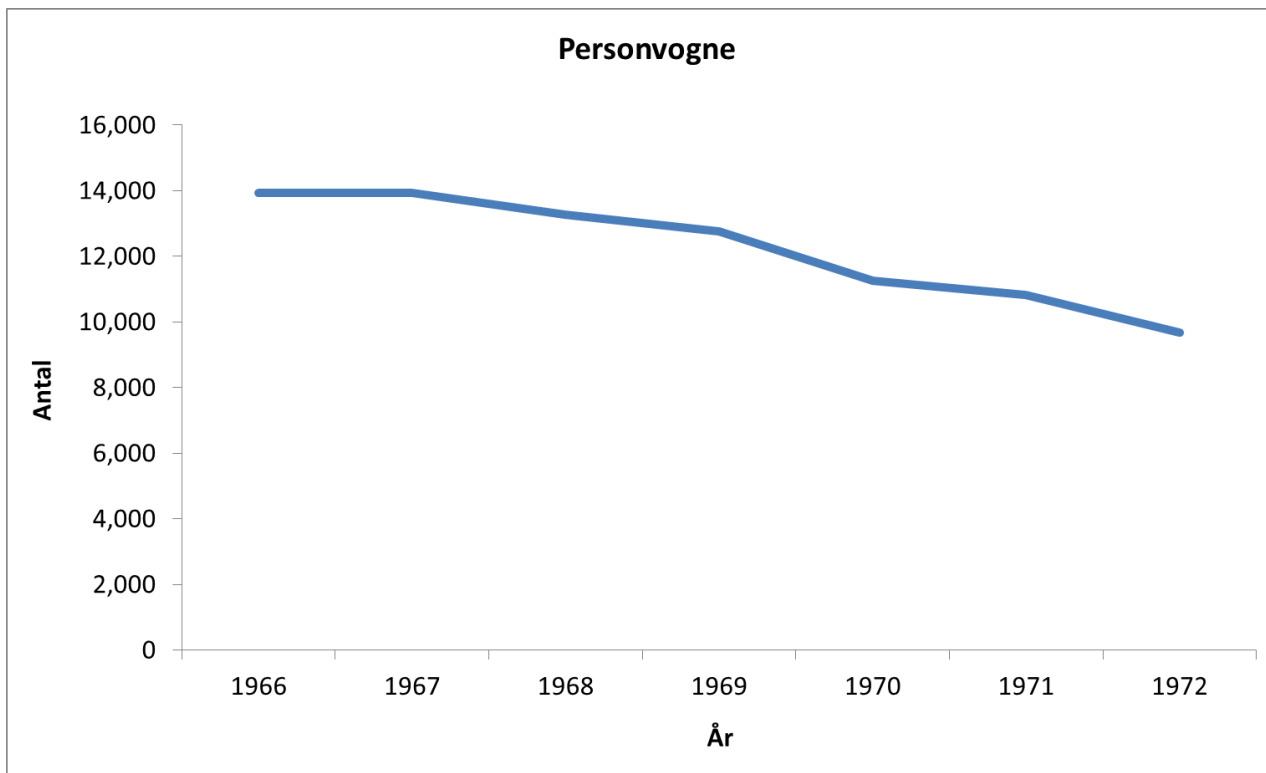


Figur 7. M/S Nakkehage – tidligere M/S Sønderjylland. Den nye færge M/S Sønderjylland løste et kapacitetsproblem i højsæsonen, da den blev indsat, men de store driftsudgifter, der fulgte med, indvarslede samtidig færgerutens endeligt. I dag hedder samme færge M/S Nakkehage, og den sejler som ekstrarfærge på overfarten mellem Rørvig og Hundested på Sjælland. Foto: Bo Poulsen, 2015.

