

12

Delg. Utrikesrådet B. Hägglöf  
Direktören M. Waldenström.

Stockholm, den 18. Juni 1940.

An

Herrn Staatssekretär N. Kleinmann,  
Reichsverkehrsministerium,  
Berlin N. O.  
-----

*Ne wien P. Ho*  
*H/S*

Sehr geehrter Herr Staatssekretär,

Ich bestätige hiermit dankend den Empfang der mir durch Herrn Ministerialdirektor Haldeck überbrachten Einladung zu Verhandlungen betr. Erzbeförderungen.

Aus praktischen Gründen halte ich es inzwischen für angemessen die in Frage stehenden Verhandlungen nach Stockholm zu verlegen, da solche Angaben, die voraussichtlich während des Ganges der Verhandlungen nötig werden, hier gesammelt oder leicht zu verschaffen sind.

Um das bestmögliche Resultat der Verhandlungen zu erzielen habe ich gewisse vorbereitende Untersuchungen veranstaltet. Da es mir aber augenblicklich nicht möglich ist genau anzugeben, wann diese Untersuchungen beendet sein können, beehre ich mich Ihnen, sehr geehrter Herr Staatssekretär, in nächster Zeit den Zeitpunkt der Verhandlungen vorschlagen zu dürfen.

Mit dem Ausdruck vorzüglichster Hochachtung  
bin ich Ihr ergebener



27.6.1940. Delg. i avskrift  
Utrikesrådet B. Hägglöf  
Direktör M. Waldenström /v.g.v./

17

**Kleinmann**

Beschäftsführender Staatssekretär  
im Reichsverkehrsministerium  
und  
Stellvertretender Generaldirektor  
der Deutschen Reichsbahn

Berlin W 8, den 21. Juni 1940  
Dapfstraße 35  
Telefon 120035

Herrn  
Generaldirektor D a h l b e c k  
Königliche Generaldirektion der  
Schwedischen Staatseisenbahnen  
Stockholm

Sehr geehrter Herr Generaldirektor!

Für Ihr freundliches Schreiben vom 18. Juni sage ich Ihnen meinen verbindlichsten Dank. Wenngleich ich bedaure, Sie vorerst nicht bei uns begrüßen zu können, so sehe ich andererseits vollauf ein, daß es zunächst praktischer ist, über die Fragen in Stockholm zu verhandeln. Ich werde Ihrer freundlichen Einladung, für die ich Ihnen bestens danke, gerne Folge leisten. Ihrem Vorschlag über den Zeitpunkt der Zusammenkunft sehe ich entgegen.

Auch bin ich Ihnen sehr verbunden, daß Sie vorbereitende Untersuchungen anstellen lassen, deren Ergebnisse wir bei unseren Verhandlungen ausnutzen können.

Mit dem Ausdruck vorzüglichster Hochachtung

Ihr ergebener

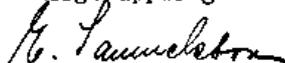


Herr Utrikesrådet m.m. B. Hägglöf.  
Herr Direktören M. Waldenström.

Nedanstående brev ankom idag på morgonen till Generaldirektör Dahlbeck, som per telefon fick del av detsamma. Generaldirektören uttalade därvid den önskan, att en avskrift av detsamma omedelbart skulle tillställas Herr Utrikesrådet. Stockholm den 27 juni 1940.

" Direktören

Enligt uppdrag:



## Förderung und Transport von Eisenerzen in Schweden

Die Eisenerzförderung Schwedens erreichte im Jahre 1937 mit rd 15 Mio Tonnen ihren bisherigen Höchstwert. Rd 14 Mio Tonnen aus dieser Förderung standen für den Export zur Verfügung. Deutschlands (einschl Protektorat) Anteil daran betrug rd 10 Mio Tonnen.

### Fördergebiete und ihre Leistungen:

a) in Nordschweden insgesamt	10,8 Mio t, sämtlich Ausfuhr
davon in Kiruna	7,8 " "
um Gällivare (Malmberget/Koskullskulle)	3,0 " "
b) in Mittelschweden (Grängesberg/Ludvika)	4,2 Mio t
davon für Ausfuhr	3,2 " "
Eigenverbrauch	1,0 " " (bis 1,2 Mio t)

14 Mio t  
Ausfuhr.

### Bisherige Transportleistungen

#### a) Nordschweden

Wegen der frachtgünstigeren Lage liefen die 7,8 Mio t Erze von Kiruna fast ausschliesslich über die staatliche Erzbahn (Ofotenbahn) nach Narvik (160 km) und die 3 Mio t Erze von Gällivare nach Luleå (219 km). Während der Wintermonate wurde das Erz von Gällivare in Luleå auf Lager genommen. Die Umschlagsbeanspruchung des Hafens Luleå betrug bisher nur 3,0 Mio t, obwohl er 4,5 Mio t in den 6-7 eisfreien Monaten leisten kann.

