

Specialtågen (tyska permittenttågen).

Trelleborg F / Hälsingborg F - Oslo
 - " - - Narvik
 Trondheim - Narvik / Haparanda
 m.fl. sträckor.

I följande i kronologisk ordning uppställda redogörelse
 över arbetet på persontrafikbyrån med specialtågen för tysk mili-
 itär Norge-Tyskland och åter betecknas stycken avseende trafiken
 Trelleborg F/Hälsingborg F-Oslo med _____
 - " - -Narvik " - - - - -
 Trondheim-Narvik/Haparanda "

Där kantstreck saknas, avses permittenttrafiken i sin hel-
 het.

År 1940.

Handlingar: Pbr Bd 11, Bd 12, Dm 79, Vm 113, Vc 26,
 Dbr 1845/1940,
 Mtblr H 257/1940, 307/1940.

Juni 1940.

Efter vederbörligt medgivande från Kungl. Maj:t i varje
 särskilt fall började vid månadsskiftet juni-juli 1940 transito-
 transporter genom Sverige av permitterad tysk militärpersonal att
 komma till utförande i viss begränsad omfattning.

Den 26 juni 1940 meddelade NSB i ett telegram till person-
 trafikbyrån, att enligt underrättelse från det tyska militärkom-
 mandot i Norge förelåg tillåtelse till resa för militär i uniform
 från Norge till Tyskland över Kornsjö och Riksgränsen i direkt-
 gående vagnar och tåg ävensom för liknande transporter från Trond-
 heim till Narvik över Storlien-Riksgränsen. I telegrammet anhöll
 NSB om järnvägsstyrelsens bekräftelse på att dylikt transporttill-
 stånd förelåg. Samtidigt med detta telegram översändes avskrift
 av ett telegram, daterat den 25 juni 1940, från den tyska riks-
 banans befullmäktigade i Oslo till transportkommendaturen i Stet-
 tin, i vilket telegram "Gruppe XXI" anhöll om omedelbart inläggande
 av ett extratåg för 600 personer dagligen från Oslo till Ber-
 lin över Trelleborg-Sassnitz; vidare anhölls i telegrammet, att
 en konferens måtte sammankallas till Stralsund, i vilken konfe-
 rens även representanter för svenska och norske statsbanorna samt
 för berörda polismyndigheter borde delta. Avskrift av telegram-
 men överlämnades av persontrafikbyrån till byråchefen för mili-
 tärbyrån och utrikes taxebyrån för eventuella åtgärder, varjämte
 NSB underrättades om att svar komme att lämnas inom den närmaste
 tiden.

Juli 1940.

Den 1 juli 1940 avläts ett svarstelegram till NSB i vilket
 meddelades, att efter överenskommelse mellan svenska och tyska
 myndigheter komme fr.o.m. tisdagen den 2 juli 1940 t.v. ett extra-
 tåg att dagligen anordnas Kornsjö-Trelleborg F för tysk militär.
 Extratåget, som erhöi nr 10001, skulle avgå från Kornsjö 20.45,

Olskroken 0.07-0.17 och ankomma till Trelleborg F 7.05 med förbindelse där till färja B. I detta tåg erforderliga vagnar - 1 Co och 1 F - skulle tillhandahållas av NSB med återgång i tåg 42. Till det första extratåget den 2 juli skulle överflyttas de militärtransporter, som den 1 juli anmälts av NSB till tåg 41 den juli. Biljettkontroll skulle icke äga rum i extratågen.

Enligt meddelande från NSB skulle de första 20 dagarna transportererna komma att gå endast i riktning Norge-Tyskland. Redan den 2 juli ankom emellertid ett telegram från NSB innehållande ett meddelande från det tyska transportkommandot om dagliga militärtransporter även i riktning Tyskland-Norge över Sassnitz-Trelleborg-Kornsjö fr.o.m. den 3 juli. 1 Co skulle enligt telegrammet vara erforderlig för dessa transporter. Då ifrågasvarande militärtransporter icke lämpligen ansågos böra utföras med tåg 42, inlämnade styrelsen fr.o.m. den 3 juli ett extratåg Trelleborg F-Kornsjö, i vilket de i tåg 10001 använda vagnarna fingo återgå till Oslo. Tåget, som erhöi nr 10002, avgick Trelleborg F 20.30, Olskroken 2.35-2.54 och ankom Kornsjö 6.05. Ej heller i detta tåg skulle biljettkontroll ifrågakomma.

Då det var att förvänta, att antalet resande med tågen 10001 och 10002 skulle komma att stiga och flera vagnar således bli erforderliga, föreslog styrelsen i telegram den 2 juli, att vid eventuellt behov erforderliga vagnar skulle tillhandahållas av vederbörande förvaltningar i förhållande till den väglängd, varmed förvaltningarna deltog i ifrågasvarande trafik. Om antalet resande sålunda skulle uppgå till det av tyska riksbansens befälsmäktigade i Oslo uppgivna antalet av 600 personer, borde NSB tillhandahålla 146, BJ och DJ tillsammans 164 och SJ 290 platser. För slaget biträddes av samtliga förvaltningar.

I skrivelse den 5 juni 1940, dnr Mtbr H 257/1940, lämnade styrelsen vissa linjemyndigheter en orientering angående avsedda transitotransporter av tysk militär i uniform. Däri meddelades, att dylika transitotransporter närmast komme att beröra sträckorna Kornsjö-Trelleborg F och Storlien-Östersund-Gällivare-Riksgränsen, eventuellt även sträckan Riksgränsen-Gällivare-Östersund-Bräcke-Krylbo-Mjölby-Trelleborg F samt Riksgränsen-Luleå. Den tyska militären komme i regel att färdas utan svensk militär bevakning, medan däremot svensk polis om möjligt komme att medfölja. Över Kornsjö-Trelleborg F komme transportererna att oränas i dagliga extratåg, beträffande övriga transporter, som beräknades taga sin början först i mitten av juli, skulle närmare besked lämnas senare. Med undantag för de planlagda dagliga transportererna. fingo transporter av tysk militär icke vidarebefordras från vederbörande norska gränstation utan styrelsens order i varje särskilt fall. Transporterna förorsakade nämligen tämligen omständliga uppgifter till tull- och militärmyndigheterna, vilka uppgifter i varje särskilt fall skulle lämnas av styrelsen. I skrivelsen bestämdes vidare, hur det skulle förfaras beträffande uppgifter till länsstyrelser och lokala polismyndigheter, varjämte till sist angävos vissa riktlinjer för järnvägspersonalens orientering och handlande.

Sedan under första hälften av juli månad slutgiltiga överenskommelser träffats mellan de svenska och tyska regeringarna ävensom mellan berörda svenska och tyska myndigheter, utfärdade styrelsen, med upphävande av förut givna order, nya bestämmelser angående transitotransporter av tysk militär i uniform. Detta skedde dels genom en skrivelse från byråchefen, militärbyrån, den 16 juli 1940, d.nr Mtbr^H/257/1940, dels genom ett par skrivelser från byråchefen, persontrafikbyrån, den 12 juli 1940, d.nr Pbr Bd 11 och Bd 12.

Byråchefens, militärbyrån, skrivelse innehöll mera allmänna bestämmelser om transporterernas omfattning och övervakning, om underrättelser till länsstyrelser, lokala polismyndigheter och militära myndigheter samt om sambandet mellan den tyska militärpersonalen och järnvägspersonalen.

Vad beträffar omfattningen meddelades, att regelbundna permittenttransporter skulle äga rum dagligen å sträckan Kornsjö-Trelleborg F med tågen 10001 och 10002 och en gång i veckan å sträckan Riksgränsen-Gällivare-Östersund-Bräcke-Krylbo-Mjölby-Trelleborg F med tågen 10003 och 10004. Å sistnämnda sträcka skulle utöver de planmässiga transportererna en transport komma att äga rum i nordlig riktning den 21 juli. Vidare skulle tillfälliga transporter komma att äga rum i främsta rummet över Storlien-Östersund-Gällivare-Riksgränsen men eventuellt även på andra sträckor. I de fall dessa transporter avsågo personal- dylika transporter förutsatte medgivande från utrikesdepartementet i varje särskilt fall - skulle härför erforderliga tåglägenheter i regel ordnas av järnvägsstyrelsen. Persontransporter av militär i uniform finge ske med ordinarie tåg endast i undantagsfall och efter av järnvägsstyrelsen inhämtat tillstånd. Resan skulle i dylika fall ske i reserverad vagnavdelning och de resande voro enligt de träffade överenskommelserna ålagda att icke utan synnerliga skäl avstiga tåget. Stationsområdena fingo icke lämnas och restaurangvagnar/^{ng}fingo icke besökas. Mat och förfriskningar skulle beställas och avhämtas av restaurangvagnspersonalen.

Transitotransport, som omfattade personal, skulle åtföljas och övervakas av svensk militär bestående av en officer, underofficer eller furir samt 1-3 ordonnanser. I regel kom åtföljande de större regelbundna transportererna. att åtföljas av en officer samt 1-2 man. I förhållande till järnvägspersonalen skulle den svenske kontrollofficeren betraktas närmast jämförlig med en svensk transportbefälhavare enligt MtJR. Därav följde, att han icke ägde befogenhet att ingripa i utövningen av järnvägstjänsten, att han i frågor om transporten hade att vända sig till stationsföreståndare resp. tågbefälhavare och att han var skyldig att ställa sig till efterrättelse vederbörliga av stationsföreståndaren lämnade anvisningar. Därest under transport förhållanden inträffade, som ansågos omedelbart böra komma till svensk militär myndighets kännedom, ägde den svenska militärpersonalen påfordra medverkan från järnvägens sida för vidarebefordrande av rapport.

För de regelbundna permittentresorna gällde att avstigning

var tillåten endast på vissa av den svenska militärpersonalen angivna stationer, varvid i intet fall stationsområdet fick lämnas. För icke regelbundna transporter med annat än ordinarie tåg fick vattenhämtning och urstigning äga rum, där stationsföreståndaren ansåg så erforderligt och lämpligt. Dylika medgivanden borde dock i regel icke givas på större stationer, där talrik civilbefolkning uppehöll sig. Stationsområdena fingo icke lämnas.

Vad beträffar underrättelser till länsstyrelser m.fl. bestämdes, att transporterna skulle genom trafikinspektörernas försorg anmälas till vederbörande länsstyrelse, varjämte stationsföreståndaren på station, där tåget hade tidtabellsenligt uppehåll, skulle underrätta vederbörande lokala polismyndighet för möjliggörande av extra polisbevakning. I skrivelsen omnämndes vidare vilka länsstyrelser varje av transporten berörd trafikinspektör skulle underrätta. Underrättelserna till de militära myndigheterna skulle lämnas av militärbyrån.

Den svenska militärpersonal, som skulle medfölja permittenttransport, hade att förmedla sambandet mellan den tyska militären och den svenska järnvägspersonalen. I de fall svensk militär icke medföljde, borde järnvägspersonalen vända sig till vederbörande tyska transportbefälhavare. För att underlätta sambandet mellan den tyska militären och den svenska järnvägspersonalen ävensom för att ombestyra utskrift av biljetter m.m. blev tysk sambandsofficer jämte viss tysk militärpersonal förlagd till Trelleborg F.

Till sist gjordes i skrivelsen vissa påpekanden om hemlighällandet av ifrågavarande transporter. Såsom särskilt viktigt framhölls, att allmänheten icke erhöll närmare kännedom om avsedda tider och dagar för dylika transporter, enär det icke kunde anses som önskvärt, att folksamlingar uppstodo på stationerna i samband med dessa transporter. Vidare fick faran för sabotage från viss utländsk makts sida icke underskattas. Vissa bestämda tecken hade tytt på, att försök i sådan riktning planerats. Med hänsyn härtill ville styrelsen påpeka vikten av att ovillkorlig tystnadsplikt iakttogs i avseende på tider och omfattning av dessa transporter. Likaså borde bestämmelserna i ASkb I, mom. 5, sista stycket, vilka medgävo möjligheter för stationsbefälet att reglera allmänhetens tillträde till stationerna, i förekommande fall utnyttjas i avsikt att undvika onödig uppmärksamhet från allmänhetens sida.

1940/

Byråchefensför persontrafiken skrivelserden 12 juli/Innehöll bestämmler om tågföringen och tågsammansättningen. För trafiken (Oslo-)Kornsjö-Trelleborg F och åter omändrades de förut insatta extratågen 10001 och 10002 till snälltåg att framgå fr.o.m. natten 16/17 juli t.v. enligt följande tidtabell:

10001 Kornsjö avg. 22.15, Olskroken 1.20-1.40, Trelleborg F ank. 7.05.

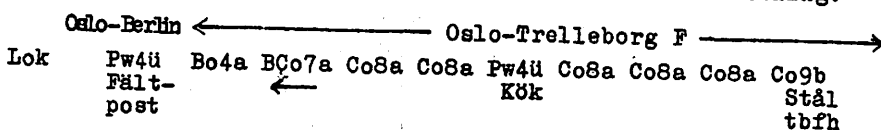
10002 Trelleborg F avg. 19.45, Olskroken 1.35-2.02, Kornsjö ank. 5.35.

Som framgår av förestående tidtabell framfördes tågen över Olskroken och icke över Göteborg. Tågen erhöles benämningen "specialtåg", en benämning som sedan användes ända till dess permittenttrafiken upphörde. För permittenttrafikens besörjande över färjesträckan Trelleborg F-Sassnitz användes tysk extrafärja med avgång från Trelleborg F kl. 8.00. Färjetur B övertogs av svensk färja.

Enligt överenskommelse skulle resandantalet utgöra omkring 550 personer, därav c:a 10 % i 2 klass. Uppgift på antalet resande i olika klasser skulle varje dag genom trafikinspektören Malmö lämnas persontrafikbyrån. Denna order kompletterades i oktober 1940 med en bestämmelse om att uppgiften skulle insändas endast en gång i veckan och i 2 exemplar - direkt till persontrafikbyrån och militärbyrån; fr.o.m. den 1 augusti 1942 lämnades ifrågavarande uppgifter dock endast till militärbyrån.

