

Vid krigsutbrottet den 1 september 1939 ansågs Malmbanan med sitt från nändelsernas brännpunkt geografiskt avlägsna läge icke utgöra någon riskzon. Denna åsikt styrktes också vid förfrågan till S.J. militära myndigheter. Det gällde nämligen att avgöra om militärtidtabellen, som förut förelåg i manuskript, skulle tryckas med föreskriven skyndsamhet eller om arbetet kunde få tagas i en lugnare och därmed billigare takt. Med den ernämlina förklaringen valdes det sistnämnda tillvägagångssättet. Däremot ansågs icke tillräddigt att, som på sina håll lär ha skett, tilläts vidare uppskjuta tryckningen, eftersom omkastningar i läget icke syntes uteslutna.

Tre månader senare blev Malmbanan en av de tre S.J. sektioner, som pålades militärtidtabell.

Malmtransporterna, som alltid varit känsliga för politiska händelser, gavo omedelbart utslag vid det inträffade. Sålunda sjönk exporten till Narvik från omkring 7/10 000 ton under augusti, motsvarande 19 tåg per dag, till omkring 225 000 ton under september, motsvarande 3 å 6 tåg per dag. Under påföljande två månader blev minskningen ännu större.

Till Luleå hade från Kiruna förut under året gått endast oestydliga kvantiteter malm. Strax efter krigsutbrottet anmälde emellertid från LKAB en körning av 14 malmtagspar Gällivare - Luleå innefattande omkring 840 malmvagnar per dygn från Kiruna och Malmberget sammanslagna.

Gällivare tidtabell omfattade endast 8 tagpar å nämnda sträcka och endast ett mellan Kiruna och Gällivare. En så gott som helt ny tidtabell måste därför upprättas. Tillfälliga tidtabeller utarbetades, stencilerades och trycktes i stora upplagor. Så gott som ett helt rum å Te upptogs av dessa i olika högar upplagda tabeller. För att stationerna lättare skulle kunna orientera sig mångfaldigades även genom ljuskopiering grafiska tidtabeller, där de nya och de ändrade tagen inläggs.

Uttills hade påfylningstag korta Gällivare - Kiruna, eftersom stigningen på denna linje endast medgav 45-vagnars tåg, medan från Kiruna mot Luleå 60 vagnar kunde framföras med ett lok.

Med hänsyn till bl.a. den vid ett antal av 14 tagpar tät trafik, som dylika påfylningstag skulle ha förorsakat, anordnades istället lokkoppling till Kiruna, varigenom 60 vagnar kunde framföras redan från Gällivare, och uppenbart i Kiruna och

nödde ske endast för lokavkopplingen. Denna anordning, som visat sig andamålsenlig, har därefter blivit bestående.

Efter ett, särskilt i de tider som nu rådde vid S.J., i hög grad pressande arbete för såväl de som stationer, och, sedan lok och lokpersonal anskaffats, ett 50-tal tagklarerare uppbeordrats från södra överige m.m., skulle trafiken igångsättas måndagen den 25 september 1939.

De under denna dags 10,4 någon ökning i lastningen icke förmärktes, utan tagpar efter tagpar måste inställas, efterfördes orsaken hos bolaget.

Variirän meddelades då, att någon ökning icke skulle komma till stand.

Med arbetet med tidtabeller samt lok, lokpersonal- och tagklareraranskaffning m.m. hade alltså varit fullständigt överflödigt.

De återgång till de i ordinarie tidtabellen intagna tagen ej heller utan risk kunde ske omedelbart, måste korningen någon månad framåt, och efter de stencilerade tidtabellerna till stort extrabesvär för stationer och lokpersonal. S.l.a. blev ordergivningen till tagen betungande.

Finska vinterkriget.

Detta medförde till att börja med inga större direkta påfrestande för Malm-banan.

Militärtidtabellen pålades emellertid den 8 december 19, 20 och 21 trafiksektionerna, vilket för 19 trafiksektionens del vållade en del egendomligheter. Malmtagen, som ju normalt bort upphöra vid en militärtidtabells påläggning, gingo när alltså. De censurstationsuppehållen icke kunde de gälla för dessa tag måste sådan anordning vidtagas att Malmtagen kördes Gällivare - Ljuså enligt militärtidtabellen, Ljuså - Umeåstad efter en tillfällig tidtabell och slutligen Umeåstad - Övertun efter en annan tillfällig tidtabell. Samma förfaringssätt gällde i motsatt riktning.

Det hela blev, särskilt vid de svåra tagförseningar, som uppstodo kring doden 6 i samband med vinterkriget, betydligt invecklat för såväl stationer som lok- och oampersonal. Allt gick dock väl i lös.

Militärtidtabellen avvecklades den 15 januari 1940.

Export och import över Narvik.

