

rörande kontroll av transitobagage.

Den 19/7 1943

Nuvarande kontroll

Omständigheterna vid transitotrafikens tillkomst hava medfört, att alla kontrollåtgärder åsyftande verklig militär säkerhet uteslutits. Den svenska kontrollen tillgodoser endast den militära ordningen, icke säkerheten.

Reviderade riktlinjer för den svenska tullkontrollen enligt bifogad PM, bilaga 1, fastställdes den 12 april 1943, sedan inkomna rapporter från respektive tullmyndigheter, bilaga 2, uppvisat vissa lokala skiljaktigheter. Kontrollen innebär likväl endast, att först sedan tysk militär personal beträffat svensk mark (dvs. under landstigning från färjan i Hålsingborg respektive under uppehållet på svensk gränstation) kontrollerar svensk militär-, tull-, polis- och järnvägspersonal enbart genom ögonblicktagelser att inga "otillåtna" vapen medföras burna synliga eller oemballerat inlagda i resgods-, post- eller kurirvagnar.

Alla tyskar medföra ofångarrikt bagage trots det att sällkaggarna numera förbjuds. I handbagaget förekomma förutom rämslar, ryggsäckar, sjöbäckar, väskor och lådor framför allt paket i otaliga storlekar och varianter. Det är ingalunda ovanligt, att en karl bär på ryggen rämsel- eller ryggsäck, i vardera handen ett stort eller ett knippe mindre paket samt på bröstet i snöre om halsen ytterligare några paket. De från Norge ankommande tågen äro så fullbelagda, att det dels är svårt att taga sig fram genom vagnarna, dels ofta förekommer, att hyllorna, som i regel hållas i svensk trafik, gå sönder under transitobagaget, oaktat att allt "tyngre" bagage skall inlastas i resgodsvagnarna. I det tyngre bagaget förekomma koffertar och lådor av stundom ganska stabilt slag.

Den svenska bagagekontrollen är enbart av exteriör natur. Resgods-, kurir- och postvagnar öppnas visserligen, men man tar endast en översyn av vagnarnas innehåll, icke av de medförda kollinerna. Urvisning av personal äger endast rum i Hålsingborg vid övergången från färja till tåg.

Tyska möjligheter

På samtliga inreseorter har alltsedan 1940 förelagat och föreligger alljämnt möjligheten att i handbagaget medföra lätta elåvapen, (pistoler, kulsprutepistoler, isärtagna kulsprutegevär och lätta kulsprutor) samt handgranater, sprängmedel och radiomateriel. Karbiner, gevär och tunga vapen kunna därutöver förekomma nedpackade i resgodsvagnar. Den eventuella förekomsten av utrustad trupp på ankommande permittentlägenhet kan därjämte icke avslöjas, förrän färjan förtöjt i Hålsingborg respektive tåg stannat i Mon, Storlien, Haparanda och Riksgränsen, dvs. bakom det svenska gränsförvaret.

Det kan knappast vara ett framträdande tyskt intresse att enbart för otillåten vapentransitering utnyttja ovanstående möjligheter, då vapentransiteringen som ren godstransport är legaliserad. Den bristfälliga svenska kontrollen torde därför för tyska syften endast tänkas utnyttjad för kuppåtgärder. Om camouflerade transitotransporter såsom trojanska hästar skola tänkas synkroniserade med inledningsakten till ett blixtagrepp mot Sverige, synes det vara ett tyckt intresse, att tidpunkten för "trojaniseringen" ger största möjliga effekt. Det väsentligaste måste därvid vara att vinna fast fot i Hålsingborg, och att därjämte samtidigt "göra sig" på så många punkter som möjligt utefter transitolinjerna. Ur enbart trojaniserings-synpunkt är icke den klassiska blixtnfallstiden, gryningen, lämpligast utan finns snarast kl 18.21, då en Oslotransport angår Hålsingborg, samtidigt som det högsta dagsantalet samtidigt i Sverige befintliga permittentenheter uppås. Vid nämnda tid-

punkt kuma nämligen befinna sig	
Hälsingborg F	1000 man på inkommande färja
7 km norr Olskroken	1000 " " sydgående tåg från Oslo
Näverkärrret (53 km norr Örebro)	500 man på sydgående tåg från Narvik
Kalixfors (13 km söder Kiruna)	500 " " nordgående tåg till Narvik
Östersund C	400 " " -" tåg från Storlien
Arvidsjaur	400 " " sydgående tåg till Storlien.

