

För rikskommissarie Terboven framfördes extratåg Storlien-Haparanda den 9-10 november och åter den 11-12 november 1941. I tåget framfördes en salongvagn, en restaurangvagn och tre sov-  
vagnar, samtliga norska, samt en SJ vagn för bevakningspersonal.  
(D 468/41)

För rikskommissarie Terboven framfördes en salongvagn, en Ao och en Ro tillhörande NSB i tåg 37 Oslo-Trelleborg den 26-27 november 1941. Tåg 37 anordnades även på sträckan Ängelholm-Trelleborg F och framfördes över Malmö godsbangård. På färja B den 27 november reserverades privata hytten. (D 485/41)

För transportkommandanten i Oslo ordnades en resa Oslo-Haparanda i NSB salongvagn den 13-15 januari 1942. Resan avbröts emellertid i Stockholm och vagnen återsändes tom till Oslo.  
(D 14/42)

Den 14 mars 1942 sändes Ao3 nr 1246 under avkopplingsförbud Stockholm-Krylbo för att insättas i extratåg för generalfältmarskalk List Haparanda-Stockholm C. Transporten i övrigt ordnades genom militärbyråns försorg. (D 106/42)

För rikskommissarie Terboven anordnades extratåg Storlien-Haparanda den 31 mars-1 april och åter den 9-10 april 1942. Förutom NSB-vagnar, vid framresan en salongvagn, en Ao och en restaurangvagn, vid återresan därjämte en ABCo1, framfördes en SJ BCo för bevakningspersonal. (D 126/42)

För rikskommissarie Terboven anordnades extratåg Stofien-Haparanda den 15-17 juli och åter den 25-26 juli 1942 enligt liknande grunder som tidigare transporter. Vid framresan framfördes extratåget som tomtåg. (D 294/42)

För rikskommissarie Terboven framfördes en salongvagn och en Ao-sov Oslo-Hälsingborg F med tågen 37-2011 natten 21-22 december 1942. (D 443/42)

För rikskommissarie Terboven m.fl. framfördes en extra Ao Hälsingborg F-Oslo i tåg 38 natten den 12-13 november 1942 och natten den 14-15 januari 1943. (D 421/42 och D 20/43)

Ett utmärkande drag för alla transporter av rikskommissari-  
en och liknande är, att ändringar alltid göras omedelbart före transportens verkställande, vilket medför svårigheter vid ordergivning etc.

#### Extratåg för rikskommissariatets i Norge personal.

I samband med jul- och nyårshelgerna 1940-41, 1941-42 och 1942-43 anordnades extratåg Oslo-Tyskland och åter för personal vid rikskommissariatet i Oslo.

Natten 19-20 december 1940 anordnades extra snälltåg 10083 (från Olskroken 23.54, till Trelleborg F 5.25) bestående av tre NSB Bo och sju SJ Co och natten 4-5 januari 1941 anordnades extra snälltåg 10084 (från Telkberg F 17.32, till Olskroken 22.35), bestående av två NSB Bo, en SJ BCo och sju SJ Co. Tågen framfördes över Malmö godsbangård. I resan deltog omkring 540 personer.  
(D 230/40)

Nätterna 18-19 och 20-21 december 1941 anordnades extra snälltåg 10005 (från Olskroken 0.54 till Trelleborg F 6.25). Tåget bestod den 18-19 av 13 SJ Bo och den 20-21 av fem NSB Ao-sov och fem NSB Co-sov. Därjämte framfördes natten 18-19 december tre NSB Bo och två SJ Bo i tåg 37, som anordnades jämväl å sträckan Ängelholm-Trelleborg F.

Åtterresorna företogs med extra snälltåg 10006 (från Trelleborg F 20.46, till Olskroken 2.50), som anordnades nätterna den 4-5, 5-6 och 6-7 januari. Den 4-5 framfördes vagnarna från tåg 10005 den 20-21 december, den 5-6 elva av tågs 10005 vagnar den 18-19 december och den 6-7 extravagnarna från tåg 37 den 18-19 december, resterande två vagnar från 10005 den 18-19 december samt ytterligare två SJ Ao/Bo.