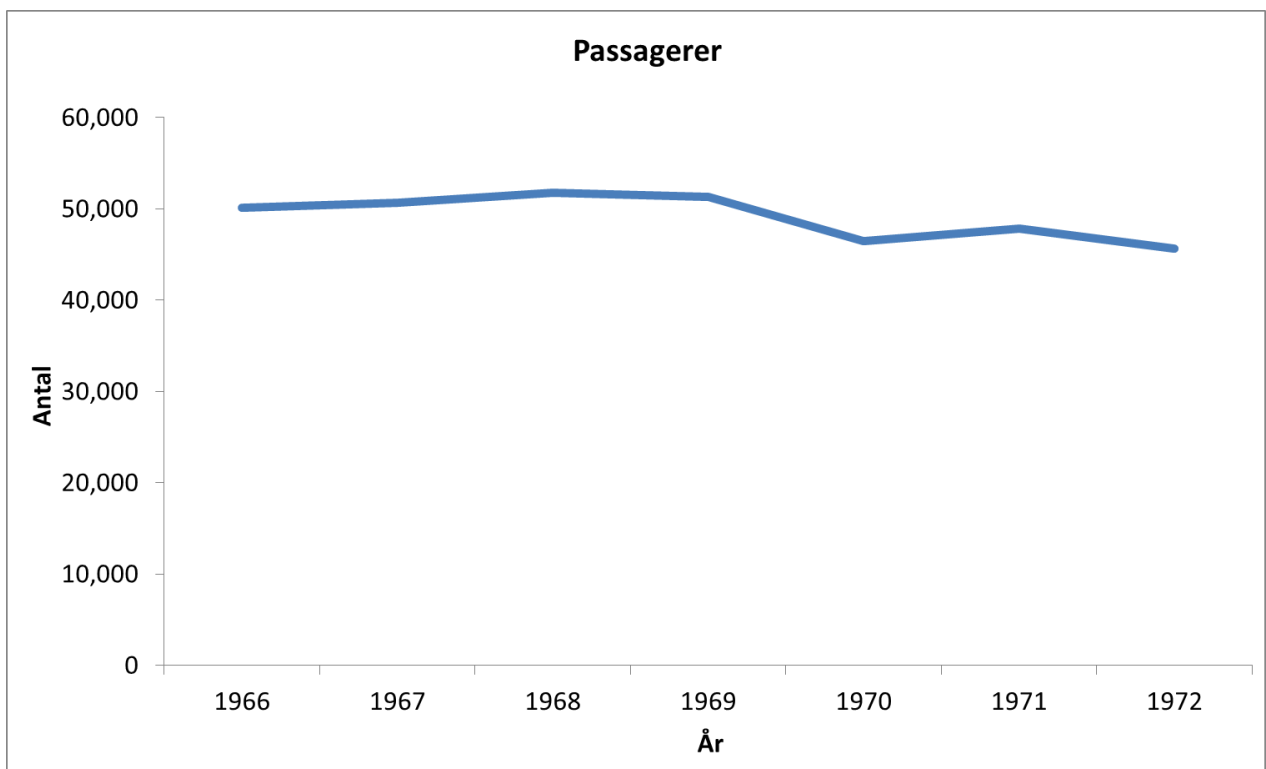
Også antallet af passagerer faldt i de sidste år af selskabets levetid. Men som det ses af figur 5 og 10, var faldet ikke entydigt. I 1971 steg antallet af passagerer efter et lille fald i 1970, og selv med annonceringen af lukningen i 1972 var faldet i passagerantallet ikke dramatisk.

De stigende udgifter blev et langt større problem for færgeselskabet. Den nye færge betød større udgifter for selskabet. Ikke mindst administrationen voksede: Der blev ansat en administrationschef, og man gik i flere år med store tanker om at bygge en ny administrationsbygning på havnen. Sammen med den intensiverede reklameoffensiv og ansættelsen af mere mandskab på færgen var det med til at tynde selskabet økonomisk.

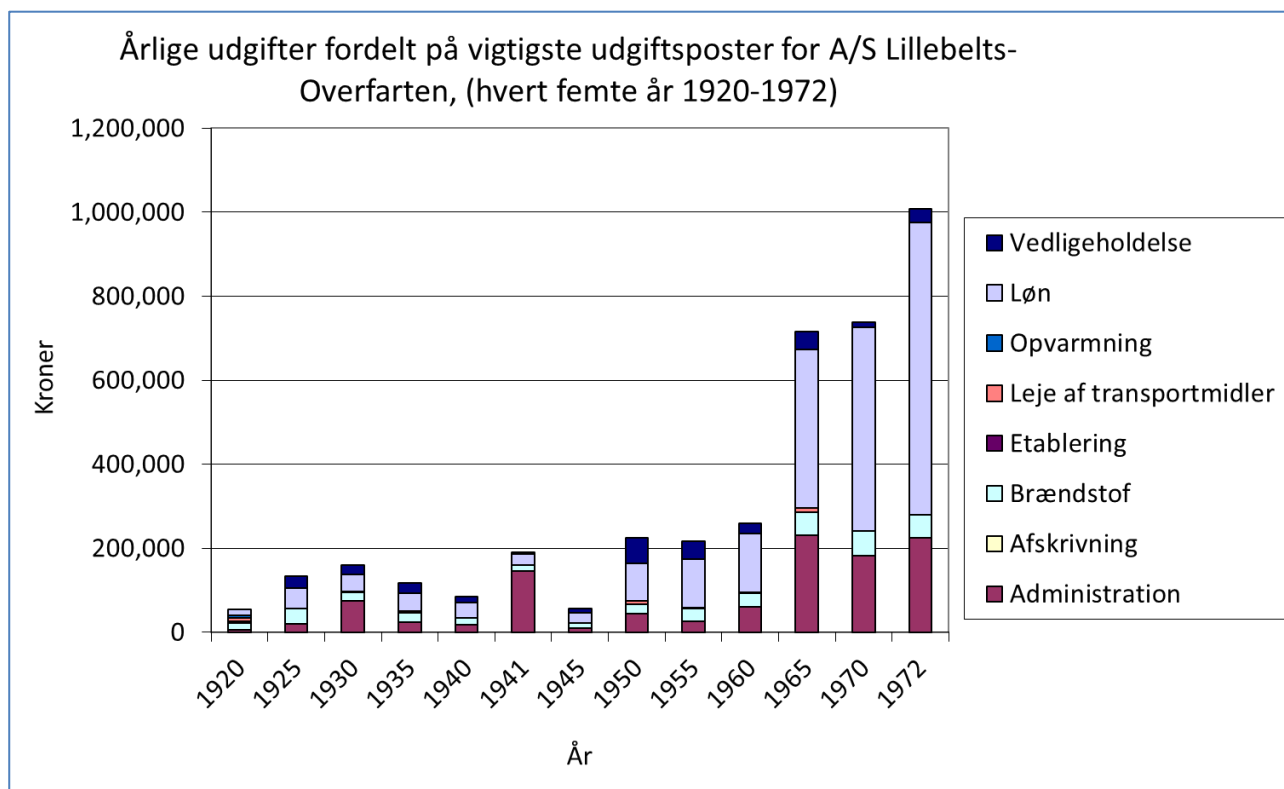
Figur 11 giver en indikation af, hvor udfordrende lønudgifterne blev for selskabet. Relativt set var lønudgifterne den største enkeltpost for selskabet fra start til slut, men særligt op gennem 1950'erne begyndte lønnen at tynde relativt mere i budgettet. I en periode, hvor hele samfundet prægedes af reallønfremgang, blev det selskabets nemesis at satse på en større færge med mere personale ombord foruden den øgede administration.



