

utdrag till 70 a.

Militärbyrån, Persontrafikbyrån

Stockholm.

Från företagen kontroll i enlighet med Mtbr skrivelse dnr Ty 12/42 av specialtåg för tysk militär Rgn-Hbf-Rgn får undertecknad härmed värdsamt avgiva följande rapport :

Specialtåg Rgn-Hbf den 21-23/9 1942.

(Tåg 10323-10123-10125-10126-10127 )

Städning och rengöring samt fönstertvättning.

Beträffande rengöringen av klosettskålarna hänvisas till rapporter från tidigare kontrollresor. I övrigt sköttes tåget mönstergilt.

Under resan medförde nästan varje resande tillsammans med sin personliga utrustning sill i kärl av olika storlekar upp till fjärdingar. Dessa sillkärl belamrade tågets plattformar, så att många grindar blevo fullständigt förstängda och genomgång av tåget försvårades. Olägenheten härav är dock ej av så allvarlig karaktär. Vad som däremot bör förbjudas är att dessa kärl placeras inne i personvagnarna. Det förekom, att man placerat kärl såväl å kupéernas golv som å resgodshyllor. Då kärnen ofta äro otäta, rinner saltlaken ut efter väggarna och på vagnsgolven samt tränger ned i förefintliga springor, vilket gör att det är omöjligt, att vid rengöring befria vagnarna från lukten efter sillkärnen. Den starka saltlaken skadar även målning och korkmattor. Vederbörande tågpersonal samt kontrollpersonal bör uppmärksamgöras på förhållandet.

Vattenförsörjning.

Sköttes planenligt och utan anmärkning.

Anslag.

Analaget " Achtung. Waldbrandgefahr " saknades i Co5 1971 och 1307.

" " Es ist strengstens verboten... " saknades i en kupé av Co2 2482.

" " Achtung. Während des Aufenthaltes..." saknades i en toalett Co 1872.

Förbandslåda och tågattiralj.

Förbandslådans plombering bruten p.g.a. olycksfall vid uppresan. Rapport i enlighet med Pbr skrivelse den 18/5-42 avlåten av Stf Vj.

Tågattiraljen utan anmärkning.

Specialtåg Hbf-Rgn den 25-27/9 1942.

( Tåg 2214-78-80-10180-10124-10324 )

Städning och rengöring samt fönstertvättning.

Beträffande klosettskålarnas rengöring hänvisas till rapporter från tidigare kontrollresor. I övrigt ingen anmärkning.

Vattenförsörjning

Dnr. Ty 12/42

Till

Förste trafikinspektören,

Östersund.Ang. kontroll av specialtåg Östersund-Gällivare-Östersund.

Undertecknad som medföljt som kontrollant å specialtågen 10224 å bansträckan Östersund - Gällivare den 6-7 oktober och 10323-10223 å bansträckan Gällivare - Östersund den 9-10 oktober får härmed avlämna följande rapport.

Av vagnarna i tågen voro de svenska enligt plan i "Sammanställning över anordning m.m. i specialtågen" och de norska enligt styrelsens telegram. Beträffande de svenska vagnarna må nämnas att Cfo5 nr 1286 ej utbytts mot 1351. Östersund uppger dock att nr 1351 rekviderats men ej anlånt till Östersund. Utbyte skall ske så snart planenlig vagn kan insättas. Å  $F_1$ -vagnen var en koppeldosa sönderryckt och vagnen togs ur 10223 den 10/10 i Östersund och en hel  $F_1$  insattes.

Å de svenska vagnarna kunde i övrigt intet anmärkas. De norska voro betydligt sämre. Vagnpersonalen å uppehållsstationerna och medföljande tågpersonal klagade speciellt ångvärmeledningarnas bristfällighet. Under ovannämnda resa, <sup>ytter</sup> då temperaturen varierade mellan + 5° och - 5°, kunde dock ingen större olägenhet märkas.

