

INDHOLD

Forord.....	5
Trafikken før Møns Dampskibsselskab.....	7
Kalvehavebanen.....	8
Dampskibsselskabets forhistorie.....	11
Det første skib.....	14
Den første tur.....	17
Havneforhold i Kalvehave 1897.....	20
Havneforhold i Stege 1897.....	22
Dagligdagen begynder.....	24
Reservebåd.....	25
Daglig sejlads og lidt til.....	28
Nyt skib kommer til.....	34
Køb og salg.....	39
Svinetransporterne.....	42
Udvidelse af Stege Havn.....	44
Is og dagligdag.....	49
Nyt skib på et uheldigt tidspunkt.....	50
Verdenskrigen raser.....	56
Salg af dampskibe – køb af motorskib.....	58
De første 25 år fejres.....	64
Bilismen truer.....	66
Konkurrence fra rutebilerne.....	68
Aktionærerne klager sig.....	71
Nu uden reserveskib.....	73
Mørke skyer truer.....	74
Det lækker mod enden.....	78
I/S Codan.....	81
Efterskrift.....	83
Lang-sagen.....	84
Tabeller m.v.....	85
Kilder og litteratur.....	88

korthed bestod det i en jernbane fra København til Syltholmen (på Lollands sydkyst) med en bro fra Sjælland til Falster. Dette projekt blev ikke realiseret, men tilskyndet af regeringen søgte Det Sjællandske Jernbaneselskab (der i forvejen drev de øvrige jernbaner på Sjælland) om koncession på en jernbane fra et punkt på den sjæl-

landske vestbane (Borup eller Ringsted) til Vordingborg.

Sagens behandling blev sinket af en masse nye forslag. Blandt dem var et fra ingeniørfirmaet English & Hanssen, der foreslog bygning af en smalsporet jernbane fra København over Køge og Rønnede til Vordingborg med sidebaner Røn-

nede-Næstved og Vordingborg-Kalvehave. Desuden blev foreslået anlagt et antal smalsporede baner på Møn, Lolland og Falster.

Forslaget fra English og Hanssen var det første, der handlede om en jernbane fra Vordingborg til Kalvehave.

Kalvehavebanen

Åbnet 1. oktober 1897 – nedlagt 31. marts 1959.

Da den godt 20 km lange bane åbnede i 1897 kørte den fra Masnedsund til Kalvehave. Efter Storstrømsbroens indvielse i 1937 kørte togene først til Masnedsund gamle station og derfra videre tilbage til den nye station i Vordingborg. I 1948 blev den direkte indføring til Vordingborg station taget i brug og togene kom herefter ikke via Masnedsund.

Oprindeligt blev banens endepunkt stavet Kallehave, og ved åbningen hed banen i daglig tale Kallehavebanen. Egentlig hed banen Kallehave Jernbaneselskab og på dens materiel stod MKB (Masnedsund-Kallehave Banen), som hurtigt blev ændret til KB. Da stedsnavneudvalget senere ændrede stavemåden til Kalvehave, kom banen til at hedde Kalvehavebanen.

Kortskitse med Kalvehavebanen. © Geodatastyrelsen



DAMPSKIBSSELSKABETS FORHISTORIE

Imens anlægget af Kalvehavebanen stod på, begyndte man på Møn at interessere sig for, hvordan man bedst kunne opnå forbindelse til den nye bane.

Det var underforstået, at det skulle være med en skibsforbindelse fra Kalvehave til Stege.

Mange af overvejelserne gik på, at skibet skulle kunne forcere isen bedre end man havde været vant til. Aflysninger og forsinkelser var hverdagskost i slutningen af 1800-tallet, når farvandene frøs til. Og overvejelserne gik så sandelig også på, at driften af skibet skulle være styret fra Møn og absolut ikke fra Sjælland!

Forventningerne til den nye forbindelse gik ikke så meget på, at man nu nemmere kunne rejse til og fra Møn, men i langt højere grad på at posten (og øvrigt gods) nu kunne komme hurtigere og mere stabilt frem. At rejse var den gang kun noget, man gjorde ved særlige lejligheder, og det var langt fra alle, der havde råd til besøgsrejser i det omfang, vi kender i dag.

