

FUGLEFLUGTSLINJEN

som et kontroversielt internationalt projekt

Af Martin Schiefelbusch

INDLEDNING

I 2013 kunne den tysk-danske færgeforbindelse kendt som Fugleflugtslinjen mellem Rødby og Puttgarden fejre sin 50-årsdag. I 1963 medførte den nye forbindelse væsentlige tidsbesparelser og øget kapacitet både for landevejs- og jernbanetransport. Kombineret med væsentlige investeringer i infrastrukturen i landevejs- og jernbanenettet frem til havne lukkede den et transporthul mellem Tyskland (og Centraluropa) og Skandinavien, idet den i stor udstrækning fulgte den direkte rute mellem byområderne omkring Hamborg og København.

Men på trods af dette projekts store betydning blev gennemførelsen ramt af adskillige tilbageslag og mislykkede forsøg og tog næsten nøjagtigt 100 år, hvis man regner de første forslag i 1860'erne som udgangspunkt.

Den nye politiske situation efter 2. Verdenskrig – som afskar de fleste eksisterende færgeforbindelser mellem Vesttyskland og Skandinavien – og den fortsatte vækst i trafikvolumen førte til, at de to lande oprettede en foreløbig rute i 1951 og genoptog planlægningen et par år senere.

Fugleflugtslinjen er et af de meget få jernbaneinfrastrukturprojekter, som blev gennemført i efterkrigsårtierne, og det eneste, som forbandt Tyskland med et andet land. Derfor blev det et logisk casestudie for et komparativt forskningsprojekt om international infrastrukturintegration. Denne analyse behandlede flere forskellige sektorer af infrastruktur og offentlige foretagender samt casestudier fra forskellige perioder for hver sektor med det mål at identificere fælles mønstre og typer af samarbejde på tværs af grænserne.¹⁾ Fugleflugtslinjens sidestykke i denne undersøgelse, hvis forfatter havde ansvaret for jernbanedelen, var Gotthardbahn, der forbinder Tyskland og Italien gennem Schweiz. Denne artikel kan kun gengive en del af analysen – læserne henvises til Schiefelbusch 2013, kapitel III, hvor man finder en mere detaljeret præsentation.

Hovedformålet med denne artikel er således ikke at give et omfattende overblik over projektets historie eller et detaljeret indblik i de driftsmæssige forhold – for den type information henvises for eksempel til Meier (1988), Watsack

Umiddelbart før 1. Verdenskrig var den tyske Fernernkomite nået så langt med planlægningen af en Fernerrute, at der i 1913 kunne trykkes propagandamærker (Danmarks Jernbanemuseum).



(2000), Bruun-Petersen (1997) og Bell/Nørgaard Olesen (1988) eller Nørgaard Olesen (2003). Artiklen behandler Fugleflugtslinjen for at se, hvordan projektet blev grebet an af de forskellige interessenter – primært transportministerierne og de to nationale jernbaner – i planlægnings- og implementeringsprocessen.

Selvom projektets ramme var en tid med økonomisk fremgang og entusiasme med hensyn til den europæiske integration, blev konstruktionen af Fugleflugtslinjen vanskelig gjort af adskillige problemer forbundet med finansieringsmuligheder, konkurrence og divergerende opfattelser af formålene med projektet.

De følgende sider vil beskrive de geografiske og politiske rammer, som havde stor indflydelse på processen, de institutionelle aftaler vedrørende planlægning og drift, og derefter diskutere de tiltag, som blev gjort for at behandle kompleksiteten i dette mangesidede projekt på tværs af grænsen.

Denne artikel beskæftiger sig primært med forhandlingen og implementeringen af ruten i 1950'erne og -60'erne samt de første driftsår. I de følgende afsnit vil man dog finde en redegørelse for den forudgående udvikling.²⁾

Den danske transportminister Gunnar Larsens spade knækker ved første spadestik-ceremonien den 14. september 1941. Spaden er udstillet på Danmarks Jernbanemuseum, og det er tydeligt at se, at årsagen var en konstruktionsfejl: årerne i træet lå forkert (Danmarks Jernbanemuseum).



UDVIKLING FØR DEN BILATERALE AFTALE

Der havde været maritim samhandel mellem Tyskland og Danmark i lang tid, og den første færgefart over Femern Bælt er beskrevet helt tilbage til 1231 (jfr. Femern-Rute-Komiteen 1932, Hartmann 1962, Watsack 2000). Skønt industrialiseringen udviklede sig noget senere i de nordiske lande, blev rejse- og handelsaktiviteter også mere intensive i dette område i løbet af anden halvdel af det 19. århundrede. Det første forslag til en direkte jernbane- og færgeforbindelse mellem Hamborg og København blev udarbejdet i 1865 i en tid med et anspændt forhold mellem Danmark og Preussen (som senere blev til Tyskland), og derfor ikke videreudviklet primært af politiske grunde. Der blev taget andre initiativer på baggrund af regionale politiske og forretningsmæssige interesser før og efter 1. Verdenskrig, men heller ikke dette blev til noget.

Den tyske interesse for Norden voksede især i begyndelsen af det 20. århundrede, bl.a. på grund af en følelse af kulturelt fællesskab, som også den tyske Kejser Wilhelm II havde. Der blev etableret moderne post- og jernbanefærgeruter mellem Tyskland, Sverige og Danmark, men disse var designet til at sørge for trafik til og fra Berlin og benyttede derfor mere østlige ruter (Trelleborg-Saßnitz og Gedser-Warnemünde). Set i dette perspektiv blev Fugleflugtslinjen betragtet enten som en unødvendig omvej eller en uvelkommen konkurrent (Meier 1988). Derudover blev der i 1880 etableret endnu en færgerute mellem Østersø-havnene i Kiel og Korsør, og den fjernede en del af Fugleflugtslinjens potentielle trafik.

Situationen ændrede sig sidst i 1930'erne, da den danske og den tyske fascistiske regering genoptog Fugleflugtslinjen som en mulighed for at forbedre kommunikationen mellem de to lande. Man forestillede sig nu også projektet som et landevejs- og jernbanearrangement (jfr. anon. 1941). Forhandlingerne indledtes i 1937, og Danmark åbnede en bro tværs over Storstrømmen mellem øerne Sjælland og Falster det samme år, hvorved et af hullerne i en direkte rute til Tyskland blev lukket.

Da 2. Verdenskrig brød ud, fik det Danmark til at genoverveje sin interesse i projektet, men da Tyskland besatte lan-

det i april 1940, forsøgte besættelsesmagten at fremskynde implementeringen som et middel til at forbinde deres territorier. En traktat mellem de to lande blev derfor underskrevet den 8. april 1941. En ofte nævnt episode fra projektets historie beskriver, hvordan den danske transportminister Larsens spade knækkede ved ceremonien, som markerede den officielle begyndelse på arbejdet i september 1941. Dette blev fortolket enten som et dårligt varsel for projektet eller som en symbolsk protest mod besættelsesmagten (Bell/Nørgaard Olesen 1988, 50-53). Bygningsarbejdet begyndte hurtigt, primært på den danske side, men blev snart stoppet på grund af krigen.

Den politiske situation efter 1945 ændrede projektets fremtidsudsigter radikalt: Som følge af opdelingen af Tyskland var den gamle rute (Berlin-) Warnemünde - Gedser (-København) nu kontrolleret af det kommunistiske DDR. Selvom denne rute forblev åben for transittrafik fra Skandinavien til Vest- og Sydeuropa under det meste af koldkrigsperioden, var det hverken politisk attraktivt eller bekvemt set ud fra et transportmæssigt synspunkt, da forbindelserne til Vesteuropa nu blev meget vigtigere. Ruten til Warnemünde blev sjældent nævnt i debatten om Fugleflugtslinjen, primært i forbindelse med en mulig nært forestående tysk genforening, som ikke desto mindre hurtigt blev mindre og mindre sandsynlig, selv ud fra en tysk politisk mainstreambetragtning fra omkring sidst i 1950'erne. Generelt kan dens rolle i debatten betragtes



Med den danske Kong Frederik og den tyske forbundspræsident Heinrich Lübke på broen går færgeren 'Kong Frederik IX' ind i Puttgarden Havn på Femern, den 14. maj 1963 (Danmarks Jernbanemuseum).

som marginal. Situationen er mindre klar for ruten fra Sverige til DDR, som afhængigt af situationen blev opfattet som en konkurrent eller et alternativ i flere trin af debatten (for eksempel vedrørende jernbanefragt).

Derfor var de eneste alternativer Kiel-Korsør-ruten (med meget begrænset kapacitet for biler og ingen for tog) og den store omvej via jernbane- og bilfærgerne over Storebælt. Helt tilbage i sommeren 1951 etablerede de to jernbanestyrelser derfor en ny jernbane- og bilfærge fra Gedser til den tyske³⁾ havn i Großenbrode (jfr. Ransome-Wallis 1969, 177 seq).

Imidlertid var ingen af disse i stand til at yde en langsigtet løsning på det stigende behov. Færdiggørelsen af projektet fra 1940'erne forblev på dagsordenen. Tværnationale komiteer blev dannet i to trin i løbet af 1950'erne til udvikling af detaljerede planer og en aftale om realiseringen af Fugleflugtslinjen. De to transportministre underskrev en interministeriel aftale i Bonn i juni 1958 (se nedenfor).

I dokumenter, som blev udgivet af Transportdepartementet og i tysk og dansk litteratur (Helberg 1957, anon. 1961, Bundesminister für Verkehr 1963, DB/DSB 1963, Ingeniøren 1963, Lindberg 1963, Koch/Ottensmeyer 1968), blev Fugleflugtslinjen konsekvent fremstillet som et nøgletransportprojekt, som skulle bringe landene tættere på hinanden, et arrangement, som blev støttet fra begge sider og udviklet i harmonisk samarbejde. Et billede af "*et glørværdigt kapitel ikke kun for de europæiske jernbaner, men også for efterkrigstidens historie om transport i Europa*" (Koch 1964, 144) var udbredt, selvom det ikke var en fuldstændig afspejling af virkeligheden (se nedenfor). Mens arbejdet i Danmark kunne genoptages uden betydelige ændringer i forhold til planerne fra før krigen, var visse tekniske undersøgelser og ændringer nødvendige på den tyske side, særligt med hensyn til placeringen af veje, design af overfarten over Femernsund (mellem det tyske fastland og øen Femern) samt placeringen af færgehavnen.

De fælles komiteer fortsatte derfor deres arbejde indtil oktober 1959. Konstruktionsarbejdet blev afsluttet i begyndelsen af 1963, og ruten åbnede den 14. maj 1963.

PLANLÆGNINGS- OG IMPLEMENTERINGSPROCESSEN EFTER 2. VERDENSKRIG - "SIKRING AF AT ARBEJDET PÅ DEN TYSKE SIDE BLIVER UDFØRT"⁴⁾

Åbningen af den foreløbige forbindelse Großenbrode-Gedser i sommeren 1951 kan betragtes som det første skridt hen imod den "rigtige" Fugleflugtslinje. En tysk-dansk aftale blev underskrevet den 31. januar, mens planlægnings- og konstruktionsarbejdet blev afsluttet på under seks måneder, til en pris af 22 mio. DM (Meyer 1988, 20). Desværre er der i de eksisterende kilder ikke ret meget tilgængelig information om forberedelsen af denne foreløbige rute. Men ud fra omstændighederne – konstruktionen af anlægget i Großenbrode tog kun tre måneder – forekommer det sandsynligt, at den blev etableret som en lappeløsning uden omfattende forhandlinger.

Dette kunne have været en midlertidig løsning, fordi færgedelen på strækningen stadig var langsom og havde begrænset kapacitet. Danmark ville have været tilfreds med en ren bil-løsning, men den tyske side foretrak en mere alsidig to-moduls løsning (Bell/Nørgaard Olesen 1988:54). I de første to år var kun det danske fartøj "Danmark" i drift med blot én overfart tur-retur om dagen, da den også skulle betjene Gedser-War-nemünde ruten. I sommeren 1953 leverede et nyt tysk skib "Deutschland" en væsentlig kapacitetsudvidelse, og i efteråret 1954 blev der tilføjet endnu et dansk skib ("Kong Frederik IX"). Lobbyarbejdet i komiteen for "Rødby-Femern-ruten" blev genoptaget. Der blev foreslået flere forskellige tysk-danske færgeforbindelser i begyndelsen af 1950'erne for at lukke det tydelige hul i direkte forbindelser mellem de to lande (anon. 1950).

