

# Dragør og "Denne hersens färje"

Af Lis Thavlov

Artiklen har tidligere været bragt i bogen "Over Øresund før broen", der udkom i 2000.

Der var feststemning i Dragør 8. april 1960, da den nye bilfærge løb ind i havnen med de første passagerer.

På begge sider af sundet havde man set frem til, at der atter skulle være forbindelse mellem Dragør og Limhamn. At mange i Dragør også havde imødeset dagen med skepsis, var dog en kendsgerning. Og det bemærkelsesværdige er måske, at denne skepsis levede videre i en stadig diskussion for og imod færgen/for og imod "svenskere".

Med vedtagelsen af den faste forbindelse over Øresund i 1991 måtte man i Dragør forberede sig på en ny situation og dens mulige konsekvenser. Ingen færgefart ville betyde ingen færgetrafik og ingen svenske dagturister på indkøb i byens butikker, men også ingen "færgesag".

Det er vanskeligt at forestille sig, hvad der skal kunne erstatte dette nu 40-årige og hidtil uopslidelige emne i spalterne i Dragør Nyt, i den politiske debat og i de årlige revyer, hvorfra udtrykket "denne hersens färje" stammer.

I denne artikel skal vi se nærmere på de idéer, der ligger forud for etablering af færgefarten, omstændighederne omkring dens endelige start - i første omgang i perioden 1933-1939 og for alvor fra 1960.

Endvidere vil færgesagens mange aspekter og færgens betydning for byen blive behandlet.

Endelig skal der sættes fokus på den særlige "svenske indvandring" - de mange svenskere, der på returbillet og i takt med konjunkturerne er draget på indkøbstur til Dragør - til irritation for de lokale kunder, men til stor glæde for byens forretningsfolk.

## Tilløb til en færgeforbindelse i 1800-tallet

Det er karakteristisk for de mange planer om en færgeforbindelse mellem Dragør og Limhamn, at de har haft deres udspring i den københavnske trafikplanlægning. Eller sagt på en anden måde: Som led i en plan om at gøre Amager til bindeled i den overordnede infrastruktur har man opereret med etablering af færgefart.

En sådan tanke blev første gang formuleret af O. A. K. Wilde i 1866 og senere i 1882 i artikler med meget fremsynede trafikale synspunkter.

I 1882 opsummerede Wilde sine tanker vedr. Dragør således: "Hvad Forbindelsen med Sydsverige angaaer over Kjøbenhavn, bør Dampfærgerne forlægges ud mellem Dragør og Limhamn, hvor Søveien kun er det Halve af Kjøbenhavn-Malmøes, og Jernbanen fra Kjøbenhavn maa da føres over Christianshavn ud til Dragør og fra Limhamn ind til Malmø."

Måske inspireret af Wildes tanker fra 1866 fremkom der i 1872 et forslag udarbejdet på privat initiativ af topografen L. Both og ingeniøren C.F. Glæsner. De tog også udgangspunkt i Dragør-Limhamn som overfartssted i det sydlige Øresund, men havde dog tænkt videre. De foreslog indsat en jernbanefærge, som "foruden at befordre Passagerer fra det ene Jernbanespor til det andet uden større Ophold paa Jernbanestationen, tillige fører de ladede Godsvogne, der ere bestemte for fjernere Steder, fra den ene Jernbane til den anden. Selve Dampfærgerne skal have Plads til 10 Jernbanevogne..."

Et for datiden ganske ambitiøst projekt, som fik politisk bevågenhed, idet det faktisk 16. april 1873 blev vedtaget at give Indenrigsministeren bemyndigelse til, at udstede koncession på anlæg af en jernbane over Amager til Dragør og en dampfærgehavn samme sted.

Loven omfattede tillige anlæg af færgehavne ved "Kalkbrænderierne" (dvs. i Kastrup) såvel som ved Helsingør samt de nødvendige jernbaneanlæg. Den blev dog først ført ud i livet med ibrugtagningen af dampfærgelejet i Helsingør i 1892 og åbningen af dampfærgeforbindelsen fra Frihavnen til Malmø i 1895. Overordnede planer om færgefart for Dragørs vedkommende gled derimod i baggrunden i en lang periode.

### **Skepsis i Dragør**

I Dragør har man næppe på dette tidspunkt anset idéen om en dampfærge for at være bæredygtig. Byens ledende mænd havde rødder i den glørværdige maritime fortid og så med skepsis på maskinalderens frembringelser.

I 1875 præsenterede Dragør Byforstanderskab en storstilet plan for udbygning og uddybning af havnen. Dragør var inde i en sidste hektisk blomstringstid for søfarten, så der var behov for plads til byens mange hjemmehørende skibe, som ellers måtte søge til København. "Jernbane" og "dampskibsfærge" nævnes dog ikke i projektet. Bystyret har sikkert blot forsøgt at udnytte den opmærksomhed, som lovens vedtagelse skabte.

De store planer med havnen blev aldrig ført ud i livet. Det var tilsyneladende ikke muligt at opnå statstilskud til gennemførelsen, og byforstanderskabet turde sikkert ikke kaste byen ud i et så bekosteligt projekt.

### **Nye planer i 1930'erne**

Tanken om indsættelse af en "dampfærge" på ruten mellem Dragør og Limhamn lå stille indtil 1927, hvor det på Amager Turistforenings generalforsamling blev drøftet, om foreningen skulle støtte en færgeforbindelse med en mindre damper mellem København, Malmø og Dragør.

Man enedes om at afholde et offentligt møde om sagen. Fremmødet her var meget ringe, og man måtte konstatere, at der ikke var basis for at gå videre. I sommeren 1930 dukkede spørgsmålet op igen. Pludselig lå flere konsortier samtidig i forhandlinger med kommunalbestyrelsen om oprettelse af en færgeforbindelse.

Baggrunden for denne store interesse er muligvis, at det netop i 1930 var lykkedes havneudvalget at få Dragør Havn anerkendt som lystbåde- og fiskerihavn, hvorefter man havde igangsat en tiltrængt opmudring af havnen. Endvidere havde man nedsat havnetaksterne ca. 20%, hvilket vel også var medvirkende til den pludselige interesse.

Det konsortium, der synes at have været længst fremme med planerne, havde lokal forankring og byggede videre på de idéer, der blev formuleret i turistforeningens regi tre år tidligere. Det andet konsortium - bestående af folk udefra - synes at have været først på banen, men trak sig for at kaste sig over etablering af en rute fra Tuborg Havn til Landskrona.

Det "lokale" konsortium fik efter forhandlinger med kommunalbestyrelsen tidsbegrænset koncession på ruten. Dette indebar tilsagn om en plads i havnen med eneret til færgelejet, dog således at man selv skulle betale de fornødne indretninger og en evt. opfyldning i havnen.

Til gengæld ville kommunen højst afkræve en havneafgift på 1.500 kr. årligt. På et tidspunkt, hvor privatbilismen endnu var i sin vorden, nærede konsortiet en stærk tro på, at der var tilstrækkeligt underlag til at drive en færgerute. Man fik således udarbejdet tegninger til en motorfærge, som skulle kunne overføre 18-20 biler samt et betydeligt antal passagerer.

Uden at vi ved hvorfor, strandede også dette projekt. Kommunalbestyrelsen behandlede 12. januar 1931 en skrivelse fra konsortiet, hvori man anmodede om at få udsat fristen for afgørelsen til 1. februar. Man ønskede imidlertid ikke at forlænge fristen for eneretsforhandlinger og ville i øvrigt forhandle med et andet selskab.

Dette "andet selskab" ved vi ikke meget om, men der er muligvis tale om fornyet kontakt med det "ikke lokale" konsortium. Det viste sig imidlertid, at dette selskab nu havde planer om en kombineret rute: København-Limhamn-Dragør. En idé, der ikke synes at være faldet i god jord. Kommunalbestyrelsen ønskede rutefart - ikke kun besejling af havnen.

### **Færgesejlads en realitet**

I 1933 blev færgesejlads mellem Dragør og Limhamn endelig en realitet, idét den tidligere postbåd "Nordby" blev indsat som passagerfærge.

Færgens 32 netto tons krævede ingen særlige foranstaltninger i havnen, alligevel havde det været nødvendigt med en omfattende ombygning før ibrugtagningen.

