

KUNGL.
JÄRNVÄGSSTYRELSEN

MILITÄRBYRÅN
BYRÅCHEFEN

HEMLIG
jämlikt kung. 1938 nr 787.

Dnr _____

Anhållas att i svarsskrivelse angivas ovan-
stående diarienummer och i adressen
byråns namn.

Till Utrikesrådet m.m. S.Söderblom

I anslutning till min V.P.M. skulle jag vilja orientera Dig om två saker som framkom vid mitt samtal med Maenss igår, men vilka jag kanske inte bör avhandla per telefon.

Den ena saken angår viss järnvägsartillerimateriel, vilken man från tysk sida önskar transporterad till Norge (synbarligen Narvik). Materielen, som skulle ankomma med färja till Trelleborg, skulle därifrån transporteras vidare med järnväg. Materielen är monterad på specialvagnar och torde vara ganska omfattande. Det hela skulle uppgå till 3 tåg, varav ett om 423 m längd (93 axlar och 908 ton vagnvikt), ett om 372 m längd (63 axlar och 512 ton vagnvikt) samt ett om 381 m längd (89 axlar 870 ton vagnvikt). Härtill skulle komma för varje tåg en personvagn för tysk militärbevakning av materielen under transporten. Den fråga han ställde till mig var huruvida de tekniska egenskaperna hos banan gjorde transporten möjlig eller ej. Därutöver bad han mig under hand införskaffa besked från U.D. huruvida något vore att erinra mot en dylik transport. Beträffande de tekniska förutsättningarna kan jag på förhand säga att dessa icke komma att lägga hinder i vägen. Materielen är uppenbarligen artilleri av grov kaliber, och i den mån den skall föras till Narvik måste man enligt ^{min} mening ställa sig frågande, varför man på det hållet har behov av järnvägsartilleri. Jag vore emellertid tacksam för att svar på hans fråga. När transporten skulle ske vet han ännu ej.

Den andra saken gäller vissa stölder ur de transiterade godsvagnarna. Till grepp har tid efter annan skett enligt tyska uppgifter. Huruvida detta skett under färden genom Österrike eller i annat land har icke kunnat fastställas. Särskild kontroll är numera ordnad av oss. Av intresse torde vara att Maenss personligen var av den åsikten att stölderna, vilka omfattade krigsmateriel bl.a., med största sannolikhet skedde i Tyskland.

8/3 1941
S/S

angående samtal med Major Maenss den 10. mars 1941I. Frågan om transitering av permittenter genom Sverige.

Med utgångspunkt från de uppgifter, som den 27/2 lämnats Major Maenss, angående transito-transporterna till och från Norge (jfr V.P.M. den 27/2, p 1) framhölls, att såvitt jag hade mig beknat, hade man från tysk sida ställt i utsikt att viss utjämning skulle komma till stånd inom den närmaste tiden. Av bifogade preliminära sammanställning, vilken överlämnades till Major Maenss, framgick emellertid att utvecklingen efter vårt föregående samtal gått i sådan riktning att överskottet i nordlig riktning undan för undan stigit och för dagen uppgick till 5.897. Med hänsyn härtill ävensom med hänsyn till att återtransport av de permittenter, vilka fått förlängd permission, skulle komma att börja den 10/3 ansåg jag det nödvändigt att införskaffa noggranna uppgifter om hur man från tysk sida avsåg att under den närmaste framtiden ordna transito-transporterna av personal.

Som svar härpå anförde Maenss att transporterna i sydlig riktning såvitt nu kunde bedömas skulle komma att omfatta, förutom en transport som f.n. befann sig i rullning från Haparanda, sammanlagt omkring 2.000 man från Oslo och 1.000 man från Narvik, eller tillhoppa ungefär 3.000 man.

Transporterna i nordlig riktning skulle omfatta dels återtransport av de permittenter vilka haft förlängd permission dels återtransport av de permittenter, vilka utan att ha förlängd permission f.n. befunno sig i Tyskland. De förra skulle transporteras över Trelleborg, de senare över Hälsingborg. Samtliga dessa transporter i nordlig riktning beräknades slutförda den 21 - 22/3. Efter det att dessa transporter slutförts skulle överskottet enligt Maenss beräkningar totalt komma att uppgå till omkring 15.000 man. Efter den 22/3, då återtransporterna av permittenter beräknades slutförd, skulle enligt idag ingånget meddelande från Berlin transporter av "Ergänzung" taga vid. Omfattningen av dessa senare transporter uppgav sig Maenss icke känna till. Han nämnde i detta sammanhang, att man ursprungligen tänkt sig att utföra dessa transporter med båt längs svenska kusten, begagnande svenskt territorialvatten, men numera avsåg järnvägstransport genom Sverige. På min direkta fråga om dessa transporter avsåg förstärkning av trupperna i Norge, svarade Maenss, att de knappast vore att betrakta såsom förstärkning i egentlig mening - det rörde sig icke om några nya förband - utan endast ett uppbringande av förbandens styrka till full omfattning.

