

Tågfärjetrafikens svårigheter.

a) Trelleborg-Sassnitz-rutten.

1939

Den under eftersommaren 1939 i Europa alltmer ökade politiska spänningen, som utlöstes i det den 1 september utbrutna världskriget, medförde rubbningar av olika slag i våra förbindelser med utlandet. Den 27 augusti inställdes de tyska nattågen från Berlin och Hamburg till Sassnitz och fr.o.m.den 28 augusti nattågen i motsatta riktningen. Samtidigt indrogos de direkta tyska sov- och sittvagnarna. De direkta svenska sov- och sittvagnarna indrogos fr.o.m. färja B (morgonturen från Trelleborg) den 29 augusti. Å tysk sida vårdtogos den 30 augusti vissa omläggningar av tågen mellan Berlin och Sassnitz i anslutning till dagfärjorna (Tur B och C) mellan Trelleborg och Sassnitz. Tåg D 13 avgick från Berlin 9.35 och ankom till Sassnitz 15.46 och D 14 avgick från Sassnitz 13.43 och ankom till Berlin 19.38.

Fr.o.m.den 1 september 1939 indrogos nattfärjeturerna A och D. Den ökade minfaran föranledde, att färjetur C vid upprepade tillfällen under senare delen av året inställdes och istället framfördes följande morgon i extra tur.

En sammanställning av färjornas och förbindelsetågens avgångs- och ankomsttider för tiden t.o.m. 31/12 1939 finnes intagen i 1939 års drifttjänststatistik, sid 137.

~~En sammanställning av färjornas och förbindelsetågens avgångs- och ankomsttider för tiden t.o.m. 31/12 1939 finnes intagen i 1939 års drifttjänststatistik, sid 137.~~

#### 1940.

Färjeförbindelserna voro i det närmaste oförändrade i förhållande till dem, som gällde under senare delen av föregående året. Under senare delen av januari och i början av februari började den då rådande starka kylan orsaka störningar i trafiken, vilka tilltogo alltmera dag för dag. Turerna kunde dock intill den 12 februari utföras dagligen i båda riktningarna. Under tiden 13 februari-3 mars låg trafiken praktiskt taget helt nere. Enstaka turer kunde vid ett par tillfällen genomföras, men med avsevärda förseningar. Den 4 mars återupptogs trafiken, men störningar i driften på grund av is inträffade vid olika tillfällen intill den 6 april, från vilken dag trafiken kunde upprätthållas planerligt. Den vid olika tillfällen ökade faran för drivminor föranledde inställandet av enstaka färjeturer. Eljest framfördes under hela året en daglig personfärjetur i vardera riktningen med avgång från Trelleborg på morgonen och från Sassnitz på eftermiddagen. Genomgående postvagn och resgodsvagn framfördes Stockholm-Berlin med dessa färjeturer. I övrigt överfördes inga direkta personvagnar.

En sammanställning av färjornas och förbindelsetågens avgångstider och ankomsttider under året finnes intagen i 1940 års drifttjänststatistik, sid 72.

#### 1941.

Färjetrafiken upprätthölls i stort sett efter samma tidtabell, som gällde 1940. Den stränga kylan i början av 1941 och därav föranledd kraftig isbildning i Östersjön, orsakade vid flera tillfällen hinder i trafiken av längre eller kortare varaktighet. Issvårigheterna medförde betydligt förlängda överfartstider, vilket i sin tur gjorde, att flera dagar färjeturer endast kunde utföras i ena riktningen.

I samband med krigsutbrottet mellan Tyskland och Ryssland inställdes all färjetrafik den 22 juni och låg därefter nere till den 10 juli, då den återupptogs, dock med turer endast varannan dag. På grund av minfaran utfördes nämligen dessa till att börja med endast vid dagsljus. Från den 11 augusti utfördes turerna åter, fränsett att enstaka turer måste inställas på grund av minfara, i samma utsträckning som före den 22 juni, d.v.s. med i regel en daglig förbindelse i vardera riktningen med avgång från Trelleborg på morgonen och från Sassnitz på eftermiddagen. Post- och resgodsvagnar mellan Stockholm och Berlin medfördes å dessa färjeturer.

