

Till

Trafikinspektören vid 12 trafiksektionen.

I anledning av Generaldirektörens skrivelse den 16 mars 1943 angående onormala transportförhållanden under kriget får jag härigenom anföra följande beträffande

trafiken vid Hälsingborgs färjestation.

Den tyska ockupationen av Danmark och Norge den 9 april 1940 medförde avsevärda förändringar av trafiken å färjeleden Hälsingborg - Helsingör. Sålunda var all färjetrafik inställd under 11 dygn. Endast en fiskebåt förmedlade någon överförsel. När färjetrafiken därefter återupptogs, erfordrades visum även för resande till och från Danmark. Därför följde att

den lokala resandetrafiken å färjeleden,

vilken varit avsevärd, nästan helt upphörde. Som belägg härför kan nämnas, att antalet vid Hälsingborg F försålda personbiljetter till Danmark under maj månad 1939 utgjorde 24804, vartill kom ombord å färjorna försålda 3724, och under maj 1940 endast 322 biljetter samt 43, försålda ombord. Likaledes upphörde så gott som all

överförsel av bilar och motorcyklar.

Under år 1939 hade sammanlagt 42139 st dylika fordon överförts med tåg- och bilfärjorna, medan motsvarande antal under 1940 uppgick till 1377, varav under tiden maj-december endast 13 st. Även styckegods- och vagnslasttrafiken å färjeleden minskades avsevärt och denna trafik var under tiden närmast efter ockupationen synnerligen obetydlig.

Så småningom utvecklades emellertid trafiken å färjeleden på sådant sätt att den ett år senare hade nått en förut icke anad omfattning. De faktorer, som därvid hade den största betydelse, voro permittenttransporterna mellan Tyskland och Norge samt militär-godstrafiken från Tyskland till Norge och Finland.

Permittenttransporterna.

vilka från början gingo över Trelleborg, dirigerades fr.o.m. den 22 januari 1941 över Hälsingborg. Först gällde denna omläggning endast permittenttågen till och från Oslo, men redan fr.o.m. den 3 februari samma år förlades även tågen till och från Narvik över Hälsingborg. Med undantag av tiden 24/3 - 21/6 1941, då transporterna åter gingo via Trelleborg, befordrades permittenterna mellan Tyskland och Norge över Hälsingborg ända tills dessa transporter i augusti 1943 upphörde.

För nämnda transporter till och från Oslo, vilka utfördes dagligen med ett tåg i vardera riktningen, erfordrades tre vagnsätt med platser i varje för 800 man, vilket antal dock rätt snart utökades till 1000. Tågen, vilka efter denna utökning tode vara bland de största personförande tåg, som regelbundet framförts i Sverige, bestodo i regel av minst 2 Bo, 11 Co, 2 C, 2 F, 1 tysk köksvagn, 1 tysk post- och 1 tysk kurirvagn eller sammanlagt 72 axlar. De framfördes av godstågslok och med en hastighet av högst 60 km/tim. Narvikstågen, för vilka också erfordrades tre vagnuppsättningar, voro avsedda för c:a 600 resande och bestodo i regel av 1 Bo, 7 Co, 1 F, 1 köksvagn och 1 postvagn, sammanlagt 42 axlar.

Hela antalet vid Hälsingborg expedierade permittenttåg uppgick till 2084 och med dessa tåg befordrades i andra klass 85.872 personer och i tredje klass 1.354.034 personer eller sammanlagt 1.439.906 personer. Av tågen voro 9 lasarettståg, vars vagnar överfördes å färjeleden. Dessa lasarettståg voro i regel långa och överföringen tog nästan ett halft dygn i anspråk. Fyra av dem voro belagda med sårade krigsmän. Av permittenterna var en mindre del civila resenärer, manliga och kvinnliga, tillhörande tyska krigsmakten.

I och med att permittenttågen dirigerades via Hälsingborg hade stationen stora svårigheter att övervinna till följd av otillräckligt spårutrymme å bangården. Varje dag stodo sålunda - förutom ett antal reservvagnar - ett av de stora oslotågen och ett av narvikstågen uppställda å godsbangården. Onsdagar och fredagar dessutom ytterligare ett ~~oslot~~ narvikstågsätt. Det förhöll sig

nämligen så att det narvikståg, som ankom måndag morgon, återgick först onsdag kväll och det tåg, som ankom onsdag morgon, återgick fredag kväll. Det tåg, som ankom fredag morgon, avgick däremot söndag kväll, innan nästa tågsätt ankommit, vilket inträffade måndag morgon.

