

og anskaffelse af to færger til færgeoverfarten (Gedser -Warnemünde).

- Lov nr. 673 af 27. december 1918 om statens overtagelse af Esbjerg-Nordby Færgeri (Fanø-Esbjerg). Ved akt. nr. 300 af 24. marts 1977 er færgeriet fra 1. april 1977 overført fra Post- og Telegrafvæsenet til DSB.
- Lov nr. 193 af 7. juni 1958 om etablering af jernbane- og automobilfærgefarten over Femer Bælt, udgående fra Rødby Havn, med tilhørende jernbane- og motorvejsforbindelser (Rødby-Puttgarden). I tilknytning hertil blev der indgået en overenskomst mellem Danmark og Tyskland om udbygning af de fornødne anlæg på begge sider af Femer Bælt med det formål at påbegynde såvel jernbane- som biltrafikken på overfarten.
- Lov nr. 223 af 11. juni 1954 om etablering af en ny færgefart over Store Bælt (Halsskov-Knudshoved).
- Lov nr. 179 af 25. maj 1962 om flytning af Fåborg-Mommark færgeruten til Bøjden-Fynshav.
- Lov nr. 199 af 9. april 1986 om etablering af en færgefart til overførsel af gods mellem Københavns Frihavn og Helsingborg (DanLink-forbindelsen).
- Lov nr. 221 af 4. april 1990 om udbygning af færgeterminalen i Helsingør (Helsingør-Helsingborg).
- Lov nr. 430 af 13. juni 1990 om salg af færgerne »Peder Pårs« og »Niels Klim« (Kalundborg-Århus), hvorefter der er en forpligtelse til opretholdelse af besejlingen frem til tidspunktet for åbningen af Storebæltsforbindelsens vejdel.

DSB's rederivirksomhed har endvidere fra 1979 drevet overfarten mellem Kalundborg og Samsø. Før dette tidspunkt blev Samsø besejlet som led i ruten Kalundborg-Samsø-Århus, som DSB i 1914 overtog fra DFDS.

Endelig driver DSB en helårsrute mellem Halskov og Kiel, der blev åbnet i 1993. Denne overfart var tidligere besejlet som sommerrute i 1984 og 1990.

Overfarterne Kalundborg-Århus, Kalundborg-Samsø, Bøjden-Fynshav og Esbjerg-Fanø kan i dag ikke drives på et kommercielt grundlag, og overfarterne opretholdes således under hensyn til deres samfundsmæssige betydning.

Helsingør-Helsingborg overfarten forestås af et dansk-svensk samsejlingsselskab. Ved akt. nr. 270 af 1. juni 1990 gav Finansudvalget således tilslutning til, at DSB sammen med det svenske selskab SFL (senere SweFerry AB), der ejes af de svenske jernbaner, etablerede et dansk aktieselskab SFL-DSB A/S, der senere fik navnet ScandLines A/S, med hjemsted i Helsingør. Under dette selskab er oprettet to helejede datterselskaber: ScandLines Danmark A/S og ScandLines Sverige AB. DSB og SweFerry AB udchartrer bemandede færger til ScandLines A/S, der ikke har egne færger.

Østersøoverfarterne drives ligeledes i et samarbejde. DSB har indgået aftale herom med DFO GmbH, der er ejet af de tyske jernbaner.

Endvidere ejer DSB alle aktier i Dampskibsselskabet Øresund A/S (DSØ), der med 8 katamaranfærger dels driver to ruter mellem København og Malmø (Flyvebådsruten samt »Shoppinglinien«) i eget regi dels udchartrer bemandede færger til henholdsvis DSB InterCity (Århus-Kalundborg), SAS (Københavns Lufthavn-Malmø) samt Landskrona kommune (København-Landskrona).

Endvidere deltager DSØ i et »pool-samarbejde« med SweFerry AB om driften af overfarten Dragør-Limhamn. Overfartens aktiver og passiver, herunder dens tre færger, indgår med 50 pct. i DSØ's regnskab og 50 pct. i SweFerry's, ligesom overfartens overskud/underskud deles ligeligt mellem de to parter og indgår i disses regnskaber.

Rederivirksomhedens produktion i perioden 1990 til 1993 fremgår af følgende tabel:

	1990	1991	1992	1993
	(1.000)			
<i>DSB rederi</i>				
Enkeltture				
Overførte enheder .....	157	156	120	122
Passagerer .....	28.249	26.664	20.686	19.849
Personbiler .....	4.425	4.367	3.674	3.491
Busser (pbe)* .....	81	86	61	58
Lastbiler (pbe)* .....	3.123	2.967	2.535	2.413
Godsvogne .....	542	532	551	529
Persontogvogne .....	175	181	172	167