För tågen erforderliga vagnar tillhandahöllös, som förut nämnts, av SJ, BJ, DJ och NSB i förhållande till antalet bankilometer. Av praktiska skäl ansågs det därvid mera lämpligt, att ett tåg uppsattes av BJ, DJ och NSB och ett tåg av enbart SJ. Förutom resandevagnarna framfördes även fältpostvagnar litt Do2 och köksvagnar, litt Pw4ü. Fältpostvagnarna tillhandahöllös till att börja med av SJ och DR gemensamt - 2 Do2 och 1 Post4ü - men fr.o.m. den 24 juli-uttogos-desamma-i Trelleborg F och ersattes av tyska resgodsvagnar av litt Pw4ü, vilka framgingo första gången från Trelleborg F den 30 juli. Under mellantiden framfördes vissa dagar G med post. Postvagnarna voro genomgående Oslo-Berlin. Köksvagnarna, som voro avsedda för utspisningen under tågresan, utgjordes av i viss utsträckning omändrade 4-axliga resgodsvagnar, litt Pw4ü, bemannade med tysk kökspersonal. Dessa vagnar insattes första gången från Trelleborg F den 24 och 25 juli.

Tågen hade sålunda i princip följande sammansättning:



I Bo4a-vagnen reserverades en kupé för den svenska militära kontrollpersonalen och en kupé disponerades i regel av den tyske transportbefälhavaren. Co9b-vagnen användes som skyddsvagn från Mellerud. Köksvagnen, som i början var placerad på angiven plats, flyttades sedan, under den tid specialtågen framfördes, flera gånger på tyskarnas begäran till annan plats i tåget.

I skrivelsen bestämdes vidare, att handdukar och tvällösning icke skulle tillhandahållas, en bestämmelse som dock redan den 15 juli ändrades att gälla endast 3 klass.

För trafiken (Narvik-)Riksgränsen-Trelleborg F och åter anordnades specialtågen 10003 och 10004 - att framföras som extra snälltåg enligt följande plan:

/tågnumren ändrades fr.p.m. den 26 augusti 1940 /
till 10013 och 10014 -

- 10003 Riksgränsen avg. måndagar kl. 12.50, Gällivare 16.07-16.13, Östersund C 10.28-10.35, Krylbo 17.35-17.38, Mjölby 22.03-22.09, ank. Trelleborg F onsdagar kl. 6.05. På ett par mindre stationer inlades ett kortare rastuppehåll.
- 10004 Trelleborg F avg. torsdagar kl. 22.05, Mjölby 1.50-2.16, Krylbo 6.38-6.45, Östersund C 13.17-13.24, Gällivare 8.33-8.40, ank Riksgränsen lördagar kl. 12.15. Även här inlades på ett par stationer ett kortare rastuppehåll.

På grund av den under kriget gjorda sprängningen av Nordalsbron kunde tågen i början icke framföras från och till Narvik utan fingo vända i Björnfjell. Sedan förstärkningsarbeten utförts på bron, framfördes tågen emellertid direkt från och till Narvik, första gången till Narvik den 2 augusti 1940. Bron var emellertid icke fullt klar förrän den 26 september samma år.

Tåg 10003 framfördes första gången från Riksgränsen den 15 juli och tåg 10004 framfördes första gången från Trelleborg F den 18 juli. I mitten av augusti ändrades dock tiden för tåg 10004 så tillvida, att tåget skulle avgå från Trelleborg F onsdagar och ankomma till Riksgränsen fredagar. Första gången detta skedde, var onsdagen den 14 augusti från Trelleborg F.

För permittenttrafikens besörjande över färjesträckan Trelleborg F-Sassnitz användes tysk extrafärja med avgång från Trelleborg F kl. 8.00.

Beträffande biljettkontroll, uppgift över antalet resande och tillhandahållandet av handdukar och flytande tvål gällde samma bestämmelser som för specialtågen 10001 och 10002. Enligt överenskommelse skulle resandeantalet utgöra högst 30 i 2 klass och 430 i 3 klass.

För tågen erforderliga vagnar tillhandahölls av SJ, dock med undantag för köksvagnen, som tillhandahölls av DR. Sammansättningen skulle i princip bli följande:

Lok	Co9b	Co8	Co9a	Co9a	Pw4u	Co9a	Co8	Bo4a	F1
	Stål				Kök				
	tbfh								

I Bo4a-vagnen var en kupé reserverad för den svenska militära kontrollpersonalen och en kupé disponerades i regel av den tyske transportbefälhavaren. I en av Co-vagnarna reserverades ävenledes en kupé för den svenska kontrollpersonalen. F-vagnen var avsedd att användas som förråds- och proviantvagn.

För att tillgodose truppens behov av vatten bestämdes, att personvagnarnas cisterner och behållare skulle vara fyllda vid avgången från utgångsstationerna. Under resan skulle dessutom vatten-påfyllning ske beträffande tåg 10003 i Arvidsjaur, Storuman och Hallsberg och beträffande tåg 10004 i Mjölby, Ulriksfors och Arvidsjaur.

För trafiken (Trondheim-)Storlien-Riksgränsen(-Narvik) - den s.k. Hufeisentrafiken - insattes fr.o.m. den 2 augusti 1940 dels 1 CF4-vagn, som framfördes över Östersund, Gällivare, dels en F4, som framfördes över Ånge, Boden. F4-vagnen, som var plomberad, innehöll huvudsakligen fältpost. Vagnarna framfördes en gång i veckan i vardera riktningen. Trafikinspektörerna Östersund och Kiruna erhöilo order att lämna resandeuppgift till persontrafikbyrån. I januari 1941 ändrades detta därhän, att endast trafikinspektören Östersund behövde lämna uppgift för in- och utresande

över Stollen; uppgiften skulle lämnas till militärbyrån, persontrafikbyrån och persontaxebyrån.

Härutöver förekom då och då, att tyska och norska vagnar 45 med militär framfördes Narvik-Trondheim i specialtågen. Första gången detta förekom var enligt härvarande anteckningar med tåg 10003 den 12 augusti.

Fr.o.m. den 26 augusti 1940 omnumrerades, som förut nämnts, tågen 10003 och 10004 till 10013 och 10014 och omlades samtidigt sålunda:

- 10013 Riksgränsen avg. måndagar kl. 10.00, Gällivare 13.02-13.10, Östersund C 9.40-9.50, Krylbo 17.35-17.38, Mjölby 22.19-22.25, ank. Trelleborg F onsdagar kl. 6.05.
- 10014 Trelleborg F avg. onsdagar kl. 20.05, Mjölby 1.48-2.16, Krylbo 6.38-6.45, Östersund C 13.42-13.50, Gällivare 8.56-9.03, Riksgränsen ank. fredagar kl. 11.56.

Rastuppehåll för militären inlades på nedgång i Jokkmokk, Arvidsjaur, Ulriksfors, Järvsö och Fågelsta och på uppgång i Näverkärret, Järvsö, Ulriksfors, Storuman och Jokkmokk.

De svenska kontrollofficerare, som under juli och augusti månader medföljt ifrågavarande tåg, hade i sina rapporter gjort vissa anmärkningar beträffande vattenförsörjningen, renhållningen m.m. Styrelsen bestämde därför, att utöver den vattenpåfyllning i cisterner och behållare, som gjordes på nedgång i Arvidsjaur, Ulriksfors och Hallsberg samt på uppgång i Mjölby, Ulriksfors och Arvidsjaur skulle särskilda vattenflaskor tillhandahållas, som fyllda skulle medfölja tågen på vissa i plan fastställda sträckor. Dessa flaskor visade sig emellertid senare vara för små och kunde av permittenterna döljas under soffor, bakom rygg säckar o.dyl. I plan angivet utbyte av flaskorna kunde därför ofta icke ske, den ena flaskan efter den andra försvann, trots senare under året utfärdade skärpta bestämmelser om deras försändning på tjänstefraktsedel, kvittering o.dyl. De blevo därför senare utbytta mot större flaskor (mjölkflaskor), varom meddelas i det följande. Beträffande renhållningen bestämdes, att utvändigt fönstertvättning skulle ske icke blott på tågens vändstationer utan även under uppehållen i Östersund resp. Ånge. Vidare skulle varje tåg utrustas med 2 sopborstar, 2 sopskyfflar samt 6 säckar (en i varje Co). Dessa effekter skulle vid behov utlånas till tyskarna för rengöring. Rullhanddukarna i 2 kl. vagntoaletter skulle bytas, förutom på vändstationerna även i Östersund, av toalettpapper skulle ett antal reservrullar medföras av tågchefhavaren från Trelleborg F resp. Kiruna.

De tyska köksvagnarna, som under sommaren framförts i specialtågen å såväl sträckan Oslo-Trelleborg F som Narvik-Trelleborg F, voro icke försedda med elektrisk uppvärmning. Enligt överenskommelse med tyskarna uttogos de därför och ersattes med från de svenska sjukhustågen frigjorda köksvagnar av litt C3d. De tyska vagnarna försågos därefter med elektrisk värmeledning, vilket montage efter med tyskarna träffad överenskommelse utfördes av huvudverkstaden Malmö. Detta arbete utfördes så skyndsamt som möjligt och redan i slutet av september månad kunde de tyska köksvagnarna börja återinsättas i resp. tåg.

Resandeantalet i specialtågen ökade i hög grad i slutet av augusti och början av september. På sträckan Riksgränsen-Trelleborg F måste ideligen förstärkningsvagnar insättas och på grund av

September
1940.

att transportererna ofta kommo mycket oregelbundet måste ytterligare ett tågsätt uppsättas. På sträckan (Oslo)Kornsjö-Trelleborg F utökades fr.o.m. den 15 september 1940 tågen 10001 och 10002 till att rymma ungefär 1000 man. Samtidigt omnumrerades tågen till 10011 och 10012 och ändrades tåghastigheten till 60 km/tim. De nya tiderna blevo:

10011 Kornsjö avg. 20.02, Olsekroken 23.35-0.00, Trelleborg F ank. 7.08.

10012 Trelleborg F avg. 19.45, Olsekroken 2.35-3.10, Kornsjö ank 7.02.

Av de erforderliga två tågsätten bestod som förut det ena av BJ, DJ och NSB vagnar och det andra av SJ vagnar. Varje tågsätt kom att i princip innehålla 2 Bo, 1 BCo, 12 Co, 1 Pw4ü (köksvagn) och 1 Pw4ü (fältpostvagn)

Fr.o.m. den 9 oktober 1940 indrogs BCo-vagnen i ifrågasvarande tågsätt och i stället kom en tysk ABC4ü att framföras genomgående Berlin-Oslo-Berlin måndagar, onsdagar och fredagar från Trelleborg F och onsdagar, fredagar och lördagar från Kornsjö. I vagnen voro två 2 klass kupéer reserverade för kurirer, övrigt utrymme användes av permittenter.

Vad beträffar sträckan Storlien-Östersund-Gällivare-Riksgränsen hade under hösten 1940 upprepade gånger klagomål framförts över den CF4-vagn, som enligt vad här tidigare uppgivits, insattes för tysk militär fr.o.m. den 2 augusti. Redan i början av september väcktes förslag från militärbyrån om vagnens utbyte mot BCo, detta icke med hänsyn till resandeantalet, som utgjorde i medeltal blott 19 personer utan mera med hänsyn till den svenska kontrollpersonalen. Något utbyte kom emellertid då icke till stånd. I slutet av oktober bestämdes emellertid, att CF4-vagnen fr.o.m. den 30 oktober skulle utbytas mot CFo5, vidare bestämdes framförandet av ytterligare 1 CFo5 i ifrågasvarande förbindelse. Den ena CFo5-vagnen avgick från Storlien torsdagar och från Riksgränsen måndagar, den andra CFo5-vagnen avgick från Storlien söndagar och från Riksgränsen torsdagar. Vagnarna framfördes på sträckan Storlien-Östersund i tågen 2391 och 2392 samt på sträckan Östersund-Riksgränsen i tågen 10014 och 10013. F4-vagnen, som avgick från Storlien måndagar och från Riksgränsen torsdagar, framfördes över Ånge-Boden i tågen 23-22-3776-8704-24 (Kiruna-Vassijaure) och 93-8703-3775-21-24.

Fr.o.m. den 1 november 1940 kommo specialtågen 10013 och 10014 Riksgränsen-Trelleborg F-Riksgränsen att framföras ytterligare en gång pr vecka i vardera riktningen. Tåg 10013 avgick sålunda från Riksgränsen måndagar och torsdagar och tåg 10014 från Trelleborg F onsdagar och lördagar. Samtidigt ändrades tidtabellen sålunda:

10013 Riksgränsen avg. 8.13, Gällivare 12.29-13.10, Östersund C 9.30-9.50, Krylbo 17.35-17.38, Mjölby 22.19-22.25, Trelleborg F ank 6.05.

10014 Trelleborg F avg. 19.22, Mjölby 1.48-2.16, Krylbo 6.38-6.45, Östersund C 13.42-14.00, Gällivare 9.06-9.44, Riksgränsen ank 14.18.

Rastuppehåll för militären inlades på nedgång i Jokkmokk,

Oktober
1940.

November
1940.

Arvidsjaur, Ulriksfors och Järvsö och på uppgång i Näverkärret, Järvsö, Ulriksfors, Storuman och Jokkmokk. Påfyllning av vatten skulle göras på nedgång i Arvidsjaur, Ulriksfors och Hallsberg och på uppgång i Mjölby, Ulriksfors och Arvidsjaur.

För erhållande av bättre kontroll över tågens sammansättning och utnyttjande bestämdes samtidigt, att så väl narvikstågen som oslotågen icke fingo förstärkas eller medföra andra än planerliga vagnar utan styrelsens medgivande eller order; ej heller fick sammansättningen ändras, utan att styrelsen underrättades härom.

Då tågen under hösten blivit alltför stora och tunga å sträckan Östersund-Gällivare, bestämde styrelsen i skrivelse den 20 november, att samtliga svenska vagnar skulle vara försedda med vaporvärmeledning med grov huvudledning och grova kopplingar, varigenom framförandet av ångfinka kunde undvikas. För att samtidigt erhålla så liten tågvikt som möjligt bestämdes, att i första hand plattformsvagnar och i andra hand bälgvagnar skulle komma till användning. Sammansättningen av de 3 erforderliga tågsätten blev därefter:

	←	Narvik-Trelleborg F	→
Lok	Pw4ü	F	Bo4a Pw4ü Co9a Co9a Co1 Co5 Co5 Co2 Co9b
	Fältpost	Förråd Proviant	Kök Tbfh

= 42 axl. ung. 385 ton.

