

Förste Trafikinspektören,

Östersund.

Ang Gd skr av 16/3 43.

De iakttagelser, som i järnvägsdriften gjorts här de sistförflutna 4 åren framläggas härnedan i hemligstämplad form, då en stor del av berörda bestämmelser varit av hemlig natur. Likartat material har sammanförts under rubriker med kortfattade uppgifter och data, medan för tiden närmast efter krigsutbrottet Tyskland - Norge händelser angivits i kronologisk ordning.

I. Tiden sept 39 till 9/4 40.

A. Persontrafiken var efter fredsförhållanden normal även från och till Norge. Anseelig påsktrafik med sovvagnar hit. Sådana begagnades också till logiplats för turister. I februari och mars 1940 anlände finska medborgare från Norge, vilka önskade fortsätta till Haparanda. /Ryska angreppet mot Finland den 30/11 39/. Insamling gjordes i samhället för dessa resande och utspisning skedde å hotellen. Biljetter löstes av finska frivilligbyrå i Östersund.

B. Godstrafiken var i början normal och omfattade i vagnslaster bl a savavel, kis och koppar - till Boliden - från Norge samt trämassa för export över Norge. I slutet av januari 40 började krigsmateriel av engelskt och franskt ursprung, huvudsakligast äldre artilleripjäser, att försändas från hamnar i Trondheimsfjorden med adress Haparanda f v b Finland, men även till Sundsvall för utförsel till samma land. Cirka 180 (170) vagnar med dylik last passerade sålunda under jan - mars. Frakthandlingarna gingo i slutna konvolut härifrån till Boden.

Under februari importerade svenska flygvapnet från U S A över Norge 15 vagnar, lastade med flygmaskiner och delar, adresserade till Malm-slätt.

II. Tiden närmast efter den 9. april 1940.

Militärförband (inf och art) anlände hit den 9/4, varvid ställningar inreddes vid gränsen och kring stationen. Tågen fortsatte att gå från och till Norge. Ett antal militära rapp förmedledes av SJ den 10 - 12 april

21.

från en från svenska generalstaben i Norge varande underrättelseofficer.

Den 12/4 extratåg från Norge med resande.

Den 13/4 " till Hell " " . Samma dag medförde de båda persontågen från Norge sammanlagt 35 finska Krigsbarn samt 45 genomgångsresande

Den 13/4 avgick tåg 24 till Hegra och ankommo tågen 23 samt godståget 5751 B från Trondheim. En tjm härifrån, som medföljde tågen 24 - 23 meddelade, att tåg 23 beskjutits i Hegra, varvid en man dödats och en annan svårt skadats av passagerarna. En psv sattes i Hegra.

Den 14/4 (söndag) kl 13.20 kom tfnbesked, att sårade funnos i Meråker, vilka voro i behov av läkarhjälp och förbandsartiklar. Efter medgivande från Ti och samtal med fördelningschefen, som var här, utrustades en rälsbuss med förbandsartiklar och bussen kunde med järnvägläkaren och en civilklädd sjukvårdskorpral avgå kl 13.50. Undertecknad medföljde såsom lots. Under vägen upptogs en från en flygmaskin hoppad norsk fänrik, som meddelade, att de sårade funnos i Hegra. Vid framkomsten till Meråker kl 14.20 erhöills bekräftelse på att strid pågick vid Hegra, dit fungerande De Trondheim pr telefon önskade att vi fortsatte. Efter samtal med Storlien (generalen) ansågs icke tillrädligt fortsätta västerut ytterligare 39 km, då bussen skulle återgå från Str kl 15.00. Allt i sanitetsväg avlämnades därför, och bussen återgick från Meråker kl 14.40 med ankomst Str kl 15.10.

Den 15/4 begärde militären tågs stoppande i riktning Sverige vid gränsen, för passvisering m m , varom ti Trondheim underrättades.

Nattetid från den 10/4 bröts järnvägslinjen å en bank, 180 m från gränsen och iordningsställdes följande morgon före avgående tåget härifrån.

Den 15/4 när ba tjm kl 20.30 fått bandisposition och utgått för brytande av linjen, erhöills tfnbesked från Gudå kl 20.35, att ett oanmält tåg passerat stationen österut. Jag och fbm foro med motdr för att varsko därvarande militär och påskynda arbetet. Tåget beräknades kunna vara här kl 21.15. Vi voro vid gränsen kl 21.10, då arbetet var klart och stoppsignaler uppsatta. I bantefon vid gränsen erhöills bekräftelse att tåget även passerat Kopparå. Intet tåg hördes av, men en svensktalande man anlände över gränsen på banan och sade sig ha blivit "avsparkad" av tyskar, som med ett "pansartåg" stoppat strax bortom gränsen. Mannen omhändertogs av militären. Från denna tidpunkt kan banan Trondheim - gränsen anses vara under tysk kontroll och tågrörelsen avstannade. t v . Med lok utfördes senare på aftonen en vagn med sprängmateriel till vår gränslinje (järnvägsbank).

Den 16/4 talades tyska å NSB telefon och tillfällig ledning drogs därför till militär lyssnerpost, som de närmaste dagarna kunde förse bataljons- eller jor-
chefen med mt underrättelser, till ledningen på andra sidan bröts / dades.

