



Op 28 juni 1997 duwt de MZ 1457 van de DSB in Helsingør (DK) de rijtuigen van een trein Kopenhagen – Stockholm op de veerboot Tycho Brahe naar Helsingborg (S).

Varende treinen

(vervolg*)

JOHN KRIJGSMAN

Denemarken bestaat voor een belangrijk deel uit eilanden. Ook de hoofdstad Kopenhagen ligt op een eiland en is door water gescheiden van zowel de rest van het land als van het buurland Zweden. Bij de aanleg van spoorlijnen stuitte men dus al snel op water. Daarom is het niet verwonderlijk dat Denemarken er al vroeg bij was met de toepassing van treinveerboten. In 1872 werd de eerste treinveerdienst geopend tussen Strib op het eiland Fyn en Fredericia in Jutland, over de Kleine Belt.

Rond 1900 had Denemarken een uitgebreid spoorwegnet waarbij de meeste verbindingen over water verzorgd werden door treinveerboten. Op de belangrijkste route tussen Kopenhagen en Jutland gingen de treinen zelfs twee keer de boot op: over de Grote en de Kleine Belt. In 1931 waren er in Denemarken tien treinveerdiensten voor binnenlands verkeer, waarvan acht geëxploiteerd door de Deense staats-spoorwegen DSB, die toen de grootste treinveerbootrederij van Europa was en dat tot 1997 gebleven is. In 1935 en 1938 werden drie grote spoorbruggen geopend die treinveerdiensten overbodig maakten: over de Kleine Belt, de Storstrøm en de Oddesund.

Denemarken kende als bijzonderheid drie veerverbindingen die alleen maar goederenwagens overzetten naar een haven waar ze op de kade gelost/beladen werden omdat er aan de overzijde van het water geen aansluitende spoorlijn was: Nykøbing/Mors – Glyngøre (1889-1977), Hvalpsund – Sundsøre (1927-'69) en Svendborg – Aeroskøbing (1931-'94). Over de 25 kilometer brede Grote Belt werd in 1883 een veerdienst ingesteld tussen Korsør op Sjaelland

en Nyborg op Fyn. Deze zou uitgroeien tot de drukste treinveerdienst van Europa (en vermoedelijk van de hele wereld). Vanaf 1980 vormde de veerdienst over de Grote Belt onderdeel van het uurpatroon van Intercity's tussen Kopenhagen en de plaatsen op Jutland, terwijl ook al het spoorgoederenvervoer tussen het oosten en westen van Denemarken via deze route werd afgewikkeld en er op drukke tijden meer dan één reizigerstrein per uur moest worden overgevoerd.

Door de opening van de brug-/tunnelverbinding over/onder de Grote Belt kon deze treinveerdienst in 1997 als laatste van de binnenlandse treinveerdiensten in Denemarken worden gestaakt.

Omdat twintig jaar geleden, in OdR 1997-11, blz. 407-411 (te lezen via de NVBS-website), een uitgebreid artikel over de Deense binnenlandse treinveerdiensten is gepubliceerd, is de beschrijving van deze veerdiensten dit keer beknopt gehouden.

Helsingør – Helsingborg

Op het smalste deel van de Sont (Øresund) werd in 1892 de eerste treinveerverbinding tussen Denemarken en Zweden in gebruik genomen. Het initiatief hiervoor lag geheel aan Deense zijde, zodat de DSB tot 1931 de enige exploitant bleef op deze internationale veerdienst. Daarna ging het Zweedse staatspoorwegbedrijf SJ meedelen in de kosten en opbrengsten van deze DSB-veerdienst.

* Vervolg op OdR 2017-4.



Dieseltreinstel 1377 van SJ, onderweg als Kustpilen van Kopenhagen naar Hässleholm (S), gaat in Helsingør samen met het wegverkeer aan boord van de veerboot Aurora af Helsingborg; 28 juni 1997.
Foto's bij dit artikel, tenzij anders vermeld: John Krijgsman.