Nedan någon månad efter krigsutrottet började export av framt trämassa från exportörerna i nordligaste överige samt i Finland söka sig ut över Narvik. Denna trafik ökades efterhand med påföljd, att icke stagnation uppstod i Narvik. Föreställningarna om denna exportmassas möjligheter voro tydligen på både svenskt och finskt håll några. Det rådde emellertid en avsevärd skillnad på den kapacitet, skogs-skopplingskapen erbjöd, och den som kunde budas av den lilla s.k. fagermasskan.

Och eftersom lastning och lossning av vanligt gods icke kunde ske vid den noga malmkajen, som f.ö. då alltjämt erfordrades för sitt ursprungliga ändamål, var sistnämnda kaj, den enda andra möjligheten, som stod till buds.

På Ragneröskajen löpte ett järnvägsspår från Harvika huvudstation utmynnande i ett system vid kajen av 5 spår. Kajen rydde endast tvänne mindre båtar om 1 - 3000 ton eller en större. Den var försedd med en lastkran om 50 ton uppställd på fast fundament och icke svängbar. Ujupet vid kajen, 21 fot vid medelvattenstånd, tillät icke större båtar att kvarligga vid ena, varför dessa måste skiftas ut på fjorden under 6 timmar av dygnet och under tiden ersättas av smärre. Rängeringen vid kajen blev därför invecklad, särskilt som alltför stort vagnantal släpptes fram till kajspår, varigenom dessa ideligen blevo blockerade. Tilloppet måste under sådana förhållanden lika ideligt stoppas.

Da denna ryckiga trafik givetvis vållade anseeliga olägenheter på hela transportstracken beslöts i slutet på januari 1940 efter samråd på ort och ställe med den norska trafikmyndigheten dels ett lastningsförbud på 5 dagar, dels därefter en begränsning av den dagliga lastningen till 40 vagnar, vilket utgjorde det medeltal, som kunde lossas per dygn i Harvik. Sedan denna anordning vidtagits flöt trafiken till Harvik jämnt och utan störningar ända fram till den 9 april 1940. I regel beförades de lastade vagnarna till Harvik med ett fjärrgodstag, som avgick från Boden kl. 23 och ankom Harvik kl. 11.

Småortsliga ankom i början av år 1940 efterhand en del del gods till Harvik avsett för såväl Finland som övrigt. Valunda importerades vapen från England och Frankrike till Finland och kol, fordon och bensin till övrigt.

Samarordnandet av denna export och import kom att i hög grad påverka det svenska trafikbiletet bl.a. på grund av vagnanvändningen. För samtliga transporter tillhandahölls i första rummet tjänstevagnar, vilket bl.a. försvärade brorensfrågan, då dessa vagnar endast voro utrustade med ledning. Det förhållandet uppstod alltså, att för transport över den väl ur trafiksynpunkt riskabelste stracken i norra Europa anvisades en ur flera synpunkter olämpligare vagnmateriel. Genom en samtidigt pålagd föreskrift, att dessa vagnar finge framföras endast i två, med högst 40 km hastighet, skapades ytterligare trafikningsvarigheter, eftersom samtliga tåg tåglättloos eller i längden Boden 0 - tillvaras lags och en hastighet av 60 km/tim. Ingen med tjänstevagnar kommo därför att genom långrotning vålla försenningar för övriga tåg.

Samarordnandet av trafikströmmarna för import och export försvärades vidare av den försiktigheten, som måste iakttagas rörande båtarans namn och ankomsttider och den ovissheten, som rådde om de sistnämnda båtar, som säkert väntats till viss dag och för vilkas lossning dispositioner av denna art, väntades utlösas kortare eller längre tid, i en del fall helt och hållet.

För importen av S.J. kol bl.a. ur en ångare om 5000 ton anvisades även malvagnar, enär sådana i Soden kunde lossas genom bottentönningsluckorna, sedan vagnarna uppdragits på där beräntlig lossningsbrygga. Till övriga stationer däremot måste öppna vagnar användas.

För att minska växlingsarbetet adresserades vagnarna - som ju innehöll icke-värdig vara - endast efter det tontal, som var avsett för de olika stationerna, varigenom tagen utan växling voro rätt sammansatta från Kiruna C, där denna adressering verkställdes.

Under mars inkom en nel batlast Ford-bilar i lådor, som skulle fraktas till en under byggnad varande sammansättningsverkstad i Soden. Båten, "Flying Fish", var på 10 000 ton och medförde enligt uppgift 1000 bilar vilket skulle ha betydtt 500 vagnar. Ett omfattande organisationsarbete vidtog därför. Hela partiet lossade bilar inskränkte sig emellertid till 47 järnvägsvagnar.

Vid månadsskiftet mars - april anmälades en båt med 20 000 fat bensin till Sverige och Finland motsvarande ett behov av 400 vagnar. Så stort antal kunde emellertid icke lämnas, varför båten avgick efter att ha lossat halva lasten. Även för att få denna kvantitet lossad måste extra åtgärder vidtagas, eftersom söndag ingick i lossningstiden, och lossning och lastning på söndagar icke fick ske i Norge utan regeringens medgivande. Sådant medgivande måste därför utverkas, enär tomvagnarna eljest måste bortdragas från Narvik.