At det langt om længe lykkedes at sætte en færge i drift dette år, skal muligvis ses i lyset af, at A/S Dragør Strandbad - Dragørs Bellevue - samme sommer kunne åbne dørene for badegæsterne. Der lå formodentlig nogle forventninger til, at svenske turister ville valfarte til dette "strandmekka".

Endelig skal det ikke glemmes, at kræfter i byen netop i årene omkring 1930 havde gjort en stor indsats for at markere Dragør som udflugtsmål. Gennem overdådige, årligt tilbagevendende havnefester og såkaldte "anlægsefester" var det lykkedes at tiltrække mange københavnere. Disse blev sikkert også regnet som potentielle passagerer.

Noget gik galt for selskabet, som måtte notere store tab. Vi kender dog ikke årsagen til "forliset". Der er stort set tavshed i aviserne omkring denne rutesejlad, og vi ser end ikke annoncer for ruten i løbet af sommeren 1933, hverken i svenske eller danske aviser. Måske stod publikumsinteressen ikke mål med investeringerne.

Trods ihærdige overtalelsesforsøg fra bl.a. turistforeningens side, ønskede man da heller ikke at fortsætte sejladsen året efter. Det førte til, at en kreds af lokale borgere slog sig sammen, købte "Nordby", stiftede aktieselskabet "Dragør-Limhamn Færge" og fik koncession på ruten.

### **"Dragør" sejler fra Dragør**

Selskabet meddelte, at indsættelsen af "Dragør", som skibet nu hed, var et forsøg. Hvis forventningerne blev opfyldt, agtede man at lade bygge en egentlig bilfærge.

Inden sæsonens start i juli ombyggedes den forholdsvis lille færge. Den kunne herefter medtage indtil fem personbiler, som skulle føres om bord over skibssiden. Endvidere godkendtes den til at medtage 198 passagerer. Man opererede med en sommerfartplan med 3-5 daglige sejladser i begge retninger - udenfor skoleferien dog kun om søndagen eller efter aftale.

Der var altså tale om færgefart i mindre målestok end det, man havde projekteret 3 år tidligere, hvor næsten de samme personer var med i foretagendet.

Ruten besejledes, indtil den tyske besættelse nødvendiggjorde en standsning. Herefter kom færgen til at ligge i Dragør Havn. I slutningen af 1942 lejede bestyrelsen den ud til tyskerne.

Umiddelbart efter krigen trådte selskabet i likvidation, idet dets eneste aktiv var blevet sænket i Kielerkanalen. Det tog syv år, før det lykkedes at udrede trådene omkring erstatningen. Mange aktionærer nåede at sælge deres aktier til spotpriser og ærgrede sig, da erstatningen blev udbetalt, og de indløstes til det dobbelte.

Skal man vurdere dette tidlige forsøg på at få noget profitabelt ud af færgesejlad, må det konstateres, at ruten ikke blev det forventede trafikale bindeled mellem Danmark og Sverige.

Der blev i bogstavelig forstand kun tale om en "turistrute" og ikke en transportrute, der også kunne betjene erhvervslivet.

Det kan skyldes, at privatbilismen stadig havde et forholdsvis ringe omfang og at varetransport endnu i vid udstrækning foregik til vands og med bane. Men også, at man ikke satsede stort nok. Erhvervskunder kunne ikke forlægge deres fragtruter til Dragør, når færgen slet ikke kunne medtage lastbiler, og når der kun sejledes på hverdage i højsommeren - i alt ca. 65 dage.

De sidste år synes ruten da også i højere grad at have satset på faste aftaler med turarrangører - f.eks. Amager Bladet.

Vi kender ikke antallet af overførte passagerer og biler i årene 1933/1934-1939. Der findes ikke bevarede overfartsstatistikker. Det kan altså være vanskeligt at udtale sig om rutens betydning.

For danske passagerer har der sikkert kun været tale om turistrejser. Svenske passagerer har formodentlig været på restauration eller besøgt det førmtalte badeetablisement. Trods generelt positive meldinger i Amager Bladet hvert år i løbet af sæsonen, ser vi af avisreferaterne fra selskabets generalforsamlinger, at ruten på ingen måde var en økonomisk succes.

Efter krigen førte Dragør Kommune forhandlinger til flere sider med henblik på reetablering af færgesejlad på ruten. De strandede imidlertid hver gang pga. utilstrækkelig økonomi hos de interesserede. Der er da heller ingen ansøgninger, der når så langt som til behandling på kommunalbestyrelsens møder.

### **Nye tider for Dragør**

Først i 1958 kom der skred i spørgsmålet om en ny færgeforbindelse.

På et lukket kommunalbestyrelsesmøde den 9. december behandlede man således en anmodning fra *Dampskibsselskabet Øresund A/S* (DSØ) om at anløbe Dragør Havn med en bilfærge.

Og så var der enighed omkring forhandlingsbordet. De syv medlemmer - fire socialdemokrater og tre borgerlige - bemyndigede straks havneudvalget til at indlede forhandlinger med selskabet om betingelserne for etablering af bilfærgefart.

DSØ rådede på dette tidspunkt over to færger på Havnegade-Malmø ruten med plads til 15 personbiler pr. tur og jernbanefærgen i Frihavnen, der kun i begrænset omfang kunne overføre biler.

Selskabet havde noteret sig, at der var et udækket behov for overførsel af biler i den sydlige del af Øresund. Man havde undersøgt muligheden for indsættelse af en egentlig bilfærge fra Havnegade, men havde opgivet tanken. Det viste sig umuligt at føre større køretøjer om bord og i land ved anlægspladsen i det indre København. Derfor havde man nu rettet opmærksomheden mod havnene i Dragør og Limhamn.

### **Bilismen vokser**

Den overordnede baggrund for ønsket om at etablere en bilfærgerute på dette tidspunkt synes at have været bilismens kraftige opsving i efterkrigstiden.

1950'erne var i almindelighed opgangstider. Velstanden steg, hvilket bl.a. afspejlede sig i antallet af motorkøretøjer. Alene i 1956 indregistreredes i Danmark 29.454 personbiler, hvilket bragte bestanden op på 238.037. I Sverige var man i 1956 oppe på 734.533 personbiler.

Den øgede biltrafik krævede omfattende offentlige investeringer i motorveje, omfartsveje, bilfærgeruter og brobyggerier for at sikre en bedre infrastruktur.

I 1956 åbnedes således Danmarks første motorvejsstrækning mellem København og Hørsholm, og i 1960 indviedes *Tårnbymotorvejen* mellem Tårnby Vandtårn og Kastrup Lufthavn.

I trafikplanlægningen for Storkøbenhavn indgik også *Sjællandsbroen*, som blev indviet 1. marts 1959. Den var forbundet med hovedvejene til Korsør og Gedser, så trafikken kunne ledes udenom den indre by - bl.a. blev det mere bekvemt at komme til lufthavnen.

Som led i denne planlægning, men tillige affødt af lufthavnens ekspansion, etableredes også *Englandsvej*. Denne skulle aflaste den stærkt trafikerede Amagerbrogade, men også tjene som forbindelsesvej mellem den indre by, lufthavnen - og Dragør. Efter færgens start indgik den selvfølgelig i afviklingen af færgetrafikken.

### **Debatten om færgen starter**

Skønt kommunalbestyrelsens beslutning blev taget på et lukket møde, fik offentligheden hurtigt kendskab til sagen. Samme dag, som mødet fandt sted, kunne dagbladet "Socialdemokraten", med formanden for DSØ som kilde berette, at der var indledt forhandlinger.

Afsløringen af kommunens planer bragte øjeblikkeligt sindene i kog. Dragør blev delt i to lejre. Færgemodstanderne samlede sig omkring byens læge, *Poul Dich*. Han fremsatte som den første kradse indlæg i aviserne imod færgen, ligesom han opfordrede læserne til at tage del i protesten.

Modstanderne var imod en færgeforbindelse, men de pegede også på evt. problemer med afviklingen af færgetrafikken - på kanten af den gamle by og hen over et fredet naturareal.

Hovedsynspunktet var: Idyllen bliver ødelagt, og byen bliver et larmende, osende, livsfarligt trafikhelvede. Omvendt mente tilhængerne, at Dragør ikke kunne leve af at være en seværdighed, og at en færgerute ville give indtægter til havnen og forøget handel i byen.

