

Transport av en tysk division (Norge) Charlottenberg-Haparanda (Finland) år 1941.

Efter medgivande från regeringen transporterades i slutet av juni och början av juli månader år 1941 en tysk division från Norge till Finland över Charlottenberg-Haparanda. Den första transporten avgick från Charlottenberg den 25 juni och den sista den 10 juli; antalet tåg var i regel 4 pr dag. Efter verkställd urlastning återsändes vagnarna i extratåg till Norge för avhämmande av nya transporter. Planläggningen av och arbetet med transporterna utfördes av militärbyrån.

Varje tåg bestod av ~~xxxxxxggr,xxxxxCo12,xxxxvsgda,xx,xxxxw~~  
~~svenska,xxxxkrokk,xxxxvsk,xxxx(32xxxx)xxxx~~ 1 BCo, 1-4 C- eller CG-vagnar samt erforderligt antal öppna och slutna godsvagnar. Personvagnarna tillhandahöllös dels av SJ, dels av NSB. Av SJ tillhandahöllös således 68 BCo, 46 C samt 86 CG/CGr eller tillsammans 200 vagnar, vilka tillställdes NSB dels över Kornsjö, dels över Charlottenberg. Efter transporterernas slutförande sändes SJ personvagnar till Hagalund Ö för skadebesiktning och smittrening.

Förutom här nämnda vagnar användes även en SJ Ao4, vilken uppställdes i Haparanda för att där under dagen användas av den svenska kontrollpersonalen. Vidare användes 1 SJ Co12, som disponerades av den svenska kontrollpersonalen (32 militärer) vid nedresorna från Haparanda till Arvika med tågen 2793-93-77-47-1418. Vagnen återgick från Arvika till Haparanda med tågen 1411-122-78-94-2794.

De s.k. guldtransporterna under åren 1939-1941.

(Handlingar Pbr M 108 och M 113).

Den inom riksbanken upprättade planen över, hur riksbankens huvudförråd av guld, sedlar och värdehandlingar vid krig eller krigsfara skulle evakueras från Stockholm till säkrare plats inom landet, kom till användning första gången i början av september månad 1939.

De anordningar, som enligt denna plan kommo till utförande, voro i huvudsak följande:

1. Ansvaret för transporterna.

a) Postverket ansvarade för värdena från och med den tidpunkt de utlämnades från riksbanken vid huvudkontoret i Stockholm till och med tidpunkten för deras återställande till riksbanken vid de nya förvaringslokalerna på bestämmelseorten.

b) Transporten från Stockholm till resp. destinationsorter ägde rum med järnväg, varvid personal för bevakning av värdena tillhandahölls av postverket och statspolisens.

c) För transporten av godset från riksbanken till järnvägsstationen i Stockholm och från järnvägsstationen å bestämmelseorten till den nya förvaringslokalerna tillhandahöll postverket bilar.

d) All den personal, som erfordrades för lastning och lossning av godset samt för dess bevakning såväl under transporterna i Stockholm som å destinationsorten, tillhandahölls av postverket.

2. Transporterna.

Den godsmängd, som skulle borttransporteras, beräknas av riksbanken till cirka 315 ton.

För transporterna å järnväg ställdes på begäran av Generalpoststyrelsen F1-vagnar till förfogande. Då transporterna skulle ske med extratåg och i 4 olika omgångar utrustades för detta ändamål 8 st. F1.

Ur bevakningsynpunkt uppsattes genom SJ försorg märklar för invändig låsning av vagnarna. För att möjliggöra kommunikering mellan bevakningspersonalen i de olika vagnarna under tågets gång anordnades genom postverkets försorg lokaltelefonförbindelse.

Då gas ej fick komma till användning för vagnarnas invändiga belysning, ställdes el. handsignallykter till förfogande.

Under järnvägstransporten var bevakningen ordnad på följande sätt.

I varje F-vagn tjänstgjorde dels en postassistent, som hade att ansvara för det i vagnen inlastade godset, dels en polisman som bevakningsman.

Dessutom medföljde varje tågsätt 1 posttjänsteman i befälsställning som transportbefälhavare, en polisman i befälsställning samt 4 polismän, varav en färdades å loket. Från SJ medföljde en tjänsteman i befälsställning och en vagnskötare.