Båten lämnade Narvik med återstående last strax före 9 april, enligt uppgift destinationen till Göteborg. Dess vidare öden äro okända.

Till saken hör, att speditören i Narvik feladresserade ett stort antal vagnar till Vännäs. Destinationen borde ha varit Finland, och ett vidlyftigt återupplastningsarbete lär ha följt, innan partiet kom rätt mottagare till hands.

Kiruna bangårdar voro under någon vecka belamrade med bensinvagnar, som måste uppenbaras där av tullhänsyn. Provtagning skulle nämligen ske ur varje fat, men inskränktes, tack vare en förstaende tull, till ett från varje vagn.

Med 9 april tog all denna trafik ett hastigt slut. Fagernaskekan utsattes för en förödande beskjutning och spellerades fullständigt. Den återuppbyggdes emellertid snabbt och var redan i december 1940 ombyggd i betong och av betydligt större trafikförmåga än förut.

Trallarens omfattning till och från Narvik 1 januari 1939 - 9 april 1940 framgår av följande tabell.

Antal varuslagster.

Till Narvik		Från Narvik	
<u>1939</u>			
jan	20		10
febr	44		12
mars	48		6
april	64		21
maj	44		23
juni	101		22
juli	135		51
aug	79		22
sept	49		25
okt	341		226
nov	567		310
dec	169		214
<u>1940</u>			
	= 3908		= 2850
jan	523		202
febr	966		945
mars	874		690
april	389		170

Perioden september 1939 - april 1940 fördelar sig på olika varuslag sålunda:

Till Narvik.

Trävaror	från 19 och 20 ts	303
Trämassa	" Luleå	393
"	" Skellefteå	20
"	" Finland	1327
Sulfitcellulosa	" Piteå	484
"	" Luleå	4
"	" Finland	320
Sulfitmassa	" vitvattnet	344
Ånslags- och omslagspapper	" Finland	151
Papper	" Finland	99
Stenkol	" Luleå	238
Diverse		181
Obekant	" Ryssland	38
Summa		3908

Från Narvik.

färsk fisk	till Tyskland	761
- " -	" Sverige	55
rorr fisk	" Finland	41
salt sill	" Sverige	10
laks	" Malmbanans st.	251
"	" 20 ts	381
lax	" Malmbanans st.	8
"	" 20 ts	434
maskingods (= vapen av olika slag från England och Frankrike)	" Finland	388
Järntråd (= taggtråd från England och Frankrike)	" Finland	76
explosiva varor	" Finland	7
petroleum	" Finland	20
bensin	" Finland	54
"	" Hednoret	102
"	" Vännäs	100
autodelar	" Boden	47
olverse		113
Summa		2856

inlämnas så alltså från Finland till Narvik såväl 1897 vagnar och från Narvik till Finland 586 vagnar.

7 april 1940.

Ockupationen av Narvik blev bekant i Kiruna omkring kl. 5.30 genom ett telefonmeddelande från norska till svenska tagledaren. Telefonen bröts omedelbart, varför detaljer icke kunde erhållas.

Kl. 6.30 ingick från Malmerget rekvisition å extra militärtåg till Ålsgården "att evakueras omedelbart". Ett Å-tågsutt var tidigare uppställt i Ålsgården. Detta tillkopplades ett återgående koppellok till Gällivare. Beställningen kunde därigenom effektueras på 45 minuter. Lastningen tog dock ytterligare ett par timmar. Tåget anlände till Ålsgården i kvällen försenat av snöstorm.

Turiststationerna voro vid denna tid fullbelagda. Sammanlagt funnos i Ålsgården, Björkilden och Ålssjö turiststation omkring 400 personer. Då evakuering av dessa var att förutse insattes personvagnar dels i ordinarie lokalgodstaget till Ålsgården kl. 10.10, dels i ett extratåg, som anordnades någon timma senare. Order om total evakuering erhöles strax därefter.

Planeringen av turiststationerna var klar omkring kl. 15. Stark snöstorm rådde. Tåget med de 345 resandena avgick från Kiruna omkring kl. 16.00 och anlände till Stockholm efter ungefär 2 dygn.

I Narvik hade under dagens lopp dåvarande biträdande landsfiskalen P. Franzén från Kiruna, numera landsfiskal i Mälaranda, tagit hand om de svenska undersåtar - ett hundratal - som ville lämna Narvik, och efter upprepade framställningar hos de tyska ockupationsmyndigheterna fått tillstånd att överföra dessa till Sverige med ett extratåg sent på aftonen.

I Narvik funnos denna dag dels 2 S.J. elektriska persontågslök, dels vagnar från föregående dags 22 och 94, 2 BCo, 1 Co, 1 AC04, 1 D0, 1 C och 1 F5.