Det næste trin var etableringen af en arbejdsgruppe med repræsentanter fra de fire jernbaner, som blev vedtaget i 1953, og gruppen mødtes seks gange mellem december 1953 og juli 1955. Ud over arbejdet på projektet var arbejdsgruppen ifølge medlemmet, DSB's generaldirektør Terkelsen, også tænkt som et offentligt synligt tegn på, at Großenbrode-Gedser ruten kun var en foreløbig rute, og at den rigtige Fugleflugtslinje ville komme senere (jfr. referat fra jernbanernes

Deutschland blev leveret i 1953 og betød en væsentlig kapacitetsforøgelse med mulighed for tre overfarter tur-retur dagligt (Danmarks Jernbanemuseum).

møde i Hamborg den 3. december 1955, RA lb 06-929/1). Arbejdsgruppen afsluttede sine aktiviteter med en rapport om udviklingen i efterspørgslen, en trafikprognose frem til 1960 og en økonomisk vurdering af projektet (rapport BA KO B121/2406 og RA lb 06-929/2). En af arbejdsgruppens tidlige konklusioner var, at de tre nødvendige forudsætninger for at fortsætte var *“for det første en aftale mellem de danske og tyske regeringer om at implementere ruten på begge sider af Femern Bælt, for det andet penge, og for det tredje tid”* (Terkelsen på mødet den 8. feb. 1953, RA lb 06-918/2, s. 5-6)



Andre arbejdsgrupper blev oprettet i juni 1957, denne gang på regeringsniveau. Den tyske og danske "Kommission for Fugleflugtslinjen" afholdt seks fællesmøder med det sidste i september 1959 samt separate møder i deres respektive lande. De vigtigste emner på møderne var forberedelsen af traktaterne, omkostnings- og indtjeningsberegninger og potentiel konkurrence. Kommissionerne bestod af embedsmænd fra transport-, finans- og udenrigsministerierne samt repræsentanter fra jernbaneselskaberne. De delegerede var fra jernbanernes overordnede ledelse og ministerielle departementschefer, og de vigtigste personer var til stede ved alle møder. De blev på skift afholdt i Tyskland og Danmark. Samtidig fortsatte jernbaneselskaberne også deres direkte dialog om de mere praktiske detaljer.

Implementeringen af Fugleflugtslinjen var baseret på en mellemministeriel aftale mellem Tyskland og Danmark underskrevet af transportministrene den 12. juni 1958, efter at en bilateral "hensigtserklæring" var blevet underskrevet den 24. marts.

Denne blev efterfulgt af en aftale mellem jernbaneledelserne, som blev forhandlet sideløbende med dokumentet mellem regeringerne. Hvor den mellemministerielle aftale erklærede de to landes vilje til at finansiere og bygge linjen, oplyste mellemoperatørdokumentet detaljer for drift, fordeling af ressourcer, indtægter og omkostninger og forpligtede virksomhederne til hvert år at aftale afgangsploner for færger og tog, baseret på trafikudbuddet og i overensstemmelse med de paneuropæiske regler. Forårsaget af et tysk krav om supplerende specifikation, som den danske side ikke ønskede at inkludere i aftalerne, blev der tilføjet en protokol til mellemoperatøraftalen som et tredje dokument. Tabel 1 gengiver et resume af indholdet.

Det krævede adskillige møder og udveksling af udkast, før man kunne blive enige om ordlyden i begge dokumenter, og det hele er anført i Fugleflugtslinje-kommissionernes mødereferater og supplerende korrespondance. Dybest set var det primære stridspunkt spørgsmålet om finansiering. De tyske repræsentanter stræbte efter at fastsætte bestem-



Den tyske trafikminister, H.C. Seebohm, og hans danske kollega, Kai Lindberg, underskriver protokollen den 24. marts 1958 (Danmarks Jernbanemuseum).

melser, som kunne reducere de økonomiske risici ved projektet, hvoraf de ville skulle dække omkring to tredjedele af konstruktionsomkostningerne.⁵⁾ Man planlagde to forskellige tiltag: ekstraafgifter på billetpriserne og klausuler, der skulle kontrollere konkurrencen fra andre ruter. Det tredje stridspunkt – tildeling af kapacitet for godstog – blev først ”opdaget” i takt med udviklingen af mere detaljerede planer.

En tredje aftale blev underskrevet i 1963 mellem de to jernbaneselskaber til fastlæggelse af andre praktiske de-

taljer ved den fælles færgedrift (BA KO B121/6280-1, BA KO B121/6281-1, se også BA KO B121/5266-1, BA KO B121/5266-2). Lignende aftaler var allerede etableret for Großenbrode-Gedser-linjen. Mens mange jernbanerelaterede emner kunne klares ved hjælp af jernbanespecifikke aftaler, var der mange andre, der skulle behandles. Aftalen blev efterfølgende revideret adskillige gange (f.eks. i 1965 og 1969), så den kom til at rumme ændringer i skibstyper, de anvendte valutaer og andre detaljer.

Tabel 1: Indhold af de internationale aftaler (kilde: BA KO B121/5264-2, B108/2126-2/-3)

Mellemministeriel aftale	Mellempåtar tarifaftale	Protokol mellem Deutsche Bundesbahn (DB) og DSB
Aftale om omfanget af projektet	Ekstraafgifter og specielle gebyrer kan anvendes til dækning af konstruktionsomkostningerne.	Oprævning af ekstraafgifter vil ophøre, så snart den eksterne finansiering, som DB har anvendt, er tilbagebetalt, også selv om dette skulle ske før udløbet af 20 års perioden
Forpligtelse til at have detaljerede planer klar så langt som muligt i 1958 og påbegynde konstruktionsarbejdet i 1959 til åbning af ruten så hurtigt som muligt	Jernbaneselskaberne afgør niveau og varighed og har frihed til at forhandle om fremtidige afgifter. Sådanne forhandlinger skal senest påbegyndes 20 år efter åbningen, og hvert jernbaneselskab har derefter ret til at kræve ophævelse af ekstraafgifterne	Den samlede pris for køretøjer må ikke overstige den pris, som var gældende på Großenbrode-Gedser-ruten før åbningen af Fugleflugtslinjen
Forpligtelse til at understøtte Fugleflugtslinjens levedygtighed også gennem passende takster på Storebæltsruterne	Indtægter fra disse gebyrer for køretøjer og gående passagerer skal deles i forholdet 2:1 mellem DB og DSB.	Jernbaneselskaberne skal sørge for, at taksterne på Fugleflugtslinjen ikke er højere end på Großenbrode-Gedser-ruten før åbningen af Fugleflugtslinjen
Forpligtelse til nødvendig udveksling af information i konstruktionsfasen og de første seks driftsmåneder, også gennem videreførelse af de eksisterende fælles arbejdsgrupper	Vedr. togbilletpriser for passagerer kan jernbaneselskaberne frit vælge, hvordan de vil integrere færgebilletprisen i deres billettakster, men den samlede færgebilletpris må ikke overstige den, som blev opkrævet via Großenbrode-Gedser sidst i 1957	
Anerkendelse af den sideløbende tarifaftale mellem operatørerne	Så vidt det er lovligt muligt, vil DSB søge at fastsætte sine takster for sine øvrige ruter således, at den almene interesse i Fugleflugtslinjens bæredygtighed ikke sættes på spil.	
	For at opnå god udnyttelse af Fugleflugtslinjen både dag og nat vil begge parter søge at udvikle en passende jernbanedrift til passagerer og fragt	

RAMME: ET INTERNATIONALT PROJEKT FORMGIVET AF NATIONALE INTERESSER

Gennem de forskellige debatter om projektet blev Fugleflugtslinjen tænkt som en international langdistanceforbindelse, der skulle forbinde Hamborg, Nord- og Vesttyskland samt nabolandene med København og Skandinavien. Selvom der altid var trafik over grænserne i regionen, ville den lokale efterspørgsel alene aldrig have kunnet berettige til investeringen.

På trods af betydningen af den internationale dimension havde den nationale baggrund i form af de to landes geografi og deres transportnetværk stor indflydelse på debatten. Situationen omkring den eksisterende infrastruktur og fordelingen af kapacitet afveg i mange henseender, hvilket kan forklare de standpunkter, der kom til udtryk i diskussionerne.

Som det fremgår af Tabel 2, betød fugleflugtslinjen en væsentlig besparelse i afstand og tid i forhold til de eksisterende



Tabel 2: Tid og afstande mellem Hamborg og København (Korner 1955:19)

Rute mellem Hamborg og København via	Afstand i kilometer		Rejsetid uden afbrydelse		
	Landevej	Jernbane	Bil	Damp-tog	Diesel-tog
Nyborg – Korsør	472	527	8 ^t 55'	9 ^t 35'	-
Großenbrode – Gedser	355	375	8 ^t 00'	8 ^t 05'	6 ^t 40'
Fugleflugtslinjen	329	367	6 ^t 40'	6 ^t 35'	5 ^t 10'

de ruter via Storebælt Großenbrode- Gedser. Omkring 80 % af forkortelsen i afstand lå på dansk grund. Det blev muligt at foretage en endagstur fra Hamborg til København og tilbage igen med tilstrækkelig tid til aktiviteter på destinationen. Stigningen i brug af nye dieseltogsæt i stedet for lokomotivtrukne tog bidrog også til reduktionen i rejsetid, fordi enhederne ikke krævede rangering på havnene (Hein 1965). Internationale tog, der varetog trafikken videre ind i Tyskland og længere bort, som tidligere i stort omfang havde været nødt til at køre via Storebælt på grund af den begrænsede kapacitet på Gedser-ruten, blev også væsentligt hurtigere. Det blev for eksempel muligt at foretage en rejse fra København til Zürich eller Paris på én dag ved hjælp af det nye dieseltogsæt, som forlod den danske hovedstad om morgenen.

Set ud fra det danske perspektiv var den ekstra kapacitet meget vigtig, da Fugleflugtslinjen kunne aflaste Storebælt for trafikbyrden – både på landevej og på skinner – mellem Skandinavien og Tyskland, som den varetog oven i den betydelige nationale trafik mellem København/Sjælland og de vestlige dele af landet. Dette belastede kapaciteten på denne rute og var en vigtig kilde til bekymring. Großenbrode-Gedser-ruten kunne kun i en vis udstrækning afhjælpe dette, da dens kapacitet var begrænset af skibenes størrelse og det lave antal overfarter tur-retur, man kunne klare dagligt.

Fugleflugtslinjen ville forbinde den danske hovedstads-region direkte med Centraleuropa. Den kortere rute ville betyde tab af distance-baserede indtægter, men også give omkostningsbesparelser. Vigtigere var det, at den også var væsentlig for at sikre Danmark en andel af transittrafikken mellem Skandinavien og Tyskland (Siedentop 1963). Som beskrevet nedenfor blev der etableret flere konkurrerende ruter, og der var en reel risiko for at blive besejret af færgeforbindelser, som blev ledt helt uden om (eller mere præcist ikke havde stop i) landet.

Den danske Femern-Rute-Komite anskueliggjorde i 1953 den korte rejsetid ved ruten Rødby-Femern ved rejser mellem Norden og Vesteuropa (Danmarks Jernbanemuseum).

DSB pressede også på for en højere kapacitet for at blive i stand til at tilbyde den nye rute til fragt. Den danske side så Fugleflugtslinjen som en vigtig manglende forbindelse til det nationale og internationale jernbanelinjenet og var ivrig efter at fastholde og tiltrække nyt kundepotentiale. Det var også af afgørende betydning for at sikre Danmark en andel af transittrafikken mellem Skandinavien og Tyskland (Siedentop 1963). I den langtrukne diskussion om trafikstrømme og indtægtsestimater fastslog DSB's generaldirektør Skov, at

“Efter vores mening er spørgsmålet om ubegrænset jernbanefragt på Fugleflugtslinjen næsten et spørgsmål om liv og død for godstrafikken generelt mellem Danmark... Sverige, Norge og Finland og på den anden side Tyskland og længere væk ...” (BA KO B121/2388, s. 1)

Desuden havde Danmark investeret betydelige ressourcer i projektet helt tilbage i 1940'erne: Der var brugt omkring 25 mio. DKK, og broer og jordarbejde på 14 km af jernbanen og 20,5 km af motorvejen havde nået et fremskredt stadie, før byggeriet blev stoppet (Bell/Nørgaard Olesen 1988, 52). Der var endog blevet indført et særligt skattetilskud til benzin i 1930'erne for at finansiere arbejdet med landevejs-infrastrukturen, inkl. den danske del af Fugleflugtslinjen (anon. 1954). De mange “kilometer efter kilometer af halvfærdige veje og jernbanelinjer” (anon. 1948) blev således et punkt på den politiske dagsorden (Wissmann 1962).

Set fra tysk perspektiv var de grundlæggende betingelser på flere måder forskellige og bidrog til en anden vurdering af projektet. Behovet for at lette trykket på eksisterende ruter var meget mindre udtalt. Særligt havde den tyske del af Storebæltsruten mellem Flensborg og Hamborg ingen kapacitetsproblemer. Desuden lå det vigtigste rangerterræn for godstog til og fra Norden i Hamborg-Eidelstedt, nord for det punkt, hvor Fugleflugtslinjen ville afvige fra ruterne fra det sydlige Tyskland. Godstog via Fugleflugtslinjen ville derfor skulle håndteres andre steder eller køre “tilbage nordpå” gennem det befærdede net i Hamborg.

For Tyskland var Fugleflugtslinjen også mindre vigtig i relativ betydning set i lyset af de mange andre krav om genop-

bygning af linjer, der var ødelagt under krigen, tilpasning til konsekvenserne af Tysklands deling og modernisering af nettet. Konkurrencen med andre færger var heller ikke noget stort tema, da de fleste af disse enten ville bruge andre tyske havne eller levere deres gods efter transit gennem DDR til et af jernbanens grænsepunkter.

Tyskland havde gjort meget mindre fremskridt med hensyn til egentlige byggearbejder i 1940'erne. Særligt forblev jernbaneforbindelsen mellem Lübeck og kysten ensporet, bygget i henhold til mindre krævende lokalbane-standarder. Passagen over Femernsund foregik ved hjælp af en lille togfærge, som kun kunne fragte et dieseltogsæt eller et par godsvogne pr. tur.