Pw4ü för fältpost, som insattes i regelbunden trafik första gången från Trelleborg F den 23 november och från Riksgränsen den 28 november, framfördes i tåg 10014 endast lördagar från Trelleborg och i tåg 10013 endast torsdagar från Riksgränsen. För att dessa dagar undgå överbelastning å sträckan Östersund-Gällivare-Östersund bestämdes samtidigt, att CFo5-vagn för tysk militär Trondheim-Narvik-Trondheim icke fick framgå i specialtågen samma dagar, som fältpostvagnen framfördes. Den ena CFo5-vagnen blev härigenom praktiskt taget indragen.

I slutet av november månad blevo elektrifieringsarbetena klara på linjen Korvsjö-Oslo. De i specialtågen Trelleborg F-Oslo framgående vagnarna utbyttes därför efter hand mot vagnar med enbart elektrisk värmeledning. Härvid uppstodo vissa svårigheter och meningsutbyten ang. tillhandahållandet av vagnar.

Fr.o.m. den 9 december 1940 kommo specialtågen 10013 och 10014 att gå ytterligare en gång per vecka i vardera riktningen, således tillsammans 3 gånger nämligen

10013 från Riksgränsen måndag, torsdag och lördag med ankomst till Trelleborg F onsdag, lördag och måndag,

10014 från Trelleborg F tisdag, onsdag och lördag med ankomst till Riksgränsen torsdag, fredag och måndag.

Tågsätten - inklusive fältpostvagnen - samt CFo5 och F4 Storlien-Riksgränsen-Storlien förändrades icke.

Då de i specialtågen Trelleborg F-Oslo framförda SJ Co-vagnarna ansågos behövlige för besörjande av den civila och militära jul- och nyårstrafiken, väckte persontrafikbyrån i början

December
1940.

av december månad förslag om att de Co-vagnar, som framfördes i tågen 10011 och 10012 Kornsjö-Trelleborg F-Kornsjö måtte under tiden 19 december 1940 - 7 januari 1941 få utbytas mot CG och CGr. Förslaget godkändes av tyskarna såtillvida, att SJ Co-vagnar fingo lös göras men i stället för CG och CGr fingo NSB tillhandahålla erforderliga personvagnar. Dessa vagnar hade emellertid icke elektrisk värmeledning, varför ångfinka måste insättas i de tågsätt, i vilka dessa vagnar framfördes. De första dagarna byttes de av SJ och BJ tillhandahållna ångfinkorna i Olskroken; då detta byte emellertid vållade minst 1 timmes uppehåll i Olskroken, gjordes SJ Fo3 genomgående Trelleborg-Kornsjö-Trelleborg. F.

Särskilda åtgärder under år 1940.

På grund av osäkerhet i transportererna å såväl norra som tyska sträckor ävensom på tåg färjeleden Trelleborg F-Sassnitz kommo transportererna mycket ofta att även på svenska sträckor avvika från uppgjorda planer. Sålunda måste vid upprepade tillfällen tågen framföras tomma eller ock inställas, enär någon militär icke anlant till Trelleborg F, Oslo resp. Narvik; vid andra tillfällen anlände militär till angivna stationer på andra än planenliga tider och extratåg måste till följd därav anordnas. I de fall tågen framfördes tomma, medföljde dock alltid svensk militär kontrollpersonal och tysk kökspersonal. På grund av hinder på färjeleden Trelleborg F-Sassnitz måste vid ett par tillfällen permittenttrafiken dirigeras över Helsingör-Hälsingborg. F, en transportväg som under kommande år blev alltmera vanlig. Även dubbleringar och förstärkningar av de ordinarie permittenttågen förekommo i mycket stor utsträckning. Vid flera tillfällen ankom till Trelleborg F betydligt större truppstyrkor än som anmäls, förstärkningsvagnar måste tilläutas och tåg förseningar uppstodo. Förseningar av tågen förekommo nästan dagligen, mestadels beroende på att tågen resp. färjorna ankommo försenade till de svenska gränsstationerna. Särskilt stora voro förseningarna beträffande specialtågen Trelleborg F-Narvik-Trelleborg F, ofta upptill 6 à 8 timmar. I viss utsträckning berodde förseningarna även på inträffade vagnskador, vilka hade vagnavkoppling till följd. Sålunda inträffade ofta sedan vintern börjat, att drivremmen till generatorm brast och gick förlorad på de tyska köksvagnarna Trelleborg F-Narvik, varigenom vagnarna blevo mörka. Dessa upprepade fall föranledde persontrafikbyrån att den 28 december anhålla, att Pw4ü-vagnarna med remdrivanordning måtte utbytas mot Pw4ü med kardandrivordning eller, därest detta icke kunde ske, att de vagnar, som förut tillhört Österrikiska förbundsbanorna, måtte utbytas mot de driftsäkrare vagnarna tillhörande RBD Berlin. I senare fallet borde ett reservlager av tyska drivremmar uppläggas dels i Trelleborg, Oslo och Narvik dels medfölja varje vagn för det fall, att byte skulle kunna ske vid lämpligt uppehåll under vägen. I början av år 1941 började också tyskarna utbyta Wien-vagnarna mot Berlin- och Frankfurt-vagnar, ett mindre lager av drivremmar upplades också i Trelleborg.

En annan ofta förekommande felaktighet på de tyska kökswagenarna var, att läckage uppstod i ångvärmeledningen, då vagnarna framfördes i ånguppvärmda SJ tåg. För undgående av avkoppling bestämdes därför, att ångvärmeledningen skulle provas under vagnarnas uppehåll i Trelleborg F.

I de stora och tunga specialtågen Trelleborg F-Oslo uppstod ofta dragstångsbrott mestadels på BJ personvagnar, varför desamma efterhand uttogos för inmontering av grövre dragstänger.

En annan med tiden allt vanligare företeelse var, att de i tågen insatta korridorvagnarna - litt Co1, Co9a m.fl. - fingo slagsida, ofta så stark, att vagnen måste avkopplas. Flera av de för dessa tåg avdelade vagnarna måste således intagas på verkstad för förstärkning av fjädrarna på kupésidan. Anledningen till sågsidan var i regel den, att de tyska soldaterna, alldeles särskilt i riktning från Norge, medförde tung packning och mycket handbagage bl.a. silkaggar. Slagsidorna uppstodo också med få undantag under transportererna i riktning från Norge.

Under resorna uppstodo ofta mindre skador på inredningen såsom på fönster, tvättställ, klosettrattar o.dyl. Styrelsen bestämde därför i oktober månad, att vagnarna varje tur skulle undersökas i Trelleborg F och att en uppgift över anträffade skador varje månad skulle insändas till persontrafikbyrån. Genom byråchefens militärbyrån försorg debiterades därefter tyskarna vederbörlig ersättning för alla dylika skador. Detta förfaringsätt fortsatte så länge permittenttrafiken pågick.

Vad beträffar trafiken Trelleborg-Narvik utfördes vid ett par tillfällen transportererna över Storlien till Trondheim, extratåg anordnades då Östersund-Storlien och åter. Den 26/27 oktober framfördes en extra militärtransport Storlien-Östersund-Gällivare-Narvik med enbart norska vagnar, nämligen 2 Ao, 1 Eo, 1 salongvagn, 1 Co och en öppen vagn för bilar. Norsk sovvagnskonduktör medföljde på hela sträckan; ingen svensk biljettvisering (general Falkenhorst?)

I oktober månad förekom även specialtransporter Luleå-Riksgränsen f.v.b. Narvik, nämligen den 4 oktober med 4 tåg om resp. 16 officerare, 484 man; 8 officerare, 398 man; 0 officerare, 0 man; 3 officerare, 89 man.

I december månad anhöll Kungl. Medicinalstyrelsen, att järnvägsstyrelsen på grund av den smittfara, som uppkommit genom den i Norge utbrutna mul- och klövsjukan ville låta verkställa rengöring och smittrening av de järnvägsvagnar, som begagnats av tyska permittenter på resa från eller till Norge, samt järnvägsvagnar, vari dem tillhörigt resgods förvarats. Styrelsen utfärdade därför den 23 december order till distriktscheferna och trafikinspektörerna om smittrening enligt bestämmelserna i särtryck 254, avd. Rp, avd. F, III a)4 (i nya upplagan art. 81-94). Under förutsättning att vagnarna uteslutande användes för tyska militärtransporter, fick dock enligt medicinalstyrelsens medgivande anstå med smittrening till dess vagnen togs i anspråk för svensk trafik. Noggrann rengöring samt uppbränning av soporna skulle dock ske. I skrivelse den 27 januari 1941 framhöll styrelsen ånyo vikten av att utfärdad order efterföljdes.

Av vad som här framförts torde framgå, att specialtågen av olika anledningar krävde mycken tid och mycket arbete. Då det löpande arbetet av flera skäl icke lämpligen kunde uppdelas på olika tjänstemän, pålades detsamma endast viss tjänstemän, vilket förfaringssätt sedan fortsatte så länge permittenttrafiken pågick. På grund av trafikens oregelbundna gång och de ständiga ändringarna i tågsammansättningen m.m. kom särskilt under höst- och vintermånaderna större delen av hans tjänstgöringstid att användas för ifrågavarande trafik. Efter tjänstgöringstidens slut var han jourhavande ifråga om specialtågsärenden.

År 1941.

Handlingar: Pbr Bd 1, Bd 2, Bd 12, Pc 6.

Januari
1941.

Efter överenskommelse med RBD Stettin blevo fr.o.m. den 8 januari 1941 turerna för de tyska färjorna i anslutning till specialtågen Trelleborg-Oslo och Trelleborg-Narvik omlagda sålunda:

<u>Oslo</u>	<u>Narvik</u>			<u>Oslo</u>	<u>Narvik</u>
2.45*	6.30	fr. Trelleborg F (svensk tid)	till ↑	16.50*	20.30
9.35	13.20 ↓	t. Sassnitz H (tysk tid)	från	12.00	15.40

*) Färja + Peder Wessel.

Till följd av denna ändring måste tidtabellen för såväl oslotågen som narvikstågen omläggas. Oslotågen blevo samtidigt omnumrerade till 10121 och 10122 och framfördes enligt följande tidtabell:

10121 Kornsjö avg. 14.58, Olskroken 18.28-18.54, Trelleborg F ank. 2.00.

10122 Trelleborg F avg. 17.25, Olskroken 0.25-1.00, Kornsjö ank. 4.41.

Då övergångstiden i Oslo blev väl kort mellan 10122 - ank Oslo 10.15 - och 10121 - avg. Oslo 11.30 - måste 3 tågsätt uppsättas. Vagnarna tillhandahöllos liksom förut av SJ, BJ, DJ och NSB i proportion till väglängden; kurirvagnarna, litt ABC4ü, kökavagnarna och fältpostvagnarna, litt Pw4ü, tillhandahöllos av DR. Postvagn framfördes dagligen, kurirvagn från Trelleborg F påndag, onsdag och fredag samt från Oslo onsdag, fredag, lördag.

För de för ifrågavarande tåg erforderliga 3 tågsätten åtgåing följande antal vagnar:

- a 2 Bo, 13 Co, 1 F, 1 Pw4ü (kök), 1 Pw4ü (post) 1 ABC4ü (kurir)
- b 2 Bo, 1 BCo, 12 Co, 1 C, 1 F, 1 Pw4ü (kök), 1 Pw4ü (post), 1 ABC4ü (kurir)
- c 2 Bo, 12 Co, 3 C, 1 F, 1 Pw4ü (kök), 1 Pw4ü (post), 1 ABC4ü (kurir)

Sammendrag:

	<u>Bo</u>	<u>BCo</u>	<u>Co</u>	<u>C</u>	<u>F</u>	<u>Pw4ü</u>	<u>ABC4ü</u>	
SJ	3		22		2			+ reserv
BJ	3	1	4	4	1			
DJ			3					
NSB			8					
DR						6	6	
	6	1	37	4	3	6	6	+ reserv

Den vagnhållning, som här angivits som gällande fr.o.m. den 8 januari 1941, blev sedan i stort sett bestående under hela den tid specialtågen framfördes.

Samtidigt med oslotågens omläggning omlades och omnumrerades även specialtågen Trelleborg-Narvik. ~~Vidare utskickades~~
~~med vidtågerna ett tåg i riktning från Trelleborg till Riksgränsen~~

ned	{	10123	Riksgränsen avg. 6.18, Gällivare 10.06-10.45, Östersund C 9.01-9.17, Ånge 11.06.
		10013	Ånge avg. 11.30, Krylbo 17.35-17.38, Mjölby 22.19-22.25, Hässleholm 3.44.
		10123	Hässleholm avg. 3.44, Trelleborg F ank 5.45.
upp	10124	Trelleborg F avg. 21.50, Mjölby 4.30-4.35, Krylbo 11.12-11.23, Ånge 17.16-17.27, Östersund C 19.21-19.55, Gällivare 16.57-17.07, Riksgränsen ank.21.07.	

Tåg 10123 avgick från Riksgränsen måndag, torsdag och lördag - första gången från Riksgränsen den 11 januari 1941 - med ankomst till Trelleborg F varje onsdag, lördag och måndag.

Tåg 10124 avgick från Trelleborg F varje tisdag, onsdag och lördag - första gången från Trelleborg F den 21 januari 1941 - med ankomst till Riksgränsen varje torsdag, fredag och måndag.

Rastuppehåll inlades på nedgång i Jokkmokk, Arvidsjaur, Ulriksfors, Järvsö och Fågelsta samt på uppgång i Näverkärret, Arbrå, Ulriksfors, Arvidsjaur och Jokkmokk. Påfyllning av vatten skulle ske på nedgång i Jokkmokk, Arvidsjaur, Ulriksfors och Hallsberg samt på uppgång i Krylbo, Ulriksfors och Arvidsjaur.

Beträffande sammansättningen vidtogs ingen ändring i den i november månad 1940 uppgjorda planen.

Februari
1941.

