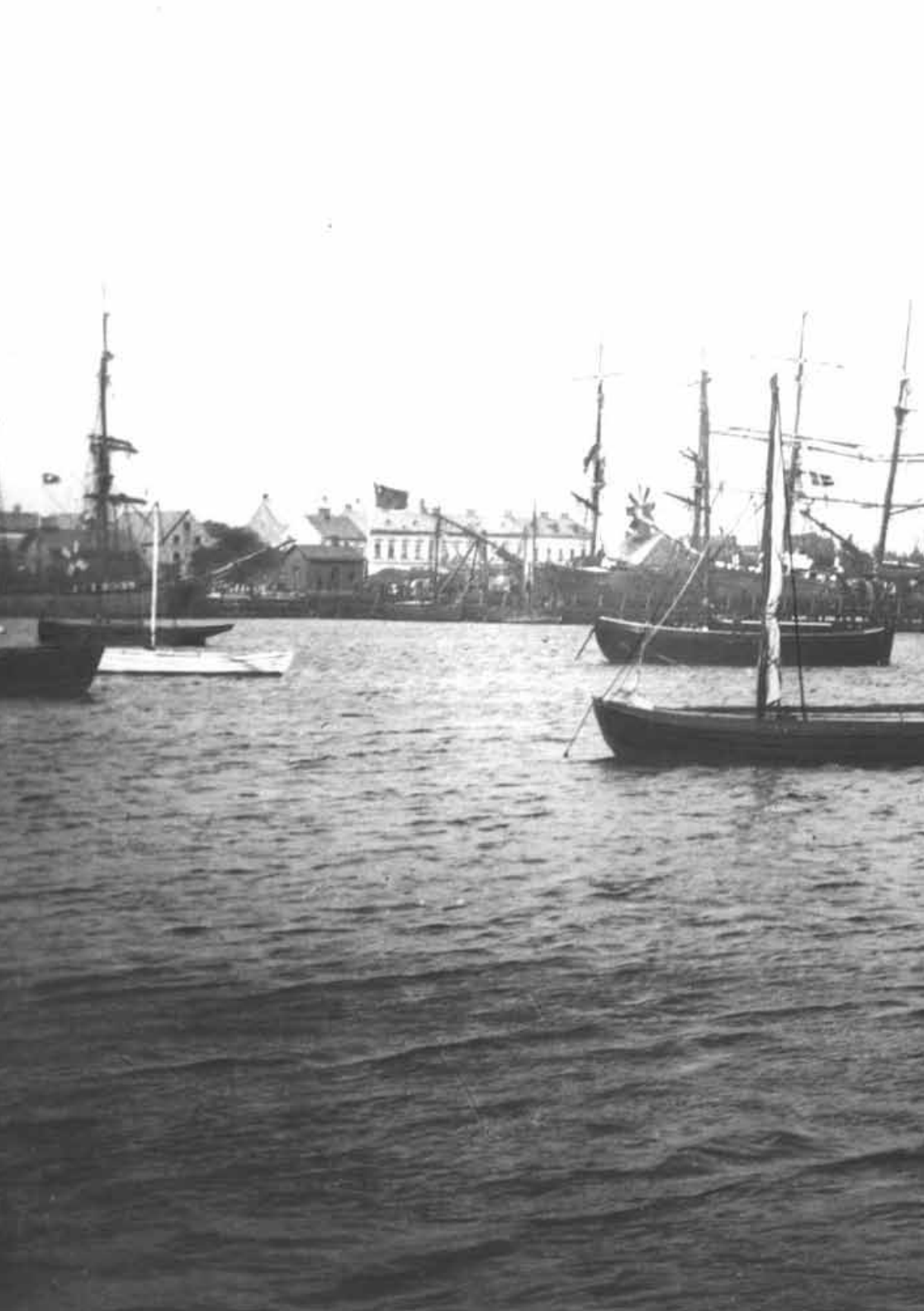


150 år med Trelleborgs Hamn





De första kom i urholkade ekstockar, andra har kommit i drakhövdade vikingaskepp medan den mäktiga Hansans sjömän ankrade sina koggar på redden utanför Trelleborg.