Som en af få forbindelser mellem Skandinavien og Central- og Vesteuropa var Fugleflugtslinjeprojektet også klart relevant for de andre lande mod nord. Rationalet for at se ud over den rene tysk-danske forbindelse var et regulært argument i debatten. I modsætning hertil var den konkrete involvering af svenske, norske eller finske interessenter meget mere begrænset. Man kan sige det samme om multinationale organisationer som den internationale jernbaneunion (UIC) eller det europæiske transportministerråd. De svenske og norske jernbaneselskaber blev involveret i planlægningen af drift og sejlplaner (se nedenfor) ved hjælp af de veletablerede paneuropæiske koordineringsudvalg og lejlighedsvis hørt i diskussionen om specifikke punkter. Men ingen af dem eller deres regeringer spillede en aktiv rolle i udviklingen af projektet. I mangel af detaljeret information om debatten i disse lande er det næppe muligt at levere en underbygget redegørelse. Men det faktum, at alle lande havde mulighed for at åbne direkte færgeforbindelser til Tyskland (hvilket de også gjorde), spillede helt klart en rolle.

Den praktiske gennemførelse af projektet var også en national, bilateral indsats. I begge tilfælde var de nationale regeringer med deres ministerier, som var ansvarlige for jernbanerne, de vigtigste parter, sammen med jernbaneselskaberne. I Tyskland var det forbundstransportministeriet (Bundesverkehrsministerium, BMV) med minister Hans-Christoph

Seebohm. I Danmark blev transportanliggender varetaget af Ministeriet for offentlige Arbejder, MoA, under ledelse af Carl Petersen (1953-1955) og Kai Lindberg (1955-1966).

Fugleflugtslinjen blev ledet af de to nationale jernbaner. Den centrale virkelige "fælles" drift var færgeforbindelsen mellem Rødby og Puttgarden, hvor begge selskaber ledede deres egne skibe, designede havnenes infrastruktur og delte indtægterne. Men derudover skulle infrastrukturen og driften på forbindelseslinjerne også koordineres.

Både de Danske Statsbaner (DSB) og Deutsche Bundesbahn (DB) var offentligt ejede virksomheder, som handlede som separate enheder i deres daglige forretninger, uden at være lovgivningsmæssigt uafhængige af den nationale forvaltning. DSB havde status som et generaldirektorat inden i ministeriet, mens Bundesbahn var etableret som en såkaldt "Sondervermögen" i Forbundsrepublikken, hvilket bedst kan oversættes som en "særlig offentlig sektorenhed". Det var meningen, at den skulle ledes som en kommerciel virksomhed, men samtidig var den underlagt regeringens godkendelse af økonomien, pålagt offentlige serviceforpligtelser og andre "politiske" krav.⁶⁾

PROJEKTET TAGER FORM

Konkurrencemæssige manøvrer: Midlertidige løsninger?

Konkurrerende færgeforbindelser – eller bare truslen om at indføre dem – havde stor indflydelse på debatten om Fugleflugtslinjen og de to jernbaners tiltag, da først ruten var åbnet. Dette fremgår også tydeligt af diskussionen om en anden mulig "midlertidig forbindelse" på en anden rute, som kunne supplere Großenbrode-Gedser-forbindelsen.

En sådan forbindelse synes at være blevet foreslået første gang i 1952 i en publikation fra den danske "Femern Rute Komite", men den fik ikke megen støtte til at begynde med. En evaluering af forslaget foretaget af ministeriet konkluderede, at det ikke var en nyttig mulighed set ud fra et jernbanemæssigt synspunkt, fordi de sekundære linjer både på Lolland og på Femern var dårligt egnede til ekstra trafik,

særligt med hensyn til længere og hurtigere internationale tog. Ruten ville derfor ikke give nogen fordel i forhold til den netop åbnede Großenbrode-Gedser-forbindelse (jfr. RA Ib 06-929/3).

Derimod var en "midlertidig" forbindelse kun for landevejs- trafik en anden sag. Den blev gentagne gange diskuteret midt og sidst i 1950'erne, men den blev aldrig implementeret før åbningen af den "fulde" drift i 1963. Fortalere for og modstandere af ideen fandtes både i Tyskland og Danmark. Forskellige løsningsforslag blev fremsat i debatten: En Rødby-Großenbrode-forbindelse, som skulle benytte de eksisterende faciliteter i Großenbrode og den lille havn i Rødby og en delvis gennemførelse af Puttgarden-Rødby-forbindelsen, som ville give bilisterne de fleste tidsbesparelser i kraft af den korte sørejse.

Begge midlertidige løsninger ville give tidsbesparelser og øget kapacitet for bilisterne. Men fortalere for denne idé hævdede, at jernbanen også kunne drage fordel heraf, fordi biler, der skiftede over til denne nye forbindelse, ville frigøre kapacitet på Storebælt og Großenbrode-Gedser-ruten, som derved kunne stilles til rådighed for jernbaneforbindelser (jfr. RA Ib 06-929/3). Tyske interessenter var enige, men så alene den midlertidige løsning som et middel til at opretholde jernbanernes position på bilfærgemarkedet til en lavere pris, end det fulde projekt ville kræve (BA KO B108/7259, del 1-3). Alligevel var der delte og skiftende meninger om idéens nytteværdi. På arbejdsgruppens marts-møde foreslog DSB's driftschef Johnsen en trinvis åbning af Fugleflugtslinjen. Dette kunne indledes med, at færger kun medførte biler og passagerer til fods (RA Ib 06-930/2, s. 2-3). Men samtidig var man bekymret for langtidsvirkningerne af en "midlertidig" løsning, idet nogle mente, at denne ville blive brugt som en undskyldning for at forsinke den fulde implementering yderligere (BA KO B121/2405).

Idéen om en midlertidig løsning indgik i den endelige rapport fra arbejdsgruppen i august 1955, men den blev beskrevet som en "kun-om-sommeren" og "kun-for-biler" aflastningsrute for Großenbrode-Gedser-hovedruten (BA KO B121/

2406 og RA Ib 06-929/2, resume s. 5-7). I et efterfølgende dokument erklærede DSB's ledelse, at jernbanerne "i princippet kunne arbejde videre med arbejdsgruppens forslag" (RA Ib 06-947/1, s. 3), men oplyste de kapacitetsmæssige begrænsninger ved Femernsundfærgeren, omkostninger forbundet med opførelsen af Rødby Færgehavn i to trin i stedet for ét, og problemer med tildeling af efterspørgsel og kapacitet mellem de to ruter som yderligere mulige problemer (ibid.). Endvidere gav kapacitetsbegrænsninger i havnen i Gedser⁷⁾ anledning til bekymring, da det ville nødvendiggøre bygningsarbejder, hvis man ikke fortsatte med Fugleflugtslinjen.

I februar 1957 havde den danske holdning ikke desto mindre ændret sig igen, idet en anden "foreløbig" forbindelse nu blev betragtet som et strategisk værktøj til at besejre den tyske skepsis. I et memo til ministeren blev det foreslået at bruge dette, så de kunne komme videre med deres del af projektet:

"På et møde mellem de to generaldirektører i november 1955 var den tyske side bekymret for finansieringen ... Et forslag for Rødby-Großenbrode ruten vil ... efter DSBs mening ikke være til nogen hjælp for at komme videre med denne sag ... DB vil blive mødt med følgende problemer:

- *Rødby-Großenbrode ruten vil gå langs Femerns kyst på en stor del af strækningen, hvilket for DB vil konflikte med passager- og fragtkravene til en hurtigere forbindelse. ...*
- *DB vil stå over for en lignende situation som os i Gedser, dvs. et behov for at modernisere og udvide faciliteterne der, og disse vil også være dyrere at vedligeholde.*

Man har derfor grund til at antage, at både ud fra trafikale grunde og økonomiske overvejelser vil DB blive ansporet til at følge en færdig dansk Rødby-Femern rute med en tilsvarende færdiggørelse på den tyske side i løbet af et par år." (RA Ib 06-918/1).

DB havde lignende, interne drøftelser i samme periode. Uden at følge den samme argumentation konkluderede bestyrelsen også, at Rødby-Großenbrode-løsningen ville være gunstig, så længe finansieringen af den faste forbindelse

over Femernsund ikke var på plads (BA KO B108/7259, del 1-4). Som det måske var danskernes hensigt, benyttede den tyske trafikminister sig af muligheden for en gennemførelse i to trin for at forsvare projektet, da finansministeren udfordrede dets rationale i et brev til sin transportkollega (BA KO B121/2381-1).

Det tilgængelige materiale nævner ikke flere afgørelser om en midlertidig løsning, men det ser ud til, at transportministerens forslag blev mødt med døde øren i finansministeriet, så de blev unødvendige. Faktisk anerkendte DB blot en uge senere på et internt møde, at der var tysk-dansk enighed om nødvendigheden af Fugleflugtslinjen og stemning for at gennemføre den i én omgang. Den ”midlertidige Rødby-Großenbrode-forbindelse” blev officielt droppet af de to transportministre i april 1957, hvor de besluttede at forfølge den fulde implementering i stedet (RA TM 1957).

Forbedring af føderuter

Da den detaljerede planlægning blev genstartet i 1958, var situationen den, at meget af det arbejde som stod tilbage at gøre, var på den tyske side. En ny jernbanelinje skulle bygges fra tæt ved Größenbrode til den nye havn i Puttgarden, inkl. broen over Femernsund med et spænd på omkring 1,4 km, hvilket udgjorde den største enkeltinvestering.

Den valgte rute for tilførslen nordfra var en del af det danske hovedjernbanenet fra København via Ringsted og Nykøbing Falster til Gedser. Den tidligere jernbanefærgesforbindelse over Storstrømmen mellem Falster og Sjælland var blevet erstattet af en bro i 1937, og det var allerede hensigten at anvende den til drift på Hamborg-ruten i fremtiden. I den anledning var det dobbelte spor også blevet udvidet indtil Vordingborg, den sidste station på Sjælland. Det næste afsnit til Nykøbing forblev enkeltsporet, men med adskillige vigespor.

Den nye rute til Rødby Færges (som havnestationen blev kaldt for at adskille den fra den station, som lå tættere på byen på en privat sekundær linje) var også bygget enkeltsporet, men med tre vigespor. Det er interessant at bemærke,

at disse kunne tage tog op til 835 m i længden, hvilket var længere end normalt i Europa og endda længere, end vigesporene på den tyske del af linjen kunne klare (Christensen 1963:86). Den største investering var nødvendig i Nykøbing, hvor stationen blev fuldstændig ombygget, og broerne til Lolland over Guldborgsund blev erstattet af en ny bro. Sidstnævnte, som under alle omstændigheder var nødvendig på grund af de tidligere anlægs alder, blev effektivt kombineret med arbejdet på Fugleflugtslinjeprojektet.

Den sydlige del fra Größenbrode til Lübeck eksisterede allerede, men den var bygget efter de lavere regionale jernbanestandarder. Arbejdsgruppens rapport fra 1955 havde allerede konkluderet:

“Eftersom Lübeck-Puttgarden ruten allerede nu [sic] er fyldt med passagertog på visse tidspunkter af sommermånederne, må man overveje dobbeltspor på linjen, hvis trafikken fortsætter med at udvikle sig, hvis man også skal udnytte tidsbesparelserne for godstog og i spidsbelastningsperioder.” (BA KO B121/2383)

Imidlertid blev den ambitiøse plan for opgradering af denne linje kraftigt reduceret, da planlægningen blev genoptaget i 1950'erne. Restriktioner i den detaljerede planlægning af den nye sektion Größenbrode-Puttgarden fra sidst på sommeren 1958 blev dikteret af DB's manglende vilje til at opgradere linjen mere, end de fandt nødvendigt. I juli 1958 gav DB's hovedkvarter ordrer om, at enhver udvidelse af projektet skulle undgås, hvilket betød, at dobbeltsporet blev udelukket (BA KO B121/2383). Det skulle få negative konsekvenser, især for den kapacitet, som var ”tilbage” til godstransport (se nedenfor).

Begrænsningerne, som var en følge af infrastrukturdesig-net, blev tydelige, endnu før linjen blev åbnet. Da emnet om godsbefordring forblev på dagsordenen, undersøgte DB's driftsafdeling (Oberbetriebsleitung West) mulige tiltag til udvidelse af kapaciteten og konkluderede i januar 1963, at:

“For en international hovedlinje er en maks. hastighed på 100 km/timen ikke længere tilstrækkelig. Som vores inspektion på stedet har vist, skal den endda sænkes til 60, 75 eller



80 km/timen mange steder, fordi kurver og stigninger stadig ligner dem, man finder på en sekundær linje. ... I sin nuværende form vil den ensporede linje i alvorlig grad begrænse effekten af Fugleflugtslinje-projektet.” (BA KO B121/2395-4)

Et konkurrencepræget marked: Monopolister under pres

Hele vejen gennem sin historie har Fugleflugtslinjen været genstand for heftig konkurrence fra andre færgeforbindelser. Antallet af havne i den vestlige del af Østersøen og skibenes fleksibilitet betyder, at konkurrerende forbindelser kunne etableres hurtigt og også i umiddelbar nærhed af en eksisterende færgerute. Dette gælder i mindre grad for jernbaneforbindelser alene, fordi jernbanefærger stadig kræver specielt indrettede faciliteter i havnene. Men på grund af blandingen af bil- og jernbanetrafik på Fugleflugtslinjen og førstnævntes betydning for forbindelsens økonomiske sundhed, må alle former for konkurrerende forbindelser tages i betragtning.

