

# Treinveerdiensten in Denemarken

## Het einde van een tijdperk

John Krijgsman

Met de opening van de vaste oeververbinding over en onder de Storebælt is per 31 mei 1997 een einde gekomen aan het per boot overvaren van spoorwegmaterieel tussen de verschillende delen van Denemarken. In dit artikel wordt teruggeblift op de 125 jaren waarin treinveerdiensten een rol speelden in het binnenlandse Deense spoorwegverkeer. Ze worden behandeld in volgorde van openingsjaar. De internationale veerdiensten met Duitsland, Zweden en Noorwegen blijven vrijwel buiten beschouwing. Ook is afgezien van een beschrijving van alle (meer dan zeventig) Deense treinveerboden die in die 125 jaar in dienst zijn geweest.

In het eilandrijk Denemarken vormde bij de opbouw van het spoorwegnet vanaf 1847 enkele brede wateren belangrijke barrières. Gezien het feit dat de hoofdstad Kopenhagen zelf op een eiland (Sjælland) ligt en de meest logische route naar het vasteland (Jutland) met de belangrijke stad Århus, over het eiland Funen (met de stad Odense) voert, werd de behoefte aan doorgaand spoorvervoer al spoedig actueel. In 1863 stuurde de regering een eerste wetsontwerp naar het parlement voor de oprichting van een veerdienst over de beide Belten; dit werd verworpen. Pas nadat in 1867 de spoorwegen op Funen en Jutland in staatseigendom waren overgegaan, werd in 1870 besloten de beide netten door een veerdienst te verbinden. Hiermee begon de geschiedenis van de spoorwegveerdiensten in Denemarken.

### Overzicht

Tussen 1872 en 1883 werden in totaal vier belangrijke veerdiensten in dienst gesteld om de verschillende delen van het Deense spoorwegnet met elkaar te verbinden. Ze voeren over de Lillebælt, Storebælt, Storstrømmen en Odde-sund.

In 1884 werd als onderdeel van een (nooit gerealiseerde) doorgaande DSB-lijn een scheidende spoorveerdienst naar Nykøbing/Mors geopend.

Drie veerdiensten naar Zweden en Duitsland (Helsingør – Helsingborg, Kopenhagen – Malmö en Gedser – Warnemünde) volgden tussen 1892 en 1903, waarmee aan de behoefte aan verbindende veerdiensten in het hoofdspoorwegnet was voldaan.

In de jaren twintig waren het particuliere spoorwegmaatschappijen die nog een vijftal nieuwe spoorveerdiensten openden. In die jaren werden de veerdiensten in het hoofdnet inmiddels steeds meer als een vertragend en vaak onbetrouwbaar obstakel ervaren, zodat besloten werd op die trajecten waar de stand der techniek het toeliet, bruggen te bouwen. Hierdoor konden tussen 1935 en 1938 drie belangrijke



De veerboot was jarenlang niet uit het Deense spoorweglandschap weg te denken. Een blik op de vertrekkende Prins Joachim uit Korsør op 26 augustus 1993. Op de achtergrond een veerboot van de dienst Halsskov – Knudshoved. Foto: John Krijgsman.

veerdiensten verdwijnen. Overbrugging van de 25 kilometer brede Storebælt was toen nog iets te hoog gegrepen.

Na de Tweede Wereldoorlog was het door de gewijzigde politieke situatie noodzakelijk een afzonderlijke veerdienst naar West-Duitsland in dienst te stellen. Deze ging in 1951 varen tussen Gedser en Grossenbrode. In 1963 werd deze dienst vervangen door de *Vogelfluglinie* tussen Rødby en Puttgarden.

In 1958 begon het overzetten van goederenwagens met de bootdienst van Hirtshals naar Kristiansand in Noorwegen. Dit duurde tot 1996.

De dienst van Kopenhagen naar Malmö, die sinds 1973 alleen nog goederenwagens vervoerde, werd in 1986 vervangen door een dienst naar Helsingborg. Deze nam ook het goederenvervoer van de dienst Helsingør – Helsingborg over.

Sinds 1987 vaart een veerdienst voor goederenwagens tussen Frederikshavn en het Zweedse Göteborg. Na vele jaren van discussie en technische problemen werd in 1997 de brug/tunnel over/onder de Storebælt geopend. De overige binnenlandse spoorveerdiensten en Gedser – Warnemünde verdwenen tussen 1950 en 1995, zodat heden ten dage alleen nog drie verbindingen met Zweden en de *Vogelfluglinie* naar Duitsland bestaan.

