

On mit 10/30/42

Deutsche Reichsbahn
Generalbetriebsleitung Ost
P 53 Bmbtu

Berlin, den 26.10.1942

N i e d e r s c h r i f t Nr 11/1942
der GBL Ost Berlin über eine Fahrplanbesprechung in Kopen-
hagen am 22. und 23. Oktober 1942

Gegenstand der Beratung:

Vereinbarung der durch Einführung der MEZ am 2. Nov 1942
notwendig werdenden Fahrplanänderungen

- a) im Wehrmachturlauberverkehr von und nach Oslo und Narvik
- b) im zivilen Reiseverkehr zwischen dem Deutschen Reich und
Skandinavien.

An der Besprechung nahmen teil:

| | | |
|-------------|--------------------|---|
| Terkelsen | Direktor | Generaldirektorat der Dänisch.Staats |
| Rasmussen | Trafikinspektor | " " " " " |
| Claus | Reichsbahnrat | Bbv Kopenhagen |
| Eppert | Rb-Inspektor | " " |
| Brenke | Oberstleutnant | TK " |
| Dr Wentzell | Major d B | " " |
| Hoff | Generaldirektor | Gen Direktion d Norwegischen Staatsb |
| Dahlum | Driftchef | " " " " |
| von Horn | Major, Direktor | Königl Generaldirektion d Schwed.Sta |
| Lundh | Subdirektor | " " " bahnen |
| Lagerberg | Trafikdirektor | Fergslagernas-Bahn, Göteborg |
| Andersson | Trafikinspektor | " " " |
| Meens | Major | TO Stockholm |
| Röhmer | Oberreichsb.Rat | RBD Schwerin |
| Luther | " " " | " Stettin |
| Beyer | " " " | " Hamburg |
| Schwedler | Rb-Oberinsp. | Warnemünde |
| Fröhlich | Reichsbahndirektor | Generalbetriebsleitung Ost Berlin Verhandlungsleiter |
| Waag | Rb-Insp. | Generalbetriebsleitung Ost Berlin |

Auf Anordnung der deutschen Reichsregierung wird in Deutschland und in den von Deutschland besetzten Gebieten am 2. Nov 1942 um 3.00 Uhr die MEZ eingeführt, d h die Uhren werden zu diesem Zeitpunkt um 1 Stunde zurückgestellt. Die Wiedereinführung der deutschen Sommerzeit ist zum 29. März 1943 in Aussicht genommen. Diesem Vorgehen haben sich auch die übrigen verbündeten und neutralen europäischen Staaten angeschlossen, soweit sie nicht schon jetzt nach der MEZ rechnen. Nach dem Übergang von der deutschen Sommerzeit zur MEZ verkehren demnach die Züge in Deutschland, Dänemark und Norwegen 1 Stunde später, während in Schweden, wo die Fahrpläne schon jetzt auf der MEZ aufgebaut sind, keine Änderung eintritt. Ab 2. Nov würden also die durchgehenden Züge beim Übergang nach Schweden eine Verspätung von 1 Stund und beim Übergang von Schweden ein Stillager von 1 Std erhalten. Zum Ausgleich dieses Zeitunterschiedes ist es notwendig, entweder die betreffenden Züge auf den deutschen, dänischen und norwegischen Strecken entsprechend früher oder auf den schwedischen Strecken später zu legen.

Ein weiterer Umstand, der gewisse Fahrplanänderungen notwendig macht,

besteht darin, daß in Dänemark bei Einführung der MEZ einzelne Fahrten zur Vermeidung von Fahrten während der Dunkelheit früher gelegt werden müssen.

Im einzelnen werden zur Überbrückung des Zeitunterschiedes folgende Vereinbarungen getroffen:

1) Uflauberverkehr von und nach Oslo

a) über Warnemünde

In der Richtung von Oslo ist die Späterlegung des Urlauberzuges um 1 Std auf den schwedischen Strecken nicht möglich. Es wird deshalb beschlossen, den Zug ab Oslo entsprechend früher zu fahren und die Anschlußzüge aus Norwegen soweit erforderlich zu ändern.

In Hälsingborg tritt eine Verlängerung des Aufenthaltes um 1 Stunde ein. Sie kann nicht durch frühere Weiterfahrt beseitigt werden, weil die betreffenden dänischen Strecken nachts nicht besetzt sind. Die Schwedischen Staatsbahnen erklären sich mit einem etwa 2-stündigen Aufenthalt in Hälsingborg einverstanden.