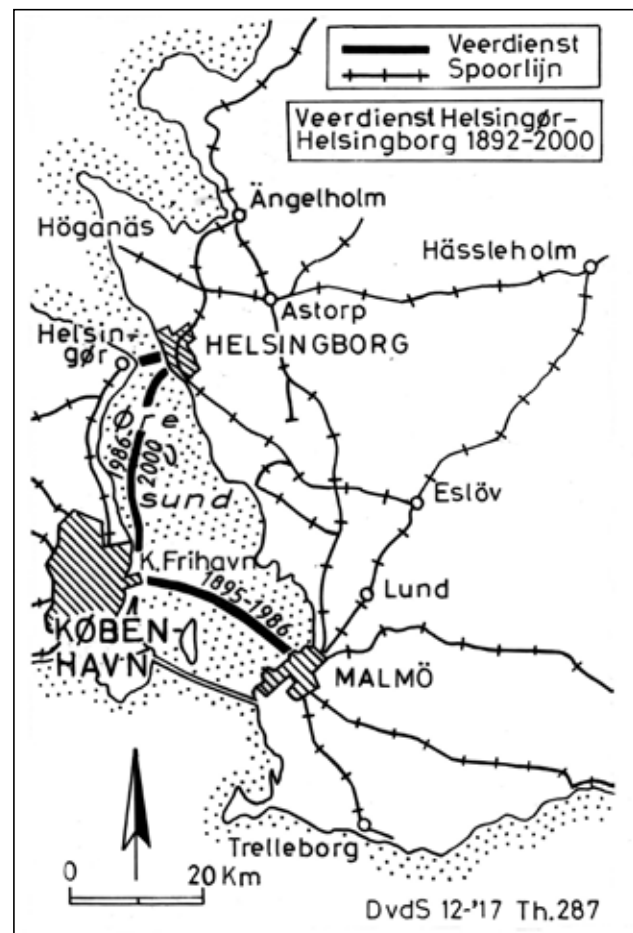
De DSB had hier gekozen voor de inzet van enkelsporige veerboten, hetgeen tot in de jaren tachtig van de vorige eeuw grote beperkingen oplegde aan de capaciteit van deze verbinding. Alleen door een hoge frequentie (in de laatste decennia was hier een kwartierdienst), snel op- en afzetteren en de inzet van langere schepen kon het steeds verder groeiende vervoer worden afgewikkeld. Lange reizigerstreinen moesten in porties van twee of drie rijtuigen worden overgevoerd, zodat bijvoorbeeld de nachtreinen tussen Kopenhagen en Stockholm, respectievelijk Oslo er na aankomst in het veerstation een uur tot anderhalf uur voor nodig hadden om aan de overzijde van het water hun reis te kunnen voortzetten.

Bijvoorbeeld in 1974 werden er per etmaal twaalf tot veertien treinparen naar/van Stockholm, respectievelijk Göteborg – Oslo overgevoerd, waarvan vier nachtreinen, met slaaprijtuigen. Tussen de reizigerstreinen door werden ook nog goederenwagens overgezet. Verder werd de ruimte op de veerboten gevuld met personenauto's en voetgangers. Al in 1935 werd de eerste autoveerboot in dienst gesteld om het groeiende autoverkeer te verwerken. In 1945 kwam er in Helsingør een tweede spooraanlegsteiger, in 1955 gebeurde dat ook aan de Zweedse zijde. De autovervoeren kregen later eigen terminals en aanlegsteigers.