Figur 8. Årlig transport af personvogne 1966-1972.



Figur 9. Årlig befordring af passagerer, 1966-1972.



Figur 10. Årlige udgifter fordelt på vigtigste poster, 1920-1972.

Lyspunktet for færgeselskabet var de stadig stigende indtægter på roetransporten. Som det sås på figur 7, voksede indtægterne fra roetransporten meget med indsættelsen af den nye færge, og disse indtægter var med til at mindske selskabets underskud.

Allerede i slutningen af 1966 var det en kendsgerning, at såfremt selskabet skulle overleve, måtte amter og kommuner træde til med økonomisk støtte. I de sidste år af selskabets historie blev færgefarten støttet med 300.000 kroner fordelt mellem amterne og kommunerne på begge sider af bæltet. Men med udsigt til endnu større underskud på ruten afviste de tilskudsgivende instanser at sikre rutens overlevelse, og på et bestyrelsesmøde den 21. juli 1972 blev det besluttet at indstille færgefarten ved årets udgang.²³

Imidlertid var færgeselskabets endeligt ikke udelukkende et spørgsmål om de rette dispositioner fra selskabets side. Særligt roetransporten og trafikudviklingen satte nogle rammevilkår for selskabets økonomi, som havde en afgørende betydning for A/S Lillebelts-Overfartens drift gennem hele selskabets historie.

Roetransport som rammevilkår

A/S Lillebelts-Overfarten formåede trods begyndervanskeligheder, økonomisk krise og ydre konkurrence at balancere indtægter og udgifter fra 1920 og indtil midten af 1960'erne (se figur 1). Den Anden Verdenskrig bød på en ærgerlig undtagelse: Passagertrafikken måtte indstilles pga. brændstofmangel, og torsdag den 22. oktober 1942 blev færgen *Sønderjylland* minesprængt syd for Aarø. Selv om færgen blev hævet igen i begyndelsen af 1943 for at blive sat ind på roesejladsen i

efteråret, mistede selskabet mange penge i de år. De manglende indtægter fra passagererne satte sit tydelige spor i selskabets regnskaber.

En af de vigtigste forudsætninger for færgeselskabets overlevelse i de første usikre år var aftalen med De Danske Sukkerfabrikker om overførsel af sukkerroer fra Haderslev Næs til sukkerfabrikken i Assens. Som en følge af aftalen blev der i 1923 lagt jernbaneskiner på færgens dæk, så det blev muligt at overføre togvogne læsset med roer til forarbejdning på fabrikken.

Ikke alene sikrede denne aftale færgeselskabets økonomiske grundlag. Det var også en håndsækning til en trængt sukkerindustri, som led under faldende sukkerroearer. Faldende sukkerpriser og uro omkring landarbejdernes lønninger fik mange sukkerroedyrkere til at opsigte deres kontrakter. I 1921 lukkede Haarby Saftstation, og utilfredsheden med de lave priser fik især konsekvenser på Fyn: Mens sukkerroedyrkerne på Lolland og Møn i 1921 tegnede sig for 80 % af det foregående års areal, var tallet på Fyn kun på 40 %.²⁴

I A/S Lillebelts-Overfartens årsberetninger kan man jævnligt læse om diskussioner mellem færgeselskabet og sukkerfabrikken i Assens om priserne på roetransporten, kapacitetsproblemer på færgen, trusler om konkurrence fra andre fragtfirmaet osv. Allerede i 1924 var omfanget af den sønderjyske roeproduktion så stor, at færgen ikke var i stand til at transportere den samlede mængde sukkerroer.²⁵ Der blev etableret en pramtransport fra Haderslev til sukkerfabrikken i Assens, og hermed var alternativer til færgetransporten blev en realitet.



