

Færgesteder, færger og landingssteder på topografiske kort

Peter Michaelsen

Tidl. Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering

Keywords: Kortsignaturer, færge, landingssted, topografi, rekognoscering, 4-cm-kort, målebordsblade, færdselskort

Mit samarbejde med Peter Korsgaard begyndte nok for omkring 20 år siden i Kort & Matrikelstyrelsen. Peter var styrelsens arkivar, og jeg var leder af produktionen af topografiske kort. Peter og jeg fik ofte spørgsmål fra kortbrugere. Det resulterede i, at jeg udarbejdede nogle standardsvar og beskrivelser af kortbladene. I 2011 havde jeg en snak med Peter om, hvad han mente, at der var behov for, at jeg beskrev. Peter fortalte, hvad han godt kunne tænke sig, at jeg fik beskrevet. Det var bl.a. en kronologisk gennemgang af specifikationer, bestemmelser og signaturer fra Kaptajn Olsen (1831) til de sidste de sidste 4-cm-kort, der blev trykt i 1998. Et andet punkt var en gennemgang af de enkelte signaturer. Jeg har fået skrevet meget ned, hvoraf noget er tilgængelige på topograf.dk (Michaelsen 2013a, 2013b, 2015 og 2016). Et emne, som jeg kun har behandlet overfladisk, er fællesnavne og forkortelser på målebordsblade og 4-cm-kort. Mit bidrag til dette skrift handler derfor om tre fællesnavne: færgested, færge og landingssted.

1 | Indledning

Danmark er et land med lidt over 200 navngivne øer, hvoraf størstedelen har været beboede. Det har bevirket, at der fra forhistorisk tid har måttes sejles for at fragte personer og gods til øer og for at krydse landets fjorde, bugter, sund og farvande. Fra middelalderen har der været færgemænd og færgkoner ved mange overfartssteder. Der var ofte en kro i forbindelse med et færgested. I Christian 4.s forordning fra 1615 om vognleje, færgeløn, vin, brød, øl og andre vares værdi nævnes priser for de primære overfarter.

Gennem tiderne er der oprettet og nedlagt mange færgeforbindelser. Nogle steder er der blevet bygget broer og dæmninger, andre steder har der været flere konkurrerende færger. Med opblomstringen af bilismen betød det mindre, om man skulle køre en omvej for at undgå sejladsen. Antallet af færgesteder kulminerede nok i begyndelsen af 1900-tallet, før bilerne rigtigt vandt frem, og inden der blev bygget broer mange steder i Danmark. Nogle mindre øer er desuden blevet helt affolket, så der ikke længere er behov for en færge. Færger har været drevet af vind, årer, træktøve, dampmaskiner, forbrændingsmotorer og strømmende vand (SKL 1920. Bind 9. Opslagsord Færge).

Landingssteder har der været på strande, hvor skibe og både kunne blive trukket op på land, som det stadig finder sted med fiskekutterne ved Lild Strand og Torup Strand i Nordjylland. I Thy var der omkring 1798 seks landingssteder for de fladbundede sandskuder, der sejlede korn til Norge og tømmer til Danmark (Rasmussen 1974).

2 | Topographiske Kaartsignaturer 1831

I hæftet Topographiske Kaartsignaturer udgivene af den kongelige danske Generalquartiermester-Stab, 1831, udarbejdede, under dens Bestyrelse, af Kaptajn Olsen er der sidst i afsnittet Veje nævnt færger.

Færger, dog kun i de største Maalestocke, eller ved Floder af betydelig Brede;

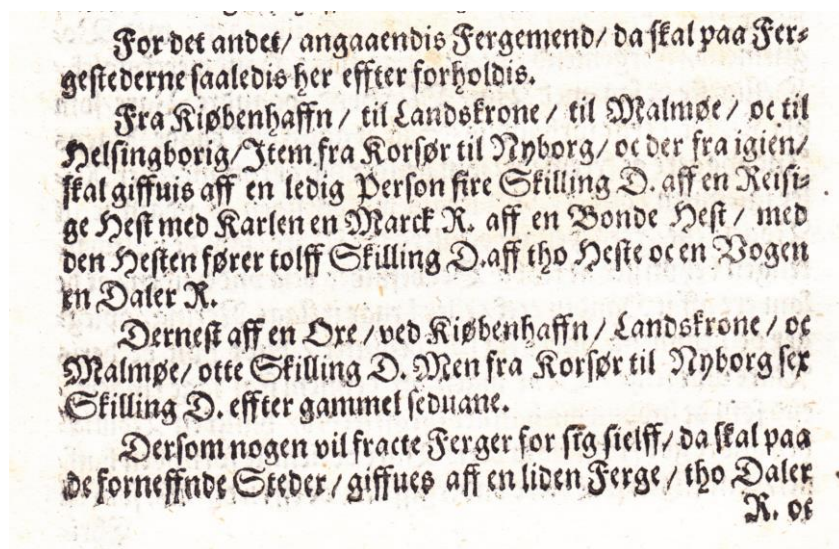
a. Pramfærge til Heste og Vognes Overfart, Plan III. A. 30;

b. Baadfærge..... - 31;

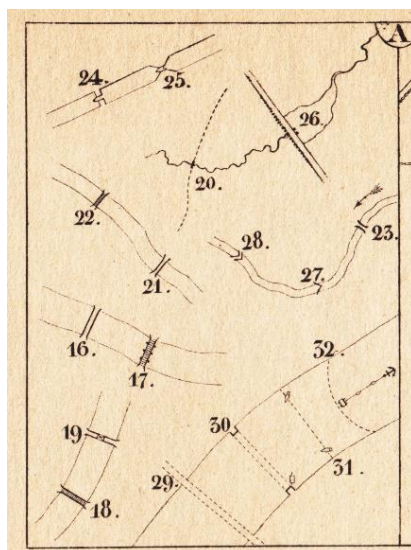
c. Flyvendefærge..... - 32;

I de mindste Maalestocke kunde Signaturet for alle slags Færger reduceres til det ene almindeligste antagne, nemlig til det, der i 30 antyder Prammen selv.

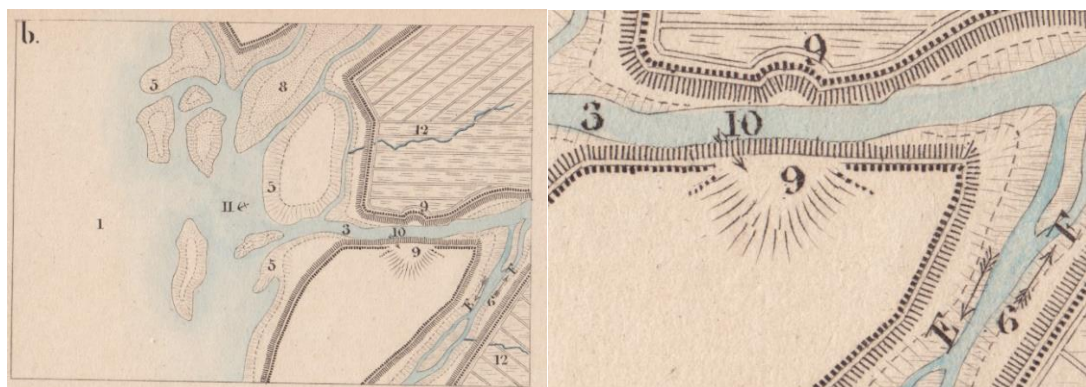
Kaptajn Olsen arbejder med målforsholdene 1:10.000, 1:20.000, 1:40.000 og 1:80.000, og med de største målestokke menes 1:10.000 og 1:20.000. Ved en pramfærge menes en fladbundet pram, der trækkes over et farvand, mens en bådfærge er et fartøj, der har sejl og/eller kan drives fremad ved brug af årer. En flyvende færge er et fartøj, der kan føres fra bred til bred ved at udnytte kraftigt strømmende vand (SKL 1920, bind 9 opslagsord Færge).



