

D. Tågföringen.

1. Störningar i trafiken på grund av snöstormarna över södra Sverige den 15—18 januari och 14—18 februari 1929.

a) Snöstormen i Skåne den 15—18 januari.

En stark nordlig snöstorm började rasa över södra Sverige på morgonen den 15 januari. Några störningar i trafiken uppstodo dock icke förrän på eftermiddagen samma dag, då stormen tilltog, samtidigt som temperaturen sjönk. Trots att allt disponibelt hjälpmanskap togs i bruk, kunde växlar och spår icke hållas klara, utan betydande trafikrubbningar inträffade, vilka blevo kännbarast i södra och västra Skåne.

Linjen Malmö—Hässleholm. Den 15 januari måste i anledning av snöstormen ett flertal tåg inställas. Övriga tåg kördes med förseningar, som för snälltågen och en del andra tåg vid Malmö uppgingo till $2\frac{1}{2}$ timmar.

Stormen fortsatte under natten till den 16 och ökade under dagen ytterligare, så att den vid middagen sistnämnda dag uppgick till 22 sekundmeter. Temperaturen hade ytterligare fallit till -10° .

Tåg 18, som den 16 januari hade stannat i Örtofta för lokskada, ank. Hässleholm 5 tim. 16 min. sent och var det enda tåg, som ank. dit söderifrån under denna dag. Samtliga norrgående tåg måste därför nyutrustas med lok och vagnar i Hässleholm, vilket emellertid stötte på rätt stora svårigheter, då Hässleholm icke är tilldelad någon större personvagnsreserv. Flera tåg fastnade i snön vid Uppåkra och å linjen Lund—Eslöv.

Under dagen måste ett 40-tal tåg inställas å linjen Malmö—Hässleholm, och under större delen av dagen måste enkelspårtrafik anordnas mellan flertalet stationer å linjen Malmö—Eslöv.

Den starka nordväststormen, som dittills rätt, avtog betydligt i styrka natten mot den 17. Med undantag av ett par tåg kunde persontrafiken under den 17 januari upprätthållas i full utsträckning, dock med en del förseningar, som mest berörde fjärrtågen.

Från och med tåg 1781 upptogs full dubbelspårtrafik å linjen Malmö—Lund och från tåg 5 även å linjen Lund—Eslöv.

Följande dag ingick med vindstilla och stark köld. Vid middagstiden blåste ny storm upp, men större rubbningar i trafiken uppstodo dock icke. Ett par lokaltåg inställdes å sträckan Malmö—Lund och Malmö—Eslöv, varjämte en del tågförseningar drabbade fjärrtågen.

Västkustbanan och Trälleborgslinjen. Å 12 trafiksektionen kulminerade ovädret på morgonen den 16 mellan kl. 3 och 8, då vindstyrkan på vissa håll uppgick till 26 sekundmeter. Inom sektionen blev ovädret mest kännbart i trakten av Halmstad, Ängelholm, Kattarp, Västraby, Hälsingborg, Svalöv och Teckomatorp samt å hela sträckan Billesholms gruva—Landskrona.

Trots att en detaljerad plan uppgjorts redan en månad tidigare för skötseln av elektriska ställverket i Ängelholm i händelse av snöstorm, kunde detsamma icke fungera fr. o. m. tåg 2020 den 15 t. o. m. tåg 1453 den 16, sålunda mera än ett dygn. All omläggning av växlar måste ske med vevar och spett. Som exempel på svårigheterna kan nämnas, att vid tågs 41 ankomst den 15 januari 6 man hade 45 min. arbete för att omlägga en enda växel.

Liknande voro förhållandena i Kattarp, där all tågexpediering måste ske å spåren 1 och 2.

Ett flertal tåg måste inställas den 15 januari.

Tåg 44 körde den 16 januari fast i en snödriva vid Felestad, cirka 2 km söder om Svalöv, och ankom till Svalöv 1 timme och 25 min. försenat.

Ett 30-tal tåg måste inställas samma dag.

Den 17 januari inträffade inga nämnvärda tåggrubbningar.

På grund av häftig snöstorm och fel på växelförreglingarna uppstodo på em. den 18 jan. stora tåg förseningar å linjen Malmö—Kävlinge, och ett flertal tåg måste inställas.

Linjen Barsebäckshamn—Kävlinge—Sjöbo. Tåg 1986 fastnade den 15 januari å linjen Örtofta-Lilla Harrie och ank. Kävlinge över 3 timmar försenat.