Extratågen framfördes över Malmö godsbangård. I resan deltog omkring 1000 personer. (D 459/41)

Natten den 17-18 december 1942 anordnades extra snälltåg 10039 (från Olskroken 1.40, till Malmö F 9.00) och extra persontåg 10041 (från Ängelholm 6.45, till Hälsingborg F 7.20). För återresan den 7-8 januari 1943 anordnades extra snälltåg 10040 (från Malmö F 20.00, till Olskroken 3.45) och extra persontåg 10046 (från Hälsingborg F 21.25 till Ängelholm 21.55). I extratågen framfördes fem Bo, fyra Co-sitt och en CFo Oslo-Malmö F och åter samt sex Co-sitt och en CFo Oslo-Hälsingborg F och åter. Tågen bestodo alltså norr om Ängelholm av 68 axlar och framfördes fördenskull med största hastighet 60 km/tim. Endast SJ vagnar framfördes. Med extratågen befordrades omkring 880 resande, därav 480 över Malmö och 400 över Hälsingborg.

Ursprungligen hade även planerats ett extra sovvagnståg för omkring 350 resande i 2 och 3 klass. Dessa resande fördelades emellertid på sovvagnarna i ordinarie tåg under tiden 15-21 december, enär transportkommendanten i Oslo icke medgav, att mer än ett extratåg anordnades för riskkommisariatets personel, delvis med hänsyn till att extratåg vid samma tidpunkt även anordnades för danska arbetare (se härom särskild avdelning). (D 319/42)

#### Danska arbetares resor.

Under andra halvåret 1941 befordrades omkring 4000 danska arbetare Hälsingborg F-Oslo. De färdades i direkta SJ Co-sitt med ordinarie dagtåg i grupper om c:a 150 personer. (D 164/41)

Natten den 16-17 december 1941 anordnades extra snälltåg 10019 (från Olskroken 2.24 till Ängelholm 5.50) för omkring 350 danska arbetare. I tåget framfördes fyra SJ Co-sitt och en SJ Co-sov. Vagnarna framfördes Ängelholm C-Hälsingborg F i ordinarie persontåg 2011. (D 493/41)

Under år 1942 befordrades omkring 7000 danska arbetare Hälsingborg F-Oslo på enahanda sätt som under år 1941. (D 2/42)

Natten den 15-16 december 1942 anordnades extra snälltåg 10039 (från Olskroken 1.40, till Malmö F 9.00) och extra persontåg 10041 (från Ängelholm 6.45, till Hälsingborg F 7.20) för om-

kring 700 danska arbetare, varav 450 över Hälsingborg och 250 över Malmö F. I extratågen framfördes åtta Co-sitt och en Cfo till Hälsingborg F samt fyra Co-sitt och en Cfo till Malmö F. Samtliga vagnar tillhandahöllös av SJ.

För återresan natten den 4-5 januari 1943 anordnades extra persontåg 10046 (från Hälsingborg F 21.25, till Ängelholm C 21.55) och extra snälltåg 10040 (från Ängelholm C 22.11, till Olskroken 3.45). I extratågen framfördes åtta SJ Co-sitt och en Cfo. Antalet resande utgjorde omkring 550 personer. (D 397/42)

Jämväl under år 1943 ha pågått transporter av danska arbetare till Oslo, dock endast i jämförelsevis ringa omfattning.

#### Transporter av finska barn till Sverige.

Under januari och februari månader 1940<sup>in-</sup>/kommo omkring 6000 finska barn till Sverige, huvudsakligen via Haparanda. Ett flertal extratåg anordnades från Haparanda, dels till Vindeln, där evakueringsbasen var förlagd under den första tiden, dels till Stockholm. Vidaretransporterna från Vindeln skedde dels med ordinarie, dels med extratåg. Från Stockholm skedde transporter utslutande med ordinarie tåg. De vagnar, som framfördes i extratågen, återsändes i regel till Haparanda i extra tomtåg.