“Kaffehandlerens private Fugleflugtslinje”⁸⁾

Hvis en anden operatør etablerer den samme rute, må det betragtes som den klareste og mest direkte form for konkurrence. Fugleflugtslinjen blev aldrig genstand for dette i sin driftsperiode, men et forsøg på at åbne en lignende rute blev nedkæmpet af jernbanerne i 1957. Om sommeren det år offentliggjorde den danske forretningsmand Børge Kruse sine planer om at starte en færgeforbindelse mellem Rødby og den tyske by Heiligenhafen (sydvest for Femern på fastlandet).

Kruse havde indtil da været aktiv som forhandler af kaffeautomater til danske stationer og færger. Efter nogle vanskeligheder var han i stand til at chartre et skib med meget begrænset kapacitet til at medføre biler og annoncerede en sejlplan med tre envejs ture om dagen.

Selvom denne forbindelse med den begrænsede kapacitet og lange rejsetid næppe udgjorde en trussel for den eksisterende Großenbrode-Gedser-forbindelse eller den planlagte Fugleflugtslinje, betragtede jernbanerne den med mistillid.

Emnet blev bragt på bane ved gentagne lejligheder under forhandlingerne. Tyske anmodninger om et decideret forbud mod private konkurrerende forbindelser på denne baggrund blev ikke støttet af den danske side, fordi dette også ville skulle godkendes af det danske Folketing, hvor

“vi kan udelukke muligheden af, at et forslag om at begrænse shippingaktiviteter i den private sektor mellem Lolland og Tyskland nogensinde vil blive vedtaget”, fordi “et sådant forslag ville skulle være vidtrækkende, idet man må holde sig for øje, at en sådan aktivitet også kan indledes fra andre havne. Et sådant tiltag ville være ukendt i Danmark, hvor utallige offentlige og private selskaber opererer i forskellige dele af landet.” (RA Ib 06-947/4, s. 6-7. Se også BA KO B108/7259, del 1/1-3, RA Ib 06-947/5, RA Ib 06-947/6).

Ikke desto mindre opstod der andre muligheder for at forhindre den uvelkomne udvikling: den eksisterende havn i Rødby havde været under kontrol af Ministeriet for Offentlige Arbejder siden 1920’erne, som overdrog ejerskabet til DSB som en del af forberedelserne af Fugleflugtslinjen. Kruse fik derfor først besked om, at hans ansøgning om konstruktionen af en anløbsbro i Rødby ikke ville kunne godkendes. DB udviklede lignende aktiviteter ved at “arbejde for at forhindre salget af et tysk skib til Kruse” og fik besked fra sine danske kolleger om, at disse bestræbelser skulle fortsættes, indtil overdragelsen af Rødby Havn til DSB’s myndighed var tilendebragt (RA Ib 06-947/4, s. 6-9 passim). Da ministeriet til sidst gav Kruse lov til at starte sin forbindelse sidst i oktober 1957, gav DSB ham et varsel om opsigelse af hans licens til drift af kaffeautomater på deres lokaliteter fra 1. januar (Larsen Hellgren 2007, 23).

Forbindelsen startede den 17. november, men levede kun meget kort tid. Den ophørte et par uger efter sin åbning, ifølge Larsen Hellgren (2007) på grund af en kombination af driftsproblemer, uventet høje brændstofudgifter og lave passagerantal.

Den blev aldrig genindført. Børge Kruse forsøgte at få kompensation fra regeringen for den skade, han havde lidt på grund af disse forhindringer, men uden succes (RA TM 1959).



“Færgevanvid”

Det økonomiske opsving i efterkrigsårene gik hånd i hånd med en vækst i passager- og godstrafikken uden fortilfælde, som betød enorme påvirkninger også i den vestlige del af Østersøen. Afskaffelsen af visakrav og lempelse af toldbestemmelserne mellem de nordiske lande og Vesttyskland i 1953/54 hjalp yderligere til at gøre det nemmere at rejse (Koch 1964). Omlægningen af trafikstrømme på grund af jerntæppet forstærkede den generelle vækst i efterspørgslen efter færgeforbindelser mellem Sverige, Norge, Danmark og Forbundsrepublikken Tyskland. I begyndelsen af 1950'erne var der kun fire ruter.

Den stigende efterspørgsel leverede en vigtig begrundelse for endelig at realisere Fugleflugtslinjen, men den intensive konkurrence fra andre ruter var en kilde til bekymring for jernbanerne. Adskillige nye forbindelser blev etableret af private virksomheder samt de svenske og danske jernbaner, og det høje tempo, som åbningerne skete med, blev også omtalt som “færgevanvid” (Fähreritis) i den tyske presse (Koch 1964, 502). Nogle af disse fik kun kort levetid, men de kunne alle udgøre en konkurrent med hensyn til biltransporten (for detaljer Hein 1963, Koch 1964, Möller 1963, Ransome-Wallis 1969).

Da den første analyse af Fugleflugtslinjens resultater blev udarbejdet, valgte DB's forfatter, Herr Huber, undertitlen “Optimisterne fik ret”, men bemærkede på side to, at “på trods af den tilfredsstillende trafiksituation er jernbanerne bekymrede over en hurtig og stigende reaktion fra konkurrenterne” (BA KO B121/5266-3, s. 1, 2). Markedets udvikling var under konstant overvågning. Travemünde-Gedser-forbindelsen blev den mest direkte konkurrent til Fugleflugtslinjen, i særdeleshed på landevejs-godstransport markedet, som havde de højeste vækstrater. Den var påbegyndt direkte efter åbningen af Fugleflugtslinjen af en privat shippingvirksomhed, Moltzau, som faktisk “lagde sig i den endnu varme seng, som jernbanerne netop havde forladt” (B121/5266-3, s. 2), og brugte anlægget i Gedser. DB og DSB havde allerede vedtaget adskillige takstnedsættelser den 1. september 1963

som reaktion på denne forbindelse. Særlige endagsbilletter med fritidsrejsende som målgruppe blev indført, gruppeledere blev transporteret gratis, og visse dele af taksterne for bil/lastbil blev nedsat (BA KO 108/2126-4). Men disse tiltag kunne ikke stoppe en nedgang i forbindelsens markedsandel – væsentligst i befragtning af tunge godskøretøjer, men synlig i alle segmenter (BA KO B108/52936).

“Ikke tid nok til Smørgåsbordet” – konkurrence med alle midler

For de to jernbaner, som indtil nu havde haft monopol, var det en ny oplevelse at blive angrebet af andre operatører, selv om private færgeleselskaber allerede eksisterede i Danmark. I hvert fald i dette tilfælde lærte de hurtigt, hvordan de skulle anvende instrumenterne i en markedsøkonomi – inklusive konkurrencebekæmpende tiltag. Den ovenfor nævnte takstnedsættelse var blot et af tiltagene. Forhandlinger med Moltzau blev indledt samtidig med

“forsøg på at nå til en aftale vedrørende takster og trafikspørgsmål for at undgå et livsfarligt kapløb om markedsandele for enhver pris ... Moltzau, som ønsker at anvende et andet skib på denne rute næste år, er parat til at tale med os (DB) i den nærmeste fremtid om emner vedrørende markedsandel set ud fra begge parters interesser, samt om fastsættelse af en fornuftig takststigning” (B121/5266-3, s. 3).

Fugleflugtslinjen fik hurtigt en dominerende position på færgemarkedet i den vestlige del af Østersøen, men Moltzau-forbindelsen fortsatte med at være den største konkurrent, indtil den stoppede i begyndelsen af 1990'erne. I betragtning af, hvor tæt de to ruter ligger på hinanden, er det overraskende, at der ikke var mere seriøs konkurrence mod forbindelsen, som man så det i tilfældet med Børge Kruses forsøg på at oprette sin egen “private Fugleflugtslinje”. Det danske Transportministerium blev i hvert fald informeret i sommeren 1962 om planerne om at etablere en Gedser-Travemünde-forbindelse⁹⁾ og kunne vel nok have skredet til handling. Aftalen med Moltzau i ovenstående citat blev indgået, men det forhindrede ikke Moltzau i at udarbejde “særligtbud”, som var i modstrid med denne (BA KO B121/6280-2, s. 6).

Det krævede kolossale anlæg at føre Rødbybanen niveaufrit igennem. Således blev der udført 34 over- og underføringer for skærende veje og ni broer for skærende vandløb (Danmarks Jernbanemuseum fot.).

Også anlægget af Rødby Færgehavn var et omfattende projekt. Færgelejerne blev anlagt bag en spunsvæg (Danmarks Jernbanemuseum fot.).

Færgen Kong Frederik IX blev bygget i 1953 og indsat på ruten Rødby Færge-Puttgarten ved rutens åbning i 1963 (Danmarks Jernbanemuseum fot.).



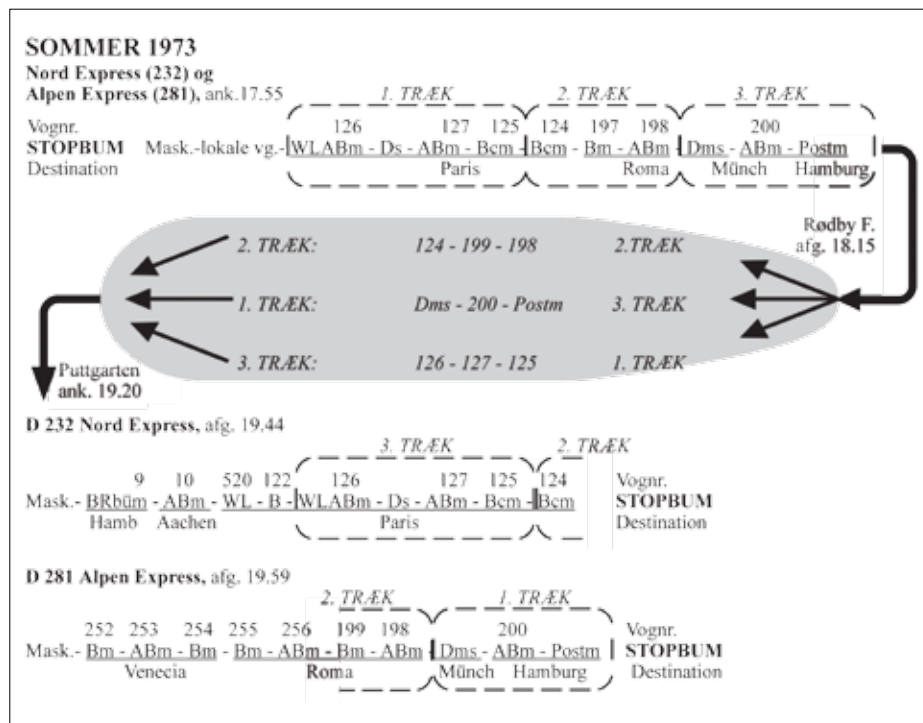


Diagram over togfordeling og placering på færgeren (Bruun-Petersen/Poulsen 1998, 29, grafik Banebøger).

Togene "Nord Express" og "Alpen Express" ankommer til Rødby som ét tog fra København (øvre afdeling) og fordeles i tre afdelinger ("træk") til færgeren. Proceduren med ombordtagning og frakørsel samt stuvning på skibet er fastlagt (central afdeling). I Puttgarten fortsætter toget i to enheder, hvoraf hver er forstærket med ekstra vogne (nedre afdeling).

Det bør også nævnes, at konkurrencen mellem disse forskellige udbydere også fandtes i "bløde faktorer". I henhold til en tidlig effektanalyse havde Fugleflugtslinjen nydt godt af den offentlige interesse, som både den "foreløbige" Groß-enbrode-Gedser-rute og konstruktionsarbejdet for hovedprojektet var genstand for siden begyndelsen af 1950'erne. Fugleflugtslinjen havde også en fordel gennem sin status som en stabil part i netværket med de to nationale jernbaner som udbydere i ryggen. Den var med på kort og med i jernbanens køreplaner, i modsætning til de fleste af konkurrenterne (BA KO B121/6280-3, s. 4). Den service og de faciliteter, der blev tilbudt, nævnes også som en faktor. De forskellige operatører søgte at opnå en konkurrencemæssig fordel over Fugleflugtslinjen ved at tilbyde hjælp med toldprocedurer, hvilefaciliteter for lastbil- og buschauffører samt catering (BA KO B108/2126-5). Det sidstnævnte var til skade for Fugleflugtslinjen. I modsætning til den fremherskende debat inden for transportplanlægningen havde de reduktioner i rejsetid, som Fugleflugtslinjen gav på grund af den meget kortere rejsetid over havet, den uheldige bivirkning, at lastbil- og buschauffører ikke længere var i stand til at udnytte transittiden til en fuld hvileperiode. Ydermere var rejsetiden for kort til, at man kunne nyde restaurantfaciliteterne om bord fuldt ud, som ellers var en kilde til en betydelig indtægt (BA KO B108/2126-5, se også Wissmann 1962).

Konkurrence som en "relativ trussel"

Sidst men ikke mindst var den måde, begrebet konkurrence blev anvendt på i debatten, ikke fri for modsætninger. For det første var betydningen af ordet "konkurrence" ikke begræn-

set til andre operatørers forbindelser. Da de forskellige trafikbudgetter blev vurderet, og udkastet til den bilaterale aftale blev lavet, var de tyske repræsentanter ivrige efter at inkludere DSB's egne Storebæltsforbindelser (Nyborg-Korsør og den supplerende rene bilrute Halsskov-Knudshoved, åbnet 1957) i diskussionen og få garanti for, at dette ikke ville udgøre en trussel mod Fugleflugtslinjens økonomiske resultater. De tyske repræsentanter bad om en specifik erklæring om, at

"der skal indgås passende aftaler mellem den tyske og den danske side, som kan forhindre en flytning af trafik fra Fugleflugtslinjen til Nyborg-Korsør-linjen på grund af mere fordelagtige takster." (RA lb 06-947/3).