Av dessa kunde med tåget återföras bada loken och samtliga personvagnar utom AC04, som sedermera återkom i Söndersågutet och på allt sätt till medfart skick. Genom Franzéns resolution uppträdande räddades säkerligen ansevärda värden åt S.J.

Fr.o.m. den 10 april framfördes tagen 94 och 93 endast till och från Ålsgården. Vagnuttet nedfördes under natten till Kiruna C.

Natten till den 10 april framfördes militär tillhörande 14 med extratåg till Kiruna.

Den militära verksamheten blev under den närmaste tiden livlig. Linjen Kiruna - Ålsgården räknades då praktiskt taget som krigszon. Extratåg för 500 man stod dygnet runt klart i Kiruna med förparat lok, färdigt till utryckning efter kortaste varsel. Lok placerades i Vassijäura, liksom räkebussar, som körde dygnet runt för militärens räknning.

Ränsertåg utrustades, därav ett vid LKAB i Kiruna.

vid Narviks ockupation hade ett norskt kompani marscherat ur staden upp till Sjöfnjelli. Detta kompani till sig var till den 10 april, då det efter en nattlig strid måste gå över svenska gränsen.

Kl. 5 på morgonen dagen ifråga medan striden pågick rekvierade militäroberådet i Kiruna extratåg till riksgränsen för att vara till hands, då den norska truppen beräknades anlända till svenskt område. Tåget, som eljest stod färdigt och uppvärt, utrustades nu med stationens ambulansvagn och avgick omkring kl. 7, medförande läkare, sjukvårdspersonal med hundspann och en mindre del övrig militär personal. Det anlände till riksgränsen kl. 8.39, samtidigt som den förste sårade norrmannen kom över gränsen.

Ett 15-tal sårade omhandertogs i ambulansvagnen, där nödiga operationer utfördes hela dagen.

Övrig norsk militär, 7 officerare och 100 man samt ett 50-tal civila, anvisades plats i tåget. Detta återkom till Kiruna omkring kl. 22. Norrmännen internerades och fördes några dagar senare till uppsamlingsplats i Vindeln.

De under striden vid Sjöfnjelli stupade norrmännen begravdes någon vecka senare i Kiruna under militära hedersbetygelser. Hösten 1942 återfördes stoffen till hemlandet.

Sjömannståget till Oxelösund.

Någon tid efter ockupationen skulle omkring 600 tyska sjömän tillhörande handelsflottan föras med tåg från Narvik till Oxelösund. Även en del neutrala staters sjömän från bl.a. Sverige, Holland och U.S.A. skulle också medfölja tåget till Vassijaure i.v.d.

Vid denna tid var telefonförbindelsen med Norge helt bruten. Förberedelserna till detta tag voro därför svåra att ordna.

I tåget fick endast framföras mörklägda vagnar. Det skulle duckas ut till den bortom Sjöfnjelli liggande Nordalsbron, vars enda brofäste skadats genom sprängning. De resande skulle därifrån passera bron till fots.

Främst i tåget mot Norge riktat skulle framföras en vagn med röda kors-märket på taket. Denna vagn var avsedd för sjuka.

Medan mantraviken den 9 april upphört hade lingen snöat helt igen. Över stora rader bl.a. just den 9. Dessa nödgjälstrakter allt från Kopparåsen till nundalen äro särskilt snörika, och stormar förekomma ofta och länge.

Snöförljning med svenska materiel måste därför föruttagas, innan någon tanke kunde finnas på tågets framförande. Efter diverse oöfverflyktigheter, bl.a. lokpersonalens ovilja att arbeta inne i ett krigförande land, blev lingen klar till den 21 april.

De anordningarna äntligen kvällen den 20 april, en lördag, voro klara i detalj, erhöles sent på aftonen order från byråchefen för militärovervakning, att ett i Luleå upp-

ställt sjunkustag omedelbart skulle framlöras till Vassijaure och ankomst dit på följande morgon.

Sjunkustagets personal måste i en hast utvärderas, vilket motte en viss svårighet, då den måste sökas på biografier m.fl. ställen.

Tåget skulle upplåtas för de svenska och neutrala sjömän, som väntades till gränsen från Narvik.

Den 21 april verkställdes även utbyte av den militära personal, som anlänt till gränstrakterna den 10 april, och som var förlagd från Nika-gränsen till Alruna. Härifrån voro flera extratåg anordnade under söndagsdygnet. Dessa vagnar, som medförde avbytespersonalen skulle användas för den avbytte. De extratågen bestodo av sammankopplade A-tåg, d.v.s. 103 axlar, och snöstorm dessutom rådde, uppstod ett organisationsproblem av rätt svårloft art. Anordningarna för sjömanståget fingo ej heller störas. Planläggningen måste därför göras minutvis.

Smellertid anlände sjömännen på utsatt tid, kl. 9.00 den 21, till Nika-gränsgalleriet. Genom ett icke förutsebart missöde försenades tåget från övriga omkring 15 minuter. Under den rådande snöstormen var de i galleriet väntandes situation icke avundsvärd. Visitationen av de väntande kunde heller icke igångsättas förrän vagnarna anlänt.

