

Th

20/4

Extra fjärrgodståg avg. Trf 7.14. 34 tyska G-vagnar, en BCo, 1 C3g och en F-vagn. Officerspatrull från I 11 1 officer 10 man. Kriminalöverkonstapel Svensson från Kriminalstatspolisens Malmö. Ingen utspisning i Trf. Jag telefonerade till stinsÅhm kl. 700 och beställde genom dess försorg kaffe, men vid ankomsten var ingenting ordnat. Först i Nässjö kl 14 erhöles första målet bestående av utmärkta lunchboxar. Utspisning i tåget i Krylbo kl 2200. Inga filter eller liggbräden funnos där.

21/4

Fjäderbrott å en G-vagn nr 9356 i Ånge. Då jag ansåg lämpligast att allt godset kom med, bröt jag tullplomben och omlastade godset i F-vagnen. Godset bestod av värmelådor och filter. Brytandet av plomben har anmälts till tullförvaltaren i Kiruna, som verkställde kontroll av vagnarnas plombering i Stordalen. Därvid befanns även en G-vagn endast vara plomberad å ena vagnsdörren. Troligen ett förbiseende av tullen Trf. I Bollnäs, där personalombyte skulle ske, var ingen tågbefälhavare tillgänglig. Tågklararen frågade, om vi skulle vänta ca. 3 timmar eller fortsätta. Vi fortsatte utan tågbefälhavare. I Helgum delades tåget. 13 G-vagnar, passvagnarna och F-vagnen via Hötting-Gällivare. Vår ankomst syntes väntad längs hela inlandsbanan. Hela befolkningen var nere vid stationen och i Storuman hade stins Frantzie varit nog omtänksam att beordra länspolis till avspärrning. Där var ryktet, att vi hade 500 tyska soldater i vagnarna. Längre uppåt linjen hade vi även fått artilleri! (I Nässjö trodde befolkningen att transporten gällde fångar till Svartvåg. Man hade tydligen ej förstätt inskriften på de tyska godsvagnarna.) Transportbefälhavaren hade betänkligheter låta den tyska avdelningen få lämna tåget för att få en smula motion. Jag genomdrev, att vi fingo göra uppehåll och begärde 15 min. i Lövlid genom tagledaren i Sollefteå. Upphållet uppskattades både hör- och synbart. Röda Kors-truppen bestod av 2 unga läkare samt 38 man i 17-20 års åldern. Samtliga voro från Österrike (Steiermark och Kärnten). I Storuman 4 1/2 timmes försening. Utspisningen denna dag i Ånge och Hötting. Långsele passerades.

22/4

Ett flertal av bevakningsmanskaptet förkylda på grund av golvliggningen. Frukost inlastades i Gällivare. Motionsuppehåll i Fjällåsen 30 min. Tåget parkerades i Stordalen. Då svårighet förelåg ordna med beställning av utspisning - endast sektionstelefon fanns - anhöll jag hos Miö att få taga loket till Abisko. Mat uppsändes med tåg 94 från Järnvägshotellet, Kiruna. Jag ber få framhålla att Inspektör Carlsson där på ett synnerligen gott sätt varit oss behjälplig. Svår snöstorm.

23/4

Full snöstorm. En ving<sup>1/2</sup> urspårat vid snöröjning i Vassijaure och rivit upp norra växel. Förplägnad ordnades från Kiruna. Kl 1700 kom tågsättet upp till Abisko med samtliga vagnar. Bevakningsofficern meddelade, att tyskarna varit oroliga kvällen förut och att han befarat utbrytningsförsök. Hade förstärkt bevakningen. Tyskarna trodde att de befunno sig endast 6 km från gränsen. Middag utspisades kl 19. Kl 22 kom order från Ti Kiruna, att passvagnarna och 13 G-vagnar skulle avgå. Vi kommo till Vassijaure. Återvände kl 2 till Abisko. Snöhinder.

24/4

Snöstormen något bedarrat. Ringde Bra Kiruna och föreslog, att vi skulle försöka åtminstone få passvagnarna till Riksgränsen. Överlät avgörandet i denna sak åt mig. Kl 10.15 var tåget klart. I Vassijaure sattes ett malmlok främst och vårt lok efter passvagnarna. I en skärning ca 2 km från Vassijaure körde vi med 65 km hastighet fast i en snödriva, som nådde över lokets tak. Vårt lok med vagnar återgick Vassijaure. Malmloket satt fast och vågade ej försöka backa sig loss, enär troligen spårrensaren då urspårat. Vårt lok gick åter ut från Vassijaure. Sikten var ca. 3 m. Oaktat vi endast varit borta ca. 45 min. var spåret redan igensnöat, men vi lyckades pressa oss fram till ca 5 meter från spårrensaren. Längre gick det ej. Återvände till Vassijaure. Snöslunga anlände kl. 16.

Ink. d. 19.4.0 till  
KUNGL. JÄRNVÄGSSÄLLSKAPET  
MILITÄRBYRÅN  
D. Nr. 1111/1940

Vid losstagningsförsöken urspårade spårrensaren, men togs snart upp Snöslungan kom fram till malmloket, som helt insnöats. Militärhjälp anskaffades, som fick skotta fram loket.