Tåg 1998 fastnade samma dag vid Sjöbobadet och kvarstod där till den 17. All drift var inställd mellan Kävlinge och Barsebäckshamn till den 18 på morgonen.

Å linjen Kävlinge—Sjöbo voro ett flertal tåg inställda den 16 och den 17 januari. Från och med tåg 3348 den 19 återupptogs trafiken i full utsträckning å linjen Kävlinge—Barsebäckshamn samt från och med tåg 1984 även å linjen Sjöbo—Kävlinge.

Linjen Billesholms gruva—Landskrona. Tåg 2162 körde den 16 januari fast i en driva mellan Säby och Vadensjö och losstogs först på eftermiddagen.

Frånsett tåg 2161 på morgonen, framfördes inga tåg under hela den nämnda dagen.

Den 17 januari röjdes banan med snöplog före första tåget på morgonen, varjämte loken försågos med snöplogar. Några rubbningar förekommo icke därefter.

b) Snöstormen över Jönköping den 15—17 januari.

Den 15—17 januari utsattes bangården i Jönköping C för stark nedisning av vattenstänk från Vättern.

En nordostlig till nordlig storm började på aftonen den 15 samt fortfor och kulminerade under dagen den 16. På morgonen den 17 gick vinden över till västlig och mojnade. Temperaturen var under stormen mellan -8° och -13° . Något snö föll under natten 15—16 samt under dagen den 16 januari.

Tåg 1207 på aftonen den 15 frös fast å spår 4 (närmast Vätterstranden) men avgick c:a 60 min. försenat. Tåg 4911 natten 15—16 avgick mot Tenhult men måste återvända till Jönköping C omkring kl. 3.30.

Samma natt raserade stormen och isbildningen fullständigt parstolplinjen för telegraf och telefon utmed Vättern längs bangården och yttersidan av spår 4. Alla trådar avsletos, men inga stolpras följde. S. J. egen telegraf- och telefonförbindelse avbröts därigenom och samtidigt spolierades bangårdsbelysningen. Spår 4 blev under tiden genom is samt telefon- och telegraftrådar ofarbart.

Den 16 spärrades stationen för tillsändning av andra vagnar än med levande djur, men genomgångs- såväl som lokaltrafiken upprätthölls utan nämnvärda förseningar med anlitande av spåren 1 och 2. Inga avgående godsvagnar kunde expedieras under dagen.

Natten 16—17 inställdes tågen 4911 och 4912; sedermera förekommo inga tåggrubbningar. Ett intensivt yrväder under den 18 blev av kort varaktighet och föranledde intet hinder.

Trafiken kunde under den 16 och 17 fortgå å spåren 1 och 2 genom oavslätlig röjning med spårrensare samt genom intensiv saltning i växlarna och längs rälererna.

På middagen den 17, då stormen upphörde, voro de spår, som icke kunnat hållas öppna, fullständigt överisade liksom alla å bangården befintliga vagnar.

Å spåren 3 och 4 närmast Vätterstranden och å mellanplattformen mellan dessa spår låg ett istäcke med ett medeldjup av 25 å 30 cm. Vid flertalet växlar å dessa spår doldes växelkloten fullständigt av islägget.

c) Snöstormen i Skåne den 14—18 februari.

Efter den svåra snöstormen 15—18 januari rådde några veckors vindstilla och kylig väderlek, men redan i mitten av februari började åter ett ymnigt snöfall. Den 14 februari utbröt därjämte en stark sydostlig storm, som satte snön i rörelse och ökade de drivor, som kvarlägo sedan ovädret i januari. Stormen ökade ytterligare i intensitet och övergick så småningom på sina ställen till orkan samt avtog först den 18 på morgonen.

Följande större rubbningar i trafiken uppstodo.

Linjen Malmö—Hässleholm. Tågen 1723 och 807 fastnade den 14 februari i Stångby samt tåg 1708 2¹/₂ km norr om Örtofta. Samtliga tåg erhöilo hjälplokomotiv och fortsatte ett par timmar försenade.

Den 15 februari upprätthölls trafiken utan större förseningar. Av de viktigare tågen drabbades tåg 2 av den största förseningen, nämligen 80 minuter.