Den meget ophedede debat foregik ikke kun i avisernes spalter. Modstanderne forsøgte også at påvirke politikerne direkte. Allerede på kommunalbestyrelsens møde 17. december 1958 behandlede man således en opfordring fra en række lokale foreninger til at arrangere et offentligt møde angående færgeplanerne. Alle henvendelser blev taget til efterretning af kommunalpolitikere, som dog ikke ændrede holdning og ikke fandt grund til at afholde et borgermøde om sagen.

Efter yderligere forhandlinger med DSØ den 27. januar 1959 kunne man igangsætte arbejdet med projektering og med at indhente de nødvendige tilladelser, tilsagn om statstilskud m.m. Allerede den 30. juni blev kommunalbestyrelsen præsenteret for en kontrakt for en 15-årig periode, som man vedtog at underskrive. Og så kunne næste etape med de fornødne anlægsarbejder iværksættes.

Et af motiverne bag kommunalbestyrelsens beslutning og den forholdsvis hurtige beslutningsproces synes at have været ønsket om at skaffe indtægter til den underskudsgivende kommunale havnedrift og dækning for de store investeringer, som man netop havde foretaget for at modernisere havnen.

At risikoen for ekspropriation af de nødvendige dele af havnen til etablering af en færgehavn kan have påvirket beslutningen, kan ikke udelukkes. I et brev af den 27. februar 1960 til ministeriet anførtes det således:

"Forhandlingerne om oprettelse af en færgerute var kommet i stand efter anmodning fra departementet."

### **Vedholdende færgemodstandere**

Selvom stormen af protester ingen indflydelse fik på kommunalbestyrelsens dispositioner, måtte man dog på ét punkt gå til forhandlingsbordet: Tilkørselsvejen til færgen skulle føres henover et naturfredet område. Det krævede afklaring med Naturfredningsnævnet for Københavns Amt.

På et møde den 13. februar 1959, hvor bl.a. Naturfredningskomitéen for Amager var tilstede, fremlagde kommunen for første gang dispositionsplanen for bygninger og parkering i forbindelse med færgeanlægget.

Modstanderne måtte acceptere, at de ikke på baggrund af fredningsdeklarationen og gældende praksis vedr. vejføringer over naturfredede områder kunne forhindre vejens placering. Kommunen skulle dog tage komitéen med på råd vedr. udformningen af belysningsmasterne.

Færgemodstanderne opgav dog ikke håbet om at påvirke beslutningstagerne. Læserbrevsdebatten fortsatte og *Dragør Bykulturelle Udvalg* udarbejdede en betænkning om Dragørs fremtidige udvikling. Den udkom i august 1959 og indeholdt et stort afsnit om problemerne i forbindelse med en færgerute. Som det mest markante foresloges en afvikling af trafikken sydover langs med kysten og over strandengene. Kommunalbestyrelsen ønskede dog heller ikke på dette grundlag at indlede en debat med færgemodstanderne og tog blot betænkningen til efterretning.

De alternative forslag til afvikling af trafikken på land blev som nævnt bl.a. forfægtet af Poul Dich eller "kommunalbestyrelsens onde ånd", som han yndede at kalde sig. Han erkendte, at disse forslag ikke var en ideel løsning, slet ikke mht. strandengenes enestående natur. Han mente dog, at det var den bedst opnåelige og mest skånsomme løsning for beboerne langs til- og frakørselsvejene - en paradoksalt problemstilling med iboende interesse modsætninger.

Foruden at være byens læge, var Poul Dich også formand for Sundhedskommissionen, for Dragør Fredningsnævn, for Naturfredningskomitéen for Amager og for Dragør Museum. Han var med andre ord en mand med flere "kasketter" og som sådan en vigtig opinionsdanner.

Det var dog også en vanskelig blanding af "kasketter". Han valgte så at sige "bybevarings- og sundhedskasketterne" med forslaget om at føre trafikken over strandengene. Det betød imidlertid, at naturen i givet fald måtte vige for hensynet til mennesker. Beslutningstagerne tog ikke de samme hensyn. Med den gennemførte vejføring for færgetrafikken fulgte massive støjgener for beboerne langs til- og frakørselsvejene.

Da modstanden mod færgesplanerne og debatten om afvikling af færgetrafikken ikke førte til resultater, samlede færgemodstanderne sig omkring dannelsen af *Tværpolitisk Forening* (senere kendt som "Liste T") med færgemodstand som et væsentligt programpunkt. Ved kommunevalget i 1962 fik listen en plads i kommunalbestyrelsen. Derefter kunne færgemodstanden gøres gældende i kommunalbestyrelsen.

### **Færgesejladsen begynder**

I kontrakten med DSØ påtog de to havne sig at afholde alle udgifter til bygning af anlæggene.

For Dragørs vedkommende omfattede dette opførelse af en ekspeditionsbygning og som et mere radikalt indgreb opfyldning langs kystlinien ca. 30 m ud i Øresund beregnet til anlæg af opmarchpladser, etablering af til- og frakørselsvej og parkeringspladser.

Endvidere betød det anlæg af et færgeløje med klap i den gamle havn og tilvejebringelse af en vanddybde på fire meter i den gravede rende ind til havnen samt i yderhavnen. Endelig forpligtede kommunen sig til at vedligeholde alle anlæg.

Selskabet skulle i henhold til kontrakten til gengæld betale kommunen skibsafgifter efter de gældende havne- og brotakster samt en fast afgift for overførte motorkøretøjer. De samlede udgifter til anlægget beløb sig til 2,1

millioner kr.

Som nævnt sejlede M/S "Dragør" den første tur på ruten 8. april 1960 fra Limhamn til Dragør. Man lagde ud med fem dobbeltture om dagen og en overfartstid på 50 minutter. Færgeren kunne medtage 300 passagerer, syv lastbiler og 15 personbiler.

I juli samme år kom søsterskibet M/S "Limhamn" i fart, hvorved det var muligt at tilbyde 14 dobbeltture. I juni 1964 kom M/S "Drogden" til. Den var med sin kapacitet på ca. 400 passagerer og 42 personbiler væsentligt større, og man var dermed i stand til at sejle 38 ture. Endelig indsattes i maj 1967 M/S "Saltholm" med samme kapacitet som "Drogden".

Der kunne nu præsteres 52 ture om dagen.

### **Problemer med besejlingen**

Da færgeren var kommet i drift, indledtes næste fase i færgekrigen.

Byens beboere måtte leve med voldsomme støjgener og rystelser fra færgernes motorer. Dette blev genstand for en del polemik og klager.

Med udgangspunkt i sundhedsvedtægten nedlagde Dragørs sundhedskommission endog forbud mod færgernes besejling af havnen efter 15. november 1960, hvis ikke støjen blev bragt til ophør. Færgegesellschaften anførte hertil, at man allerede havde foretaget en støjdemping, og at man i øvrigt ikke havde modtaget tilsvarende klager i Limhamn.

Efter et mæglingsmøde i Indenrigsministeriet trak sundhedskommissionen sit ultimatum tilbage, og færgegesellschaften indvilgede i at foretage yderligere støjdemping af motorerne.

Endelig var der også mere tekniske problemer - til gene for sejladsen, men til stor moro for offentligheden. De skyldtes i første række udsejlingsforholdene, idet sejlrenden var for smal. Indtil yderligere uddybningsarbejde var færdigt i løbet af juli 1960, måtte man have hjælp fra slæbebåde til at få færgerne ud af havnen.

Faktisk blev åbningen af ruten udsat, fordi færgeren gik på grund under prøvesejladserne. Endvidere var færgernes manøvreedygtighed ikke tilstrækkelig god. Det blev først bedre, da de forsynedes med for-ror i 1962.

### **Konkurrerende selskaber**

Flere modstandere af færgeren pegede helt fra starten på, at der burde etableres en færgerute fra Kastrup Havn. De anførte som begrundelse, at vejen tværs over Amager var kortere og derfor mere direkte. De undlod at nævne, at sejltiden ville blive længere, men forslaget var måske mest udtryk for et ønske om at eksportere færgerne og færgetrafikken.

Der var dog nogle, der så mulighederne i en sådan rute. Efter mange forsinkelser, men alligevel tilpas tidligt i forhold til Dragør ruten, påbegyndtes bilfærgesejlad mellem Kastrup og Malmø i slutningen af august 1959. Ruten kom til at ligge i stadig konkurrence med Dragør-Limhamn overfarten.