Dessutom medföljde representanter för riksbanken varje tågsätt. För dessa samt för den personal, som icke skulle färdas å lok eller i F-vagnarna, ställdes, då sovplatser voro önskvärda, en A0-vagn till förfogande.

SJ inkomst av dessa transporter.

För transporterna å SJ debiterades följande kostnader:

a) För godset i F-vagnarna debiterades 2 öre pr m<sup>2</sup> av vagnens golvyta och vagnkilometer.

b) För lokkostnaden debiterades 1 kr. pr km.

c) För återgång av lok och F-vagnar debiterades samma avgift.

d) Härutöver tillkom såsom snälltågsavgift för framresan en extra avgift av 10% å avgiften pr F-vagn för enkel tur. Ex. För en transport i extratåg av 6 F-vagnar från Stockholm till Karlsborg = 356 km. uppkommer följande räkneoperation: 6 F (å 20 m<sup>2</sup>) å 2 öre pr m<sup>2</sup> och km.

	6 x 20 x 2 x 356 =	854.40
Returavgift		= 854.40
10 % å 854.40 som snt avgift		= 85.44
lokkostnader 1 kr. pr km. = för fram och återgång = 2 x 356 km. =		<u>712.00 =</u>
Summa kr.		2.506.24.

Utöver dessa kostnader tillkom ordinarie biljettavgifter för åtföljande personal från riksbanken, postverket och polisen samt traktamentskostnaden för de två SJ-tjänstemän, som åtföljde varje extratåg.

För härovan nämnda transporter anordnades följande extratåg:

1	tåg	den 7/9	1939	Stockholm C-Karlsborg
1	"	"	8/10	" - " - " - "
1	"	"	5/12	" - " - -Jönköping C
1	"	"	26/4	1940 Jönköping-Karlsborg.

Utöver nämnda extratågstransporter kommo under hösten 1939 samt under åren 1940 och 1941 sammanlagt 38 st. mindre transporter till stånd. Dessa, som i regel utfördes i en kombinerad post- och resgodsvagn, gingo dels inom Sverige (evakuering), dels (export) till Norge för vidare befordran med båt från Bergen och Finland för vidare befordran med båt från Petsamo. Avgiften för dessa transporter utgick efter samma grunder som tillämpas vid extra posttransport eller 2 öre pr m<sup>2</sup> och km, samt med 10 % tillägg, därest transporten utfördes i snälltåg.

SJ inkomster av dessa s.k. guldtransporter ävensom antalet framförda vagnar i de olika transportererna framgå av bifogade tablå. Beträffande SJ inkomstsumma av extratågen inkluderar den även biljettavgifterna för i resp. extratåg medföljande tillsynings- och bevakningspersonal.

### Krigsfrivilliga.

Transporterna av svenska frivilliga till Finland vintern 1939-40 påbörjades den 21 december 1939. Transporterna företogs med tågen <sup>92</sup>/<sub>82</sub> -72-5002, i vilka tre Co framfördes den 21-22, 22-23 och 25-26 december samt fr.o.m. den 27 december i tåg 50, som anordnades uteslutande för dessa transporter den 27-28 och 29-30 december samt den 5-6 och 14-15 januari. Transporter skedde även i reserverade vagnar med tågen 92, 94 och 22 vid ett flertal tillfällen. Transporterna omfattade inalles inemot 4000 personer.

För omkring 600 norska frivilliga framfördes NSB Co Oslo-Haparanda vid ett flertal tillfällen under januari-mars månader 1940. (D 449/39)

Omkring 175 amerikanska frivilliga färdades Göteborg-Haparanda den 15-16 februari 1940. På sträckan Göteborg-Krylbo skedde resan med ordinarie tåg i sittvagnar, på sträckan Krylbo-Haparanda med extratåg i sovvagnar. (D 13/40)

För omkring 400 engelska frivilliga framfördes 2 NSB och 4 SJ Co i ordinarie och extratåg Oslo-Haparanda den 28 februari-1 mars 1940. (D 33/40)