### Lillebælt 1872-1935

De eerste Deense spoorwegveerdienst werd in 1872 ingericht over de ter plaatse ongeveer 2 kilometer brede Lillebælt (Kleine Belt) tussen Strib op het eiland Funen en Fredericia in Jutland. Ingezet werd de 42 meter lange *Lillebælt*, een in Newcastle upon Tyne gebouwde stoomraderboot, voorzien van één spoor en onrijm-gelijkheden aan beide einden. Met de opening van deze dienst begon de exploitatie van eigen spoorwegveren door het Deense staatsspoorwegbedrijf DSB. De DSB zou uiteindelijk de belangrijkste reder van veerdiensten in Denemarken worden.

Toen in 1883 de veerdienst over de Storebælt werd geopend (zie verderop), werd de

pont tussen Strib en Fredericia onderdeel van de treinverbinding van Kopenhagen met Jutland. Daarmee nam het belang van deze dienst enorm toe. Vooral voor het goederenvervoer was het van groot belang dat de lading niet meer een aantal keren moest worden overgeladen. Ook het reizigersvervoer met zowel voetgangers als passagiers in doorgaande rijtuigen ontwikkelde zich voorspoedig. Later kwam daar nog het vervoer van auto's bij. In 1935 – het jaar van de opheffing – werd een halfuurdienst onderhouden.

De schepen op deze dienst bleven altijd enkelsporig. De grootste waren 68 meter lang, met ruimte voor drie vierassige rijtuigen of acht goederenwagens. In 1886 verscheen hier de eerste Deense treinveerboot met schroefaandrijving, de *Valdemar*. Deze was tevens geschikt om als ijsbreker te dienen. Iedere veerdienst kreeg al spoedig een schroefaangedreven schip voor deze functie, omdat raderboten hiervoor volstrekt ongeschikt waren.

Aan het einde van de jaren twintig werd besloten een aantal veerdiensten te vervangen door bruggen. De techniek was er rijp voor en men had er geld voor over. Ongeveer vijf kilometer ten westen van de veerdienst werd in 1931 begonnen met de bouw van de „Lillebæltbro”. In 1935 werd deze 1178 meter lange brug geopend. Naast een dubbelsporige spoorlijn zijn op de brug een tweestrooksweg en een voetpad aanwezig.

### Oddesund 1882-1938

Bij de aanleg van de spoorlijn van Struer naar Thisted op het schiereiland Thy moest de Odde-sund, een uitloper van de Lymfjord, gekruist worden. In 1882 werd hier een ongeveer 500 meter lang veertraject ingericht tussen Odde-sund Syd en Odde-sund Nord. De dienst werd uitgevoerd met enkelsporige veerboden, die over het algemeen afkomstig waren van de Lillebælt.

In 1938 werd een 501 meter lange brug voor spoor- en wegverkeer geopend, waardoor de veerdienst kon vervallen.



De overtocht per veerboot stelt speciale eisen aan de verankering van een DSB-rijtuig op de Kong Frederik van de dienst Gedser - Warnemünde; 24 oktober 1992. Foto: John Krijgsman.

### Storebælt 1883-1997

Omdat de particuliere maatschappij die de spoorwegen op Sjælland exploiteerde niet bereid was te investeren in een verbinding met Funen en Jutland, kon pas na de naasting van deze maatschappij begonnen worden met de inrichting van een veerdienst over de Storebælt

(Grote Belt). In 1883 werd de 26 kilometer lange verbinding tussen Nyborg op Funen en Korsør op Sjælland ingewijd. In de volgende 114 jaar zou deze verbinding diverse malen worden aangepast aan de veranderde eisen van de tijd en de grootste en belangrijkste treinveerdienst van Europa worden.

Voor het verkeer over deze zeestraat werden stoomraderboten gebouwd die voorzien waren van twee sporen en daardoor een grotere capaciteit hadden dan de enkelsporige ponten voor de Lillebælt. De eerste twee, de *Nyborg* en de *Korsør*, hadden een lengte van 77 meter en konden in één keer zestien goederenwagens meenemen. De beide sporen liepen aan weerszijden van het schip via een wissel samen tot één spoor voor de aansluiting op de laadbrug.