Men der blev kun opnået en ikke-bindende goodwill erklæring. Andre gange i debatten blev Storebælt derimod betragtet som en vigtig aflastningsrute for Fugleflugtslinjen. Et notat fra 1956 fra DB i Hamborg gav udtryk for en behovsvurdering (for overførsler af vejtrafik) og argumenterede for en udsættelse af projektet ved at fremhæve den ekstra kapacitet på Storebælt:

"Indtil omkring 1959 kan Storebæltsfærgerne endog klare spidsbelastningen i juli, og endnu længere, hvis en del af bilisterne skifter over til den udvidede Groß-enbrode-Gedser-rute på grund af dennes fordele eller ulemperne ved Storebælt. ... DSB introducerer et elektronisk bookingsystem for biler i 1957, som vil medføre en mere jævn fordeling af belastningen i spidsbelastningsperioder i stedet for de nu fuldstændig tilfældige ankomster. Bilkøer ved Storebælt vil derfor forsvinde, ... om nødvendigt vil rejsende endog give afkald på rejsen i bil til indenrigsture i Danmark til fordel for toget. Den reelle kapacitet, som skibene giver, vil derfor nærme sig den teoretiske."

Tabel 3: Trafikudviklingen over Fugleflugtslinjen

	År	Passagerer	Personbiler	Lastbiler	Busser og turistbusser	Passagervogne	Godsvogne
Gedser – Großenbrode	1952	0,13	22,4	0,6	0,7	3,8 (a)	1,5
	1962	1,45	165,4	7,0	2,9	21,5	16,1
Puttgarden – Rødby	1964	3,14	306,9	2,5	24,5	111,5	31,0
	1975	3,46	497,5	11,9	83,1	150,7	39,2
	1985	6,41	856,8	30,0	150,7	169,1	38,0
	1992	8,08	1.128,2	42,6	273,3	171,7	44,9

Note: Tallene er i millioner for passagerer, tusinder for andre kategorier. "Passager"-tal inkluderer passagerer i tog, på landevej og til fods. - (a) 1953-tal. Kilder: Siedentop 1976, Meier 1993, Ernst 1999.

"DSB færgerne Halsskov ... og den nye DB-færge vil løse kapacitetsproblemet på Storebælt og Großenbrode-Gedser i mange år og juli-spidsbelastnings-problemet frem til 1961. ... Selv Fugleflugtslinjen ville ikke kunne dække en del af spidsbelastningsbehovet i juli/august, og dette ville skulle ledes over til Storebælt. Storebælt kan helt sikkert hjælpe Großenbrode-Gedser ruten, når bookingproblemerne er løst" (fra BA KO B121/2381-2).

Disse forskellige vurderinger viser på den ene side de indbyrdes forhold, som utvivlsomt eksisterer mellem forskellige ruter i et netværk som for eksempel den i den vestlige del af Østersøen. For at dække behovet for overfarter er det en væsentlig opgave at vurdere den fremtidige levedygtighed af et infrastruktur-projekt som Fugleflugtslinjen. Men til trods for behovet for et nøjagtigt resultat, må denne vurdering delvis bygges på formodninger og estimater om trafikstrømmenes udspring og destinationer, fleksibilitet i efterspørgslen og den fremtidige udvikling af disse parametre (BA KO B121/6280-3, s. 9). Resultaterne af disse øvelser er derfor ikke så "objektive" som tilsigtet, men snarere genstand for fortolkning og vurdering.

På den anden side viser eksemplerne, at selve argumentet om "konkurrence", eller snarere dens formodede negative indvirkning på ens eget projekt, også blev fortolket ret "fleksibelt" alt efter den respektive interessents interesser. Modsætningerne mellem de forskellige holdninger blev først tydelige set i bakspejlet.

OVERVIND KØERNE? STIGENDE EFTERSPØRGSEL OG ØGET KAPACITET

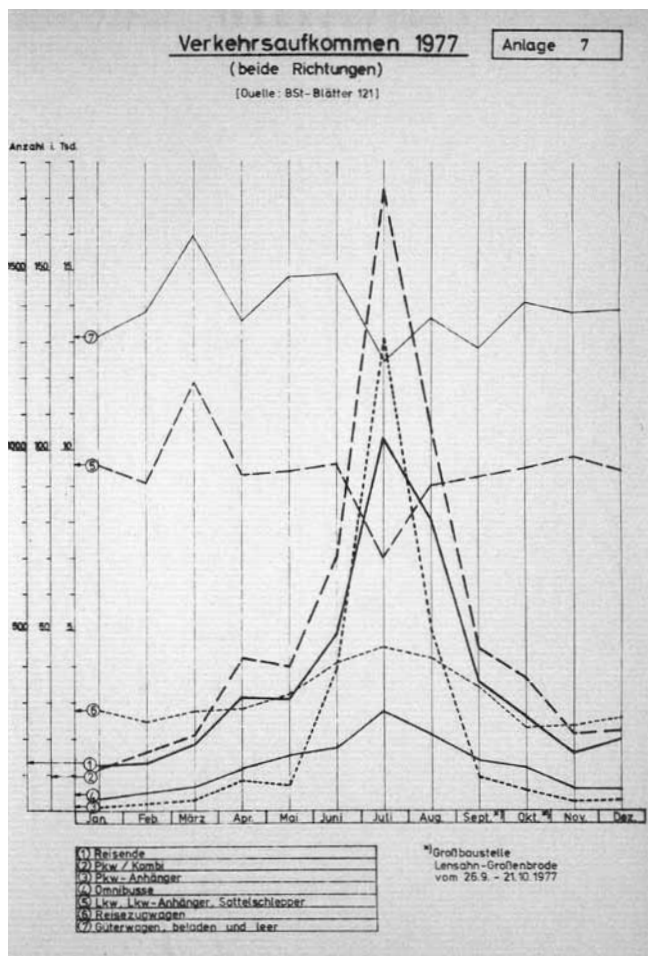
Fugleflugtslinjen blev populær næsten med det samme, selv om dens økonomiske resultater ikke levede op til alles forventninger. I august 1963 nåede man op på en million passagerer, mindre end tre måneder efter åbningen (BA KO B121/6280-3, s. 9). Forbindelsen fik en førerposition blandt regionens færger og måtte udvides flere gange for at leve op til efterspørgslen. I tabel 3 er vist nogle tal over den trafikale udvikling.

Da alle skibene var forskellige i konfiguration og størrelse, var det en kompliceret opgave at udarbejde sejlplaner: Passagertog havde første prioritet ved tildelingen af kapacitet. Deres længde var kendt – vedtaget i en multilateral aftale om sejlplanen og på møder om tildeling af togvogne – og deres tidsplaner bestemt af de banestrækninger, som lå langt uden for Rødby-Puttgarden-segmentet og måtte tage de forskellige tilslutningslinjer på rejsen med i betragtning. Hver passagervogn havde en specificeret plads på en specifik færge-rejse, og ombordtagnings- og frakørselsprocedurer var præcist defineret for at sikre en smidig og effektiv drift (modst. side).

Den resterende plads var til rådighed for andre brugere, på basis af en prioritetsliste (jfr. tabel 4). På den ene side afgjorde passagerens krav til rejseplanen (og i mindre grad godstog) "ønskelisten" sammen med målsætningen om at drive skibene så effektivt som muligt. Tiden i havn skulle minimeres for at sikre det størst mulige antal overfarter tur-retur dagligt (med et maksimum på syv pr. skib på denne rute), i hvert fald i de perioder, hvor behovet berettigede hertil. I modsætning hertil var målet i perioder med lav efterspørgsel at reducere antallet af ture, så skibene kunne tages helt ud af drift for en længere periode.

På den anden side var der forskellige driftsmæssige krav, der også skulle tages højde for: tiden i havn blev for en normal tur bestemt af den nødvendige tid til ombordkørsel og frakørsel af køretøjer (40 minutter, gående passagerer var ingen afgørende faktor i den sammenhæng), tid til påfyldning af brændstoffer og lagring af forsyninger til faciliteterne om bord plus en sikkerhedsmargin for forsinkelser. Men dertil skulle beregnes ekstra tid ude af drift til sikkerhedskontrol og forskellige vedligeholdelsesprocedurer (dagligt og i løbet af året).

Imidlertid blev tilpasningen til den stigende trafik ikke kun betragtet som en mulighed. Den var også en regulær årsag til bekymring. Kapaciteten af en færgeforbindelse er på mange måder begrænset, da skibet kun kan foretage et begrænset antal rejser om dagen og kræver tid for ombord- og frakørsel samt normal vedligeholdelse. Derudover kan den tid, skibet



Sæsonudsving, 1977, foto af kilden i Bundesarchiv (BA KO B121/6285).
 (1) passagerer, (2) personbiler, (3) trailere til personbiler, (4) busser og turistbusser, (5) lastbiler, (6) passagervogne, (7) godsvogne.

er ude af drift, anvendes til ekstra ture, men dette har begrænset værdi, hvis disse ture tilbydes på det forkerte tidspunkt. Selve skibene har en fast teknisk kapacitet, som ikke kan overskrides.

Aftalerne fra 1958 og 1963 – som var kendetegnet ved en forsigtig eller næsten pessimistisk tilgang – indeholdt angivelser af forholdsregler til nedsættelse af omkostninger og kapaciteter i tilfælde af lav efterspørgsel, men der var ikke nogen bestemmelser om, hvordan vækst skulle imødekommes. Tilpasningen af sejlplaner og tillæg af ny kapacitet skulle afgøres ved en gensidig aftale. På grund af aftaler om fordeling af omkostninger og indtægter havde hver part en økonomisk interesse i den anden parts beslutninger. Til gengæld for det øgede ressourcebehov til færdiggørelse af de tyske andele af infrastrukturen fik DB to tredjedele af ekstraafgifterne og stod for driften af to af de tre skibe, som oprindeligt blev anvendt på ruten. Et nyt skib ville klart forrykke denne balance.

I 1969 begyndte diskussionerne om udskiftningen af "Deutschland" med et større tysk skib, hvilket førte til idriftsættelse af det nye skib (også kaldet "Deutschland") i 1972. Det var ikke nogen nem beslutning at tage, fordi de alvorlige kapacitetsproblemer, som Fugleflugts-linjen og dens brugere oplevede, var begrænset til en forholdsvis kort del af sommer-sæsonen. DB's Hauptprüfungsamt (organisationens centrale revisionsenhed) havde den holdning, at:

"I sommeren 1968 blev der observeret visse kapacitetsproblemer, men kun i weekenderne mellem midten af juli og midten af august på grund af det høje antal biler. På grund af den stigende bilisme vil disse problemer opstå igen fremover, men det vil være næsten umuligt at løse dem helt. Gennem forskellige tiltag (som for eksempel ved at bruge det øvre dæk hyppigere på de natlige ture, justere antallet af passagervogne, så det afspejler det faktiske behov samt omdirigere tomme godsvogne via Flensborg) skulle det være muligt at udnytte kapaciteten bedre, så bygningen af et nyt skib kan udskydes." (BA KO B121/6281-2, s. 2).

For at lette presset foretrak Hauptprüfungsamt at udskifte den danske "Kong Frederik IX" med det større skib "Knudshoved" i sommersæsonen. Imidlertid erklærede DSB, at man ville være ude af stand til at levere ekstra kapacitet før 1973, da der var brug for "Knudshoved" på Storebæltsruten. DB's tekniske afdelinger vedtog derfor at indføre differentieret prissætning og kapacitetsstyrings-systemer, men bad også ledelsen om at bestille yderligere studier omkring et nyt skib (BA KO B121/6281-3).

Flere faktorer bidrog til den forsigtige tilgang til godkendelse af kapacitetsudvidelser: den meget korte periode, hvor behovet toppede, usikkerheden i forhold til fremtidige trafikniveauer, særligt også i lyset af konkurrenternes adfærd, og endelig de fortsatte rygter om en fast Storebæltsforbindelse, som ville aflede trafikken fra Fugleflugtslinjen (BA KO B121/6281-2, s. 3).

En overfyldt Fugleflugtslinje under sommerens spidsbelastning var et tilbagevendende problem. Denne situation var næsten udelukkende forårsaget af ferierejsende i egne biler, både skandinaver som var på vej sydpå og folk fra Centraleuropa på vej nordpå på sommerferie. Ifølge en rapport fra 1978 blev 57 % af det årlige samlede antal personbiler, 85 % af campingvogne og trailere, men kun 34 % af passagervogne transporteret i løbet af spidsbelastningsmånederne fra juni til august. 28 % af personbilerne og 50 % af trailerne skulle fragtes alene i juli måned (BA KO B121/6285, s. 6).

Dette ekstreme højdepunkt i efterspørgslen kunne ikke udlignes af den lette nedgang i sommerperioden i gods-transport-segmentet på landevej (jfr. side 20).

Bilkøerne og overfyldte parkeringspladser i havnene gav overskrifter i pressen, både i Tyskland og i Danmark. De længste bilkøer strakte sig ind i baglandet, hvor folk ventede på parkeringspladser i vejsiden, på restauranter og undertiden hoteller. Udvidelse af de vigtigste tilkørselsveje blev heller ikke afsluttet før længe efter åbningen af Fugleflugtslinjen – motorvejene blev færdige i 1980'erne både i Tyskland (op til Oldenburg) og Danmark.