Figur 1: I forordningen af 1.6.1615 er nævnt færgeforbindelser fra København til Landskrona, Malmø og Helsingborg, Korsør-Nyborg, Rødby-Heiligenhafen, Gedser-Warnemünde, Kalundborg-Aarhus, Helsingør-Helsingborg og Vordingborg-Falster. Der er anført takster for de forskellige færgesteder for en person, en ridehest, en arbejdshest og for to heste med en vogn samt for en okse. Illustrationen gengiver begyndelsen af afsnittet om færgemænd i forordningen. Forordning 1615.



Figur 2: På tegning A vises tre forskellige færagesignaturer 30, 31 og 32. Signatur 29 viser et vadested. Topographiske Kaartsignaturer 3die Plan A. Olsen 1831.



Figur 3a og 3b: Nummer 10 signatur for landingssted. Til højre forstørret gengivelse af nogle af signaturerne. En pil, der peger fra vand ind på land, betyder landingssted. Pile langs vandløb viser strømmens retning. Hvis vandet strømmer forskelligt ved flod og ebbe, er der tilføjet F og E ved pilene. Olsen 1831. Topographiske Kaartsignaturer 1ste Plan b.

3 | Ledetraad i Detailmaaling 1877

I bogen *Ledetraad i Detailmaaling*, udgivet af Generalstaben i 1877, opremses en lang række topografiske genstande, der skal medtages ved opmålingen. Man kan på side 19 bl.a. læse:

Færger, Færgesteder. (Betegnelsen Færge angiver, at der fra det paagjældende Sted er regelmæssig Færgeforbindelse til et eller flere andre Punkter, som skulle anføres i Listen over Navnene; Betegnelsen Færgested angiver, at man der i Almindelighed kan faa lejet Baad for at sættes over til en nærliggende Kyst)

I håndskrift er teksten på side 19 blevet udvidet med en side 19.2. I listen over stednavne og fællesnavne på målingen skal der være oplysninger om færgerne er offentlige eller private, og om der påhviler pligt til overførsel. Om landingssteder kan man på side 20 læse:

Udsikningssteder, Ladepladser, Landingssteder angive alle, at Fartøjer kunne lande paa det paagjældende Sted; Udsikningssted og Ladeplads karakteriseres ved, at der paa Kysten findes Oplagspladser og ved Ladepladser tillige Pakhuse; ved Landingssteder foregaar Landingen enten paa aaben Strand eller ved Hjælp af en Bro eller Dæmning.

I *Ledetraad i Detailmaalingen* er der en liste over signaturer, der benyttes ved opmålingen. Der er ikke nævnt signaturer for færge og landingssted (GTA 1877).

4 | Bestemmelser for rekognoscering 1941

Bestemmelser for rekognoscering i 1:15 000 juli 1941 har en tekst på side 15, der er meget lig teksten fra 1877:

Betegnelsen Færge angiver, at der fra det paagældende Sted er regelmæssig Færgesforbindelse til et eller flere andre bestemte Steder. Disse skal anføres i Navnelisten. Tillige anføres om Færgen er offentlig eller privat, og om der paahviler Pligt til Overførsel eller ikke.

Betegnelsen Færgested angiver, at man i Almindelighed kan leje Baad med Fører til at sætte sig over til en nærliggende Kyst. Det angives, hvortil der normalt er Forbindelse.

Ved Landingssteder foregaar Ladning og Losning enten fra aaben Strand eller ved hjælp af en Bro eller Dæmning.

Instruksen fra 1941 ændredes løbende til og med 1967. Der ændredes dog ikke i teksten vedrørende færge, færgested og landingssted (GI 1941).

5 | Bestemmelser for rekognoscering til 4-cm-kort 1968-1998

Det sidste målebordsblad blev rettet i 1965. Produktionen af 4-cm-kort intensiveredes, og Geodætisk Institut gik i gang med fotogrammetrisk opmåling af Danmark i 1:10.000 som grundlag for 4-cm-kort. Teksterne vedrørende de topografiske objekter er omformulerede. Uaktuelle emner er udgået, og nye er kommet til. Ordet færge er afløst af færgeleje. Bestemmelser for rekognoscering til 4-cm-kort Maj 1968 angiver følgende på side 12:

Færgeleje vises med eventuelle mole- og kajanlæg og optages i navnelisten med angivelse af rutens art og bestemmelsessted.

Færgested, hvorfra der foregår persontransport, optages i navnelisten med angivelse af rutens art og bestemmelsessted.

Landingssted er ikke nævnt i instruksen. Instruksen fra 1968 gjaldt til og med 1976, hvor de sidste målebordsblade blev afløst af 4-cm-kort. 1976 var også det sidste år, hvor 4-cm-kortene blev tegnet med tusch (GI 1968). Fremover skulle kortene graveres på plastfolier. Kortgrundlaget blev nedfotograferet til udgivelsesmålforsholdet og indkopieret på en farvet hinde på et klart plastfolie. Ved brug af bl.a. særlige dobbeltnåle kunne man fjerne hinden, hvor der skulle vises parallelle linjer for f.eks. vej. Metoden er nærmere beskrevet i Geodætisk Instituts jubilæumsbog fra 1978 (GI 1978, 123-129).

Instruks for rekognoscering D/10 1977 er meget kortfattet vedrørende færger. På side 21 er der nævnt seks kategorier af færger: bilfærge i helårsfart, bilfærge i sæsonfart, bil- og jernbanefærge, jernbanefærge, personfærge helårsfart og personfærge i sæsonfart. Alle typer beskrives Færge. Færgehavn er nævnt på side 54. Landingssted er nævnt på side 28, hvor der henvises til Anløbsbro på side 41 (GI 1977).

Færge optages i navnebilag.

Færgehavn kan optages i navnebilag som en del af en større havn. I så fald udelades "Færge".

Landingssted henviser til anløbsbro.

Anløbsbro: Ind- og/eller udskibningssted for skibsfart. Tegnes i markvejsbrede eller, for bredere konstruktioners vedkommende, i naturligt målforhold. Viser kun når der er tale om velbyggede og vedligeholdte konstruktioner. Optages ikke i navnebilag.

Instruks for rekognoscering D/10 1979 kom allerede to år efter sin forgænger som følge af indhøstede erfaringer med den nye produktionsmetode, hvor der udarbejdedes manuskripter i 1:10.000 i terrænet og færdiggørelsen skete i udgivelsesmålforsholdet 1:25.000. Om færge står der på side 44 (GI 1979):

Færge. Optages uden angivelse af rutelinje og uanset art og/eller kapacitet som "færge", hvis den er et led i den mere lokale kommunikation.

Hvor "færgehavn" er optaget som del af en større havn, optages "færge" ikke.

Landingssted er ikke længere med i instruksen. Med optages menes, at stednavnet eller fællesnavnet medtages i listen over navne på kortbladet. Teksten vedrørende færge ændredes ikke i de følgende år. 1990 ophørte nyproduktionen af 4-cm-kort, og i 1998 ophørte ajourføringen af kortserien.