Den 16 februari satt tåg 808 fast 112 min. i en snödriva å linjen Örtofta—Eslöv. Tåg 1736 fastnade likaledes samma dag å samma ställe. Hjälplokomotiv utsändes från Örtofta och återförde en vagn med de resande dit. Tåglokomotivet urspårade vid försöken att rycka loss tåget. Spåret blev klart först den 21 på morgonen.

Tåg 12 fastnade den 16 februari en km norr om Örtofta, varifrån hjälplokomotiv utsändes. Tåget kunde fortsätta 3 timmar försenat.

Den 17 februari utgick hjälptåg kl. 5.10 från Örtofta å nedgående spåret Örtofta—Eslöv med manskap och attiralj för att upptaga det å andra spåret urspårade lokomotivet. Hjälpåget ävensom hjälplokomotiv till detta fastnade också i snön. Båda spåren voro därmed blockerade, varigenom avsevärda tågrubbningar uppstodo. Nedgående spåret blev klart för trafik först kl. 13.15. Såväl ned- som uppgående snälltågen hade under tiden kvarhållits i Eslöv och Malmö.

I Stångby kunde tågmöte eller förbigång icke äga rum under tiden 14/2—1/3. Tågen 1762/1763 voro inställda å linjen Lund—Stångby 15/2—2/3 och under den 15/2 fingo inga tåg göra uppehåll å sistnämnda plats, enär stor risk förelåg, att de icke skulle kunna taga sig i gång.

Enkelspårdrift var anordnad mellan Stehag och Eslöv från tåg 807 den 16 februari till tåg 7802 den 21, mellan Eslöv och Örtofta från tåg 17 den 16 till tåg 1731 den 21 samt mellan Örtofta och Lund från tåg 17 den 16 till tåg 1731 den 23 februari.

Å linjen Malmö—Hässleholm voro 5 tåg inställda den 15, 18 den 16 samt 25 den 17.

Västkusten och Trälleborgslinjen. Tågen 1884 och 1852 fastnade den 14 februari i snön vid Stävieby. Det senare måste losstagas av hjälplokomotiv och fortsatte 4 timmar försenat.

De största förseningarna drabbade nämnda dag tågen 38 och 41, som vardera voro 3 timmar försenade.

Tåg 5152 fastnade den 15 februari å linjen Flädie—Stävieby och infördes till Kävlinge i tre delar. Tåg 38 ank. nämnda dag 3 tim. 43 minuter försenat till Kävlinge.

Tåg 1883 fastnade den 16 februari i Stävieby. Först sedan hjälplokomotiv erhöilts, kunde tåget fortsätta. Tåg 1866 fastnade likaledes nämnda dag i Stävieby. Flera hjälplokomotiv, som utsändes, fastnade också i snödrivorna dels å linjen, dels å Stävieby station. Linjen var blockerad till omkring kl. 21 den 17, under vilken tid tågen till och från Kävlinge voro inställda. Tåg 38 den 16 stoppades i Flädie och återgick till Malmö. Samma dags tåg 41 ankom till Malmö först påföljande dag kl. 22.42.

Tåg 1953 den 16 fastnade i Fosiemy, likaså ett från Malmö utsänt hjälplokomotiv. På grund härav kvarhölls tåg 7 i Malmö och inställdes sedermera.

Även norr om Kävlinge orsakade snöstormen svåra trafikrubbningar. På grund av omöjligheten att omlägga växlar kunde på flertalet stationer tågmöten eller tågförbigångar icke äga rum, vilket i sin tur ytterligare ökade svårigheterna, och den 17 februari kulminerade trafikrubbningarna, i det att samtliga tåg mellan Åstorp och Kävlinge måste inställas. De svårast utsatta platserna voro Södervidinge och Norrvidinge. Efter mycket arbete lyckades man på kvällen få igenom tåg 41, som ank. till Malmö kl. 0.12 den 18 februari. Inga tåg fingo stanna i Stävieby från kvällen den 17 till tåg 1873 den 18. Några tågmöten eller förbigångar kunde ej heller äga rum därstädes förrän den 28 februari.

Linjen Barsebäckshamn—Kävlinge—Sjöbo. Mellan Barsebäckshamn och Kävlinge var all trafik inställd den 16—18 februari. Linjen var igensnöad, och inga tåg kunde framföras. Några plogtåg kunde icke dirigeras dit, enär alla användbara plogar erfordrades för att hålla huvudlinjerna öppna.