■ årtusenden har människor sökt sig sjövägen till den strand där staden Trelleborg ligger idag. Vägen över havet har i alla tider förbundit länder och folk. För trelleborgarna har havet alltid varit en naturlig del av livet, hamnen det nav kring vilket livet cirkulerar.

Under vikingatiden seglade Harald Blåtands skepp fram till Trelleborgens palissader för att lossa sin last, varor som färdades vidare till Uppåkra, handelsplatsen som var föregångare till staden Lund. Under medeltiden gick sillen till Östersjön och handelsmännen kom i sina fartyg, lastade med salt, för att byta till sig Östersjöns silver, sillen. Förbindelserna mellan saltets Lüneburg och sillens Trelleborg var många och förmögenheterna växte. Första gången Trelleborg nämns i bevarad skrift år 1257 handlar det om pengar: Vem ska ha skatteintäkterna från Trelleborg – kungen i Köpenhamn eller biskopen i Lund?

Tre år senare har den danska prinsessan Sophia med sig inkomsterna från Trelleborg och Malmö som hemgift när hon beger sig till Stockholm för att gifta sig med den svenske prins Valdemar.

Expansion som störde andra

"Gränshandeln" i Trelleborg växer sig allt större och mäktigare och i Malmö sitter borgerskapet och gnisslar tänder. Gång efter annan åker de över till Köpenhamn och klagar hos kungen – affärerna går ju Malmöiternas näsa förbi och hamnar i Trelleborg! 1619 har kungen hört nog – han drar in Trelleborgs stadsrättigheter och därmed också rätten att idka handel och hantverk.

Men Malmöborna kunde inte ändra det faktum att Trelleborgs strategiska läge på Sydkusten – då som nu – gör staden till en naturlig ankarplats. Trelleborgarnas kynne är också av ett slag att man inte ger sig så lätt. Ett sätt att överleva var att tända falska eldar längs stränderna och ute i havet för att locka fartyg på grund. Att ta hand om vrakgods och förlista skepp var tillåtet...

I 248 år varade förnedringen, först 1867 fick Trelleborg tillbaka sina stadsrättigheter. Framtidstron spirade, entreprenörsandan blomstrade och hjärtat i den nya staden var – hamnen.

Under de år trelleborgarna kämpade för att återfå sina stadsrättigheter arbetade man på många sätt, med varierande framgång. Säkert kändes det som en seger när Trelleborg 1823 fick en lots placerad i byn. Behovet var stort, det bördiga Söderslätt producerade brännvin och andra spannmålsprodukter men behövde importera trävaror, Söderslätt är som bekant fattigt på träd.

Trelleborgs Hamn grundades 1862

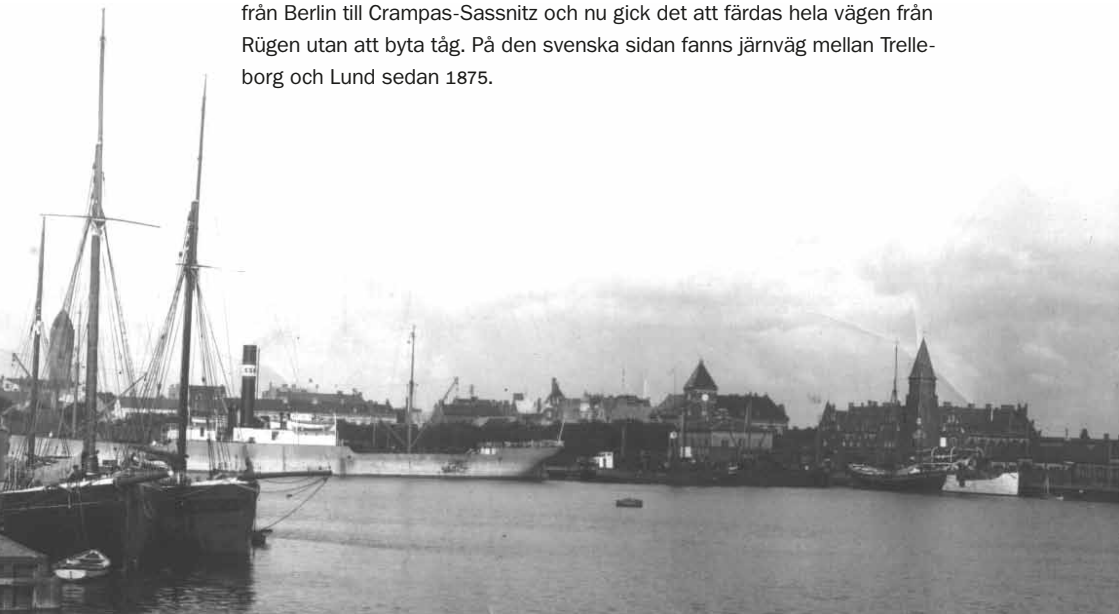
Det var också de stora jordägarnas intressen som lade grunden till Trelleborgs Hamn. Drivande kraft var greven Corfitz Beck-Friis på Börringekloster.