Figur 11. Gummivogne med roer klar til at blive trukket ombord. Fra roekampagnens start i 1951 foregik roetransporten med traktor. De nye gummivogne, som roedyrkerne tog i brug, kunne rumme 5 1/2 tons roer, og færgen kunne rumme seks vogne ad gangen. Det betød, at færgen kunne overføre det samme kvantum roer, som hidtil var blevet overført med togvogne. Foto: Privateje/Aarøsund Lokalhistoriske Arkivforening.

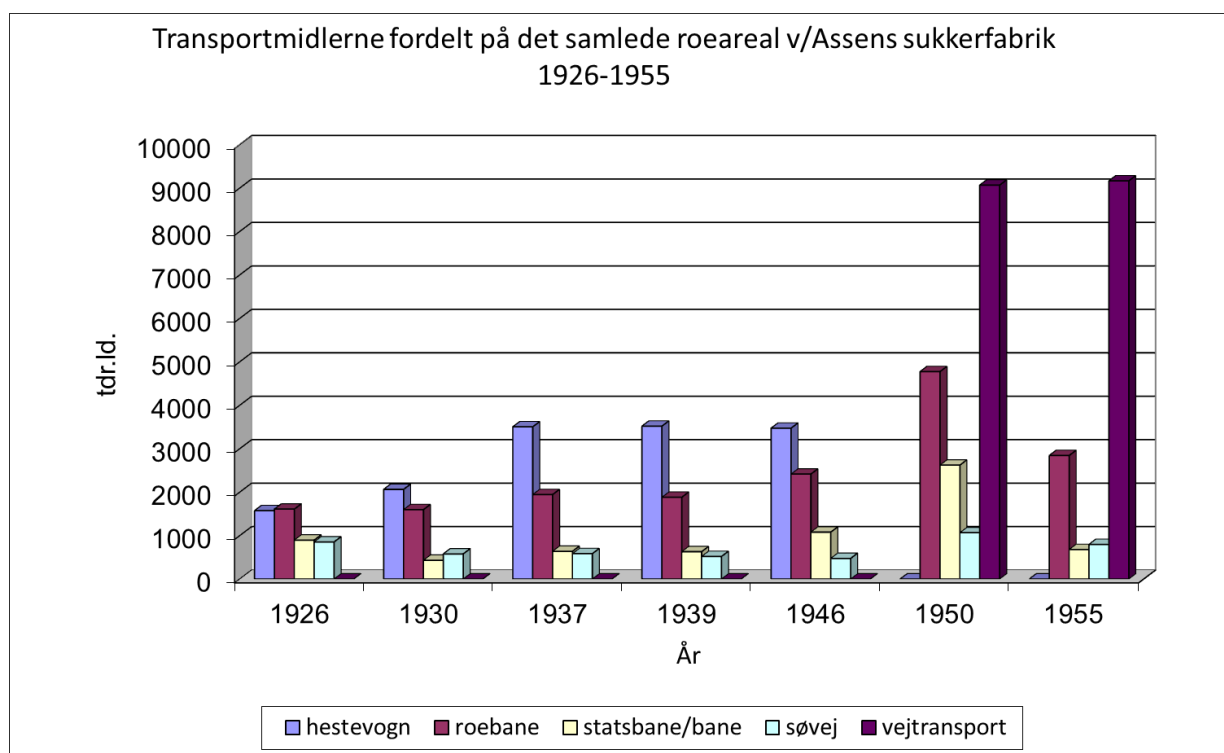
I 1927 benyttede sukkerfabrikken det voksende roearal i Sønderjylland til at presse færgeselskabet til at nedsætte sine takster for overførsel af roer med færgen. I Sønderjylland havde der i årene op til dette været en stærk stemning for oprettelsen af en saftstation. Men De Danske Sukkerfabrikker havde afvist at bruge 3/4 millioner kroner på projektet. Til gengæld lovede man de sønderjyske roedyrkere, at de kunne få transporteret deres roer til samme lave pris, som hvis der var blevet bygget en saftstation i lokalområdet. I denne konflikt blev A/S Lillebelts-Overfarten taget som gidsel, og i Haderslev så man desuden ikke med milde øjne på den sydlige færgeforbindelse. Her gjorde man alt for at sikre sig, at transporten af roer kom til at foregå med pramme fra Haderslev og ikke med færge fra Aarøsund.²⁶

I 1929, 1930 og 1931 faldt det dyrkede roearal betragteligt, og ikke mindst mange sønderjyder undlod at dyrke sukkerroer.²⁷ I A/S Lillebelts-Overfartens årsberetning for 1931 kunne

man konstatere, at den indsejlede fragt kun havde været halvt så stor som det foregående år, og i 1931 var den faktisk lavere end i den første roesejlad i 1923.²⁸

Det store fald i dyrkede arealer skyldtes hovedsagelig en stigende udenlandsk konkurrence og som en følge heraf faldende sukkerpriser på verdensplan. I 1932 blev der gennemført en sukkerreform, som stabiliserede priserne, og som igen gjorde det attraktivt at dyrke sukkerroer.²⁹ Det fik igen sukkerfabrikken til at stille spørgsmålstegn ved færgeren *Sønderjyllands* kapacitet til at overføre en større mængde roer. Men færgeselskabet afviste, at færgeren ikke var i stand til at rumme en større mængde roer. Selv om sukkerfabrikken gentagne gange advokerede for en ny og større færge for at kunne gennemføre roesejladserne hurtigere, så stoppede diskussionerne om en ny færge i begyndelsen af 1930'erne på grund af den økonomiske krise.³⁰