Mellan Kävlinge och Sjöbo voro tågen 1985, 1986 och 3343 inställda den 14 februari. Följande dag förvärrades situationen, och under tiden 15—19 låg all trafik nere. Den 20 framfördes plogtåg till Sjöbo, varefter den ordinarie trafiken återupptogs fr. o. m. tåg 1984 samma dag.

Linjen Billesholms gruva—Landskrona. I likhet med vad fallet var under januari-stormen uppstodo även nu svåra rubbningar å denna linje.

Med stora ansträngningar lyckades det att hålla trafiken igång å linjen Billesholms gruva—Landskrona till den 16, då tåg 7976 fastnade i den stora skärningen norr om Ottarp i en snödriva av 3—4 km längd och så hög, att den gick över vagnstaken. Även de utsända hjälplokomotiven fastnade i snön. Sålunda funnos på mid-dagen den 17 icke mindre än 6 hjälplokomotiv stående i Kingelstad.

Först den 18 på middagen, sedan 200 snöskottare varit i oavbrutet arbete, kunde linjen åter trafikeras.

2. Avbrott i persontrafiken å Trälleborg—Sassnitz-rutten under isblockaden 1929.

Svårigheterna började på allvar den 10 februari, då ingen tur utfördes från Trälleborg F. Liksom 1921 och 1924 var det på tyska sidan, som hindren först uppstodo även denna gång. Färja D från Trälleborg F den 9/2 ank. Sassnitz den 10/2, 7 tim. 15 min. försenad. Tur C den 10/2, som avg. Sassnitz kl. 17.16 ank. Trälleborg F först den 11/2 kl. 20.27, sålunda över ett dygn försenad.

På grund av svårigheterna att navigera nattetid, då alla sjömärken och fyrskepp voro intagna, inställdes naturerna fr. o. m. den 10 februari. Från sistnämnda dag var ordinarie tidtabellen praktiskt taget ur funktion.

Under tiden 11—13 februari kunde dagförbindelser upprätthållas i bägge riktningarna mellan Sassnitz och Trälleborg F.

Järnvägsstyrelsen hemställde redan den 6/2 hos Reichsbahndirektion Stettin, att åtgärder måtte vidtagas, för isbrytarhjälp åt färjorna i Sassnitz. Den 10/2 förnyades denna hemställan, sedan båda svenska färjorna fastnat i isen utanför Rügen. Samtidigt påpekades, att svensk isbrytare icke kunde påräknas, enär Statsisbrytaren på grund av svåra skador vid grundstötning utanför Trälleborg F var ur räkningen. Stettindirektionen svarade härpå den 12/2, att ständigt isbrytarehjälp i Sassnitz icke kunde påräknas, men att på begäran i varje särskilt fall isbrytaren Preussen kunde erhållas från Swinemünde.

Den 14/2 ankom isbrytaren Preussen till Sassnitz.

Ångfärjan Preussen, som avg. från Sassnitz 13/2 kl. 7.10, måste efter att ha nått

halvvägs mot Trälleborg F och efter fruktlösa försök att forcera packisen, återvända till Sassnitz. På grund av skador, som härvid ådragits, måste ångfärjan Preussen kvarligga i Sassnitz för reparation 14—16 februari. Ångfärjan Drottning Victoria fick grundkänning i hamnrännan vid angringen i Trälleborg F den 13/2 på kvällen och kvarlåg i Trälleborg F den 14—16 för reparation och dykareundersökning. Dessa dagar upprätthölls trafiken av ångfärjan Konung Gustaf V ensam, som härunder utförde en enkeltur Sassnitz—Trälleborg F den 14, Trälleborg F—Sassnitz den 15 och Sassnitz—Trälleborg F den 16 februari.

Svårigheterna, som redan förut varit oerhört stora, hade nu ytterligare ökats. Sälunda telegraferade Reichsbahndirektion Stettin den 15/2 till ångfärjan Konung Gustaf V, som då var på väg till Sassnitz, och varnade för fortsatta försök att uppnå Sassnitz och meddelade, att isbrytaren Preussen var ur stånd att uträtta något, samt att den återvänt till Sassnitz. Konung Gustaf V fortsatte emellertid och ankom till Sassnitz kl. 17.18. Den 15/2 telegraferade Reichsbahndirektion Stettin till järnvägsstyrelsen och hemställde, att sedan Konung Gustaf V återvänt till Trälleborg F den 16/2, all färjetrafik Trälleborg F—Sassnitz tills vidare skulle inställas. Järnvägsstyrelsen svarade härpå, att från och med den 17 båda svenska färjorna kunde insättas i trafik. Samtidigt begärdes, att isbrytaren Preussen skulle få kvarstanna i Sassnitz för att assistera färjorna.