Städning, rengöring och vattenfyllning fullgjordes planenligt med följande undantag. Konstertvättning egde ej rum i Gällivare och städningens noggrannhet i Arvidsjaur den 9/10 å tåg 10323-10223 kanske kunde ha varit mer tillfredsställande. Dock må härvid påpekas att det tidtabellsenliga uppehållet i Arvidsjaur (10323-10223), 35 minuter, var kortaste laget för en god städning.

I Gällivare egde ingen städning rum. I stället medföljde tågattänderska i 10323 från Gällivare till Kitajaur och i 10224 från Kitajaur till Gällivare. Anordningen är att rekommendera och borde utnyttjas även av andra "städningstationer" där så är möjligt i stället för städning å station under uppehållet.

Beträffande tågens utrustning av tågattiralj, förbandslåder, toalettpapper, vattenflaskor m.m. var den riktig. Vattenflaskorna utnyttjades emellertid ej alltid på rätt sätt. I 10323 använde den tyska kökspersonalen vattenflaskor för kaffeutdelning. Vid flyttades flaskorna i tågen in i köksvagnen och på toaletterna.

Bagagehyllorna användes som liggplatser och voro överbelastade. Tågpersonalen o  
månade vidare att de fasta ryggstöden i de svenska Co-vagnarna understundom bändes i  
och lades på golven som liggplatser. Beträffande förbudet att använda toaletterna  
der uppehåll å stationerna iaktogs att detta ej fullt efterlevdes. Tågpersonalen up  
nades att tillse att ovannämnda misförhållanden ej upprepades.

Från Gällivare framfördes önskemål att Hp-gruppen vid avgång från Gällivare till

Storlien skulle gå främst i 10323. Under föregående vintrar hade det visat sig besvärligt med att ha de svenska "Hp-vagnarna" försedda med vida uppvärminsrör sist i tåget. Ångvärmen trängde lättare igenom, om de svenska vagnarna gingo först vid avgång från Gällivare och riskerna för tågförseningar på grund av uppvärmningssvårigheter skulle härigenom avlägsnas.

Vagnskötare och bevakningspersonal medföljde tågen enligt bestämmelserna. Inom parentes må nämnas att bevakningspersonalen i Hoting, två man, under nuvarande förhållanden, då inga extra transitotransporter äga rum, ej fullständigt utnyttjas. Tjänstgöringstiden kan således under normala förhållanden blott uppgå till cirka 14 timmar per vecka. Genom ändrade turer, indragning av en man eller eventuellt flyttning av placeringssort skulle kanske personalen bättre kunna utnyttjas.

Under nedresan med 10323 blev detta tåg försenat 4 $\frac{1}{2}$  timme från Dorotea. Skada uppstod å loket och nytt lok erhöles från Storuman. 10223 ankom Östersund 4 timmar försenat och till Storlien ankom transporten 3 timmar och 57 minuter försenat.

I övrigt intet anmärkningsvärt.

Östersund den 14 oktober 1942.

G. Modelius

E.o. stationsskrivare.

IV DISTRIKTET

Distriktschefen

den 25 OKT. 1942

Dnr. Tg 12/42

D.-nr. De H 128/40

Anhålls att i svarsskrivelse ovanstående  
diarienummer angives.

Till

Kungl. Järnvägsstyrelsen,  
Drifttjänstbyrån,  
Militärbyrån,  
Persontrafikbyrån.

Th  
Ay

ang. specialtågen Östersund-Gällivare-Östersund.

I anslutning till den 17 oktober 1942 översänd rapport -  
De dnr H 128/40 - angående kontrollresa den 6 - 10 oktober 1942  
med specialtågen Östersund-Gällivare-Östersund får distriktschefen  
meddela följande.

Orsaken till den dåliga uppvärmningen i de norska personvagnarna jämfört med de svenska torde till stor del vara att hänföra till den mindre dimensionen å genomgångsrören för ångvärmeledningen å de norska vagnarna. Dessa ha nämligen endast 1"-ledning under det de svenska ha 2"-ledning. Även värmeledningsslangarna med tillhörande rördelar ha å de norska vagnarna mindre genomsläppningsarea än å de svenska.

