

Försummade dimensioner

Publicerat i ÖSJ-bladet 4/1989

Gunnar Sandin

Vilken skånsk järnvägssträcka hade persontrafik 1911-1914, 1921-1940 och 1946-1973? Den, som inte omedelbart vet svaret, kan begrunda gränsåren för de båda uppehållen. Just det, världskrig, störningar i det internationella resandet. I inskränkt mening handlar det om den korta biten mellan Malmö C:s bangård och Malmö F. Men i vidare mening bör man inkludera c:a nio km trafik på skånskt territorialvatten.

Aldrig har det funnits så många tåg färjeleder från Sverige som i dag. De är åtta till antalet och sex av dem utgår från Skåne. Men leden København-Malmö (ifråga om internationell tågtrafik är det en god praxis att använda de nationella namnformerna) finns inte mer. Den lades ner 1986 efter 91 års existens - fränsett krigsbetingade störningar.

Den store entreprenören R. F. Berg (nyss vederbörligen hyllad i Håkan Olssons bok om MLJ) tycks ha varit den viktigaste personen även bakom denna förbindelses tillkomst. Tidigare planer hade runnit ut i sanden. Men förutsättningarna för ett samlat och kraftfullt initiativ från Malmö hade ökat betydligt genom de oväntade framgångarna med tåg färjeleden Helsingør-Helsingborg, som startats 1891. Rivaliteten mellan de tre skånska Öresundsstäderna styrde ju en stor del av den västskånska järnvägsutbyggnaden, och intressena korsades inte bara inåt land utan även i Sundet. Även här gick det sämst för Landskrona som, trots sin goda hamn, aldrig lyckades upprätta någon tåg färjeförbindelse, även om projekt inte sänkades.

Malmöleden tycks ha haft det lättare än Helsingborgsrutten att få de svenska myndigheternas och SJ:s godkännande. Bidragande var väl att när den senare tillkom 1895 var det ännu oklart om riksdagen skulle bifalla förstatligandet av västkustbanan och därmed Skåne-Hallands Järnväg, förbindelsen till färjeläget i Helsingborg. Det var nog främst för animalieexporten som Malmö och dess köpmän behövde en egen ångfärjeled. För att den skånska produktionen av färskvaran smör skulle kunna tävla på den stora engelska marknaden var det viktigt, att transporttiden till utförselhamnen i Esbjerg skars ned, och något liknande gällde även för kött och

slaktdjur. I den oftast goda konjunkturen fram till första världskriget ökade trafiken successivt, och särskilt häftigt blev expansionen efter krigsutbrottet, när Tyskland efterfrågade en mängd svenska varor samtidigt som det förekom störningar på leden Sassnitz-Trelleborg.

Liksom i land skedde under mellankrigstiden en stagnation i tågtrafiken till sjöss. När den efter andra världskrigets avbrott återupptogs mellan København och Malmö var det främst med då nya motorfärjan MALMÖHUS, och sovagnar vidarebefordrades till fjärran europeiska destinationer. Men alltmer av tåg färjetrafiken från Sverige övergick till Helsingborg-Helsingør- och Sassnitz-Trelleborg. Slutet för den södra Öresundsleden kom i och med 1986 års nyordning, som bl.a. innebar tillkomsten av Dan Link-färjorna mellan Helsingborg och København.

Internationella tåg färjeförbindelser överskrider inte bara gränsen mellan olika länder utan också den mellan olika element och transportslag. Detta komplicerar historieskrivningen, men stimulerar den rimligen också; det finns potentiella författare i två länder och inom två vitala hobbyområden, järnvägar och sjöfart. Det har heller inte saknats framställningar om de färjeleder, som berör Skåne i form av artiklar, bokavsnitt och kortare jubileumsskrifter.

I början av 1989 utkom så en monografi i ämnet, Mogens Nørgaard Olesens "Jernbaneoverfarten København -

Malmö" (Lamberths Forlag, København). Olesen har tidigare bl.a. skrivit om färjelinjer på Kattegatt, och den aktuella boken är på drygt nittio sidor. Är man intresserad av skånsk järnvägs historia välkomnar man naturligtvis nya bidrag i genren. Men när man summerar sina intryck av läsningen kan man inte undgå att påpeka vissa försummelse och svagheter.