Den 16/4 kom telefonbud från Gudå, där förut omnämnde underrättelseoff sade sig ha fått tyskt medgivande att med en finsk militärattaché och en svensk journalist passera det ockuperade området och nu önskade bli hämtad i Gudå med motdr. Efter beskeds inhämtande hos De Ös måste off begäran nekas; han anmodades med sällskap till fots bege sig till Kopperå f v b gränsen, dit de också efter 5 timmars vandring nådde. Därifrån fördes de med motdr till stationen.

Den 16/4 anlände med tåg från Stockholm 6 ynglingar och 3 flickor, som önskade överskrida gränsen för att "försvara Norge", sedan svenska militären beräknats skola beväpna dem. De kunde enligt mt bfn ej avvisas från orten och begävo sig skidlede till Norge för att uthungrade och utan medel återkomma den 21/4 över fjället. De hänvisades till frivilligbyrån i Östersund, dit de fingo biljetter.

Den 17/4 besköts ett tyskt plan av ett luftvärnsautomatkanonbatteri. Tre Stockholms-journalister jämte 4 svenskar ville bege sig till Norge, men avvisades av mt. från banan.

Militära överläggningar resulterade i att svensk-norska gränsen skulle spärras och alla behövliga åtgärder vidtagas, endast banan kunde iordningställas inom två dygn. Sålunda brötos den 22/4 rälerna upp cirka 400 m vid gränsen och rälerna forslades till Storlien. Spärrar anbragtes av räslängder i snögallerierna hitom gränsen. klart den 23/4.

Utländska flygplan överflögo dagligen samhället och beskötos av mt. Ett 30-tal flyktingar till fots från Norge anlände banledes och fortsatte efter polisundersökning österut med järnväg under april.

Den 2/5 ankommo 5 st icke-tyska journalister från Stockholm, vilka medgetts rätt att överskrida gränsen. Alla vid gränsspärren passerande civilpersoner åsattes bindel för ögonen.

Den 7. och 8. maj intog militären högsta beredskap.

Den 9. maj hämtade en från Trondheim anländ tjm 7 st sedan den 14/4 här kvarlämnade tjm, tillhörande NSB tågpersonal.

Den 10/5 blev en bevakad urspåringsväxel iordningställd 180 m öster om precisa gränsen. Den 12/5 borttogos rälerna även väster om urspåringsväxeln fram till gränsen. Den 17/5 återinlades samtliga borttagna räl, enär Hovedstyret i skr till Kjusty tillämnat öppnande av trafik omkring den 22/5. Till urspåringsväxeln var kopplad en dubbelvingad semafor. Vingarna demonterades den 25/9 40 samtidigt som växeln spikades i +läge.

Kring den 7/5 hade militären begärt ströppling av ^{fönstren i/} de psv, vari resande hti och härifrån skulle ta plats p g a m~~t~~ anläggningar mellan Änn och Årö. Från 1-23 maj anlände 92 st flyktingar från Norge huvdsakligast över

fjället. I avsikt att bege sig till Norge ankommo under samma tid 16 norr-
män. Enligt inhämtat besked från länsstyrelsen finge sådana under militär-
eskort till fots bege sig till gränsen f v b Norge med bindel för ögonen.

Under maj och juni 1940 anlände till fots efter banan¹ olika omgångar
71 st förlista sjömän från Norge, tillhörtande svenska och finska rederier.
Som de voro medellösa, men företedde "anvisningar å tillgodohavanden" hos
resp rederier, förskotterades deras biljettavgifter med inalles över 2300kr

Den 18/5 återkallades permitterad militärpersonal. Reservlok rekvirera-
des att hållas i beredskap med tre öppna vagnar kl 20.30. Befolkningen o-
rolig och påtalade evakuering, men militären hade ej befogenhet att förbe-
reda en ev sådan.

Den 19/5 upplastades 10 st stenar å 1 ton å en ~~XX~~ NSB vagn, som ställ-
des till militärens förfogande, avsedd att "släppas" ^{i lutningen/} västerut vid ev över-
raskning. Vagnen frigjordes från sin last den 12/8 40.

Den 20/5 besiktigade biö och mta banan till gränsen inkl växeln, varvid
beslöts att den cirka 200 m från gränsen liggande banvaktsstugan skulle
utrymmas.

Den 21/5 anlände med extratåg (26) ÖB, general Olson, brc Mtbr m fl off
och en pluton infanteri från Stockholm samt tyske militärattachén general
v. Uthmann. Brc Mtbr och general v U foro till gränsen kl 10.30 och genera-
len gick över till på andra sidan stående norska tågsättet, bestående av
två boggivagnar och en restaurangvagn. Kl 11.35 fördes svenska tågsättet
med ankomna och härvarande högre off till gränsen, där kl 12 tyske mtatta-
chén infann sig och inbjöd de svenska delegaterna att göra visit i det
norska tågsättet. Efter presentation för generalöverste v Falkenhorst togo
delegerade plats i en norsk överläggningsvagn. Överläggningen jämte efter-
följande lunch var slutförd kl 15.30, då svenskarna återkommo och tågsät-
tet återgick till Storlien. Efter överläggningarna meddelade brc Mtbr att
förutsättningen för upptagande av järnvägsförbindelsen var, att telefon-
linjerna vore klara till Kopperå.

Den 22/5 gjordes från Mtbr förfrågan, om tfnförbindelse nåtts med Norge,
vilket icke kunde bejakas. De, biö och bra, som anlönt till Str på aftonen
foro den 23/5 till gränsen. Under tiden gjordes från tysk sida genom Jety
gällande, att linjerna vore klara å norska sträckan. Kl 19.20 konstaterades
att linjerna (telefon, telegraf och signalledningarna) vor hela vid gränsen
österut, men däremot icke västerut.