I mars 1862 fick bolaget kunglig stadfästelse och den 20 september samma år seglade Malmrosfamiljens vedskuta "Njord" som första fartyg in i den nya hamnen. Några år senare hade hamnen två pir-
armar av sten och en större lastbrygga av trä. Inlopp och hamnbassäng var muddrade till ett djup av först åtta, sedan elva fot.

När den nygamla staden föddes 1867 vidtog förhandlingar mellan de privata hamnägarna och stadens styrande. Den 30 januari 1869 blev hamnen stadens egendom, men greven höll sig kvar vid rodret, han blev ordförande i den nyvalda hamndirektionen.

Den nya hamnen blev ett starkt argument för att flytta postångartrafiken till Trelleborg. Ända sedan 1600-talet hade posten färdats mellan Ystad och Stralsund, men under 1800-talets senare hälft hade kostnaderna blivit dryga och linjen lades ner 1868. I Malmö vädrade man morgonluft men det privata initiativet blev inte långvarigt, vägen mellan Malmö och Stralsund var alltför lång och isvintrar gjorde passagen i Öresund besvärlig.

I Stockholm gillades inte tanken att det tog 37 timmar från huvudstaden till Berlin. Vägen gick över Köpenhamn, Gedser och Warnemünde. Det fanns stort intresse för en direktlinje från Sverige och eftersom den nya hamnen i Trelleborg så gott som alltid var isfri borgade detta för att förbindelsen skulle fungera året runt. På den tyska sidan hade järnvägen dragits fram från Berlin till Crampas-Sassnitz och nu gick det att färdas hela vägen från Rügen utan att byta tåg. På den svenska sidan fanns järnväg mellan Trelleborg och Lund sedan 1875.



Trelleborg–Sassnitz

1891 gjordes en provtur mellan de båda östersjöstäderna med ångaren "Freja". Allt gick väl och myndigheterna på ömse sidor var övertygade om ledens förträfflighet. Hamnen i Trelleborg behövde byggas ut och det lovade stadsfullmäktige att svara för. Trelleborg upplät tomtmark utan kostnad för lager av kol, avstod från hamnavgifter, byggde en tullstation och muddrade hamninloppet. Dessutom lovade de styrande att låna ut 100 000 kronor till det rederi som tog sig an trafiken.

Gustaf O Wallenberg kunde med stöd av ett tioårigt avtal med de båda ländernas postverk beställa en post- och passagerarångare från England. Fartyget fick det imponerande namnet "Rex", latin för kung, och var då det största passagerarfartyget i Sverige. "Rex" kostade 22 000 pund att bygga, hon var 68,9 meter lång och 10,7 meter bred.

Linjen blev snabbt populär och de första åren reste 20 000 passagerare varje år mellan de båda städerna. Siffran steg till det dubbla de sista åren innan tåg färjorna tog över 1909. Mer än nittio procent av den svenska utrikesposten gick över postångarrutten. Om linjen blev succé så blev "Rex" historia desto mera tragisk. Den 27 februari 1900 gick hon på grund i snöstorm på kritklipporna och sex personer omkom. Nyheterna om katastrofen förmedlades till allmänheten på den tidens manér – via ett skillingtryck.

Framgångarna med postångarna bäddade för nästa steg i utvecklingen, tåg färjor. Flera utredningar visade samma sak – Trelleborg var det bästa alternativet. I mars 1908 anslog regeringen medel att bygga två färjor och anlägga färjelägen i Trelleborg. Glädjen visste inga gränser i Trelleborg – flaggor hissades och stadens ledande personer samlades på Stads-
hotellet för att fira.