En sammanställning av färjornas och förbindelsetågens avgångs- och ankomsttider under året finnes intagen i 1941 års drifttjänststatistik, sid 74.

1942.

Förbindelserna under första halvåret 1942 upprätthölls i stort sett på samma sätt som under motsvarande tid året förut. Den även i början av 1942 rådande stränga kylan vållade svåra störningar i färjetrafiken, som tidvis blott kunde upprätthållas med turer varannan dag. Under mars månad förvärrades situationen därhän, att trafiken så gott som helt låg nere. En bidragande orsak härtill var faran för drivminor. Trots all försiktighet blev likväl isbrytarfärjan "Starke" minsprängd på resa från Sassnitz till Trelleborg den 26 februari och sjönk följande dag utanför tyska kusten.

På grund av genom kriget rådande osäkra förhållanden inställdes all färjetrafik helt fr.o.m. den 27 juni. Reguljär persontrafik återupptogs icke under året, varför resor till Tyskland efter nämnda dag måste ske via Danmark. Resande kunde dock på egen risk få medfölja gods färjan mellan Trelleborg och Sassnitz.

Godstrafiken återupptogs den 2 juli och pågick med kortare avbrott till den 19 oktober, då den åter inställdes, denna gång på grund av ubåtsfara. Från den 11 december till årets slut har en gods färjetur utförts i vardera riktningen.

Genomgående postvagn har framförts Stockholm-Berlin under de tider färjetrafiken pågätt, under det att genomgående resgods-vagn framfördes till den 16 oktober.

En sammanställning av färjornas och förbindelsetågens avgångs- och ankomsttider intill tiden för persontrafikens inställande den 26 juni finnes intagen i 1942 års drifttjänststatistik, sid .

b) Malmö-Köpenhamnsrutten.1939.

Tidtabellen för färjorna ändrades fr.o.m. den 20 september, <sup>det</sup> enär/på grund av minfara blev nödvändigt förlänga överfartstiderna. Färjeturerna L och M, som skulle ha anordnats natt efter sön- och helgdag under hela september månad, inställdes fr.o.m. den 17 september.

Den direkta sittvagnen Stockholm-Köpenhamn tåg 17-färja V indrogs fr.o.m. den 1 september, under det att sovvagnen Stockholm-Köpenhamn tåg 11-färja O resp. färja S-tåg 12 framfördes hela året.

1940.

Färjetrafiken upprätthölls intill den 9 april i stort sett efter den vid föregående års slut gällande tidtabellen. Dock orsakade den stränga kylan i början av året, liksom å Sassnitz-rutten, betydande störningar i driften. Dagliga turer kunde, ehuru med förseningar, utföras i båda riktningarna t.o.m. 28 januari. Under tiden 29-31 januari utfördes sammanlagt två enkelturer, varefter driften helt måste inställas, enär isen tornat upp sig i flera meter höga isvallar, som voro omöjliga att forcera. Först den 12 mars hade issituationen förbättrats så pass, att trafiken

kunde återupptagas och fr.o.m. den 16 mars utfördes minst tvenne dagliga dubbelturer.

I samband med Tysklands ockupation av Danmark avbröts all trafik mellan Sverige och Danmark. Färjetrafiken återupptogs den 23 april och fortgick med en tur i vardera riktningen till den 26 maj, då den på grund av ringa trafik inställdes. Driften återupptogs den 1 november och upprätthölls under den återstående delen av året med två turer i vardera riktningen.