Roeproduktionen voksede kraftigt efter 2. Verdenskrig, og i 1960'erne blev der overført flere sukkerroer med færgeren end nogensinde før. Med indsættelsen af den nye færge i 1963 voksede kapaciteten og især kampagnerne i årene 1964, 1966 og 1968 gav store indtægter til færgeselskabet. De voksende roesejladser i disse år var måske medvirkende til, at Assens Sukkerfabrik overlevede den første bølge af lukninger af sukkerfabrikker, som fandt sted i årene 1960-1970.³¹ Vigtigst har det dog været, at roeproduktionen i Danmark voksede ganske betragteligt i årtierne efter 2. Verdenskrig. Marker i Nørrejylland fra Kolding og helt til Mors blev efterhånden sået til med sukkerroer, og langt den største del af transporten af roer til Assens Sukkerfabrik blev fragtet med lastbiler fra 1950 og frem (figur 13). Mens det var fordelagtigt for sønderjyske landmænd at sende roerne med færgeren over Lillebælt til Assens, var det ikke tilfældet for de mere nordligt beliggende roemarken som forsynede Assens Sukkerfabrik med roer via forbindelsen over Lillebæltsbroen.³²



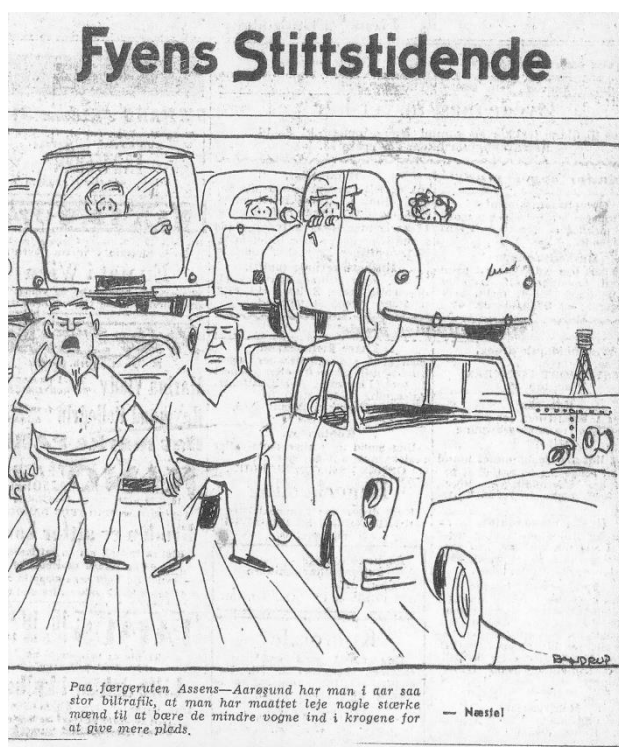
Figur 12. Samlede landbrugsareal hvorfra roer blev sendt til Assens Sukkerfabrik fordelt efter hvilket transportmiddel der anvendtes for at nå til fabrikken.

Trafikudviklingen som rammevilkår

Da A/S Lillebelts-Overfarten blev stiftet i 1920 var ønsket allerede tidligt, at selskabet skulle investere i en moderne motorfærge til overførsel af biler. Biltrafikken var fremtiden og ikke jernbanen. Ikke desto mindre var selskabet i de første år meget afhængig af jernbanetrafikken. I selskabets ledelse blev trafikens størrelse og hvad man kunne gøre for at skabe større vækst i passagertransporten diskuteret, og det var diskussioner, der i høj grad kredsede om ankomst – og afgangstider i forhold til jernbanetrafikken.

Men biltrafikken voksede i 1920'erne, og allerede ved generalforsamlingen i 1923 kunne selskabets formand købmand Thorvald Plum konstatere, at *Automobiler anskaffes nu overalt i stort Tal, saa Befordringen heraf vil sikkert tage stærkt til...*³³ I 1930'erne ramte den verdensomspændende økonomiske krise også færgeselskabet, og indtjeningen på trafikken faldt kortvarigt på ruten. Men efter 2. Verdenskrig voksede velstanden igen, og i løbet af 1950'erne blev bilen for alvor hvermandseje. Således var der indregistreret godt 100.000 personbiler i 1950, mens der 10 år senere var knapt 400.000 biler på de danske veje. Endnu 10 år senere i 1970 havde tallet rundet 1 million. Antallet af lastbiler steg ligeledes kraftigt og femdobledes fra 1950 til 1970, hvor der var en kvart million registrerede lastbiler i Danmark.³⁴ Trafikmængden var imidlertid stærkt sæsonbetonet. En månedsvis opgørelse af trafikmængden i 1958 viser, at der var dobbelt så mange personbiler på vejen i sommermånederne som om vinteren. Hvad angår lastbiltrafikken, var der ligeledes en betydelig sæsonvariation.³⁵