De DSB zette in de bijna honderd jaar dat deze veerdienst met enkelsporige ponten in bedrijf was vele verschillende treinveerboten in, deels uitgewisseld met andere DSB-veerdiensten. Nadat in de jaren vijftig en zestig in oudere veerboten de stoommachines vervangen waren door dieselmotoren en nieuwe, langere motorschepen in dienst waren gesteld, volgde tussen 1967 en 1976 de bouw van vier nog iets langere schepen die drie rijtuigen van de toen nieuwe Europese standaardlengte (26,4 meter) konden vervoeren. In het begin van de jaren tachtig besloten de Zweedse, Deense en Duitse spoorwegen de capaciteit en snelheid van het goederentreinvervoer tussen West- en Noord-Europa te verhogen door het instellen van de nieuwe goederenverbinding DanLink (zie verderop). Hierdoor bleef na 1986 voor de veerdienst Helsingør – Helsingborg alleen nog het overvaren van reizigerstreinen over, naast het vervoer van steeds verder groeiende aantallen personenauto's. De reizigerstreindienst tussen Denemarken en Zweden werd ook nog eens flink generationaliseerd door vermindering van het aantal treinen, het schrappen van doorgaande rijtuigen en het vervangen van sommige getrokken dagtreinen door dieseltreinstellen. De dieseltreinstellen van het type IC3 werden onder andere ingezet in nieuwe verbindingen onder de naam Kustpilen van Kopenhagen naar verschillende bestemmingen in Zuid-Zweden. Door de inzet van treinstellen werd het rangeren op en vanaf de veerboten vereen-

voudigd en versneld. De nieuwe veerdienst die toen door DSB en SJ samen werd opgezet kreeg nieuwe terminals, nieuwe aanlegsteigers en nieuwe schepen. Deze waren ruim dubbel zo breed als de oude DSB-spoorponten, en zo'n twintig meter langer. Op het dek werden drie sporen aangebracht, in een asymmetrische ligging. Een spoorlengte van 260 meter bood plaats aan maximaal negen rijtuigen of drie dieseltreinstellen type IC3. Verder was er ruimte voor veel personenauto's, die extra vergroot kon worden wanneer niet alle treinsporen bezet waren, omdat er dan een extra auto-dek kon worden neergelaten.

In 1991 begon de omschakeling van de oude naar de nieuwe veerdienst met de indienststelling van de Deense veerboot Tycho Brahe, in 1992 gevolgd door de vrijwel





DSB-locomotief MZ 1453 rangeert in København Frihavn met goederenwagens bij de veerboot Øresund van de DanLink-verbinding naar Helsingborg; 29 augustus 1993.



De Italia Express was de laatste reizigerstrein die via Kopenhagen – Malmö werd overgezet. Op 14 mei 1973 verlaat het CIWLT-slaaprijtuig Stockholm – Rome de veerboot Malmöhus in København Frihavn. Foto: Gunnar W. Cristensen.

identieke Aurora af Helsingborg die onder Zweedse vlag ging varen. Met deze twee schepen kon in een halfuurdienst voldoende capaciteit geboden worden om al het verkeer af te wikkelen. In 1997 volgde een derde veerboot van dit type, de Hamlet. Maar omdat de bouw van de vaste oeververbinding tussen Kopenhagen en Malmö al begonnen was en het dus vaststond dat binnen enkele jaren het overvaren van treinen gestaakt zou worden, kreeg de Hamlet geen spoorrails meer. Tegenover de frequentieverhoging naar een twintigminutendienst stond vooral bij treinvertragingen het nadeel dat per uur nog maar twee van de drie ponten de mogelijkheid hadden een trein aan boord te nemen. Maar dat ongemak was van tijdelijke aard: sinds op 1 juli 2000 de Øresundforbindelsen (zie OdR 2000-10, blz. 377-381) tussen Kopenhagen en Malmö werd geopend, worden tussen Helsingør en Helsingborg geen treinen meer overgevoerd.

Kopenhagen – Malmö

De tweede treinveerverbinding tussen Denemarken en Zweden werd in 1895 in gebruik gesteld. Vanuit de vrijhaven (Frihavn) in Kopenhagen voer de tweesporige stoomraderboot Kjøbenhavn van de DSB in een half uur naar Malmö. Daar bevond zich de aanlegsteiger naast het Centraal Station, maar in Kopenhagen moesten de reizigers zich per paardenomnibus verplaatsen van/naar het hoofdstation. In 1898 kwam er een spoorverbinding van Frihavn naar het station Østerbro.