Omkring 200 frivilliga av olika nationaliteter färdades Lilleström-Haparanda med ordinarie och extratåg den 16-17 mars 1940. (D 43/40)

Omkring 400 danska frivilliga befordrades Haparanda-Malmö med extratåg 10290-10291-81-10167 den 21-23 mars 1940. (D 45/40)

Hemtransporterna av frivilliga skedde i övrigt under tiden 31 mars-13 april 1940 med extratåg 10290-10291-81-10173, som anordnades dagligen under nämnda tid Haparanda-Stockholm. (D 46/40)

### Arbetshjälp till Finland.

I slutet av februari 1940 inleddes underhandlingar angående transport av frivilligarbetare till Finland. Transporterna, som avsågo omkring 4000 personer, planerades med extratåg Stockholm-Haparanda, varvid vagnarna på återgången skulle användas för transport av finska barn (se därom särskild avdelning). Endast tre transporter av inalles omkring 1000 personer kommo dock till stånd, nämligen den 6-8 och 12-13 mars samt den 9-10 april. I övrigt skedde transporter med båt. (D 20/40)

Danska arbetsfrivilliga befordrades Hälsingborg-F-Haparanda den 18-20 februari, 1-3 mars och 13-14 mars 1940. Varje kontingent omfattade omkring 300 personer och transporter skedde delvis med ordinarie och delvis med extratåg i sittvagnar. (D 21/40)

Med transporten av danska arbetare den 13-14 mars följde även en kontingent norska arbetare, omkring 300 personer från Oslo. De flesta av dessa färdades i sovvagn. (D 23/40)

Åtterresorna skedde huvudsakligen med ordinarie tåg utan styrelsens medverkan. Den 16-17 april 1940 befordrades dock omkring 400 personer med extratåg Haparanda-Stockholm. (D 56/40)

### Flyktingtransporter.

Under februari-mars månader 1940 ankommo ett antal grupper av finska flyktingar till Haparanda, inalles 1000 à 1500 personer. De vidarebefordrades med extra och ordinarie tåg till Stockholm och Örebro, ett mindre antal även till Oslo och Köpenhamn. Transporterna ägde rum i såväl sitt- som sovvagnar. (D 31/40)

För hemresande norska civila flyktingar ordnades transporter i juni och juli 1940. Under tiden 16-20 juni befordrades inalles omkring 750 personer, därav omkring 100 till Storlien, omkring 250 till Charlottenberg och omkring 500 till Kornsjö. Under tiden 23-25 juli befordrades inalles omkring 350 personer till resp. gränsstationer. (D 96/40 och 123/40)

### Diverse utlänningstransporter.

För omkring 230 isländare ordnades transportlägenhet från Köpenhamn till Petsamo september-oktober 1940. Resan Malmö-Stockholm företogs med ordinarie tåg i sittvagnar den 25 september. Resan Stockholm-Haparanda, som planerats att ske med tågen 94-2794 den 26-27 och 27-28 september, uppskötts till den 2 oktober och företogs gemensamt med extratåg 10036. I extratåget framfördes endast 3 klass sovvagnar. (D 60/40)

Omkring 200 internerade norrmän befordrades Dorotea-Haparanda under tiden 1-7 juni 1940. Resorna företogs med ordinarie tåg i direkt vagn. (D 71/40)

För ett 60-tal norrmän framfördes direkt sittvagn Lycksele-Haparanda med ordinarie tåg den 5-6 juni 1940. (D 79/40)

Under augusti 1940 ordnades hemtransport av amerikanska medborgare i Sverige, Norge, Danmark och Tyskland. Resorna till Stockholm företogs dels individuellt, dels i grupper med ordinarie och extratåg.

För resan Stockholm-Haparanda anordnades extratåg den 7-8, 8-9, 9-10, 10-11, 11-12 och 12-13 augusti. I tågen framfördes såväl sov- som sittvagnar och på sträckan Stockholm-Ånge även restaurangvagn. Sovvagnarna användes även för nattlogi i Haparanda.