Nå tåget ankommit släpptes de svenska och övriga neutrala sjömännen först fram utan formalityter och fingo omedelbart taga plats i de icke mörklägda vagnarna. De övriga hänvisades återhand som visitering verkställda till de mörklägda, där dessutom varje plats måste tagas i användning.

Avgångstiden försköts dock timme efter timme bl.a. för utspjädning - som bortglömts vid avbytet mellan den militära personalen - och tåget kunde lämna Nika-gränsens mållplats först sent på eftermiddagen.

Sjunkuståget, som under dagen stått uppställt i Kopparåsen, hade strax dessförinnan släppts fram till Vassijaure. På extratåget inkom, fördes de svenska m.fl. sjömännen över till detta, där de omedelbart fingo gå till sängs och i övrigt omhändertogs och förplågades på bästa sätt. Anordningarna, som djart kontrasterade mot strapatserna i Narvik, röntu också verklig uppskattning.

Under återstoden av april samt under maj och juni utfördes en hel del transporter av från Narvik evakuerade engelsmän, sårade tyskar, internerade norrmän m.m.

Selunda framfördes

den 27/4 extratåg för 127 engelska och indiska sjömän

" 28/4 " " 43 engelska och 27 norska arigeislingar

" 27/4 " " 175 norska internerade

" 10/5 - 5/6 sammanlagt 403 sårade i olika tåg, samt

i övrigt en del snarare transporter av bl.a. flyktingar från Norge, som ankommit över gränsen.

första tåget till Narvik efter 7 april.

Dagen efter sjömanstågets gång, alltså den 22 april, anlände ett extratåg från Tyskland till Narvik bestående av en personboggievagn - näst sorkvagn - med 25 resande och ett 30-tal godsvagnar, enligt uppgift innehållande proviant och läkemedel. På grund av de svenska myndigheternas order fick tåget emellertid icke föras längre än till Stordalen. Då tillstånd på eftermiddagen anlände till tågets vidareförande, kunde det emellertid på grund av häftig snöstorm icke fortsätta utan kvarstod i Stordalen över natten, medan snöröjning pågick. Snöstormen fortsatte även den 23 med öfvermånskad snältighet, snöplögen blev oläsa. Insnöad vid Riksgränsen, lossstogs men ursparade vid Vassijaure och slet där sönder ingångsväxeln. Då färdledaren meddelade, att de tyska resenärerna uttryckte missnöje över uppehållen och lito påskina att oröjsmålet var avsiktligt, framfördes tåget på aftonen till Vassijaure, där de resande under några timmar fingo bevitna snöstormens våldsamt. Tålet om avsiktlig föröjning tystnade efter detta. Tåget återfördes på natten till Alesko, då risk förelåg, att det eljest skulle bli insnöat.

Efter oavbruten snöröjning mellan Vassijaure och Björnåfjell syntes möjligt att få över tåget den 24 april. Snöstormen hade dock ökat, och vinistyrkan överskattades till 25 sekundmeter med starkt snöfall. Tåget framfördes därför ännu till Vassijaure, och försök gjordes att föra över tåget till Björnåfjell under förmiddagens lopp, dock endast med personvagnarna. Vid Vassbäcksskärningen mellan Vassijaure och Björnåfjell föll emellertid en stor hängdriva ner på elektroloket tak med spänningslösnet som följa. Under den eller de minuter som åtgång, innan spänningen återkom, snöade loket fast. Vagnarna inhämtades då till Vassijaure för att ej samma öde skulle drabba hela tåget.

Under hela dagen och fram till kl. 4 påföljande morgon pågick försöken att få loss loket, som i den allt, allt rasande snöstormen återvänd fullständigt kittats fast. Efter upprepade försök med två lok, snöslungning m.m., och sedan slutligen 150 man militär grävt loss loket, kunde personvagnarna äntligen överföras den 25 april kl. 5. Först kl. 17.37 kunde godsvagnarna utsättas till geografiska gränsen och först den 29/4 införas till Björnåfjell.

Fjärde utfrysningen.

Den 7 april och följande dagar anlände norska resenärer söderifrån till Kiruna, därifrån resan efter några dagar kunde fortsättas med bil eller buss till Bardu. Åtskilliga togo sig dock över gränsen på skidor.

Övriga måste tillsevidare kvarstanna i Kiruna, där de inkvarterades i familjer och utepisades genom röda korset. Efter någon tid fördes de dock till uppsamlingsplatser i Västerbotten, därifrån de flesta sökte sig över till Mosjön i Norge f.v.b. till hemorten i Nord-Norge.

Flyktingar från Norge ha under de gångna åren i tidvis kraftig ström sökt sig över till Sverige, därav många över Luleåbanan. Inalles på t.o.m. november 1943 1625 flyktingar vidaresejades från Kiruna med järnväg till uppsamlingslägren i melierska Sverige t.ex. Umeå och Vångaker.