Den 24/5 anlände österifrån regementschefen I 5 och tyske mtattachén
med svensk adjutant. De fördes med rälsbuss till gränsen, där det klargjor-
des, att samtliga linjer till Sverige voro hela, men icke till Norge.

på enmodan medföljde undertecknad generalen i motorvagn å norska sträckan till Kopperå, där en norsk banförman beordrades iståndsätta ledningarna, vilkas avbrott delvis fixerats. Till kl 15.30 lovades förbindelserna vara återknutna. Vid min återkomst till Storlien meddelades, att trådförbindelserna voro klara kl 15.20 å norska sidan.

Efter telefonsamtal med Ktbr kom order att reservlok med 6 tyska vagnar livsmedel skulle avgå till Kopperå för vidare tp Trondheim, och tåget avgick 16.35, varvid gränssemaforen första gången kom till användning; loket återkom Storlien kl 18.16. Stins Storlien förordnades t v att vara tågledare å sträckan Storlien - Kopperå.

III. Lokala förhållanden.

A. S J anordningar.

1. Ny 20 m vändskiva inlagd i lokstallet den 7/11 1939.

2. Rålsbusstrafik österut anordnad 16/1 - 30/6 40. Den rbs, som enligt IV A trafikerade Kopperå hade ströplade fönster liksom också de psv, vari resande finge taga plats under färden Storlien - Åre. Denna avskärmning borttogs å alla fordon den 8/7 40.

3. S J kol upplastades här intill den 19/6 40 till Ulriksfors och Järpen. Sammanlagt 420 ton borttransporterade.

4. Järnvägstelefon med Norge fick sammenkopplas med SJ linje österut den 3/9 40. I Meråker uppgavs den 20/2 41 en "lyssnarlinje" ha inkopplats.

5. Styckegods omdirigerades under mars - maj 1942 från Syd- till Mellannorge över Storlien. En rätt anseelig mängd ksv tullklarades här.

6. En utrangerad SSJ 8 vagn fördes mot gränsen för att tjäna som militär spärr. Denna klargjord den 7/4 42.

7. Dvärgsignaler för växlingsrörelser uppsatta den 22/1 43 i stationens närmaste galleri västerut.

8. Luftskyddsövningar bedrevs tre dagar i april och två dagar i maj 1940 förutom minst en gång efterföljande år.

9. Till ~~minst~~ 60-årsminnet av mellanriksbanans invigning hölls den 22/7 42 en högtidlighet å Storliens Högfjäll, där cirka 200 ortsbor närvaro.

10. Väderleksförhållanden.

Under de olika vinterperioderna har snömängden varit ganska anseelig och plogning jämte slugning har ibland behövt företagas en vecka i följd. Snöslungen blev genom skada satt ur funktion under tiden 14/1 - 24/3 42. De lägsta temperaturerna annoterades vintern 39 - 40, då i januari 30 - 41 koldgrader rädde under en veckas tid.

11. Turisttrafiken har under vinter- och sommarsäsongerna haft tämligen stor omfattning trots att vissa restriktioner måst genomföras betr. turisternas rörelsefrihet. (III B 2).

B. Övriga lokala anstalter.

1. Militära ~~anstalter~~ åtgärder.

Olika förband med varierande styrka ha hela tiden från 9. april 1940 (II) varit här förlagda.

Förbindelseofficer var placerad här juni 40 - augusti 1941.

Bevakning av broar m m har med vissa mellanrum varit anordnad å banan västerut.

Försvarsanläggningar gjordes sommaren 1940, vilka utbyggdes och utökades sommaren 1943 av olika entreprenörer jämte egna pionjärer. Provskjutning från värn företogs västerut den 19/11 42.

Undersökning av passerande godsvagnar österut företogs från DW-transporternas början (IV A). Tågens stoppande där av denna anledning upphörde den 17/7 40.

Elektrisk kabel nedlades mot gränsen den 11/8 41.

Vissa mineringar verkställdes den 24/3 41. Vid rövning av landminor i okt och nov 43 inträffade lindrigare olycksfall.

Inspektioner av högre befäl ha ofta ägt rum, varvid S J fordon ställts till förfogande å linjen till gränsen.

2. Polisförhållanden.

För passkontroll var redan på hösten 1939 en e landsfiskal placerad här. Dennes arbete kom senare att omfatta även flyktingsströmmen (XV) och passerande tyskar i specialtågen (XVI) samt övervakning av hit anlända civil- och militärpersoner p g a bestämmelsen om inresetillstånd. Med ~~XXXX~~ till förfogande ställt militärmanskap (fältpoliser) övervakas resandena å tågen till och från Storlien inom det spärrade området (från och till Mörsil).

För transport av flyktingar, som befarades medföra fläcktyfus-smitta, ställdes av Dc en C3-vagn till disposition, vilken vagn togs i bruk den 24/12 42. Den användes för tp till Duved, undantagsvis Mattmar, där avlusning före videretransporten äger rum. Under första året ha 256 flyktingar i 96 resor sålunda transporterats.

För uppsamling och logi av flyktingar ha 2 st utrangerade äldre personvagnar även ställts till förfogande å bangården.

