

## VI. Tele- og sikringsanlæg

Med hensyn til disse anlæg henvises til »Sikringsanlæggene og deres betjening«.

## VII. Færgeanlæg

100. Hvor en jernbane skal fortsættes over et vandområde, og det af bekostningshensyn er uoverkommeligt at bygge bro eller tunnel, må den faste forbindelse erstattes af en færgeoverfart. Færgerne bærer jernbanespor, således at en vognstamme kan føres ind på dækket, sejles over vandet og atter sættes af på spor i land. Herved fritages overfartsstationerne for den besværlige omladning af godset, og for de rejsende er en gennemgående forbindelse en stor bekvemmelighed.

For statsbanernes vedkommende har hensynet til godsbeholdningen været afgørende for oprettelsen af færgeruterne. Dog blev allerede de første færger også indrettet for rejsende. Bortset fra sovevogne og enkelte gennemgående vogne i forbindelse med udlandet overførtes der indtil fuldførelsen af de store brobygningsarbejder i 1930'erne ikke personvogne med færgerne.

Efter bygningen af de store broer er hovedforbindelserne mellem landsdelene kun afbrudt af Storebælt, hvor overfarten besørges af store motorfærger, der har en effektiv sporlængde på ca. 250 m. Det er herved muligt at overføre lyntog uden at dele disse. Overførselskapaciteten er endvidere så stor, at der herudover kan overføres almindelige personvogne på de indenlandske ruter.

Den første danske færgerute, Lillebæltsoverfarten (Fredericia-Strib, 1872), var kun 3 km lang. På fig. 138 ses den første færge »Lillebælt« i færgelejet i Fredericia. Senere kom Storebæltsoverfarten (Korsør-Nyborg, 1883) med 26 km sejlængde, og derefter forbindelserne ved Limfjorden (Oddesund 1883 og Glyngøre-Nykøbing M, 1889), Masnedsund (1884) og Øresund (Helsingør-Hälsingborg, 1892, samt Københavns Frihavn-Malmö, 1895). Den sidstnævnte har en sejlængde på 30 km og besejles nu af en færge tilhørende de svenske statsbaner, SJ.