Kungsleden

Det finns några datum i Trelleborgs historia som är viktigare än andra – den 6 juli 1909 är ett sådant. Då invigdes färjeleden som fick namnet Kungsleden. I drygt hundra år – med få avbrott – har färjorna plöjt Östersjöns vågor likt en flytande bro, trotsande två världskrig, isvintrar och Järnridåns uppgång och fall.

Hela Trelleborg var på fötter denna 6 juli. Och fattas bara, det tillhör inte vardagen att staden gästades av såväl en kung, Gustav V, som en kejsare, Wilhelm II. I hamnen fanns en drottning – den nya ångfärjan "Drottning Victoria".

"Drottningen" som hon kom att kallas, gjorde tjänst i nästan 60 år. Hon gick av stapeln i Newcastle i England och ingen möda hade sparats för att göra fartyget elegant. Det sägs att ritningarna delvis kom att användas vid ett annat bygge några år senare, till den olycksaliga "Titanic".

I mars 1910 fick Drottningen sällskap av sin kung, Konung Gustav V, byggd på Lindholmen i Göteborg. Båda fartygen kunde ta upp till arton järnvägsvagnar och 974 personer. Från den tyska sidan satte man in "Deutschland" och "Preussen" på Kungsleden som snart visade sig vara en formidabel succé. Godsmängderna var stora och ofta fick rederiet sätta in extraturer för att skeppa över alla godsvagnar.

Snälltågen från Berlin/Hamburg och Stockholm respektive Oslo gick över Trelleborg. Redan 1913 började SJ fundera på att bygga ytterligare en färja men så kom skotten i Sarajevo emellan och första världskriget var ett faktum.

Efter en kortare tid i krigstjänst kom dock Kungen och Drottningen tillbaka till Trelleborg och upprätthöll trafiken på Kungsleden under krigsåren. Dramatik saknades dock inte, bland annat skedde en omfattande krigsfångeutväxling över Trelleborg.

1917 reste en sedermera mycket berömd herre över Kungsleden i egen järnvägsvagn, Vladimir Iljitj Lenin. Det sägs att han stannade till i Trelleborg för att köpa ett par byxor på vägen hem till Ryssland där han skulle göra revolution.

När krutröken skingrats över skyttegravarna i Flandern dröjde det inte länge innan handeln kom igång igen. I Trelleborg satsade järnvägstjänstemannen Louis Hanell från Fjärdingslöv på det som kom att bli landets första speditionsföretag, Nordisk Transport. Trelleborg brukar kallas för den svenska speditionsnäringens vagg.



Öppning av Nyhamnen

Mellankrigstiden präglades av isvintrar och en växande handel, inte minst av skrupelfria personer som utnyttjade tyskarnas svåra ekonomiska läge. 1927 släpptes vattnet på i Nyhamnen, ett tecken på den ständigt växande trafiken i Trelleborg. Två år senare fick hamnen en radiofyr, på hamnbron restes två höga master och en kabel drogs ut i havet för att sända morse-signaler till fartygen.

Isvintrarna gjorde att SJ beställde en isbrytande färja som fick namnet "Starke". Samma år köpte Trelleborgsrederiet Eruths ångaren "Alfred Rehder" som döptes om till "Bengt Sture", ett namn som för alltid skrivit in sig i historieböckerna. Hon försvann med man och allt och gåtan har aldrig fått någon lösning.

1930 byttes fyrskippet Trelleborgs redd ut mot en fast fyr i inseglingsrännan. Den sträcker sig än idag 14,5 meter över medelvattenytan.

1930-talet var resandets årtionde. Inte minst Berlinolympiaden fick folk att resa över Kungsleden. En enda dag åkte nästan 4 000 personer med färjorna!

Krigstiden

Tre år senare var andra världskriget ett faktum, och den första förlisningen som drabbade ett Trelleborgsfartyg skedde redan i december 1939. Det var Malmros "Algol" som sjönk utanför Falsterbo.