För transporter användes dels vanliga Co-sitt, på nattsträckor utrustade med liggbräden, dels för sjuktransport utrustade vagnar litt CC2 (från sjukhustågen), dels sovagnar, såväl bäddade som obäddade (filtar och örngott tillhandahöllös av SJ även i sistnämnda fell).

Över 1000 barn överfördes med flyg till Sundsvall, varifrån barnen befordrades med ordinarie tåg till Stockholm. För dessa transporter användes fyra reserverade sovagnar litt Co7 och Co11, som helt avdelades för ändamålet ifråga och tomsändes Stockholm-Sundsvall efter varje transport. Filtar och örngott tillhandahöllös av SJ. (D 3, D 7, D 19/1940).

Under april och maj månader 1940 ordnades transporter för omkring 4000 hemvändande finska barn. De barn, som placerats i södra Sverige, färdades i reserverade vagnar med ordinarie tåg till Stockholm eller över Hallsberg-Krylbo till Haparanda. För ett par större kontingenter anordnades extratåg Stockholm-Haparanda. Omkring 1500 barn färdades med båt från Stockholm till Åbo. (D 51/40)

Under år 1941 inkommo omkring 4000 finska barn till Sverige, för vilka styrelsen ordnade transporter på SJ. De flesta färdades med båt till Stockholm, varifrån vidaretransporten skedde i reserverade vagnar med ordinarie tåg. I december anordnades ett extratåg Haparanda-Boäen för omkring 300 barn och ett extratåg Haparanda-Ånge för omkring 420 barn. (D 121 och 429/41)

Under år 1942 transporterades omkring 10.000 finska barn till Sverige, för vilka styrelsen ordnade transporter på SJ. Av dessa färdades omkring 5000 med båt till Stockholm, övriga färdades via Haparanda. Transporterna skedde med såväl ordinarie

som extratåg. För sjuka barn tillhandahöllös till en början icke sovtrustade sovvagnar. Dessa måste emellertid vid upprepade tillfällen cyanrökas, enär ohyra konstaterats och ersattes sedermera med sjukhustågsvagnar litt Co5. Dessa vagnar återsändes låsta och ostädade till Haparanda, varest städning och ombäddning skedde genom resp. hjälporganisations försorg. Antalet sjuka barn, som transporterades på enahanda sätt, utgjorde omkring 900.

För omkring 7000 barn ordnades jämväl hemresor till en början med ordinarie tåg över Umeå, sedermera över Haparanda. På sträckan Stockholm-Haparanda anordnades under september-december månader elva extratåg, som i regel medförde direkta vagnar från Malmö, Halmstad och Göteborg m.fl. orter. Dessa framfördes på sträckan Mjölby-Hallsberg-Krylbo i tåg 78, som anordnades. För vårdarna framfördes en sovvagn Stockholm-Haparanda i varje tåg. (D 13/42)

Under år 1943 ha transportererna i riktning till Sverige varit av ringa omfattning och huvudsakligen avsett sjuka barn, som transporterats i sjukhustågsvagnar.

De under 1942 påbörjade hemresorna fortsatte även under 1943. Inalles transporterades omkring 9000 barn, därav omkring 8500 med 15 extratåg till Haparanda. Ett tåg anordnades var och en av månaderna januari, mars-maj, fyra tåg i juni och september samt tre tåg i augusti. (D 120/43)

#### Transporter av finska barn till Danmark.

På senhösten 1941 påbörjades transporter av finska barn till Danmark. Barnen ankommo med båt till Stockholm och vidarebefordrades i reserverade vagnar med ordinarie tåg till Malmö F. Under november och december omfattade transportererna omkring 850 barn. (D 467/41)

De under 1941 igångsatta transportererna pågingo till midsommar 1942. Under första halvåret transporterades omkring 2500 barn från Stockholm till Danmark över Malmö F.