In 1900 kwam de Zweedse treinveerboot Malmö in de vaart, voorzien van schroefaandrijving. Het overzetten van

spoorwegmaterieel betrof in de eerste jaren uitsluitend goederenwagens. Pas in 1911 gingen er slaaprijtuigen rijden van Kopenhagen Østerbro via Malmö naar Stockholm. Het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog maakte in 1914 al weer een einde aan deze dienst. In 1917 werd een spoorverbinding tussen Frihavn en het hoofdstation van Kopenhagen in gebruik genomen, hetgeen de veerdienst naar Malmö een stuk bruikbaar maakte voor doorgaande internationale rijtuigen. In 1921 gingen er weer slaaprijtuigen naar Stockholm rijden.

De meeste internationale verbindingen meden de omweg via Malmö en namen de route via de veerdienst Helsingør – Helsingborg. Toch waren er internationale treinen of doorgaande rijtuigen die via Malmö reden. Dat betrof dan meestal verbindingen richting Stockholm; van/naar Göteborg en Oslo werd altijd via Helsingør gereden. Eind jaren veertig werden bijvoorbeeld slaaprijtuigen Hoek van Holland – Stockholm via de veerdienst Kjøbenhavn Frihavn – Malmö overgezet.

In 1923 werd de veerboot Kjøbenhavn afgelost door de Prins Christian, afkomstig van de dienst Gedser – Warnemünde. In de Tweede Wereldoorlog voer dit schip op de Oostzee voor de Duitse *Kriegsmarine* en daarna voor het Deense leger. De DSB zette daarna vele verschillende veerboten in om haar aandeel in de dienst naar Malmö waar te maken. De Zweedse spoorwegen SJ gaven in de Tweede Wereldoorlog opdracht om een vervanger voor haar veerboot Malmö te bouwen. In 1945 kwam het motorschip Malmöhus in dienst. Deze markante veerboot heeft tot het einde van de veerdienst in 1986 het leeuwendeel van de

Locomotief V5 178 van SJ rangeert op 26 juni 1997 in Göteborg bij de uit Frederikshavn aangekomen Stena Scanrail.



De veerboot Hälsingborg, beladen met goederenwagens, vertrekt uit Helsingør op 22 februari 1976.

Foto: Michael Hjorth/
Thomas Hauerslev.

overvaarten voor haar rekening genomen. Nadat in 1973 de laatste internationale reizigerstrein was overgezet en in 1975 ook een einde was gekomen aan het vervoer van voetgangers werd de Malmöhus ontdaan van alle passagiersvoorzieningen. Voortaan was zij alleen nog maar treinveerboot voor het overzetten van goederenwagens. Ook de SJ zette allerlei verschillende andere veerboten in voor extra afvaarten of als de Malmöhus niet beschikbaar was. Daarbij trad het probleem op dat deze Zweedse schepen waren ingericht om aan te sluiten op de aanlegsteigers ingericht volgens het model Trelleborg, zoals toegepast in bijna alle veerhavens in de Oostzee. De veerhavens in Kopenhagen en Malmö (ingericht volgens het Deense model Grote Belt) moesten worden aangepast om deze Zweedse veerboten te kunnen ontvangen. In 1986 liep het begin van de nieuwe DanLink-verbinding (zie verderop) vertraging op. De Malmöhus was echter per 1 juni 1986 verkocht om in Oslo als theaterschip dienst te gaan doen. Tot 3 november moest de DSB een veerboot van de dienst over de Grote Belt, de Prinsesse Benedikte, inzetten voor de laatste overtochten tussen Kopenhagen en Malmö.