Jan.-Dez.

#### b) Mittelschweden

Von den mittelschwedischen Erzgruben läuft der grösste Teil der für die Ausfuhr bestimmten 3,2 Mio t Erze über die private normalspurige Erzbahn nach dem im allgemeinen eisfreien Umschlagshafen Oxelösund (erzumschlag 1937 über 2,0 Mio t), der kleinere Teil nach den Häfen Gävle (nördlich Stockholm) oder Stockholm mit Värnan.

Der Hafen Oxelösund ist für erheblich höhere Umschlagsleistungen eingerichtet. Seine Kapazität dürfte nach Angaben erfahrener Fachleute bei 400 000 t im Monat liegen. Diese Angabe wird durch die Praxis bestätigt, da zur Zeit bei ausreichendem Erz und Schiffsraum die Tagesleistung im Durchschnitt bei 15 000 t liegt.

Die Verladeleistung der Ubrigen Häfen zeigte sich bisher wie folgt:

Bisherige friedensmässige

<u>Jahreshöchstleistung:</u>	Gävle	376 000 t
	Värtn	153 000 t
	Otterbücken	204 000 t
	Västerås	163 000 t
	Köping	<u>104 000 t</u>
	zusammen rd	1 000 000 t

Die Leistungen - insbesondere bei Värtn und Gävle - dürften sich bei genügender Erzzufuhr erheblich steigern lassen. Der Hafen Värtn leistete im Weltkrieg den Hauptumschlag des Erzes nach Deutschland. In den Sommermonaten 1917/1918 stieg die deutsche Einfuhr an Schwedenerzen auf über 400 000 t im Monat.

#### Transportleistungen bei Totalausfall des Hafens Narvik.

In diesem Falle muss das geförderte Erz sämtlich über schwedische Häfen laufen. Im mittelschwedischen Erzverkehr ändert sich nichts. Bei Ausnutzung der vorhandenen Leistungsfähigkeit in Luleå (4,5 Mio t) können neben den 3,0 Mio t Erzen von Gällivare noch 1,5 Mio t von Kiruna übernommen werden.

In Kiruna bleiben mithin noch  $7,8 - 1,5 = 6,3$  Mio t abzubefördern. Falls der Hafen Luleå in seiner Leistungsfähigkeit nicht weiter gesteigert werden kann, muss versucht werden, die 6,3 Mio t Erze vor allem in den Wintermonaten und gegebenenfalls kleinere Mengen in den Sommermonaten nach mittel- und südschwedischen Häfen zu leiten. Dafür kommen in erster Linie die Häfen Gävle, Värtn und Oxelösund in Frage. In milderer Wintern, in denen diese Häfen eisfrei sind, hat die verstärkte Erzabfuhr ab mittelschwedischen Häfen den Vorteil, dass die Erzabfuhr aus Schweden und damit die Erzzufuhr nach Deutschland sich nicht fast vollends in den 6-7 Monaten zusammendrängt, in welchen der Hafen Luleå eisfrei ist, sondern sich über das ganze Jahr verteilt. Während der Zeit, in der Luleå arbeitet, ist es an sich wegen der gegenüber der Seeschifffahrt ungünstigeren Tariflage unerwünscht, Erze von Nordschweden mit der Bahn südwärts zu bringen.

#### Leistungsfähigkeit der zu benutzenden Eisenbahnstrecken

##### a) der Ofotenbahn

Nach der in der Anlage durchgeführten Berechnung können auf der ein-  
gleisigen normalspurigen Bahn Kiruna-Luleå ohne weiteren Ausbau im Strecken-

abschnitt Kiruna-Gällivare (100 km) max nur 21 Erzzüge = etwa 10 beladene + 10 leere Erzzüge und auf dem Abschnitt Gällivare - Boden (168 km) 40 Erzzüge = 20 beladene und 20 leere Erzzüge gefahren werden.