Den 1 februari 1941 öppnades linjen Mellansel-Vännäs för elektrisk drift. I anledning därav omlades specialtågen Trelleborg F-Narvik-Trelleborg F att framgå över Jörn-Arvidsjaur i stället för över Östersund. Tåg nr 10013 omnumrerades samtidigt till 10123; specialtågen fingo således samma nr - 10123 och 10124 - å hela sträckan Riksgränsen-Trelleborg-Riksgränsen. I tidtabellen inlades samtidigt ett reservläge 10224-10223 över Östersund med anslutning i Bräcke och Arvidsjaur till tågen 10124 resp. 10123. Reservläget fick dock tillgripas först efter order från styrelsen. Tågen avgingo liksom förut från Riksgränsen varje måndag, torsdag och lördag med ankomst till Trelleborg F varje onsdag, lördag och måndag samt från Trelleborg F varje tisdag, onsdag och lördag med ankomst till Riksgränsen varje torsdag, fredag och måndag.

Tidtabellen var följande:

10123	Riksgränsen avg. 6.23, Gällivare 10.38-11.20, Arvidsjaur 18.43-20.01, Jörn 21.45-21.55, Ånge 11.18-11.30, Krylbo 17.35-17.38, Mjölby 22.19-22.25, Trelleborg F ank. 5.45.
10124	Trelleborg F avg. 21.50, Mjölby 4.30-4.35, Krylbo 11.12-11.23, Ånge 16.49-17.01, Jörn 6.32-6.42, Arvidsjaur 8.35-9.25, Gällivare 16.54-17.10, Riksgränsen ank.21.10.

Rastuppehåll inlades på nedgång i Håmojokk, Jokkmokk, Arvidsjaur, Ragunda, Järvsö, Fågelsta och på uppgång i Degerfors, Arbrå, Helgum, Arvidsjaur och Jokkmokk. Vattenpåfyllning skulle ske på vissa av trafikinspektörerna bestämda stationer. Vidare

skulle vattenflaskor för militärens behov transporteras mellan följande stationer på nedgång Gällivare-Arvidsjaur, Vännäs-Ånge och Järveö-Hallsberg samt på uppgång Hallsberg-Arbrå, Ånge-Vännäs och Arvidsjaur-Gällivare.

För tågen erfordrades liksom tidigare 3 tågsätt med ungefär följande sammansättning:

Lok	Pw4ü	F	Bo4a	Pw4ü	Co1	Co1/2	Co5	Co5	Co9a	Co9a	Co9b
	fält-*	förråd		Kök							Tbfn
	post:										

*)uppgång lördag-måndag, nedgång torsdag-lördag.

Summa behövliga vagnar 3 Bo4a, 21 Co, 3 F + reserv.

Då samtliga SJ vagnar skulle ha vaporvärmeledning, måste vissa nr utväljas ur lämpliga littera.

Fr.o.m. den 1 februari 1941 omlades även transportererna Storlien-Riksgränsen-Storlien att avgå från Storlien tisdag och fredag med ankomst till Riksgränsen natt mot torsdag och söndag samt från Riksgränsen fridag och tisdag med ankomst till Storlien lördag och onsdag. Första transporten enligt denna plan avgick från Storlien den 4 februari och från Riksgränsen den 7 februari. Transporterna ägde rum i följande tåg:

Storlien-Östersund	10099	13.04 = 18.29
Östersund-Arvidsjaur	10224	19.08 = 8.58
Arvidsjaur-Gällivare	10124	9.25 = 16.54
Gällivare-Riksgränsen	10098	18.03 = 0.21
Riksgränsen-Gällivare	10093	2.00 = 9.05
Gällivare-Arvidsjaur	10123	11.20 = 18.43
Arvidsjaur-Östersund	10223	19.21 = 9.35
Östersund-Storlien	10102	10.03 = 15.36

Dessutom inlades reservlägen mellan Riksgränsen och Arvidsjaur för det fall att ifrågavarande tåg någon gång skulle sammanfåla med specialtågen Narvik-Trelleborg och åter.

Rastuppehåll inlades på nedgång i Håmojokk, Jokkmokk, Arvidsjaur, Ulriksfors och Täng samt på uppgång i Täng, Ulriksfors, Arvidsjaur, Jokkmokk och Håmojokk. Vattenpåfyllning skulle ske på vissa av trafikinspektörerna bestämda stationer.

I ifrågavarande tåg framfördes 1 SJ Cfo5, övriga vagnar skulle tillhandahållas av NSB. Den F4-vagn, som framfördes Trondheim-Narvik-Trondheim över Ånge, Boden, indrogs. Behövliga vagnar sålunda 2 Cfo5 + reserv.

De första 3 veckorna av år 1941 förlöpte permittenttransporterna i stort sett planenligt men omkring den 20 januari uppstod sådana svårigheter - is m.m. - på färjeleden Trelleborg F-Sassnitz, att transportererna i stor utsträckning måste omläggas över Hälsingborg F-Helsingör. Till att börja med var detta fallet endast vad beträffar tågen till och från Oslo men i slutet av januari omdirigerades även tågen till och från Narvik. Under februari och större delen av mars månad gingo således det övervägande antalet transporter över Hälsingborg F, omkring den 10 mars började narvikstransportererna och omkring den 20 mars oslotransporterna att åter framgå över Trelleborg F. Beträffande narvikstransportererna var det mycket vanligt, att de nedgående trans-

porterna framfördes över Hässleholm, Åstorp, Kattarp till Hälsingborg F, varifrån tågsätet sedan tomsändes till Trelleborg F för att där hämta de uppgående transporterna. Mellan Hässleholm och Hälsingborg F inlades därför tågen 10095-10116-10117 med avgång från Hässleholm kl. 4.10 och ankomst till Hälsingborg F kl. 6.27. Beträffande oslotransporterna förekom liknande körning i det de nedgående transporterna framfördes över Hälsingborg F och de uppgående över Trelleborg F eller tvärton; tågsätten tomkördes i dylika fall mellan Hälsingborg F och Trelleborg F och vice versa. I dylika fall medföljde dock alltid svensk kontrollpersonal och tysk kökspersonal.

Transporterna Trelleborg F/Hälsingborg F-Narvik och åter framfördes alltid i de ordinarie tidtabellslägena; ankom sålunda en transport så sent med färjan till Trelleborg F, att ny tidtabell erfordrades, fick transporten stanna kvar i Trelleborg F till påföljande dag. En ny tidtabell ansågs nämligen medföra så stora olägenheter för den redan förut ansträngda tågföringen å hela sträckan Trelleborg F-Riksgränsen, att styrelsen icke ville medgiva sådan tidtabell. Beträffande transporterna Trelleborg F/Hälsingborg F-Oslo och åter vållade en ny tidtabell mindre olägenheter och därför inlades ett flertal nya tåglägen att användas alltefter behov. Sålunda förekom mellan Trelleborg F och Oslo 5, mellan Oslo och Trelleborg F 5, mellan Oslo och Hälsingborg F 2 och mellan Hälsingborg F och Oslo 2 tåglägen utöver de ordinarie. En sammanställning över dessa tåglägen utgavs den 11 februari 1941 och finnes förvarad bland persontrafikbyråns handlingar. På grund av oberäkneligheter i transporternas ankomst till Trelleborg F och Hälsingborg F var det ingenting ovanligt att en transport överflyttades från det ena tågläget till det andra, vilket allt förorsakade mycken ordergivning, återtagning av givna order och ny ordergivning o.s.v.

I redogörelsen för 1940 omnämndes, att den inbördes ordningen mellan de olika vagnarna i specialtågen då och då ändrades till följd av framställning från vederbörande transportbefälhavare. I februari månad anhöll sålunda tyskarna, att kurirvagnen ~~na~~ i tåg 10122 skulle vara så placerad, att den ankom främst i tåget till Oslo. Enär ett medgivande skulle förorskat ett betydande merarbete av växlingen i Trelleborg F, avslogs framställningen.

Under vintern 1940/1941 uppstodo gång efter annan sådana felaktigheter på de tyska köksvagnarna, att de måste avkopplas ur tågen. Då revisionsfristerna alltmer började överskridas, träffades i början av februari en sådan överenskommelse med tyskarna, att erforderliga revisioner av dessa vagnar skulle i sedvanlig ordning utföras vid SJ verkstäder. Då, som omnämnts i redogörelsen för år 1940, belysningen på dessa vagnar ofta krånglade, beroende på att generatorm var försedd med rem - i stället för kardandriivanordningar, överenskomms även, att vagnarna vid revisionen skulle förses med belysningstransformatorer av SJ standardmodell, så att belysningen på elektriska linjer kunde erhållas från kontaktledningen.

I slutet av februari månad beordrades en tjänsteman från persontrafikbyrån att göra en inspektionsresa med tågen 10124 Trelleborg F-Riksgränsen och 10123 Riksgränsen-Trelleborg F. I anledning av därvid vunna erfarenheter utfärdades den 12 mars 1941 en order angående bl.a. sammansättningen, rengöringen, utrustningen, vattentillförseln m.m. i dessa tåg.

Beträffande sammansättningen bestämdes, att för ifrågavarande tåg + reserv för desamma skulle avdelas vissa bestämda vagnar; utöver dessa vagnar fingo inga andra vagnar användas annat än i nödfall. På adresskortet skulle vara tydligt utmärkt, för vilken trafik vagnarna voro avsedda. Måste vid vagnskada el. dyl. annan vagn användas, skulle den, så snart ske kunde, åter frigöras ohn smittrenas.

Vad beträffar rengöringen bestämdes, att utöver den sedvanliga rengöringen på ändstationerna skulle viss rengöring även ske under färden enligt följande plan:

10123: invändig rengöring av hela 2 klass samt av 3 klass toaletter i Gällivare och Långsele samt utvändig fönstertvättning i Långsele.

10124: invändig rengöring av hela 2 klass samt av 3 klass toaletter i Degerfors och Arvidsjaur samt utvändig fönstertvättning i Krylbo och Arvidsjaur. Tidtabellen ändrades därvid så, att tåget fick rastuppehåll i Degerfors.

Förutom denna städning skulle varje vagn var 8 vecka undergå noggrann rengöring och teknisk översyn vid huvudverkstaden i Malmö. Att detta senare var välbehövligt säger det faktum, att vid de första rengöringarna ungefär 12 hinkar sopor per vagn uppsamlades, det mesta dolt under värmeledningsrör, skyddskåpor o.dyl.

I fråga om utrustningseffekter m.m. bestämdes, att utbyte av rullhanddukarna i 2 klass toaletter skulle ske på vissa stationer under vägen. Då det visat sig, att truppen ofta använde tidningspapper som toalettpapper, varigenom avloppen tilltäptes och sedan fylldes, vilket i sin tur förorsakade både översvämning och nedfrysning, bestämdes, att tågchefhavaren skulle under resan medföra ett antal reservrullar av toalettpapper. Varje tåg utrustades vidare med 3 kvastar, 3 sopskyfflar och 3 säckar, vilka effekter skulle handhas av den tyske kökschefhavaren, som svarade för deras användning och förvaring. Till förhindrande av isbildning vid dörrarna skulle vintertid en hink med salt medföras i varje tåg. Samtliga kupéer och avdelningar i tågen, skyltade "Rf" och "Rs" skulle omskyltas till "Rt" och erforderligt antal askkoppor uppsättas. Såväl utanpå toalettdörrarna som inuti toaletterna upphängdes anslag med texten "Achtung! Während des Aufenthaltes auf den Bahnhöfen ist die Benutzung des Abortes verboten." I juni månad 1941 tillkommo ytterligare 2 anslag nämligen "Achtung! Sparsamkeit beim Wasserverbrauch. Nicht in fliessendem Wasser waschen. Wasserbecken nach Gebrauch säubern" och "Achtung! Waldbrandgefahr! Strengstes Verbot brennende oder glimmende Gegenstände (Zündhölzer, Zigarren- oder Zigarettenreste usw.) aus dem Zuge zu werfen."

Förutom dessa anslag uppsattes i varje vagn följande av tyskarna tillhandahållna anslag:

" Es ist strengstens verboten:

1. jegliches Fotografieren auf schwedischem Gebiet,
 2. das Hinauswerfen von Gegenständen jeder Art, wie Bierflaschen, Konservendosen, Speisereste usw.
- Derartige Gegenstände sind in den einzelnen Abteilen aufzubewahren und vor Ankunft am Zielbahnhof in einer Ecke jedes Wagens gesammelt niederzulegen.

Es ist unbedingt darauf zu achten,

dass die Aborte während der Fahrt nicht verstopft werden, da das sonst infolge des Frostes zu unhaltbaren Zuständen führt. Die Wagenältesten haben während der Reise von Zeit zu Zeit den Zustand der Aborte zu prüfen und dafür zu sorgen, dass diese stets in gebrauchsfähigem Zustande bleiben. Die Wagenältesten sind den Transportführern hierfür verantwortlich.

Es ist Ehrenpflicht

des gesamten Transportes und jedes einzelnen Urlaubers, die von ihnen benutzten Wagen am Zielbahnhof in einwandfreiem Zustand zu verlassen. Dazu gehört auch, dass Fensterscheiben, Waschbecken, Fensterriemen usw. nicht durch Unachtsamkeit oder gar mutwillig zerbrochen oder beschädigt werden.

Die Transportführer haben grundsätzlich für jedes Wagenabteil einen Abteilältesten und für jeden Wagen einen Wagenältesten zu ernennen, die für die Einhaltung der während der Fahrt durch Schweden erlassenen Befehle und Beobachtung der erlassenen Verbote verantwortlich zu machen sind.

Sämtliche Bestimmungen gelten auch für die während der Fahrt den Transportführern unterstehenden Zivilisten.

Verstöße gegen die Befehle und Verbote sind seitens der Abteilältesten dem Transportführer und von diesem bei Eintreffen in Trelleborg bzw. Oslo bzw. Narvik namentlich schriftlich den dort eingesetzten Bahnhofsoffizieren zu melden.

Für den Wehrmachtbefehlshaber Norwegen

Der Chef des Generalstabes

i. A.