I august 1896 indbød en række mønboer anført af redaktør H.J. Jensen, Møns Folkeblad til et møde om at tegne aktier i et selskab, der med et dampskib skulle betjene ruten Stege-Kalvehave. I indbydelsen hed det bl.a.:

"Naar Kallehavebanen aabnes til næste Efteraar, vil det være af allerstørste Interesse for det rejssende og næringsdrivende Publikum her paa Øen, at det Dampskib, som skal etablere Forbindelsen mellem Kallehave og Stege, ikke alene bliver et Skib med de til farten svarende Egenskaber - hvortil i første række maa henregnes Skibets evner til at gaa i Is - men at ogsaa Skibet bliver dirigeret af Folk, som har en naturlig Opfordring til at varetage Øens Interesser. I modsat Tilfælde - hvis fremmede skal tage sig af sagen - vil man være uden Indflydelse saavel paa Takster som paa andre Spørgsmaal af største Betydning vedrørende Betjeningen af Ruten.

Indbydelse til aktietegning - annonce i Møns Folkeblad 26. august 1896.

Indbydelse til Aktietegning.

Under Henvisning til en trykt Indbydelse, som er undertegnet af D.Hr. Borgmester Hviid, Borgermester Bøjsen, Konsul Carpe, Fabrikant Purdan, Bankdirektor F. L. Hansen, Kjøbmandene Sidonius, Rosengård og Rud. Jensen, Gaardejeren J. Larsen og K. A. Nøhr, Inspektør Jensen-Kamp og Redaktør Jensen og som angaar

Aktietegning til et nyt Dampskib til Besørgelse af Ruten Stege—Kallehave,

mindst 3 Gange Anglis Tur, efter Kallehavebanens Aabning næste Efteraar — opfordrer undertegnede Forretningsudvalg for Indbyderne hermed alle interesserede til at tegne sig som Deltagere i Foretagendet, idet vi meddeleer at Aktietegning modtages foruden af en Lov af Indbyderne af alle de tre Pengesystemer: Nøens Spare- og Lånesebank, Spare- og Lånesebanken for Landboere paa Møen samt Nøens Diskontobank.

Størrelsen af en Aktie er sat = 500 Kroner. — Tegningsstedet sættes 22de September dets Dag.

C. Hviid. F. L. Hansen. Hans J. Jensen.

Undertegnede er derfor af den Mening, at der bør gøres et alvorligt Forsøg paa at danne et stedligt Interessentselskab til Anskaffelse og Drift af et formaalstjenligt Skib."

På mødet nedsatte indbyderne et snævrere forretningsudvalg bestående af borgmester C. Hviid, bankdirektør F.L. Hansen og redaktør H.J. Jensen.

Der var lagt op til, at det skulle tegnes en aktiekapital på 100.000 kr. Repræsentanter for andelsmejerierne holdt straks et fællesmøde, og det forlød, at hvert mejeri ville tegne 10 aktier. Tegningen gik godt og efter mejeriernes tilsagn, var man nu sikker på, at nå



Kalvehave færgebros med S/S Stege omkring århundredeskiftet. (Arkivfoto Danmarks Jernbanemuseum)

UDVIDELSE AF STEGE HAVN

Bygningen af den nye havn i Stege skred langsomt frem. I august 1908 blev der afholdt licitation over opførelse af den havnebygning, der hurtigt blev døbt "Havneslottet". Det var planen, at Møns Dampskibsselskab skulle rykke ind i den nye bygning, og skibene skulle herefter lægge til ved Havneslottet på den nye mole. Den gamle havnebygning skulle ombygges til boliger.