Den 16/2 telegraferade Reichsbahndirektion Stettin, att ett upprätthållande av förbindelsen Trälleborg F—Sassnitz vore möjligt blott med svensk isbrytarehjälp, enär den i Sassnitz stationerade icke vore vuxen de svåra uppgifterna samt att den när som helst kunde bli återkallad av handelskammaren i Stettin, som hade bestämmanderätten över densamma. Järnvägsstyrelsen svarade samma dag härpå, att svensk isbrytarehjälp icke kunde påräknas till Sassnitz, enär Statsisbrytaren vore svårt skadad och att den andra i ordningen, Isbrytaren II, måste disponeras för annat ändamål. Järnvägsstyrelsen förnyade åter sin begäran att isbrytaren Preussen skulle få kvarstanna i Sassnitz.

Under tiden 17—20 februari upprätthölls förbindelse varje dag i båda riktningarna. Såväl båda svenska färjorna som ångfärjan Preussen voro nu i trafik.

Drottning Victoria kunde den 20 på kvällen icke avgå, enär båda propellrarna blivit betydligt skadade.

Den 22/2 utfördes ingen tur från Sassnitz.

Den 23 avg. ångfärjan Konung Gustaf V från Trälleborg F kl. 9.00. Efter att förgäves ha sökt nå Sassnitz, måste färjan vända vid Arkona kl. 20.00 och återkom till Trälleborg F den 24/2 kl. 3.27.

Ingen tur utfördes från Sassnitz den 23/2.

Den 24/2 hemställde järnvägsstyrelsen hos Isbrytarenämnden, att Isbrytaren II skulle dirigeras till Trälleborg F för att assistera färjorna. Denna framställning bifölls, och redan följande dag kunde färjorna bispringas.

Den 24/2 avg. ångfärjan Preussen fr. Sassnitz kl. 7.00, men fastnade i isen strax efter avgången. Den losstogs följande morgon av Isbrytaren II och ank. Trälleborg F den 26/2 kl. 1.40 efter att upprepade gånger ha suttit fast i isen.

Den 24/2 avg. ångfärjan Drottning Victoria från Trälleborg F kl. 9.45. Kl. 23.15 samma kväll fastnade färjan i isen tvärs Kollicherort. Först sedan Isbrytaren II följande morgon kommit till undsättning, kunde färjan, åtföljd av Isbrytaren II, taga sig in till Sassnitz, dit den framkom kl. 11.30.

Båda återvände till Trälleborg F den 26 kl. 7.50. Från Trälleborg F avg. Preussen och Konung Gustaf V den 26 kl. 18.20 resp. 18.05, eskorterade av Isbrytaren II, och anlände till Sassnitz den 27 kl. 9.15 resp. 8.40. Konung Gustaf V återvände från Sassnitz omedelbart under eskort av isbrytaren och ank. Trälleborg F 19.00 den 27.

På grund av de allt större issvårigheterna bestämdes, att all trafik mellan Trälleborg F och Sassnitz skulle inställas fr. o. m. den 28 februari t. v. Färjorna höllos dock avgångsklara för att kunna avgå, så snart situationen förbättrades. All trafik låg nere fr. o. m. 28/2 t. o. m. 5/3.

Den 6 mars återupptogs trafiken från Trälleborg F, då Konung Gustaf V och Drottning Victoria avgingo och lyckades båda framtränga till Sassnitz, dit de anlände kl. 20.35 samma kväll.

Den 7 återvände båda svenska färjorna jämte Preussen till Trälleborg F, var- efter trafiken fortgick med dagturer i båda riktningarna med undantag för den 12 mars, då svår tjocka tvingade samtliga färjorna att kvarligga.

Från och med den 16 mars hade så stor förbättring uppstått, att dubbelturer kunde utföras under dagen. Den 18 mars återupptogs samtliga ordinarie personturer (såväl dag- som natturerna). De genomgående vagnarna överfördes icke, enär flera hundra godsvagnar såväl i Trälleborg F som Sassnitz väntade på överföring. Dock måste tur D den 19/3 fr. Trälleborg F inställas, enär ångfärjan Konung Gustaf V, som utförde tur C samma dag, hade grundkänning i hamnrännan i Trälleborg F, och måste kvarligga i Trälleborg F för dykareundersökning. Tur D från Trälleborg F 23/3 måste inställas på grund av försening av tur C, som på grund av issvårigheter ankom till Trälleborg F först den 24 kl. 6.55. Likaledes måste tur D den 25/3 inställas på grund av tjocka.