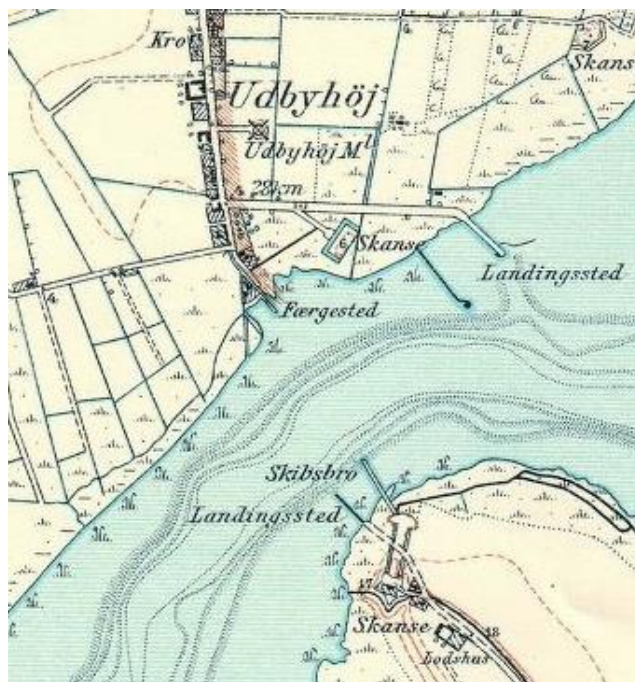
6 | Færgen over Randers Fjord ved Udbyhøj

I 1700-tallet var Randers Fjord kun et par meter dyb, og ved isvintre frøs fjorden til. Det resulterede i, at der opstod et landingssted og en ladeplads ved udløbet ved Udbyhøj fra 1780. Fra ladepladsen blev gods fragtet med pramme til og fra Randers, når der var isfrit. Om vinteren skete transporten med vogne eller med slæder over isen. Fra midten af 1800-tallet blev sejlrenden i fjorden uddybet flere gange, men vinterhavnen fungerede til 1915, og den blev derefter fiskerihavn og er nu lystbådehavn (Randers Kommune 2020). På korteksemplerne figur 4-8 herunder ses, hvordan vinterhavnen, overfartsstedet og havnen ved Udbyhøj er vist på målebordsblade og 4-cm-kort gennem godt 100 år.



Figur 4. Færgestedet Udbyhøj ved Randers Fjords udmunding i Kattegat. På nordsiden findes bl.a. fællesnavnene Færgested, Toldassistentbolig, Kro og Pakhus. Syd for fjorden står der bl.a. Landingssted og Lodshus. Del af det høje målebordsblad G20 Udby målt 1878-1879. Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering (SDFE).

At der kun står færgested nord for fjorden og landingssted syd for fjorden, kan have flere forskellige årsager. Færgerier var oftest tilknyttet krohold, og kroen ligger på nordsiden af fjorden. Så det kan være for at tydeliggøre, at når færgen ikke sejlede, lå den på nordsiden. Man har også undladt at skrive landingssted, havn eller skibsbroen ved pakhuset, der er beskrevet. En anden forklaring kan være, at kortets opmåling er sket på to forskellige byblade med hver sin måler og kortrevisor, der har haft forskellige opfattelser af, hvad der skulle medtages på kortet. En tredje forklaring kan være, at man ville undgå at placere for mange fællesnavne på kortet. Antageligt er det en kombination af de tre forklaringer, der har resulteret i, at kortet har de fællesnavne, der ses. Byblade var grundlag for generalstabens 1. nymåling, der skete 1843-1887 (Korsgaard 2006).



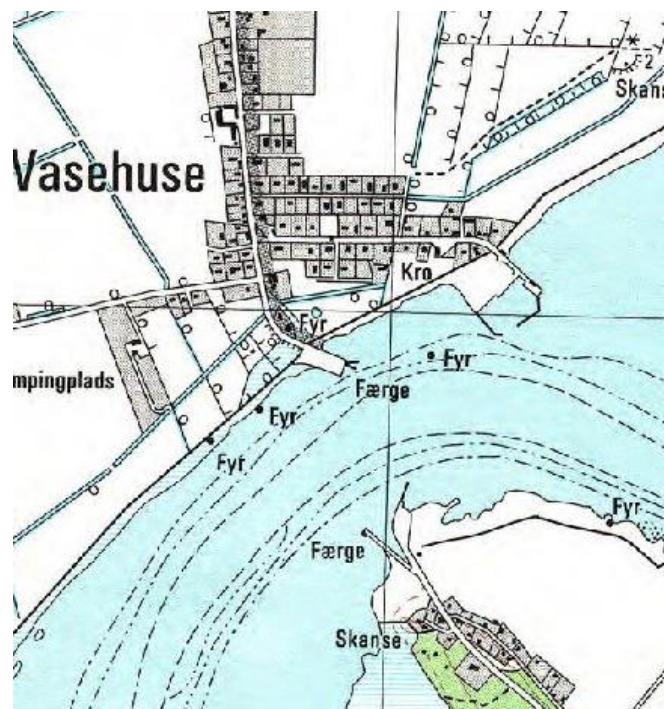
Figur 5. Færgeforbindelsen er i 1943 vist som i 1878-1879. Del af det lave målebordsblad 1815 Udbyhøj målt 1879-80, rettet 1900, enkelte rettelser 1930, vejrevision 1942, trykt 1943. SDFE.



Figur 6. På kortet trykt i 1960 står der Færgested på begge sider af fjorden. Del af 4-cm-kort 1315 IV NØ Udby målt 1878-80, rettet 1953, enkelte rettelser 1957, trykt 1960. SDFE.



Figur 7. Så blev det helt tydeligt, hvor færgen sejler over fjorden. Men en stiplet linje for færgerute indgår ikke i specifikationen for 4-cm-kort. Del af 4-cm-kort 1315 IV NØ Udby målt 1878-80, rettet 1953, enkelte rettelser 1967, trykt 1968. SDFE.



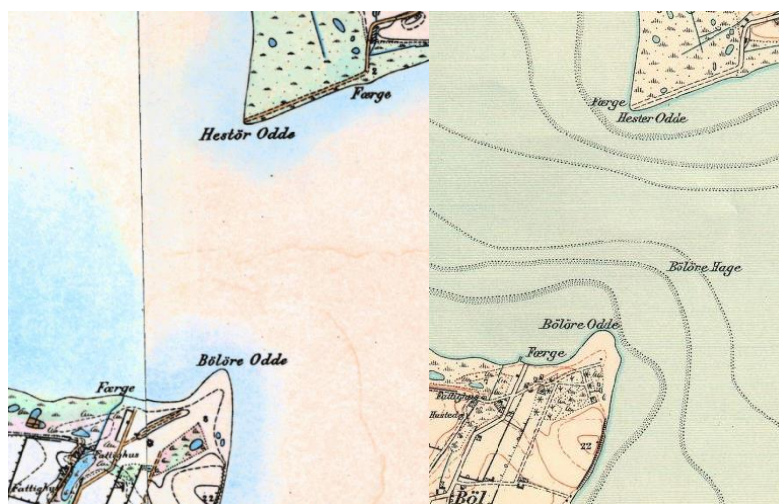
Figur 8. Man har fulgt bestemmelserne og skrevet Færge på begge sider af fjorden. På sydsiden er ordet Færge dog kommet lidt langt fra færgelejet: Det er placeret ved den gamle mole, ikke ved det nye færgeleje lidt mod nordøst. Del af 4-cm-kort 1315 IV NØ udgave 2.0.1. Fotogrammetrisk udtegnet, flyvefotografering 1979, kompletteret i marken 1980, trykt 1982. På udgave 2.1.1. med rettelser 1989, der er trykt i 1991, er færgeruten vist som på udgave 2.0.1. SDFE.