3. Rikstelefontrafiken har fortgått hela tiden med vissa kortare avbrott i sept 40, nov 42 och okt 43 (med Norge).

4. Posttrafiken på Norge var avbruten 15/4 - 26/11 40. Kurirpost UD - svenske konsulin i Trondheim och omvänt förmedlades av stins Str genom tbfn å tåget till och från Kopperå under tiden 26/7 - 8/11 40; en konsulat tjänsteman kvitterade försändelserna i Kopperå. Sedan NSB-personal efter 8/11 betjänade trafiken å hela NSB-sträckan, medförde norske tbfn sagda kurirpost till Trondheim fram till maj 1941.

5. Tull- och valutaförhållanden.

Från krigstillståndet Tyskland - Norge har i stort sett endast likartat gods i vardera riktningen tullklarats här.

Exportbesiktning av gods började den 1/11 39 (motsvarande i Norge från den 1/1 40).

Införseldeklarationer, som utskrivas av SJ, erfordrades fr o m den 4/4 1940.

Valutor deklarerats å tullkammaren, medan inväxling av utländska sedlar göres hos SJ. Första tiden efter v 9. april 40 reverserades sedlarna till Riksbankens avdelningskontor i Östersund med försäljningsanmälningar och därpå följande kontantlikvid. Från 24/5 40 erhöles gottgörelse för utländska sedlar genom remiss direkt till SJ huvudkassa. Den 1/11 41 förbjöds inväxling av norska sedlar för tysk militärpersonal.

Uppgift å importerade vagnslaster lämnas av SJ fr o m 1/9 41 och t v till Priskontrollnämnden.

IV. Driftens återupptagande med NSB.

A. S J trafikering å NSB.

Sedan den 24/5 40 (II, sid 5) första loktåget avgått till Kopperå (närmaste stationen) gick dagligen minst en rälsbuss mellan dessa gränstationer intill den 30/6 40. Loktåg överförde under samma tid i båda riktningarna vagnslaster mellan dessa stationer. Från 1. juli 1940 gingo dagligen 2 tåg till och från Kopperå. Ett ytterligare godstågsspar insattes från 22/7 40 vardagar med SJ lok och personal till Gudå (34 km fr Storlien) med avgång härifrån kl 6.30 och återkomst kl 19.45 intill den 8/11 40.

Ännu ett godstågsspar gick vardagar under tiden 8/10 - 30/10 40 liksom med SJ lok och personal till och från Gudå.

B. N S B började besörja trafiken till och från Storlien den 8/11 40, sedan personliga visa erhöles från Socialstyrelsen för den norska tåg-, post- och tullpersonalen. I okt 41 skulle enligt norsk (tysk) begäran dit-

tillsvarande personal utbytas, vilket dock avböjdes av Socialstyrelsen. Samma norska personal har således i stort sett hela tiden frekventerat storlien.

I samband med NSB körning hit bestämde UD, att varje från Norge kommande passager^{ar}tåg skulle stoppas vid gränsen, där en SJ tbfn skulle övertaga tåget. Denna anordning upphörde den 12/10 42.

V. Kända förhållanden i Norge.

A. Allmänt.

Trondheim har vid vissa tillfällen haft luftangrepp, men oftast endast flyglarm. I febr 42 gavs sådant varje dag under 10 dagar i följd vid strider till sjöss.

Undantagstillstånd rådde i Trondheim 12/~~8~~₁₀ - 18/10 42.

Ett koncentrerat flyganfall qv amerikanska bombplan riktades mot staden den 24/7 43, då färdigställda dyrbara u-båtsverkstäder helt demolerades. För uppförande av tillhörande hamn hade 4-5000 danskar varit anställda sedan två år; verksamheten vid dessa anläggningar har därefter avstannat.

Försvarsanläggningar av mäktiga mått ha utförts inne i staden och efter fjorden. Betydande bebyggelse i och kring staden har också gjorts.

Arrestering av personer av skilda samhällsklasser har då och då företagits, några ha frigetts och andra ha kvarhållits. En överkonduktör häktades vid resa härifrån den 1/3 43 samt fördes med andra arresteranter i nov 43 till Oslo f v b. Den 22/8 43 hämtades alla i resp hem varande norska officerare, hemmahörande i Trändelagen.

B. Berörande N S B"

1. Ett organ utgörande förbindelselänk mellan tyska järnvägsledningen och NSB upprättades på ett tidigt stadium, benämnt "Sentralkontoret", men efter den 1/5 42 ändrat till "Transportkontoret".

2. Tågplanerna ha i trafik häröver undergått endast smärre förändringar. Tidtabellaskifte har ägt rum den 16/6 41, 15/6 42 och 1/11 42. Persontrafiken har för civilpersoner under det sista året varit betydligt reducerad, i det resetillstånd erfordrats.

3. Sommartid infördes 1940 och fortgick till den 2/11 1942. Den återinfördes ånyo under tiden 29/3 till 3/10 43. Vissa olägenheter uppstod med anledning härav i korrespondensen mellan svenska och norska tågtider med oförändrad tidtabell, i det att ~~avgångstiden~~ avgångstiden till Norge blev en timme tidigare än ankomsttiden från Sverige. Å andra sidan blev uppehållet onödigt långt för genomgående tåg, ^{till Sverige/} som sålunda anlände en timme tidigare från Norge. Detta avhjälpes emellertid med ändrade tider å NSB.

4. Tågstorleken till Norge för godstågen har varierat betydligt från 1200 ton pr tåg till ett fåtal vagnar och vid många tillfällen har för vissa mottagningsstationer temporärt stopp anbefallits liksom också för vissa godsslag. Stagnationen i Trondheim-distriktet har oftast berott på vagnanhopning, men även på militära truppförflyttningar i Norge.