Drie jaar na de opening verscheen reeds de derde boot en na vijf jaar was het vervoer ten opzichte van het openingsjaar al bijna verdubbeld tot 207.000 reizigers en 41.000 ton goederen.

Het verkeer over de Storebælt werd regelmatig gehinderd door ijsgang, die aanvankelijk bestreden werd met speciale schepen. In 1894 werd een spoorpunt annex ijsbreker in dienst gesteld, de *Jylland*.

De groei van het vervoer ging tientallen jaren lang gestaag door, zodat in het midden van de jaren twintig besloten werd tot grondige modernisering van de veerdienst over de Storebælt. Met de aflevering in 1927 van de driesporige motorveerboot *Korsør* werd een nieuwe standaard ingevoerd. De duur van de overtocht

werd bekort tot een uur en een kwartier. Met een spoorlengte van 240 meter werd de capaciteit voor het vervoer van spoorwegmaterieel verdubbeld ten opzichte van de voorgangers, terwijl ook beter voldaan kon worden aan de explosief groeiende vraag naar autotransport. De laadbruggen werden aangepast om aan te sluiten op de drie sporen op het schip, dat alleen via de boeg beladen kon worden en dus achteruit de havens moest verlaten. Het zou overigens nog tot 1964 duren eer het laatste tweesporige schip, tevens de laatste stoompont, uit de vaart werd genomen. De laatste raderboot verdween in 1938.

Anno 1939 waren al vier driesporige motorschepen beschikbaar, naast drie tweesporige stoomponten en twee autoveren. Er werden met dagelijks 23 retourvaarten 1,6 miljoen personen, 760.000 ton goederen en 175.000 auto's overgezet.

De Tweede Wereldoorlog bracht aan de veerdienst over de Storebælt grote schade toe. De nieuwste motorpont, de *Storebælt*, vluchtte naar Zweden en bleef daar tot het einde van de oorlog, terwijl vier schepen zwaar beschadigd raakten.

Tussen 1947 en 1952 werden twee nieuwe spoorponten en een autoveer aan de vloot toegevoegd. Vooral het autovervoer groeide stormachtig, zodat de capaciteit van alle schepen in het midden van de jaren vijftig, toen per etmaal gemiddeld 45 retourvaarten werden gemaakt, nog steeds niet voldoende was om alle vervoer soepel te verwerken.

### Storebælt 1993

In het station van Korsør heb je vanaf de loopbrug naar de diverse aanlegsteigers een prima overzicht over alle trein-, rangeer- en scheepsbewegingen. De goederenboot *Asa-Thor* ligt stiltejes aan de driesporige steiger, wachtend op de volgende nacht om weer 400 meter goederentrein naar de overkant te varen. In de verte varen grote schepen van de autoveerdienst Halsskov - Knudshoved af en aan.

Daar komt de *Prins Joachim* aangevaren uit Nyborg. Uit de opengesperde neus blinken de frontseinen van IC3-treinstellen op de twee linkersporen. Op de aanlegsteiger staat op het rechterspoor al een rangeerloc zachtjes te brommen.

Zodra het schip met gepiep en gekraak is afgemeerd en de sporen keurig in elkaars verlengde liggen, komen de eerste twee gekoppelde treinstellen naar buiten gereden. En terwijl de rangeerloc in het zwarte gat verdwijnt, volgt het tweetal treinstellen van het andere spoor hun voorgangers. Een eindje verderop zullen ze hun zwarte rubberen neuzen zachtjes tegen elkaar drukken en geviere verder zoeven naar Kopenhagen.

De rangeerloc wurmt zich uit de scheepsbuik met rammelende en krijsende goederenwagens. Als de laatste wagen buiten is, gaat het wissel om en wordt op het andere spoor gevoeld of er in het duister nog iets te halen valt. Ja hoor: beet! Nog meer rumoerig materieel wordt naar buiten getrokken. De hele stoet verdwijnt met een hoop misbaar in de verte.