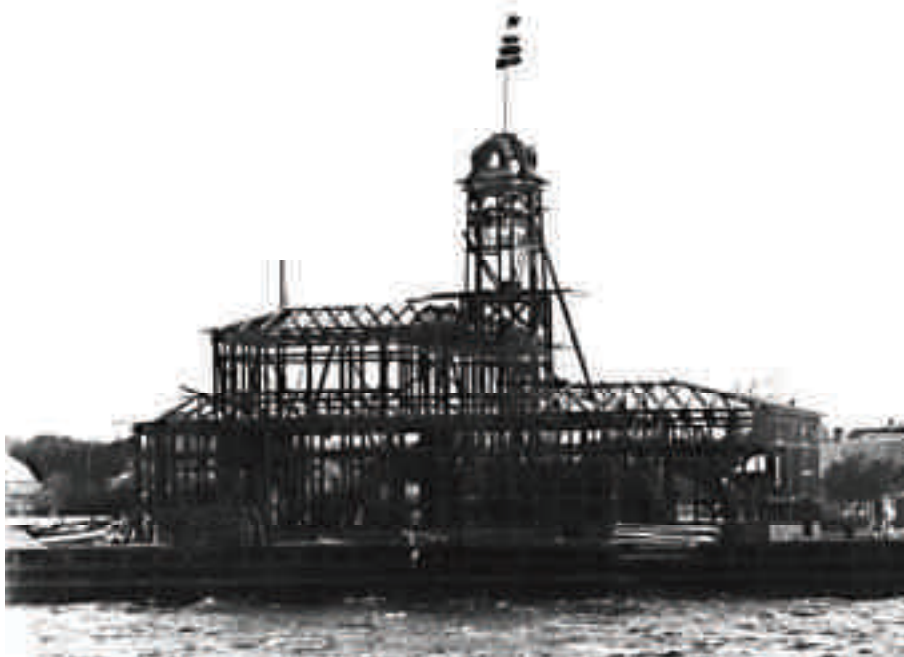
I løbet af 1909 blev Lillebro (se kortet side 23) fjernet, og etablering af nyt bolværk begyndte. Men i september 1909 skred det nye bolværk ved den tidligere Lillebro ud i havnen og forsinkede arbejdet - der i forvejen var godt forsinket - yderligere. De ansvarlige entreprenører gav umiddelbart det underliggende flydesand (vandmættet sand, der flyder som en tyktflydende grød) skylden, og i november 1909 begyndte en voldgifts-

Øverst:

Allerede inden bygningen var færdig, blev der fremstillet postkort med Havneslottet som motiv. Meningerne om den nye bygning var delte. (Postkort J-bog)

Nederst:

Havneslottet under opførelse 1909 - der holdes rejsegilde. (Arkivfoto Lokalarkiv for Møn)



på året trak sig tilbage, fik han modellen i afskedsgave. Den forblev i familiens eje i mange år, og i 1952 blev den overdraget til Møns Museum. Modellen har i perioder været udstillet på museet i Stege og dokumenterer hvilke farver S/S Codan havde.

S/S Codan brugte stort set samme mængde kul som S/S Stege, og som nævnt var det billigere at sejle med S/S Ulf, hvilket man gjorde, når der ikke var spidsbelast-

ning. Det var i det hele taget et lidt uheldigt tidspunkt S/S Codan indfandt sig på, idet forsyningsituationen på grund af verdenskrigen var vanskelig.

Annonce i Møns Folkeblad 28. maj 1914.

S/S Codan optræder på mange postkort – et af dem er håndkoloreret. (Postkort Museet for Søfart)



**Møns
Dampskibs-Selskab**
sindholder i Henhold til Lovens § 16
**ekstraordinær
Generalforsamling**
Onsdag den 24. Juni, Kl. 5 Efterm.,
i „Harmonien“s Sal med følgende
Dagsorden:
Meddelelse fra Bestyrelsen angående Forarbejderne ved det paatænkte ny Dampskib og eventuel Afgørelse af dette Spørgsmaal.
Tegninger og Beskrivelser er fremlagte for Aktionærerne i Selskabets Ekspedition hver Søndag fra Kl. 2—3 Eftermiddag.

BILISMEN TRUER

I takt med at bilismen vandt frem, var forholdene på Grønsundoverfarten mellem Møn og Falster ikke de bedste. Skulle man have sin bil med over, skulle den køre ind på tværs, og man kunne ikke altid regne med at kunne komme over. Færgeejeren var derfor i dialog med Præstø Amtsråd om en forbedring af forholdene.

I lyset af dette fik dampskibsselskabets bestyrelse i 1925 bemyndigelse til at undersøge, hvordan man – i samarbejde med færgeejeren – kunne yde sin støtte. Kunne man oprette et tidssvarende færgeri ved Grønsund, kunne det blive til gavn for Stege og Møn. Forslaget, der kom fra redaktør A. Funck, var egentlig godt set, idet den oprindelige dampskibsroute jo skrantede på grund af konkurrence fra bilerne. Gik man ind i færge-drift på Grønsund, kunne man drage fordel af den stigende biltrafik og på den måde konsolidere selskabet. Bestyrelsen har formentlig haft styr nok med at varetage den daglige drift – for vi hører ikke mere til forslaget.

Ikke bare Møns Dampskibsselskab, men også jernbanerne mærkede i slutningen af 1920'erne for alvor konkurrencen fra bilerne. Det betød bl.a., at DSB nu kunne overtages til at lade et eksprestog standse i Masnedsund og man dermed kunne få en eftermiddagsforbindelse fra Stege til København. Og også en aftenforbindelse til hoved-

Ny Fragtrute!