Då strypning av ångan tydligen härav blir följden, vill distriktschefen ifrågasätta, om icke NSB borde anmodas anordna värmeledningsrör och slangar av grövre dimension å ifrågavarande norska vagnar. Intill dess detta hinner utföras, synes föreskrift böra utfärdas, att de svenska vagnarna alltid placeras närmast dragande lok (eller ångfinka), så att ångan lättare kommer fram till de längst bort från värmekällan belägna vagnarna.

Östersund den 23 oktober 1942.

*Paulsen*

P.M.

angående iakttagelser gjorda under kontrollresa i tågen 10122-10121 Trelleborg F-Mon-Trelleborg F den 7-9 september 1942 enligt Militärbyråns skrivelse Ty 12/1942.

Ang. rengöringen. Vagnarna äro vid ankomsten till slutstationen mycket smutsiga. Rengöringen i Trelleborg F anses icke tillräcklig. Det klagades emellertid över att tillgången på putsmaterial är för knapp. Klosetternas golv behöva åtminstone 1 gång var 14:e dag noggrann skurning. 2 klass-vagnarnas soffor böra dammsugas med samma mellanrum. Nackskyddet i 2 klass böra bytas oftare. En del voro så smutsiga, att de resande föredrogo att avlägsna dem. Samtliga vagnar äro utan inre revision olämpliga för allmänna trafiker. Till specialtågen hörande vagnar böra därför förses med en yttre märkning, som anger att vagnen endast får användas i specialtågen. B.J. C-vagn 129 var i synnerligen dåligt skick och bör utbytas. Ang. vattenförsörjningen. Samtliga 3-klass vagnar voro försedda med 1 vattenflaska med skopa. Föreskrift härom är icke intagen i "Sammanställningen över anordningar m.m. i specialtågen". Likaledes saknas i denna sammanställning föreskrifter angående förbandslådornas utgående vid övergång till annan järnväg.

Ang. anslagen. Samtliga föreskrivna anslag voro uppsatta, men en del voro trasiga och mycket smutsiga. Ifrågasattes om Sveriges järnvägs-karta bör vara uppsatt i specialtågens vagnar. Samtliga befintliga kartor voro mycket solkiga. Bestämmelser böra utfärdas om vilka kupéer, som skola vara reserverade för svenska och tyska kontrollpersonalen samt vilka anslag, som skola vara uppsatta å dessa kupéer. Samtliga 3-klass kupéer voro icke skyltade "Rökning tillåten" eller försedda med askkoppar, sannolikt beroende på att vissa vagnar icke äro avdelade för dessa tåg. Föreskrifter om rökskyltningen finnas i Persontrafikbyråns skrivelse Bd 1 5.5.41 men äro icke intagna i "Sammanställningen". Det torde vara lämpligt, att samtliga specialtågs föreskrifter angående dessa tåg intagas i sammanställningen, då det är omöjligt för tågbefälhavaren och övrig personal att hålla

Tågföringen: Vid Lomma, där tåg 10122 gör uppehåll 2 min. för möte med tåg 1975 ävensom å bstr Lomma-Flädie, där största hastigheten för närvarande är nedsatt till 10 km/tim på grund av banarbeten, samlas alltid en del ungdomar. Under hösten förekommer det dagligen att dessa därvid medföra äpplen och dylikt som de under rop "cigaretter" kasta till de tyska soldaterna i tåget. Dessa kvittera ibland med att kasta ut ett och annat paket. Då ungdomarna tränga sig in på järnvägens område och uppehålla sig eller springa på ballasten är faran för olyckor uppenbar. Detta "varuutbyte" bör snarast stoppas genom polisbevakning. I övrigt förekommo icke dylika störningsmoment under resan.