Ondertussen is de elektrische lokaaltrein met zijn rode rijtuigen aangekomen. Reizigers haasten zich via trappen naar de stationsuitgang of aan boord. Via het rechterspoor wor-

den weer goederenwagens naar binnen geduwd. In de verte komt een lang wit lint met hier en daar een onderbreking in rood (een deur) of zwart (een rubberen doorloopneus) aanglijden. Het is de Intercity uit Kopenhagen. Plotseling breekt de witte band: nog tijdens het rijden wordt het achterste deel ontkoppeld, omdat zo'n lange trein natuurlijk niet op één spoor in de boot past. Nadat het eerste deel in het schip verdwenen is, gaat het tweede deel er heel snel naast staan. Op het sporendek worden de treinen verankerd met kettingen, zodat ze tijdens de vaart niet aan de rol kunnen gaan. Reizigers stappen uit de trein en gaan naar boven om te genieten van het uitzicht of van spijzen en dranken in een van de restaurants.

Niets lijkt het vertrek van de *Prins Joachim* nog in de weg te staan, over vier minuten is het

tijd, waarom gaat de klep nog niet omhoog? Maar dan komt nog een eenzaam IC3-treinstel in zicht. De *Lyntog*, die een kwartier later dan de Intercity uit Kopenhagen vertrokken is, komt zonder hijgen op de juiste minuut aan om als laatste aan boord te gaan. Dan springen de lichten op rood en gaan de trossen los. Binnen een half uur na aankomst vaart de *Prins Joachim* achteruit de haven uit, op weg naar Nyborg, waar over een uur de *Lyntog* als eerste de wal op zal rijden, om een voorsprong te nemen op de Intercity. En over een half uur komt hier de volgende boot uit Nyborg aan, met weer een Intercity, misschien ook een *Lyntog* en in ieder geval veel goederenwagens en passagiers. Nog een paar jaar, dan is het gedaan met de drukste spoorwegveerdienst ter wereld.



Terwijl de laatste reizigers uit de elektrische lokaaltrein zich inschepen (links), brengt de rangeerloc nog gauw een paar goederenwagens aan boord (rechts). Korsør, 20 september 1995. Foto: John Krijgsman.



Het gedeelte uit Struer van Lyntog 134 naar Kopenhagen verlaat de Kronprins Frederik te Korsør op 20 augustus 1988. Het andere gedeelte uit Frederikshavn zal meteen volgen. Foto: Richard Latten.

De niet aflatende stroom auto's op de treinen zorgde ook voor vertraging in het treinverkeer. Daarom besloot het parlement in 1954 tot de inrichting van een veerdienst uitsluitend voor auto's tussen Halsskov en Knudshoved. In het openingsjaar 1957 werden al 700.000 auto's vervoerd. Na voltooiing van de brug voor het wegverkeer zal deze veerverbinding op 1 juni 1998 worden opgeheven.

Van toen af begon de vloot onoverzichtelijk te worden: voor de autoveerdienst werden schepen gebouwd die tevens voorzien waren van rails, zodat ze 's nachts en in noodgevallen ook gebruikt konden worden voor het overzetten van treinen. Daarnaast waren er schepen die alleen voor auto's of alleen voor treinen geschikt

waren. In 1966 kwam van laatstgenoemde soort een bijzondere nieuwigheid in dienst, de *Asa-Thor*. Dit schip was uitsluitend bedoeld voor het vervoer van goederenwagens en beschikte op een grotendeels open dek over vier sporen met in totaal 413 meter lengte. De viersporigheid werd mogelijk omdat op dit schip trappen naar passagiersdekken ontbreken en de sporen dus dicht naast elkaar gelegd konden worden. Om de driesporige aanlegsteigers ongewijzigd te kunnen laten, werden de middelste twee sporen verbonden door een wissel op het dek.

De groei van het verkeer over de Storebælt werd ook opgevangen door de indienststelling van een nieuwe veerdienst voor auto's en voetgangers tussen Kalundborg en Århus in 1960.

Hiermee werd de afstand tussen Kopenhagen en Århus weliswaar verkort, maar de bootreis duurt langer dan via Korsør – Nyborg en treinpassagiers moeten overstappen. Verdere behandeling van deze veerdienst valt buiten het bestek van dit artikel.

Ofschoon de mogelijkheid van een vaste oeververbinding steeds weer werd onderzocht, was er geen zicht op spoedige realisering, zodat de DSB in het begin van de jaren zeventig besloot de veerdienst te moderniseren. Omdat met de dienstregeling van mei 1974 het Intercity-systeem werd ingevoerd, werden twee nieuwe schepen in dienst gesteld, de *Dronning Margrethe II* en de *Prins Henrik*. Ze beschikten over drie sporen met 320 meter lengte, zodat zondag twaalf ritten tegelijk konden worden overgezet.