5. Tågpersonalen, som regelbundet bereser sträckan hit har sedan oktober 1942 gratis bespisats å Hotell Storlien på Järnvägsmannaförbundets bekostnad (omkring 8 man pr dag).

VI. Specialtransporter (för Deutsche Wehrmacht, DW).

den 25/6 40/
Sedan order erhållits, att svenska regeringen givit tyska riksregeringen tillstånd att transiterera personal, hästar och materiel Trondheim - Narvik och omvänt (s k hästskotrafik), hämtades två tåg i Kopparå Reparanda den 26/6, vartdera medförande 11 vagnar, lastade med hästar och vårdare. Transporterna nu och en tid framåt skedde till stor del i ledningslösa G-vagnar, varför omlastning här gjordes till SJ vagnar. De första östgående tågen avgingo med tillslutna dörrar å G-vagnarna samt med förspikade vagnsluckor. Medförd proviant fördelades i vagnarna. Enligt militär anvisning finge manskap ej vara beväpnat och kameror icke medföras bland personalen. I Kopparå uppsamlades därför gevär och fotoapparater i särskild vagn, innan tågen gingo till Sverige.

Snart ökades antalet medsänd personal och öppna vagnar med artilleri och bilar började också transporterats. Egna kokvagnar medfördes och utspisning gjordes under vissa tåguppehåll.

Från den 27/7 40 började norska psv insättas i de kombinerade person- och godstransporterna österut. Under första månaden hade bl a 2214 man ~~EXX~~ transporterats i godsvagnar och 891 hästar i 138 G-vagnar och uteslutande i östgående riktning.

A. Persontransporter.

1. Oräinära transporter.

Fr o m den 1/8 40 insatte SJ 1 CF4 för transport av tysk fältpost med personal i ord tåg mellan Trondheim och Narvik två gånger i veckan. Tp österifrån anlände i t 2392, varför personalen övernattade här och utspisades å järnvägshotellet; vagnarna i motsatt riktning avhämtades med lok i Kopparå före SJ tågs avgång österut. En kontrollloff medföljde tp genom Sverige. Kombinerade person- och materieltåg gingo samtidigt, huvudsakligen i östgående riktning, med åtföljande kontrollloff.

Den 1/2 41 inlades ett tågpar inom Sverige, varí tp företogs till och från Storlien två gånger i veckan (även godsvagnar). Förutom NSB psv

insattes efter hand flera SJ psv: den 1/2 41 1 Cfo på Narvik, den 19/8 41
/ BCo och 1 F på Haparanda och i slutet av maj 1943 1 F på Narvik.
från den 3/5 42 tillsattes av SJ 1 C3-vagn, apterad till köksvagn, som
först gick mellan Storlien och Gällivare, men vilken sedermera fortsatte
till och från Narvik. Denna utbyttes den 25/8 42 mot en norsk köksvagn (bög-
givagn), som senare ersattes med en tysk liknande.

Före tillkomsten av köksvagn gjordes utspishing från medförde fält-
kök i kombinerade person- och godsvagnsförande tåg, medan för enbart per-
sonförande tåg utspisning försiggick ~~genom~~ vid järnvägsrestaurangerna i
Östersund, Arvidsjaur och Gällivare. Från den 10/6 41 fingo högst 50 man
utspisas å varje ställe och måltid fick icke intagas å offentlig restaurang
efter den 27/1 42.

Denna personbefordran upphörde den 20/8 43.

2. Extra transporter.

a. Sårade.

Under hela tiden ha i västgående riktning transporterats tre
lasarettståg med 950 sårade och 5 enstaka sanitetsvagnar med 143 sjuka och
skadade personer.

b. För högre militärer m fl.

NSB salongs- sov- och restaurangvagnar ha i extratransporter
passerat här i båda riktningarna 11 gånger med bl a generalöverste v Fal-
kenhorst (denne for den 19/2 43 inkognito i ord tp och även tillbaka), ge-
neralamiral Boehm samt rikskommissarie Terboven. Dessutom ha i östgående
riktning ytterligare 4 liknande tp ägt rum för bl a generalfältmarskalk
List och storamiral Raeder.

För alla personaltransporterna ha avlämnats s k Bestellschein.
De ha anordnats i enlighet med av Mtrb givna detaljerade anvisningar betr
tbfh, olika anslag, rengöring, vattenförsörjning m m .

En kontrollloff med ordonnans(er) åtföljde alltid tp genom Sverige.

I tp ha medföljt ett mindre antal civilpersoner. Efter den 2/12 41
fingo enligt UD endast civila rikstyskar medfölja tågen; en och annan
norsk medborgare harv därför avvissats här vid ank från Trondheim.

Inga krigsfångar ha förekommit.

Inelles har följande antal resande transporterats:

från Trondheim, militärer 91 534

civila 3 194 94 728 st

till Trondheim, militärer 63 904

civila 2 882 66 786 "

Summa här passerade 161 514 st.

Efter den 20/8 43 vidtog tyisk posttransitering (Tp-tp) mellan Trondheim och Haparanda samt mellan Trondheim och Narvik. Hp-tp upphörde den 1/10 och f n går en NSB BCo två gånger i veckan i varder riktningen mellan Trondheim och Narvik. Tre civila tyskar åtfölja vagnen under övervakning av en järnvägspolis.