In der Richtung nach Oslo beantragt die Schwedische Staatsbahn den Aufenthalt in Hälsingborg auf etwa 1 Std zu verlängern und schlägt als Pläne vor:

Entweder Hälsingborg ab 18.10 (jetziger Plan)
oder ab 20.20 (zum Anschluß an den jetzigen Plan von Trelleborg nach Oslo).

Die Beibehaltung der Abfahrtzeit 18.10 in Hälsingborg unter Verlängerung des Aufenthalts auf 1 Stunde würde die Früherlegung der Züge und Fahrten zwischen Berlin und Hälsingborg um etwa 90 Min bedingen. Dabei ergäben sich sehr ungünstige Zeiten für die Abfertigung der Urlauber in Güstrow.

Es wird vereinbart, die Pläne auf den deutschen und dänischen Strecken nicht zu ändern und ab Hälsingborg im späteren Plan (ab 20.20) zu fahren. Ab Kornsjö wird der Zug um etwa 1 Std früher gelegt.

Es ergeben sich hiernach folgende neuen Fahrpläne zwischen Oslo und Gedser:

| | | | | |
|-------------|-------|-------------|---|-------------|
| | 10.05 | Oslo | ↑ | 10.45. |
| 13.50/14.00 | | Kornsjö | | 6.45/6.55 |
| 18.28/18.47 | | Göteborg | | 2.11/2.40 |
| 0.13/ 2.10 | | Hälsingborg | | 18.32/20.20 |
| 2.37/ 4.00 | | Helsingör | | 17.40/18.05 |
| 5.04/ 5.15 | | Kopenhagen | | 16.29/16.40 |
| | 8.28 | Gedser | ↓ | 13.17 |

b) Über Saßnitz

In der Richtung von Oslo wird der Aufenthalt in Saßnitz um 1 Std verlängert.

In der Richtung nach Oslo ist in Saßnitz auch nach Einführung der MEZ noch ein ausreichender Übergang vorhanden, so daß auf den deutschen und schwedischen Strecken keine Fahrplanänderung notwendig ist.

Zwischen Oslo und Kornsjö ändern sich die Pläne wie unter a) angegeben.

c) Über Flensburg

In der Richtung von Oslo bleibt aus den unter a) angeführten Gründen der Aufenthalt in Hälsingborg von 0.13 - 2.10 bestehen.

In der Richtung nach Oslo werden die Pläne auf den deutschen und dänischen Strecken im wesentlichen beibehalten und in Hälsingborg an den unter a) vorgesehene Plan (ab 20.20) angeschlossen. Gegenüber den Vereinbarungen von Malmö treten zwischen Nyborg und Oslo folgende Änderungen ein:

| | | |
|-------------|-------------|-------------|
| 10.05 | Oslo | 10.45 |
| 13.50/14.00 | Kornsjö | 6.45/ 6.55 |
| 18.28/18.47 | Göteborg | 2.11/ 2.40 |
| 0.13/ 2.10 | Hälsingborg | 18.32/20.20 |
| 2.37/ 4.00 | Helsingör | 17.05/18.05 |
| 5.04/ 5.15 | Kopenhagen | 15.56/16.09 |
| 7.27/ 7.55 | Korsör | 12.10/13.40 |
| 9.35/10.20 | Nyborg | 9.33/10.30 |

2) Urlauberverkehr von und nach Narvik

Richtung von Narvik

Unter Ausnutzung des Zeitgewinnes in Hälsingborg und durch Kürzung des bisherigen langen Aufenthaltes in Helsingör (8.07 - 10.32) erreicht der Narvikzug eine frühere Fähre in Korsör und kommt dadurch etwa 3 Std früher in Flensburg an. Da die Strecke Neumünster - Bad Oldesloe nachts nicht besetzt ist, und der SF 452 aus betrieblichen Gründen auch nicht wesentlich früher als bisher in Güstrow aufgenommen werden kann, wird er - wie SF 552 - über Elmshorn - Hamburg - Bad Oldesloe geleitet.

In der Richtung nach Narvik wird die durch den Zeitwechsel fehlende Stunde durch Kürzung des Aufenthaltes in Helsingör gewonnen. Der Narvikzug erhält dadurch folgenden Fahrplan:

| | | |
|-------------|-----------------|-------------|
| 2.11 | Narvik | 22.38 |
| 21.35/21.57 | Jörn | 5.00/ 5.40 |
| 17.40/17.45 | Krylbo | 11.01/11.28 |
| 6.20/ 7.08 | Hälsingborg | 20.32/21.25 |
| 7.35/ 8.36 | Helsingör | 19.30/20.05 |
| 9.41/10.00 | Kopenhagen | 18.11/18.30 |
| 12.15/13.05 | Korsör | 14.52/15.48 |
| 14.45/15.45 | Nyborg | 12.55/13.12 |
| 17.53/18.10 | Fredericia | 10.37/11.10 |
| 21.10/21.30 | Pattburg | 8.05/ 8.17 |
| 21.50/23.14 | Flensburg | 7.40/ 7.50 |
| 8.25/10.09 | Güstrow | 20.03/23.25 |
| 13.07 | Berlin Stett Bf | 17.00 |