Omdat een beslissing over een vaste oeververbinding lang uitbleef, werd vanaf 1980 gestreefd naar een nieuwe veerverbinding tussen Halsskov en Knudshoved voor zowel auto's als treinen. De schepen moesten viersporig worden en de aanlegsteigers tweesporig, terwijl de auto's op een tussendeck werden vervoerd.

In de eerste fase van de modernisering werden in 1980 en 1981 drie nieuwe schepen geleverd: *Dronning Ingrid*, *Prins Joachim* en *Kronprins Frederik*. Voorlopig werden de steigers in Korsør en Nyborg aangepast aan de nieuwe schepen, die de overvaart reduceerden tot één uur. Door het besluit een vaste oeververbinding tot stand te brengen, zijn de volgende stappen voor de modernisering van de veerdienst nooit uitgevoerd.

Met de drie nieuwe schepen was het mogelijk een uurdienst uit te voeren, hetgeen ook nodig was wegens het uurpatroon van de Intercity's. De overblijvende ruimte op de schepen werd opgevuld met goederenwagens, terwijl



Passage van twee veerboten van de dienst over de Storebælt; 24 augustus 1988. Foto: Richard Latten.



De Storebaelt voer tot begin jaren tachtig in de dienst Korsør – Nyborg, maar verdween met de komst van drie nieuwe spoorferry's. Nyborg, 13 september 1947. Foto: Hans de Herder.



De rijtuigen van de Nord-Express worden in Korsør op de veerboot gerangeerd, op weg naar Duitsland via Funen en Jutland, de route voor de opening van de Vogelflugtlinie in 1963; 19 juli 1959. Foto: Hans de Herder.

's nachts vrijwel uitsluitend met goederen gevaren werd.

Door de dubbelsporige steigers kon vanaf 1980 het laden en lossen van de schepen aanzienlijk versneld worden. Het op de boot zetten van getrokken Intercity's bleef echter een lastig proces, omdat de aankomende treinloc er eerst af moest. Een poging om de getrokken treinen te vervangen door vijfdelige rijtuigcombinaties met aan weerszijden een stuurstand, zodat ze op het traject naar de boot (eventueel elektrisch) geduwd konden worden, bleef steken in twee prototypen.

Omdat naast de bouw van de Storebælt-oeververbinding ook de elektrificatie van het Deense spoorwegnet grote vertraging opliep, ging de DSB vanaf 1989 over op dieseltreinstellen (IC/3), die uiteindelijk de bediening van het gehele Intercitynet op zich namen. Ook werd met deze treinstellen na enige jaren onderbreking de treincategorie *Lyntog* weer ingevoerd.

In 1993 bereikte de bovenleiding weliswaar Korsør, maar hiervan profiteerden alleen de lokaal treinen. In 1996 begon op Funen de elektrische dienst tussen Odense en Fredericia. Elektrisch materieel moest tot april 1997 per boot worden overgebracht. Nadat de brug/tunnel de proefperiode goed had doorstaan, werd op 5 april 1997 de laatste goederenwagen per boot overgezet. Voor de reizigerstreinen bleef de veerdienst in bedrijf tot 1 juni 1997. De haven-

stations in Korsør en Nyborg werden gesloten. Beide plaatsen kregen een nieuw station. In Korsør (waar het havenstation tevens de stad bediende) ligt dit ver buiten de stad, in Nyborg in het zicht van het oude stadsstation.

In een land dat tot nu toe geen tunnels van betekenis kende, is het reizen door een tunnel van 7 kilometer lengte natuurlijk een ingrijpende gebeurtenis. In de treinen die door de tunnel rijden zijn dan ook uitgebreide veiligheidsinstructies beschikbaar voor het publiek. En voor wie het echt allemaal te eng vindt, laat de DSB drie maal per dag een busje rijden tussen de stations van Korsør en Nyborg, dat via Halskov – Knudshoved overvaart. Voor mensen met veerbootangst was er 125 jaar lang geen ander alternatief dan thuisblijven...