Mens diskussionerne i færgeselskabet i 1920'erne og 1930'erne havde handlet om afgange og ankomster for togene på begge sider af Lillebælt, var det fra 1950'erne og frem helt andre diskussioner, det handlede om. I slutningen af 1950'erne henvendte byrådet i Assens sig til Stiftamtet med et ønske om at ophøje landevejen fra Odense til Assens til hovedvej. Håbet var, at endnu flere biler således ville finde vej til Assens. I disse år var kapaciteten på færgeren *Sønderjylland* i forvejen presset i højsæsonen og i ferieperioderne, og med en ny hovedvej mellem de to byer ville presset kun blive større.³⁶



Figur 13. Stabling af biler. Satiretegning fra 1957. I perioder under ferietrafikken var det nødvendigt at ansætte mænd til at flytte rundt på bilerne for at skabe plads til flere. Det fik Fyens Stiftstidende til i 1957 at trykke denne illustration af færgeselskabets pladsmæssige udfordringer. Foto: Fyens Stiftstidende/LAAB.

Hvad jernbanetrafikken angår, var mange strækninger i 1960'erne godt på vej til at blive historie. På Vestfyn blev Tommerup-Assens-banen lukket for persontransport i 1966, og banen fra Haderslev til Aarøsund var allerede blevet lukket i 1938. Dermed var færgens tilknytning til jernbanen et overstået kapitel.

Men det var ikke kun indstillingen af jernbanetrafikken og udbygningen af vejene på Fyn, som var en udfordring for færgeselskabet. I august 1922 åbnede Fåborg-Mommark-ruten. Allerede på dette tidspunkt var denne færgerute en alvorlig konkurrent til A/S Lillebelts-Overfarten. Men ruten udviklede sig til for alvor til at true selskabet, da folkettinget i 1962 vedtog loven om flytning af Fåborg-Mommark-ruten til Bøjden-Fynshav. I modsætning til den gamle rute, var der ikke jernbaneforbindelse til de to havne, men det anså man tydeligvis ikke længere som noget problem. Nu var det hensynet til bilerne og den kortere rute, som man var optaget af. Med flytningen af ruten til Bøjden-Fynshav reducerede man nemlig længden af ruten med 11 km. fra 25 til 14 km.³⁷ I A/S Lillebelts-Overfartens ledelse diskuterede man omkring 1960, om en flytning af Fåborg-Mommark-ruten til Bøjden-Fynshav ville føre til mere trafik på Assens-Aarøsund-ruten. Ifølge selskabets formand, isenkræmmer Otto Jepsen, kunne man forvente mere trafik på selskabets egen rute, fordi afstandene til hovedvejene ville blive større for bilisterne, hvis der kom en ny rute fra Bøjden-Fynshav. Denne beregning skulle dog vise sig ikke at have nogen betydning i det lange løb, og i løbet af få år blev der også lavet hovedveje til og fra Bøjden og til og fra Fynshav.³⁸



Figur 14. Sommerfartplan 1962. Pilevejviserne fortsatte med at figurere på færgeselskabets reklamemateriale, som det ses af forsiden på denne sommerfartplan fra 1962. Foto: Carsten Fabricius Eriksen/LAAB.

Sammenfatning

Driften af A/S Lillebelts-Overfarten udgør både en virksomheds historie og et meget håndgribeligt stykke infrastruktur. Hvis man skal vurdere selskabets betydning over dets mere end 50-årige virke i en meget omskiftelig periode, de midterste seks årtier af det 20. århundrede, er det nødvendigt at forholde sig til begge aspekter, infrastruktur og selskab.

Ved selskabets etablering har der været tale om rettidig omhu fra stifternes side. Med Genforeningen blev det muligt igen at udfolde Lillebælts potentiale som en central samhandelsåre i det sydlige Danmark, foruden at færgeoverfarten blev en vigtig genvej fra Fyn til Sønderjylland. Statsstøtten til A/S Lillebelts-Overfarten var af afgørende betydning for selskabets økonomi i de første år af 1920'erne. Med muligheden for at overføre sukkerroer fra 1923 voksede indtjeningen fra fragten mere end både indtægterne fra postoverførslerne og passagertransporten. Det blev afgørende for selskabets succes frem til 1950'erne, at både trafik og fragt blev begunstiget af infrastrukturelle tiltag til lands. Jernbaneforbindelsen og vejforbindelsen på begge sider af Lillebælt formidlede en stigende trafikmængde, særligt i sommerhalvåret. Indvielsen af Lillebæltsbroen i 1935 gav nok en vis konkurrence på personbiltransporten, men det var stadig profitabelt for mange at bruge den mere sydlige forbindelse over Assens, når man skulle fra Østdanmark til Sønderjylland og videre mod Tyskland.

I efterårsmånederne, hvor personbiltrafikken var mindre, var det til gengæld tid for den årlige roekampagne, hvor de særligt anlagte interimistiske roebaner forbandt de sønderjyske roeavlere med sukkerfabrikken i Assens. Driftsresultaterne tyder på, at færgens kapacitet langt hen ad vejen svarede til efterspørgslen, og de gunstige strukturelle vilkår har medvirket til, at den store modgang under krigen i form af minesprængning, isvintre og brændselsmangel blev overvundet allerede inden krigens afslutning.