I september 1963 ønskede man endog at ekspandere og forhørte sig hos Dragør Kommune om muligheden for at besejle havnen med en bilfærge i fast rute mellem Dragør og Malmø. Kommunalbestyrelsen var positivt stemt over for idéen, mens DSØ truede med at prøve sagen ved domstolene.

Det skal også nævnes, at kommunen lå i forhandlinger med *Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866* om indsættelse af en bilfærge i sejlads mellem Dragør og Rønne. Disse forhandlinger strandede imidlertid, fordi vanddybden var for ringe og sejlrenden for smal.

### **Færgemodstanderne i aktion igen**

I september 1964 forsøgte kommunalbestyrelsen at finde en løsning på det positive problem, at flere selskaber viste interesse for besejling af Dragør Havn.

På et lukket møde vedtog man at udskrive en idékonkurrence med en præmie på 50.000 kr. for udformning af en ny færgehavn.

Da denne beslutning sivede ud til offentligheden, gik færgemodstanderne straks i aktion igen. Ligesom tidligere sås protestskrivelser i lokalaviserne, og på et protestmøde formuleredes en skrivelse til kommunalbestyrelsen, hvori man udbad sig nærmere orientering om planerne og en offentlig drøftelse af spørgsmålet.

Da sagen atter var til behandling, var stemningen vendt - de tre socialdemokrater var faldet fra på grund af den modstand, som forslaget havde mødt i befolkningen.

"Krigen" sluttede altså denne gang med en "sejr" til modstanderne, endnu før den var begyndt.

### **Færgesucces ud over alle grænser**

Op igennem 1960'erne steg antallet af passagerer og overførte person- og lastbiler.

I den prognose, der opstilledes forud for etableringen af færgeruten, forventedes for 1960 150.000 rejsende, 15.000 personbiler og 6.500 lastbiler.

Som det fremgår af nedenstående oversigt, kunne ruten hurtigt fremvise tal, der for passagerer og personbiler langt oversteg forventningerne. Udviklingen var tydelig - næsten konstant stigende kurver .

Faldet i antallet af passagerer i 1963 skyldes svensk forbud mod indførsel af kød og senere dansk sukkerstop. Samtidig gav isvintrene i 1963 og 1966 alvorlige problemer for sejladsen.

År Passagerer Overførte personbiler Overførte lastbiler og busser

År	Passagerer	Personbiler	Lastbiler
1960	451.000	27.644	(ikke opgivet)
1961	686.871	53.758	5.276
1962	758.415	70.812	7.938
1963	646.000	72.500	10.000
1964	927.000	103.100	14.900
1965	1.005.000	121.600	18.600
1966	969.000	118.600	22.500
1967	1.257.000	141.000	26.000
1968	1.515.000	178.400	41.600

Med sådanne overfartsstatistikker var det klart, at færgeselskabet ønskede at udvide kapaciteten. Det skete som nævnt ved indsættelse af nye og større færger i 1964 og 1967, men det var ikke tilstrækkeligt til at klare det stigende behov.

Som forklaring kan - udover den generelle velstandsstigning - tjene, at bilparken i Danmark fra 1960 til 1967 voksede fra 577.977 til 1.142.375 biler. I Sverige gik tendensen i samme retning - med næsten en fordobling af bilparken. Og der var intet, der tydede på en opbremsning i denne udvikling.

Med kun et færgeleje i Dragør til at klare fire færger havde man imidlertid nået grænsen for det mulige.

### **Færgelejet udvides**

DSØ's bud på en løsning af problemerne blev i september 1967 gjort gældende overfor kommunalbestyrelsen.

For at kunne klare den øgede trafikmængde ønskede man et ekstra færgeleje i Dragør. Der skulle så indsættes nye og større færger på ruten til afløsning for de to ældste færger.

Forslaget behandledes positivt og der udarbejdedes en foreløbig skitse og et prisoverslag. Det anførtes dog, at kommunen ikke havde mulighed for at løse finansieringen på traditionel vis - og der lagdes dermed op til, at DSØ selv indgik heri.

I december 1967 var man nået så langt i forhandlingerne, at et flertal i kommunalbestyrelsen kunne træffe en principbeslutning om, at man skulle søge etableret to nye færgelejer umiddelbart syd for den gamle havn.

Havneudvalget indledte derefter forhandlinger med færgeselskabet om de nærmere vilkår. På det offentlige møde i kommunalbestyrelsen 23. april 1968 behandledes dette forslag igen, og efter nogen debat blev det vedtaget - kun med Liste T's stemme imod.

Under behandlingen påpegede borgmesteren, at ved en flytning af færgelejet ville det gamle havnebassin blive frigjort til bådhavn, og at en ny bølgebryder ville skabe mulighed for at anlægge en moderne lystbådehavn. Herved fik man gjort noget ved de lange ventelister på bådpladser til lystfartøjer, som havde skabt megen utilfredshed.

Forhandlingerne fortsatte, men midt i det afsluttende forløb dukkede der forlydender op i pressen om, at DSØ overvejede at flytte trafikken til Nordhavnen i København, hvorved ruten i Dragør ville blive nedlagt. Modstanderne græd tørre tårer, men sagen blev kort efter tilbagevist af DSØ. Det var muligvis blot en del af det taktiske spil under forhandlingerne.

På et offentligt møde 29. oktober 1968 godkendte kommunalbestyrelsen havneudvalgets fremsendte projekt og forslag til overenskomst med færgeselskabet.

Modellen for finansieringen af de budgetterede 9,5 millioner kr. var, at DSØ for så vidt lagde anlægssummen ud, og at tilbagebetalingen skulle ske over 15 år - gennem en reduceret afgift fra færgeselskabet. Som noget nyt skulle selskabet påtage sig udgifterne til vedligeholdelse og reparation af alle færgeanlæg og uddybning/oprensning af havn og sejlrende.

### **Færgemodstanderne på scenen igen**

Med denne afgørende beslutning gik modstanderne straks på scenen igen.

Realistisk nok fokuserede de denne gang på, om der var behov for eller ønsker om en udbygning. Endvidere pegede de på den gamle - stadig uløste - problematik om færgetrafikkens afvikling.

Forløbet var næsten identisk med det, vi så omkring færgens start. Protestskrivelser i aviserne, politikernes henvisning til de demokratiske spilleregler og modstandernes krav om større offentlighed i beslutningsprocessen.

Denne gang var der en kritisk røst i kommunalbestyrelsen, nemlig Liste T's repræsentant, men heller ikke det åbnede døre for modstanderne - der var flertal for beslutningen.

I et forsøg på at kvalificere debatten dannedes en gruppe bestående af borgere med særlig faglig indsigt. De analyserede færgesituationen og fremsendte resultatet af deres overvejelser til kommunalbestyrelsen.

Færgesagens dilemma fremgik dog også her med al tydelighed. Heller ikke i dette forum var der enighed om løsningen på de komplekse trafikale problemer.

I sin udtalelse, der blev fremsendt til kommunalbestyrelsen i god tid før det afgørende møde 29. oktober, anbefalede gruppen, at beslutningen blev udskudt, indtil der var blevet udarbejdet et bedre grundlag. Kommunalbestyrelsen fandt dog ingen grund til at efterkomme dette forslag.

Til samme møde fremsendte Poul Dich et brev, hvori han rådede kommunalbestyrelsen til at forkaste overenskomsten - eller i det mindste at forlange, at DSØ betalte hovedparten af såvel færgeanlæg som ringvej. Endvidere varslede han, at der ville blive afholdt et offentligt møde om sagen. Brevet blev læst op - efter at beslutningen var truffet og uden kommentarer fra borgmesteren. Liste T protesterede også mod den enorme udvidelse og tilsluttede sig forslaget om et borgermøde.

Endvidere stillede man det utraditionelle forslag at afholde en vejledende folkeafstemning om spørgsmålet. Også dette blev forbigået i tavshed.

### **Borgermøder**

Skønt sandgravemaskinen allerede var gået i gang kort tid efter, at beslutningen var truffet, indkaldte Tværpolitisk Forening til et offentligt "færgemøde" 17. november 1968.