### Storstrøm 1884-1935

Tussen Masnedø (bij Vordingborg) op Sjælland en Orehoved op Falster werd in 1884 een veerdienst over de ruim drie kilometer brede Storstrøm ingesteld. Toen in 1903 de veerdienst van Gedser naar Warnemünde werd geopend, was via deze beide veerdiensten de directe treinverbinding van Kopenhagen met Berlijn en het midden en oosten van Duitsland tot stand gekomen.

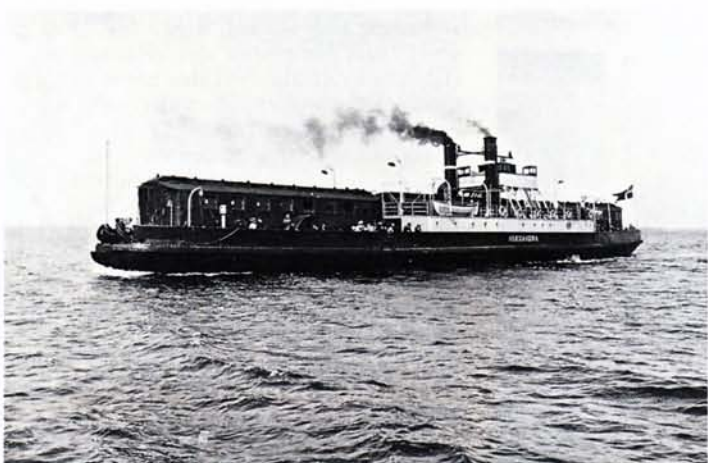
Tussen Masnedø en Orehoved voeren enkel-sporige schepen die aanvankelijk van de Lillebælt afkomstig waren. In 1892 en 1893 wer-

den twee schepen afgeleverd, die speciaal voor deze dienst waren gebouwd: *Alexandra* en *Thyra*. Dit waren raderboten met een lengte van 54 meter. Wegens de enorme groei van het vervoer na 1903 werden zij verlengd tot 64 meter, zodat zij voortaan elk drie vierassige rijtuigen konden vervoeren. De sneltreinen op deze route bestonden uit maximaal zes rijtuigen, die door beide schepen, die „op blokafstand” voeren, in één keer werden overgezet.

Van 1905 tot 1916 voer op deze route als derde schip de in 1890 gebouwde *Marie*, die tevens dienst deed als ijsbreker. Zij werd afgelost door de 66 meter lange *Orehoved*. In 1935 kwam van de Lillebælt nog de *Fyn*, die identiek was aan de *Orehoved*. Deze vervanging was niet van lange duur, want op 26 september 1935 werd de 3200 meter lange *Storstrømsbro* geopend. De brug beschikt over een enkel spoor, een voetpad en een (slechts 5,5 meter brede) rijbaan. Sjælland en Falster waren voortaan vast met elkaar verbonden.

### Nykøbing/Mors – Glyngøre 1889-1977

Als onderdeel van een spoorlijn van Skive op Jutland naar het eiland Mors in de Limfjord werd in 1889 door de DSB een 3,7 kilometer lange treinveerdienst ingesteld over de Sallingsund van Glyngøre naar Nykøbing/Mors. Verlenging van de spoorlijn op Mors is echter



De stoomraderboot Alexandra van de verbinding over de Storstrøm met drie rijtuigen aan boord. Foto: DSB.



Op 26 september 1935 werd de 3200 meter lange vaste oeververbinding over de Storstrøm geopend en kon de spoorveerdienst tussen Masnedø en Orehoved worden gestaakt. Prentbriefkaart.

nooit geschied, zodat de veerdienst slechts als functie had het brengen en halen van spoorwagens met goederen die op de rest van het eiland over de weg getransporteerd moesten worden.

Deze veerdienst moest het gedurende vele jaren doen met afdankertjes van belangrijkere diensten. In 1933 werd hier de nieuwgebouwde dieselpont *Morsø* in dienst gesteld, die beschikte over één spoor van 36 meter lengte. De dienst werd opgeheven toen in 1977 een wegverkeersbrug geopend werd.

### Faaborg – Mommark 1922-1962

De eerste particuliere spoorwegveerdienst in Denemarken werd door de A/S Mommark Færge ingesteld in 1922 tussen Faaborg op Funen en Mommark op het eiland Als. De 24 kilometer lange route voert door het zuidelijke deel van de Lillebælt.

De particuliere spoorlijn van Nyborg naar Faaborg was aangelegd in normaalspoor, terwijl de eveneens particuliere lijn op Als van Mommark naar Sønderborg een spoorwijdte van 1000 mm had.