MAENSS

Major "

Vad till sist vattentillförseln beträffar bestämdes, att förutom på utgångsstationerna skulle påfyllning av vatten i kökevagn och behållare ske på nedgång i Gällivare, Arvidsjaur, Långsele och Hallsberg samt på uppgång i Krylbo, Ånge, Arvidsjaur och Gällivare. Dessutom skulle liksom tidigare vattenflaskor medfölja mellan vissa bestämda stationer. Då, som nämnts i redogörelsen för år 1940, dessa flaskor ofta kommo bort, bestämdes senare under våren 1941, att desamma skulle utbytas mot vanliga 50-liters mjölkflaskor med fastsatt skopa, vilka flaskor placerades i vestibuler resp. på plattformar. Flaskorna uttogos, innan vagnarna lämnade svenskt område.

På grund av den stränga vintern 1940/1941 hade ofta stora svårigheter uppstått beträffande skötseln av värmeledningarna å sträckor ^{na} Jörn-Gällivare och Östersund-Gällivare. Detta gällde särskilt de norska vagnarna i specialtågen Trondheim-Narvik. Styrelsen bestämde därför i februari månad, att en vagnskötare vintertid skulle medfölja specialtågen på ifrågavarande sträckor.

Mars 1941.

Fr.o.m. den 29 mars 1941 ändrades ⁵avängsdagarna för specialtågen Trelleborg F-Narvik-Trelleborg F så, att tågen avgingo från Trelleborg F varannan lördag (första gången den 29 mars) och från Riksgränsen varannan onsdag (första gången den 2 april). Utöver denna plan förekommo dock enstaka extratransporter.

Fr.o.m. den 21 mars 1941 indrogs permittenttrafiken över Hälsingborg-Helsingör (sista gången från Oslo den 21 mars och från Hälsingborg F den 22 mars) samt återinlades fr.o.m. den 24 mars specialtågen 10121 och 10122 att regelbundet framgå över Trelleborg F-Sassnitz. Tågen skulle medföra permittenter endast en gång i veckan nämligen från Oslo onsdagar (första gången från Oslo den 26 mars) och från Trelleborg F fredagar (första gången från Trelleborg F den 28 mars). I övrigt fingo tågen följande trafikuppgifter, nämligen

- 1) fältpostvagn (Pw4ü) dagligen i båda riktningarna,
- 2) kurirvagn (ABC4ü) från Oslo söndagar, onsdagar, fredagar
" Trelleborg F måndagar, onsdagar, fredagar,
- 3) godsvagnar alla dagar permittenter icke medfördes.

För ifrågavarande permittenttransporter erfordrades endast ett tågsätt bestående av 1 Bo, 1 BCo, 8 Co och 1 Pw4ü (köksvagn). Erforderliga vagnar tillhandahöllös enligt förut gällande principer av SJ, BJ, DJ och NSB. De frigjorda vagnarna hemsändes till resp. förvaltningar för rengöring och smittrening, varefter de övergingo till den allmänna trafiken. De dagar Pw4ü (köksvagn) ej framfördes, ordnades med utspisning av varm dryck i tåget för personalen i kurir- och fältpostvagnarna nämligen på uppgång i Halmstad och på nedgång i Olskroken.

I de i början av februari månad 1941 anordnade specialtågen Trondheim-Narvik och åter fingo förutom SJ Cfo5 även NSB personvagnar framföras. Det visade sig emellertid, att dessa vagnar icke alltid voro försedda med elektrisk värmeledning, vilket medförde, att på 19 trafiksektionen ångfinka måste insättas i resp. tåg. Då detta ansågs onödigt kostsamt, bestämde styrelsen den 6 mars, att dylik ångfinka icke fick insättas, utan i stället skulle vid behov en C3 med elektrisk värmeledning på uppgång tillkopplas resp. på nedgång avkopplas i Gällivare och de resande i den eller de norska vagnarna utan ångvärmeledning överflyttas till C3-vagnen.

I slutet av mars månad anhöll tyskarna om ökning av antalet transporter från Trondheim till Narvik, vilken anhållan bifölls av utrikesdepartementet. Denna ökning av transporter, som förekom endast i riktning norrut, fortsatte sedan till omkring den 20 maj och utgjordes, enligt härvarande anteckningar, av 33 extra-

tåg, bestående av såväl personvagnar som godsvagnar. De första 9 tågen kommo ursprungligen från Kongsberg. För transportererna anordnades tågen 10099-10224-10124-10098 Storlien -Östersund-Arvidsjaur-Gällivare-Riksgränsen (se februari månad). Personvagnarna - mellan 2 och 6 i varje tåg - saknade elektrisk värmeledning, varför ångfinka måste framföras å 19 trafiksektionen de dagar, transporten omfattade mer än en NSB personvagn. 1 SJ CoLÅ uppställdes i Östersund och Kiruna som reserv för dessa transporter. De norska personvagnarna återgingo tomma i lämpligt tåg; när alltför många vagnar samlats i Narvik, ordnades med extratåg över Boden och Bräcke till Storlien.

April 1941

Även för den s.k. "Hufeisentrafiken" Trondheim-Narvik-Trondheim utfärdades i slutet av april särskilda ordningsföreskrifter. Dessa voro i stort sett lika med de ordningsföreskrifter, som tidigare utfärdats för trafik Trelleborg F-Narvik (se mars månad). Särskilda CPO5 avdelades och på vagnskarten utmärktes för vilken trafik de voro avsedda. Var 8 vecka skulle i vagnsätt gående vagn uttagas och insändas till verkstaden i Östersund för teknisk översyn och rengöring. Vad beträffar vattenförsörjningen, bestämdes, att en stor 50-liters vattenflaska skulle medfölja varje vagn; påfyllning av vatten skulle sedan ske på uppgång vid Storlien, Östersund, Arvidsjaur och Gällivare och på nedgång vid Gällivare, Arvidsjaur och Östersund. Invändig rengöring samt fönstertvättning skulle ske på uppgång i Arvidsjaur och på nedgång i Östersund. Inspektion av vagnen för konstaterande av eventuella vagnskador verkställdes under uppehållet i Östersund; konstaterade skador rapporterades därifrån månatligen till persontrafikbyrån.

Maj 1941.

I maj månad företogs från persontrafikbyrån och militärbyrån inspektionsresor med dels ett "Hufeisentåg" dels ett permittenttåg. Därvid konstaterades, att i det förstnämnda tåget medfördes större antal personvagnar än vad som var behövt med hänsyn till antalet resande. Detta förhållande påtalades i skrivelse till NSB och i slutet av juni kom en förklaring från "Ausladekommissar" i Trondheim; denne lovade också att i framtiden bättre övervaka ifrågavarande transporter. Då tågchefhavaren under resan meddelat vederbörande inspektionstjänsteman, att specialtågens vagnar i regel återkommo ostädade från Narvik, gjorde styrelsen även en framställning till NSB om bättre städning. Till svar härpå meddelade NSB bl.a., att i förekommande fall orsaken var den, att truppen tagit plats i vagnarna ung. 1/2 dygn före tågets avgång.

Som förut nämnts, skulle specialtågen Trelleborg F-Oslo-Trelleborg F fr.o.m. den 21 mars medföra permittenter endast en gång i veckan i vardera riktningen. Fr.o.m. maj månad utökades detta till två gånger i veckan, nämligen från Oslo söndagar och onsdagar samt från Trelleborg F måndagar och fredagar.

I början av maj utfärdade styrelsen ordningsföreskrifter även för specialtågen Trelleborg F-Oslo-Trelleborg F med i stort sett samma innehåll som i ordningsföreskrifterna för specialtågen Trelleborg F-Narvik-Trelleborg F och Trondheim-Narvik-Trondheim. Någon påfyllning av vatten eller rengöring skulle dock icke ske under vägen utan endast på vändstationerna.

Juni 1941.

Vid tidtabellsskiftet den 16 juni 1941 ändrades tågtiderna även för specialtågen. För tågen Trelleborg F-Oslo kom sålunda följande tidtabell till användning.

10121 Kornsjö avg. 14.00, Olskroken 18.28-18.47, Trelleborg F ank. 2.00.

10122 Trelleborg F avg. 17.25, Olskroken 0.46-1.10, Kornsjö ank 5.18.

På grund av krigsutbrottet Tyskland-Ryssland omdirigerades fr.o.m. den 22 juni 1941 permittenttransporterna att äga rum över Hälsingborg F-Helsingör. Tågen 10121 och 10122 inställdes på linjen Trelleborg F-Ängelholm och i stället anordnades tågen 10119 och 10120 på sträckan Hälsingborg F-Ängelholm C enligt följande tidtabell:

10119 Ängelholm C avg. 23.50, Hälsingborg F ank 0.20.

10120 Hälsingborg F avg. 18.10, Ängelholm C pass 19.51.

Alla med ifrågavarande specialtåg förbundna åtgärder överflyttades från 10 till 12 trafikinspektören.

För specialtågen Trelleborg F-Narvik tillämpades från och med den 16 juni följande tidtabell:

10123 Riksgränsen avg. 6.23, Gällivare 10.38-11.20, Arvidsjaur 18.43-20.01, Jörn 21.45-21.55, Änge 11.18-11.30, Järvsö 13.08-13.37, Krylbo 17.35-17.45, Mjölby 22.20-22.25, Trelleborg F ank 5.44.

10124 Trelleborg F avg. 21.49, Mjölby 4.58-5.20, Krylbo 11.07-11.28, Änge 16.47-16.59, Jörn 6.32-6.42, Arvidsjaur 8.35-9.25, Gällivare 16.54-17.10, Riksgränsen ank 21.10.

Rastuppehåll inlades på nedgång i Håmojokk, Jokkmokk, Arvidsjaur, Ragunda, Järvsö och Fågelsta samt på uppgång i Degerfors, Arbrå, Helgum, Arvidsjaur, Jokkmokk och Håmojokk. Reservlägen inlades över linjen Arvidsjaur-Östersund-Bräcke för användning enligt order från styrelsen.

Av samma skäl, som här nämnts beträffande omläggningen av Oslo-tågen, omdirigerades fr.o.m. den 22 juni även specialtågen Trelleborg F-Narvik-Trelleborg F. Tågen 10124 och 10123 inställdes på sträckan Trelleborg F-Hässelholm och i stället inlades följande tåg på sträckan Hässelholm-Åstorp-Kattarp-Hälsingborg F:

Hässelholm-Åstorp 10125 4.05 = 5.36

Åstorp-Kattarp 10126 5.45 = 6.00

Kattarp-Hälsingborg 10127 6.10 = 6.30

Hälsingborg F-Kattarp 10128 21.25 = 21.40

Kattarp-Åstorp 10129 21.56 = 22.05

Åstorp-Hässelholm 10130 22.25 = 23.55

Tågen Hässelholm-Hälsingborg F anordnades varannan fredag fr.o.m. den 27 juni och tågen Hälsingborg F-Hässelholm anordnades varannan lördag fr.o.m. den 5 juli.

Med tågen förknippade åtgärder överflyttades från 10 till 12 trafikinspektören.

För specialtågen Trondheim-Narvik-Trondheim tillämpades fr.o.m. den 16 juni följande tidtabell:

Storlien-Östersund C 10099 12.29 = 17.49

Östersund C-Arvidsjaur 10224 18.56 = 8.58

Arvidsjaur-Gällivare 10124 9.25 = 16.54

Gällivare-Riksgränsen 10098 18.03 = 0.21

Riksgränsen-Gällivare	10093	2.00 =	9.05
Gällivare-Arvidsjaur	10123	11.20 =	18.43
Arvidsjaur-Östersund C	10223	19.21 =	9.20
Östersund C-Storlien	10102	10.38 =	16.56

Rastuppehåll inlades såväl på uppgång som på nedgång i Håmojokk, Jokkmokk, Arvidsjaur, Ulriksfors och Täng. I tidtabellen inlades även reservlägen. Någon ändring i dagarna för tågens framförande vidtogos icke (se februari månad).

Juli 1941.

Under juli månad 1941 utökades permittenttransporterna i samtliga specialtåg. Vad beträffar tågen Hälsingborg F-Oslo och åter kommo dessa att fr.o.m. natten 20/21 juli medföra permittenter dagligen (21/3-31/4 en gång och 1/5-20/7 2 gånger i veckan i vardera riktningen). Detta hade till följd, att de i mars månad indragna tågsätten måste nyuppsättas enligt följande plan.

a 2 Bo, 7 Co, 1 F, 1 Pw4ü(kök), 1 ABC4ü(kurir), 1 Pw4ü(fältpost)

b 2 Bo, 8 Co, 1 F, 1 Pw4ü(kök), 1 ABC4ü(kurir), 1 Pw4ü(fältpost)

c 2 Bo, 6 Co, 2 C, 1 F, 1 Pw4ü(kök), 1 ABC4ü(kurir), 1 Pw4ü(fältpost)

Sammandrag:

	Bo	Co	C	F	Pw4ü	ABC4ü	
SJ	3	10		2			+ reserv
BJ	3	4	2	1			
DJ		3					
NSB		4					
DR					7	2	
	6	21	2	3	7	2	+ reserv

I ABC4ü- och Pw4ü (fältpost)-vagnarnas omlopp vidtogos ingen ändring (se mars månad).

I skriftelse den 19 juli hade transportofficeren hos tyska militärattachén i Stockholm meddelat bl.a., att de resande "mit erheblichem Gepäck eintreffen", så att det ibland var svårt att få plats med detsamma i resandetrymmet. Han anhöll därför om insättande av en mellan Norge och Danmark genomgående F eller G. Anhållan bifölls och fr.o.m. den 23 juli framgick F-vagn till och från Helsingör.

Specialtågen Trelleborg F/Hälsingborg F-Narvik, som sedan den 29 mars framgått endast en gång varannan vecka i vardera riktningen - vartill dock kommit vissa extraturer - (se under mars månad) ändrades fr.o.m. den 23 juli 1941 att framgå sålunda:

10128-10129-10130-10124 från Hälsingborg F varje onsdag och söndag med ankomst till Riksgränsen varje fredag och tisdag,

10123-10125-10126-10127 från Riksgränsen varje onsdag och lördag med ankomst till Hälsingborg F varje fredag och måndag.

Ett tidigare indraget tågsätt måste till följd härav nyuppsättas enligt följande plan:

	Bo	Co	F(förrådsv)	Pw4ü(kök)	Pw4ü(fältpost)
a	1	7	1	1	1
b	1	7	1	1	1

Fältpostvagnen, som var genomgående Berlin-Narvik, framfördes på uppgång söndag-tisdag och på nedgång onsdag-fredag.