DanLink

De veerdienst met enkelsporige ponten tussen Helsingborg en Helsingør werd in de jaren zeventig van de vorige eeuw steeds meer een flessenhals in het internationale spoorwegverkeer. Omdat de schepen klein waren moesten reizigers- en goederentreinen in veel porties worden overgezet. Het overvaren van de nachttreinen naar/uit Stockholm en Oslo nam bijvoorbeeld twee tot vier overvaarten in beslag. Verder waren de beide veerhavens dicht tegen het stadscentrum gelegen, zodat het rangeerwerk veel overlast gaf. Ook de goederenveerdienst tussen København Frihavn en Malmö voldeed niet meer. Daarom besloten Zweden, Denemarken en Duitsland in het begin van de jaren tachtig voor het spoorgoederenvervoer een nieuwe verbinding met grotere capaciteit in te stellen. Onder de naam DanLink gingen in 1986 twee grote veerboten – de Zweedse Öresund en de Deense Trekroner – varen tussen København Frihavn en een nieuwe aanlegplaats bij Helsingborg, ten zuiden van de stad. Beide schepen konden op vijf sporen (spoorlengte achthonderd meter) vijftig tot zestig goederenwagens tegelijk vervoeren.

In Frederikshavn trekt DSB MY 1148 op 20 juli 1998 goederenwagens uit de Stena Scanrail.

Foto:
Hans Scherpenhuizen.



De Zweedse DanLink-goederenveerboot Öresund verlaat op 29 augustus 1993 achteruit varende, met de boegklep nog geopend, de aanlegsteiger in København Frihavn om naar Helsingborg te varen.

De Öresund was speciaal voor de DanLink-dienst nieuw gebouwd maar de Trekroner was een tweedehandsje, in 1979 gebouwd als RoRO-schip voor het vervoer van vrachtauto's. In 1986 liet de DSB dit schip ombouwen tot treinveerboot. De verbouwing liep vertraging op, zodat de Danlink-dienst op 3 november 1986 begon met een tijdelijke inzet van een DSB-veerboot van de dienst over de Grote Belt, de Dronning Ingrid. Op 22 december 1986 kwam ook de Trekroner in de vaart.

Onderdeel van het DanLink-project was ook capaciteitsverbetering op de deels enkelsporige spoorlijn tussen Kopenhagen en de veerhaven in Rødby en de aanschaf door DB van een extra veerboot voor de verbinding Rødby – Puttgarden.

De DanLink-verbinding werd al snel ingehaald door onvoorziene politieke ontwikkelingen. In 1989 viel de Berlijnse Muur en in 1990 waren Oost- en West-Duitsland

herenigd, zodat de route van Trelleborg (Zweden) naar Saßnitz geen belemmeringen meer kende. In 1996 werd de vaste oeververbinding over/onder de Grote Belt in Denemarken geopend, zodat het overzetten van goederentreinen via de veerdienst Rødby – Puttgarden plaatsmaakte voor een route over land via Fredericia en Flensburg. In 1990 besloten Denemarken en Zweden tot de bouw van een vaste oeververbinding voor weg- en treinverkeer over de Sont tussen Kopenhagen en Malmö. Hierover zou dan alle spoorvervoer tussen de twee landen gemakkelijk en snel kunnen worden afgewikkeld. Toen in 2000 deze Öresundforbindelsen werd geopend, werd de DanLink veerdienst overbodig, na amper veertien jaar in bedrijf te zijn geweest. De Deense veerboot Trekroner vaart sinds 2005 in Turkije, waar ze tegenwoordig onder de naam Erdeniz de verbinding voor spoor(goederen)vervoer tussen het Europese en het Aziatische deel verzorgt.



Na zelf de goederenwagens uit de veerboot uit Göteborg gehaald te hebben vertrekt loc MY 1155 op 27 juni 1997 met haar goederentrein uit Frederikshavn, op weg naar Duitsland.

*Locomotief 16 van de Hjørring Privatbaner rangeert goederenwagens met bestemming Noorwegen aan boord van de veerboot Skagen van de ColorLine; 28 mei 1991.
Foto: Richard Latten.*