Färjornas ankomst- och avgångstider framgå av nedanstående sammanställning:

23/4-26/5		1/11-31/12		23/4-26/5		1/11-31/12		
O	R	O	R	P	P	U	U	
8.00	7.45	12.00	fr.	Malmö F	t.	12.01	11.50	16.05
9.40	9.40	13.55	t.	Köpenhamn	Ffr.	10.21	9.55	14.10

Den genomgående sovvagnen Stockholm-Köpenhamn, som indrogs den 9 april, återinsattes icke.

#### 1941.

Enligt den uppgjorda tidtabellen skulle dagligen tvenne personfärjeturer utföras i vardera riktningen. På grund av pannrengöring m.m. måste den svenska färjan tagas ur trafik under tiden 3-11 februari och då dansk reservfärja icke var disponibel, måste trafiken helt inställas under nämnda tid.

Liksom å Sassnitzrutten voro isförhållandena mycket svåra i början av året och under eftervintern, vilket gjorde, att trafiken vissa dagar måste helt eller delvis inställas.

Färjornas ankomst- och avgångstider framgå av nedanstående sammanställning:

	1/1-31/3		1/4-19/9		3/11-31/12	
	O	R	O	V	O	R
från Malmö F	7.45	12.00	7.45	16.30	7.35	12.10
till Köpenhamn F	9.40	13.55	9.40	18.25	9.40	15.15
från Köpenhamn F	9.55	14.10	9.55	18.40	9.55	14.25
till Malmö F	11.50	16.05	11.50	20.35	12.00	16.30

#### 1942.

Färjetrafiken upprätthölls fränsett avbrott på grund av issvårigheter eller minfara med två dubbelturer per dag under tiden 1 januari-8 februari och 23 februari-18 juli. Under tiden 9-22 februari låg trafiken helt nere på grund av ishinder. Fr.o.m. 19 juli inställdes trafiken helt, vilket berodde på ökade hamnavgifter i Malmö och som gjorde, att godstrafiken i stället kom att dirigeras via Hälsingborg-Helsingör. Härigenom nedgick trafiken å Malmö-Köpenhamnsleden i så hög grad, att det icke ansågs ekonomiskt försvarbart att upprätthålla densamma. Resande till och via Danmark och Tyskland måste taga vägen över Hälsingborg. Sedan en justering nedåt av de ovannämnda hamnavgifterna vidtagits, återupptogs färjetrafiken den 23 oktober med en daglig tur i vardera riktningen.

c) Hälsingborg-Helsingörerutten.

1939.

De direkta sittvagnarna Sverige - Danmark, som framförts via Norge - Danmark, som framförts via Hälsingborg F, indrogs fr.o.m. 1 september. Samtliga bilfärjeturer, som utfördes av bilfärjorna "Kronborg" och "Hälsingborg" inställdes fr.o.m. den 3 september, varemot tågfärjeförbindelserna utfördes enligt den fastställda tidtabellen. Sammanlagt 10 dubbelturer utfördes dagligen.

1940.

Frånsett oregelmässigheter på grund av ishinder upprätthölls färjeförbindelserna intill den 9 april i stort sett efter samma tidtabell, som gällde vid 1939 års slut. Liksom å övriga färjerutter orsakade kylan i början av året störningar i driften. De första issvårigheterna började den 18 januari och varade sedan till den 29 mars. De voro dock av mindre omfattning än å övriga färjeleder och trafiken kunde, med undantag för den 4 mars, hela tiden upprätthållas. Sistnämnda dag, ävensom den 18 och 19 mars, hade på grund av ogynnsamma vindar stora mängder driv- och packis samlats i norra Öresund, vilket i hög grad hindrade trafiken. Av denna anledning måste trafiken den 19 mars omhysörjas av isbrytaren "Mjölner", som även vid andra tillfällen, då isförhållandena voro särskilt svåra, fick utföra vissa personturer.

I samband med ockupationen av Danmark inställdes all trafik från Sverige med detta land. Driften återupptogs den 21 april och fortgick sedan med två personturer i vardera riktningen. Godsfärjeturer utfördes dessutom i mån av behov.

Den direkta sovvagnen Oslo-Köpenhamn, som indrogs den 9 april, återinsattes icke.