Under vintern 1942 - 43 var t.o.m. särskild vagn insatt i tag 93 mellan riksgränsen och Kiruna för dessa flyktingar, som då misstänktes kunna överföra flycktys.

Militära transporter.

Förutom av de inkallelser, som ägde rum vid krigsutbrottet, berördes Luleåbanan under de första månaderna därefter föga av militära transporter. Först finska vinterkriget medförde ändring därvidlag, då som förut nämnts t.o.m. militärtidtaoeli infördes. Med fredsslutet i mars 1940 inträdde en lugnare period, som dock nästigt bröts den 9 april. Efter denna dag ha de militära transporterna varit av tidvis rätt stor omfattning. Fasta militärförläggningar ha också upprättats i såväl Kiruna som Luleå och halvpermanent i riksgränsen, Vassijaure, Björkliden, Abisko, Kaisaniemi (mellan Kaisepakte och Stenoacken) och Malmberget.

Trots Luleåbanans små kaj- och sparrisurser - de flesta trafikplatser sakna kaj och ha spar endast avsedda för möten med de korta malmtägen - har militärtägetrafiken kunnat avvecklas väl. Dragkraftsmöjligheterna voro här väl de största i landet. Malmtägsloken avsaknad av möjligheter för elektrisk vagnuppvärmning vållade dock svarigheter och nödvändiggjorde koppling med särskilda värmelek.

Under månaderna närmast efter 9 april 1940 var bandelen Kiruna U - riksgränsen närmast att betrakta som krigszon. Därmed följde att trafiken och trafikordningarna få en annan och mindre reglementarisk prägel än under normala förhållanden. De stationerna sålän handlagt ens en militärbiljett, blevo dessa helt nya och ovana förhållanden rätt förvirrande. Härtill bidrog även att de militära förbanden saknade varje tillstymmelse till formulär avseende förhållandet till järnvägen. Sak måste när ga löse form. Efterdebitering verkställdes emellertid senare, då lugnare förhållanden inträtt. Dessa grundades på anteckningar, som dag för dag förts a Te över ingångna rekvisitioner.

Förhållandet mellan militären och järnvägen kan, sett i varje fall från den sistnämndas synpunkt, östecknas som mycket gott.

Permittenttransporterna.

Nedan under juni månad 1940 började transporter av tysk militär och tysk materiel mellan södra och norra Norge över Storlien till Narvik och omvänt, den s.k. hästskotrafiken. Denna trafik blev efterhand regelbunden och utfördes med 2 tåg i veckan i vardera riktningen. I varje tåg färdades mellan 200 till 300 man. Tågen framgick över inlandsbanan.

I slutet av juli samma år insattes specialtåg även för tyska permittenter från Narvik till Tyskland och omvänt. I denna trafik framfördes regelbundet 3 tåg per vecka i vardera riktningen med mellan 450 och 500 man i varje. Även dessa tåg framfördes över inlandsbanan.

Slutligen insattes även juli 1941 specialtåg mellan södra och norra Norge över Storlien och Finland över Naparanda, även här med 2 tåg i veckan.

All denna trafik avlystes i mitten av augusti 1943.

Transporterna väckte till en början en viss nyfikenhet hos ortsbefolkningen, men trafiken flöt hela tiden utan störande intermezzon.

Från en södergående transport i början av år 1941 kan dock följande episod förtjäna att antecknas.

Vid ankomsten till Kiruna anmälde den svenska kontrollofficeren, att attentat förövats mot tåget i närheten av Stenbacken och att en fönsterruta därvid krossats i officerarnas vagn, som framgick näst sist. Telegram till de svenska myndigheterna skulle uppsättas, varjämte saken givetvis anmälades till polismyndigheterna i Kiruna. Tåget måste därför uppenhållas, tills telegrammet avfattats.

På ett attentat mot tåget över huvud taget och alldeles särskilt i de ödemarker, som omge Stenbacken, föreföll mindre troligt, företogs stationsbefälet i Kiruna närmare besiktning av vagnen. Härvid konstaterades, att märke efter ett nart lördagsmorgon i fönstrets bortre ramplåt och att bitar av fett och kött sutto kvar i märket.

Saken påvisades för de upprörda officerarna, som då måste medge, att "attentatet" med all säkerhet fick tillskrivas någon av manskapet, som kastat ut en konserverburk med innehåll och därvid råkat träffa fönstret.

Bevakning och avspärrning genom militärpersonal var under kortare perioder anordnad på de större uppenhållsstationerna.

Under tiden närmast före transporternas avlysande skärptes bevakningen så till vida, att dolda kulsprutepatruller bevakade tågen under uppehållen på dessa stationer. Beträffande Kiruna blev åtgärden icke helt tillräckande, eftersom bevakningen anordnades vid Kiruna malmbangård, men en nödbromsning av tåget vid Kiruna U, där tåget eljest skulle passera och där ingen som helst bevakning fanns, ju lätt kunde företagas av tågets resande.