I september igångsattes hemresorna för ett antal skolpliktiga barn. Resorna planerades att ske två gånger i veckan Hälsingborg-Eslöv-Stockholm, varvid tåg 34 skulle anordnas. Då hinder mötte att vidarebefordra barnen med båt, måste även dessa transporter ske över Haparanda. Det övervägande flertalet av de sammanlagt omkring 600 barn, för vilka hemresa ordnades, färdades med ett extratåg, som anordnades Hälsingborg F-Haparanda den 8-9 oktober. I extratåget medfördes förutom åtta Co-sitt med liggbräden även en 3 klass sovvagn för vårdarna. (D 7/42)

De under 1942 igångsatta hemresorna fortsatte även under 1943. Ett extratåg anordnades Hälsingborg F-Haparanda i var och en av månaderna januari, maj, augusti och september. Under maj och juni framfördes en reserverad Co mellan Hälsingborg och Haparanda i ordinarie tåg. Vagnen användes för transporter i båda riktningarna.

Antalet till Danmark transporterade barn utgjorde endast omkring 300, från Danmark däremot omkring 2200, därav omkring 1900 med de fyra extratågen. (D 120/43)

Diverse resor.

För dansk ambulanspersonal framfördes den 22-24 december 1939 en Ao Malmö-Krylbo och en Ao Malmö-Haparanda samt den 5-7 mars 1940 två Ao Hälsingborg-Haparanda. (D 447/39 och D 36/40)

För Konungen av Norge framfördes en NSB Ao Oslo-Södertälje Södra med tågen 31-14 natten 17-18 oktober och Stockholm C-Oslo med tågen 13-32 natten 19-20 oktober 1939. För Konungen av Danmark framfördes en DSB salongvagn Hälsingborg-Södertälje S med tågen SB 225-12 och Stockholm C-Hälsingborg med tågen 1-SB 226 samma nätter. På sträckan Södertälje S-Stockholm C framfördes båda vagnarna jämte en restaurangvagn och två stålvagnar i extra snälltåg 10138 (från Södertälje Södra 9.20 till Stockholm C 9.50). (C 35/39)

För omkring 200 man tysk sjukvårdspersonal framfördes direkta 3 klass sovvagnar från Trelleborg F till Abisko och Riksgränsen i ordinarie tåg den 12-14, 15-17, 19-20 och 24-25 maj och en Co-sitt den 7-8 juni 1940. I de fall, då resan anträdades med dagtåg, användes vagnarna även för nattlogi i Trelleborg. (D 64, 65, 69 och 89/40)

För såråd tysk militär framfördes vid tre tillfällen under maj 1940 direkta vagnar i ordinarie tåg från Riksgränsen och Boden till Trelleborg F. Den 30-31 maj användes två Co-sitt för 111 personer Riksgränsen-Trelleborg F samt en Co-sitt och en sjukhusstågsvagn litt Co5 för 53 personer (Långträsk)Boden-Trelleborg F. Samtliga fyra vagnar framfördes på sträckan Malmö-Trelleborg F i tåg 7, som anordnades, och vagnarna användes jämväl för nattlogi i Trelleborg F natten 31 maj-1 juni. Co5-vagnen överfördes med färja B till Sassnitz den 1 juni och framgick till Stralsund.

Den 31 maj - 1 juni användes tre sjukhusstågsutrustade C3d för 34 personer samt en Co-sitt (Långträsk)Boden-Trelleborg F. Vagnarna användes för nattlogi i Trelleborg F natten 1-2 juni och C3-vagnarna överfördes till Sassnitz med färja B den 2 juni. (D 75/40)

Stående reservering av sitt- och sovkupéer har i viss utsträckning medgivits under kriget.