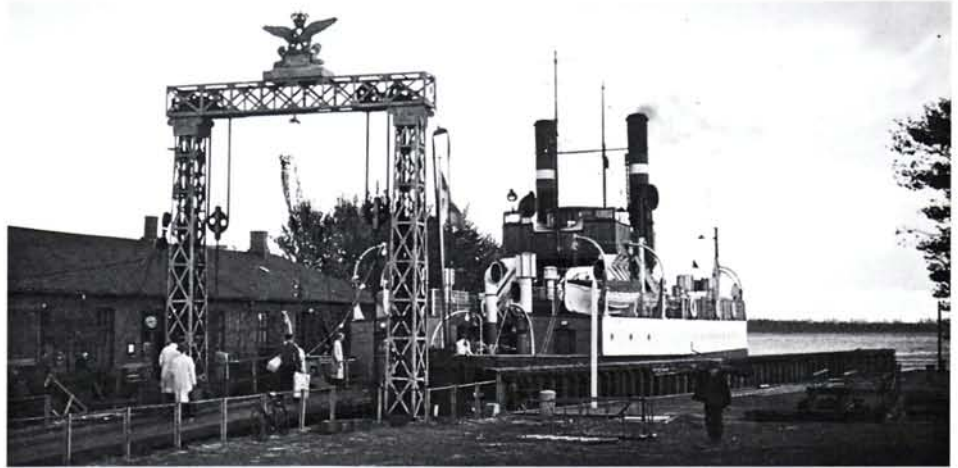
Toen in 1930 bij Sønderborg een brug werd gebouwd, kon de spoorlijn verlengd worden naar Tinglev aan de lijn van Flensburg naar Fredericia. Toen werd tevens de lijn op Als tot normaalspoor verbouwd en in 1933 overgenomen door de DSB. In 1946 nam de DSB ook de veerdienst over. De lijn van Nyborg naar Faaborg bleef tot 1948 in particuliere handen.

De attractiviteit van deze route ging groten-deels verloren toen in 1935 de brug over de Lillebælt werd geopend en de reisduur via Fredericia aanzienlijk werd bekort. In 1962 werd de spoorlijn van Sønderborg naar Mommark gesloten en het vervoer van spoorwagmaterieel via de veerdienst gestaakt.

Voor deze veerdienst werd in 1922 de dieselpont *Mommark* gebouwd. Op het 46 meter lange schip was oorspronkelijk zowel meter-als normaalspoor aanwezig.

### Assens – Aarøund 1921-1950

In 1921 werd door de A/S Lillebælts-overfarten een veerdienst geopend over de Lillebælt tussen Assens op Funen en Aarøund (bij Haderslev) op Jutland. Van 1923 tot 1950 werden hier goederenwagens van Haderslev Amtsbane (spoorwijdte 1000 mm) overgezet. De lading bestond uit suikerbieten die naar de suiker-



Aanlegsteiger voor de spoorterry's Nykøbing/Mors – Glyngøre in Nykøbing/Mors, waar juist de stoompont Glyngøre aanlegt; omstreeks 1948. Foto: Hans de Herder.

fabriek in Assens moesten worden vervoerd. De overtocht vond met maximaal drie wagens tegelijk plaats op de 27 meter lange motorpont *Sønderjylland*. Tussen de haven en de fabriek werden de wagens getrokken door paarden.

### Svendborg – Rudkøbing 1926-1961

Om de spoorlijnen op het eiland Langeland verbinding met het overige spoorwegnet te geven, werd in 1926 een treinveerdienst ingesteld tussen Svendborg op Funen en Rudkøbing op Langeland.

Het Sydfyenske Dampskibsselskab begon de dienst met de stoomboot *Langeland*, die over één spoor van 44 meter lengte beschikte.

In 1955 kwam het dieselschip *Lolland* de dienst versterken. In 1961 werd de veerdienst overbodig door de opening van een wegverkeersbrug van Langeland naar het eiland Tåsinge, dat met een brug verbonden is met Svendborg.

### Hvalpsund – Sundsøre 1927-1969

Als verlengstuk van een particuliere spoorlijn van Aalborg naar Hvalpsund werd in 1927 een veerdienst geopend naar Sundsøre. Deze kruiste een ongeveer 1 kilometer brede uitloper van de Limfjord. Vanaf Sundsøre was er geen spoorlijn naar verder gelegen bestemmingen. Net als in Nykøbing/Mors diende de veerdienst

dus uitsluitend voor het brengen en halen van goederenwagens die in Sundsøre gelost of beladen werden.