"Wehrmacht-gut" och övriga godstransporter.

Närmast efter den 9 april 1940 var godstrafiken till och från Narvik helt naturligt avbruten. Medan i juni började smälttid, som nämnts, den s.k. nästskotrafiken med bl.a. även "Wehrmacht-gut". I juli ankommo efterhand en hel del vagnslaster med främst trävaror från svenska stationer till Narvik. Dessa kunde smälttid icke vidareföras, endå de ställts till Vassijaure för inlösen där av den norska expeditoren. Då valuta för inlösen icke kunde uppböras av denne, och oaktat rådde om betalningsmöjligheterna genom clearing, blevo vagnarna stående. Vagnarna voro dessutom belagda med efterkrav. Förhandlingar fördes med avvärdarna om återbetalning av efterkraven men i regel utan resultat. Till sist sändes vagnarna vidare över till Norge efter samråd med godstaxemyrnan.

Avsevärda godsmängder ha sedan dess fraktörts. Salunda utgjorde antalet vagnslaster

till Narvik

år 1940 maj - december	6573	
" 1941	13486	
" 1942	22062	
" 1943 januari - november	14976	= 57097

Av dessa har följande antal utgjorts av kol och koks i mas-vagnar från Luleå, dit detta bränsle anlönt från Tyskland med bat.

år 1941	4662	
" 1942	7988	
" 1943 t.o.m. november	4099	= 17709

Transporterna ha så till vida ställt sig gynnsamma som tomdragningen av mas ådragenom minskats.

från Narvik

år 1940 juni - december	405	
" 1941	2897	
" 1942	5256	
" 1943 januari - november	4281	= 12539

I jämförelse med normala tider, då i medeltal 1 å 2 vagnar per dag framförts i riktning till Narvik och i motsatt led dänu mindre, om man undantar Lofotenssäsongen, har nämnda trafik vällat avsevärd arbetsökning för sektionen, icke minst för Vassijaure gränsen-expeditionen vid Kiruna G. Det mellan den verkliga gränsen och Kiruna G varande avståndet, 130 km, har försvårat arbetet, eftersom ju en hel del kunnat hända på så pass lång sträcka.

Vidare har allt gods varit licensbelagt. Oregelmsmshgheter av skilda slag, bl.a. stölder ur transporter ha förekommit med åtföljande utredning om plund-

ring m.m., som f.ö. tidvis nödvändiggjort annotering av plombernas märkning och under hela tiden annotering om plomberingsöfverintågnet.

Expeditionens i förhållande till övriga S.S. avlägsna läge har varit för-
sening av handlingar o.s. angivningsanlagor, som nödvändiggjort godssets kvar-
tagande. Arbetet med införande av felande handlingar har dessutom försvärats
av stationens dåliga telefonmöjligheter.

Expeditionssättet för bensin och för tomma bensinvagnar, av vilka godsslag
avsevärda mängder befordrats, har varit av särskilt tidsödande natur. Såväl
lastade som tomma ha bensinvagnarna måst omexpedieras i både Vassijaure gränsen
och Storlien, då direkta fraktsatser icke kunnat utverkas. Enbart en vagns-
lastlista med 8 bensinvagnar har krävt en behandlingstid av omkring 1 1/2 timme.
3 å 4 sådana listor ha kunnat förekomma på en och samma dag.

Antalet omexpeditioner har uppgått till 8160.

Aven en ansevärd styckegodstrafik har framförts.

Malmtrafiken.

Kriget har givetvis i hög grad inverkat på malmtrafiken, som varit mer än
annars skiftande och oviss med därav följande svarighet att beräkna personal-
och loksnövet. Som förut nämnts skedde en strömkäntring i denna trafik redan i
september 1939, då malmen även från Kiruna i stor omfattning leddes till Luleå i
stället för till Narvik.

Den 7 april 1940 stoppades helt naturligt trafiken på sistnämnda exporthamn,
och återupptogs först efter ett år, i april 1941. Den har därefter med avbrott
för månaderna juli - september 1941 och januari - februari 1942 fortgått, tidvis
med upp till 6 tag per dag, och fortgår alltjämt december 1943. Transporterna
till Luleå ha dock varit övervägande.

En för malmbanan helt ny malmtrafik är transporten av apatitmalm från Kiruna
till Malmberget. Den kosforrikaste malmen från Luossavara och Kirunavara malm-
berg har sedan februari 1942 i Vitåfors (vid Koskullskulle) anrikats till apatit-
slig, som därefter försäts till superfosfatfärdikerna i Gällavik och Landskrona
för ytterligare bearbetning till superfosfat. Landets behov av konstgödnings tyf-
tes enligt uppgift numera helt eller i det närmaste helt från Malmberget i Kiruna.