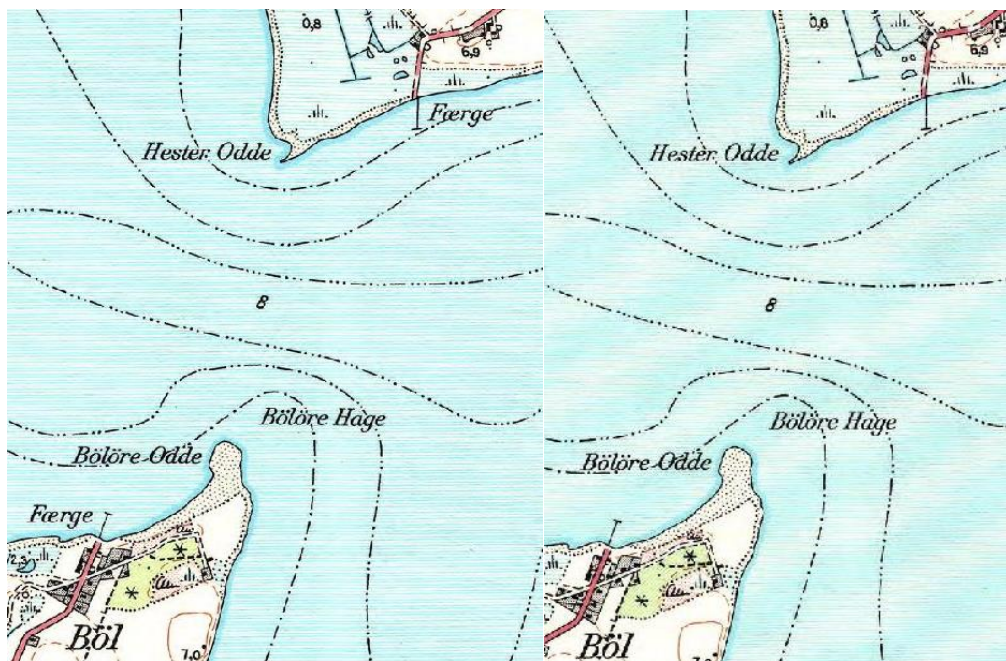
Figur 9. Personfærgen ved Udbyhøj blev i 1967 afløst af en bilfærg. Postkort fra Stenders Forlag © Nr. 49 711/34 i Jørn-Bent Jensens samling.

7 | Personfærgen mellem Jegindø og Mors

En nok mindre kendt færgesforbindelse fandtes på Limfjorden mellem Hester Odde på Mors og Bøl på Jegindø. Jegindø Birk lagdes i 1605 under Lund Birk på Mors, så det har været nødvendigt for beboerne på Jegindø, at de kunne komme til herregården Lund for at udføre hoveriarbejde og til købstaden Nykøbing. Færgestedet har også været en del af rejseruten fra Holstebro til Nykøbing Mors (Jerk 1966).

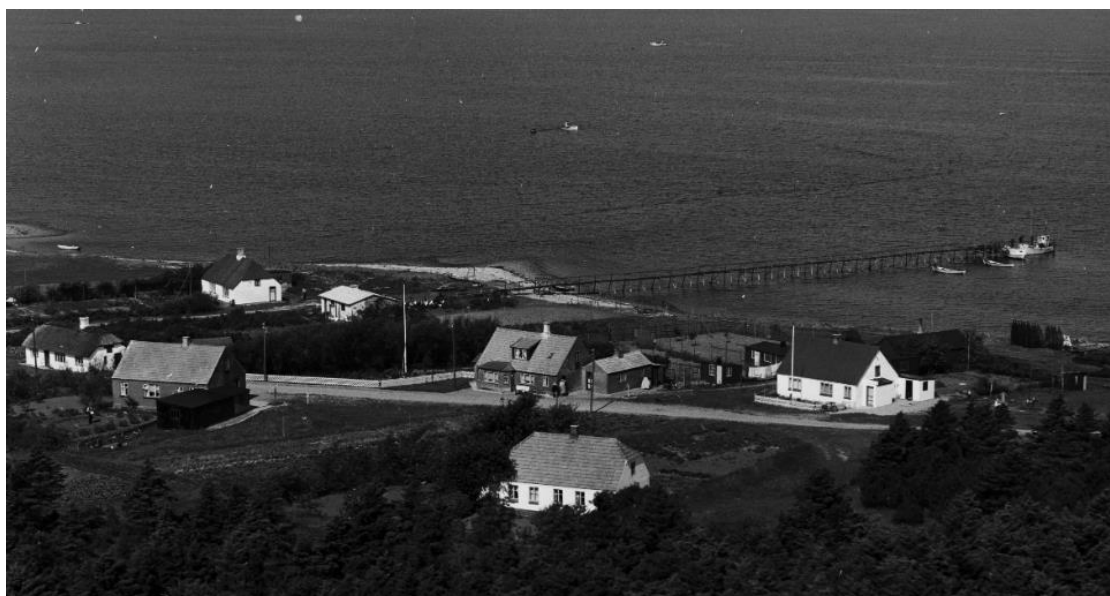


Figur 10a og 10b. Man ser, at færgestedet på Mors tilsyneladende er flyttet nogle hundrede meter mod vest. Før der blev bygget anløbsbroer, landede færgen, hvor det var bedst i forhold til vind og strøm den pågældende dag (Olesen 2005). Den sommerdag topografen i 1917 rekonstrerede, landede færgen sikkert yderst på odden. Til venstre del af højt målebordsblad X21 Jegindø målt 1882, trykt 1883, og del af W21 Kaas Bredning målt 1881-82 og trykt 1883. Til højre lavt målebordsblad M1704 Jegindø målt 1881, rettet 1917, vejrevision 1943, trykt 1943. SDFE.



Figur 11a og 11b. På Mors er færgestedet flyttet tilbage til, hvor det var vist i 1882. Til højre samme kort, hvor Fæрге er fjernet fra kortet. Gennem årene har det vekslet, om Jegindø skulle skrives i ét eller to ord. Det afspejler sig i navnene på kortene og på kortbladens navne. 4-cm-kort 1116 II SV Jegind Ø målt 1881-82, rettet 1959, trykt 1964, og samme kort med enkelte rettelser 1971, trykt 1971. SDFE.

De fire kortudsnit giver os et glimt af historien om et land, der havde mange færgesteder. Før bilismen, og inden der byggedes broer og dæmninger, var færgierne livsnerver i samfundet. Det kunne være hårdt at rejse med de åbne både især om vinteren. Ved Bøl og Hester Odde landede man på stranden eller ved primitive broer, der kunne flyttes efter vind og strøm. Det var et slid at være færgemand. Forbrændingsmotorerne gjorde livet som færgemand lettere. I 1951 blev der bygget 160 m lange anløbsbroer for motorbåden på begge sider af sundet (Olesen 2005). Den tekniske og samfundsmæssige udvikling lukkede mange små færgier. Ud fra 4-cm-kortene kan man se, at færgeforbindelsen ved Bøl lukkede en gang mellem 1959 og 1971. Det skete i 1960 (Olesen 2005).



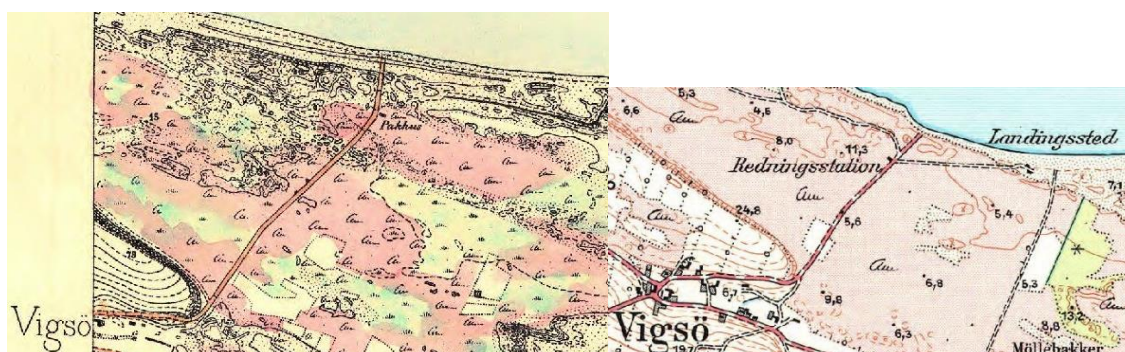
Figur 12. Færgestedet ved Bøl 1959. Foto fra Danmark set fra luften, AAL_01484_108.

På målebordsblade og 4-cm-kort er der ikke skelnet mellem forskellige typer færger. Personfærgen, bilfærgen og togfærgen er alle blot beskrevet færgen ved færgested eller færgeløje.