För tyska krigsmaktens räkning reserverades en 2 klass sovkupé fr.o.m. den 16 juni 1941 i tåg 11 Stockholm C-Trelleborg F och i tåg 94 Stockholm C-Boden C tis- och fredagar samt i tåg 93 Boden C-Stockholm C och i tåg 12 Trelleborg F-Stockholm C mån- och torsdagar. Reserveringen upphörde den 1 juli samma år utom beträffande tåg 94 Stockholm C-Boden C. (Bd 16/41)

För tyska kurirer medgavs reservering av en 2 klass kupé i direkt vagn Stockholm C-Oslo i tåg 27 mån-, ons- och lördagar fr.o.m. den 10 januari 1942. Fr.o.m. den 22 maj ändrades reserveringen att gälla onsdagar och söndagar varjämte följande reserveringar tillkommo:

en 2 klass kupé Oslo-Stockholm i tågen 51-10 måndagar och fredagar,

en 2 klass sovkupé Stockholm-Boden i tåg 94 onsdagar och

lördagar och Boden-Stockholm i tåg 93 måndagar och torsdagar samt en 2 klass kupé Boden-Haparanda i tåg 2794 torsdagar och söndagar och Haparanda-Boden i tåg 2793 måndagar och torsdagar.

Utöver nu nämnda reserveringar för "Kuriere des Heeres" tillkommo fr.o.m. den 18 augusti följande reserveringar för "Kuriere der Luftwaffe",

en 2 klass kupé Haparanda-Boden i tåg 2793 lördagar och Boden-Haparanda i tåg 2794 onsdagar och fredagar,

en 2 klass sovkupé Boden-Stockholm i tåg 93 mån-, tors- och lördagar och Stockholm-Boden i tåg 94 tis-, tors- och lördagar, samt fr.o.m. den 29 augusti en 2 klass kupé Stockholm-Oslo i tåg 27 måndagar och lördagar och Oslo-Stockholm i tågen 51-10 onsdagar. De reserverade sittkupéerna användes vissa dagar gemensamt av "Kuriere des Heeres" och "Kuriere der Luftwaffe".

För användandet av dessa kupéer utgår avgift enligt taxan. Efter varje månads utgång insändes från resp. trafikinspektörer uppgift på antal resande och företedda biljetter i de reserverade kupéerna, varefter tyska legationen debiteras resterande antal biljetter. (D 10 och 328/42, D 38/43)

På sträckan Hälsingborg-Stockholm har under tiden 22 juni-15 september 1943 en 2 klass kupé i den genomgående sovvagnen i tågen 1910-12 varit reserverad för tyska krigsmaktens räkning intill kl. 12 två dagar före resdagen. (K 89/43)

För svenska gränskontrolltjänstemän hålles fr.o.m. den 16 juni 1941 en 2 klass kupé reserverad i tågen 37 och 38 på sträckan Kornsjö-Mellerud-Kornsjö. (J 5/41, J 68/42, J 33/43)

Med anledning av tågens 23 och 24 indragning på sträckan Ånge-Stockholm C-Ånge under tiden 2 mars-14 juni 1942 höllos under samma tid två 2 klass sovkupéer reserverade Stockholm C-Östersund C-Stockholm C intill kl. 15 resdagen för angelägna resor i statsärenden.

Fr.o.m. den 15 september samma år, då tågen 23 och 24 på nytt indrogos, reserverades endast en 2 klass kupé för samma ändamål, när under tiden 2 mars-14 juni båda kupéerna varit utnyttjade endast till 26,7 % i riktning från Stockholm och 14,3 % i riktning från Östersund C.

I riktning från Östersund upphörde reserveringen den 7 juni, under det att den i riktning från Stockholm fortfarande pågår. Fr.o.m. den 12 maj reserveras även en 2 klass sovkupé i tåg 11 Stockholm-Malmö och fr.o.m. den 13 maj en 2 klass sovkupé i tåg 22 Stockholm-Kiruna. Kupéerna äro numera huvudsakligen avsedda för militära tjänsteresor. (K 12/42 och K 73/43)

#### Planläggning av luftskyddsutrymning.

Arbetet med planläggning av utrymning av vissa orter vid krig eller krigsfara igångsattes i oktober 1939. Efter hand som uppgifter om utrymningens omfattning inkommo från de orter, som Kungl. Maj:t ålagt att planera för utrymning och sedan riktlinjer för styrelsens arbete med planläggningen fastslagits vid sammanträde den 17 november, utarbetades genom persontrafikbyråns för-

sorg tågtransportplaner och i samråd med inrikes taxebyrån transportregister för Stockholm, Göteborg och vissa skånestäder.

