

*Handskrift: 7. int!*

Resa Stockholm - Storlien - Östersund - Hoting - Stockholm  
den 29 - 31 oktober.

1. Från Storlien reste distriktschefen Paulson (Fjärde trafikdistriktet), byråchefen Lindberg (Generaltullstyrelsen), byråchefen major von Horn (Järnvägsstyrelsen), kapten Sergel (Arméfördelningsstabens Östersund) och undertecknad på förmiddagen den 30 oktober till den punkt, där järnvägen Storlien - Trondheim korsar riksgränsen. För kort tid sedan hade nämligen Försvarsstaben anbefallt, att smärre förband skulle flyttas fram ända till riksgränsen och där förrätta vakttjänst med högsta beredskap. General Ljung hade i samband med utförandet av denna högkvartersorder ansett det av militära säkerhetshänsyn vara erforderligt, att även tågen från Trondheim vid passerandet av själva gränsen underkastades visitation. Besöket vid gränsposten hade till syfte att bedöma förutsättningarna för en sådan gränsvisitation. Det befanns, att bl.a. den särdeles oländiga terrängen vid gränsovergången skulle försvåra visitationen. Resultatet av besiktningen - där någon anledning till ställningstagande icke syntes föreligga för Utrikesdepartementets del - blev, att major von Horn efter återkomsten skulle i Försvarsstaben återupptaga frågan, huruvida och i så fall i vilka former gränsvisitation av tågen borde äga rum.

2. Efter återkomsten till Storlien anlände vid 12-tiden dit det tyska tåget från Trondheim. Detta, som var av betydande längd, bestod av följande vagnar:

En plomberad tysk resgodsvagn för Haparandakontingenten.

Två svenska boggiévagnar (en kombinerad andra- och tredjeklassvagn och en tredjeklassvagn) för Haparandakontingenten.

En norsk köksvagn med tysk kökspersonal.

En norsk kaffinvagn med förråd av öl och mineralvatten och tysk personal.

Sex norska boggiévagnar för Narvikskontingenten. (Fyra voro helt upptagna av Narvikresande, den femte innehöll till hälften resande, till den andra hälften resgods och den sjätte upptogs av fältpost och fältpostpersonal).

En plomberad tysk resgodsvagn för Narvikskontingenten.

En tysk eller norsk godsvagn med ett fyrtiotal grisbar, destinerade till Torneå.

I Storlien tillkopplades vidare ett tiotal svenska och tyska godsvagnar. Distriktschefens extravagn, i vilken vi reste, tillkopplades sist i tåget och medföljde sedan detta under den 12 timmar långa resan Storlien - Östersund - Hoting.

3. En genomgång av tåget gav det intrycket, att den tyska personalen, som föreföll trött och delvis hade det mycket trångt i vagnarna, visade föga intresse för resan genom Sverige. Sång e.d. förekom ej. De flesta hade tagit av sig uniformsröcken och sutto eller lågo i skjortärmarna eller iförda sweatar e.d. Vid ett rastuppehåll i Täng lämnade icke någon av de resande tåget, vartill torde ha bidragit, att det var mörkt och låg rätt djup snö.

Haparandakontingenten, som annars praktiskt taget alltid brukar uppgå till omkring 120 man, bestod i detta fall av endast 55 man. Narvikkontingenten uppgick till 344 man. Ett halvt dussin civila resande medföljde, samtliga manliga, bl.a. några skådespelare. De militära resande representerade armén, marinen och flygvapnet och voro utan hänsyn till vapenslaget, blandade i de olika vagnarna.

Det tyska tågbevälet utgjordes av en Hauptmann Clasen och en underofficer. Den senare skulle i Gällivare övertaga bevälet över de båda vagnarna till Haparanda.

Den svenska kontrollpersonalen bestod av major Gröslund (A.4) och ett underbefäl. Dessutom medföljde ensvensk järnvägspolis. I Östersund, där tåget i enlighet med tidtabellen mellan 18 och 18.50 höll på stationen, voro perrongerna effektivt avspärrade av militär.

Tåget föreföll såväl under resan som under uppehållen på stationerna vara föremål för ringa uppmärksamhet från allmänhetens sida.

Resgodsvagnen till Narvik visiterades i Östersund, sedan plomben brutits, och befanns innehålla ränslar, paket och andra effekter, allt tydligen utgörande de resandes tyngre bagage. Några vapen eller någon krigsmateriel kunde ej upptäckas.

4. Efter Östersund, varifrån major von Horn och undertecknad ensamma medföljde, inbjöds den tyske tågbevälvaren, Hauptmann Clasen, och två tyska officerare jämte densvenska kontrollofficeren, till vår vagn, där de kvarblevo under några timmars samtal. Den ene av de båda officerarna var en

ung arméofficer (Zahlmeister), förlagd till Hammerfest, den andre en marinofficer, förlagd till Narvik. Den förre, som var på återresa från permission i Bremen, hade redan varit på väg många dygn. Efter den 48 timmars-resan Trondheim - Narvik skulle han resa vidare med buss ytterligare 48 timmar till Hammerfest. Marinofficeren, som bar järnkorset första klass och flera andra utmärkelsetecken, ledde minsväpning i farvattnen utanför och norr om Narvik. Han berättade, att brittiska drivminor i stort antal förekommo i dessa farvatten, dit de tydligen fördes samman av havsströmmarna. De härrörde tydligen till överbälgande del ursprungligen från mineringar i från den norska kusten avlägsna vatten. Längs den norska kusten kunde nämligen, enligt hans åsikt, engelsmännen icke lägga ut ens tillnärmelsevis så mycket minor. Engelsmännans minutläggning där utfördes, enligt vad han uppgav, endast med flygplan, och varje flygplan kunde endast medföra en mina. Tillfrågad om möjligheterna till sjötransporter längs norska kusten förklarade han å andra sidan med största bestämdhet, att sådana, inklusive transporter med tankfartyg, utfördes i stor omfattning, regelbundet och utan några mera märkbara störningar. Ända upp till Hammerfest ginge transportfartygen, enligt vad han vidhöll, utan konvoj. Alla de tre tyska officerarna framhöllo, vilken stor tristess och tillvaron i Nordnorge erbjöd, och förklarade, att de efter kriget icke ens mot den största ersättning skulle vilja frivilligt återvända dit.