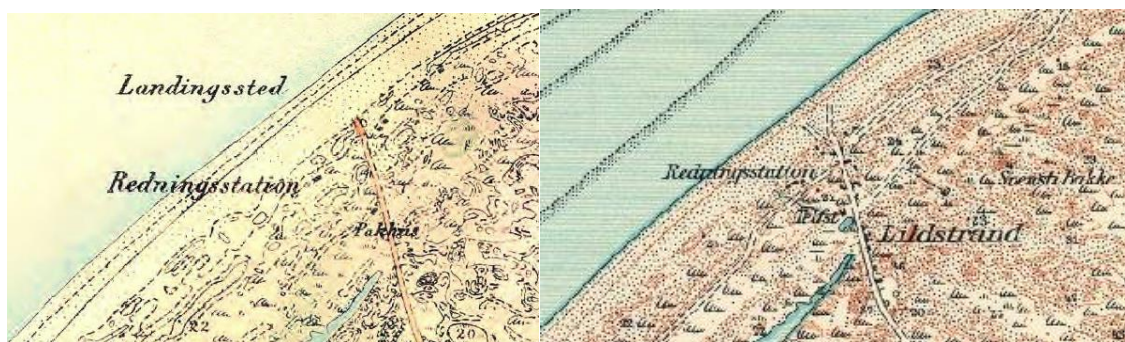
8 | Landingssteder

På målebordsblade og de tidligste 4-cm-kort kan der ved kyster stå *Landingssted*. I det følgende vil jeg vise eksempler på landingssteder.

Ifølge bogen *Skudefart og Limfjordshandel* (Rasmussen 1974, 33) drev købmand Jeppe Chr. Dige skudehandel ved Vigsø til 1890'erne. Hvordan afspejler det sig på de topografiske kort?



Figur 13a og 13b. Del af højt målebordsblad V28 Harboslette målt 1883, trykt 1884, til venstre. Der er ikke vist landingssted. Der står fællesnavnet Pakhus ved vejen til stranden. M1005 Vigsø blev rettet i 1918, der blev tilføjet enkelte rettelser 1935, og så kom der en vejrevision i 1942. Ingen af disse trykte kort viser, at der skete landing på kysten. Først på 4-cm-kort 1117 II SV Hansted til højre målt 1883, rettet 1960, enkelte rettelser 1964, trykt 1964 står der Landingssted. De senere kortudgivelser har ikke information om landingssted. SDFE.



Figur 14a og 14b. Del af T28 Bolbjerg målt 1883, trykt 1884, til venstre. Del af M1006 Hjordemaalklit målt 1883, rettet 1918 og trykt 1921 til højre. Landingssted, Redningsstation og Pakhus står der ved Lild Strand på det høje målebordsblad T28 Bolbjerg målt 1883, trykt 1884. På alle senere kort er der ingen information om landingsstedet. De kendte landingssteder ved Lild Strand og Torup Strand er ikke medtaget på kortene. SDFE.

Landingssteder fandtes i instrukserne for topografernes arbejde fra 1877 til 1967. Den type landingssteder, der stadig eksisterer, er dem, hvor fiskerkuttere trækkes på land og trækkes ud med spil og wirer. Der har været mange steder på de danske kyster, hvor fiskere havde deres både liggende på stranden, og landing af fisk er slet ikke nævnt i *Ledetraad i Detailmaaling*. Det var andre typer af landingssteder, der havde interesse ved udarbejdelse af de topografiske kort.

Landingssteder som Udbyhøj, jævnfør figur 4-9, havde været en del af en transportrute til Randers, og det var desuden et overfartssted over fjorden. Derfor havde stedet også haft militær betydning, og det kan findes velafbilledet på de topografiske kort. Derimod var landingsstederne ved Lild Strand, Torup Strand og Vigsø,

jævnfør figur 13-15, præget af skudehandel og fiskeri, der ikke havde samme infrastrukturmæssige og militære betydning. Derfor er landspladserne også meget mangelfuldt afbilledet på kortene her.



Figur 15. Landing på stranden ved Lild Strand 1994. Foto: Annie Sørensen.

9 | Færger på Danmark 1:200.000

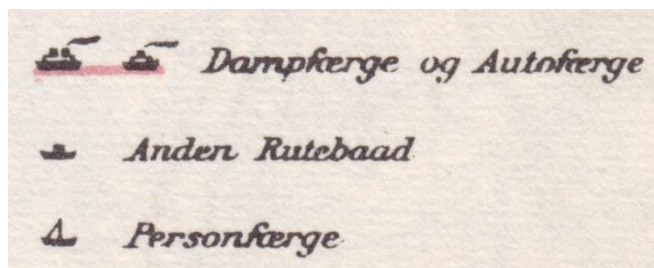
Kortserierne i 1:100.000, 1:150.000 og 1:160.000 har varierende og uhomogene informationer om færgesteder og færger. Hvis man vil have information om færge- og skibsruter i Danmark fra 1931 og frem til 2009, er de bedste kilder ikke målebordsblade og 4-cm-kort, men kort i 1:200.000, som netop er generaliseret for at skabe regionalt overblik og give vejvisning.

Danmark 1:200.000, 1931-1961

Bogen *Geodætisk Instituts Kort Danmark 1:200.000* udkom i første udgave i 1931. De enkelte kortblade udkom først året efter. Kortbogen har 49 kortopslag, der, i modsætning til tidligere kortbøger, har tryk på begge sider af papiret. Ud over signaturforklaring og navnefortegnelse findes der i kortbogen flere vejlængdetabeller og oversigtskort over amtsråds- og retskredse samt over politikredse.

Kortene blev rettet (ajourført) i 1939 og er påført vejrettelser løbende. Kortbogen i formatet 12 x 21,5 cm kom i 15 udgaver i perioden 1931-1958. I de senere udgaver er der tilføjet et kort over Danmarks hovedveje. Alle tekster og navne er med gammel retskrivning.

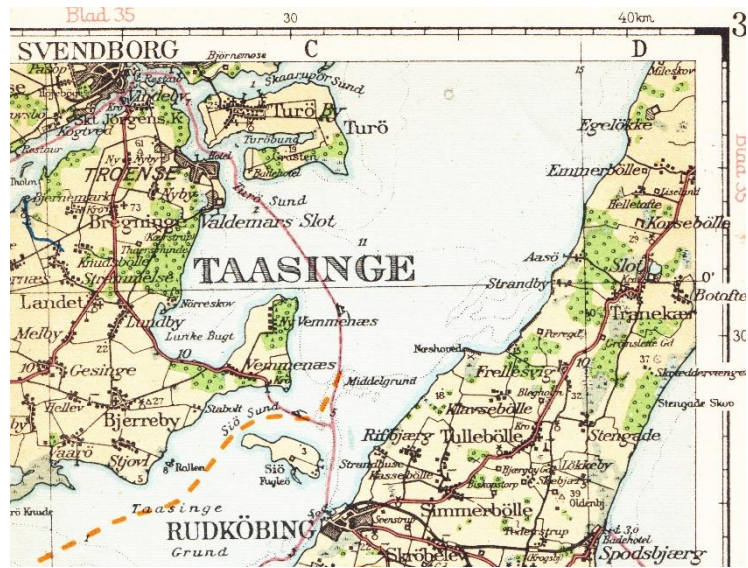
De plane kortblade blev udgivet fra 1932. Serien består af 10 kortblade med numrene 1-10 og 6 udfyldningsblade, med numrene 11-16, til brug ved sammenklæbning til et vægkort samt et kort over Færøerne. Ved sammenklæbning får vægkortet formatet 165 x 212 cm. Kortene udgives både plane og falsede i formatet 12 x 22 cm.



Figur 16. Signaturforklaringen har fire forskellige signaturer for færger og rutebåde. Dampfærge er det, vi i dag kalder jernbanefærge eller togfærge. I de fleste tilfælde kombineret tog- og bilfærge. Autofærge kalder vi i dag bilfærge. Anden rutebåd er bl.a. DFDS rutebåde, hvoraf nogle medtog biler. Personfærge er et mindre skib, der ikke medtager biler. Bemærk, at signaturen for dampfærge, altså jernbanefærge, har to skorstene, og signaturen for autofærge kun har én skorsten. SKL 1916, Bind 5. Opslagsord Dampfærge.



