

Härmed får jag vördsamt avgiva rapport över iakttagelser vid min av Byråchefen anbefallda resa med "Hufeisentransport" Storlien - Riksgränsen 27. - 29. januari 1942.

1. Vid tågets ankomst till Storlien meddelade tyske transportchefen, att värme helt saknades på en SJ BCo och på korridorssidan av den NSB BCo, i vilken han själv reste.

Genom stins i Storlien gjordes framställning till Östersund om att SJ BCo, vars ångvärmesystem var helt fruset, skulle ersättas. I Järpen erhöles meddelande om att sådant utbyte skulle ske.

Tbfh meddelade efter inspektion sedan Storlien lämnats, att det fanns flera vagnar i vilka ångvärmesystemet delvis var fruset samt att några vagnsklosetter hade frusit igen. Tbfh anmodades underrätta Östersund och att göra framställning om att erforderlig vagnpersonal beordrades för att i möjligaste mån avhjälpa bristfälligheterna.

I Östersund ersattes den kylda BCo-vagnen med motsvarande uppvärmd och vatten påfylldes. Några åtgärder att avhjälpa övriga felaktigheter vidtogos icke. Vid förfrågan hos tågklararen om ingen upptining skulle ske erhöles endast svar att tåget icke kunde försenas och att om vagnarna kommit frusna till Östersund finge de också gå frusna därifrån.

Vid ankomsten till Arvidsjaur voro samtliga vagnsklosetter (utom en, vilken användes av officerare och i övrigt hölls låst) och en del vattencisterner i NSB-vagnarna igenfrusna. Den fåtaliga personalen visade icke större prov på energi när det gällde att återställa vagnarna i brukbart skick. Tbfh måste övervaka varje sak som skulle utföras. På till förflöende stående tid, kl 12.00 - 13.45, hade allt bort medhinnas, men endast en klosett per vagn blev upptinad. Ångvärmesystemet blev i stort sett klarat.

Från Arvidsjaur gjordes framställning till Gällivare att personal skulle beordras för att göra ytterligare klosetter användbara. En man fanns avdelad för detta, men han skulle samtidigt bära varmt vatten att göra upptiningen med.

Genom att vagnstoaletterna under större delen av färden voro igenfrusna spred sig en obeskrivlig stank till kupeerna. Då värmen i vagnarna var dålig kunde man genom vädring icke få frisk luft med mindre vagnarna blevo helt utkylda.

Det synes mig vara under SJ värdighet att låta transportererna fortgå på detta vis: En grundlig översyn av värmesystemet och rengöring av vagnstoaletterna bör vintertid ske åtminstone i Östersund, Arvidsjaur och Gällivare.

2. Vad beträffar städningen under färden sker den nu endast i Arvidsjaur och då endast i 2. klasskupeerna. Resultatet blir att hela tågsättet blir otroligt skräpigt, vilket icke uppammar någon aktsamhet från de resandes sida. Jag ifrågasätter om icke materielen skulle fara bättre om de resande finge se att något gjordes från SJ sida för att hålla snyggt i tåget. Enklare städning (sopning) av hela tåget borde ske i Östersund, Arvidsjaur och Gällivare, där enligt gällande tidtabell erforderliga uppehåll finnas. Efter överenskommelse torde t.ex. städning av kupeerna kunna ske av de resande själva (papper och dylikt utstädas i korridorerna i sam-

band med att truppen ^{ärstiger} 'för utspisning' och korridorerna städas genom SJ försorg.

Någon fönstertvättning enligt givna bestämmelser förekom icke under färden.

3. Samtliga tbfh klagade över den dåliga belysningen. Ett par av NSB 3. klassvagnar saknade belysning helt och hållet.

4. Tåget var vid ankomsten till Storlien 4 timmar sent. Från Östersund kunde transporten avgå 3 timmar sent, men under återstoden av färden föreföll transportens tidtabellsenliga framförande icke vara av någon betydelse. I Arvidsjaur räknade lokpersonalen med att utan svårighet kunna köra in en timma till Gällivare och att sedan ytterligare en timma skulle kunna köras in mellan Gällivare och Riksgränsen. Genom att de fåtaliga rälsbussarna obetingat gävos företräde försenades emellertid transporten i onödan. Från Arvidsjaur till Pakkoselet hade förseningen nedbringats med i runt tal en timma. I Pakkoselet kvarhölls emellertid transporten i 45 min. för möte med rälsbuss, som anlände kl 20.15. Hur långt transporten kunnat framföras utan att försena rälsbussen, om nu denna skulle givas företräde, kan jag icke avgöra. I varje fall torde den kunnat framdragas till Porjus (15 min. gångtid), där enligt tidtabellen tåget skulle stå i 5 min.

Tbfh uppgav att han i Pakkoselet försökte få fram tåget längre men utan resultat. Han uppgav vidare att det var vanligt att tågen på detta viset fick stå och vänta på rälsbussarna, vilket han uppgav sig vid upprepade tillfällen hava rapporterat.

Därest särskild tågledare icke kan beordras t.ex. i Arvidsjaur för linjerna Östersund - Gällivare och Jörn - Arvidsjaur synas strängare föreskrifter angående tågens framförande vara av behovet påkallade.

5. I Storlien var järnvägspersonalen fel orienterad angående utspisningen i Östersund. Stins uppgav sålunda att officerare skulle utspisas i järnvägsrestaurangens matsal och manskapet på plattformen. Av samma uppfattning var även tbfh, som uppgav att detta var enligt senaste order i tågpersonals orderliggare. Det gör inget gott intryck när tyske transportchefen först får orientering enligt ovan och hinner ge order för utspisningen innan svenske kontrollofficeren hinner meddela att all personal utspisas på plattformen.

Vad utspisningen beträffar torde den kunna regleras så att icke samma soppa på rotfrukter serveras i Östersund, Arvidsjaur och Gällivare.

Ordningen vid utspisningen var mindre god. Urstigningen skedde långsamt och många hade glömt eller icke brytt sig om att taga med sig kokkärl.

6. I Östersund anlände den militära bevakningspersonalen (ur I 5) till måltidsstationen c:a 10 min. efter sedan tåget inkommit. Enligt uppgift hade från stationen lämnats uppgift om att tåget beräknades anlända kl 21.00, tåget ankom emellertid c:a 20 min. tidigare.

Stockholm den 31. januari 1942.

B. Hård af Segerstad

B. Hård af Segerstad

Kapten