Antalet amerikanska medborgare, som färdades enligt förestående, utgjorde omkring 700. (D 131/40)

Den 24-25 augusti 1940 befordrades 125 engelsmän (112 internerade soldater, 8 f.d. frivilliga samt 5 medlemmar av en i Stockholm kvarbliven brittiskkväkarambulans) från (Falun-)Storvik till Haparanda. Resan Falun-Ånge företogs i direkta sittvagnar, resan Ånge-Haparanda i sovvagnar, som framfördes i extratåg. Sovvagnarna användes jämväl för nattlogi i Haparanda natten den 25-26 augusti. (D 145/40)

För engelska sjömän, 130 från Jörn och 37 från Gunnarn framfördes två reserverade Co Boden C-Bollnäs i tåg 93 den 6-7 september 1940. (D 155/40)

För norska arbetare framfördes extratåg (Oslo-) Kornsjö-Trelleborg den 15-16 januari och 8-9 februari 1941. Den första transporten omfattade omkring 500 personer och den andra omkring 350 personer. I tågen framfördes 3 klass sittvagnar. (D 229/40 och D 11/41)

Omkring 60 hemlösa norska barn befordrades Narvik-Oslo via Stockholm-Charlottenberg den 5-8 april 1941. Liggbräden tillhandahölls på nattsträckan. (D 85/41)

För omkring 130 civila engelsmän framfördes 2 Co-sitt Haparanda-Grimsåker via Boden-Krylbo-Våstanfors-Vansbro den 8-9 juni 1941. På sträckan Vansbro-Grimsåker anordnades extratåg. (D286/41)

En reserverad BCo7 framfördes för 23 ryssar Stockholm-Trelleborg F i tågen 17-1969 den 18 augusti 1941 f.v. b. till Sassnitz. (D 395/41)

För omkring 800 från Amerika hemvändande tyskar och italiener anordnades extratåg Göteborg-Hälsingborg F den 28 och 30 juli 1942. Tågen medförde endast 1 och 2 klass sittvagnar samt en 1/2 klass sovvagn för ev. sjuka. Extratågen utgingo från M/S Drottningholms ankoringsplats vid Göteborgs kaj. (D 297/42)

En transport av finska invalider Haparanda-Stockholm ägde rum med tågen 2793-93 den 29-30 maj 1942. För transporten användes en sjukhustågsvagn litt Co5, varjämte tre 2 klass och tre 3 klass kupéer i en extra sovvagn disponerades för medföljande läkare och sjukvårdspersonal. (D 182/42)

Finska invalider ha vid fyra tillfällen under år 1943 transporterats Stockholm-Göteborg. Den första transporten, som ägde rum natten den 10-11 februari, omfattade 60 personer. Två sjukhustågsvagnar litt Co5 samt en sovvagn litt Co15 användes.

Den andra transporten ägde rum natten den 31 mars-1 april i två sjukhustågsvagnar och omfattade omkring 35 personer.

Den tredje transporten, som omfattade omkring 23 personer, ägde rum natten den 2-3 juni i en sjukhustågsvagn.

Även för den fjärde transporten, som ägde rum natten den 8-9 september, uppläts en sjukhustågsvagn för 13 personer.

Transporten den 31 mars-1 april skedde med tåg 29, övriga med tåg 3. De vagnar, som användes för transporterna, ställdes till förfogande för inlastning vid Finlandsbåtens tilläggsplats vid Skeppsbron. (D 29/43)

För 30 finska invalider framfördes natten den 3-4 mars 1943 en sovvagn litt Co15 Stockholm-Hälsingborg med tågen 109-1238. (D 68/43)

För norska vanföra barn har vid två tillfällen under år 1943 en NSB Bo framförts Oslo-Stockholm. Vagnen har efter ankomsten växlats till Stockholm N för barnens avstigning. (D 216/43)

För en tysk minister (Goebbels) framfördes extratåg Trelleborg F-Oslo natten den 27-28 november 1940. Extratåget, som framfördes Trelleborg F-Olskroken utan uppehåll, bestod av salongvagn nr 1246, två Ao-sov, en Ro och en Bo.

För återresan var extratåg planerat Oslo-Trelleborg F natten 29-30 november. Efter att ha uppskjutits två gånger blev den helt inställd (företogs med flyg). (D 233/40)