Ingen af kommunalbestyrelsens øvrige partier ønskede imidlertid at lade sig repræsentere på et "T-møde", hvorfor det blev aflyst.

Da der stadig ikke var tegn på, at et borgermøde ville blive afholdt, arrangerede "tværpolitikkerne" et offentligt møde den 27. januar. Omkring 50 borgere mødte op og det vedtoges at fremsende en protestskrivelse til kommunalbestyrelsen.

Heri rådede man politikerne til at søge byplanmæssig assistance til løsning af de problemer, som færgeprojektet påførte byen og naturområderne. Også denne henvendelse blev ignoreret, men var måske årsag til, at der blev arrangeret et nyt borgermøde den 18. februar.

Her dannede den samlede kommunalbestyrelse spørgepanel. Der var lagt op til en bred diskussion af



verserende sager, men aftenens hovedtema blev "færgesagen", idet hovedparten af de 3-400 fremmødte var færgemodstandere. Det var ved denne lejlighed, at Poul Dich ledsagede sin kritik med at overrække laurbær til borgmesteren med ordene: Laurbær bruges til andet end hyldest - også til bankekød.

Det kom i øvrigt frem på mødet, at havde man afslået færgeudvidelsen, var det tænkeligt, at staten havde eksproprieret havnen. Dette synes altid at have været et godt argument. Borgermødet førte i øvrigt ikke til resultater - beslutningen var truffet, og anlægsarbejdet var gået i gang.

Skønt færgeanlægget ikke var helt færdigt, påbegyndte færgerne "Hamlet" og "Ofelia" sejladsen 1. juli 1969. Ved indsættelsen af disse to færger, der hver kunne medtage 85 personbiler og 800 passagerer, fordobledes kapaciteten på ruten. Også selvom man samtidig trak de to ældste og mindste færger ud af drift.

### **Omfartsvej**

Den forøgede kapacitet affødte en intensivering af trafikken på vejene til og fra færgelejet.

For beboerne i de tætbebyggede områder betød det en kraftig forøgelse af støjgenerne. Kommunalbestyrelse såvel som færgemodstandere var denne gang enige om, at de trafikale problemer skulle løses.

Forslaget om en sydgående omfartsvej kom derfor atter i søgelyset. Det resulterede i, at den kom til at figurere i amtets vejplaner med henblik på etablering i slutningen af årtiet.

Den tænkte denne gang ført via strandengene og i en bue sydvest om Store Magleby. Her skulle den sluttes til Englandsvej, som ved udvidelsen i 1971 og etableringen af tunnelen under lufthavnens landingsbaner faktisk blev gjort klar til dette.

I forhold til forslaget ti år tidligere, var vejføringen flyttet et stykke længere mod vest på grund af byudviklingen. Efterfølgende opstod der uvilje mod den 2-4 sporede vejføring, som jo samtidig ville åbne mulighed for forøgelse af færgetrafikken uden større problemer. Det satte de hidtidige trafikforhold trods alt visse grænser for.

Samtidig ville meget betydelige naturområder blive berørt. Dette førte til, at forslaget med kommunens accept igen blev taget ud af amtets planer i 1976.

Mere konstruktive, i forhold til det uantastede kystlandskab, var en række forslag, der pegede på en placering af et nyt færgeleje nord for Dragør (på det inddæmmede område øst for lufthavnen) eller på sydkysten (i Store Magleby Kommune).

Disse forslag blev aldrig realitetsbehandlet, men de blev jævnligt fremført af færgemodstanderne.

### **Færgedrift med stigende kurver**

Ser vi på nedenstående overfartsstatistik for ruten efter indsættelsen af de nye færger, ses det tydeligt, at den forøgede kapacitet hurtigt gjorde sig gældende.

I 1970 passerede overfarten de to millioner årlige passagerer, og i 1990 var man oppe på næsten tre millioner.

Overførslen af lastbiler og busser toppede tilsyneladende i midten af 1970'erne. En forklaring herpå kan være, at udbygningen af motorvejsnettet nord og vest for København efterhånden trak de tunge køretøjer til Helsingør-overfarten, hvilket også blev fremmet af færgeelskabets prispolitik.

Stigningen i antallet af passagerer krævede hurtigt endnu en færge. Med indsættelsen af M/S "Scania" 19. maj 1972 besejledes ruten af fem færger. Som den hidtil største færge havde denne plads til 800 passagerer og 100 personbiler eller 12 lastvognstog og 16 personbiler.

I slutningen af 1970'erne blev færgerne "Drogden" og "Saltholm" dog trukket ud af drift som følge af stagnation i passagertallet og fald i antallet af overførte køretøjer.

År	Passagerer	Biler	Lastbiler og busser
1969	1.653.000	204.500	50.300
1970	2.015.000	224.200	52.300
1975	2.510.000	291.200	80.400
1980	2.510.000	272.500	63.700
1985	2.569.000	269.800	70.200
1990	2.784.900	338.000	72.700

1995	2.022.600	260.400	59.500
1998	1.835.079	307.440	44.600

### **Kontraktforhandlinger**

Efter en administrativ omorganisering overdrog DSØ fra 1. januar 1977 kontraktforholdet til det svenske aktieselskab "Sundfart" .

Selvom kontrakten løb frem til 1984, mente kommunalbestyrelsen, at der skulle forhandles om en ny kontrakt med det nye selskab. Færgemodstanderne pressede øjeblikkeligt på for afvikling af færge sejladser og omkring 1000 borgere skrev under på en protest.

Efter langvarige forhandlinger opnåedes i februar 1978 en række kontraktændringer af økonomisk karakter, men det gav ikke ro omkring færgen.

I foråret 1978 blev betænkningen "Øresundsforbindelser" præsenteret. Den beskrev forudsætningerne for at bygge en fast forbindelse over Øresund - og omvendt, hvis den ikke blev bygget, hvordan trafikken så kunne afvikles.

Især det sidste var af stor betydning for Dragør Kommune. Prognoserne forudsagde, at der i år 2000 ville blive overført omkring 650.000 personbiler med færgerne. Det ville kræve yderligere udbygning af færgelejet og genoplive diskussionen om en omfartsvej, hvilket atter bragte sindene i kog.

Kommunalbestyrelsen besluttede at lade repræsentanter fra hver af de tre politiske grupper udarbejde et oplæg til en udtalelse.

Det blev aftalt, at denne skulle behandles på to kommunalbestyrelsesmøder, fordi man ønskede at give borgerne mulighed for at bidrage med kommentarer og idéer. På kommunalbestyrelsesmødet den 14. november vedtog man enstemmigt et forslag om, at færgen burde placeres på Amagers østkyst for enden af den planlagte Vallensbæk-Tårnby motorvej. En tanke som Tårnby Kommune øjeblikkeligt tog skarp afstand fra.

Ved 2. behandlingen den 12. december, hvor ingen borgere i øvrigt havde ønsket at udtale sig, stillede ti kommunalbestyrelsesmedlemmer - i tidens ånd kaldet "de ti's bande" - overraskende et ændringsforslag til den oprindelige udtalelse.

Heri accepterede de færgens forbliven og pegede på det ønskelige i en sydlig omfartsvej. Dette skabte megen debat i byrådssalen, og man enedes om at indkalde til borgermøde den 9. januar 1979.

Vanen tro gav denne kovending anledning til heftig avisdebat - også med Tårnby Kommune. "Bandemedlemmerne" blev imidlertid overbevist af borgermødets 500 fremmødte.

Kommunalbestyrelsen kunne derefter finde sammen om en udtalelse, der udtrykte bekymring for afvikling af prognosernes trafikmængde og som principielt afviste tanken om en omfartsvej.

Endvidere nævntes borgermødets anbefaling af en flytning af færgen til den planlagte trafikkorridor i Tårnby Kommune - uden at dette dog blev pointeret af hensyn til det gode naboskab.

Da overvejelserne omkring flytning af lufthavnen til Saltholm blev opgivet i 1980, bortfaldt en vigtig forudsætning for vurderingerne i Øresundsbetænkningen. Det betød omvendt, at spørgsmålet om en Øresundsforbindelse måtte tages op til fornyet overvejelse. Dermed var den konkrete sag for Dragørs vedkommende ikke længere aktuel.