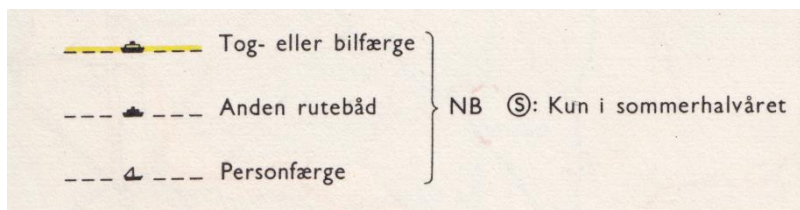
Figur 17. Samsø i kortbogen fra 1936. Der er vist rutebåd mellem Sælvig og Mårup, som fortsætter mod vest til Tunø. Der er rutebåd fra København til Ballen, og den fortsætter til Odense. Fra Kolby Kaas er der færge til Kalundborg og til Aarhus. SDFE.



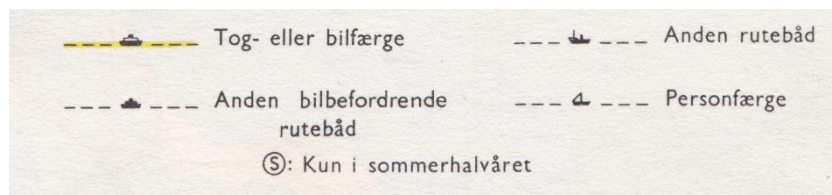
Figur 18. Tåsinge i kortbogen fra 1958 med bil- og togfærge Rudkøbing-Svendborg og bilfærge Rudkøbing-Vemmenæs. SDFE.

Danmark 1:200.000, 1962-1982

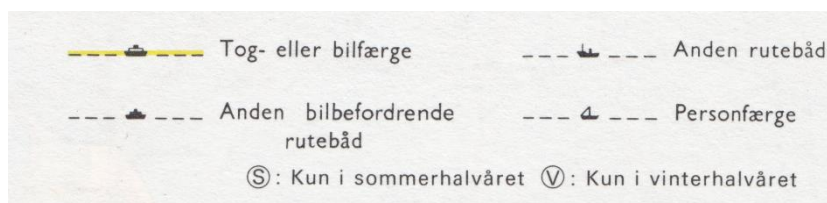
1959-1960 rekognosceredes der i terrænet til en ny udgave af Danmark 1:200.000. Det var primært ændringer i vejnettet og jernbaner samt større byudvidelser, der indsamledes informationer om. Kortet nytagnes for udgivelse som kortblade og kortbog. *Geodætisk Instituts Kort Danmark 1:200.000* kom i nyttegnet udgave i 1962. Kortbogen har nu 32 kortopslag, og bogens format er 17 x 27 cm. Omslaget er rødt plastic med guldtryk. Det ændredes efter nogle år til blå plastic med hvidt tryk. Kortbogen ajourførtes frem til 1982, hvor 30. udgave kom som den sidste. Det var ikke længere muligt at rette i trykoriginalerne, der var film, som mistede noget af skarpheden ved hver kopiering. I navnefortegnelser er det i de sidste udgaver meget tydeligt, hvor der er tilføjet nye stednavne.



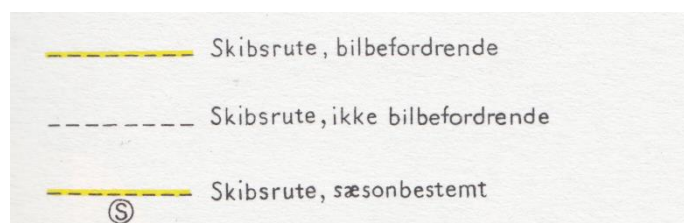
Figur 19. Signaturforklaring 1962. SDFE.



Figur 20. Signaturforklaring 1968. SDFE.



Figur 21. Signaturforklaring 1972. SDFE.



Figur 22. Signaturforklaring 1978. SDFE.



Figur 23. Samsø i kortbogen 1968. I øverste venstre hjørne ses personfærgen, der kun sejler om sommeren, på ruten Aarhus-Skødshoved. Ved Tunø ses en personfærgen, der sejler ud til bilfærgen Aarhus-Kolby Kås. Der er bilbefordrende rutebåd mellem Sælvig og Hov. Der er rutebåd Mårup-Tunø-Hov, og personfærgen Mårup-Hov. Der er også DSB færgen Kalundborg-Kolby Kås-Aarhus og Kalundborg-Aarhus. Fra Aarhus er der bilfærgen til Hov og Oslo samt bilbefordrende rutebåd til København. Fra Ebeltoft er der personfærgen til Hjelm og fra Ebeltoft Færgehavn bilfærgen til Sjællands Odde. SDFE.

26b. Kalundborg-Samsø-Århus SAMSORUTEN
Alle tog København H.—Kalundborg—København H., se plan 26.

Gyldig 26/5—11/8

København H. 26 af	7.18	17.25	Arhus havn	af	11.30 ^a	17.40 ^b
Kalundborg af	8.55 ^a	18.52 ^b	Kolby Kås (Samsø)	af	13.35	19.45
Kolby Kås (Samsø) } af	10.45	20.42	Kolby Kås (Samsø)	an	13.50	20.00
Kolby Kås (Samsø) } an	11.00 ^a	20.50 ^b	Kalundborg	an	15.45	21.55
Arhus havn af	13.10	23.00	København H. 26 an		17.35	23.59

Gyldig 26/5—11/8

^a Lø samt 2/6 17.00.
^b † 23.42.

▲ Tunø Kattegat anløbes så vidt muligt med båd.
✚ Fr, Lø og Sø anløbes Tunø Kattegat så vidt muligt med båd.

▲ Tunø Kattegat anløbes så vidt muligt med båd.
✚ On og Fr anløbes Tunø Kattegat så vidt muligt med båd.
♣ Se anløbes Tunø Kattegat så vidt muligt med båd.
☐ Ti, To og Fr anløbes Tunø Kattegat så vidt muligt med båd.
☒ Lø anløbes Tunø Kattegat så vidt muligt med båd.
* Kun Lø.
c Sø 16.18.
d Sø 23.42.

Gyldig 12/8—28/9

København H. 26 af	17.25	15.10	15.10	10.05	15.10
	Ma	Ti	On—Fr	Lø—Sø	
Kalundborg af	18.52	16.47	16.47	11.42 ^a	16.47 ^b
Kolby Kås (Samsø) } af	20.42	18.37	18.37	13.32	18.37
Kolby Kås (Samsø) } an	13.45 ^a	10.00	7.00 ^c	*7.00	13.45 ^a 18.50 ^d
Arhus havn af	15.55	12.10	9.10	*9.10	15.55 21.00

	Ma	Ti—Fr	Lø—Sø
Arhus havn af	9.50 17.40	14.00 ^c	9.50 ^a 17.40 ^b
Kolby Kås (Samsø) } af	11.55 19.45	16.05	11.55 19.45
Kolby Kås (Samsø) } an	20.00	16.20	12.10 20.00
Kalundborg af	21.55	18.15	14.05 21.55
København H. 26 an	23.59	19.53	c16.42 d23.59

26a-b

Figur 24: Af sejlsplanen fremgår det, at der i åben sø er forbindelsen til Tunø fra færgerne mellem Aarhus og Kolby Kås. Udsnit af side 239 i Danmarks Rejseforbindelser, gyldig fra 26. maj til 28. september 1968. DSB 1968.

Færdselskort Danmark 1:200.000, 1973-1984

Tiden var løbet fra den gamle teknik med at tegne kort med pen og tusch. Metoden var nu gravure med stålstikler i hinde på plastfolier. Kortgrundlaget blev nedfotograferet til udgivelsesmålførholdet og indkopieret på en farvet belægning på et klart plastfolie. Ved brug af bl.a. særlige dobbeltnåle kunne man fjerne hinden, hvor der skulle vises parallelle linjer for f.eks. vej. Metoden er nærmere beskrevet i Geodætisk Instituts jubilæumsbog fra 1978 (GI 1978, 123-129).

