

# Dampfærgeren »Glyngøre«

## DSB.s sidste enkeltsporede dampfærge

Kan De huske statsbanernes gamle færger — De ved, de gamle dampfærger med 2 store imponerende skorstene, der virkelig var skorstene og ikke blikskærme som på nutidens færger, kan De huske den vemodige lyd af dampfløjten, når færgen gik fra land?

Der er endnu een af de gamle enkeltsporede jernbanefærger tilbage, nemlig D/F Glyngøre, som fornylig har været indsat på Helsingør—Helsingborg-overfarten efter uheldet med motorfærgeren »Helsingør«.

»Glyngøre« er et hyggeligt skib, man mærker det, så snart man går ombord, her råder stadig en vis fred og ro, en egen hygge råder på denne gamle færge, ja, jeg tror, det sætter sit præg på de folk, der har deres daglige arbejde her, eller måske er det, fordi de er jyder? — de er lune!

D/F Glyngøre« blev bygget for 57 år siden, i 1902, på Helsingør Stålskibsværft, som den sidste enkeltsporede jernbanefærge og den første skruefærge med skrue i begge ender, trukket af hver sin maskine. Den blev døbt »Helsingborg« og sejlede på Helsingør—Helsingborg-overfarten i mange år. Senere kom den til overfarten Glyngøre—Nykøbing Mors og fik samtidig navneforandring. Nu anvendes den bl. a. som reservefærge i Helsingør og på Fåborg—Mømmark-overfarten, men har hjemme i Glyngøre.

En tur med »Glyngøre« er noget af en oplevelse, den går bedre i søen end flere af sine moderne søskende, men det skyldes nok den meget mindre overbygning. Plads er der ikke så meget af, i hvert fald ikke når der er 5 jernbanevogne på dækket og et par hundrede købelystne svenskere med tomme tasker eller danskere med fyldte tasker — læ er der heller ikke meget af, men »Glyngøre« har een ting, ingen af de andre moderne færger kan prale med, nemlig en stor, god, varm skorsten, eller rettere 2, man kan varme sig ved en kold efterårsdag! Hernede på dækket ved skorstenene kan man samtidig se ned til selve maskinen, der roligt og støt arbejder og presser skibet frem igennem vandet ved skruens hjælp. Der er 2 maskiner i »Glyngøre« med hver 2 cylindre — den ene går »fuld kraft«, den anden »halv kraft« — velsagtens for at stabilisere færgen i vandet. Gennem en anden luge kan man se ned til kedlerne og se, når fyrene får en overfyring.

Lidt længere henne står styremaskiner-

ne i en jernkasse med åbent låg, en i hver side — to små dampmaskiner, der snart kører nogle omgange den ene vej, snart den anden vej, alt efter rorgængerens drejning af rattet.

Vi kan se aksler og kæder under styrehusets gulv. Set hernede fra ser det ud, som hele broen, som det hedder, sidder i klemme højt oppe mellem de to skorstene.

Oppe fra promenadedækket, ligeledes et på hver side, hvortil fører trapper med solide messingslidbeslag med fine ornamenter, er der rart om sommeren, og her har man en dejlig udsigt samt et glimrende overblik over hele færgen. En matros er ved at pudse messingtøj, en anden kravler rundt og tørrer det rød-hvide skorstensbånd af med tvist.

Nede på dækket er der små hyggelige kahytter med solide borde og bænke, rum for kaptajn og styrmand, udstyret med røde plydsmøbler og petroleumslamper — jo, der er også elektrisk lys, men det er ligesom, det ikke rigtig hører til her. Der er døre med morsomme messingskilte bl. a. med påskrift »kloset«, og et med ordet »jomfru« — hende så jeg desværre ikke.

Under dækket er der også saloner i god gammeldags stil. Her er mange rejsende og alle i god stemning, ligesom i gamle dage da dette gode »skiv« i sine unge dage var hjemmehørende her på overfarten. Luften hernede er noget kvalm, her er

ikke moderne airkondition, det er der til gengæld nok af på dækket!

Ved nedgangen til maskinrummet hænger der en stor messingplade, der fortæller, at maskinerne er nr. 131 og 132 bygget af Helsingør Skibsværft. Ja, det var kvalitetsarbejde, man lavede dengang, det vidner hele færgen om — slides op kan den ikke — den er så god, som var den ny.

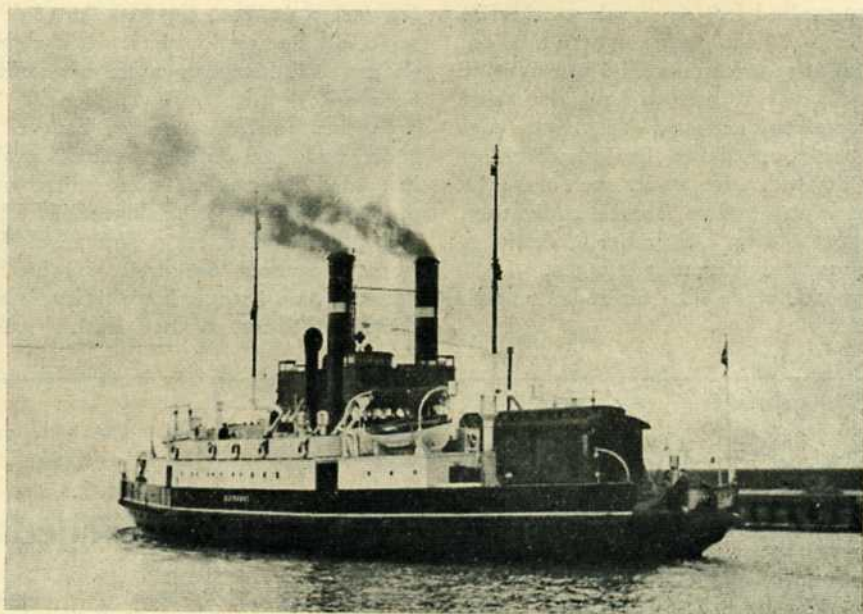
Vi er ved at være i havn. Stille glider »Glyngøre« ind i færgelejet, og efter et klemt på skibsklokken, der endnu bærer navnet »Helsingborg«, forlader de rejsende færgen. Vognene trækkes i land, andre køres ombord, nye passagerer kommer, et stød i dampfløjten, og »Glyngøre« er på farten igen.

Sv. Jørgensen.

### Kværlanten spørger



Når enhver taxa, lillebil m. fl. er forsynet med radiotelefon, hvorfor er det ikke også sådan med skinnebusserne. Havde de det, kunne sammenstødet på Hadsundbanen være undgået!



D/F »Glyngøre« i Helsingør

Foto: Sv. Jørgensen