Nach schwedischer Staatsbahnstatistik 1938 hat ein Erzzug im Mittel 138,6 Achsen Erzwagen, d s 138,6 · 11,5 t (durchschnittliches Ladegewicht je Achse) = 1 594 = rd 1 500 Nettotonnen.

Mithin mögliche Höchstleistung an Nutztonnen Erz im Streckenabschnitt

	Kiruna - Gällivare	Gällivare - Boden
täglich	10 · 1500 = 15 000 t	20 · 1500 = 30 000 t
monatlich (25 Tage)	375 000 t	750 000 t
jährlich	rd 4,5 Mio t	rd 9,0 Mio t

Der Streckenabschnitt Boden - Luleå kann wegen der dichteren Bahnhofsfolge trotz seiner stärkeren Belastung mit Reise- und Frachtgutzügen die 40 Erzzüge ohne weiteres aufnehmen.

#### b) der südwärts führenden Strecken

Die Entfernung von Kiruna nach Oxelösund beträgt rd 1500 km. Die nach dahin in Frage kommenden normalspurigen Strecken

Kiruna - Boden - Långsele - Sundsvall - Gävle - Stockholm (Ostküstenbahn) und

Långsele - Bräcke - Änge - Krylbo - Oxelösund sowie die

Inlandsbahn Kiruna - Gällivare - Arvidsjaur - Östersund - (Laxå) - Flen - Oxelösund

können zusammen wegen der grossen Bahnhofsabstände (bis zu 25 km) im nördlichen Teil und der starken Streckenbelegung im südlichen Teil neben dem vorhandenen Verkehr bei Ausdehnung der Betriebszeit auf der Inlandsbahn 20 beladene und 20 leere Erzzüge übernehmen, davon die Inlandsbahn je 9 und die Bahn Boden - Långsele - Mittelschweden je 11 Züge. Mit Rücksicht auf den niedrigeren zulässigen Achsdruck dieser Strecken (15 t - 18 t) und der geringen Länge der Kreuzungsgleise der Bahnhöfe 400 - 450 m können die Erzzüge nur rund 90 Achsen (Länge des dreilachsigen Erzwagens 12 m, Eigengewicht 13 t) bei 32 t Nutzlast je Wagen umfassen. Das Nettogewicht eines solchen Zuges würde  $\frac{90}{3} \cdot 32 = 960$  t sein.

Mithin mögliche Höchstleistung an Nutztonnen Erz:

	täglich	mónatlich (25 Tage)	jáhrlích
Inlandsbahn	8 640 t	216 000 t	2,6 Mio t
Boden-Mittelschweden	10 560 t	264 000 t	3,1 " "
zusammen:	19 200 t	480 000 t	5,7 Mio t

Die theoretisch mögliche Jahreshóchstleistung in der Abbefórdérung nordschwedischer Erze betrágt unter der Annahme, dass ausreichende Spezialerzwagen und leistungsfáhige Lokomotiven zur Verfügung stehen

1) ohne Ausbau der Strecke Kiruna - Gállivare:

4,5 Mio t von Kiruna + 3,0 Mio t von Gállivare

= max 7,5 Mio t

2) nach Ausbau der Strecke Kiruna-Gállivare (3 - 4 weitere Kreuzungsbahnhófe): 4,5 Mio t (Leistung Luleá) + 5,7 Mio t

(Leistung der súdl. Abfuhrstrecken) = max 10,2 Mio t.

### Wagenbedarf

Falls die 4,5 Mio t Erze ausschliesslich in den 6 Umachlagsmonaten nach Luleá befórdert würden, wäre dadurch die Leistungsfáhigkeit der Strecke Gállivare - Boden restlos ausgenutzt, so dass etwaige Transporte über Boden nach Mittelschweden während der 6 Sommermonate nicht aufgenommen werden könnten. Um aber den Export nordschwedischer Erze insgesamt zu steigern, empfiehlt es sich, auch während der 6 Wintermonate auf Luleá zu fahren und die Erze dort zu lagern. Lagermóglichkeit besteht für rd 1,5 Mio t Erze. Während der 6 Sommermonate sind danach 3,0 Mio t und während der 6 Wintermonate 1,5 Mio t nach Luleá zu befórdern.

Die nachfolgend eingesetzten Zeiten für den Wagenumlauf - besonders nach Luleá - sind so bemessen, dass in ihnen noch Reserven liegen, durch welche die Ausfälle von Wagen (Ausbesserung) im allgemeinen gedeckt sind.