Den 25 mars insattes de direkta sovvagnarna från Berlin och Hamburg till Malmö och överfördes därefter regelbundet varje natt.

Först den 8 april hade vagnanhopningen i Sassnitz nedgått så pass, att samtliga genomgående sov- och sittvagnar kunde återinsättas. Dessa överfördes för första gången efter den 10 februari med färja B den 8/4, från vilken tidpunkt trafiken åter var normal.

Oregelmässigheterna i personturerna under tiden 10/2—31/3 framgå av nedanstående sammanställning.

| Dag | Från Sverige | | Till Sverige | |
|----------|---|---|--|---|
| | fr. Trf—t. Saz 8.55—13.05 ¹ | fr. Trf—t. Saz 22.58—3.08 ¹ | fr. Saz—t. Trf 2.10—6.20 ¹ | fr. Saz—t. Trf 16.16—20.26 ¹ |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 10 febr. | — | 23.24 ²)—10.23 | 14.27—20.25 | 17.16—20.27 d. ¹¹ / ₂ |
| 11 » | 10.20—16.31 | — | 6.32—15.25 | — |
| 12 » | 13.45—19.42 | 4.06—12.56 | 6.00—16.35 | — |
| 13 » | 9.25—16.11 | — | 8.30—19.00 | — ³) |
| 14 » | — | — | 7.10—14.30 | — |
| 15 » | 9.58—17.18 | — | — | — |
| 16 » | — | — | 7.15—15.51 | — |
| 17 » | 10.14— 3.15 d. ¹⁸ / ₂ | — | 7.00—15.14 | — |
| 18 » | 8.30—15.30 | 10.37—15.46 | 8.20—14.10 | — |
| 19 » | 9.32—19.00 | — | 7.00—13.30 | 7.20—14.30 |
| 20 » | 4.00—15.30 | 9.40—16.00 | 7.15—17.39 | — |
| 21 » | — | — | 7.00—15.52 | 7.30—16.30 |
| 22 » | 9.32— 7.40 d. ²³ / ₂ | — | — | — |
| 23 » | — ⁴) | — | — | — |
| 24 » | 9.45—11.30 d. ²⁵ / ₂ | — | 7.00— 1.40 d. ²⁶ / ₂ | — |
| 25 » | — | — | — | — |

¹) Tidtabellsenligt.

²) Turen påbörjades den 9 febrari på kvällen.

³) »Preussen avgick 7.10 fr. Saz men måste återvända dit efter ca 16 timmars resa.

⁴) »Konung Gustaf V» avgick 9.00 från Trf men måste återvända dit 3.27 påföljande natt.