De gunstige strukturer, som var færgeselskabets præmis ændrede sig gradvist efter 2. Verdenskrig. Den generelle velstandsstigning med stærkt forøget personbiltransport og lastbiltransport var langt hen ad vejen et gode for færgeselskabet. Omsætningen steg sammen med trafikken, men den fleksible privatbilisme udgjorde også en mere flygtig kundekreds end den skinnelagte jernbane- og roebanebaserede økonomi, som selskabet hidtil havde nyt godt af.

Indsættelsen i 1963 af den nye motorfærge udgjorde et forsøg på at tage kampen op med konkurrerende foretagender som Bøjden-Fynshav-ruten og ikke mindst et forsøg på med forøget personbilkapacitet at imødekomme den voksende bilisme. Imidlertid var det kun i sommermånederne, at kapaciteten på den nye færge blev fuldt udnyttet. Ydermere førte lukningen af jernbanen fra Tommerup til Assens til et permanent tab af gods og passagerer. Det var særligt lønudgifterne i forbindelse med driften af den nye og større færge, der eksploderede mellem hænderne på investorerne bag A/S Lillebelts-Overfarten. Selskabet formåede ikke at tjene tilstrækkeligt mange penge på den store investering i den nye færge. Med et accelererende underskud forsvandt troen på, at færgedriften igen kunne blive rentabel.

Det er meget tænkeligt, at indvielsen af den nye Lillebæltsbro i 1970 har luret som en ekstra trussel, men færgedriften var allerede længe inden blevet urentabel. Færgen havde haft sin tid, ikke mindst med sin særlige niche med transport af roer til Assens Sukkerfabrik. Ruten blev forsøgt genoplivet kortvarigt i 1975, mens der i de seneste godt 40 år ikke har været en forbindelse med bro eller færge mellem Fyn og den jyske halvø på strækningen mellem Middelfart og Bøjden.

Referencer

Utrykte kilder

Lokalhistorisk Arkiv for Assens by (LAAB):
A/S Lillebelts-Overfartens arkiv:

Bestyrelsesprotokoller og årsberetninger, 1-9.
Pilevejvisere, fartplaner, avisklip o.a.
Aktionærkartotek for A/S Lillebelts-Overfarten.
Billedsamlingen.

Litteratur

- Bjørn, Claus: *Danske Sukkerroedyrkere i 100 år 1902-2002*. København, 2002.
- Blüdnikow, Bent et al.: *P&Ts historie: 1927-1960: Post og Tele under samme tag*. København, 1993.
- Christensen, Hanne: *Dansk industri – Sukkerfabrikkerne. Roer i lange baner*. Nykøbing Falster, 2007.
- Hahn-Pedersen, Morten: "Changing Structures: Developments in Danish Commercial Ports since 1960", *International Journal of Maritime History*, 8, (1), 1996, s. 59-86.
- Hansen, Viggo: *Trafikken på Lillebælt omkring Genforeningen i 1920*, bd.1-2. Assens, 2000.
- Holm, Anne Dorthe: *Da færgen byggede bro – A/S Lillebelts-Overfarten og færgeruten Assens-Årøsund, 1920-1972*, Ringe, 2011.
- Jeppesen, Hans, S. A. Andersen, og H. C. Johansen: *Dansk Søfarts historie, vol. 7, 1960-2000 - Containere & koncentration*. København, 2001.
- Johansen, Hans Chr.: *Fra monopol til konkurrence. P&Ts historie fra 1960*. København, 1993.
- Jørgensen, Steffen Elmer: *Fra chaussé til motorvej: Det overordnede danske vejnets udvikling fra 1761*, Odense, 2001.
- Mortensøn, Ole: *"Færen går" – 150 års langelandsk færgelshistorie*. Rudkøbing, 1999.
- Naumann, Frederik: *Vognmandsruten, Frederiksværk*, 2002.
- Rasmussen, F. A., B. V. Rønne, and H. C. Johansen: *Dansk Søfarts Historie, vol. 6: 1920–1960. Damp og diesel*. København, 2000.
- Rosendahl, Leif: *Ærøfærgerne*. Marstal, 2010.
- Sørensen, Poul: *Man sejler da til en ø. Færgefarten på Samsø gennem tiderne*. Frederiksværk, 2005.
- Thestrup, Poul: *Vogn og tog-prik og streg. P&Ts historie 1850-1927*. København, 1992.
- Toft, Erik, Hanne Rasmussen og Hans-Carl Nielsen (ed): "Antal køretøjer i Danmark. 5-årsoversigt, 1915-2000", *Hundrede års trafik. Trafikministeriet, 1900-2000*. København 2000.
- Vinther Christensen, Jan: *Den lige linie. Historien om Juelsminde-Kalundborg Overfarten*. Frederiksværk, 2001.
- Vinther Christensen, Jan: *Med færgen fra Grenaa til Hundested*. Frederiksværk, 2008.
- Wagner, Michael Frederik. "The rise of autotourism in Danish leisure, 1910–1970", *Journal of Tourism History* 5, (3), 2014, s. 265-286.