Fra og med 3. Januar 1927 begynder undertegnede paa en Fragtrute Stege - København daglig med ny 2½ Tons Lastbil.

Alt Gods modtages til og fra København.

Alt Gods er forsikret!

STEGE:	: Lastleveringssted :	KØBENHAVN:
Carl Nielsen: Gaard	Ærbedigt. Iwan Nisson, p. T.: Præsto.	Bleum, G. Kongesvej 4
Købmand Jørgensen		Telef. Central: 1:104
modtager B-sked!		: 11142
Fra Stege Kl. 8 Porm.		Fra Københ. Kl. 5 Hm.

Også på godstransporterne mærkede man konkurrencen fra bilerne. Fragtruten som Nissen her reklamerer for, blev senere i 1927 overtaget af vognmand Niels Kanstrup. Annonce i Møns Folkeblad 10. december 1926.

staden var det blevet til – hvorefter hotellerne på Møn jamrede sig over, at aftenforbindelsen skadede dem! Det var ikke let at stille alle tilfredse...

For at imødegå den tiltagende konkurrence på godstransporterne etablerede Kalvehavebanen i samarbejde med Møns Dampskibsselskab i februar 1927 en såkaldt be-

Sejlplan pr. 01. august 1925

(offentliggjorte personførende ture)

Stege	afg	06.15	15.00	19.20a	19.40b
Kalvehave	ank	07.00	15.45	20.05a	20.25b
Kalvehave	afg	10.30	13.20	18.35b	23.10
Stege	ank	11.10	14.05	19.20b	23.55
a Hverdage					
b Søn- og helligdage					

MØRKE SKYER TRUER

Det var ikke kun Møns Dampskibsselskab, der havde økonomiske udfordringer. Også Kalvehavebanen, der stod over for en modernisering, var i alvorlige økonomiske vanskeligheder.

I februar 1932 begyndte forhandlinger i det små mellem I/S Møns Omnibusser, Kalvehavebanen og DSB om en overtagelse af selskabet. DSB ville, når I/S Møns Omnibussers tilladelser udløb, søge og sandsynligvis få disse.

På denne baggrund skønnede alle parter, at en form for sammenlægning kunne blive til fordel for trafikken.

Der blev derfor i maj 1932 indgået en overenskomst mellem I/S Møns Omnibusser, Kalvehavebanen og DSB om en overtagelse af selskabet med virkning fra oktober 1932. Denne overenskomst var et led i moderniseringen af Kalvehavebanen. Udover at tilføre banens slunkne kasse indtægter fra bildriften, var tanken også, at køreplaner for tog og rutebiler skulle koordineres bedre.

DSB overtog ruterne København-Stege, der blev afkortet til København-Kalvehave og Korsør-Stege, der blev afkortet til Korsør-Vordingborg. Kalvehavebanen overtog resten, hvilket bl.a. vil sige ruterne Møns Klint-Stege og Stege-Kalvehave-Masnedsund-Vordingborg.



NAG-rutebil fra ruten Stege-København 1930. Karrosseriet var bygget hos J.W. Darr i Silkeborg. Rutebilen var en af dem, som Kalvehavebanen overtog fra I/S Møns Omnibusser i 1932. Bilen har været på udstilling i 1930, og Darr har kvitteret med et billede af køretøjet. (Arkivfoto J-bog)

Denne beslutning vakte en del debat på Møn, idet man ikke var helt tryk ved at trafikken skulle styres fra Sjælland.

Daværende amtmand G. Toft, Præstø Amt, udtalte dengang til pressen, at overtagelsen var et led i bestræbelserne på at få Kalvehavebanen ud af dens vanskelige-

Sejlplan pr. 01. juni 1932

(offentliggjorte personførende ture)

Stege	afg	06.15a	06.30b	10.10	14.45	18.20b	18.35a	20.10b
Kalvehave	ank	06.55a	07.10b	10.50	15.25	19.00b	19.15a	20.50b
Kalvehave	afg	09.10	11.00	13.30	19.10b	22.55		
Stege	ank	09.50	11.40	14.10	19.50b	23.35		
	a	Hverdage						
	b	Søn- og helligdage						

Mere lokalhistorie fra Møn....



Fås hos Bøger og Papir, Storegade 12, 4780 Stege

Udgivet af

J-bog, Vejlebrovej 93, st. lejl. 3, 2635 Ishøj - www.j-bog.dk

J-bog