Städningen av permittenttågen utgjorde ett särskilt problem. Extra personal - 13 man - blev erforderlig för städning av dessa tåg och själva arbetet var besvärligt på grund av dels vagnarnas stora förorening i olika avseenden vid återkomsten hit och dels brist å lämpliga rengöringsmedel, såpa, soda etc. Därtill kom under vintern en annan olägenhet, nämligen isbildning bl.a. i klosett-trattar och avloppsrör. I narvikstågen voro fönstren då ofta belagda med mer än tumstjock is, som bildats mellan rutorna och de neddragna mörkläggningsgardinerna.

Till städningspersonalens arbete hörde också uppsättning och översyn av föreskrivna speciella anslag. Sålunda skulle i varje kupé finnas ett anslag, innehållande de tyska myndigheterna ordningsföreskrifter, och i varje toalett ett anslag om förbud mot klosettens användande under tågs uppehåll å station samt ett anslag med uppmaning till sparsamhet med vattnet. Dessutom åsattes varje vagn ordningsnummer samt under viss del av året även anslaget "Waldbrandgefahr" å varje öppningsbart fönster.

Även vagnarnas tekniska översyn och reparation krävde ökad personal. I nästan varje tåg funnos vid ankomsten hit söndriga fönsterrutor ävensom andra smärre skador, såsom fel å belysning, söndriga dörrlås, bräckta fjäderblad o.s.v., allt skador som måste avhjälpas under uppehållet här. Som ett exempel på omfattningen av dylika skador kan nämnas att under januari månad 1942 insattes här 52 fönsterrutor i dessa tågs vagnar. Enär varje soldat i regel medförde bl.a. en kappsäck och ett paket eller en ryggsäck, blev varje utrymme i vagnarna upptaget. Sjömännens stora säckar måste placeras antingen i bagagevagn eller ute på plattformar. Skadegörelserna å vagnarna voro därför med hänsyn till trängseln oftast helt ofrivilliga. Stationen lämnade månadsvis skaderapport till Kungl.Styrelsen i och för debitering av ersättning för reparationerna.

Till en början voro alla vagnar utrustade med vattenkaraffiner och dricksglas. Dessa senare försvunno emellertid i stor utsträckning och måste ständigt kompletteras, varför desamma bort-

togos och ordnades vattenförsörjningen i 3 klass i stället genom att en stor vattenflaska - 50 liters i narvikstågen och 27 liters i oslotågen - med tillhörande skopa placerades i varje CO-vagn. Dessa flaskor måste givetvis rengöras och påfyllas här. Under vintern voro de ofta utplacerade å plattformarna och i desamma befintligt vatten hade stundom frusit till is. Vattenpåfyllning måste därjämte för varje tur ske förutom av cisternerna i vagnarnas toaletter även av cisternerna i de tyska köksvagnarna, från vilka senare vagnar utspisningen av permittenterna ombesörjdes under färden. Köksvagnarna hade en besättning av 5 man, vilka kvarstannade i vagnarna under uppehållet här. Vagnarnas fournering skedde i Norge.

Permittenttågen gingo vanligtvis mycket regelbundet. Emellertid hände det flera gånger att färjetrafiken på grund av minfara i sundet efter engelska flygbesök var inställd, när tågen ankommo hit. Vid sådana tillfällen måste urstigning anstå och hela tåget tåga tillbaka upp å godsbangården och kvarstå där, tills efter minsvepning seglationen kunde återupptagas. Den största olägenheten därvidlag uppkom genom nödvändigheten av att begagna vagnarnas klosetter. Man ordnade därför snart nog så, att erforderligt antal tomma klosettkärl från renhållningsverket alltid funnos tillgängliga å godsbangården för att vid dylika tillfällen kunna snabbt placeras ut under vagnarna, uti vilka endast den ena toaletten då hölls öppen. Det kunde stundom dröja upp till 18 timmar, innan urstigning kunde äga rum. Permittenterna fingo under väntetiden lämna vagnarna kortare stunder och lufta sig å kajområdet. Hela godsbangården var inhägnad med ståltrådsstängsel, vars översta del utgjordes av taggtråd, samt bevakad av militär. Bevakningsmanskapet förstärktes, då tåg funnos uppställda å bangården.

Växlingsarbetet med här berörda tåg var också synnerligen omfattande. Tågsättens förflyttning mellan personbangården och godsbangården måste alltid ske medelst backningsrörelser. Köksvagnarna skulle varje dag växlas till vattenpost för påfyllning. Utväxling av vagnar för utförande av små reparationer å reparationsspår eller för vagnbyte skedde också nästan dagligen. De överstående narvikstågen måste på grund av brist på annat spårutrymme placeras å spår, som icke var utrustat med kontaktledning. In- och utväxling av dessa tåg måste därför utföras med ånglok eller med elektrolok och erforderligt antal förställarvagnar.