För Kiruna har denna nya trafik i förening med den at två håll riktade öv-
riga malmtrafiken skapat andra och mera komplicerade trafikförhållanden i jäm-
förelse med den förut förhållande enkelt riktade trafiken till Narvik. Anordning-
arna via Kiruna malmbangård äro nämligen inrättade främst med tanko på denna sist-
nämnda trafik. Vidare komma apatitvagnarna från Luossavara och vagnar med annan
malm blandade med varandra, varför en tidsödande sortering måste ske. Under stark

kyla eller, då den i Kiruna vara brutna apatitmalmen är våt, måste nästning nattetid ske direkt från malmtunneln, så att malmsens hopfrysning nedringas till minsta möjliga. I Ullivare har vid stark kyla upptining med ånga ändock måst ske, innan vagnarna kunnat lossas, vilket för denna station medfört avsevärd extra växling, liksom hela arbetsproceduren i övrigt för dessa vagnars transport till Älvsjöskulle i betydlig grad komplicerat stationsarbetet.

För Ullivare har den genomgående trafiken Kiruna - Luleå med dess 42-vagnars-tåg varit betydliga sårigheter, då bangårdsutrymmet där, som redan förut varit otillräckligt, ytterligare ansträngts. Färdtillning av de från Kiruna ankommande tågen från 42 till 59 vagnar har bl.a. måst ske.

En grafisk framställning över malmsens gång i Ullivare år 1940 bifogas.

Kontakten fraktad malm åren 1939 - november 1943 har utgjort

	Till Narvik	Till Luleå	Till Malmberget	Summa
1939	5 549 860	3 356 182		9 306 042
1940	1 095 978	5 650 170		6 754 148
1941	470 558	4 953 317	70 184	5 494 159
1942	1 126 677	3 609 346	354 714	5 150 939
1943 t.o.m. nov 1	689 317	4 130 378	624 624	6 444 319

Branden i Riksgränsgalleriet.

Den 29/7 1940 uppstod i Riksgränsgalleriet eld i ett tågsätt, bestående av 42 till Narvik ställda lastade godsvagnar jämte 1 SJ C3 och 1 SJ C6. Elden uppstod med all säkerhet genom överslag från kontaktledningen till en i tågsättet gående malmlastad vagn.

Galleriet samt loket och 32 av vagnarna upprändades. De 12 sista vagnarna i tåget kunde undanföras tack vare ingripande av svensk militärpersonal.

15 av vagnarna voro lastade med malm i pressade balar, som sammanhölls av järntråd. Dessa vagnar ha sannolikt även varit lastade några an den å linjen Kiruna - Riksgränsen gällande lastprofilen, som med hänsyn till tunnlar och snögallerier är 350 m/m lägre än den i Sydkand och å S.J. linjer i utmanat gällande. Malmvagnarna hade inkommit från utlandet över Trf.

slösvadan medförde trafikavbrott från kl. 9.45 den 29/7 till kl. 12.34 den 31/7, då trafiken återupptogs med ånglok.

ny kontaktledning var uppförd kl. 6.45 den 2/8.

Trafiken Vassijaure - Björnfjell.

Under tiden närmast efter 9 april 1940 reglerades trafiken å linjen Vassijaure - Björnfjell helt av stationsföreståndaren i Vassijaure. I Björnfjell fanns nämligen endast en man kvar. Övrig stationspersonal, däriöfver ordinarie stationsföreståndaren, återkom först i juli samma år.

Den elira första tiden utsattes förekommande vagnar till brytningspunkten i riksgränsgalleriet, varifrån vagnarna i gynnsamma fall rullade in till Björnfjell.

Senare omhändertogs de av tysk personal med ånglok vid geografiska gränsen, där även vagnar i motsatt riktning hämtades.

Fram och med september månad kunde rundgång ske med elektrolok inne på Björnfjells station. Den, särskilt vid de snöförfällandena, som rådde åren 1940, riskabla öackningen kunde då upphöra.

Fr.o.m. juli 1940 fram till år 1943 har trafiken reglerats efter överenskommeise mellan stationsföreståndarna på dessa gränsstationer, fransett person- och specialtagen, som frægått enligt tidtabell. Övriga tag ha korts som "kipp"-tag. Fr.o.m. 1943 ha tidtabeller inlagts för samtliga tag och tagledningen åter övertagits av norska tåglödare.

Telefonförbindelserna mellan Sverige och Norge brötos slutgiltigt omkring den 15 april 1940. Sedan denna tid ha alla meddelanden kast förmedlas av Vassijaure station. Detta har givetvis i hög grad försvarat trafikens ordnande och belastat stationen ifråga.

Över nuvud taget har det arbete, som ålagat Vassijaure under krigsåren, varit av krävande natur med stora fordringar på vederbörandes ömdöme och handlingskraft.

Kiruna d den 16 december 1943.

Enligt uppdrag

J. Olsson

Stationsinspektör

STATENS JÄRNVÄGAR
19 TRAFIKSEKTIONEN
Luleå d 23 DEC. 1943
TRAFIKINSPEKTÖREN

*Överlämnas Distriktschefen, Luleå.
B. R. Kindblad*