Nur im Falle, dass wegen beeintráchtigter Leistungsfáhigkeit (Ver-eisung usw) der nächstliegenden mittelschwedischen Háfen Gävle, Várten und Oxelósund die Erzsufahren auf súdschwedische Háfen (Malmö u a) geleitet werden müssten, wären die durchschnittlich angesetzten 7 Tage Wagenumlauf unzureichend.

Auf der Ofotenbahn vorhandene Erzwagen = 3 795 Stück.

a) Bedarf für Transport von 4,5 Mio t nach Luleå:

Für diesen Transport ist folgender Fahrzeugpark gebunden  
(Wagenumlauf 3 Tage)

während der 6 Sommermonate:  $\frac{3,0 \text{ Mio} \cdot 3}{150 \cdot 24,5} = \text{rd } 1 \text{ 740 Wagen}$

während der 6 Wintermonate:  $1/2$  von 1 740 = rd 870 Wagen

Mithin ständen während der 6 Sommermonate 2 055 Erzwagen

und während der 6 Wintermonate 2 925 Erzwagen

für den Transport nach den mittel- bzw südschwedischen Häfen zur Verfügung.

b) Wagenleistungen im Verkehr Kiruna - Mittelschweden.

Mit diesen Erzwagen sind folgende Leistungen zu erzielen:  
(Wagenumlauf 7 Tage)

1) während der 6 Sommermonate

$\frac{32 \cdot 2055}{7} = \text{rd } 9 \text{ 400 t/Tag} = \text{monatlich rd } 235 \text{ 000 t}$   
 $= \underline{1,4 \text{ Mio t/Halbjahr}}$

2) während der 6 Wintermonate

$\frac{32 \cdot 2925}{7} = \text{rd } 13 \text{ 400 t/Tag} = \text{monatlich rd } 335 \text{ 000 t}$   
 $= \underline{2,0 \text{ Mio t/Halbjahr}}$

Danach errechnet sich bei dauernd stärkerer Inanspruchnahme des Erzwagenparks eine max Jahresleistung von 4,5 Mio t + 1,4 Mio t + 2,0 Mio t = rund 7,9 Mio t. Von den insgesamt in Nordschweden zur Verfügung stehenden 10,8 Mio t können deshalb mindestens 2,9 Mio t Erze von Kiruna nicht abgefahren werden, falls nicht weitere Erzwagen zur Verfügung gestellt werden, um die in der grösseren Leistungsfähigkeit der südwärts führenden Eisenbahnstrecken liegenden Möglichkeiten auszunutzen.

Der Wagenbedarf für die Streckenhöchstleistung von 10,2 Mio t beträgt

a) während der 6 Sommermonate nach Luleå = 1 740 Erzwagen  
nach Mittelschweden  $\frac{19200 \cdot 7}{32} = \underline{4 \text{ 200 Erzwagen}}$   
zusammen  $\underline{5 \text{ 940 Erzwagen}}$

b) während der 6 Wintermonate  
nach Luleå = 870 Erzwagen  
nach Mittelschweden =  $\underline{4 \text{ 200}}$   
zusammen  $\underline{5 \text{ 070 Erzwagen}}$

Zur Beförderung der 10,2 Mio t müssen deshalb

5 940 - 3 795 = rd 2 150 Spezial-Erzwagen den schwedischen Staatsbahnen zur Verfügung gestellt werden.

Dreiaxlige Güterwagen mit grosser Tragfähigkeit, die sich zur Beförderung von Erzen eignen, besitzen u a die schwedischen Privatbahnen Grängesberg - Oxelösund (etwa 1680 Stück), Stockholm - Värsterås (etwa 350 Stück) und Gävle-Dala (150 Stück).

Die schwedischen Bahnen werden aus ihren vorhandenen O-Wagenbeständen über die zur Zeit an die Deutsche Reichsbahn vermieteten 500 Wagen hinaus kaum O-Wagen als Ersatz für die Spezialwagen bereitstellen können, da nach Zeitungsmeldungen ihr eigener Bedarf nur schwer gedeckt wird. Auch sinkt bei dem Einsatz von O-Wagen wegen ihrer geringen Tragfähigkeit die Auslastung je Zug von 960 t auf 600 Nettotonnen. Die Leistung geht dementsprechend herunter.

Es ist sehr fraglich, ob die schwedischen Bahnen die benötigten starken Lokomotiven vollständig stellen können. Auch wird es kaum möglich sein, auf den Strecken, auf welchem zum Teil Nachtruhe besteht, und auf der Inlandsbahn, welche zur Zeit unter vereinfachten Betriebsvorschriften befahren wird, ohne Personalvermehrung auszukommen.