I juli månad 1941 erhöillo tyskarna medgivande till permittenttransporter även på sträckan Trondheim-Östersund-Gällivare-Haparanda enligt följande plan:

från Storlien tisdagar och fredagar med ankomst till Haparanda torsdagar och söndagar,
från Haparanda måndagar och torsdagar med ankomst till Storlien onsdagar och lördagar.

För ifrågavarande transporter ställde SJ 1 BCo och 1 F till förfogande i varje tåg. Därutöver medfördes dels norska personvagnar, dels godsvagnar. På sträckan Storlien-Gällivare-Storlien framfördes transporter i specialtågen Trondheim-Narvik-Trondheim, på sträckan Gällivare-Haparanda i tågen 107-4456 och på sträckan Haparanda-Gällivare i tågen 4451-86. Första transporten ägde rum på uppgång den 18-20 juli och på nedgång den 21-23 juli.

Fr.o.m. den 19 augusti insattes ytterligare 1 SJ BCo för transporter Trondheim-Haparanda-Trondheim, vilka sålunda kommo att bestå av 2 SJ BCo och 1 F.

Då antalet icke planerliga person- och godsvagnar i specialtågen Trondheim-Narvik/Haparanda-Trondheim varierade högst avsevärt, var det nödvändigt, att vederbörande trafikinspektör och maskiningenjör i god tid före tågens ankomst till resp. gränstationer fick underrättelse om antalet dylika vagnar. Det träffades därför en överenskommelse med tyskarna, att de dagen före tågens avgång från Trondheim resp. Narvik skulle till militärbyrån f.v.b. till persontrafikbyrån lämna en uppgift över det väntade antalet extravagnar. Denna uppgift uttelegraferades sedan till vederbörande trafikinspektör och maskiningenjör, på sätt framgår av nedanstående telegram. Förfaringssättet användes ända till dess permittenttrafiken upphörde.

Tjänstetelegram

inlämnat i Cst den 27 augusti 1941.

Ti Ös, Uå, Bdn, Kra,
Miö Kra,
Hovedstyret Oslo,
Dc Trondheim, Narvik.

Specialtp (Narvik)Riksgränsen-Storlien(Trondheim) (27) 28/29 augusti förstärkes med 3 BCo och 1 Co, alla NSB.

Specialtp (Trondheim)Storlien-Riksgränsen(Narvik) 28/29 augusti förstärkes med 2 BCo och 4 Co, alla NSB.

Åfk skall om behövt medföras norr om Gällivare.

Dc Narvik och Ti Östersund meddelar Pbr Cst, Ti och Miö Kiruna, huru resp. vagnar äro värmeustrustade.

Värmeslangar böra medfölja vagnarna.

Kjsty
Stjerna

September
1941.

Permittenttransporterna från och till Oslo, som sedan den 22 juni framförts över Hälsingborg-Helsingör, omdirigerades fr.o.m. den 1 september 1941 att åter framgå över Trelleborg-Sassnitz enligt förut gällande tider (se juni månad). Samtidigt utökades efter framställning från tyskarna platsantalet i resp. tåg till ung. 1000, därav 950 för 3 klass resande. Tågen 10119 och 10120 inställdes Ängelholm-Hälsingborg-Ängelholm och i stället anordnades tågen 10121 och 10122 Ängelholm-Trelleborg-Ängelholm. Denna omdirigering blev dock aldrig konsekvent utförd, gång efter annan kom ^{mo} eller gingo transporter även över Hälsingborg-Helsingör och redan i oktober månad omdirigerades transporterna att åter framgå över Hälsingborg-Helsingör.

Fr.o.m. den 1 september 1941 ändrades även tidtabellen för specialtågen Hälsingborg F-Narvik-Hälsingborg F och Trondheim-Narvik/Haparanda-Trondheim. Tidtabellen för tågen 10123-10125-10126-10127 och 10128-10129-10130-10124 fick följande utseende:

10123 Riksgränsen avg. 4.28, Gällivare 8.47-9.54, Arvidsjaur etc. 17.46-20.05, Jörn 21.50-22.15, Änge 11.18-11.30, Krylbo 17.35-17.45, Mjölby 22.20-22.25, Hässeholm 3.55-4.05, Hälsingborg F ank 6.26.

10124 Hälsingborg F avg. 21.25, Hässeholm 23.55-0.07, Mjölby etc. 4.58-5.20, Krylbo 11.07-11.28, Änge 16.47-16.55, Jörn 4.56-5.30, Arvidsjaur 7.23-8.00, Gällivare 15.52-16.19, Riksgränsen ank 20.30.

Rastuppehåll inlades på nedgång i Håmojokk, Jokkmokk, Arvidsjaur, Helgum, Järvsö, Fågelsta och på uppgång i Degerfors, Arbrå, Helgum, Arvidsjaur, Jokkmokk och Håmojokk. Reservlägen inlades som vanligt över linjen Arvidsjaur-Östersund-Bräcke för användning enligt styrelsens order.

Fr.o.m. den 12 september 1941 ökades antalet permittenter och i anledning därav anordnades specialtågen att framföras 3 gånger i veckan i vardera riktningen, nämligen från Hälsingborg F söndagar, onsdagar och fredagar samt från Narvik måndagar, onsdagar och lördagar (29/3-22/7 1 gång varannan vecka, 23/7-11/9 2 gånger i veckan i vardera riktningen). Ytterligare ett tågsätt måste i anledning därav nyuppsättas; i allt erfordrades sålunda 3 tågsätt för ifrågavarande trafik (se juli månad).

Specialtågen Trondheim-Narvik/Haparanda-Trondheim erhöilo följande tidtabell:

Riksgränsen-Gällivare	10223	0.56 = 6.35
Gällivare-Arvidsjaur	"	7.25 = 16.02
Arvidsjaur-Östersund C	"	18.30 = 9.35
Östersund C-Storlien	10102	10.38 = 16.56
Storlien-Östersund C	10099	12.29 = 17.49
Östersund C-Arvidsjaur	10224	18.56 = 9.15
Arvidsjaur-Gällivare	"	10.40 = 19.15
Gällivare-Riksgränsen	"	19.40 = 1.11

Rastuppehåll inlades på såväl uppgång som nedgång i Täng, Ulriksfors, Arvidsjaur, Jokkmokk och Håmojokk.

Haparanda-Boden C	4461	19.40 =	1.51
Boden C-Gällivare	10476	2.00 =	6.40
Gällivare-Boden O	10481	21.13 =	1.35
Boden C-Haparanda	4456	2.00 =	8.07

Transporterna avgingo liksom förut från Haparanda måndagar och torsdagar och från Storlien tisdagar och fredagar.

Oktober
1941.

Som förut nämnts, omdirigerades i september månad specialtågen från och till Oslo att framgå över Trelleborg-Sassnitz. Någon regelbunden omdirigering blev det dock aldrig och fr.o.m. den 3 oktober omlades åter transporterna att framgå över Hälsingborg-Helsingör. Ej heller nu blev det någon regelbundenhet i framförandet, den ena veckan gingo transporterna över Hälsingborg-Helsingör, den andra över Trelleborg-Sassnitz, och först fr.o.m. den 8 november kom ^{mo} transporterna att mera regelbundet ledas över Hälsingborg-Helsingör.

I början av oktober månad meddelade tyskarna, att specialtågen Trelleborg F-Narvik-Trelleborg F voro behövliga endast två gånger i veckan i vardera riktningen. Order härom jämte om indragning av ett vagnsätt utfärdades av persontrafikbyrån men måste efter ett par dagar återtagas, sedan tyskarna meddelat, att minskning visat sig icke kunna ske.

December
1941.

I december månad uppstod frågan, huruvida man liksom till jultrafiken 1940 skulle söka frigöra de svenska personvagnarna i specialtågen Hälsingborg-Oslo. År 1940 hade NSB fått ersätta de uttagna svenska vagnarna. Då emellertid enligt under hand inhämtade upplysningar en oerhörd brist rådde på personvagnar i Norge till julen 1941, beslöt styrelsen efter samråd med BJ och DJ att icke vidtaga några åtgärder, de svenska personvagnarna fingo således kvargå. På därom gjord framställning minskade dock tyskarna permittentantalet så, att under tiden 15 december 1941-7 januari 1942 2 Co i vardera vagnsättet, sålunda tillsammans 6 Co, kunde indragas i specialtågen Trelleborg F-Oslo-Trelleborg F.

Särskilda åtgärder år 1941.

Mot renhållningen i specialtågen, särskilt tågen till och från Narvik, gjordes även under år 1941 vissa anmärkningar. Särskilt under den kallare årstiden var det mycket svårt att hålla toaletterna i dessa tåg i något så när skapligt skick. Å 20 trafiksektionen anskaffades därför en tågstäderska, som fick medfölja tågen å sträckan Gällivare-Porjus-Gällivare, varefter förhållandena blevo något bättre. Trafikinspektören Boden framförde också anmärkningar mot att toaletterna, trots förbud och anslag härom, användes av militären under uppehållen på stationerna; detta vållade särskilt stora olägenheter i Arvidsjaur, där uppehållen voro långa. Anmärkningarna vidarebefordrades till tyskarne, som lovade vidtaga åtgärder.

Vad beträffar mindre skador på vagnmaterielen må omnämnas, att vattenkaraffiner och dricksglas försvunno i stor utsträckning.

Under tiden 23 januari-23 mars 1941 försvunno sålunda 99 karaffiner, 410 dricksglas och 40 glasproppar enbart ur specialtågen Hälsingborg-Oslo. I skrivelse den 5 maj bestämde styrelsen därför, att vattenkaraffiner och glas skulle tillhandahållas endast i 2 klass, beträffande "Hufeisentågen" utfärdades dock order härom först den 3 december 1941.

I slutet av året började även armstödsuddarna i 2 klass att försvinna. Desamma indrogos därför fr.o.m. decembermånad.

Den vanligaste vagnskadan var, att fönsterglasen slogos sönder, antagligen genom ovarsamhet med de stora och tunga packningarna. Som ett exempel kan nämnas, att under oktober månad måste ej mindre än 25 rutor nyinsättas i Hälsingborg.

Soffryggarna till rörsöfforna brötos ofta loss och användes som madrass på golvet. Då tyget därigenom svårt skadades både vid ryggstödens lösbrytning och vid användningen på golvet, påtalades detta i en skrivelse till tyskarna. Till svar meddelades, att dylikt icke mera skulle förekomma, varje vagnbefälhavare skulle göras ansvarig för att givna ordningsföreskrifter noga åtljydes av den i vagnen färdande truppen.

Även under år 1941 måste vagnar avkopplas för brusten dragstång eller för sägsida, dock i mindre utsträckning än under år 1940.

I december månad började emellertid en annan felaktighet att uppstå, som under vintern 1941-1942 vållade stora olägenheter, avkopplingar och förseningar, nämligen att de tyska kökevagnarna Trelleborg F/Hälsingborg F-Narvik gång efter annan måste avkopplas för varmgång. Vid avkopplingen visade det sig i regel, att samtliga lagerboxar voro så gott som utan olja. Då under december månad 6 avkopplingar måst göras å 11-14 trafiksektionerna, bestämde styrelsen, att särskild tillsyn skulle ägnas åt lagerboxarna i dessa vagnar, dels före avgången från Hälsingborg resp. Vassijaure, dels på lämpliga av vederbörande trafikinspektör bestämda uppehållsstationer. Då vagn avkopplats för varmgång, skulle alla lagerboxar undersökas och meddelande om undersökningsresultatet lämnas till persontrafikbyrån och militärbyrån. Se vidare under "Särskilda åtgärder år 1942".

I november månad reparerades färjäläget i Hälsingborg, varför de tyska fältpostvagnarna Hälsingborg F-Narvik och åter, under tiden sändes över färjeleden Malmö-Köpenhamn med färjorna U och O.

Vid en inspektionsresa i maj månad hade den inspekterande erhållit uppgift om, att även civila svenska resande tillåtits medfölja specialtågen å V distriktet. Förhållandet meddelades distriktschefen i Luleå, som till svar meddelade, att vid snö hinder för tåg 1031 Yr angelägna resande till tågen 93 och 91 tillåtits medfölja tåg 10123, varvid plats anvisats i tågbefälhavarens tjänstekupé, så att de resande icke skulle komma i beröring med de tyska permittenterna. Trafiken hade, så snart distriktschefen fått uppgift om densamma, förbjudits.

Förutom här nämnda specialtåg framfördes under år 1941 enligt härvarande anteckningar följande tåg för tysk militär:

13/14 februari	tomt	specialtåg	Narvik-Haparanda
14	"	extra	" Haparanda-Trelleborg F
9/10 mars	tomt	"	Narvik-Haparanda
10/12	"	extra	" Haparanda-Trelleborg F
4/5 december	"	"	Haparanda-Narvik
22/23	"	"	" Haparanda-Narvik
29/30	"	tomt	" Narvik-Haparanda
30 dec/1 jan.	extra	"	Haparanda-Hälsingborg F (sjuka och lätt sårade)

Under året användes SJ personvagnar även i av styrelsen anordnade tåg med "specialtransporter" Trelleborg F-Kornsjö, Charlottenberg-Haparanda och Haparanda-Rikagränsen-Haparanda.

Även under år 1941 tog arbetet med specialtågen mycken tid i anspråk. Antalet av olika anledningar utväxlade telegram varierade mellan 100 och 200 per månad, därtill kom^{-mo} skriftliga order och meddelanden samt ett stort antal telefonsamtal - enligt anteckningar upp till 40 per dag. Arbetet var som under år 1940 pålagt särskild tjänsteman.

År 1942.

Handlingar: Pbr Bd 1, Bd 2, Bd 3.

Januari-
april 1942.

I början av år 1942 förlöpte permittenttransporterna Hälsingborg F-Oslo ganska regelbundet. Den 9 mars började emellertid vissa transporter att dirigeras över Trelleborg-Sassnitz och fram till slutet av mars månad kom^{-mo} transporter att gå omväxlande över Hälsingborg och Trelleborg. I slutet av februari framfördes ett stort antal extratransporter under ständiga omdirigeringar och tidtabellsomläggningar, medan under tiden 10-25 mars de flesta transporter voro inställda. I slutet av mars började transporter åter att gå regelbundet.