Krigsvintrarna bjöd på mycket dramatik med såväl minsprängningar som is. "Starke" sprängdes och sjönk utanför Rügen och låg på havets botten i tretton månader. "Drottningen" frös fast i drivis och fick förnödenheter med flyg.

Efter krigsslutet kom överlevande från koncentrationslägren till Trelleborg med fartyg som hyrts in av Röda korset. De svårast sjuka fick vinschas iland. Baltutlämningen kom också att skapa stora rubriker när fångarna stympade sig själv på kajen.

Trots att Tyskland låg i ruiner fortsatte färjetrafiken, "Drottningen" trafikerade Gdansk i Polen sedan Sassnitz hamn stängts av Sovjetmakten i november 1945. Trelleborgsfärjorna kom också att trafikera Gdynia, Odraport och Warnemünde. 1948 återupptogs trafiken till Sassnitz. Världspolitiken kom dock att prägla linjen, blott sjuttio kilometer från Trelleborg drogs Järnrindån ner och det skulle komma att dröja fyrtio år innan den drogs upp igen.



Trelleborg–Travemünde

1950-talet kom att innebära att Trelleborg fick en ny linje, till Travemünde. Under sommaren seglade färjorna till den västtyska badorten och linjen blev snabbt en succé. Handeln ökade allt mer och i februari 1955 trängdes trelleborgarna i hamnen – det var nämligen svensk premiär för import av Volkswagen, Folkabubblor. Inte mindre än 41 dylika fanns med ombord.

Trots det kalla kriget och vapenskrammel på ömse sidor Järnridån, ett förhatligt murbygge i Berlin och en hel värld som höll andan när Kuba-krisen utspelade sig – i Trelleborg fortsatte färjorna sin eviga gång över Östersjön. 1960-talet innebar nya färjor, och när SJ beslöt sig för att det inte fanns något underlag för åretruntrafik till Travemünde beslöt en grupp entreprenörer i Hamburg att starta TT-linjen. 1962 började "Nils Holgersson" sin trafik och redan första året reste drygt 66 000 passagerare med det nya rederiet. Det har kommit att bli flera generationer av TT-färjor sedan dess.

På 1970-talet diskuterades en linje mellan Sverige och Polen, men av regionalpolitiska skäl hamnade den svenska hamnen i Ystad. Först på 2000-talet såg marknadskrafterna till att flytta en del av trafiken västerut till Trelleborg. De flytande danspalatsen seglade över havet i form av jumbofärjor som blev allt större och lyxigare.

Trelleborg–Rostock

Den 9 november 1989 är ett annat datum som fått stor betydelse för Trelleborg – den kvällen föll Berlinmuren. Det dröjde inte många dagar innan de första östtyskarna kom med färjan från Sassnitz. Efter att i fyrtio år stått och sett hur färjorna kom och gick utan att kunna följa med, så var detta plötsligt möjligt. Den chansen var man inte sen att utnyttja.

I Trelleborg fick murens fall stora konsekvenser, nu kunde människor och varor färdas fritt i ett gränslöst Europa. Snart fick Trelleborg ytterligare en färjelinje, nu till Rostock. Hamnen i Sassnitz lades ner till förmån för Mukran, en anläggning som byggts för att snabbt kunna transportera trupper till gränsen mot väst.

Trelleborg–Swinoujscie

Redan 1945 trafikerades Polen via Trelleborg men linjen försvann efter kriget. Det skulle gå ända fram till 2007 innan trafiken återupptogs med en direktlinje mellan Trelleborg och Swinoujscie.



