



Stena Scanrail i det ny jernbanefærgeleje i Frederikshavn på indvielsesdagen.

For 15 år siden: Frederikshavn får endelig sin jernbanefærge

Den 8. december 1987 lykkedes det endelig for frederikshavnerne efter årtiers kamp at få etableret en jernbanefærgerute til Sverige. Desværre blev ruten oprettet i en periode med overkapacitet, og den har siden levet en nærmest anonym tilværelse med meget lidt trafik.

Tekst: Tommy O. Jensen. Foto: Jan Eriksen

Med den nye færgerute til Göteborg fik Frederikshavn samme status, som Hirtshals havde haft siden 1958, hvor forbindelsen til Norge blev oprettet. Den nye rute, som dog udelukkende var beregnet til jernbanegods, blev drevet af Stena Rail Ferry AB – et datterselskab af Stena Line, som gennem adskillige år havde drevet en betydelig passagertrafik mellem de to byer. Den nye godsfærgerute blev til efter lange forhandlinger mellem Göteborg havn, Stena Line, Statshavnadministrationen i Frederikshavn og DSB.

Trafikministeriet havde ikke megen tiltro til projektet. DanLink var netop gået i gang, og godstrafikken til og fra Sverige var stagnerende. De ønskede derfor ikke at skyde offentlige penge i endnu en færgerute. Løsningen blev, at Stena Line og Göteborg havn finansierede hele projektet, mod at Stena fik reduceret havneudgifterne i Frederikshavns statshavn, og mod at DSB betalte en afgift pr. godsvogn, der blev befordret via Göteborg havn.

Tidligere færgetrafik

Færgetrafik mellem Frederikshavn og Göteborg var ikke nogen ny foreteelse. Allerede midt i 1800-tallet fandtes planer om en dampskibsforbindelse mellem Aalborg eller Frederikshavn og Göteborg. I 1873 kunne den svenske damper „Vulcan“ gøre turen over Kattegat på 6 timer – når ellers vejret viste sig fra det venlige hjørne.

I 1889 overog DFDS ruten, efter at man i tre år havde samarbejdet med et svensk rederi om driften. DFDS fortsatte med enkelte afbrydelser sejladser helt frem til 1924. Siden da har ruten mest været påsvenske hænder. Det var et stort fremskridt, da motorskibet „Kronprinsessan Ingrid“ blev indsat i 1936. Overfartstiden kom nu ned under fire timer. I de næste årtier fulgte færge efter færge opkaldt efter forskellige prinsesser, og rederiet bag ruten blev kendt som „Sessan-Linjen“. Sessan-Linjen blev dog gradvist udkonkurreret, da Stena Line dukkede op på

overfarten i 1963. I begyndelsen af 1980-erne blev Sessan Linjen helt overtaget af Stena, der siden har været næsten alene om ruten.

Selvom ruten ikke har overført jernbanevogne før 1987, så har den alligevel været en integreret del af den internationale togtrafik op gennem Jylland. I perioderne 1936-1939 og 1953-1991 (afbrudt af 2. Verdenskrig) var Frederikshavn Havnestation således endestation for „Nordpilen“, der havde direkte forbindelse til færgen.

Etableringen

Kontrakten mellem de involverede parter blev indgået i februar 1987, hvorefter det praktiske arbejde med etablering af færgelejer m.m. kunne gå igang. Omkostningerne til færgeleje, nyt sporanlæg og tre overkørselsanlæg samt ændringer i sikringsanlægget i Frederikshavn blev skønnet til knap 60 mio.kr.

Forventningerne til ruten blev skønnet til ca. 400.000 t gods de første år, svarende til 20-25 vogne pr. overfart, stigende til 800.000 t i løbet af 8-10 år. Overfartstiden var 4 timer, og færgen skulle til en start gennemføre 5 dobbeltture om ugen (mandag-fredag) med mulighed for at udvide sejlsadsen til to dobbeltture pr. dag, såfremt fragtmængderne voksede.

Stenas fragtfærge „Stena Searider“ blev ombygget til formålet således, at den både kunne fragte lastvogne og jernbanevogne. Færgen blev udstyret med fire spor på hoveddækket samt to spor et åbent overliggende dæk, der var forbundet til de to midterste spor på hoveddækket med en vognelevator. Dette gav en samlet sporlængde på ca. 690 meter. Med til færgen hørte også en lille rangertraktor på gummihjul, som blev anvendt i forbindelse med placering af vogne på det overliggende dæk. Efter ombygningen blev færgen navngivet „Stena Scanrail“.