Destinationer for internationale passagertog på Fugleflugtslinjen, sommer 1963 (Jacobshagen 1963, 127)

PASSAGERTOG TIL EUROPA

Køreplaner for passagertog blev behandlet på de store køreplanskonferencer og gennem diskussioner mellem DB og DSB. Emner vedr. køreplaner for internationale tog sorterede nu under en jernbaneadministration pr. tog. Således var den belgiske jernbane (SNCB) ansvarlig for Nord Express og Paris-Scandinavia-Express og de hollandske jernbaner (NS) for Nord-West-Express. Efter at det første passagertog var blevet overført af "Deutschland" i 1953, blev forbindelsen udvidet i 1957 og igen med åbningen af den fulde forbindelse: I alt var der 13 sæt internationale tog om dagen, der brugte Fugleflugtslinjen i de første driftsår i den travleste periode. Destinationer med direkte togforbindelse spredtes overalt på det vesteuropæiske fastland (jfr. figur 10, Ernst 1999, Bruun-Petersen/Poulsen 1998), selvom de viste direkte ruter stadig kun var aktive en gang om dagen og undertiden kun i høj-sommersæsonen.

Kortet over de direkte linjer gennem Europa viser også, at togselskaberne stadig blev brugt til at sørge for langdistancerejser. Men dette marked havde ændret karakter i forhold til tiden før krigen og kom til at ændre sig yderligere i de følgende årtier. Det europæiske eksprestog fra 1950'erne blev generelt brugt meget mindre af "borgerskabet" og betød mere for ferierejsende med forskellig social baggrund, som det fremgår af indførelsen af liggevoгне på nattog og sæsonbetingede forbindelser til vigtige feriedestinationer. Konkurrencen fra luftfart, som kom til at overtage meget af denne langdistancetrafik i de følgende årtier, var stadig ret begrænset, men allerede nævnt nu og da som en potentiel årsag til bekymring.

TAG DIN KONKURRENT OM BORD: FUGLEFLUGTSLINJEN SOM EN INTERNATIONAL FORBINDELSE

Kludetæppet af interessenter og interesser knyttet til Fugleflugtslinjen ville ikke være komplet uden nogen bemærkninger om den intermodale dimension af forbindelsen og den måde, dette blev håndteret på i planlægnings- og implementations-

teringsprocessen. De to nationale jernbaner var hovedaktørerne, men projektet var helt fra begyndelsen rettet mod behov både for landevejs- og banetransport. Jernbanerne måtte således tage deres konkurrent med om bord i udtrykkets egentlige betydning: Der skulle være plads til biler, busser og turistbusser og lastbiler, og også befordringen af gående passagerer var af en vis betydning, primært på grund af de penge, disse rejsende brugte i restauranter og butikker om bord.

Desuden var Fugleflugtslinjen som færgeforbindelse i konkurrence med andre ruter i Østersøområdet, primært med hensyn til befordring af biler, i en vis grad også på markedet for gående passagerer (fritid). Selv med hensyn til banetransport var den ikke uden alternativer: Opgavefordelingen med Storebælt blev heftigt diskuteret, og den svensk-østtyske forbindelse mellem Trelleborg og Saßnitz var en livskraftig konkurrent for fragt til Sverige og Norge.

Denne situation gav jernbanerne en række konflikter: Deres interesse som færgeoperatører i at maksimere anvendelse af indtægten fra denne forbindelse var ikke nødvendigvis forenelig med interesserne for en togforbindelsesleverandør med en fast forbindelse og høj kapacitet. Imidlertid var antagonismen "landevej kontra jernbane" langt mindre fremherskende i processen, end man først kunne antage. Betydningen af landevejstrafikken for linjens overvejelse blev anerkendt allerede i det første økonomiske analyse fra 1955:

"Væksten i antal personbiler vil fortsætte, da alle lande undtagen Sverige stadig har et relativt lavt antal bilejere... Dog vil en vækst i antallet af biler helt sikkert også betyde vækst i trafikken over grænserne... Muligheden for let at dække store afstande, som gives af de moderne transportmidler, især bilen, lader stadig flere mennesker besøge ... også fremmede lande. Det kan betragtes som sandsynligt, at Fugleflugtslinjen, med forbedringen af ruten mellem de nordiske lande og Vesteuropa, vil føre til en øgning i trafikken ud over det normale niveau." (BA KO B121/2406 og RA Ib 06-929/2 s. 9-10).

Rapporten gav desuden et detaljeret estimat over indtægterne, som kunne forventes fra biler, men der var kun meget forsigtige angivelser om indtægten fra togpassager-

er og godstogsfragt, som man antog ville stige under alle omstændigheder eller blot blive omlagt fra Storebæltsruten. Landevejstransporten fik dermed større betydning:

"Der er også økonomiske aspekter i sagen, da Fugleflugtslinjen primært er konstrueret til befordring af landevejskøretøjer, og tilbagebetaling af renter og gæld skal finansieres fra ekstraafgifterne på biler. En betydelig forhindring af biltransporten ... ville ikke blive godkendt af dem, som er ansvarlige for disse aftaler." (BA KO B121/2389, s. 6).

Begrænsningerne i kapaciteten for færgeforbindelsen betød, at der måtte træffes nogle valg. Prioritetslisten for kapacitetsfordelingen – vedtaget efter lange diskussioner – berørte ikke togpassagerdelen, men favoriserede landevejskøretøjer frem for godstogsfragt (jfr. tabel 4). Men selv dette blev jævnligt udfordret. I en intern diskussion om, hvordan Großenbrode-Gedser-rutens levedygtighed kunne forbedres, foreslog DB i Hamburg i maj 1960 at give de mere indbringende personbiler højere prioritet frem for jernbanevogne (BA KO B121/2390). Dette blev afvist på daværende tidspunkt, men i 1962 bemærkede planlægger Martin Koch i DB Hamborg, at "passagerer bliver ikke væk, hvis de ikke får nogen gennemgående vogn" (BA KO B121/2380), da han talte for gode forhold for landevejskøretøjer i lyset af den kraftige konkurrence. Han brugte lignende argumenter i et notat om Fugleflugtslinjens takster (BA KO B121/5265).

Sagt på en anden måde: Den plads, som en jernbanevogn optager, kunne sælges til landevejskøretøjer, mens togpassagererne stadig kunne transporteres på passagerdækket. Derfor forekommer det måske ikke overraskende, at DB tog parti for landevejstransportens interesser ved flere lejligheder, idet man ikke kun refererede til færgeforbindelsens økonomiske sundhed, men også til investeringen i landevejsinfrastrukturen:

"Kun forbedringer for landevejskøretøjer har ført til konstruktionen af Fugleflugtslinjen." (BA KO B121/2395-5) ... *"Konstruktionsomkostningerne i Tyskland er steget fra 80 mio. til 115 mio... Dertil kommer investeringerne langs vejene på 80 mio. Forbundsregeringen forventer, at betragtelige mængder*

trafik skifter fra hovedvej 3 [via Flensborg] til Fugleflugtslinjen. Det tyske publikum ville ikke kunne forstå, hvis denne trafik reduceres [ved banetransport].” (BA KO B121/2395-1, s. 3)

Der blev reklameret aktivt over for bilister, og Fugleflugtslinjen blev en del af den europæiske hovedvej 4 (senere 47, jfr. Ilsemann 1963), hvis marketingskontorer ligeledes hjalp med at reklamere for forbindelsen (BA KO B121/6280-3). Jernbanerne samarbejdede også med bilistorganisationer allerede i årene for driften af Großenbrode-Gedser-forbindelsen.

De tilgængelige statistikker (tabel 3) skelner desværre ikke mellem rejsende på landevej, på skinner eller uden et motorkøretøj, så den relative andel af de forskellige rejseformer på færgeoverfarten kan kun konstateres for visse perioder, hvor der blev foretaget specifikke optællinger. Men passagerer i bil synes at have oversteget antallet af togrejsende i gennemgående togvogne allerede i sommeren 1963 (BA KO B121/6280-3, s. 6). I spidsbelastningsmåneden juli 1977 (BA KO B121/6285, s. 4-6) var andelen af de forskellige rejseformer:

- 62 % rejste med bil eller motorcykel (formentlig inkl. busser og turistbusser)
- 22 % rejste til fods (formentlig inkl. cykler)
- 16 % i gennemgående togvogne (versus et årligt gennemsnit på 19.5 %)

Disse tal rummer visse unøjagtigheder (antallet af passagerer i biler og busser synes at være baseret på en gennemsnitlig værdi snarere end præcise optællinger, og nogle togpassagerer benyttede ikke-gennemgående togvogne og krydsede havet til fods), og tabet af markedsandel skal ses i lyset af en kraftig generel vækst i trafikken. Men det står også klart ud fra de tilgængelige rapporter om udviklingen af jernbaneforbindelser (Bruun-Petersen 1998, Ernst 1999), at jernbanernes aftagende rolle i langdistance passagertrafik (jfr. Malaurie 1985, Vogel 1961) også gjaldt for Fugleflugtslinjen.

BANETRANSPORT: ACCEPTÉR ELLER UNDGÅ?

Sandsynligvis udviklede den heftigste uenighed sig vedrørende anvendelsen af linjen til banetransport og det dertil tæt knyttede spørgsmål om prioritering i fordelingen af kapacitet. Disse emner viste sig at være kontroversielle på grund af de to parter forskellige udgangspunkter, men også på grund af forskellige holdninger til rationalet af hele projektet.

Debatten om, hvorvidt banetransporten overhovedet – og i så fald, i hvor høj grad – skulle have lov at komme gennem flaskehalsen for færgedriften og den belastede tyske tilførselsvej, begyndte først sidst i 1950'erne – efter underskrivelsen af de internationale aftaler og fortsatte indtil sommeren 1962. I de sidste faser af denne proces blev de svenske jernbaner også involveret i diskussionerne. Af pladshensyn kan det ikke beskrives nærmere her, men fundamentale holdningsforskelle blev tydelige i processen. Begge sider var uenige om prioriteringerne og beskyldte hinanden for i urimelig grad at udnytte situationen:

“Efter vores mening er DSB ikke interesseret i at få biler på Fugleflugtslinjen. De vil hellere forsøge at holde den profitable biltrafik på Storebælt og flytte en stor del af den uønskede godstrafik til Fugleflugtslinjen, hvor DB ville skulle bære halvdelen af omkostningerne til det fjerde skib.” (DB, fra BA KO B121/ 2395-2, bilag 2, s. 11).

“Den tyske side ønsker at reservere Fugleflugtslinjen til passagerer og biler og [organisere det sådan], at de tyske skibe giver overskud. ... DSB skal selv finansiere skibene på Storebælt, hvorimod vi skal dele omkostningerne på Fugleflugtslinjen. ... Jeg kan derfor kun tolke den tyske holdning sådan, at omkostningerne til dækning af spidsbelastningen skal lægges over på DSB ved at flytte det til Storebælt. ... En stor del af problemet ligger i det faktum, at hver side kun tænker på sig selv.” (DSB, fra BA KO B121/2395-3).

Færgeforbindelsens kapacitetsmæssige begrænsninger betød, at der måtte foretages nogle valg. De ovenfor nævnte citater hentyder allerede til konflikten mellem transport af landevejskøretøjer og banetransport, hvor Bundesbahn klart foretrak den første:

Tabel 4: Prioritering af tildeling af kapacitet for rejser mod nord (kilde: BA KO B121/6285, s. 9-10).

Lavsæson	Højsæson
1. passagervogne	1. passagervogne
2. TEEM godsvogne	2. TEEM godsvogne med let fordærveligt gods
3. landevejskøretøjer med reservation	3. landevejskøretøjer med reservation
4. landevejskøretøjer uden reservation	4. landevejskøretøjer uden reservation
5. andre godsvogne med last	5. andre TEEM godsvogne
6. tomme godsvogne	6. andre godsvogne med last
	7. tomme godsvogne

“En godsvogn optager samme plads som fem biler. Desuden, hvis linjen bliver berygtet for at være upålidelig, vil bilister, som normalt ville være mødt op uden reservation, blive væk. Hver bil, som i gennemsnit benyttes af 2,5 personer, vil i henhold til aktuelle beretninger give DM 28,35 i indtægt, inkl. køb om bord. På grund af rabatten på returbilletter sammenlignet med envejstakster for biler og deres passagerer vil mange bilister bruge samme beløb igen på vejen tilbage. En 20 t godsvogn, som optager samme plads som 5 biler, genererer kun DM 40 i indtægt til DB, en gennemsnitlig vogn med en nyttelast på 10,4 t kun DM 25, en tom vogn slet intet.” (BA KO B121/2395-2, bilag 2, s. 2-3).

Truslen om konkurrence fra andre ruter for godsbanetransport – særlig udvidelsen og accelerationen af forbindelser via Østtyskland og Trelleborg-Saßnitz-ruten til Sverige – gjorde det yderligere presserende at finde en løsning.¹⁰⁾

Men der blev først fundet et kompromis i juli 1962: i den første driftsperiode – sommeren 1963 – ville Fugleflugtslinjen kun medbringe ikke-hastende godsbanetransport i den udstrækning, der var ledig kapacitet. Da begge sider var enige om, at der ikke var noget kapacitetsproblem uden for sommerperioden, skulle TEEM-togene (Trans Europ-Express Merchandises) flytte til Fugleflugtslinjen til vintersejlløbet. Tre skibe kom til at være i drift i sommeren 1963, to i den følgende vinter. Da det syntes umuligt at flytte TEEM til Flensborg til sejlløbet for sommeren 1964, skulle DSB skaffe et fjerde skib til sikring af, at tilbuddet kunne fortsætte. DB ville sikre den nødvendige opgradering af ruten til Puttgarden.