#### Möjligheter till effektivisering av kontrollen.

Militärt effektiv kontroll förutsätter, att de latent trojaniseringsmöjligheterna äro undanröjda. Detta är endast fallet, då kontroll av inkommande transportenhet sker, innan färja förtöjt, resp. tåg passerat gränsförevarer och kan ordnas genom

#### Fullständig kontroll (A-kontroll)

Hälsingborg. Svensk militär kontrollpersonal möter redan i Hälsingör för att kontrollera dels att inga utrustade kontingenter eller förband döljas ombord, dels genom stickprov i medfört bagage att inga otillåtna vapen medföras. Senast i inloppet till Hälsingborg (Hampaviljongen) mötes färjan av svensk båt, som tar ombord kontrollofficieren. När denna oantastad lämnat färjan är denna oförhindrad angöra färjläget. Alternativt kan kontrollofficieren borda färjan föret i inkoppet, men detta medför ökad tidsutdräkt och vissa navigatoriska svårigheter.

I Mon. Storlien och Riksgränsen (ev. Haparanda) hejdas inkommande tåg i anslutning till gränsen framför bevakad urspåringsväxel väster E-linjen (i Haparanda på bron). Tåget släppes icke förbi, förrän svensk kontrollofficer synat tåget och tagit stickprov i bagaget. Proceduren genomföres med minsta tidsutdräkt och olägenhet för järnvägsdriften, därest kontrollpersonalen möter i resp. Kornsjö, Magnor och Kopperå (ev. Tornå).

A-kontroll på gränsjärnvägarna kräver bl.a. att förläggingsbaracker uppföres vid urspåringsväxlarna. De befintliga växlarna måste därjämte flyttas något österut i Storlien och Riksgränsen.

#### Ofullständig kontroll (B-kontroll)

Därest A-kontroll icke införes, kommer varje annan extra kontrollåtgärd att bli ofullständig och tjänar icke den militära säkerheten utan endast "avtalsenlig legalitet" av blott politiskt mer eller mindre teoretiskt intresse.

Den skärpta personkontrollen har tillmätts stor politisk betydelse, men aldrig så grundlig kontroll i detta hänseende blir militärt betydelselös, så länge trojaniseringsmöjligheten kvarstår.

Extra bagageundersökning utan A-kontroll ger ingen militär säkerhet, men kräver förhållandevis större apparat och medför större störningar i järnvägsdriften. Total eller stickprovsundersökning av bagaget på svensk gränstation eller i tågen förblir militärt sett ett självbedrägeri.

Vissa detaljer böra beaktas. Vid all bagageundersökning utom A-kontrollens, dvs. då åtgärderna företagas öster om gränspärren är tull- och polispersonalens yrkesvana, mera ägnad att främja snabbhet och effektivitet i förrättningen än om denna skall utföras av militär personal, vare sig denna uppträder civilklädd eller icke. Det torde nämligen icke vara möjligt att för militärt biträde tillhandahålla personal med sådan teknisk utbildning, att den kan omedelbart nyttiggöra alla militärtekniska detaljiakttagelser. Endast i ett hänseende har militära kvalifikationer betydelse, nämligen vid konstaterandet huruvida i bagaget påträffade pistoler äro legala, dvs. tillhöra Postspänsunterofficiärer (som skola medföra pistolen

"verstant") eller icke.

Med hittillsvarande trafikomfattning är totalundersökning av allt bagage utesluten av tidshänsyn. Ökade uppehåll på svenska gränstationer förutsätter tidskrävande förhandlingar med danska, tyska och norska järnvägsmyndigheter. Effektiv kontroll av innehållet i kurir- och postvagnar förutsätter omlastning i Hålsingborg och Korsnäs, dvs. att vagnarna stå över till påföljande lägenhet.

#### Slutsatser.

Inga svenska skärpta åtgärder kunna införas utan att kontakt med tyska vederbörande tages senast samtidigt med åtgärderna. Att först förhandla om skärpta åtgärder, innan någonting alls vidtages på svensk sida, torde icke giva något resultat, som gagnar den militära säkerheten.

Vare sig transitotrafiken skall avvecklas eller bibehållas under mer eller mindre skärpta kontrollåtgärder, synes A-kontroll böra införas i samma ögonblick, som avtalsförhandlingar upptagas med tyska vederbörande. Järnvägsstyrelsen betingar sig härvid 7 dagars varsel för att förbereda de åtgärder, som automatiskt skola utlösas. Beaktas bör att plötsligt införd A-kontroll även rubbar den allmänna mellanrikstrafiken på järnväglinjer och tågführleder. Om det ur svensk synpunkt befinnes angeläget, att den civila mellanrikstrafiken störes i minsta möjliga mån, kräves en viss förhandskontakt med norska och danska järnvägsstyrelserna. Denna kan ernås under fullt betryggande sekretess med de erforderliga tjänstemännen, som i både Oslo och Köpenhamn tillhöra oppositionen och redan gjort Sverige många och stora tjänster.