En ny kortserie på fire blade i 1:200.000 blev udarbejdet og trykt i 1974. Kortet er klart og overskueligt. Samfundets ændringer mod mere fritid og ferie med oplevelser afspejler sig i kortindholdet, eller som kortets formål udtrykker det (GI 1973, 2):

Kortværket skal primært tilgodese dem motoriserede trafikants behov for et moderne og overskueligt vejkort. Sekundært skal det give oplysninger om objekter af generel turismæssig karakter.

De fire kortblade solgtes enkeltvis og alle fire samlet i en blå plastmappe med hvid påskrift *Geodætisk Institut Færdselskort*. Kortserien ajourførtes og tryktes til 1984.

— — — — —	Bilfærge	Car ferry	Wagenfähre
- - - - -	Personfærge	Ferry for pedestrians	Personenfähre
- - - - - S - - - - -	Færge med sæsonfart	Ferry, seasonal running	Fähre in Saisonbetrieb

Figur 25. Signaturforklaring 1973-1984. SDFE.

På næste side ses et udsnit af færdselskortet udarbejdet 1972 med rettelser 1978 og trykt 1979. Færgerne Kalundborg-Aarhus sejler nu øst om Samsø. Der er samtidigt en rute Kalundborg-Kolby Kås-Aarhus. Den rute har i åben sø via en personfærge forbindelse til Tunø. Der er færge Hov-Sælvig og personfærge Hov-Tunø-Mårup. Der er færge fra Ebeltoft Færgenhavn til Sjællands Odde.



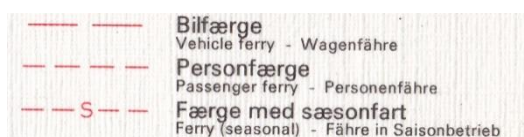
Figur 26. Samsø i kortbogen udarbejdet 1972 med rettelser 1978 og trykt 1979. SDFE.

Danmark Færdselskort 1:200.000, kortbog, 1984-2009

Det var ikke rationelt at vedligeholde to meget forskellige kort i 1:200.000, kortbogen og færdselskortet. I august 1981 præsenteredes et udkast til bestemmelser for *Danmark 1:200.000 Regionskort og Kortbog*, og i oktober 1982 var der fremstillet seks forskellige prøvetryk. Kortets formål beskrives således (GI 1985, 2):

Det ny kort skal være et i ordets bedste forstand populært kort, som med relativt tæt vejnet skal søge at tilgodese alle trafikanters behov for et vejkort. Kortet skal, uden i øvrigt at være et turistkort, foruden sit almindelige topografiske indhold, også vise et relativt bredt udvalg af seværdigheder og fritidsanlæg, alt angivet ved relativt kraftige udtryksmidler. For at fremme kortets udbredelse skal det markedsføres til en fornuftig pris. Produktion og vedligeholdelse skal derfor ske på en simpel og hensigtsmæssig måde.

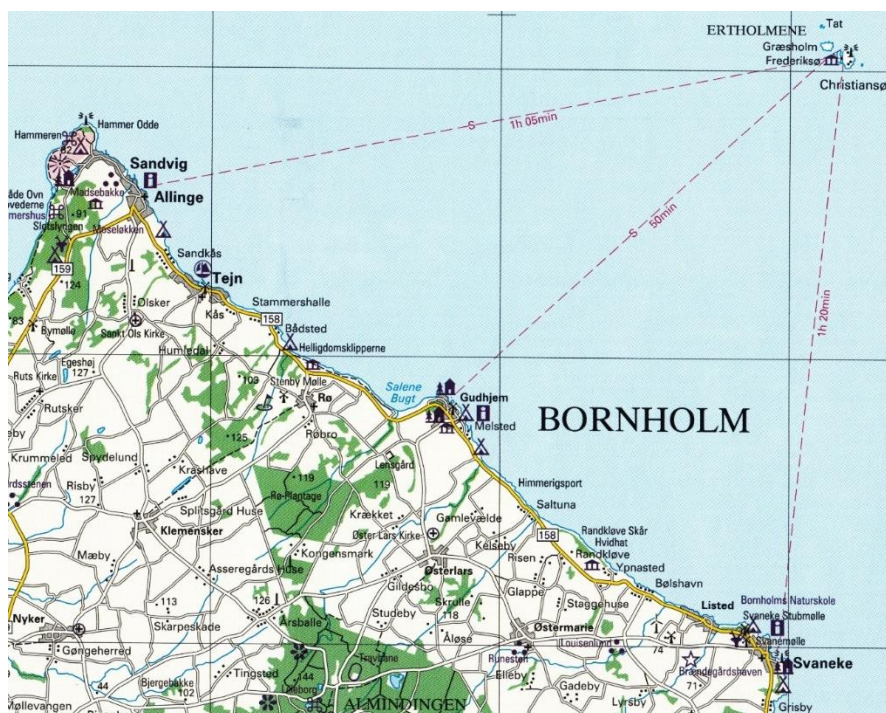
Man gik i gang med at udarbejde de fire nye kort, der både skulle trykkes som fire enkelte kortblade og udgives som kortbogen *Danmark Færdselskort 1:200 000*. Første udgave på 52 sider inklusiv stednavnefortegnelse samt omslag er med spiralryg. Første udgave var til salg fra efteråret 1984.



Figur 27. Signaturforklaring Færdselskort 1:200.000 1987. SDFE.



Figur 28. Signaturforklaring Færdselskort 1:200.000 2003. SDFE.



Figur 29. Personfærger fra Bornholm til Christiansø. Færdselskort Danmark 1:200.000, 2003, 14. udgave. SDFE.

Aschehoug Dansk Forlag A/S købte i 2002 rettighederne til at udgive færdselskortet med Kort & Matrikelstyrelsen som leverandør af de færdige kortsider. 15. udgave blev trykt i efteråret 2003 og blev udgivet af Aschehoug i samarbejde med Kort & Matrikelstyrelsen. Det blev trykt af Nørhaven Books A/S, Viborg. Tidligere udgaver var trykt af Geodætisk Institut og Kort & Matrikelstyrelsen. 20. udgave er fra 2008 og blev udgivet af Legind A/S og Lindhardt & Ringhof. Det blev trykt af ColorPrint. 21. udgave fra 2009 er en ajourføring af 20. udgave, og dette er den sidste udgave, der blev produceret af Kort & Matrikelstyrelsen.

10 | Konklusion

Færgesteder, færger og landingssteder er gennem årene blevet vist i varierende omfang på de topografiske kort. På målebordsbladene er vist mange færgesteder, men desværre er der ikke en signatur for selve færgeruten, så det i nogle tilfælde er uklart, hvor færgen sejlede hen. Målebordsbladenes ajourføringsfrekvens har i mange tilfælde været 20-40 år. Ved udgaver med enkelte rettelser eller vejrevision er det ikke muligt at se, om færgeinformationer er blevet ajourført. Fra 1877 og 90 år frem skulle topograferne ved arbejdet i terrænet indhente informationer om en færgerute var privat eller offentlig, og om der var pligt til overførsel af rejsende. Informationer, som aldrig kom til udtryk på de topografiske kort. Informationer, som måske kunne være nyttige et andet sted i f.eks. forsvaret, men jeg tvivler på, om informationerne var brugbare med de lange ajourføringsfrekvenser.

Landingssted forsvandt fra rekognosceringsinstruksen i 1968. Det bærer dog præg af, at landingssteder på den jyske vestkyst allerede er udeladt fra 1880'erne på målebordsbladene. De landingssteder har antageligt været meget uinteressant set med militære øjne. I dag er de interessante for det lokale miljø og ikke mindst for turismen.