Även på sträckan Trelleborg F-Narvik gingo i början av året transporter i stort sett planerligt; i februari inställdes dock ett par turer och två turer gingo tomma. Under mars månad uppstod emellertid stor oregelbundenhet i transportplanen och under tiden 13-25 mars var trafiken inställd. Inställelsen kom så hastigt, att nedgående tåg 10123 den 14 mars fick vända med permittenterna i Porjus. I slutet av mars började dock även dessa specialtåg att gå planerligt.

Permittenttrafiken Trondheim-Narvik/Haparanda-Trondheim gick i stort sett planerligt under hela året. Då redan i slutet av år 1941 vagnantalet i dessa tåg tenderat att öka, vilket föranlett upprepade lokkopplingar å linjen Storuman-Vilhelmina, bestämde styrelsen i januari 1942, att tågvikten söder om Gällivare fick uppgå till högst 350 ton. I de fall tågvikten var större, då tågen ankom till Gällivare och Storlien, fick erforderligt antal vagnar gvkopplas och sändas tomma över Boden-Ånge. I april månad höjdes maximigränsen för uppgående tåg till undantagsvis 365 ton. Genom dessa åtgärder undgicks lokkoppling på ånglinjen.

Som här nämnts, tenderade dessa transporter att öka i vaghantal särskilt i uppgående tåg och fr.o.m. den 22 april anordnades därför tågen 10099-10224 Storlien-Riksgränsen även onsdagar och söndagar från Storlien. Tågen kommo således att gå från Storlien tisdagar, onsdagar, fredagar och söndagar med ankomst till Riksgränsen torsdagar, fredagar, söndagar och tisdagar. I nedgående riktning vidtogs dock ingen ändring, utan transportererna gingo som förut från Riksgränsen och Haparanda måndagar och torsdagar med ankomst till Storlien onsdagar och lördagar. De uppgående extratransportererna fortsatte till och med den 22 maj 1942, varefter transportererna återgingo till förutvarande plan.

De resande i specialtågen Trondheim-Narvik/Haparanda-Trondheim hade, alltsedan dessa tåg insattes, utspisats genom svensk försorg i Östersund, Arvidsjaur och Gällivare. I början av år 1942 väcktes frågan, huruvida icke kökswagn kunde framföras även i dessa tåg liksom i övriga specialtåg, varigenom utspisningen kunde upphöra. Så skedde också och fr.o.m. den 21 april i uppgående tåg och den 24 april i nedgående insattes kökswagnar av SJ sjukhustågmodell, litt C3d. Så länge extratransportererna pågingo, erfordrades 3 kökswagnar i omloppet, fr.o.m. den 23 maj endast 2. 1 wagn stod i reserv i Östersund. Kökspersonalen var tysk. I slutet av augusti månad ersattes dessa 2 vagnar av norska Fo, som ombyggts till kökswagnar enbart för dessa transporter.

Maj 1942.

I specialtågen Hälsingborg F/Trelleborg F-Oslo blev under vinterns lopp resgodsutrymmet - 1 F - alltmer otillräckligt och mer och mer resgodsd medfördes i personvagnarna. Anledningen var dels det stora resandeantalet, ofta över 1000 man, dels att de resande medförde personlig vinterutrustning. Fr.o.m. den 5 maj insattes därför ytterligare 1 F i dessa tåg; vilken under tiden 12-21 juni fick framgå till Helsingör.

Juni 1942.

Fr.o.m. tidtabellskiftet den 15 juni 1942 kommo specialtågen att framföras enligt följande tidtabell:

10121 Kornsjö avg. 14.00, Olskroken 18.28-18.47, Ängelholm C pass 23.32, Trelleborg F ank. 2.00.

10119 Ängelholm C avg. 23.43, Hälsingborg F ank. 0.13.

10122 Trelleborg F avg. 17.25, Ängelholm C pass 19.47, Olskroken 0.46-1.10, Kornsjö ank 5.18.

10120 Hälsingborg F avg. 18.10, Ängelholm C ank. 19.47.

10323-10123 Riksgränsen avg. 3.26, Gällivare 8.48-9.26, Arvidsjaur 17.55-19.50, Jörn 21.35-21.57, Änge 11.17-11.28, Krylbo 17.40-17.45, Mjölby 22.23-22.27, Hässleholm pass 3.44, Trelleborg F ank 5.44.

10125-10126-10127 Hässleholm 3.44-4.00, Hälsingborg F ank.6.27

10124-10324 Trelleborg F avg. 21.49, Hässleholm 0.04-0.07, Mjölby 4.58-5.20, Krylbo 11.01-11.28, Änge 16.48-17.04, Jörn 5.00-5.40, Arvidsjaur 7.39-8.10, Gällivare 15.50-16.18, Riksgränsen ank 21.17.

10128-10129-10130 Hälsingborg F avg. 21.25, Hässleholm 24.00-0.07.

Rastuppehållsstationerna blevo oförändrade. Reservlägen inlades över Boden.

Riksgränsen-Gällivare	10223	1.07 = 6.54
Gällivare-Arvidsjaur	"	7.51 = 16.55
Arvidsjaur-Östersund C	"	18.30 = 9.27
Östersund C-Storlien	10102	10.15 = 16.37
Storlien-Östersund C	10099	12.06 = 18.00
Östersund C-Arvidsjaur	10224	18.50 = 9.27
Arvidsjaur-Gällivare	"	10.40 = 19.38
Gällivare- Riksgränsen	"	20.41 = 2.15
Haparanda-Boden C	9461	21.09 = 3.45
Boden C-Gällivare	10486	4.05 = 7.13
Gällivare-Boden C	10481	21.15 = 1.31
Boden C-Haparanda	9456	2.00 = 9.10

Juli-december-
år 1942.

Då det i de sistnämnda tågen använda ordinarie utrymmet av 1 BCo5 och 1 F visat sig väl knappt, insattes på hösten 1941 ytterligare 1 BCo5. Då även detta utrymme visade sig var otillräckligt, omändrades fr.o.m. den 4 augusti 1942 vagnsättet att bestå av 1 BCo3, 1 Co1/9a och 1 F.

Efter att sedan slutet av mars ha framgått regelbundet över Hälsingborg-Helsingör, omdirigerades fr.o.m. den 10 juli permittenttransporterna - från och till Oslo - att framföras över Trelleborg-Sassnitz. Denna väg användes under tiden 10 juli-14 september och 30 september-17 oktober, medan vägen över Hälsingborg-Helsingör användes 15-29 september och 18 oktober-31 december. Fr.o.m. den 2 november ändrades åter tidtabellen för ifrågavarande tåg, varjämte tåg 10122 omnumrerades till 10140. Tidtabellen blev:

10121-10119	Kornsjö avg. 14.00, Olskroken 18.28-18.47, Ängelholm C 23.32-23.43, Hälsingborg F ank 0.13,
10142-10140	Hälsingborg F avg. 20.20. Ängelholm C pass 21.12, Olskroken 2.11-2.40, Kornsjö ank 6.45.

Tåg 10119 omnumrerades senare i november månad till 10119-10141.

För att underlätta växlingsarbetet i Gällivare och för att få bättre värmeförsel till de med grövre värmekopplingar utrustade svenska vagnarna vidtogs den 22 december 1942 efter samråd med NSB en grundlig ändring av sammansättningen i specialtågen Trondheim-Narvik/Haparanda-Trondheim. De svenska vagnarna kom/därefter att å större delen av ånglinjen framföras närmast lok, varigenom värmeförseln till dessa vagnar icke kom att strypas av de med klenare värmeledningsrör eller -kopplingar försedda norska vagnarna.

Särskilda åtgärder år 1942.

Under år 1942 måste permittenttågen 10123 och 10124 tre gånger ledas över andra vägar på grund av att hinder uppstått på den ordinarie transportvägen. Således måste på grund av urspårning på sträckan Hallsberg-Lerbäck tåg 10123 den 12-13 maj ledas över Hallsberg-Katrineholm-Mjölby; likaså måste på grund av urspårning på linjen Degerfors-Västansfors resp. Frövi-Sällinge tåg 10124 den 10 oktober resp. 9 november ledas över Frövi-Köping-

Tillberga-Sala. Vederbörande enskilda järnvägar voro därvid befriade från erläggandet av vagnsamtrafikshyra; som ersättning åtnöjde de sig med för deras vägsträcka - TGOJ 46 km och SWB 73 km - ingående andel av den för transporten i sin helhet debiterade avgiften.

Under rubriken "Särskilda åtgärder år 1941" har redogjorts för de svårigheter, som under år 1941 uppstodo till följd av de tyska kökekvagnarnas dåliga beskaffenhet. Trots föreskrifterna om kontrollstationer fortsatte varmgångarna i allt större utsträckning. Föreskrifterna skärptes därför, i det att det bestämdes, att varje kontrollstation skulle, i den mån så erfordrades, påfylla olja; gick det oaktat en vagn varm, skulle närmast föregående kontrollstation lämna en utförlig redogörelse om lagrens beskaffenhet vid kontrollen och eventuellt vidtagna åtgärder. Visserligen minskade härigenom antalet varmgångar, men oljeåtgången var betydande; det kunde sålunda förekomma, att i ett och samma tåg 5 liter olja fick påfyllas kökekvagnen i Långsele, 7 liter i Ånge o.s.v. För att få bort alla de olägenheter, särskilt vad beträffar tågföringen, som uppkommo till följd av vagnarnas dåliga beskaffenhet, väckte styrelsen förslag om att de tyska boggierna med glidlager skulle utbytas mot svenska boggier med rullager, vilka skulle få kvarsitta på vagnarna, så länge de användes i specialtågen. Förslaget godtogs av tyskarna och under sommaren 1942 skedde utbytet av boggier. De svenska boggierna, för vilkas användning tyskarna erlade en viss hyresavgift, användes därefter tills permittenttrafiken i augusti 1943 upphörde, då de vid vagnarnas återlämnande ersattes med de gamla tyska boggierna.

Genom rapporter från kontrollpersonalen visade det sig, att de av styrelsen utfärdade ordningsföreskrifterna icke alltid åtföljdes vare sig av stationerna eller av den tyska militären. Styrelsen bestämde därför i mars månad, att en tjänsteman av minst stationskrivares tjänstegrad skulle var 6:te vecka - betr. tågen Trelleborg F/Hälsingborg F-Kornsjö var 3:dje månad - medfölja specialtågen för erforderlig kontroll och besiktning. Anmärkningarna mot stationerna gällde i främsta rummet bristande renhållning i tåg och på uppehållsstationer samt dålig vattenpåfyllning, anmärkningarna mot militären gällde bristande åttlydnad av anslagna ordningsföreskrifter. För att få ordning och reda på de många föreskrifter, som sedan juli 1940 utfärdats beträffande specialtågen sammanförde styrelsen desamma i ett litet häfte benämnt "Sammanställning över anordningar m.m. i specialtågen", vilket häfte utsändes till vederbörande tjänsteställen i maj månad 1942. Detta häfte kompletterades sedan med ändringstryck. Då permittenttrafiken i augusti månad 1943 upphörde, förelågo sålunda 5 ändringstryck. Då av innehållet i ifrågavarande häfte framgår, vilka åtgärder som under år 1942 vidtogos beträffande vattenpåfyllning, renhållning m.m., lämnas här icke någon närmare redogörelse häröver.

Vad beträffar anmärkningarna mot militären, påpekades desamma i en skrivelse till tyskarna, som till svar meddelade, att transportbefälhavarna ännu en gång med skärpa uppmärksamgjorts på bestämmelserna samt gjorts ansvariga för att föreskrifterna efterföljdes. Därest anmärkning skulle förekomma, anhölle om noggranna uppgifter på dag och tåg för att därigenom kunna ställa de skyldiga till ansvar.

Under året avläts vidare skrivelse till NSB i maj 1942 innehållande svaromål på anmärkning mot för sen återsändning av tomma personvagnar och i juni 1942 angående den bristfälliga norska vagnmateriel, som kom till användning i de s.k. "Hufeisentågen" ävensom i juli 1942 till tyskarna innehållande svaromål mot anmärkningar mot den svenska vagnmaterielen i specialtågen Trelleborg F/Hälsingborg F-Oslo.

Den under rubriken "Särskilda åtgärder under år 1940" omnämnda smittreningen av de i specialtågen använda vagnarna fortsatte även under år 1942. I anledning av i juni månad 1942 erhållna meddelanden från Kungl. Medicinalstyrelsen skärptes föreskrifterna först beträffande vagnarna i specialtågen från och till Narvik och Haparanda och senare även beträffande vagnarna i specialtågen från och till Oslo. Vagnarna fingo sålunda icke under några förhållanden användas för annan trafik utom styrelsens i varje särskilt fall lämnade medgivande. Smittreningspersonalen utrustades med särskilda överdragskläder och särskilda föreskrifter beträffande smittreningen utfärdades. För att kunna lätt särskilja de vagnar, som voro avdelade för permittenttrafiken, från andra vagnar försågos de förra med bokstaven "S" målad i vit färg på långsidorna.

I februari månad slöt SJ genom trafikinspektören Hälsingborg avtal med Gamla Dragareby-laget Hälsingborg ang. överföring av handresgods mellan de tyska permittenttågen och färja och omvänt vid Hälsingborg F.

Personvagnar för tysk militär framfördes även i andra av styrelsen anordnade tåg, enligt härvarande anteckningar Haparanda-Riksgränsen (januari, mars) och Trelleborg F-Haparanda (mars, maj).

SJ - DR.

I specialtågen framfördes SJ, BJ (och DJ), NSB och DR vagnar. Med tanke på naturautjämning i hänseende till vagnaxelkilometer var antalet vagnar, tillhörande SJ, BJ (DJ) och NSB från början avvägt så, att utjämning i möjligaste mån skulle ske. Enär inga vagnar i specialtågen, de tyska kurir- och fältpostvagnarna undantagna, skulle framföras på DR, kunde utjämning icke ske mellan tyska och svenska vagnars prestationer. Med tanke på voro redan från början de tyska Pw4ü-vagnar, vilka användes som köksvagnar, enligt överenskommelse med tyskarna undantagna från att ingå i RIC-avräkningarna. Övriga tyska vagnar ABC4ü - kurirvagnar - och Pw4ü - fältpostvagnar - ingingo däremot i avräkningen. Det visade sig därför snart, att vår skuld i vagnaxelkm till DR ökade rätt avsevärt. Vid en uträkning, som gjordes i november 1941, konstaterades, att kurir- och fältpostvagnarna då belastade de

svenska linjerna pr månad sålunda:

Trelleborg F-Oslo-Trelleborg F.