Till en början uppgjordes särskilda transportplaner för bortflyttning av skolbarn och särskilda för övriga befolkningsgrupper. Planerna baserades på militärtidtabell, då det ansågs mest sannolikt, att denna tidtabell måste användas vid en mera omfattande utrymning. På grund av särskilda omständigheter ansågs det emellertid under våren 1940 nödvändigt att i första hand färdigställa planer baserade på fredstidtabell. Då det under arbetet med planerna visade sig, att planerna för bortflyttning av skolbarn upprepade gånger måste ändras, bl. a. på grund av omläggning av inkvarteringsorterna, bestämdes efter överenskommelse med Statens Utrymningskommission, att gemensamma planer, användbara för transporter till vilka stationer som helst, skulle utarbetas.

Under hösten 1940 utarbetades nya tågtransportplaner för samtliga då till utrymning anmälda orter, inalles 19 stycken. Planerna utarbetades enligt såväl freds- som militärtidtabell och baserades på en utrymningstid av sex dagar. Under våren 1941 tillkommo ytterligare åtta orter, för vilka planer uppgjordes enligt samma riktlinjer.

Efter tysk-ryska krigsutbrottet i juni 1941 beslöt Kungl. Maj:t, att planläggning skulle verkställas för ytterligare ett antal orter. Sålunda inkommo under juni-augusti månader uppgifter på utrymningsresande från ett 40-tal platser. Jämväl sedermera ha uppgifter inkommit, så att antalet orter, för vilka planer finnas utarbetade, f. n. (september 1943) uppgår till 77 stycken.

Med hänsyn till att antalet disponibla platser i tåg för utrymningsresande är begränsat och att intet på förhand kan ut-sägas angående vilka och huru många orter, som skola utrymmas samtidigt, baseras utrymningen numera på en tid av 12 dagar.

De för fredstidtabell gällande tågtransportplanerna revideras vid varje tidtabellsskifte samt dessutom i den mån så erfordras vid tidtabellsändringar under löpande tidtabellsperiod, även som vid omläggning av inkvarteringsområden eller ändring av antalet bortflyttande.

Genom cirkulär 335/1940 meddelades vissa föreskrifter ang. utrymningsresor. Nu gällande bestämmelser återfinnas i cirkulär nr 163/1942.

#### Transport av skolbarn m. fl. från vissa orter till landsbygden.

En frivillig bortflyttning av skolbarn från vissa större orter till landsbygden ordnades under sommaren 1940, varvid de för utrymningsresor vid krig eller krigsfara utfärdade bestämmelserna i huvudsak tillämpades. Redogörelse för dessa resor finnes införd i SJ drifttjänstestatistik för nämnda år.

I syfte att bereda barn från vissa tätbebyggda orter tillfälle till sommarvistelse anslog Riksdagen åren 1942 och 1943 medel till bekostande av härav betingade resor. Redogörelse för

de under sommaren 1942 företagna resorna finnes införd i SJ drift-tjänststatistik för nämnda år.

De under sommaren 1943 företagna resorna skedde enligt i stort sett samma bestämmelser som sommaren 1942. Följande avvikelser kunna nämnas.

Fria resor medgåvos icke utöver vissa för olika län föreskrivna maximisträckor.

Framresa skulle vara anträdd senast den 20 augusti och återresa vara avslutad senast den 30 september.

De resande färdades på dubbla specialbiljetter litt R 1 och R 2 utan åsatt pris. Biljetterna utskrevos av resp. barnavårdsnämnder samtidigt med beställningarna genom kopiering.

Omfattningen av de fria resorna under år 1943 är f.n. (september 1943) icke känd.

omj.

2