Några uttalanden av intresse om Sverige gjorde de ej.

5. Under samvaron under resans tidigare del med distriktschefen Paulson, vars distrikt sträcker sig från Krylbo i söder till Storuman i norr, redogjorde denne utförligt för trafikläget inom distriktet. Det framgick, att trafikbelastningen på sträckan Krylbo - Ånge visserligen vore stor men å andra sidan under vissa tidsperioder under de senaste åren varit betydligt större än för närvarande. Trafikkapaciteten vore med andra ord icke utnyttjad till 100%. Även om sträckan utnyttjades fullt, funnes emellertid Ostkustbanan att taga till som reserv för godstrafiken. Ostkustbanan utnyttjades nämligen, med hänsyn till kol-driften där, endast som reservlinje. Trafiksvårigheterna låge heller icke i belastningen av linjerna utan i underskottet av godsvagnar för södergående trafik. Ur denna synpunkt skulle en ökning av den tyska godstrafiken, med därav följande ökad tillgång på sydgående tomvagnar

innebära en fördel. - Major von Horn och undertecknad orienterade honom om den motsatta argumentering, som måst användas gentemot tyskarna, vilket mycket intresserade honom. Han sade sig emellertid, i ovetskap härom, vid samtal en gång med major Maenss snarast ha gendrivit dennes påståenden om överbelastning på Krylbo - Ängelinjen.

6. Distriktschefen Paulson upplyste vidare, att han för att utnyttja tågkapaciteten brukade i möjligaste mån häkta på godsvagnar, bl.a. med tyskt transitogods, på hästskotågen. Han orienterades om önskvärdheten av att åtminstone icke tyska godsvagnar vidhängdes de tyska persontågen.

7. Landsfiskalen Bergman i Storlien hemställde, att det tyska vaktmanskap, som anlände med vissa tyska godståg från Trondheim till Storlien, och som därifrån med första lägenhet återvände till Norge, måtte medföra sina "Sonderausweis" i två exemplar i och för insändande av det ena till Utrikesdepartementet.

8. På olika stationer under färden iakttoges utländska godsvagnar lastade med tyskt transitogods. Såvitt kunde konstateras, gävo i regel de på de slutna vagnarna fästade frakthandlingarna ingen direkt upplysning om vagnarnas innehåll. Indirekt gävo emellertid bl.a. uppgifterna om avsändare och mottagare ledning för fastställande av innehållet. Och de med explosiv vara lastade vagnarna buro ett på långt avstånd synligt anslag, återgivande en röd exploderande bomb.

9. Beträffande rikskommissarie Terbovens färd från Haparanda till Storlien den 22 - 24 oktober erfors, att chefen för I 19, överste Björk, vilken kommanderats att medfölja tåget, under den två dygn långa resan icke blivit mottagen av rikskommissarierna. En järnvägspolis, som medföljt tåget, berättade, att han kunnat konstatera, att en del av de medföljande tyska soldaterna varit påfallande berusade.

Stockholm den 1 november 1942.

P. M.

angående Norge-transiteringarna.

1. PERSONER

	Till Norge	Från Norge	Storlien - Riksgränsen	Riksgränsen - Storlien	Summa - Storlien
Januari	34.879	34.163	2.138	850	
Februari	25.424	19.630	1.932	702	
Mars	23.804	14.875	2.530	799	
April	31.366	30.564	3.214	1.103	
Maj	36.386	34.199	3.993	1.375	
Juni	35.560	33.754	3.541	912	
Summa	187.419	166.585	16.948	5.743	
Juli	35.966	35.832	2.458	1.317	
Aug.	34.558	35.300	2.337	1.412	
Överskott i nordlig riktning sedan juli 1941:			20.637	1.412	
Överskott i nordlig riktning sedan 10/4-42:			1.200 man	1.469	581 (11.323 km)

2. GODS a) totala antalet med försvarsmaktsgods lastade godsvagnar, alltså såväl krigsmateriel som annat gods för tyska krigsmaktens räkning.

	Till Norge	Från Norge	Mellan orter i Norge via Sverri- ge norrut
Januari	1.003	165	648
Februari	668	119	708
Mars	290	258	705
April	611	288	907
Maj	1.242	104	1.020
Juni	1.483	108	1.045
Summa	5.297	1.042	5.074
Juli	1.739	139	658
Aug.	1.336	115	819
b) vagnar lastade utelutande med krigsmateriel.	8.272	115	7.998
			819
			6.491

	Till Norge	Från Norge	Mellan orter i Norge via Sverri- ge norrut
Januari	545	17	83
Februari	546	22	114
Mars	174	127	169
April	611	29	188
Maj	614	58	405
Juni	667	80	125
Summa	3.157	393	1.085