Jag skisserade nyss ett slags fyrfältsdiagram med länder på den ena axeln och transportslag på den andra. En fullständig tåg färjestudie borde ha balans mellan alla fyra rutorna. I Olesens fall är det starkt övervikt för den, som ligger i korsningen mellan Danmark och sjöfarten. Det framgår bl.a. av litteraturförteckningen. Av de nio nämnda textkällorna har sex danskt ursprung, två har tyskt och en svenskt. T.ex. finns inte Matz Lonnedahl Risbergs utförliga artikel "København-Malmö-leden" (TAG nr 6/1986) omnämnd. Av bokens 83 foton är det bara tre, som har identifierbar svensk bakgrund - och inget av dessa är för övrigt från Malmö.

Att huvudperspektivet är västligt i en dansk bok är rimligt, men slagsidan är allt för stor. Ett egendomligt intryck ger också bokens svenska sammanfattning. Det måste vara en missuppfattning att en sådan skall behövas i en bok, som riktar sig till en engagerad läsekrets av specialintresserade. Men om man skriver en svensk sammanfattning skall den vara något så när korrekt språkligt utformad. Så är inte fallet här.



Malmö Färjestation den 19 maj 1973. Intill stationsbyggnaden står sittvagn från snälltåg 201, en AB2, som haft destinationen Stockholm C - Malmö C - Malmö F. I färjeläget ligger tåg färjan MALMÖHUS, som skall överföra sovagnarna. Foto Göran Lavesson.



København H den 19 maj 1973, tag till Frihavnen och tåg färjan MALMÖHUS till Malmö har 10 minuter kvar till avgång. Foto Göran Lavesson.

På de 83 fotografierna förekommer eller skymtar tåg bara på ett fåtal. Däremot finns det båtar på alla! Detta är betecknande för Olesens dominerande intresse, såsom det också framgår av texten. Det finns ingen enda tydlig bild på en färjeklaff, ingen på de intressanta stationsbyggnaderna i Frihavnen och Nyhamnen, ingen som ordentligt visar hur rangeringen gick till. Färjor finns det alltså desto fler av. Det är intressanta farkoster, och många, eftersom Olesen är noga med att få med alla avlösningsfärjor, som har uppträtt på rutten, men tyvärr handlar det mest om ensartade (och oftast överexponerade) breddsidesbilder, och inte någon med inredning eller däcksdetaljer. Än mer betänklig är den totala bristen på ritningar, eftersom tåg färjor är tekniskt avancerade konstruktioner, som framtvingar speciella lösningar. Naturligtvis finns det heller inga spårplaner för färjelägena och deras omgivning.

Bildernas mångfald gör att den samlade textvolymen inte blir så stor, och man vill ofta veta mer. Man kan också vara kritisk mot vissa uppgifter. Olesen skriver t.ex. att "det første forslag om at forbinde det svenske og det danske jernbanenet med dampfærgeruter blev framsat i en stort opsat artikel i Berlingske Tidende den 19. januar 1881." Men Birger Wilcke skildrar ju i "Damp-

tog til Dragør" (1986) långt tidigare projekt, som bl.a. ledde till att det 1873 utfärdades dansk koncession på tre alternativa tåg färjesträckningar över Öresund, varav en gick från Dragør till Limhamn. Aret efter diskuterades en gods färja mellan Lomma och Tuborg, se MLJ-boken.

Men boken redovisar på ett föredömligt sätt huvuddata för alla tåg färjor, som

seglade mellan København och Malmö under de 91 åren. Och Hans Möllers omslagsbild i tusch och akvarell (?) är mycket fin - trots att man inte ser skymten av några tåg på den.

Mogens Nørgaard Olesen: Jernbaneoverfarten København-Malmö. Lambert's Forlag, København. Pris DKK 158,-.



København H den 19 maj 1973, tag till Frihavnen och tåg färjan MALMÖHUS till Malmö har 10 minuter kvar till avgång. Foto Göran Lavesson.