Næste slag i færgestriden blev udkæmpet omkring fornyelse af færgekontrakten for en ti-årig periode i 1984. Kommunen havde mulighed for opsigelse af kontrakten med 2 års varsel, og modstanderne kæmpede også her for at få sejladser indstillet.

Efter langvarige forhandlinger kunne et flertal i kommunalbestyrelsen dog forny færgekontrakten med virkning fra 1. april 1984. Også denne omgang bød på avisdebatter, forlydender om færgeophør og langvarige drøftelser i kommunalbestyrelsen.

Selvom Liste T nu beklædte borgmesterposten og egentlig havde ønsket at opsigelse kontrakten, måtte de arbejde på grundlag af flertallets beslutning.

### **"Felix" ind på scenen**

Derefter fulgte en lang periode med bemærkelsesværdig ro omkring færgefarten. Og med beslutningen i 1991 om en fast forbindelse til Sverige, var der grænser for, hvor lang tid der endnu kunne forventes færgefart fra Dragør.

Ud fra ønsket om at fastholde rutens konkurrencedygtighed og kravet fra pendlere og forretningsfolk om hurtig overfartstid lancerede færgeelskabet imidlertid i januar 1996 planer om at indsætte en hurtigsejlende katamaranfærge.

Dermed var startskuddet givet til endnu en proteststorm. Den koncentrerede sig især om de miljømæssige konsekvenser (støj og de farlige hækbølger) og de nødvendige indretninger i havnen, som ville kræve dispensation fra lokalplanen for havneområdet.

Da det i april kom frem, at bestillingen på "cat'en" (som katamaranfærgen kaldtes) allerede var afgivet - uden forudgående forhandlinger med kommunen - intensiveredes debatten.

Den store skepsis i Dragør var i øvrigt ikke enestående. Mange indlæg i medierne fra politikere, organisationer og enkeltpersoner tegnede et billede af de miljøproblemer, der kunne opstå som følge af katamaranfærgedrift.

De massive protester blev gjort gældende på borgermøder og i form af 1.200 underskrifter. Endvidere var læserbrevenes antal så stort, at Dragør Nyts spalter ikke slog til.

I slutningen af november gav kommunalbestyrelsen med et knebent flertal imidlertid dispensation fra lokalplanen og dermed tilladelse til, at "Felix" fra den 19. december kunne erstatte færgerne "Hamlet" og "Ofelia". Den kunne medtage 160 biler og 700 passagerer. Overfarten blev klaret på 25 minutter og op til 22 gange om dagen.

### **Lukning af færgeruten før tid**

Dragør skulle lige til det sidste opleve dramatik omkring færgen.

Alle anså det for givet, at færgefarten i hvert fald ville fortsætte, indtil broen stod færdig. I december 1998 forlød det imidlertid i pressen, at færgeelskabet påtænkte en lukning af ruten i efteråret 1999 pga. manglende indtjeningsmuligheder i vintersæsonen.

Trods mange bestræbelser på at etablere en alternativ rute og efter forhandlinger til flere sider lykkedes det ikke at få den passagerfærge i fart, som flertallet i Dragør Kommunalbestyrelse trods alt ønskede. En færge som evt. også ville kunne sejle efter broens indvielse.

Som bebudet forlod "Scania" derfor Dragør Havn for sidste gang 30. oktober, og det samme gjorde "Felix" dagen efter. Dermed, skulle det vise sig, var der sat punktum for færgefarten i Dragør - otte måneder før det forventede tidspunkt.

I december 1999 påbegyndte Scandlines sin kontraktmæssige nedbrydning af færgelejet og reetablering af havnearealet.

### **Lille by hva' nu?**

Dragør Kommunalbestyrelse anså konsekvenserne af brobyggeriet for at være det vigtigste planlægnings spørgsmål for Dragør Kommune i 1990'erne.

Derfor gennemførtes i 1993 en revision af kommuneplanen med temaet "Dragør i lyset/skyggen af Øresundsbroen".

Færgefarten forventedes, som nævnt, at ophøre med broens indvielse, og byen skulle omstille sig til en hverdag uden færgeturister og færgetrafik.

Resultatet blev en kommuneplan, der bl.a. lagde op til, at havneområdet - uden færgefart eller evt. med en passagerfærge - skulle udvikles til et mere attraktivt og sammenhængende fritidsområde, hvor der også kunne være plads til bebyggelse og erhverv med tilknytning til havnen.

Da debatoplægget til næste kommuneplan udkom i 1996, havde færgeelskabet netop indsat katamaranfærgen på ruten og havde meddelt, at man forventede at opretholde bilfærgefarten - også efter ibrugtagningen af broen.

Der blev derfor opereret med to modeller for havnens udvikling - med og uden bilfærgefart. Dette scenarium blev opretholdt i den efterfølgende kommuneplan fra 1998, mens man i kommuneplanrevision 2000 kun opererer med evt. passagerfærgefart.

Som nævnt bliver der næppe tale om opretholdelse af færgefart. Det betyder, at man i fremtidig planlægning skal søge at få styr på de mange spændende muligheder og visioner for dette "indvundne" land. Forhåbentlig vil det blive en udvikling, hvor det tidligere færgeområde langsomt vil blive en integreret del af det eksisterende havnemiljø.

### **Svenskehandlen og dens betydning**

Foruden de normale arbejds-, udflugts- og ferierejser har Dragør-Limhamn ruten gennem årene givet en livlig "indkøbstrafik".

Høje priser på dagligvarer, vin, øl og spiritus i Sverige har i perioder været årsag til et meget stort antal svenskere på indkøb i Dragør, mens fordelagtige priser på bl.a. kaffe, sukker, marcipan, nødder og chokolade i andre perioder har fået danskerne til at rejse til Limhamn.

Rejsemønstret har været meget påvirkeligt af ændringer i afgiftsreglerne i de to lande og af de til enhver tid gældende toldregler og valutakurser.

I den omhandlede periode har det ikke været det toldfrie salg ombord, der har lokket passagererne. Allerede fra 1. juli 1961 reducerede dansk-svenske regler indkøbsmulighederne på Øresund til en enkelt pakke cigaretter og 2,5 cl. spiritus pr. tur. Det var et skår i rejseglæden for mange rejsende, men havde tilsyneladende ikke indflydelse på passagerstatistikken.

Der er ikke foretaget systematiske, årlige opgørelser af de rejsendes fordeling på nationalitet. I passagerstatistikkerne opregnes kun det samlede antal rejsende.

Alligevel synes det at have været tendensen, at størstedelen af passagererne har været svenskere. For året 1963 findes således en opgørelse, hvoraf det fremgår, at 80% af de rejsende var svenskere.

I 1976-1977 finder vi i en mere generel trafikundersøgelse, at 85% af landgangspassagererne var svenskere. Og tilsvarende viser en interviewundersøgelse fra 1989, at 75% af passagererne var svenske.

Det sætter betydningen af svenskehandlen i Dragør i relief, når færgerne alene med de sidste 20 års gennemsnitlige passagertal på ca. 2.3 millioner årligt har overført omkring 1.7 millioner potentielle kunder til butikkerne eller ca. 4.700 dagligt alle årets dage. Til sammenligning skal det nævnes, at kommunens samlede indbyggertal i samme periode har ligget på 12.-13.000.

Betydningen af svenskehandlen i Dragør lader sig kun vanskeligt gøre op i eksakte tal. Vi kan dog også her finde enkelte pejlinger.

I 1962 lavede Dragør Kommune således nogle beregninger på omsætningsfremgangen for en række næringsdrivende. Heraf fremgik det, at omsætningsfremgangen - især for købmænd, slagtere og ostehandler - var så åbenbar, at man må antage, at svenskehandlen havde en ganske betydelig andel heri.

Undersøgelsen dækkede de to første år, hvor ruten var i drift og det forudgående år - 1959. Til sammenligning medtog man gennemsnitsfremgangen for de respektive handlende i Københavns Kommune.

For perioden fra 1959 til 1960 øgedes omsætningen i gennemsnit med 55%, mod en fremgang på 16% for københavnske handlende. I perioden fra 1959 til 1961 var fremgangen på gennemsnitlig 90%.

Tallene viste dog også, at omsætningsfremgang var branchebestemt. Det var især slagtere og til dels købmænd, der havde den mest markante stigning. Det andet år var kun slagterne i stand til at forøge omsætningen. Ostehandlerens fremgang lå på branchens niveau i øvrigt, hvorimod købmændene faktisk ikke kunne holde det almindelige niveau.