| Dag | Från Sverige | | Till Sverige | |
|----------|--|--|---|---|
| | fr. Trf—t. Saz 8,55—13,05 ¹⁾) | fr. Trf—t. Saz 22,58—3,08 ¹⁾) | fr. Saz—t. Trf 2,10—6,20 ¹⁾) | fr. Saz—t. Trf 16,16—20,26 ¹⁾) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 26 febr. | 18,05— 8,40 d. ²⁷ / ₂ | 18,20— 9,15 d. ²⁷ / ₂ | 7,50—19,20 | — |
| 27 » | — | — | 9,30—19,00 | — |
| 28 » | — | — | — | — |
| 1 mars | — | — | — | — |
| 2 » | — | — | — | — |
| 3 » | — | — | — | — |
| 4 » | — | — | — | — |
| 5 » | — | — | — | — |
| 6 » | 8,00—20,35 | 10,05—20,35 | — | — |
| 7 » | — | — | 6,00—13,00 | { 6,07—12,45 6,07—13,10 |
| 8 » | 8,58—10,10 d. ⁹ / ₃ | 6,00—10,10 d. ⁹ / ₃ | — | — |
| 9 » | 8,55—15,55 d. ¹⁰ / ₃ | — | — | — |
| 10 » | — | — | 6,08—13,40 | 6,08—14,50 |
| 11 » | 9,35—13,15 d. ¹² / ₃ | 9,35—13,15 d. ¹² / ₃ | 6,00—20,39 | — |
| 12 » | — | — | — | — |
| 13 » | 9,02—16,04 | — | 10,05—19,10 | 10,05—19,10 |
| 14 » | 9,25—15,00 | 6,00—15,00 | 6,00—11,41 | — |
| 15 » | 9,25—14,25 | — | 6,00—12,35 | 6,00—17,00 |
| 16 » | 8,55—omkr. 13,45 | 5,30—11,09 samt en godstur | 5,00— 9,58 | 11,55—16,48 samt en godstur |
| 17 » | 9,19—omkr. 14,20 | 5,08—9,51 | 5,00— 9,57 | 16,20—20,50 |
| 18 » | 8,55—omkr. 13,50 | 23,18—5,00 | 2,23— 7,12 | 16,23—21,11 |
| 19 » | 13,04—omkr. 18,00 | — | 2,32—11,10 | 16,26—22,17 |
| 20 » | 9,52—14,30 | 1,45— 7,04 | 2,36— 8,53 | 16,20— 0,14 |
| 21 » | 9,18—14,42 | 23,29— 4,38 | 2,10— 7,55 | 16,44—21,56 |
| 22 » | 9,47—14,32 | 23,22— 4,32 | 2,12— 7,24 | 16,29—22,15 |
| 23 » | 10,18—15,42 | — | 2,10— 8,15 | 17,55— 6,55 (²⁴ / ₃) |
| 24 » | 10,16—omkr. 14,30 | 23,19— 4,07 | 2,16— 9,20 | 16,29—21,26 |
| 25 » | 9,57—14,20 | { ²⁶ / ₃ 8,32—13,26 ²⁶ / ₃ } { Försenad tur D } | 2,15— 8,50 | 16,20—20,58 |
| 26 » | 10,00—14,50 | 23,11— 3,32 | 2,33— 9,02 | 16,40—21,24 |
| 27 » | 9,02—13,26 | 23,13— 4,00 | 2,19— 6,50 | 16,16—20,40 |
| 28 » | 9,00—13,14 | 23,06— 3,19 | 2,35— 7,29 | 16,20—20,40 |
| 29 » | 9,15—13,28 | 23,37— 3,50 | 2,41— 7,10 | 16,40—21,57 |
| 30 » | 9,06—13,45 | 22,58— 3,11 | 2,10— 7,02 | 16,16—20,43 |
| 31 » | 9,21—13,46 | 22,58— 3,10 | 2,40— 7,08 | 16,24—20,44 |

¹⁾ Tidtabellsenligt.

3. Issvårigheterna å ångfärjeleden Malmö—Kjöbenhavn februari—mars 1929.

Störningarna i trafiken mellan Malmö och Köbenhavn började ungefär samtidigt som å Sassnitz-rutten. Dock började inställandet av turer ett par dagar tidigare å den förstnämnda leden, beroende på de tätare förbindelserna och i samband därmed de större svårigheterna att medhinna alla turerna, då isen förorsakade stora förseningar.

På grund härav och för att säkerställa tur S från Köbenhavn, måste turerna U och V inställas den 7, 8 och 9 februari. Sistnämnda dag inställdes jämväl tur T (natturen från Malmö).

Den 10/2 kunde blott en tur utföras i vardera riktningen. Svårigheterna hade nu

Den 11—13 februari kunde dock, sedan även danska färjan Prins Christian in-satts i trafik, tvenne dubbelturer dagligen utföras i vardera riktningen.

Från och med tur O den 12/2 från Malmö indrogs den direkta sovvagnen Stockholm—Kjöbenhavn H.

Situationen hade nu ytterligare försämrats i så hög grad att förbindelse kunde upprätthållas blott i en riktning per dag. På grund härav och den danska färjans större isbrytareförmåga och för att färjorna skulle kunna bispringa varandra i händelse av behov, följdes ångfärjan Malmö och Prins Christian åt. Den 14/2 utförde sålunda färjorna samtidigt var sin enkeltur Malmö—Kjöbenhavn, den 15/2 Kjöbenhavn—Malmö, den 16/2 Malmö—Kjöbenhavn och den 17/2 Kjöbenhavn—Malmö. Den 18/2 utfördes på samma sätt en dubbeltur Malmö—Kjöbenhavn—Malmö.

Från och med den 19/2 hade situationen något förbättrats, varför antalet turer kunde ökas. Sistnämnda och följande dag utfördes en dubbeltur av ångfärjan Malmö, samt tvenne dubbelturer av ångfärjan Prins Christian.