25/4

Vid 3-tiden kom loket loss. Vid 5-tiden gingo tyskarna på skidor till första snögalleriet, där en "Oberfähnrich zur See" mötte och lämnade kvitto på, att 40 man "ordnngsgemäss" överlämnats. Det i F-vagnen befintliga godset lossades i Riksgränsen. Bevakningen över togs av tullmyndigheterna. Det kommer sedermera att inlastas då G-vagnarna komma upp. Dessa skulle man försöka skjuta in i snögalleriet under dagens lopp. Passvagnar och F-vagnen återvände omedelbart, medförande bl.a. 129 engelska sjömän. Jag återvände till Kiruna med samma tåg.

### Iakttagelser beträffande transportanordningarna.

#### Blindering av fönster.

Om blindering av fönsterrutorna skall ske, vars lämplighet dock kan ifrågasättas, enär just denna detalj tilldrog sig den största uppmärksamheten och gjorde åskådarna misstänksamma, borde endast insidan bestrykas med lämplig mörk färg. Nu var även utsidan målad på ett rätt provisoriskt sätt och genom denna i ögonfallande bestrykning kunde uppmärksamhet ej undgås. Dessutom bordmålningen ej göras kort före tågets avgång, vilket tydligen skett. Nu fastnade en stor del av färgen på de resandes och följetruppens kläder, då något anslag om nymålning ej fanns och man i halvmörkret ej kunde se att fönstren voro nymålade. Undertecknad och löjtnant Lindström fingo överkläderna förstörda.

Om avsikten med blinderingen är, att hindra de resande att se vissa försvarsåtgärder kan häremot invändas, att det obetydliga man kan iakttaga från ett järnvägsfönster med 60 km fart är av ringa värde för en utländsk trupp av denna sammansättning. Efter 1 timme var luften outhärdlig oaktat gavelörrarna voro öppna. Jag lät då skruva upp fönstren. Vid passerande av och uppehåll å stationer höllos de stängda.

#### Bevakningen.

Jag framhöll för officerspatrullens befh., att jag ansåg det vara onödigt och olämpligt, att posterna, som stodo i BCo-vagnens vestibuler, hade gevär med påsatt bajonett. Det kunde vid vissa tillfällen ej undvikas, att åskådare sågo dessa poster. Härigenom ökades ryktesbildningen. Enligt min mening hade en beväpning av pistol för posterna varit bättre och i allvarligt läge gynnsammare.

#### Adresskort å vagnarna.

G-vagnarna hade tyska adresskort: "Sassnitz Hafen - Narvik". Jag ansåg mig ej hava rättighet avlägsna dessa, men just denna beteckning upplyste åskådare om att det var en transport, som kom från Tyskland på väg till krigsområde.

#### Allmänt.

Löjtnant Lindström, transportbefälhavaren, hade av Malmö försvarsområdes stab fått meddelande, att genom Järnvägsstyrelsens försorg utspisning skulle ske i restaurationsvagn samt att han och truppen skulle få sovplatser. Utspisningen gick bra i lås. I C-vagnen ordnades ett slags kök och langades maten in i den andra vagnen. Men med sovomöjligheter var det sämre beställt. Om man anser, att det svenska följebefälet och truppen kan färdas ca. 2100 km i en C3g-vagn utan filter eller liggbräder eller halm på golvet och hela tiden göra vakttjänst, borde även den utländska truppen kunna färdas i en C-vagn (Endast 2 ledare medföljde). Varken jag eller den andre civile deltagaren hade någon lämplig utrustning för att ligga 6 nätter på träbänkar eller vagnsgolv med en överrock som täcke. Jag försökte upprepade gånger erhålla filter för vaktmanskapet, men förgäves. Först i Hoting erhöilo vi 3 filter. Sedan utlämnade stationsofficern i Abisko 10 filter.

I den svenska truppens vagn fanns inga tvättningsanordningar. Då tåget, på grund av försening, ej gjorde beräknade uppehåll, kunde

Digi

man ej heller å stationerna göra en nödtorftig toilett. Toilettarna i BC-o vagnen fingo därför även tagas i anspråk av svenskarna, men dels anser jag en dylik behandling ej vara lämplig, dels voro toiletterna merendels mycket nersmutsade. Jag anser denna detalj borde hava varit bättre ordnad. Genom utspisningsanordningarna i C3g-vagnen behövde både befäl och manskap ofta hava tillgång till tvättanordning.

I förbigående vill jag nämna, att den tyske ledaren, som jag vid ett tillfälle bad komma in till mig för ett samtal, var mycket förvånad över att hans trupp färdades så bekvämt och att vi befördrades på förut nämnt sätt. Då han såg detta - jag tror det var tredje natten - bad han få överlåta 3 madrasser från 2 kl. kupéerna. Om förut skildrade transportsätt för den svenska truppen nödvändiggjorts av krigstillstånd eller mycket stark persontrafik vore ju ingenting att säga, men under nuvarande förhållanden hade resan kunnat göras mindre påfrestande åtminstone för bevakningen.

Stockholm den 27 april

expeditionsföreståndare