Denne aftale blev betragtet som en succes og blev til en permanent ordning. Med udgangspunkt heri blev der fastlagt prioriteter for ombordtagning på skibene, jfr. resume i tabel 4.

Det er tydeligt, at selvom godsbanetransport var en del af Fugleflugtslinjens opgaver, lå den sidst på listen, hvilket førte til forsinkelser i perioder med stor efterspørgsel og forsinkede tog (BA KO B121/6285).

SAMMENFATNING

1950'erne var en tid, hvor mange begejstret sluttede op om ideen om en fredelig europæisk integration, og den blev fulgt på mange politiske områder ved hjælp af konkrete projekter og udviklingen af nye politiske og administrative strukturer oven over det traditionelle nationalstatslige plan. Skønt Danmark ikke var blandt de oprindelige medlemmer af nutidens Europæiske Union, spillede denne ånd en rolle også for Fugleflugtslinjeprojektet. I samtidens litteratur beskrives den ofte som en model for et fredeligt samarbejde og et konkret eksempel på foreningen af Europa. Den har bestemt tjent dette formål også i virkeligheden gennem de sidste 50 år.

Imidlertid viser en grundigere analyse af arkivalierne, at den også havde sine modstandere, og at selv de, som var enige om ideen, ofte havde vanskeligheder ved at finde frem til en aftale om de detaljer, der skulle løses. En mere proaktiv måde at tænke på kan ofte findes på den danske side kontra en mere forsigtig og tøvende tilgang fra tysk side.

Alt i alt er mange af de ovenfor beskrevne uenigheder forbundet med økonomiske interesser – hvem betaler, og hvem vinder hvor meget? – på den ene eller anden måde. Bundesbahn var først og fremmest interesseret i at nedbringe sine egne udgifter, særlig vedrørende den forestående kapitalinvestering, og dernæst i at få så stor nettofortjeneste ud af projektet som muligt. Den danske side havde mere ambitiøse mål for projektet og var villig til at risikere et dårligt økonomisk udkomme til gengæld for en bedre drift.

Ikke desto mindre var de to selskabers adfærd ikke uden selvmodsigelser: Måske på grund af vanskelighederne ved at definere sin egen rolle, fremviste DB en underlig blanding af politisk opportunistik (ved ikke at turde kræve tilstrækkelig finansiering, med reference til regeringens landevejsinvesteringer i debatten om kapacitetstildeling og ved at undgå ”unødvendige” omkostninger) og kommerciel interesse, når det drejede sig om selve færgedriften. Ud af de to var den officielt den organisation, der havde den største frihed som igangsætter, men i realiteten var regeringens embedsmænd aktivt involveret i mange spørgsmål. DSB var

teknisk set en del af ministeriet som et Generaldirektorat – og kommunikerede endog på ministeriets brevpapir – men personer fra andre enheder var meget mindre involveret. DSB så også sig selv mere som en jernbane og var klar til at give banetransporten en bedre position på færgerne. Endelig skyede begge selskaber som færgeoperatører ingen midler i kampen mod deres konkurrenter.

Begge sider havde grunde til deres holdninger, som kan spores tilbage til forskellene i de geografiske, økonomiske og kulturelle rammer. Der måtte derfor findes et kompromis i mange spørgsmål. Som følge af den manglende investering i den tyske tilkørselsrute måtte den trafikale vækst, som fulgte efter åbningen af Fugleflugtlinjen, således indpasses i en infrastruktur, som med tiden blev mere og mere utilstrækkelig. Ruten forbliver for en stor dels vedkommende kringlet den dag i dag. En væsentlig opgradering af den tyske tilkørselsrute er først nu under diskussion i forbindelse med projektet med den faste forbindelse. En omlægning af ruten til dobbeltspor planlægges i øjeblikket til år 2027 (jfr. Watsack 2000:278seq, Barkleit/Gebler 2012, anon. 2013).

Til syvende og sidst forekommer dette projekt på den ene side som virkelig internationalt i sit væsen. I dag er ruterne over Østersøen til Østtyskland, Polen og andre tidligere kommunistiske lande igen frit tilgængelige, men det er vanskeligt at forestille sig, hvordan Danmark, Sverige, Norge og også Finland ville have været forbundet med Vesteuropa under efterkrigstidens årtier med økonomisk vækst uden den ekstra transportkapacitet, som Fugleflugtlinjen gav. På den anden side ligger projektets "ejerskab" med hensyn til initiativ, risikovillighed og vilje til at føre projektet fremad og en slags "vision" klart mere hos Danmark end hos Tyskland. Dette til trods for det faktum, at ruten "påvirker" begge lande på samme måde, hvis man ser på de nødvendige ingeniørarbejder og driftsomkostninger. Det er vanskeligt ikke at se en vis lighed med dette mønster i den nuværende debat om den faste Femernbælt-forbindelse.

LITTERATUR

- anon. 1941. Arbejdet på Rødby-Femern ruten er nu sat i gang. *Berlingske Tidende*, 15.09.1941, 1–2.
- anon. 1948. Fugleflugtslinien blev ikke til noget: 17 1/2 mill. kr. tabt. *Nationaltidende*, 17.10.1948, 1–2.
- anon. 1950. Mens vi venter på Fugleflugtslinien. Dansk-tyske færgeplaner. *Børsen*, 05.11.1950, 7.
- anon. 1954. *Motorafgiftskommissionens Betænkning*. I. Del - Finansering av Vejudgifter. København: Jørgensen.
- anon. 1961. Zwischenbilanz eines europäischen Weges. *Die Bundesbahn*, 567f.
- anon. 1962. TEEM-nettets udvidelse. *vingehjulet*, vol. 19 (9), 106–108.
- anon. 2013. Nach der Brücke kommt ein Tunnel. *DB Welt*, April 2013, p.11.
- Barkleit, S/Gebler, J. 2012. Die Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung: *der Fahrgast*, no.3, pp.36–40.
- Bell, P/Nørsgaard Olesen, M. 1988. *Fugleflugtslinien gennem tiderne*. København: Lamberth.
- Bruun-Petersen, J. P.; Poulsen, J. 1998. *Internationale tog via Rødby Færge*. Smørum: Banebøger.
- Bundesminister für Verkehr (Ed.). 1963. *Die Vogelfluglinie*. Planung und Bau der Verkehrsanlagen in der Bundesrepublik Deutschland. Neumünster: Karl Wacholtz.
- Christensen, T. 1963. Die Eisenbahnanlagen der Vogelfluglinie auf dänischer Seite, in *Die Vogelfluglinie - Fugleflugtslinien*, edited by DB/DSB. Darmstadt: Hestra, 77–105.
- DB/DSB (Ed.). 1963. *Die Vogelfluglinie - Fugleflugtslinien*. Darmstadt: Hestra.
- Ernst, F. (Ed.). 1999. *Die Vogelfluglinie. Eisenbahn-Kurier Spezial*, 53. Freiburg.
- Femern-Rute-Komiteen (Ed.). 1932. *Historiske Data vedrørende Rødby-Femern Ruten*.
- Hartmann, S. 1962. Vejen mod nord. *Aktuelt*, 22.07.1962, 9.
- Hein, W. 1963. Die Entwicklung des deutsch-skandinavischen Reiseverkehrs. *Die Bundesbahn*, 385–393.
- Hein, W. 1965. Probleme zeitgemäßer Fahrplangestaltung. *Die Bundesbahn*, 251–257.
- Helberg, W. 1957. Neue Brücke zum Norden. *Die Bundesbahn*, 1531–1533.
- Ingeniøren (Ed.). 1963. *Fugleflugtslinien*. Kopenhagen: P. Hansens Bogtrykkeri.
- Jacobshagen, M. 1963. Der Reisezug-, Güterzug- und Kraftfahrzeugverkehr der Vogelfluglinie, in *Die Vogelfluglinie - Fugleflugtslinien*, edited by DB/DSB. Darmstadt: Hestra, 119–138.
- Jensen, A.V. 1961. TEEM. *vingehjulet*, vol. 18 (7), 73–74.
- Koch, M. 1964. Der Ostseefährverkehr mit der Bundesrepublik nach dem Kriege. *Hansa* (7), 602–606.
- Koch, M.; Ottensmeyer, G. 1968. Fünf Jahre Vogelfluglinie. *Die Bundesbahn*, 355–362.
- Kopper, C. 2007. "Die Bahn im Wirtschaftswunder". Deutsche Bundesbahn und Verkehrspolitik in der Nachkriegsgesellschaft. Frankfurt/M: Campus-Verl. (Beiträge zur historischen Verkehrsforschung, 9).
- Korner, H. 1955. Das Projekt der Vogelfluglinie (DB). Sonderdruck TH Karlsruhe. *Eisenbahntechnische Rundschau* (9).
- Larsen Hellgren, A.-M. 2007. For 50 år siden. Kaffegrossererens private Fugleflugtslinie. *Lokahistorisk årsskrift (Rødby)* (28), 19–25.
- Lindberg, K. 1963. Fugleflugtslinien...a.14.maj 1963 and Fugleflugtsliniens betydning for Danmark, P.E.N Skov. *vingehjulet*, vol. 20 (9b), 114–9.

Malaurie, M. C. 1985. Passenger Transport: Regulation of International Transport, in *The evaluation of past and future transport policy measures*. Introductory reports and summary of discussions; [10th Internat. Symposium on Theory and Practice in Transport Economics, Berlin (West), 13 - 15 May 1985], edited by ECMT. Paris: OECD Publ. Off., 261-290

Meier, G. 1988. *Die Vogelfluglinie und ihre Schiffe*. Herford: Koehler.

Meier, G. 1993. Vogelfluglinie besteht 30 Jahre. Internationales Verkehrswesen (5), 303-304.

Möller, G. 1963. Fährlinien und Seeverkehr in der Ostsee, in *Die Vogelfluglinie*. Planung und Bau der Verkehrsanlagen in der Bundesrepublik Deutschland, edited by Bundesminister für Verkehr. Neumünster: Karl Wacholtz, 95-100.

Nørgaard Olesen, M. 2003. *Østersøruterne - og vejen gennem Danmark*. Frederiksværk: Nautilus.

Ransome-Wallis, P. 1969. *Eisenbahnfahren in Westeuropa*. Orell Füssli: Zürich.

Schiefelbusch, M. 2013. Trains across borders - Comparative studies on international cooperation in railway development. Baden-Baden: Nomos.

Siedentop, I. 1963. Die verkehrsgeographische Bedeutung der Vogelfluglinie. *Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie*, vol. 6 (7), 177-185.

Siedentop, I. 1976. Die Vogelfluglinie: Entwicklung zur Rekordfrequenz. *Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie*, vol. 3 (20), 72-79.

Sørensen, F.I. 1963. TEEM-trafikkens omlægning til Rødby-Fehmarn overfarten fra den 29. september 1963. *vingehjulet*, vol. 20 (16), 225-227.

Vogel, W. 1961. Die moderne Eisenbahnreise. *Internationales Archiv für Verkehrswesen*, 220-225.

Watsack, C. 2000. *Puttgarden-Rödby*. Die Geschichte der Vogelfluglinie. Ilse-de: Verl. Deutsche Fährschiffahrtspublikationen.

Wissmann, E. 1962. Die „Vogelfluglinie“ von Kopenhagen aus gesehen. *Die Bundesbahn*, 881-884.

Wolf, W. 1986. *Eisenbahn und Autowahn*. Personen- und Gütertransport auf Schiene und Straße ; Geschichte, Bilanz, Perspektiven. Hamburg: Rasch und Röhring.