Under tiden 21/2—2/3 utförde färjorna tillsammans ett flertal turer pr dag i vardera riktningen, med undantag av den 24 och 26 februari, då trafiken upprätthölls av ångfärjan Prins Christian ensam. Sagda dagar utfördes tvenne dubbelturer.

Den 3 mars hade svårigheterna återigen förvärrats. Båda färjorna, som avgått från Malmö på morgonen, återvände från Kjöbenhavn 13.16. Efter stora svårigheter och efter att upprepade gånger ha fastnat i isen, lyckades ångfärjan Prins Christian taga sig fram till Malmö, dit den inkom kl. 20.30. Ångfärjan Malmö, som fastnat i isen, kom loss först följande morgon och ankom Malmö kl. 10.05 den 4/3, efter att ha använt nära ett dygn för överfarten.

Under inloppet till Malmö råkade färjan stöta på grund i inseglingsträskan, varvid roderledningen skadades. Färjan kvarlåg i Malmö den 4—5 mars för dykareundersökning och reparation. Dessa dagar upprätthölls trafiken av danska färjan ensam, som härunder från Malmö utförde en dubbeltur den 4 och en enkeltur den 5.

Under tiden 6—15 mars utförde vardera färjan en dubbeltur från Malmö med undantag av den 14/3, då ytterligare en dubbeltur utfördes av ångfärjan Malmö.

På grund av den förbättring i isförhållandena, som inträtt, kunde antalet turer från den 16/3 ökas med ännu en dubbeltur pr dag.

Den 21/3 hade ytterligare förbättringar inträtt, så att trafiken från och med sagda dag kunde återupptagas i full utsträckning. Dock måste turerna S och T inställas samma kväll på grund av tjocka.

Den direkta sovvagnen Stockholm—Kjöbenhavn, som varit indragen allt sedan den 12/2, insattes från och med färja O den 21/3.

Trots de stora issvårigheterna, har trafiken dock icke någon enda dag behövt helt inställas. Den 15 och 17 febr. utfördes dock ingen tur från Malmö till Kjöbenhavn och den 14 och 16 febr. samt 5 mars ingen tur från Kjöbenhavn till Malmö. Övrig tid kunde förbindelse upprätthållas dagligen i båda riktningarna.

4. Störningar i trafiken mellan Hälsingborg och Helsingör under issvårigheterna februari—mars 1929.

Liksom å Sassnitz-rutten uppstodo de första rubbningarna den 10/2. Sistnämnda dag inkom färja 403 (tägs 2022—42 förbindelse) kl. 11.20 till Hälsingborg, 2 tim. 54 min. sent. Personfärjeturerna inställdes därefter och trafiken upprätthölls med fem turer i vardera riktningen av isbrytaren Thor, som vid dagsljus åtföljdes av färjan, som överförde godsvagnar. På detta sätt pågick trafiken till den 23/2 på middagen, då så pass stor förbättring inträtt, att färjan kunde återupptaga person-turerna, som därefter utfördes i full utsträckning, dock utan att överföra de direkta personvagnarna.

Den 3/3 förvärrades förhållandena åter, varför persontrafiken måste ombesörjas av isbrytaren Thor. På grund av drivis och packis kunde dock blott enstaka turer utföras pr dag. På detta sätt fortgick trafiken till den 6/3, då situationen förvärrades än mera. Isbrytaren Thor, som avgick samma dag från Hälsingborg kl. 16.05, fastnade i isen mittsunds och måste kvarligga där tills följande morgon och ankom till Helsingör kl. 9.25. Under dagen lättade svårigheterna något, så att den kunde göra en tur till Hälsingborg F och åter.

Följande dag avg. den från Helsingör kl. 8.05, men måste vända utan att ha nått Hälsingborg F och återkom kl. 15.00. Någon förbindelse kunde denna dag sålunda icke åstadkommas i någondera riktningen.

Den 9—13 mars utfördes två samt 14 och 15 tre dubbelturer pr dag av isbrytaren.

På grund av de förbättrade isförhållandena kunde antalet turer från och med den 16/3 avsevärt ökas. Samtidigt kunde färjan återupptaga godstrafiken.

Från och med färja 416 från Hälsingborg F kl. 11.10 den 21/3 utfördes samtliga personturer av färjan. De direkta personvagnarna återinsattes från och med turen från Hälsingborg F kl. 20.44, varefter trafiken åter var normal.

Trafikavdelningen

Startsidan