	SJ	BJ	DJ	
1 ABC4u Kurirvagn	39.500	12.700	6.700	(3 ggr i veckan)
1 Pw4u Fältpost	47.000	15.000	8.000	(dagl.)

Hälsingborg F-Narvik-Hälsingborg F.

1 Pw4u Fältpost	145.900			(2 ggr i veckan)
--------------------	---------	--	--	------------------

Vid samma tillfälle utgjordes de svenska vagnar, som ingingo i RIC-avräkningen och framfördes till tysk station, av endast 3 Fo Stockholm-Berlin.

SJ skuldsaldo gent emot DR uppgick i november 1941 till 5.513.472 axelkm från att för maj (den 5-31) 1941 ha utgjort 97.466 axelkm. Efter framställning från persontrafikbyrån 26/11 1941, dnr Pbr Bd 1, 2, 12, avläts från godstaxebyrån en skrivelse den 30/1 42, dnr Gxbr H 1, till DR med förslag att de prestationer, som gjordes av kurirvagnarna, vilka liksom köksvagnarna icke kunde anses framgå i SJ intresse, icke skulle ingå i RIC-avräkningen.

Detta förslag godkändes av DR med retroaktiv verkan från den tid specialtågen började köras. Sålunda kunde SJ vid avräkningen för tidsperioden 5 maj 1941-3 maj 1942 minska sin skuld till DR med 674.598 axelkm.

I ovannämnda stora ökning av SJ skuld till DR under tiden 5 maj-november 1941 bödrog till stor del det förhållandet, att lasarettståg med till största delen tyska vagnar började köras i juli 1941, huvudsakligast å sträckan Haparanda-Charlottenberg. Sedan persontrafikbyrån påpekat denna för SJ mycket ofördelaktiga ökning, träffades överenskommelse med DR, att ej heller lasarettstågsvagnarna skulle behöva ingå i RIC-avräkningen (Järnvägsstyrelsens skrivelse 3/11 1941, dnr Pxbr 110/19 och Reichsverkehrsministers skrivelse 5/1 1942 - 17 L Tm 5541). De under tiden juli-oktober 1941 SJ påförda axelkm härför uppgingo till 4.780.126, varmed SJ skuld till DR sålunda kunde minskas.

SJ ställning i förhållande till DR i hänseende till naturutjämnningen visade, redan innan specialtågen började, en skuld till DR på 35.360 axelkm (maj 1940). Skulden till DR har ökat ovannämnda överenskommelser ständigt ökats. Sålunda var skuldsaldot för perioden maj 1940-maj 1941 = 1.211.935 axelkm, för perioden maj 1941-maj 1942 = 827.264 axelkm och för perioden maj 1942-maj 1943 = 1.576.427 axelkm.

SJ - NSB.

I förut nämnda lasarettståg insattes i september 1941 även NSB och SJ vagnar. När lasarettstågen framgingo mycket kortare sträcka på NSB linjer än på SJ, kunde de insätta SJ-vagnarna icke utjämna de prestationer, som utfördes av de norska på SJ. Då detta skulle leda till en allt för stark ökning av SJ skuld till NSB, påyrkade styrelsen i skrivelse till NSB den 18/2 42, dnr Pbr Vm 16, att vagnarna i lasarettstågen skulle ställas utanför RIC-

avräkningen. NSB gingo med härpå, varigenom reglering kunde ske av 590.716 axelkm, som presterats av NSB vagnar på SJ i dessa tåg, och 161.024 axelkm för SJ vagnar på NSB.

Fr.o.m. 20/6 1942 framfördes två svenska köksvagnar i specialtågen Trondheim-Narvik. Dessa vagnar ersattes fr.o.m. 21/8 1942 med två norska. Då de tyska köksvagnarna, som förut nämnts, stodo utanför RIC-avräkningen, ansågs, att även de svenska och norska borde göra sammalunda. Efter förhandlingar med NSB kunde också överenskommelse träffas härom. NSB godkände nämligen i skrivelse den 16/11 1942, d.nr 3416/42 T, vårt förslag, som framförts i järnvägsstyrelsens skrivelse den 11/9 1942, d.nr Bd 3. SJ måste härigenom återbetala 7.752 axelkm för de svenska köksvagnarna men kunde samtidigt tillgodoräkna sig 59.436 axelkm, som debiterats SJ för de norska.

Av följande siffror framgår emellertid, att specialtågens framförande ändå inverkade ofördelaktigt på avräkningen med NSB. För perioden maj 1940-maj 1941 hade SJ fordran av NSB - saldot = 722.931 axelkm; för perioderna maj 1941-maj 1942 och maj 1942-maj 1943 blev saldot däremot en skuld till NSB på 331.706 resp. 885.927 axelkm.

BJ.

De nu nämnda överenskommelserna angående köksvagnar, kurirvagnar och lasarettsvagnar gällde även BJ, då vagnarna ifråga berörde dessa järnvägar.

År 1943.

Handlingar: Bd 1, Bd 2, Bd 3.

Januari-
maj 1943.

Under år 1943 förlöpte samtliga permittenttåg i stort sett planenligt och mycket få omläggningar voro erforderliga. Tågen framfördes hela tiden över Hälsingborg-Helsingör.

Beträffande specialtågen Hälsingborg F-Oslo ändrades tidtabellen 2 gånger nämligen den 29 mars och den 7 juni. Den 29 mars fastställdes följande tider:

10121-10119	Kornsjö avg. 14.00, Olskroken 18.28-18.47, Ängelholm C 23.32-23.43, Hälsingborg F ank. 0.13.
10120	Hälsingborg F avg. 19.00, Ängelholm C pass 19.47, Olskroken 0.46-1.10, Kornsjö ank. 5.18.

Fr.o.m. den 28 maj förstärktes specialtågen Trondheim-Riksgränsen-Trondheim med ytterligare 1 F4 för proviant.

Vid tidtabellskiftet den 7 juni ändrades tidtabellen för samtliga specialtåg sålunda:

10121-10119	Kornsjö avg. 14.15, Olskroken 18.28-18.47, Ängelholm C 23.34-23.47, Hälsingborg F ank. 0.17
10120	Hälsingborg F avg. 19.08, Ängelholm C pass 19.49, Olskroken 0.45-1.10, Kornsjö ank. 5.18.
10323	Riksgränsen avg. 3.09, Gällivare 8.48-9.28, Arvidsjaur 18.00-19.50, Jörn ank. 21.35.
10123	Jörn avg. 21.57, Änge 11.17-11.28, Krylbo 17.15-17.22, Mjölby 22.34-22.45, Hässleholm ank 4.05.
10125-10126-10127	Hässleholm avg. 4.15, Hälsingborg F ank 6.20.

10128-10129-10130	Hälsingborg F avg. 21.39, Häsleholm ank. 23.59.
10124	Häsleholm avg. 0.05, Mjölby 4.53-5.05, Krylbo 11.01-11.26, Ånge 17.02-17.18, Jörn ank. 4.50.
10324	Jörn avg. 5.40, Arvidsjaur 7.39-8.10, Gällivare 15.50-16.18, Riksgränsen ank. 21.00.

Rastuppehållen förlades till förutvarande stationer. Reservlägen inlades över Boden.

Riksgränsen-Gällivare	10323	3.09 = 8.48
Gällivare-Arvidsjaur	"	9.28 = 18.00
Arvidsjaur-Östersund C	10223	18.35 = 9.40
Östersund C-Storlien	10102	10.47 = 17.37
Storlien-Östersund C	10099	12.49 = 18.06
Östersund C-Arvidsjaur	10224	18.43 = 9.33
Arvidsjaur-Gällivare	"	10.50 = 19.37
Gällivare-Riksgränsen	"	21.08 = 2.30
Haparanda-Boden C	9451	20.13 = 2.52
Boden C-Gällivare	10452	3.47 = 7.10
Gällivare-Boden C	10455	21.55 = 1.31
Boden C-Haparanda	9456	1.55 = 9.51

Under den tid transportererna pågingo år 1943, var intet särskilt anmärkningsvärt att annotera. Som förut nämnts, framfördes transportererna planenligt och utan större omläggningar; varmgångarna hos de tyska köksvagnarna försvunno helt, sedan de försetts med svenska boggiar. Däremot förekom då och då varmgång hos de tyska fältpostvagnarna, litt Pw4ü.

Efter förhandlingar mellan svenska och tyska regeringarna upphörde, permittenttrafiken i augusti månad 1943. De sista transportererna framfördes sålunda:

från Hälsingborg F till Oslo	19 aug. med ank. Kornsjö	20 aug.
" " " Narvik	18 " " " Riksgränsen	20 aug.
" Storlien	" " " "	19 "
" " " Haparanda	17 " " " Haparanda	19 "
" Haparanda till Trondheim	16 " " " Storlien	18 "
" Riksgränsen "	" " " " "	18 "
" " " Hälsingborg F	18 " " " Hälsingborg F	20 "
" Kornsjö "	" " " " "	20 "

De använda tågsätten upplöstes därefter. De svenska personvagnarna beordrades allmänt till verkstad för smittrening, rengöring och revision samt för iordningställande för den allmänna trafiken. Vagnar tillhörande främmande förvaltningar hemsändes; de tyska köksvagnarna beordrades dock först till huvudverkstaden i Malmö för boggibyte - de svenska boggierna med rullager, som påmonterades sommaren 1942, avmonterades nu och de ursprungliga tyska boggierna med glidlager ditsattes i stället.

De transporter med fältpost, som framförts i specialtågen,

framfördes fr.o.m. den 24 augusti 1943 enligt särskilda bestämmelser.

Genom permittenttrafikens upphörande frigjordes följande antal svenska personvagnar:

SJ 9 Bo, 3 BCo, 56 Co, 3 CFo, 10 F = 378^{II} och 4.560^{III} klass
sittplatser
BJ 3 Bo, 1 BCo, 7 Co, 4 C, 2 F = 126^{II} och 805^{III} klass
sittplatser.

Kortfattat sammandrag över permittenttrafiken.

I detta sammandrag äro de smärre oregelbässigheter och ändringar, som ofta förekommo beträffande såväl transportvägen som tågtätheten, icke medtagna. Dessa smärre ändringar framgå bäst av de månatliga grafiska tablåer, som förvaras på persontrafikbyrån.

Trelleborg F/Hälsingborg F-Oslo.

<u>År</u>	<u>Över Trelleborg F</u>	<u>Över Hälsingborg F</u>
1940	2/7 - 31/12	
1941	1/1 - 20/1	21/1 - 21/3
"	22/3 - 31/6	22/6 - 31/8
"	1/9 - 2/10	3/10 - 31/12
1942		1/1 - 8/3
"		9/3 - 25/3 {omväxlande
"		26/3 - 9/7 {över Trelle-
"	10/7 - 14/9	15/9 - 29/9 {borg och Hälsingborg
"	30/9 - 17/10	18/10 - 31/12
1943		1/1 - 20/7

<u>År</u>	<u>Gångar per vecka</u>
	I
1940	2/7 - 31/12
1941	1/1 - 31/12*
1942	1/1 - 31/12**
1943	1/1 - 20/7

*) Permitteneter i tågen endast en gång pr vecka 21/3-30/4.
" " " " två gånger pr vecka 1/5-20/7

***) 10/3-25/3 voro transportererna delvis inställda.

Trelleborg F/Hälsingborg F-Narvik (15/7 1940-31/1 1941 över Bräcke, Östersund, fr.o.m. 1/2 1941 över Jörn, Arvidsjaur.

<u>År</u>	<u>Över Trelleborg F</u>	<u>Över Hälsingborg F</u>
1940	15/7 - 31/12	
1941	1/1 - 31/1	1/2 - 9/3
"	10/3 - 21/6	22/6 - 31/12
1942		1/1 - 31/12
1943		1/1 - 20/7

År	Gångar per vecka		
	1	2	3
1940	15/7-31/10	1/11-8/12	9/12-31/12
1941			1/1 -28/3
"	En gång varannan vecka under tiden 29/3-22/7.		
"		23/7-11/9	12/9-31/12
1942			1/1-31/12*
1943			1/1-20/7

*) Oregelbundet och delvis inställt i februari-mars.

Trondheim-Narvik/Haparanda.

År										
1940	2/8 -29/10	CF4 + F4	en gång pr vecka ⁺							
	30/10-31/12	CFo5	två ggr i veckan + F4 en gång pr vecka ⁺							
1941	1/1 -31/1	" " " " " "	+ " " " " " "							
	1/2 -17/7*	" " " " " "								
	18/7 -18/8	" " " " " "	+ 1 BCo och F två gånger pr vecka							
	19/8-31/12	" " " " " "	+ 2 BCo och 1 F " " " "							
1942	1/1-21/4	" " " " " "	+ " " " " " " " "							
	22/4-22/5 ⁺⁺	" tre	" " " " tre " " "							
	23/5-3/8	" två	" " " " två " " "							
	4/8 -31/12	" " " " " "	+ 1 BCo, 1 Co1/9, 1 F två ggr pr "							
1943	1/1-27/5	" " " " " "	+ " " " " " " " "							
	28/5-19/7	CFo5+F4	" " " " " " " "							

- +) F4 Trondheim-Narvik-Trondheim över Ånge-Boden.
 ++) I uppgående riktning 3 ggr pr vecka, i nedgående 2 ggr pr vecka; fr.o.m. den 21/4 insattes även C3d (köksvagn) i dessa tåg. I slutet av aug. utbyttes C3d mot norska Fo (som köksvagn).
 *) Slutet av mars - 20 maj c:a 33 extratåg i riktning norrut.
 **) BCo-, Co- och F-vagnarna till och från Haparanda.

Förutom dessa svenska vagnar framfördes sedan slutet av år 1940 ett flertal norska personvagnar i dessa specialtåg. Då såväl antal som littera ständigt växlade, hava desamma icke upp-tagits här.

7/11/43