KILDER

Rigsarkivet

RA TM 1957 = Trafikministeriet, Minister og ministersekretær: Ministeren I (1955-1977) 2: 1958 - 1960 - Nr. 1958 - I 694, Notat fra de danske-tyske drøftelser i Hamburg den 1. april 1957 angående „Fugleflugtslinien“

RA TM 1959 = Trafikministeriet, Minister og ministersekretær: Ministeren I (1955-1977) 2: 1958 - 1960, Nr. 1959-I-770, Correspondence between Kruse's lawyer and the MoA, May 1959

RA TM 1962 = Trafikministeriet, Minister og ministersekretær: Ministeren III (1955-1977) 6: 1962 - III 59, Correspondence between the Minister and Folketing members of the region and notes of a meeting between DSB and Moltzau regarding the use of port facilities in Gedser

RA Ib 06-918/1 = Ministeriet for offentlige arbejder - RA Ib 06-918, Ministerreferat Vedr. Rødby-Fehmarn ruten, Feb. 1957

RA Ib 06-918/2 = Ministeriet for offentlige arbejder - RA Ib 06-918, Minutes of meeting between DB, DSB, Norwegian and Swedish railways (NSB and SJ) in Copenhagen 8 Feb. 1953

Ministeriet for offentlige arbejder - RA Ib 06-929

RA Ib 06-929/1 = Ministeriet for offentlige arbejder - RA Ib 06-929, Minutes of working party DB-DSB-SJ-NSB, December 1953 - July 1955

RA Ib 06-929/2 = Ministeriet for offentlige arbejder - RA Ib 06-929, Bericht des deutsch-dänischen Ausschusses zur Förderung des Vogelfluglinien-Projekts

RA Ib 06-929/3 = Ministeriet for offentlige arbejder - RA Ib 06-929, Ministerreferat vedr. Rødby-Femern-ruten, September 1952

RA Ib 06-929/4 = Ministeriet for offentlige arbejder - RA Ib 06-929, Arbejdsudvalg før Rødby-Femernruten, 6. udvalgs møde, Referat (meeting of working party, 29 June-1 July 1955)

RA Ib 06-929/5 = Ministeriet for offentlige arbejder - RA Ib 06-929, Vermerk über die 5. Tagung des dänisch-deutschen Ausschusses zur Förderung des Vogelfluglinienprojekts, 29. und 30.3.1955

RA Ib 06-929/6 = Ministeriet for offentlige arbejder - RA Ib 06-929, Vermerk (Kurzfassung) über die Besprechung am 3. Dez. 1955 in Hamburg über die Vogelfluglinie

RA Ib 06-930/1 = Ministeriet for offentlige arbejder - RA Ib 06-930 Minutes of working party DB-DSB-SJ-NSB, December 1953 - July 1955

RA Ib 06-930/2 = Ministeriet for offentlige arbejder - RA Ib 06-930 Minutes of 5th working party meeting, Frankfurt 29-30 March 1955

RA Ib 06-947/1 = Ministeriet for offentlige arbejder - RA Ib 06-947, Memo of DSB's Director General, 19 July 1956 Vedr. Rødby-Fehmarn ruten (Fugleflugtslinien)

RA Ib 06-947/2 = Ministeriet for offentlige arbejder - RA Ib 06-947, Memo on 1st joint meeting of the German and Danish VFL commissions, 17 June 1957

RA Ib 06-947/3 = Ministeriet for offentlige arbejder - RA Ib 06-947, Letter of Mr. Ter--Nedden to Mr Palle Christensen, 19 Nov. 1957

RA Ib 06-947/4 = Ministeriet for offentlige arbejder - RA Ib 06-947, Minutes of the Danish commission for the Vogelfluglinie, meeting of 11 Feb. 1958

RA Ib 06-947/5 = Ministeriet for offentlige arbejder - RA Ib 06-947, Minutes of the 2nd, 3rd and 4th meetings of the German and Danish VFL commissions

RA Ib 06-947/6 = Ministeriet for offentlige arbejder - RA Ib 06-947, Bericht über das Ergebnis der 6. gemeinschaftlichen Sitzung der deutschen und dänischen Kommission für die Vogelfluglinie - Danish memo

Bundesarchiv Koblenz

BA KO B108/2126-1 = Documents of the German VFL commission, 15 Mar. 1961

BA KO B108/2126-2 = Abkommen zwischen der Deutschen Bundesbahn und den Dänischen Staatsbahnen über Tariff Fragen zum Betrieb der Vogelfluglinie

BA KO B108/2126-3 = Zeichnungsprotokoll zu dem Abkommen zwischen der Deutschen Bundesbahn und den Dänischen Staatsbahnen über Tariff Fragen zum Betrieb der Vogelfluglinie vom 13. Juni 1958

BA KO B108/2126-4 = Note of BMV department E3 Vgi 17 of 16 Sept. 1963

BA KO B108/2126-5 = Note of BMV E3 Vgi 17 - 3057 Vm 65 II of 25 Aug. 1965

BA KO B108/7259, part 1-1 = Memo on 1st joint meeting of the German and Danish VFL commissions, 17 June 1957

BA KO B108/7259, part 1-2 = Minutes of 2nd joint meeting of the German and Danish VFL commissions, 8 Oct. 1957

BA KO B108/7259, part 1-3 = Minutes of Meeting concerning technical issues of the VFL project at BMV, 30 Nov. 1954

BA KO B108/7259, part 1-4 = Report on DB executive board meeting in December 1956, included in memo of meeting BMV-HVB 8.3.57 BMV A1-Plan10

BA KO B108/7259, part 2-1 = Minutes of 3rd joint meeting of the German and Danish VFL commissions, 17 Dec. 1957
 BA KO B108/7259, part 2-2 = Minutes of 4th joint meeting of the German and Danish VFL commissions, 11 Feb. 1958
 BA KO B108/15477 = Bericht über das Ergebnis der 6. gemeinschaftlichen Sitzung der deutschen und dänischen Kommission für die Vogelfluglinie
 BA KO B108/52936 = Memo Sondergebühren für die Beförderung auf der Vogelfluglinie, draft letter to DSB HVB 58.581 Tpi 711.1
 BA KO B121/2380 = Memo by Martin Koch on future traffic volumes on VFL, 25 Aug. 1962
 BA KO B121/2381-1 = Memo 30 Bi 73 of 4 Dec. 1956 and letter of Federal Minister of Finance Schäffer to Seebohm, 24 Sep. 1956
 BA KO B121/2381-2 = Letter of BD Hamburg to HVB of 8 Dec. 1956
 BA KO B121/2383 = Letter of BD Hamburg Vogelfluglinie - Betriebsprogramm, 17 Sep. 1958
 BA KO B121/2388 = Letter of Mr Skov/MoA to HVB, 13 Feb. 1961
 BA KO B121/2389 = Memo to DB board, 51 Vg 495 Vermerk über eine Besprechung am 15.1.62 in Frankfurt über Güterverkehr über die Vogelfluglinie
 BA KO B121/2390 = Vermerk über Teilnahme des Ref 30 an einer Besprechung der BD Hamburg..., 4 May 1960
 BA KO B121/2395-1 = DB note on the 1st meeting of the special commission for rail freight, 14 Nov. 1961
 BA KO B121/2395-2 = Bericht der Kommission „Güterverkehr Vogelfluglinie“, attachment 2
 BA KO B121/2395-3 = Speech of Mr Skov, addressing DB representatives at a meeting in Copenhagen, 20 Jul. 1962
 BA KO B121/2395-4 = Letter of OBL West, 4 Jan 1963, Betriebsprogramm für die Leitung des eilbedürftigen Güterverkehrs.
 BA KO B121/2395-5 = Draft note of meeting in Copenhagen, 20 Jul. 1962
 BA KO B121/2405 = Memo BMV Ref 30 (30 Bi 66), 13 April 1955
 BA KO B121/2406 = Bericht des deutsch-dänischen Ausschusses zur Förderung des Vogelfluglinien-Projekts, BA KO B121/2406
 BA KO B121/5264-1 = Minutes of 5th joint meeting of the German and Danish VFL commissions, 24 Mar. 1958
 BA KO B121/5264-2 = Vereinbarung zwischen dem dänischen Minister für öffentliche Arbeiten und dem Verkehrsminister der Bundesrepublik Deutschland über die Weiterführung des Projekts der Vogelfluglinie
 BA KO B121/5265 = Memo by Martin Koch on VFL tariffs, 4 Sep. 1961
 BA KO B121/5266-1 = Memorandum and minutes of meeting between DB and DSB on 24 Jan 1963
 BA KO B121/5266-2 = Letter of BD Hamburg to HVB 26 Jan 1963
 BA KO B121/5266-3 = Memorandum Das bisherige Ergebnis der Vogelfluglinie, by Ministerialrat Huber, DB Headquarters, no date
 BA KO B121/6280-1 = Übereinkommen zwischen der Deutschen Bundesbahn ... und den Dänischen Staatsbahnen ... über die Fährverbindung zwischen Puttgarden und Rødby Færge (1965 version)
 BA KO B121/6280-2 = Aufzeichnung über die Ergebnisse der Besprechungen zwischen DSB und DB betreffend den Ostseefährverkehr, 18.-20.01.1965 in Celle
 BA KO B121/6280-3 = Presentation by BD Hamburg Der sprunghafte Verkehrszuwachs auf der Vogelfluglinie - Reiz des Neuen oder Resultat intensiver Werbung?, Werbedeferenzentagung Würzburg 1963

BA KO B121/6281-1 = Übereinkommen zwischen der Deutschen Bundesbahn ... und den Dänischen Staatsbahnen ... über die Fährverbindung zwischen Puttgarden und Rødby Færge (1969 version)
 BA KO B121/6281-2 = Letter of Hauptprüfungsamt to HVB, 27 Mar. 1969
 BA KO B121/6281-3 = Memo to the DB's Vorstand (Executive Board), 6 May 1969
 BA KO B121/6282 = Extract of newspaper article
 BA KO B121/6285 = Untersuchungsbericht zur langfristigen Unternehmenskonzeption, BA KO B121/6285

NOTER

1. Undersøgelsen blev finansieret af the German Research Council (Deutsche Forschungsgesellschaft - DFG). For yderligere information om projektet henvises til www.infrastrukturintegration.de.
2. Analysen er overvejende baseret på materiale fra Rigsarkivet i København og Bundesarchiv i Koblenz. Referencer til arkivkilder vises i teksten med arkivets artikelnummer (RA for Rigsarkiv, BA for Bundesarchiv). Hvis der er anvendt mere end ét dokument fra den respektive artikel, identificeres dokumenterne med et tal efter artikelkoden. I referencerne findes en fuld artikelliste.
3. Af pladshensyn henviser referencer til "Tyskland" i sammenhænge efter 2. Verdenskrig til Vesttyskland i det følgende kapitel. Referencer til DDR nævnes eksplicit som sådan.
4. RA Ib 06-947-1, s. 7
5. Omkostningerne blev vurderet til ca. DM 177 mio., hvoraf DM 126 mio. blev brugt på tysk grund, jfr. BA KO B108/7259, del 1-2.
6. DBs uklare status skulle give kraftig anledning til bekymring og blive en af årsagerne til de økonomiske problemer, men den blev først ændret med jernbanereformen af 1994 (flere detaljer, se Kopper 2007:ch.2, Wolf 1986:153seq.)
7. Fra slutningen af 1957 var der tre skibe i drift på Großenbrode-Gedser-ruten, men to af dem kunne kun bruge den ene af de to kajpladser i Gedser på grund af formen på deres bov. Jfr. Ministerreferat "Vedr. Rødby-Fehmarn ruten", Feb. 1957, RA Ib 06-918/1.
8. Larsen Hellgren 2007
9. De danske kilder rummer både korrespondance mellem Ministeren og Folketingsmedlemmer fra regionen og noter fra et møde mellem DSB og Moltzau vedrørende anvendelsen af havnen i Gedser (jfr. RA TM 1962).
10. Det nye koncept med hurtigere høj kvalitets godstog kaldet TEEM (Trans Europ-Express Merchandises) blev igangsat af UIC, og driften startede i 1961, oprindeligt med to ruter gennem Danmark via Storebælt (Jensen 1961). Efter en god modtagelse blev driften udvidet i de følgende år (anon. 1962, Sørensen 1963).

SUMMARY

The year 2013 saw the 50th anniversary of the opening of the German-Danish ferry link known as the Fugleflugtslinjen or Vogelfluglinie between Rødby and Puttgarden. In 1963, the new line brought substantial time savings and capacity increases for both road and rail transport. Together with the substantial investment in road and rail infrastructure leading to the ports, it closed a missing link between Germany (and central Europe) and Scandinavia, following in large parts the direct route between the conurbations of Hamburg and København.

However, in spite of its importance, the implementation of this project suffered several setbacks and failed attempts. Its implementation took almost exactly 100 years if the first proposals in the 1860s are taken as a starting point. The new political situation after World War II – which cut off most existing ferry connections between West Germany and Scandinavia – and the continuous growth of traffic volumes led the two countries to establish a provisional service in 1951 and resume planning a few years later.

The Fugleflugtslinie is one of very few rail infrastructure projects that were implemented in the post-war decades, and the only one linking Germany with another country. It thus became a logical case study for a research project on international infrastructure integration on which this paper is based. This analysis looked at several infrastructure and utilities sectors as well as case studies from different periods for each sector with the aim of identifying common patterns and types of cross-border collaboration.¹⁾

The present paper focuses on the Fugleflugtslinie case, but is not to be understood as a full, chronological history of the project. Rather, the main interest is on the way the project was approached by the different stakeholders in Germany and Denmark – mainly the ministries of transport and the two national railways – in the planning and implementation process. The presentation gives a brief overview of the project's history and setting, including the institutional arrangements for planning and operations and then discusses some of the issues the developers had to face. These include

difficulties in obtaining funding, which led to special arrangements that were often viewed differently by the two sides. Further challenges were related to the complexities of accommodating different modes of transport on the ferries, including road vehicles with whom the railways were competing elsewhere. Likewise, there was strong competition from other ferry connections, causing both “commercial” and “monopolistic” reactions by the railways. Last not least, the approaches taken to enhancing land-side rail infrastructure differed markedly, and as a result capacity management became a main area of concern especially on the German side.

The 1950s were a time where the idea of a peaceful European integration was enthusiastically embraced by many, and pursued in many policy fields by means of concrete projects as well as the development of new political and administrative structures above the traditional nation-state level. Although Denmark was not among the founding members of today's European Union, this spirit played a role in the Fugleflugtslinie project as well. In the contemporary literature, it is often presented as a model of peaceful collaboration and concrete example of unifying Europe. It has certainly served this purpose also in reality during the past 50 years. However, the more detailed analysis of the archive sources shows that it also had its opponents, and even those agreeing on the idea often had difficulties in finding an agreement on the details that had to be solved. The geographical and political setting of the project, clearly had a strong influence on the process. A more pro-active way of thinking can often be found on the Danish side against a more cautious and hesitant German approach. There are indications that these experiences can be observed in similar projects also today, including the current debate on the fixed Fehmarnbelt link.

1) The research was funded by the German Research Council (DFG). Further information on the project can be found at www.infrastrukturintegration.de.