B. Godstransporter.

Dessa voro från början ämnade att försiggå i slutna tåg, men genom å att högst 300 å 350 ton kunde hitföras per tåg från Norge, sammanfördes godsvagnarna i färre tåg österut. I västgående riktning rådde motsatt förhållande, i det tåg med cirka 600 ton anlände, medan den dubbla vikten kunde medföras per tåg till Norge.

Styckegodstrafiken har haft ringa omfattning med undantag för tiden angiven under III, A, 5.

Från den 6/8 1940 karterades allt DW-gods såsom W-gods inom Sverige med omkartering å gränstationerna. W-godstrafiken redovisas separat och ingår således icke i den allmänna redovisningen eller statistiken.

1. I östgående riktning har mest transporterats:

a. Krigsmateriel av olika slag. Med vissa specialvagnar ha befordrats tunga artilleripjäser, järnvägsartilleri m m, av vagnskorten att döma från Tyskland via Kornsjö - Norge - Storlien - Narvik.

b. Ammunition, alla slag och explosiva varor.

Tp av dessa varuslag skulle förutanmälas från Trondheim, vilket icke alltid skedde. Vagnarna beledsagades hit av tyskt bevakningsmanskap och vidareändes efter undersökning och avskrivning å erforderliga licenser, åtföljda å svensk sträcka av järnvägspolis (början den 12/11 41) i tåg med högst 55 km ^hstighet.

Efter sprängningsolycken i Krylbo sommaren 1941 anbefalldes noggrann undersökning av varje vagn med explosiv vara. En ingenjör från Sprängämnesinspektionen vistades här en vecka i febr 42 och lämnade tekniska anvisningar.

c. Bensin och eldiferliga oljor.

Cisternvagnar gingo fyllda Oslo - Narvik häröver och tomma åter via Trondheim. Ett antal tomma cisternvagnar, som ej gått lastade via Storlien, återsändes via Charlottenberg.

d. Bilar.

I tåg, veri dessa transporterades inom Sverige, medföljde från den 24/9 42 SJ bevakningsman (järnvägspolis). I kombinerade passagerar- och godsvagnståg fick manskap efter den 4/4 41 ej behålla platser i bilarna, utan överflyttning skedde till psv.

e. Hästar.

Efter under VI, sid 9 omnämnda transporter förkommo sådana
ers sporadiskt. Hästarna förskrevos sig mest från Tyskland och ha i vissa
fall underkestats järnvägstransport i en följd via Kornsjö- Norge- Trond-
heim (nionde dagen här en viss tp i juni 1942). Sammanlagt ha under 1940 -
1942 708 vagnar med i runt tel 4200 häster passerat; under 1943 inga tp.

Under a -b och d - e härovan uppförda varuslag medgavs icke tran-
sitering efter den 15/8 43 och för bensin efter den 1/10 43. Efter först-
nämnda datum ha 31 st vagnar återförvisats såsom ej transiteringsberätti-
gade.

2. I västgående riktning ha cirka 20 % mera vagnslaster transpor-
terats än åt motsatta hållet. Transporterna började först kring 1. sept 40,
då spannmålanlände från Tyskland. Alla vagnskort skulle från början ha
Fahrtnummer angivna. Ofta har från NSB (tysk) sida begärts, att hänsyn
till dessa nummer skulle togas vid tågbildningen härifrån. Redan 1 okt 40
nåddes NSB neka mottagande av såväl kol- som trähus- och livsmedelsvagnar
(V, B, 4), så att 400 vagnar måste kvartagas här och på andra närbelägna
svenska stationer. Den 14/10 40 lovade Ausladekommissar i Trondheim, att
dagligen 100 vagnar skulle kunna mottagas av DW, men efter två dagars
leverans kom åter stopporder från Trondheim. Generalöverste v Felkenhorst
ställde den 26/10 40 i utsikt omorganisation betr lossning av vagnar, las-
tade med baracker och trävaror. Ytterligare många stopporder resp inskränk-
ningar avseende vissa godsslag ha därefter måst vidtagas.

De varor, som hutudsakligast utförts till Norge äro:

a. Kol och koks.

Kol har med ovan angivna undantag transporterats till. DW
(och NSB) hela tiden från slutet av juni 1940 från Sundsvall och Härnösand
(ursprungligen Tyskland). Vissa omadresseringar betr mottagningsstationer
ha på begäran gjorts före vag härifrån. Under loppet av sept 42 gick ett
extra tågpar å NSB speciellt för kolvagnar. Koks har likaledes sänts till
DW, men mest till Orkla gruber (VII B 2). För här nämnda varor lämnas för
varje tåg tel med uppgift till Transportkontoret (V B 1) å förutom Fahr-
tnummer även vagnsnummer, innehåll och nettovikt.

b. Trävaror och baracker.

Från Mellansverige och Småland sändes under sept 1940 - mars
1941 stora mängder , upptill 35 vagnar per dag.

c. Cement.

Från nov 1940 ha med vissa mellanrum upptill 15 å 20 vagnar
per dag sänts Sundsvall (Tyskland) till Söberg, Hell och Trondheim, sedan

maj 1943 i av NSB bräckade tyska G-vagnar.

d. Bilar i denna riktning utgjordes ofta av mer eller mindre reparationsmässiga fordon av olika slag. Trafiken upphörde den 15/8 43.

e. Livsmedel.

Redan i slutet av maj 40 (IV a) började transport av spannmål, kött- och korvkonserver att passera från Tyskland till Trondheim. Potatis, konserver av skilda slag, mjöl och njutningsmedel ha under hösten 1943 transporterats från ett lager i Luleå till olika platser i Norge.