Under den tid, som åtgick för in- och urlastning av permittenterna, var endast ett spår å personbangården disponibelt för expediering av övriga såväl ankommande som avgående person- och godståg. Därtill kom att förbindelsen till färjeläget blev spärrad vid expedieringen av oslotågen på grund av dessa tågs längd.

Trots berörda besvärliga förhållanden å bangårdarna kunde dock växlingsarbetet utföras utan att ett enda missöde med ifrågasvarande tåg inträffade under hela den tid berörda transporter gingo över Hälsingborg.

För kontroll och övervakning av permittenttransporterna voro här placerade dels en svensk stationsofficersgrupp och dels en tysk Bahnhofsoffiziers-grupp, den senare under befäl av en Hauptman eller Rittmeister och i övrigt bestående av 4 å 5 underbefäl och tidvis ytterligare en officer. Vid varje avgående permittenttåg ombesörjdes genom nämnda Bahnhofsoffiziers försorg manskapets fördelning i vagnarna. Därvid tillgick så, att ~~med~~ debarkeringen från färjan skedde successivt med uppställning på broklaffen för avdelande av ett antal, som överensstämde med platserna i den vagn, till vilken gruppen sedan beordrades. Sedan dylik grupp avmarscherat, avdelades lämpligt antal till nästa vagn o.s.v. Truppen åtföljande civil personal passerade genom passkontrollen och avlämnade där sina pass. Av Bahnhofsoffizieren utfärdades en gemensam biljett, Bestellschein, för samtliga resenärer. Denna biljett jämte civilisternas pass överlämnades till den svenske kontrollofficer, som åtföljde tåget, varjämte en kopia av Bestellschein överlämnades till stationsföreståndaren f.v.b. till kontrollkontoret i och för debitering av ersättning för transporten. Vid de ankommande tågen övervakade Bahnhofsoffizieren tillika med stationsofficeren embarkeringen och överföringen av resgodet å färjan. Den svenske kontrollofficeren avlämnade till stationsföreståndaren i Kornsjö^{Belgisch-Nord} erhållen biljett, Bestellschein, utskriven i Oslo resp. Narvik.

Medfört bagage tullvisiterades icke. Överföring mellan färja och tåg av afficerarnas handbagage samt tyngre annat bagage skedde i regel genom Dragarlagets försorg, först mot kontant betalning men sedan mot avräkning.

Under pågående in- eller urlastning av permittenter var stationen avspärrad och bevakad av en svensk militärpatrull, underställd den svenske stationsofficeren. Därjämte biträdde ett antal ordningspoliser, När, såsom ofta var fallet, civiltåg, ankommande eller av-

gående, måste expedieras, medan permittenttåg stod inne, uppläts erforderlig plattform eller del därav för de resandes passage från resp. till vederbörande tåg. Vid expediering av avgående tåg insläpptes endast personer med till tåget giltig färdbiljett. Nyss nämnda avspärrning och biljettkontroll ombesörjdes av nämnda ordningspoliser.

I permittenttågen tillvaratogs dagligen kvarglömda effekter av skilda slag. Plånböcker, innehållande sedelmynt, blevo ett flertal gånger tillvaratagna. Stundom blevo sådana upphittade å linjen och då översända hit. Ägaren, vilken i regel var lätt att identifiera av handlingar, brev etc. bland innehållet, kunde därför återfå det förlorade. Det förekom även att vederbörande ägare lämnade hitte-lön, vilken i så fall av stationen översändes till Statsbaneföreningen Gör Gott i Stockholm, vid ett tillfälle 90 norska kronor för tillvaratagen plånbok med 900 kronor. Övriga tillvaratagna effekter överlämnades här till den tyske stationsofficeren.

Under den tid tysk Bahnhofsoffiziers-grupp var placerad här, skedde ombyten, särskilt av underbefäl, flera gånger. De tyska militärernas uppträdande var alltid ytterst korrekt och välvilligt och samarbetet förlöpte utan friktioner.

Vagnslasttrafiken under tiden närmast efter ockupationens början minskades avsevärt, men efter hand inträdde ökning, särskilt sedan

transporterna av tyskt militär gods

till Norge blevo dirigerade över Hälsingborg. Bland de första transporter, som förekom av detta slag, var en sändning om 28 vagnslaster socker från Hamburg till Norge, ävensom några flygmaskiner, vilka senare dock återsändes på grund av då gällande föreskrifter.