Från såväl svenske som tyske kontrollofficern framfördes det önskemålet, att tågen 10121 och 10122 måtte få stoppas å den gemensamma mötesstationen (tdt-enligt Harplinge) någon minut för att därigenom möjlighet kunde beredas dem, att utväxla behövlige meddelanden tågen emellan synes kunna ordnas så, att tåg 10122 givits behovsuppehåll vid Harplinge eller ev. annan mötesstation och att svenske kontrollofficern meddelar tågchefhavaren i god tid om uppehåll är behövt eller ej. Risken för spring av soldater tågen emellan synes ej föreligga, då tyska order delgivas alla resande om att det är förbjudet att uppehålla sig å psvplattformerna eller att lämna tåget under uppehåll. Denna order följes undantagslöst enligt svenske kontrollofficerns utsago.

När tågen utgå från Hälsingborg F föreligger det önskemålet att det långa uppehållet i Vegeholm borttages. Svårigheter uppstår ständigt, att hålla de resande borta från toaletterna.

Fågsammansättningen:

Utrymmet i 2-klass är ständigt otillräckligt.

Uppsättning a	omfattar	2 S.J. Bo4 á 36	sittplatser	=	72	sitt
<u>b</u>	"	1 B.J. ABo á 40	"	+		
		1 S.J. Bo4 á 36	"	+		
		1 B.J. BCo á 18	"		=	94
<u>c</u>	"	2 B.J. ABo á 40	"		=	80

Utrymmet i 2-klass är ständigt otillräckligt (2 järnåsar) resande

I genomsnitt bestå kontingenterna av 55 officerare, 15-30 kvinnlig personal och 15-30 civila, således sammanlagt 85-110 resande berättigade till 2 klass.

Insättandet av 1 BCo i uppsättningarna a och c synes därför behövlig. För de 2-klass resande som hänvisas till 3 klass betalas endast 3-klass pris.

De tyska transportbefälhavarna framförde även det önskemålet att B.J. ABo (salongsvagnar) uppdelas så att en dylik vagn kommer att gå i vardera uppsättningen.

Önskvärd sammansättning är således:

Tåg 10122 vid Trelleborg F: Lok, Pw 4 post, ABC4 kurir, B.J. ABo (salong), S.J. Bo4 (kupé), S.J. el. B. BCo, Pw 4 kök, C-utrymme, 2 F ( för ← handresgods).

Bo4 (kupévagn) i vardera uppsättningen är önskvärd för bl.a. regements- och stabsofficerare m.fl., som ha arbete att utföra eller önska hålla konferenser under resan. Detta utbyte ökar icke antal Bo-vagnar i tågen.

BCo-vagnens 2 kupéer i 2 klass vore lämpliga för kontrollpersonalen och 1 kupé i 3 klass för kökspersonalen. Övriga 3-klass kupéer kunde vid behov användas för de 2 klass resande, som måste hänvisas till 3 klass på grund av platsbrist i 2 klass eller för 3 klass resande om behov föreligger (i synnerhet vintertid med oförekommande vagnsskador och uttagning under resan av vagnar ur tågen).

De tyska vagnar, som framföras i tågen böra obetingat vara försedda med åtminstone genomgångsledning för elektrisk värme. Temperaturen i vagnarna är redan nu under 14-15°.

Allmänt. Det allmänna omdömet från såväl svensk som tysk personalsida synes vara det, att transportererna försiggå på ett för båda parterna friktionsfritt och tillfredsställande sätt.

Malmö den 12 september 1941

Statens järnvägar  
10 trafiksektionen  
Trafikinspektören

*J. Månsson*  
Stationsskrivare.



Insättandet av 1 BCo i uppsättningarna a och c synes därför behövlig. För de 2-klass resande som hänvisas till 3 klass betalas endast 3-klass pris.

De tyska transportbefälhavarna framförde även det önskemålet att B.J. ABo (salongsvagnar) uppdelas så att en dylik vagn kommer att gå i vardera uppsättningen.

