

med rapport jäm-
likt ÖN grp nr I:2887.

Till

Chefen för Övre Norrlandsgruppen.

Jämlikt genom skr ÖN grp nr I:2887 erhållen instruktion får jag härmed
vördsamt insända nedanstående rapport avseende förhållanden vid tp Riksg.
Trelleborg 2/1 - 4/1 och 5/1 - 7/1 1941.

Tp Riksgränsen - Trelleborg 2/1 - 4/1 1941.

Till följd av stark kyla (tidvis -38°) frös ett antal klosetter i för-
manskapet avsedda vagnar, varvid risk för översvämning och därav förorsakad
stank i vagnarna förelåg. Genom upptiningen av dessa klosetter och genom
å båda ångloken på mellansträckan Gällivare - Östersund uppstod avsevärd f-
sening, vilken dock kunde inhämtas före Trelleborg, dit ankomsten skedde i
rätt tid.

I Örebro skedde på begäran av järnvägspersonalen utbyte av en personv-
vilken på grund av mindre bärkraftiga fjädrar eller möjligen annan orsak f-
bufferterna så snedställda, att risk för upphakning på framför- och efter-
gående vagnars buffertar ansågs föreligga.

Härav betingad ur- och ilastning skedde i synnerligen god ordning.

Den tyska personalen begagnade sig under denna tp icke av tillståndet
till avstigning på raststationer.

För tp givna bestämmelser efterkommas synnerligen väl av den tyska pe-
sonalen.

Tp Trelleborg - Riksgränsen 5/1 - 7/1 1941.

Även denna tp genomfördes i stort sett friktionsfritt.

Den tyska personalen syntes nu mera benägen att begagna sig av avsti-
ningsmöjligheterna.

Genom fellösning å tidtabellen medgavs av mig urstigning å Östersu.
varav c:a 100 man av den tyska personalen begagnade sig. På stationen f-
icke någon civil person och den tyska personalen lämnade icke den perroga-
som av två spår skiljdes från den egentliga stationsperrongen. Stations-
toren gjorde mig uppmärksam på mitt misstag, varför jag ansett förhållan-
bära upptagas i rapporten.

Vid avfärden från Trelleborg bestod tåget av en personvagn mindre f-
neltp. Härigenom var det rätt trångt i vagnarna. I Östersund tillkopplade
utan mitt ingripande en personvagn skiljd från övriga för manskapet avsed-
vagnar av förplägnadsvagnen, officersvagnen och en gods-vagn. Tillkopplade
av denna vagn skedde omedelbart före ordinarie avgångstid från Östersund,
för beständes, att överflyttning av personal skulle ske i Ulrikafors. På
gen anledning förefattade jag mig av det tyska manskapet på stationen före Ul-
fors mot vilken order verksamt överflyttning med resultat, att de blev

på banan. En försening på c:a 20 minuter uppstod härigenom.

I övrigt förlöpte tp i lugn. Tidtabellen å delsträckan Östersund - Gällivare kunde icke heller nu följas, utan uppstod avsevärd försening, vilken icke kunde inhämtas före Riksgränsen där förseningen dock nedgätt till c:a 30 minuter.

Allmänna iakttagelser.

Den tyska truppens behov av dricksvatten synes vara stor. Brist å vatten på tåget förelåg ofta. Sålunda fanns vid ankomsten till Jokkmokk (omkring kl 0800 den 7/1) icke något vatten alls på tåget, varken i karaffiner eller cisterner. Då tåget i Jokkmokk var starkt försenat, över 2 timmar, och anstalter för snabb vattenpåfyllning icke förefanns, kunde vatten icke erhållas förrän i Gällivare 3 timmar senare. Vattentillförselsfrågan synes böra kraftigare beaktas, och därjämte bör påfyllning av vatten i cisterner medelst slangledning ske med större aktsamhet, så att vatten icke i större mängd spilles på korridorgolven.

Den tyska truppens uppträdande var mönstergillt. De svenska posternas uppträdande och hållning, speciellt i Östersund och Trelleborg, var likaså föredömlig.

Boden den 9. januari 1941.

N. Allerman

Kapten

Överlämnas till Byråchefen vid Kungl. Järnvägsstyrelsens militärtyvrå för kännedom att efter tagen del återställas till försvarsstabens kommunikationsavdelning. Stockholm den 17. januari 1941.

R. Stael von Holstein
Tjfv avdelningschef.

Estk efter tagen del. Mtr 20/1 1941.

Henrik Trede

Restyrkes å
tjänstens vägnar:

A. Fagerström