Till en början voro dessa "Wehrmachtgut"-transporter icke åtföljda av andra handlingar än en förteckning över vagnarnas nummer, av-sändnings- och bestämmelsestation. Icke ens godsets vikt var angiven i förteckningen, varför alla dylika vagnar måste vägas här. Nämnda förhållande blev emellertid på föranledande av Kungl.Järnvägsstyrelsen snart ändrat, så att varje vagn blev upptagen å internationell fraktsedel, vars olika avdelningar voro ifyllda i enlighet med bestämmelserna i I.F.C. Den tyska skrivstilen användes därvid i stor utsträckning, ävensom tyska militära förkortningar, vilket i någon mån medförde vissa olägenheter vid expedieringen här.

Berörda tyska militära godstransporter utgjorde dock intill mitten av år 1941 endast en mindre del av den över färjeleden transporterade godsmängden. Vid sist berörda tidpunkt fingo emellertid Wehrmachtguttransporterna ökad omfattning, särskilt efter Finlands inträde i kriget, då stora mängder förnödenheter av olika slag sändes från Tyskland via Helsingborg-Haparanda till Tornio och Rovaniemi. Sändningar av detta slag, vilka utgjordes av livsmedel, beklädnad o.dyl., fingo utan formaliteter passera genom Sverige, medan beträffande krigsmateriel och ammunition erfordrades licens för transiteringen, vilken licens utfärdades genom Utrikesdepartementet. Emellertid ankommo ofta med krigsmateriel lastade vagnar, utan att sådan licens förelåg. Dylika vagnar stoppades därför av tullen och fingo icke vidareändas, förrän giltig licens ankommit. Så småningom löstes denna sak genom att stationen pr telefon anmälde dylika sändningar till Militärbyrån i och för ordnande av licensfrågan.

Beträffande ammunitionstransporterna, för vilka särskilda kruttåg anordnades, vidtoges till en början inga särskilda åtgärder utöver de för dylika transporter enligt säkerhetsordningen och godstransportföreskrifterna gällande. Endast stickprov för utvärderande av förpacknings- och lastningssätt förekommo. Efter Krylbokatastrofen skärptes dock kontrollen över dessa transporter. Sålunda besiktigades därefter innehållet i varje vagn av stadens brandchef/^{i egenskap/}av sprängämnesinspektionens ombud och en stationsskrivare var samtidigt närvarande. Denna skärpta kontroll resulterade ofta i att vagnar returnerades till Helsingör på grund av otillfredsställande stuvning eller reglementsstridigt utförd förpackning i papper eller träull. Transporterna ifråga omfattade ammunition av alla slag, från patroner för revolverar och gevär till granater för de grövsta fartygskanoner samt torpeder och bomber.

Ammunitionstransporterna voro tidvis så omfattande, att ibland tre kruttåg pr dag måste anordnas/^{med/}uteslutande explosivt gods jämte erforderligt antal skyddsvagnar. Kruttågen åtföljdes av järnvägspolis samt vagntillsyningsman, den senare utrustad med bl.a. kemisk eldsläckningsapparat.

Bland militärgodset i övrigt förekommo ofta försändelser av maskiner av olika slag, bilar, båtar m.m., vilka överskredo den å D.J., N.S.B. och malmbanan gällande lastprofil B. Dylika laster

måste här undersökas i lastmall och skisser, angivande deras utseende och mått från spårets mittlinje och höjd från räls överkant, upprättas samt framställning, huruvida transporten kunde äga rum, ingivas till Trafikinspektören. I avvaktan på svar måste vagnarna kvarstå här, inkräktande på det knappa spårtrymmet. Ofta dröjde det en till två veckor, innan svar ingick. I regel fingo vagnarna vidareändas, men i några fall måste de återsändas. Stundom kunde lasterna efter justering genom stationens försorg ändras så, att vidarebefordran blev möjlig.

Under den tid permittent- och W-guttransporterna pågingo ö-
ver Hälsingborg, hade stationen även att avveckla avsevärd, såväl in- som utgående,

Övrig vagnslasttrafik å färjeleden.

Betydande vagnanhopningar av utgående vagnar förekommo vid flera tillfällen, Särskilt var detta fallet under senare delen av 1942. Den 2 november exempelvis funnos uppställda å hälsingborgsstationerna samt i Kattarp och Ängelholm 343 godsvagnar för utförsel. Antalet godshandlingar till ankomna och väntade dylika vagnar uppgick samma dag till 636. Sagda dag utfördes 84 godsvagnar samt 3 post- och resgodsvagnar och infördes 82 godsvagnar samt 3 post- och resgodsvagnar.