Önskvärd sammansättning är således:

Tåg 10122 vid Trelleborg F: Lok, Pw 4 post, ABC4 kurir, B.J. ABo (salong), S.J. Bo4 (kupé), S.J. el. B. BCo, Pw 4 kök, C-utrymme, 2 F (för handresgods).

Bo4 (kupévagn) i vardera uppsättningen är önskvärd för bl.a. regements- och stabsofficerare m.fl., som ha arbete att utföra eller önska hålla konferenser under resan. Detta utbyte ökar icke antal Bo-vagnar i tågen.

BCo-vagnens 2 kupéer i 2 klass vore lämpliga för kontrollpersonalen och 1 kupé i 3 klass för kökspersonalen. Övriga 3-klass kupéer kunde vid behov användas för de 2 klass resande, som måste hänvisas till 3 klass på grund av platsbrist i 2 klass eller för 3 klass resande om behov föreligger (i synnerhet vintertid med oförekommande vagnsskador och uttagning under resan av vagnar ur tågen).

De tyska vagnar, som framföras i tågen böra obetingat vara försedda med åtminstone genomgångsledning för elektrisk värme. Temperaturen i vagnarna är redan nu under 14-15°.

Allmänt. Det allmänna omdömet från såväl svensk som tysk sida synes vara det, att transportererna försiggå på ett för båda parterna friktionsfritt och tillfredsställande sätt.

Malmö den 12 september 19

Statens järnvägar  
10 trafiksektionen  
Trafikinspektören

*J. Nilsson*

Stationssskrivare.

Överlämnas till Kungl. Järnvägsstyrelsen,  
Militärbyrån, Persontrafikbyrån,  
Distriktschefen vid III distrik

Polismyndigheten i Lomma har underrättats om i rapporten uttalade förhållande därstädes, varjämte tid efter annan den i Lomma polismyndighetens beordrade biträda i Lomma för st

jande av det omrappoterade ofoget. Malmö den 12 september 1942.

*Anders*

lml. d. 2/10 1942  
Dnr Mtr Ty 12/42.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN  
MILITÄRBYRÅN

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN  
MILITÄRBYRÅN  
Bilaga till dnr. till dnr. den 6/10 42  
nr. 12/42

Dnr Ty 12/42

Stockholm, 26.10.1942

En Militärattaché  
No. 2523/42.

Till

Kgl. Järnvägstyrelsen  
Militärbyrå  
Stockholm  
(doppelt)

-----  
H. H. Gephart, Oberleutnant, besandets Befehlsführer, im Eisenbahnzug  
Harrvik-Deutschland.  
Schreiben Militärbyrå T. 12/42 vom 6.10.42 mit Rapport  
Zugständerung och rengöring samt fönstertvättning.

Beträffande rengöringen av kiolettskälarna hänvisas till rapporter  
Auf Grund des Besuchsberichts des Militärbesorger und des  
angefügten Rapportes aus Luleå habe ich die zuständigen deutschen  
Transportdienststellen angewiesen, dafür zu sorgen, dass in Zukunft  
keine Waggensätze mit in die Abteile und überhaupt nicht in die  
silkkärl beladene Züge, so dass viele Wagen vollstän-  
dig verstaubt und durchgang der Züge gefährdet. Unannehmlichkeiten hieraus  
sind jedoch nicht so allfällig. Was jedoch zu vermeiden ist, dass in den  
Waggensätzen, die durch andere Reisegüter  
saure Äpfel, Placieren in Personenzügen. Es ist zu vermeiden, dass man  
sowohl auf Kupferböden als auch auf Resolventen. Da die Äpfel oft  
sauer sind, so dass die Waggensätze nicht mehr möglich  
sind. Dass die Äpfel, die man mit sich führt, nicht mit  
sich die Waggensätze, die man mit sich führt, nicht mit  
malmung und kormattor. Vederbörande tågpersonal samt kontrollpersonal bör  
uppmärksamgöras på förhållandet.

Luleå den 2/10 1942.

Namn

Tkr.



Bestyrkta tjänstens vägnar:

*[Handwritten signature]*

Durch die