#### Zusammenfassung

Entsprechend der gegenwärtig vorhandenen Leistungsfähigkeit der schwedischen Häfen und der Eisenbahn-Zulaufstrecken können jährlich mit den Erzwagen der Schwedischen Staatsbahn von Kiruna höchstens 4,5 Mio t und von Gällivare 3,0 Mio t zusammen 7,5 Mio t Erze abbefördert werden. Davon würden über Luleå 4,5 Mio t und über mittelschwedische Häfen 3,0 Mio t laufen.

Falls die Abbeförderung an nordschwedischen Erzen auf jährlich 10,2 Mio t (Grenze der Streckenleistung) gesteigert werden sollen, müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein.

- 1) Ausbau der Strecke Kiruna - Gällivare
- 2) Zur Verfügugstellung weiterer Spezialerzwagen und von Lokomotiven
- 3) Steigerung der Leistungsfähigkeit der mittelschwedischen Umschlaghäfen.



# TELEGRAM.

12

**Skriv tydligt!**

**Fullständig adress**

är av vikt för telegrammens säkra och snabba befordring. Mot språkbruket stridande sammansättningar eller förändringar av ord äro icke tillåtna.

**Utstrykning eller ändring** å telegramoriginalt skall vara utav avsändaren eller hans ombud särskilt styrkt.

Beteckningen **Rt** — med eller utan telefonnummer — anbringad i adressen till rikstelefonabonnet efter dennes namn är avgiftsfri i inländskt telegram.

**Skiljetecken** avtelegraferas endast på uttrycklig begäran och ingå då i det taxerade ordantalet.

**Väntas svar** å telegrammet, bör avsändaren införa namn och adress i stationens adressbok eller å särskild blankett, som tillhandahålles på begäran.

**Taxerade tjänstemärkningar** (skrivas främst i adressen i sin förkortade form och ingå i det taxerade ordantalet), exempelvis:

- Lx = (tyxblankett)
- D = (littelegram)
- RP = (svar betalt)
- TC = (kollationeras)
- PC = (mottagningsbevis)
- MP = (egenhändigt)

Anm. ang. expeditionstiden

Avsänt

Till

Å app. nr

Kl.

Sign.

Klass

Nr

Ord

Datum

1/7 40

Kl.

Tj. anm. och via

Herrn Staatssekretär Kleimann, Miners, Berlin.

Erztransporte.

Die vorbereitenden Untersuchungen sind jetzt soweit gebracht worden, dass wir bereit sind, die Angelegenheit mit Ihnen zu besprechen, vorschlagsweise am 4. oder 5 d Mts.

Wir möchten vorwegnehmen, dass die technischen Voraussetzungen für die Transporte, soweit wir jetzt beurteilen können, sehr ungünstig sind.

Generaldirektor Dahlbeck  
Staatsbahn.

Assistenten Roos, 4  
Brunkebergstorg 2 lovade, att  
om Gdx telefonerade in det,  
telegrammet skulle befordras om-  
gående.

*Inkluderat  
10.15*

*Quellzug in Berlin  
15.24*

100

Avgift:

Sign.:

**Avsändarens namn, adress och telefonnummer** (avtelegraferas icke):

17  
geschäftsführende Staatssekretär  
im Reichsverkehrsministerium  
und  
vertretende Generaldirektor der  
Deutschen Reichsbahn

Berlin W 8, den 10. Juli 1940  
Dobstraße 35  
Herrnruf 12 00 36

Kleinmann

*abgefl.*

Herrn  
Generaldirektor der  
Schwedischen Staatsbahnen  
D a h l b e c k

Stockholm

Sehr verehrter Herr Generaldirektor!

In Bestätigung Ihres Telegramms vom 1. Juli muß ich Ihnen mitteilen, daß es mir zu meinem Bedauern infolge anderweitiger dringender dienstlicher Arbeiten und Reisen noch nicht möglich war, zu der vorgesehenen Besprechung nach Stockholm zu kommen. Ich hoffe, daß ich meine Reise nach dort für Ende Juli oder Anfang August in Aussicht nehmen kann. Ich werde mir erlauben, Sie rechtzeitig von meiner Ankunft zu verständigen.

Mit dem Ausdruck meiner vorzüglichen Hochachtung  
bin ich

Ihr sehr ergebener

*Kleinmann*