I kortbøgerne i 1:200.000, der blev udgivet af Geodætisk Institut fra 1931, er der, i modsætning til grundkortene i 1:20.000 og 1:25.000, lagt stor vægt på at vise færge- og skibsruter. Kortbøgerne blev populære med øget bilisme, ferie og turisme. Kortbogen fra 1931 udkom i 15 udgaver i løbet af 20 år. Der blev foretaget ajourføringer ved alle udgivelserne. Udgaverne fra 1961 til 1980 kom som sin forgænger i 15 udgaver. *Danmark Færdselskort 1:200.000*, kortbog, 1984-2009 kom i 20 udgaver, altså næsten hvert år. I alle udgaverne ajourførtes alle temaer.

Det er bemærkelsesværdigt, at det er kortbøger i 1:200.000, der er bedst til at informere om et for Danmark så væsentligt infrastrukturtema som færge- og skibsforbindelser.

Summary

Denmark is a country with fiords, sounds, bays and more than 200 islands, many of which have been inhabited. This has resulted in transport by boats from prehistoric time. This article presents instructions and specifications used by topographers 1877-1998 for mapping in 1:20 000 and 1:25 000. In *Topografiske Kaartsignaturer* (Topographic Map Symbols) from 1831 are three different types of symbols for ferries and a symbol for landing place. In *Ledetraad i Detailmaaling* (Guide to Mapping) from 1877 are descriptions of topographic elements that must be noted at the measuring and revisions of the maps. The instructions did not change for the topic's ferries and landing places in the period 1877-1967. From 1968, less information was about ferries and landing places had to be noted during fieldwork. Landing places disappears from the instructions in 1977. As examples are shown sections of maps depicting the ferries at Udbyhøj and Jegindø-Mors and of landings places from maps covering Vigsø and Lild Strand.

The information the topographers brought home was related to the ferry's ownership and duty to transportation. There was no distinction between passenger ferries, car ferries, train ferries and route boats. If information about this is needed, the map book *Danmark 1:200 000* issued from 1931 gives the best ferry information available on maps. The book is revised 15 times 1931-1958. From 1961, a new issue has appeared nearly every year. This article shows sections of map pages from different years.

The conclusion is that the maps in 1:20 000 and 1:25 000 shows ferries, but not ferry routes. With a revision cycles of 10-30 years it is impossible to see when a ferry was established or discontinued. This is, however, shown in the map books in 1:200 000, often with revisions and information about different ferry types.

Litteratur- og kildeliste

- DSB 1968 = Danmarks Rejseforbindelser, Gyldig fra 26. maj til 28. september 1968. Danske Statsbaner, 1968.
- Forordning 1615 = Forordning om WognLeye, Fergelønn, Vin, Brød, Øl oc andre waris værd. København 1615.
- GI 1941 = *Bestemmelser for rekognoscering i 1:15 000*. Geodætisk Institut, 1941.
<https://www.dropbox.com/sh/ywwoao9p5bn59m8/AADF3Rbx1GS44VfB-MH7r86Xa?dl=0&preview=1941+Bestemmelser+for+Rekognoscering+i+15+000.pdf> [Set 28. juli 2020].
- GI 1968 = *Bestemmelser for rekognoscering til 4-cm-kort*. Geodætisk Institut, 1968.
<https://www.dropbox.com/sh/ywwoao9p5bn59m8/AADF3Rbx1GS44VfB-MH7r86Xa?dl=0&preview=1968+Bestemmelse+for+rekognoscering+4+cm+kort.pdf> [Set 28. juli 2020].
- GI 1973 = Bestemmelser for kortværket Danmark 1:200 000. Topografisk Afdeling, NOV 1973. Geodætisk Institut. Utrykt.
- GI 1977 = *Instruks for rekognoscering D/10 1977 Topografisk Afdeling*. Geodætisk Institut, 1977.
<https://www.dropbox.com/sh/ywwoao9p5bn59m8/AADF3Rbx1GS44VfB-MH7r86Xa?dl=0&preview=1977+Instruks+for+rekognoscering+D10.pdf> [Set 28. juli 2020].
- GI 1978 = *Geodætisk Institut 1928-1978*. Geodætisk Institut, 1978.
- GI 1979 = *Instruks for komplettering D/10 1979 Topografisk Afdeling*, Geodætisk Institut, 1979.
<https://www.dropbox.com/sh/ywwoao9p5bn59m8/AADF3Rbx1GS44VfB-MH7r86Xa?dl=0&preview=1979+Instruks+for+komplettering+D10.pdf> [Set 28. juli 2020].
- GI 1985 = Bestemmelser for Færdselskort 1:200 000 Enkeltblade og Kortbog (BEST D/200 (FK-E) og (FK-B)) 3. udgave, APR 1985. Geodætisk Institut. Utrykt.
- GTA 1877 = *Ledetraad i Detailmaaling*. Generalstabens Topografiske Afdeling (ikke anført på titelblad), 1877. <https://www.dropbox.com/sh/ywwoao9p5bn59m8/AADF3Rbx1GS44VfB-MH7r86Xa?dl=0&preview=1877+Ledetraad+i+Detailmaaling.pdf> [Set 28. juli 2020].
- Jerk, F. 1966. 'Gammellund'. I: Aa. Roussel (red.). Danske Slotte og Herregårde, 2. udg., 12. Hassings Forlag, 197-202.
- Korsgaard, P. 2006. *Kort som kilde - en håndbog om historiske kort og deres anvendelse*. Dansk Historisk Fællesråd & Sammenslutningen af Lokalkarkiver.
- Michaelsen, P. 2013a. *4-cm kortets historie - del 1*.
<http://topograf.dk/onewebmedia/Korthistorie/4%20cm%20kortets%20historie%20del%201.pdf> [Set 28. juli 2020].
- Michaelsen, P. 2013b. *4-cm kortets historie - del 2*.
<http://topograf.dk/onewebmedia/Korthistorie/4%20cm%20kortets%20historie%20del%202.pdf> [Set 28. juli 2020].
- Michaelsen, P. 2015. *Rekognoscering for ajourføring af målebordsblade 1947*.
<http://topograf.dk/onewebmedia/Korthistorie/Rekognosceringsmaterialer%201947.pdf> [Set 28. juli 2020].
- Michaelsen, P. 2016. *DANMARK 1:200.000*.
<http://topograf.dk/onewebmedia/Korthistorie/D200%20historie.pdf> [Set 28. juli 2020].
- Olesen, J. 2005. *Den sidste færgemand på Bøhl* <http://www.andersgade.dk/Thyholm/DLE2/11-Boehl/Boehl%20faergefart.html> [Set 28. juli 2020].
- Olsen, N.O. 1831. *Topographiske Kaartsignaturer*. Den kongelige danske Generalquartiermester-Stab.
- Randers Kommune 2020 = <https://udbyhojlystbaadehavn.randers.dk/om-udbyhoej-lystbaadehavn/> [Set 21. juli 2020].

Rasmussen, A.H. 1974. *Skuddefart og Limfjordshandel*. Museet for Thy og Vester Hanherred samt Fiskeri- og Søfartsmuseet.

SKL 1916 = *Salmonsens Konversations Leksikon*, 2. udg., 5. Salmonsens Forlag.

SKL 1920 = *Salmonsens Konversations Leksikon*, 2. udg., 9. Salmonsens Forlag.

En lang række bestemmelser, instrukser, befalinger fra Generalstabens Topografiske Afdeling, Geodætisk Institut og Kort & Matrikelstyrelsen vedrørende målebordsblade og 4-cm-kort findes skannet og OCR-behandlet på <http://topograf.dk> under Kortenes historie, dropbox <https://www.dropbox.com/sh/ywwoao9p5bn59m8/AADF3Rbx1GS44VfB-MH7r86Xa?dl=0>

I artiklen er gengivet kort, der er hentet fra *Historiske Kort på Nettet* (<https://hkpn.gst.dk/>) samt trykte kort fra Geodætisk Institut og Kort & Matrikelstyrelsen. Copyright til de i artiklen viste kort tilhører Geodatastyrelsen og Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering. Kortene må frit gengives, blot der oplyses om copyright-indehaver.