VII. Civiltrafik.

A. Persontrafiken har varit helt obetydlig; i ingendera riktningen har medeltalet uppgått till två personer per dag. Från juni 1940 till 1943 års slut ha inalles 2049 resande till Norge och 3121 resande från Norge passerat här. Fr o m den 9/2 42 trafikerar ett persontågsspar Storbritannien endast 4 gånger per vecka. Utläningar medges icke rätt att övernatta här, varför personbefordran hit med en godstågslägenhet från Norge på aftonen förbjöds genom Pbr från 1943 års ingång.

B. Godstrafik.

1. Från Norge.

Från medio av 1941 gjordes avsevärda inskränkningar i civiltrafiken. Transporttillstånd från Wehrwirtschaftsstab erfordras för såväl styckegods som vagnslaster.

Följande godeslag i vagnslaster ha i huvudsak passerat:

svavel i olika omgångar från sept 1940 till fabriker inom Cellulosa-koncernen, svavelkis i mindre omfattning. Livsmedel från Trondheim, Lånstein, Steinkjer och Hommelvik fraktades i G-vagnar under juli och aug. 1941 till Sundsvall f v b Finland från ett antal båtar från U S A , vilka omdirigerats från Petsamo till Trondheimsfjorden. Karbid från Kopperå tidvis under 1942 och kortvarigt under 1943, inalles 2700 nettoton till skilda svenska stationer. Varan förtullades här för beställarens räkning.

2. Till Norge.

I juni 1941 , januari 1942 och december 1942 rådde transportförbud för civila laster under upptill tre veckor per period. De varor, som utförts äro i stort sett:

Kol till NSB från medio av 1940. Från maj 1943 voro alla kolvagnar adresserade till en kolfirma i Trondheim, som fördelade varan mellan D.W. och NSB. Koks till NSB och Orkla gruber. Cellulosa från Haparanda till Rahheim, cirka 1000 ton från okt 1941,

Trävaror, hyvlade bräder och sparrar från Norrlandsstationer till Trondheim, Glaubersalt från Sundsvall (Tyskland) till Renheim (25 v i okt 40) Krommelm Tyskland - hopperå direkt.

VIII. Rullande materiel.

A. Lokutlåning till NSB.

På begäran av NSB har Kjsty under 1940 - 43 utlånat 6 persontägs- och 4 godstågslök, vilka återlämnats efter 6 till 21 månader. För närvarande äro sedan slutet av nov 43 ett B- och ett G-lok utlånade.

B. Vagnar.

1. Personvagnar.

De under VI A omnämnda vagnarna ha varit avställda för specialtågen och ha varit S-märkta. De ha tagits i allmänt bruk först sedan de undergått desinfektion.

2. Godsvagnar.

a. Olika typer.

Såsom ~~xxx~~ å sid 9 anförts ankommo under 1940 många ledningslösa NSB-vagnar. Dessa eröattes under 1941 med tyska såväl G som Ö. Ibr-vagnar gingo under dec 40 till febr 41 och tjänstevagnar i olika perioder med kollaster. Under juni och juli 1942 avdelades och brickades för koltransport 200 utländska (incl norska) Ö, sedermera utökade med ett 100-tal. Sundsvall - Härnösand - Trondheim.

Slutna vagnar från Norge smittrenades p g a där utbruten mul- och klövsjuka från juletid 1940 till 10/3 41.

b. Bromsförhållanden.

Den 31/3 43 bestämdes av NSB, att Kunze-Knorr-bromsar skulle beräknas ha endast 75 % bromskraft för godståg från Storlien. Hastigheten finge nedsättas till lägst 35 km/t, då ett reducerat bromstal av 29 skulle förefinnas. Fr o m den 16/12 43 skärptes bestämmelsen åtminstone vintertid därhän, att denna effektiva bromskraften (med 75 % beräknat för KK-bromsar) skulle utgöra minst 37 % i den långa lutningen, 19 % till Gudå.

c. Smörjning.

företogs från den 1/12 41 av alla passerande vagnar, som icke smorts inom en månad. Smörjning av brickade vagnar göres dock i Sundsvall och Härnösand.

IX. Oregelmässigheter.

A. Icke trafikdugliga vagnar från Norge.

P g a befarade sabotagehandlingar mot transiterande DW-transporter skärptes kontrollen av vagnar i aug 1941. Under aug och sept 41 hittades

sålunda föröreningar i 4 vagners lagerboxar.

Revisionstiden för vagnar övervakades speciellt för ammunitionslastade vagnar. Av sådana omlästades här 4 st genom militärens försorg och 18 st återförvisades t o m febr 1942.

Överbelastade och varmgångna vagnar (ett fåtal) ha omlästats.

B. Oriktig viktangivelse.

A DW-vagnar från Norge iaktogs i okt 1940, att för låga vikter angivits i fraktsedlarna. Kontrollvägning gjordes därför och resulterade i anmälan till dåvarande Ubr. Under tiden 20/11 40 - 13/11 41 vägdes varje vagn (i Östersund) och i början fastslogs, att fraktsedelsvikterna i medeltal per vagn endast voro hälften av de verkliga vikterna. Debitering gjordes å svensk sträcka efter de beriktigade vikterna. Sedermera vanns rättelse och vikterna befunnos exakta vid provvägning.