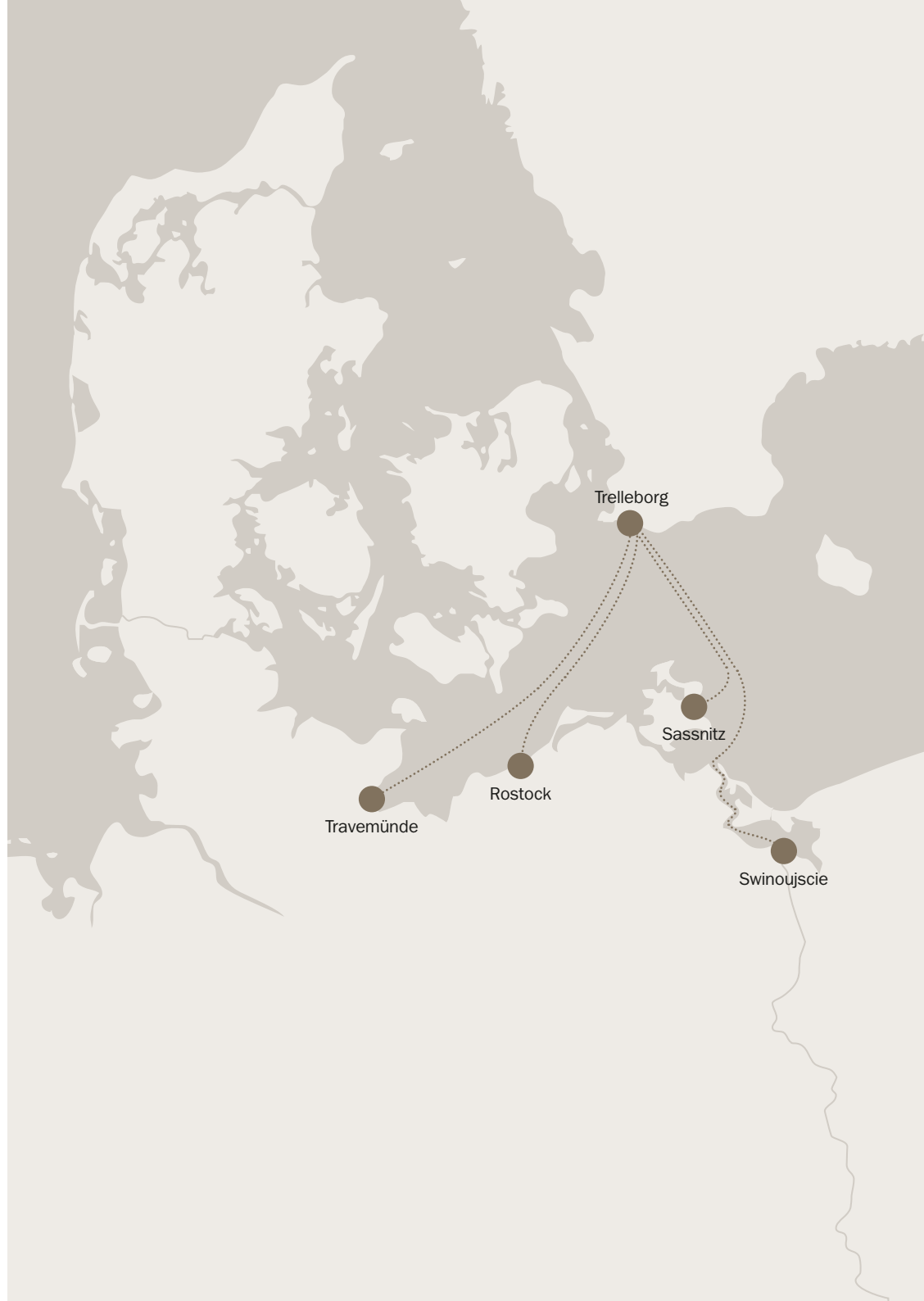


Östersjöns största Ro-Ro hamn

Under de drygt tjugo år som gått sedan Europa öppnades har Trelleborgs Hamn gjort en resa som gjort hamnen till Sveriges näst största och till Skandinaviens största Ro-Ro hamn. Det geografiska läget på tröskeln till Europa gör Trelleborg till den naturliga hamnen för trafik över södra Östersjön.

Dygnet runt, 365 dagar per år, plöjer fartygen vattnet mellan tre hamnar i Tyskland och en i Polen med 99% tillförlitlighet. Över Östersjön går en flytande bro som förbinder länder och folk, nu som då. Oavsett om man färdas i en urholkad ekstam, på ett vikingaskepp, Hansans koggar eller ombord på en av världens största järnvägsfärjor.

Ingrid Wall, oktober 2012





Trelleborgs Hamn AB

Box 51, 231 21 Trelleborg

TEL: 0410 36 37 00

E-POST: trelleborgs.hamn@port.trelleborg.se

WEBB: www.trelleborgshamn.se