Der Lauf der Oslo-Urlauberzüge bei Benutzung der verschiedenen Wege und ihre wichtigsten Verkehrszeiten sind aus der als Anlage 1 beigefügten bildlichen Darstellung zu ersehen.

Der Lauf der Narvik-Urlauberzüge ist in der Anlage 2 dargestellt.

3) Öffentlicher Reiseverkehr Deutschland - Skandinavien

a) über Saßnitz - Trelleborg

Die Früherlegung des D 13 ab Berlin würde sich sehr ungünstig auf die Aufnahme der Anschlüsse auswirken. Da in absehbarer Zeit nicht mit der Wiederaufnahme des zivilen Reiseverkehrs über Saßnitz - Trelleborg gerechnet werden kann, wird zunächst von Fahrplanänderungen abgesehen. Die Schwedische Staatsbahn erklärt sich jedoch bereit, die Fähre C eine Stunde später zu legen, falls wider Erwarten vor dem 29. März der zivile Reiseverkehr wieder aufgenommen werden sollte.

b) über Warnemünde

Die Verbindung Berlin - Kopenhagen mit D 11/12 und Hamburg - Kopenhagen mit D 17/114 bleibt unverändert.

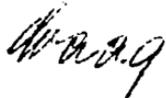
c) über Flensburg

Bei Einführung der MEZ muß die von dem dänischen Expresszug 60 benutzte Fähre zwischen Nyborg und Korsör um 1 Std früher gelegt werden, damit die Fahrt noch bei Tageslicht ausgeführt

werden kann. Im Zusammenhang damit wird auch der Expresszug 949 Pattburg - Fredericia früher gelegt. Dadurch geht in Pattburg der bisherige Anschluß von D 87 an die Züge 949/60 (Pattburg ab 10.51) nach Kopenhagen verloren. Der Anschluß bis Fredericia und Aarhus bleibt durch den späteren Zug 969 (Pattburg ab 13.00) Uhr bestehen.

D 87 kann nicht früher in Pattburg angebracht werden. Die Zahl der Reisenden die über Flensburg nach Kopenhagen fahren, ist sehr gering, da in erster Linie der Weg über Warnemünde benutzt wird. Mit der Wiedereinführung der deutschen Sommerzeit am 29. März 1943 wird der bisherige Zustand wieder hergestellt. Bis dahin muß die Unterbrechung der direkten Verbindungen zwischen Hamburg und Kopenhagen über Flensburg in Kauf genommen werden.

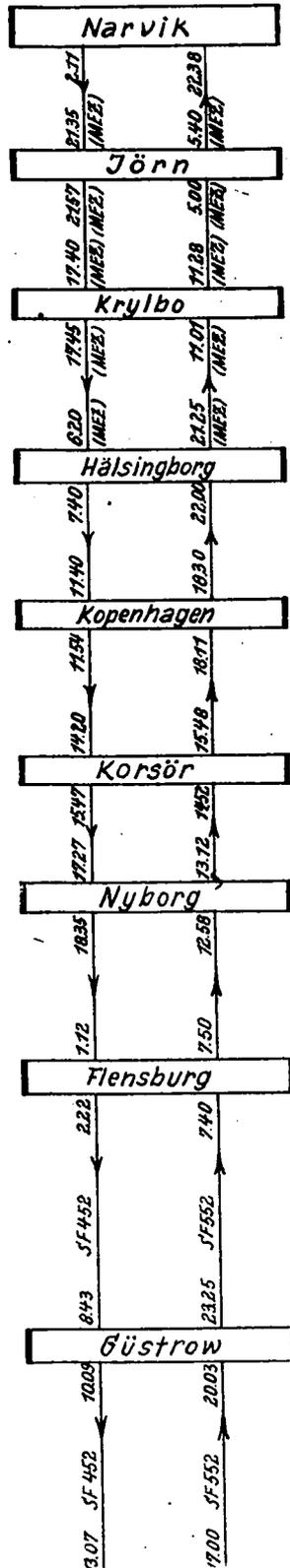
Für die Niederschrift:



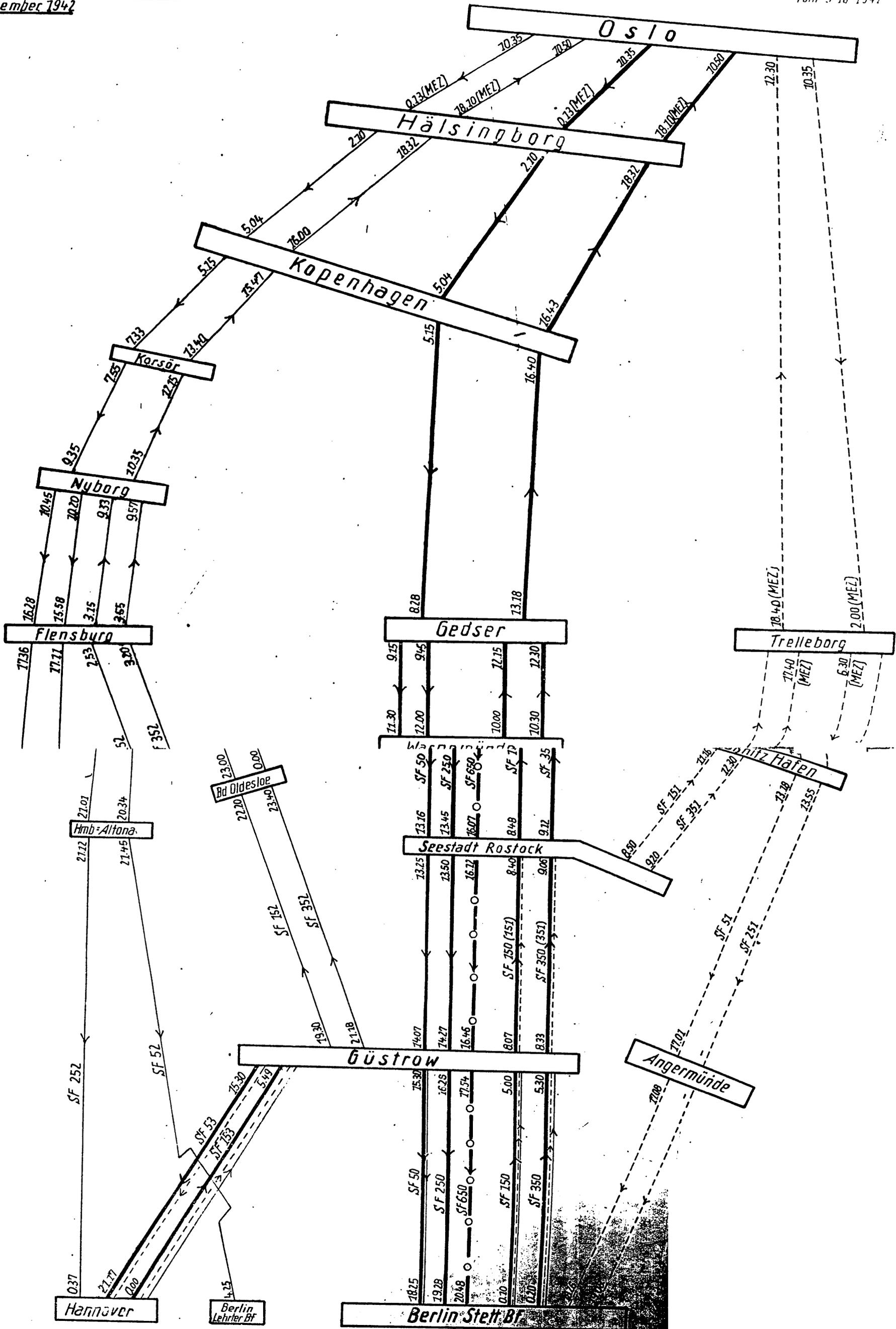
Reichsbahn-Direktor

Bildliche Darstellung
 des Laufes der Wehrmachturlauber-Züge
 von u. nach Narvik, ab 2. November 1942.

Anlage 2
 Zum Aktenvermerk der
 68L Ost vom 5.10.1942



Vermerk:
 Narvik-Züge verkehren an
 den Tagen der Woche, und zwar:
 Mo, Mi, Sa.
 Abfahrt in Berlin Do, Sa, Di.
 Abfahrt in Berlin Di, Do, Sa.



Anmerkung:

- Bei Leitung des Urlauberverkehrs über Warnemünde verkehren die mit — dargestellten Züge
- Umleitung über Sønderborg verkehren die mit - - - dargestellten Züge
- Umleitung über Flensburg verkehren die mit ····· dargestellten Züge