Göteborg – Frederikshavn

Vanuit de wetenschap dat de conventionele routes tussen West-Duitsland en Zweden toen altijd twee keer overvaren noodzakelijk maakten, begon in 1987 een concurrerende treinveerdienst tussen Frederikshavn in het noorden van Jutland en Göteborg in Zweden. Met slechts één keer overvaren kon Zweden gemakkelijker worden bereikt vanaf het vasteland van West-Europa. De Deense spoorwegen zagen er weinig in, maar de haven van Göteborg en rederij Stena Line waren er zeer op gebrand deze verbinding te gaan verzorgen. Deze partijen bekostigden dan ook aan de Deense zijde de aanlegsteiger en de aansluitende spoorinfrastructuur in de haven van Frederikshavn. Stena Line liet de in 1973 in Nederland gebouwde veerboot Stena Searider verbouwen voor het overzetten van goederenwagens en vrachtauto's. Het voortaan Stena Scanrail geheten schip, voorzien van drie sporen van in totaal vierhonderd meter lengte, maakte twee keer per etmaal de ongeveer vier uur durende overtocht.

Met de komst van de vaste oeververbinding tussen Kopenhagen en Malmö in 2000 nam de belangstelling

voor deze dienst sterk af, hoewel de hoge kosten voor het gebruik van de nieuwe brug de veerdienst nog wel even een concurrerende positie lieten behouden. In 2008 was het afgelopen met het overzetten van spoorwegmaterieel. De rails op de wal en op de veerboot, die voor vrachtauto's gewoon bleef varen, bleven behouden in een eensporige variant, maar bij gebrek aan belangstelling begon de zaak wel roestig te worden.

Na de aanvaring van de brug over de Limfjord bij Aalborg (DK) in maart 2012 bleek hoe nuttig het was dat de voorzieningen er nog waren. De installaties werden weer in gebruik gesteld om in juni 2012 tien dieseltreinstellen uit het noorden van Jutland via Zweden te 'evacueren' en in omgekeerde richting werkmaterieel voor spooronderhoud over te brengen. Omdat het herstel van de brug langer duurde dan voorzien werden in december 2012 tien Deense treinstellen via Malmö naar Göteborg gereden en overgevoerd naar Frederikshavn om in plaats van bussen toch weer treinen op de DSB-lijnen in het noorden van Denemarken te laten rijden. Op 29 april 2013 kon de herstelde brug



Op een zonnige dag is het goed toeven op het open treindek van een veerboot over de Sont, met uitzicht op het Zweedse Helsingborg. Links een stukje van de afdeling eerste klas van een Zweeds rijkstug; 18 augustus 1973

bij Aalborg weer bereiden worden. Na in een periode van 28 jaar bijna 26.000 overtochten gemaakt te hebben, werd de Stena Scanrail in 2015 verkocht naar Turkije. De vervangende veerboot heeft geen rails en de spoorweghaven in Göteborg wordt herontwikkeld tot woonwijk, zodat definitief een einde gekomen is aan de mogelijkheid om van Göteborg naar Frederikshavn spoorwagematerieel over te varen.

Hirtshals – Kristiansand

De geschiedenis van deze veerdienst gaat terug tot 1918, toen door een comité in de Noorse havenstad Kristiansand plannen werden gepresenteerd voor een circa honderd kilometer lange spoorveerdienst naar Hirtshals in Denemarken. De schepen zouden worden voorzien van een lage reling en grote zijramen, zodat de reizigers vanuit de doorgaande rijkstug Oslo – Hamburg tijdens de overtocht uitzicht naar buiten zouden hebben. Het duurde tot 1937 voordat in Hirtshals een veerhaven werd voltooid, maar daarbij was door de Deense autoriteiten alleen voorzien in een aanlegsteiger voor een gewone veerdienst. Dat weerhield de Noorse rederij die de dienst tussen Kristiansand en Hirtshals uitvoerde er niet van om in 1938 een veerboot te bestellen waarop op het autodek één spoor aanwezig was. Met een lengte van 23 meter bood dit plaats voor slechts één rijkstug of twee goederenwagens. De Skagerak 1 werd geleverd in mei 1939. Na de Duitse bezetting van Denemarken en Noorwegen in april 1940 werd de treinveerboot die nog nooit een railvoertuig vervoerd had door de *Kriegsmarine* gevorderd en omgebouwd tot mijnenlegger. In 1944 werd deze tot zinken gebracht door de Engelse luchtmacht.