Tvenne färjor seglade i regel dygnet runt och enär endast ett färjeläge fanns såväl här som i Helsingör måste färjornas seglation anpassas så, att de möttes ute i sundet. Högsta antalet utförda dubbelturer var 23, men i allmänhet höll sig antalet dylika turer omkring 18. Färjornas kapacitet var 6 vagnar, men när permittenter överfördes, kunde oftast inga vagnar medsändas.

Vid den livliga vagntrafik, som således ägde rum å färjeleden, var det icke görkligt att å bangårdarna vid Hälsingborgs färjestation rymma så många tullklara vagnar, som kunde utföras från eftermiddagen ena dagen till förmiddagen andra dagen. Tullkontrolltiden, som började vardagar kl. 9, upphörde nämligen kl. 17 /dag före sön- och helgdag kl. 15/. Vagnar, som hitkommo med fjärrgodståg nr 5153, blevo i regel icke tullbehandlade före kl. 11, Tullklara vagnar måste därför tillföras färjestationen antingen på kvällen eller på morgonen. Detta förhållande nödvändiggjorde förtullning av vagnar även å godsbangården vid Hälsingborg C. Vid sådan förtullning, utförd utanför tullklaringsområdet, uppkom extra tullförrättningskostnad, vilken kostnad

vid förrättning efter tullkontrolltid eller under sön- och helgdagar blev något förhöjd. Vid några tillfällen måste förtullning av utgående vagnar företagas även i Kattarp. Berörda extra kostnader påfördes sändningarna i de fall dess hitkommo å direkta frakthandlingar men debiterades avsändaren, där fråga var om lokala sändningar från Hälsingborg.

Under vintern 1940 - 1941 rådde mycket stor import av sydfrukter, företrädesvis apelsiner, till Sverige och Norge. Denna import vållade en del svårigheter. Den ovanligt låga temperaturen under vintern nödvändiggjorde nämligen extra åtgärder för att skydda det ömtåliga godset mot kyla. Därför växlades dylika vagnar på speditörerna begäran till lokstall för uppställning nattetid. Ett stort antal vagnar, lastade med apelsiner till Norge, stoppades här efter Styrelsens medgivande. Godset upplades i det uppvärmda, stora tullpackhuset, där det kvarlåg tills mildare temperatur inträdde. En del av sådana upplagda apelsiner inlastades sedan i hitbeordrade norska H-vagnar, vilka vagnar medelst i desamma anbragta kokskaminer uppvärmdes dels förelastningen och dels på större stationer i vagnarnas väg. Större delen apelsiner, för vilka H-vagnar icke kunde anskaffas, inlastades åter i sådana täckta italienska vagnar, i vilka dylika sändningar ankommit, och dessa vagnars golv och väggar bekläddes med papp och halm. Genom berörda åtgärder förminskades emellertid vagnarnas rymd, så att till viss sändning hörande parti vid återinlastningen icke fick plats i en vagn. Av sådan anledning här kvartagna partier inlastades sedan i särskilda vagnar, vilka sändes till bestämmelsestationen, upptagna å förpassning, vari angavs huru många kolli, som hörde till var och en av tidigare översända vagnar.

En del besvärigheter vållades också stationen av
stykkegodstrafiken från utlandet

i synnerhet under de stränga vintrarna 1940-41 och 1941-42, då färjetrafiken å routerna Trelleborg-Sassnitz och Malmö-Köbenhavn på grund av ishinder var oregelbunden eller helt inställd. Större delen av nyssberörda trafik leddes i stället över Hälsingborg. Omlastningsmagasinet här visade sig då vara otillräckligt, vartill bidrog att tillgången på vagnar för godsets vidarebefordran var

knapp. Viss utbyggnad av magasinbryggorna och ändring av magasin
net m.m. företogs. -

Förenämnda intensiva trafik vid stationen pågick mer än två
år. Under augusti 1943 upphörde emellertid dels de rena krigs-
materieltransporterna och dels permittenttransporterna, varef-
ter också trafiken å färjeleden minskades i sådan mån, att den-
samman kunde utföras med endast en färja.

Stationspersonalen, som hade förstärkts även i andra tjäns-
tegrenar än vagntjänsten, kunde därvid minskas med, förutom den
extra vagnpersonalen, ^{ett/} 10-tal man, huvudsakligen i växlingstjänst. -

Flera gånger hade det inträffat, att

utländska krigsfångar

varit gömda i inkommande täckta vagnar och givit sig tillkänna el-
ler blivit upptäckta här av personalen. Deras glädje var alltid
oförställd, när de fingo veta, att de befunno sig i Sverige -
"världens lyckligaste land".

Hälsingborg den 23 oktober 1943.

H. Grundell