1941.

Den under senare delen av 1940 gällande tidtabellen tillämpades till den 26 maj, då personturerna ökades från två till tre i vardera riktningen. Den 3 november ökades antalet till fyra.

Liksom å övriga färjeleder orsakade issvårigheter i början av året hinder i trafiken vid vissa tillfällen. Dessa voro dock icke av längre varaktighet och inskränkte sig i allmänhet till att antalet turer måste reduceras.

Av nedanstående sammanställning framgå närmare de tidtabeller, som tillämpades under året.

	1/1-25/5		26/5 - 22/9			
					b	c
från Hälsingborg F	9.00	15.20	8.00	10.10	19.14	20.15
till Helsingör	9.27	15.47	8.27	10.37	19.41	20.42
från Helsingör	7.48	14.30	7.10	9.20	18.25	19.25
till Hälsingborg F	8.15	14.57	7.37	9.47	18.52	19.52

b) fr.o.m. 1/8 1941 c) 26/5-31/7.

23/9 - 2/11				23/9 - 2/11		
8.45	10.23	15.50	↓ Hälsingborg F	↑	8.15	10.02 15.05
9.12	10.50	16.17	↓ Helsingör	↑	7.48	9.35 14.38

3/11 - 31/12

från Hälsingborg F	×7.22 +7.43	10.23	15.33	20.50
till Helsingör	×7.49 +8.10	10.50	16.00	21.17
från Helsingör	×6.35 +6.55	9.35	14.38	×19.30 +20.00
till Hälsingborg F	×7.02 +7.22	10.02	15.05	×19.57 +20.27

1942.

Den stränga vintern i början av året orsakade här liksom å övriga färjerutter hinder eller avbrott i trafiken, vilka dock voro av kortare varaktighet och i regel bestodo i förlängda överfartstider och minskat antal turer. Den tid efter annan uppträdande minfaran förenledde inställandet av enstaka turer i väntan på minsvepning. Trots alla försiktighetsåtgärder minsprängdes den danska färjan "Den" utanför Helsingör den 9 oktober. Den kunde dock taga sig in till Helsingör och trafiken upprätthölls utan avbrott med annan färja.

I samband med att driften inställdes å Malmö-Köpenhamnsruten överflyttades persontrafiken till linjen Hälsingborg-Helsingör. Från den 12 juli t.o.m. den 31 december 1942 skedde regelbunden persontrafik från och via Sverige till Danmark och Kontinenten uteslutande via Hälsingborg-Helsingör. En ökning av personfärjeturerna häremellan skedde under senare delen av året.

Inga direkta personvagnar ha under året överförts.

Av nedanstående sammanställning framgå närmare de tidtabeller, som tillämpades under året.

1/1 - 11/7

från Hälsingborg F	×7.22 +7.43	10.23	15.33	20.50
till Helsingör	×7.49 +8.10	10.50	16.00	21.17
från Helsingör	×6.35 +6.55	9.35	14.38	×19.30 +20.00
till Hälsingborg F	×7.02 +7.22	10.02	15.05	×19.57 +20.27

12/7 - 1/11

från Hälsingborg F	7.22 ×8.50	10.23	15.33	18.00	20.50
till Helsingör	7.49 ×9.17	10.50	16.00	18.27	21.17
från Helsingör	×6.25 +6.43	×8.10	9.35	14.38	17.05 ×19.30 +20.00
till Hälsingborg F	×6.58 +7.10	×8.46	10.16	15.05	17.32 ×19.57 +20.27

2/11 - 31/12

från Hälsingborg F	8.16 ×9.50	11.23	16.10	18.05	20.01	21.5
till Helsingör	8.49 ×10.17	11.50	16.37	18.32	20.28	22.1
från Helsingör	×7.25 +7.43	10.35	15.18	17.15	19.05	20.5
till Hälsingborg F	×7.52 +8.10	11.02	15.45	17.42	19.32	21.1