De 40 meter lange dieselpont *Hvalpsund* zette hier vanaf 1927 wagens over totdat in 1969 de spoorlijn van de Aalborg – Hvalpsund Jernbane A/S werd stilgelegd.

### Svendborg – Ærøskøbing 1931-1994

Het Dampskibsselskab Ærø begon in 1931 een spoorveerdienst van Svendborg op Funen naar het eiland Ærø. Op Ærø zijn geen spoorlijnen, zodat de goederenwagens op de kade in Ærøskøbing moesten worden gelost of beladen.

Op de 21,5 kilometer lange route werd vanaf het begin de motorveerboot *Ærø* ingezet. Op dit 36 meter lange schip was één spoor van 30 meter lengte aanwezig. In 1951 werd het schip tien meter verlengd. In 1960 werd de dienst versterkt door de 57 meter lange *Ærøund*. Beide schepen werden beladen en gelost via de achterzijde.

Vanaf 1967 moest de *Ærøund* de dienst alleen uitvoeren; de *Ærø* werd verkocht. In 1994 werden de laatste goederenwagens overgezet. Hiermee kwam een einde aan een typisch Deens verschijnsel, dat in Nykøbing/Mors en Sundsøre al eerder ophield te bestaan: het overvaren van goederenwagens naar een haven zonder verdere spoorverbinding.

### Epiloog

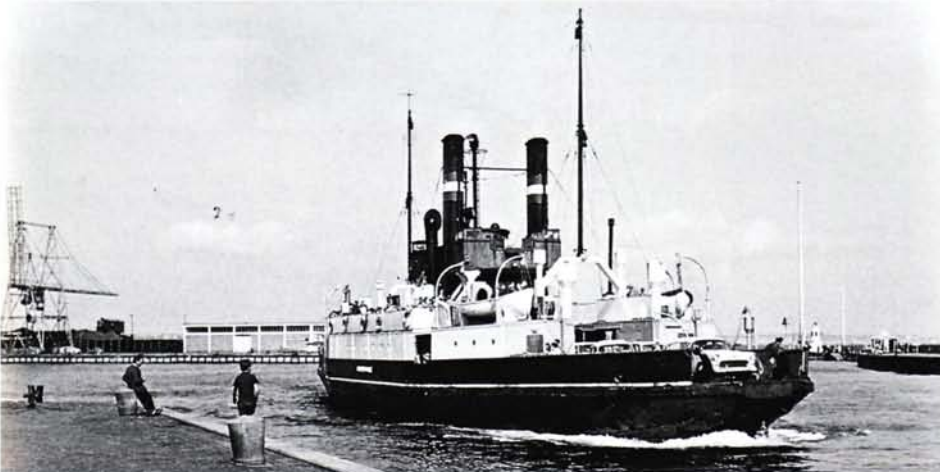
Na het verdwijnen van de laatste binnenlandse spoorveerdienst heeft Denemarken sinds juni 1997 alleen nog maar te maken met vier internationale verbindingen.

Wanneer in 2000 de vaste oeververbinding tussen Kopenhagen en Malmö in dienst komt, zullen vrijwel zeker alle treinveerdiensten naar Zweden verdwijnen. Na een langdurige en veelbewogen geschiedenis van treinveerdiensten zal Rødby Havn dan nog de enige plaats zijn in Denemarken waar treinen op en vanaf een schip rijden. □

### Literatuur

P. Ransome-Wallis, Eisenbahnfahren in Westeuropa, Orell Füssli Verlag, Zürich 1969  
Anders Riis, Færger og jernbaner i Danmark – 1872-1997, in: Jernbanen 2/97  
Richard Latten, Vom Fehmarnsund zum Nordkap, Band 1, Verlag Schweers & Wall, Aken 1993

Dank aan Hans de Herder voor zijn bijdrage.



Het s.s. Glyngøre (bouwjaar 1902) in Helsingør op 15 juli 1961. Al jaren eerder was de boot uit de dienst Nykøbing/Mors – Glyngøre gehaald. In 1962 werd koers gezet naar de sloper. Foto: Hans de Herder.