Forklaringen herpå må være, at købmændene havde fået øget konkurrence, idet de to første, egentlige "svenskerbutikker" var åbnet i mellemtiden. Disse butikker var, tillige med købmanden med den måske største svenskehandel, ikke med i undersøgelsen. Som et kuriosum kan det i øvrigt nævnes, at med ostehandlen som eneste undtagelse, eksisterede ingen af de butikker, der indgik i undersøgelsen, ved færgefartens ophør.

## **Øl, vin og spiritus**

I 1983 finder vi en undersøgelse af mere overordnet karakter. Heraf fremgår det, at svenskehandlens omfang i Dragør udgjorde 4% af den samlede grænsehandel i Øresundsregionen - et beskedent beløb set i det store perspektiv, men af stor betydning for lokalsamfundet.

Samtidig konstateredes det, at øl, vin, spiritus og madvarer udgjorde 95% af svenskernes indkøb. Et supermarked i byen havde opgjort svenskehandlen til 40% af omsætningen.

I 1990 laves den første systematiske analyse af detailhandlen i Dragør Kommune. Her viste det sig, at salg af dagligvarer til svenske færgepassagerer for bykernen svarede til 60% af omsætningen. At det for egentlige svenskerbutikker var noget højere, bekræftedes af udtalelsen: "99% af mine kunder er svenskere", som blev fremsat i et avisinterview.

I en ajourføring af analysen i 1996 ser vi, at omsætningen i dagligvarehandlen i bykernen var næsten halveret, fortrinsvis pga. et markant fald i antallet af færgepassagerer.

Svenskehandlen har altid været følsom overfor konjunkturer, valutakurser, vejrlig m.m. Som nævnt faldt antallet af passagerer i 1963 som følge af hård isvinter, dansk sukkerstop og svensk forbud mod kødimport på grund af mund- og klovsyge. Det sidste har nok ikke ligefrem pyntet på regnskabstallene hos slagterne.

Efter Danmarks indtræden i EF 1. januar 1973 steg antallet af svenskere på indkøb i Dragør. Foruden kød og andre dagligvarer forsynede de sig i højere grad med vin og spiritus, idet medlemskabet medførte prisfald på sådanne varer.

Ligeledes synes færgeselskabets prispolitik at have haft indflydelse på handlen. I perioder med gode rabatordninger, f.eks. for pensionister eller med udlevering af fribilletter, synes mange rejsende at have fungeret som "spritagenter" for venner og naboer.

Endelig kan vi se, at da den svenske krone faldt voldsomt i kurs i efteråret 1992, hørte svenskernes indkøb i Dragør næsten op i en periode - og faldt overordnet betragtet med ca. 20%. Selvom det med de lave kurser ville have været fordelagtigt for danskere at handle i Sverige i den periode, var der tilsyneladende ikke mange, der var opmærksomme på det. Og først fra foråret 1995 blev der for alvor indledt en annoncekampagne i hovedstadsaviserne for at påpege muligheden.

I en annonce for Dragør-Limhamn overfarten hed det bl.a.: Vær med til plyndringen. For 319 år siden mistede vi Skåne..., men nu ta'r vi revanche med økonomiske våben.. I det lokale "Dragør Nyt" ser vi også annoncer, der byder danskerne "Velkommen til Limhamn".

## **Lokale kunder utilfredse**

De handlende i Dragør har gennem tiden udvist stor opfindsomhed for at trække svenske kunder til deres butikker.

I begyndelsen af 1960'erne havde købmand *Cai P.* således en mand stationeret i Limhamn til at uddele brochurer. Og i den anden ende af skalaen sørgede Netto bl.a. i efteråret 1992 for, at 60.000 husstande på den anden side Øresund modtog løbesedler om deres tilbud.

At det faktisk lykkedes for butikken at få svenske kunder til at gå de ca. 1,5 km. fra havnen og til Netto-butikken i Dragør Centret, vidner folkeviddets navngivning af Kirkevej om - affødt af den gule bølge af indkøbspøser blev den kaldt "Ho Chi Minh-stien".

Den gevaldige succes med at tiltrække svenskere skabte omvendt utilfredse lokale kunder. De følte sig nedprioriteret og måtte se sig tvunget til at stå i lange køer for at gøre deres daglige indkøb. Det betød en indkøbsorientering mod butikker på det øvrige Amager og i City.

I den nævnte undersøgelse fra 1990 viste det sig, at kun ca. 40% af familiernes forbrug af dagligvarer blev indkøbt indenfor kommunegrænsen. Det spiller dog givetvis også ind, at Dragør Kommune er en decideret bosætningskommune med en stor udflytning til arbejdspladser i de øvrige omegnskommuner. Af praktiske grunde klarer mange de daglige indkøb på vej hjem fra arbejde.

Med den faste forbindelse i støbeskeen blev undersøgelsen fulgt op af en analyse af udviklingsmulighederne i 1990'erne - uden færgeturisterne.

Prognoserne heri var noget dystre. Forbrugerne i Dragør forventedes at foretage endnu færre indkøb i

detailhandlen i 1996.

Reduktionen ville blive mindre, hvis/når indkøbene fra færgeturisterne ophørte, men omsætningen forventedes generelt at ville falde pga. de manglende svenske indkøb. Desværre blev de dystre prognoser bekræftet i 1995. Her viste det sig, at kommunens indbyggere nu kun indkøbte ca. 35% af deres forbrug i butikkerne i Dragør.

### **Efter Øresundsbroen**

Med Øresundsforbindelsen vil der blive skabt optimal mulighed for, at svenskere let og hurtigt kan drage på indkøb i Københavnsområdets storcentre tæt ved motorvejsnettet.

I knudepunktet mellem broen og Metroen skal der ligefrem bygges et butikscenter. Indkøbstrafikken vil altså næppe komme til Dragør, som dermed vil få trukket sit opland skarpt op. Med Dragør Kommunes ø-lignende status - med Øresund mod øst og syd og Københavns Lufthavn som fysisk barriere mod nord - kan butikkerne ikke umiddelbart regne med erstatning for de mistede kunder.

Den store udfordring for detailhandlen vil derfor være at tilbageerobre de lokale kunder, som har følt sig "fortrængt" af svenskerne. Der er allerede sket en ændring i gadebilledet på byens hovedstrøg - kort tid efter færgefartens ophør sås lukning af "svenskerbutikker".

Men en optimistisk formand for Dragør Erhvervs- og Turistråd udtaler efter færgefartens ophør: Det er min fornemmelse, at butikkerne generelt er uberørte af situationen, mens enkelte har mistet toppen af omsætningen.

Færgemodstandere og -tilhængere har til stadighed diskuteret færgens økonomiske betydning for byen - herunder også størrelsen af de skatteindtægter, som er tilfaldet kommunekassen pga. den forøgede handel i byens butikker.

De egentlige "svenskerbutikker" og de større supermarkeder har dog ikke været ejet af folk, der var bosat i Dragør. Derfor er denne del af handlen ikke blevet beskattet i kommunen og har kun haft begrænset lokal betydning. Kommunen har til gengæld gennem årene haft gode indtægter i kraft af diverse kontraktmæssige afgifter fra færgeselskabet; disse har imidlertid også i nogen grad finansieret havnebyggerierne. Ved færgefartens ophør bortfalder disse indtægter naturligvis.

Færgen har ikke, som det kendes fra andre havnebyer, haft stor beskæftigelsesmæssig betydning. Færgeselskabet synes i overvejende grad at have ansat svensk arbejdskraft. Ligeledes har lokaliseringen af speditjonsfirmaer også været begrænset.

På turistområdet har Dragør Kommune bevidst ført en afdæmpet politik. Man har søgt at finde en balance mellem turisme og almindeligt byliv i de historiske bymiljøer - Dragør og Store Magleby.

Turisterhvervet er imidlertid i kraftig vækst i hovedstadsområdet. Det vil givetvis smitte af på Dragør Kommune. Turisme kan derfor komme til at udgøre et supplement, om end ikke en erstatning, for detailhandlen og restauranterne, efter at svenskerne er forsvundet.