C. Stölder och skadegörelser.

Inträffade tillgrepp i DW-vagnar föranledde Gbr att anbefalla kontroll av och uppgift å plomber av vagnar i östgående riktning från 22/4 41. Annotering om vagnars låsning och plombernas beskaffenhet började redan dessförinnan. Här upptäcktes fall, då plomberna varit brutna vid ank från Norge, men även i riktning till Norge ha plomber varit brutna, varför innehållet i sistnämnda fall inventerats; då det gällt vagnar från Norge, ha vagnarna endast plomberats på nytt. Rapport har i varje fall insänts.

Efter hand som bildäck blevo svåråtkomliga, annoterades för alla reservdäcksförsedda bilar antalet sådana vid ingångsgränsstationen/och överensstämmelser rapporterades. Här ha upptäckts 8 st fall, då ett eller flera däck försvunnit inom Sverige.

Å många passerande bilar ha dessutom avsiktliga skadegörelser rapporterats.

D. Saknade handlingar.

1. Licenser.

Licenskrävande transporter, såsom krigsmateriel, ammunition och hästar anlände ibland från Norge utan att licens förelåg å tullkammaren. Storlien bryggar då vagnarnas stoppande å norsk station, men då förutanmälan uteblev (jfr VI B 1 b), ankommo de hit. Efter telefon till Handelsdepartementet ha vagnarna för varje gång fått gå - betr levande djur förfrades även Medicinalstyrelsens medgivande - och licens har erhållits, medan vagnarna varit på väg. Understundom ha sådana vagnar tullförpassats till resp gränsstation.

2. Järnvägshandlingar.

Dessa ha ofta saknats, vilket försvårat tullkontrollen och karte-

ringen. Dubblettfraktsedlarna ha ibland medsänts och fraktsedlarna ha då och då varit i särdeles ofullständigt skick.

För s k Bevegelsestransporter med visst fahrtnummer, som inom Norge hemlighölls betr adress och innehåll har Storlien fått vänta på handlingar mycket länge, i ett fall cirka två månader, innan de genom Mtr hjälp kunnat erhållas. Vagnarna ha i sådant fall fått vägas och (efter tfnuppgift) adresseras till sin bestämelsestation.

E. Tågförseningar (berörande DW-transporter).

1. Från Sverige.

Syd-västgående specialtåget ankom hit den 4/1 41 två dygn förse-
nat p g e snöskred vid Björkliden. Två gånger senare har detta tåg ank hit
4 - 6 timmar sent med anledning av lokskada.

2. Från Norge.

Under 1940 - 41 voro för specialtågen förseningar vanliga på 3 -
6 timmar, men 1942 och 43 anlände de mera rättidigt. Sista ~~XXXX~~ stations-
sträckan, 1 timmes gångtid, har ibland tarvat över två timmars gång, enligt
uppgift beroende på "dåliga kol".

I. Missöden och olyckshändelser.

A. Å S J.

12/7 40 nedbrann ett snögalleri, 7 km öster om Storlien. Syllarna
fattade eld och rälerorna kröktes. Elden hade antagligen orsakats av ovarsam
eld från ett fältkök i ett österut passerande specialtåg. Utväxling av re-
sandemåste företogs mellan tågen 23 - 2392.

24/8 40. Till följd av översvämning och ras å lin Duved - Åre måste
utväxling av resande göras i tågen 2391 - 24. Tyska transporterarna inställ-
des 2 dagar.

B. Å NSB.

24/8 40. Även översvämning vid Ler, norr om Stören. Vagnar till
Dovre- och Rørosbanan kunde ej mottagas på 14 dagar.

23/1 41. Ett helt tåg från Storlien, varöver lokf förlorat herraväl-
det, urspårade i Meråker. Lokpersonalen dödad och alla vagnarna kullvräkt.
SJ bisträckte med hjälpvagn och ångkran. Avbrott i två dagar.

14/4 42 rasade en kaj i Hommelvik, varvid en tung kran och 9 NSB
lastade vagnar drogos i djupet. Nytt ras 17/4. Avbrott 5 dagar. Utväxling
i görligaste mån av specialtåg m fl.

24/11 42 Ras hitom Gudå . Den 25/11 stopp för specialtåg. Därpå ut-
växling förbi brottplatsen. Klart efter ~~XXXX~~ 2 1/2 dygn.

XI. Flyktingsströmmen.

A. Österut.

Förutom under II, sid 3 omnämnda flyktingar ha här anlänt från Norge 994 st flyktingar; 811 norrmän (män, kvinnor och barn), 128 danskar, 46 rys-sar (fångar), 5 tyskar samt vardera 1 av amerikansk, polsk serbisk och tjeckisk nationalitet. De ha oftast kommit fot- eller skidledes över fjället, med betydligt nedsatta krafter, men även i järnvägsvagnar, öppna eller slut-na från Norge (23 st i 10 fall).

Två danskar ha påträffats döda inom Sverige i okt 1941 och sep 43.

Efter polisförhör ha flyktingarna rest till olika läger, ~~KILIX~~ från nyår 1943 sedan de först avlusats i Duved eller Mattmar (III B 2).

Från maj 1942 ägde landsfiskalen utfärda rekvisition å speci~~al~~biljet-ter för norska flyktingar.

B. Västerut.

På norsk uppmaning, kungjord i Sverige, återvände en del norrmän, som på tidigare stadium flytt till Sverige. 207 st personer överfördes ~~KILIX~~ sålunda till Kopparå den 17/6 1940.

Storlien i december 1943.