Selve fæргеlejet blev etableret som et hjørneleje ved Mellemkaj med en tresporet færgeklapp. På færgen spilede det midterste spor ud til to. Umiddelbart før færgeklappen blev der lagt et sporskifte, som fik tilslutning til de eksisterende havnespor. På Frederikshavn station blev sporarealet udvidet med næsten 2 km opstillingspor på Kragholmen nordøst for stationen. Rangeringen blev varetaget af DSB's rangermaskine litra MH.

Anlægsarbejdet foregik i løbet af efteråret 1987. Den 7. december blev færgen indviet, og dagen efter blev færgen indviet i Frederikshavn indviet.

Indvielsen af den nye færgerute startede på Hotel Frederikshavn med spisning og festtaler, inden de godt 200 indbudte deltagere blev befordret til fæргеlejet i et IC3-tog. Her

blev færgeruten indviet med obligatorisk snor-overklipping af trafikministeren, uagtet at investeringen i ruten ikke kom herfra!

Første vogn – og den eneste på åbningsdagen og frem til januar 1988 – blev et par timer senere kørt ombord af MH 329. Færgeruten var en realitet! Vognen indeholdt spanske appelsiner og var i øvrigt kommet en dag for tidligt til Frederikshavn. Først i løbet af foråret 1988 kom de første egentlige transporter i gang, men kun tilstrækkeligt til en enkelt dobbelttur på hverdagene.

Succesen udebliver

Færgeruten blev desværre aldrig den succes, som den var tiltænkt. Hovedårsagen var oprettelsen af nye jernbanefærgeruter mellem Sydsverige og Tyskland (Malmö-Travemünde og Trelleborg-Sassnitz) samt åbningen af DanLink (Helsingborg-København-Rødby-Puttgarden) i samme periode. Færgerne på disse ruter havde stor kapacitet. De var typisk fem- eller seks-sporede med samlede sporlængder på over 500 meter. Samtidig levede godsmængderne ikke op til de forventede vækstrater for godstrafik mellem Sverige og Kontinentet. Overkapaciteten på ruterne medførte, at de konkurrerende færgeselskaber dumpede taksterne for overførsel af godsvogne. Det gik ud over den nye færgerute, som med sin placering fjernt fra Tyskland – sammenlignet med de direkte ruter via Østersøen – måtte lade sig nøje med en del af godset mellem Jylland og Sverige.

DSB prøvede sammen med Stena Line og SJ i slutning af 1989 at opnå en ordning om en acceptabel transportpris som grundlag for udvikling af kombineret trafik mellem Jyl-

land og Sverige via Stena Rail Ferrys rute. På det tidspunkt var der ca. 200 vognoverførsler om måneden. Forhandlingerne mislykkedes – SJ havde ikke den store interesse i at holde liv i en privat og tildels konkurrerende rute på Kattegat, mens ruterne på Øresund og Østersøen skrantede. Desuden kan SJ vel heller ikke have været voldsomt interesseret i at give slip på nordfra kommende vogne allerede i Göteborg, når de lige så godt kunne blive på SJ's skinner helt til Trelleborg, hvor SJ ydermere havde interesser i færgefarten videre til Tyskland.

Frederikshavn-Göteborg ruten var nu overladt til sig selv og markedskræfternes frie spil. Den sygnede hurtigt hen i takt med udviklingen af lokal godstrafik i Danmark henover 1990'erne. Officielt er ruten endnu ikke nedlagt, men i praksis overføres der sjældent vogne ad denne rute. Og med den fortsatte udbygning af Västskustbanan fra Göteborg til Malmö, hvorfra der er forbindelse til kontinentet via Øresund-Storebælt og via færgerne i Trelleborg, samt med udsigten til en mulig Fehmarn-forbindelse ser fremtiden ikke alt for lys ud for jernbanefærgen mellem Göteborg og Frederikshavn. Færgeruten kom simpelthen for sent til, at den kunne nå at erobre andele af jernbanetransporter, mens de var ...

Kilder:

DSB-bladet 10/1987

Jernbanen 3/1987, 1/1988, 2/1990

Internationale tog via Jylland, Banebøger Nordjyske jernbaner, Niels Jensen

Tak til Jan Eriksen for supplerende information.



MH 329 rangerer den første jernbanevogn ombord på overfarten Frederikshavn - Göteborg.