### **En købmands erindringer**

"Eventyret" oplevedes således set fra disken hos købmand *Cai Petersen*: Hans kone, Thyra, fortæller:

"Det blev en stor omvæltning for vores vedkommende. Vi havde selvfølgelig forberedt os på, at der ville komme vældig gang i forretningen, og havde derfor ansat to ekspeditricer, den ene var endda indfødt svensker. Det med sproget spekulerede vi ikke så meget på. Vi havde i mange år, især om sommeren, haft en del svenske kunder fra Limhamn, der sejlede over i deres fiskerbåde eller lystfartøjer for at handle i Dragør.

Vi var ikke klar over, hvad det var for varer, de var ude efter, bortset fra øl, vin og stærke drikke. Det viste sig, at der var mange ting. For det første sukker, margarine, ost, honning og marmelade, og dernæst konserver af alle slags. Så godt som hver eneste svensker købte fra tre til seks dåser makrel i tomat samt skinke og hakkebøffer ligeledes på dåser, og een ting var vi sikre på - alle skulle have lakrids i metermål.

Vi fik varer hjem flere gange om ugen, og de blev solgt med det samme. Vi nåede ikke altid at få dem anbragt på hylderne, men måtte sælge dem direkte fra kasserne. Det varede ikke længe, inden vi måtte have flere til hjælp i forretningen, det var et slid dagen lang, men det var også morsomt."

Købmandens kone husker om de danske kunders reaktion:

"Vi måtte anskaffe os en kunde-nummermaskine, så det kunne gå mere retfærdigt til, og alle kunne ekspederes efter tur. Men det varede ikke længe, før vores danske kunder blev utilfredse med den lange ventetid. Det kunne Cai godt forstå, så han fandt en udvej. Danskerne kunne gå ind ad bagdøren til lagrene, og vi ansatte en lidt ældre mand, en forhenværende kommis, der så ekspederede disse kunder og samtidig lavede telefonordrerne til. Det fungerede godt, og alle blev glade."

### **Fast indslag i Dragør-revyen**

Dragør har en lang tradition for revyer i boldklubbens og senere i en egentlig revygruppes regi.

Her har man gennem årene taget pulsen på lokalsamfundet. "Färjen" har altid været godt stof, så færgets og færgesagens bølgegang kan følges i revyens årlige forestillinger.

Allerede i januar 1959 var færgesagen i lokalrevyens vridemaskine. Med sangen "Denne hersens färje" fik Poul Dich overrakt en modelfærge.

I den første revy efter færgestarten med titlen "Lille by - Hva" nu?" var der numre om svenskerinvasionen, støjen og ikke mindst færgediskussionen, der havde rystet den lille by. I slutnummeret var man rejst 100 år frem i tiden, hvor der hverken var færge eller støj - men en bro over Øresund!

Med Øresundsbroens indvielse lige om hjørnet følger Dragørrevy år 2000 selvfølgelig færgefarten til dørs.

### **40 år med færgetrafik**

Hvordan skal man opsummere historien om en færgeforbindelse, og hvad den har betydet for et lokalsamfund?

Ved 35 års jubilæet så færgeselskabet tilbage på følgende måde: Man havde sejlet 173 ture jorden rundt og overført 71 millioner passagerer. 10 millioner havde nydt en middag om bord og spist 462.750 kg rejer, 493.500 kg oksefilet, 393.000 kg rødspætter og drukket 32 millioner flasker øl. Der var overført 8 millioner personbiler og 2 millioner lastbiler og busser.

Det kan konstateres, at "færge" kom til at præge livet i Dragør på godt og ondt i 40 år, og at alle altid har haft en mening om "færgesagen". Den har gennem årene været på dagsordenen på et utal af kommunalbestyrelsesmøder, på borgermøder og har været omdrejningspunktet i utallige politiske diskussioner og læserbreve.

Til det mere spektakulære hører endvidere de mange svenskere på indkøb i butikkerne og især færgetrafikken, der dagligt har været til gene for et stort antal familier.

Det kan undre, at det ikke lykkedes færgemodstanderne at skabe bedre politisk gehør for deres protester. Det er imidlertid vigtigt at huske, at de afgørende beslutninger blev taget i fuld enighed eller af et flertal i kommunalbestyrelsen. Og det kan ikke udelukkes, at færgemodstanden er blevet tilbagevist med, at den blev fremført af grupperinger omkring Poul Dichts "kasketter".

Der er dog intet, der tyder på, at modstanderne manglede opbakning i befolkningen. Derom vidner de mange debatindlæg, protestskrivelser og deltagelsen i borgermøderne. På ét punkt synes færgemodstanderne dog indirekte at have haft indflydelse.

Vi ser, at kommunalbestyrelsen opgiver at udskrive en idékonkurrence i 1964, ligesom man heller ikke realitetsbehandler de mange planer om flere færgelejer og om etablering af hotel, sportsfaciliteter m.m. i tilknytning til færgehavnen, som gennem tiden har foreligget. Der var alligevel grænser for, hvor langt man ville gå i "færgeeventyret".

I stedet blev der tale om en placering af færgelejet, som ikke i udpræget grad forstyrrede samspillet mellem den gamle havn og byen og mellem byen og de fredede grøninger, der danner overgangen til byen og sikrer det frie udsyn.

Ved færgefartens ophør kan de to havneafsnit - den gamle havn og lystbådehavnen - umiddelbart få mere sammenhængende karakter.

Liste T, der blev oprettet på baggrund af færgemodstanden, fastholdt sin skepsis overfor færge, men har dog i de senere år støttet tanker om indsættelse af en passagerfærge. Med flertal i kommunalbestyrelsen fra 1998 kom de paradoksalt nok til at skrive eventyrets sidste kapitel.

Gennem tiden har der til stadighed været forlydender i pressen om, at færgefarten ville blive flyttet fra Dragør.

For færgemodstanderne var det selvfølgelig sød musik i ørerne, mens det for andre gav anledning til dommedagsvisioner for Dragør by og dens handel. Det er dog altid blevet ved truslerne. Set i bakspejlet virker det som en "kanin", der altid kunne trækkes op af hatten, når færgedebatten var ved at koge over. Samme effekt havde også truslen om ekspropriation, når de store beslutninger skulle tages.

Beboerne langs tilkørselsvejene har nu fået en roligere dagligdag. Der blev aldrig fundet en løsning på problemet omkring trafikafviklingen, så lige til den sidste færgetur foregik til- og frakørslen gennem tæt bebyggede områder.

Uden at bagatellisere den megen støj, som beboerne har været udsat for, må det dog anses for positivt, at strandene ikke blev indkapslet i cement. Den planlagte vejføring ville have været et betydeligt indgreb i området. Og der ville i dag have forestået et omfattende naturgenopretningsprojekt - hvis det overhovedet havde været muligt.

Hvordan det skal gå for butikslivet i byen, er vanskeligt at sige. Siden beslutningen om brobyggeriet blev taget, har "svenskerbutikkerne" måttet kalkulere med, at deres kundeunderlag forsvandt.

De øvrige butikker med et bredere varesortiment har måttet forudse, at de ville miste noget af omsætningen, men de kan sandsynligvis overleve ved at tilbageerobre de lokale kunder - med udvalg, kvalitet og service. Begge butikstyper har muligvis set en evt. passagerfærge som en chance for opretholdelse af butiksdriften eller fastholdelse af omsætningen.

Man må håbe, at lokalbefolkningen følger opfordringen til at handle lokalt, så butikslukninger undgås. En by har brug for et godt handelsliv.

Øresundsbroen blev udråbt til at være løftestangen for og symbolet på skabelsen af "Øresundsregionen" - et af Europas nye centre med store udviklingspotentialer. Fremtiden skal vise, hvad denne bro rent faktisk kommer til at betyde for økonomien og for erhvervsudviklingen, men også - og det er måske mere vigtigt - hvilken betydning den får i det mentale landskab og for det kulturelle samspil i Øresundsregionen.

Kan en udbygning af infrastrukturen skabe en transnational region og kan den nedbryde de eksisterende kulturelle, sproglige, nationale og økonomiske barrierer mellem Sydsverige og Københavnsregionen, mellem dansk og svensk hverdag og tænkemåde? Det bliver rigtigt spændende at se, i hvilken retning udviklingen går, og hvordan visionerne virkeliggøres, men det er jo en helt anden historie, som først vil kunne fortælles om et par generationer.