Wagner, Michael Frederik: "Transport og mobilitet i dansk historieskrivning", *Historisk Tidsskrift*, 112, (2), 2013, s. 567-585.

Weyhe-Jepesen, Linda: *Nul huller – Et Sukkerlandskab*. Upubliceret speciale, Roskilde Universitet, 2009.

Wind, Jørgen (ed): *Sønderjysk erhvervsliv: Oversigt over Landsdelens førende Erhverv indenfor Landbrug – Industri – Haandværk – Søfart – Finansvæsen og Handel 1920-1930*, Haderslev, 1930.

Noter

¹ Wagner, "Transport og mobilitet".

² Blüdnikow *et al.*, *P&Ts historie: 1927-1960*; Thestrup, *Vogn og tog-prik og streg*; Johansen, *Fra monopol til konkurrence*; Hahn-Pedersen, "Changing Structures"; Jeppesen, Andersen, og Johansen, *Dansk Søfarts historie, vol. 7*; Rasmussen, Rønne, og Johansen. *Dansk Søfarts Historie, vol. 6*.

³ Vinther Christensen, *Grenaa til Hundested*.

⁴ Vinther Christensen, *Den lige linie*.

⁵ Vinther Christensen, *Den lige linie*, s. 83.

⁶ Sørensen, *Færgefarten på Samsø*; Naumann, *Vognmandsruten*.

⁷ Mortensøn, *langelandsk færgelandskab*.

⁸ Rosendahl, *Ærøfærgerne*.

⁹ Holm, *Da færgen byggede bro*, s. 9-38.

¹⁰ Der blev udstedt fire slags aktier: En A-aktie af 1000 kroners værdi, en B-aktie af 500 kroners værdi, en C-aktie af 50 kroners værdi og en D-aktie af 10 kroners værdi.

¹¹ LAAB, Assens Amts Dagblad den 7. juni 1920; Hansen, *Trafikken på Lillebælt*, s. 137.

¹² Holm, *Da færgen byggede bro*, s. 34.

¹³ Wind, *Sønderjysk erhvervsliv*.

¹⁴ LAAB, A/S Lillebelts-Overfarten, bestyrelsesprotokoller og årsberetninger, 2, s. 6.

¹⁵ LAAB, Årsberetning den 27. maj 1952. A/S Lillebelts-Overfarten, bestyrelsesprotokoller og årsberetninger, 7, s. 124.

¹⁶ Jørgensen, *Fra chaussé til motorvej*, s. 327.

¹⁷ LAAB, A/S Lillebelts-Overfarten, bestyrelsesprotokoller og årsberetninger, 7, s. 66 og 81.

¹⁸ LAAB, A/S Lillebelts-Overfarten, bestyrelsesprotokoller og årsberetninger, 8, s. 10.

¹⁹ LAAB, A/S Lillebelts-Overfarten: Pilevejvisere, fartplaner avisklip o.a.

²⁰ LAAB, A/S Lillebelts-Overfarten, bestyrelsesprotokoller og årsberetninger, 8, s. 65.

²¹ Holm, *Da færgen byggede bro*, s. 119.

²² LAAB, A/S Lillebelts-Overfarten, bestyrelsesprotokoller og årsberetninger, 8, s. 178.

²³ LAAB, A/S Lillebelts-Overfarten, bestyrelsesprotokoller og årsberetninger, 9, s. 93 ff.

²⁴ Bjørn, *Danske Sukkerroedyrkere*, s. 33-34. Weyhe-Jepesen, *Nul huller*, s. 73.

²⁵ Roekampagnen 1924. Weyhe-Jepesen, *Nul huller*, s. 76

²⁶ LAAB, A/S Lillebelts-Overfarten, bestyrelsesprotokoller og årsberetninger, 3, s. 105 ff.

²⁷ Bjørn, *Danske Sukkerroedyrkere*, s. 36 f.

²⁸ LAAB, A/S Lillebelts-Overfarten, bestyrelsesprotokoller og årsberetninger, 5, s. 30.

²⁹ Bjørn, *Danske Sukkerroedyrkere*, s. 43 ff.

³⁰ LAAB, A/S Lillebelts-Overfarten, bestyrelsesprotokoller og årsberetninger, 5, s. 44.

³¹ Christensen, *Dansk industri – Sukkerfabrikkerne*, s. 117.

³² Weyhe-Jepesen, *Nul Huller*.

³³ LAAB, A/S Lillebelts-Overfarten, bestyrelsesprotokoller og årsberetninger, 1, s. 130.

³⁴ Toft, Rasmuseen og Nielsen; *Antal køretøjer i Danmark*.

³⁵ Wagner, M. 2014. "The rise of autotourism", 280.

³⁶ LAAB, A/S Lillebelts-Overfarten, bestyrelsesprotokoller og årsberetninger, 8, s. 27.

³⁷ Toft, Rasmuseen og Nielsen; *Antal køretøjer i Danmark*, s. 32.

³⁸ LAAB, A/S Lillebelts-Overfarten, bestyrelsesprotokoller og årsberetninger, 8, s. 51.