Door de na de Tweede Wereldoorlog gewijzigde politiek-geografische verhoudingen werd Denemarken belangrijker als doorvoerland tussen West-Duitsland en Zweden/Noorwegen, omdat de haven van Salsnitz (aanlegplaats voor de treinveerdienst naar het Zweedse Trelleborg) aan de oostkant van het IJzeren Gordijn terecht was gekomen. De Noorse spoorwegen beklemtonden dan ook hun interesse in een spoorwegveerdienst tussen Kristiansand (of eventueel Larvik) en het noorden van Denemarken. Voor de DSB (tevens veerbootrederij) had deze nieuwe verbinding niet echt prioriteit. Daarom werd op aandringen van Noorwegen een aanlegsteiger met spoor aansluiting in Hirtshals gebouwd voor de Noorse rederij KDS. Hirtshals lag niet aan een DSB-lijn, maar was het eindstation van de particuliere spoorlijn Hjørring – Hirtshals. Aan de Noorse zijde kwam het aansluitpunt op het spoorweganet in de haven van Kristiansand. Aan het overvaren van doorgaande rijkstug met reizigers werd niet meer gedacht, het ging uit-

sluitend om goederenvervoer. In 1958 begon de dienst met de veerboot Skagen die op één spoor van zeventig meter lengte maximaal zes goederenwagens kon meenemen. Daarnaast werden personenauto's en passagiers overgevaren. Bij een vaartijd van ongeveer vierenhalf uur kon twee keer per etmaal een retourvaart worden gemaakt. Omdat de belangstelling voor de dienst al snel groot was (in 1963 werden 2600 goederenwagens overgezet) werd een tweede schip besteld. De Skagerak kwam in 1965 in dienst. Deze veerboot was voorzien van drie sporen die aan de achterzijde van het schip via wissels uitmondten in één spoor. De spoorlengte aan boord was 230 meter. De capaciteit van de route steeg naar tienduizend goederenwagens per jaar. Op 7 september 1966 ging het op deze route flink mis: de Skagerak, onderweg naar Hirtshals met zeven goederenwagens, dertig auto's en 131 passagiers, werd in een zware storm getroffen door een enorme golf, die de afsluiting aan de achterzijde doorbrak. De machinekamer kwam onder water te staan en alle installaties vielen uit zodat het schip stuurloos werd. De meeste mensen werden van boord gehaald, de bemanning hoopte het schip door een sleepboot te laten redden, maar uiteindelijk kapseisde de Skagerak voor de Deense kust. De ramp kostte één persoon het leven. Het schip zonk steeds verder weg in de zeebodem en kon niet meer bovengehaald worden. Uit onderzoek kwam naar voren dat de achterklep onvoldoende geborgd was. Naar aanleiding van het ongeluk werden de voorschriften voor de bouw en beveiliging van veerboten strenger. Zo moet bijvoorbeeld het spoordek vol water kunnen lopen zonder de machinekamer of de stabiliteit van het schip in gevaar te brengen.

In 1968 kwam ter vervanging van de Skagerak de Christian IV in dienst, met vrijwel identieke afmetingen. Ook in 1968 werd de veerdienst overgenomen door de rederij Fred Olsen Lines, die drie schepen inzette: de tweesporige Buenavista en de driesporige Christian IV en Borgen. De Borgen was de grootste met in totaal 198 meter spoorlengte. In 1976 werden 6700 goederenwagens overgezet, met vier tot zes retourvaarten per etmaal. In 1990 werd de rederij verkocht aan de Colorline. De veerboot Borgen voer daarna verder onder de naam Skagen. Met een capaciteit van hooguit vijftien goederenwagens per overtocht bleef dit altijd een bescheiden veerdienst in het verkeer tussen West-Europa en Scandinavië.

Toen in 1996 de vaste oeververbinding over/onder de Grote Belt in gebruik werd genomen, verviel het voordeel van één in plaats van twee keer overvaren tussen West-Duitsland en Noorwegen en werd het overzetten van goederenwagens tussen Hirtshals en Kristiansand gestaakt.

(wordt vervolgd)