Av samtalet framgick att direktiven rörande transporterna utgick från Berlin icke från Oslo. Han framhöll uttryckligen att i varje fall ministern först i dag på morgonen fått vetskap om de transporter som planerades efter den 22/3.

II. Frågan om transitering av järnvägsartilleri.

Till svar å Major Maenss tidigare framställda fråga huruvida principiella betänkligheter skulle komma att resas gentemot en transitering av järnvägsartilleri, framhöll jag att en framställning om transitering av de stora enheter, som berörts i min Skrift nr 8/3, enligt vad jag under hand inhämtat hade föga utsikter till bifall. Han bad mig då efterhöra hurudana utsikterna vore, därest man tänkte sig en uppdelning på ett flertal transporter. Förslagsvis 2 å 3 av de sammanlagt 40 å 50 specialvagnarna per dag. Han förklarade sig samtidigt beredd att gå med på en transport utan tysk följe-personal i vanliga godståg, med materielen väl intäckt i presssemingar. Samtidigt överlämnade han vissa viktuppgifter i syfte att möjliggöra en teknisk undersökning angående möjligheterna för transporternas utförande. Samtliga vagnar (40 å 50) skulle befordras till Narvik. På min fråga vad man skulle med detta artilleri att göra i Narvik framförde han som sin personliga uppfattning att det närmast behövdes vid en eventuell engelsk landstigning i Narvikstrakten. Det föreföll som om de

engelska framstötarna mot nordnorge gjort ett mycket djupt intryck på tysk sida, och svårigheterna att förhindra en landstigning i dessa trakter framhölls upprepade gånger. Samtidigt framhölls upprepade gånger vikten av att icke något om avsikterna med järnvägsartilleri - det rörde sig uppenbarligen om verkligt långskjutande pjäser av den typ, som användes på kanalkusten, och den tyngsta specialvagnen väger ungefär 130 ton - kom ut. Uppgifterna i dessa avseenden voro av så utomordentligt hemlig karaktär, att de från tysk sida icke fick beröras annat än i chiffragelegram

Stockholm den 10. mars 1941

Dnr

s att i svarsskrivelse angivas ovan-
nämnda diarienummer och i adressen
byråns namn.

Till Utrikesrådet m.m. S.Söderblom.

I min skrivelse den 8.dennes uppgavs att Major Maenss begärt att jag under hand skulle inhämta upplysningar från U.D.huruvida något principellt vore att erinra mot entasättningen av tre tåg med järnvägsartilleri.Varje tåg skulle härvid åtföljas av tysk militärpersonal i uniform.

På grund avertillnna uppgifter lämnade jag på eftermiddagen samma dag Major Maenss den uppgift om att en samtidig transport av hela tåg med dylik materiel under inga förhållanden skulle komma att medgivas.Icke heller funnes det några utsikter för att en framställning om att uniformerad militärpersonal skulle få åtfölja transportererna skulle komma att bifallas.Viss komplettering de lämnade tekniska uppgifterna vore dessutom erforderliga för ett bedömande om möjligheterna att framföra materielen å svenska järnvägar.

Den 10 mars hade jag förnyat samtal i saken med Major Maenss.Innebörden av detta samtal (jfr.V.P.M. den 10 mars ,II) gick i stort ut på en ny fråga, nämligen om med omständigheterna den berörda materielen i små grupper av vagnar - förslagsvis 2 å 3 om dagen - skulle kunna gästas från svensk sida.Samtidigt framhöll han att någon tysk följepersonal icke skulle behöva komma ifråga.Då vissa tekniska uppgifter - nödvändiga för ett bedömande av transportmöjligheterna, ännu vid denna tidpunkt saknades,kunde jag icke giva något bestämt besked huruvida transporten tekniskt sett vore genomförbar,men lovade att under hand inhämta upplysningar angående Utrikesdepartementets syn på saken.

De tekniska uppgifterna ha ännu ej kommit mig tillhanda,men det oaktat har Maenss vid förnyat samtal den 12.dennes begärt att jag snarast skulle inhämta upplysningarna från U.D.,enär saken från tysk sida brådskade.De upplysningar han önskade vore om transitering av ett mindre antal vagnar per dag skulle komma att bifallas,och i så fall huru många vagnar man kunde räkna med

Den tidigare uppgiften, att ingen tysk följepersonal skulle medsändas ändrade han i detta sammanhang därhän, att man med hänsyn till materielens karaktär fick lov att tänka sig en eller annan civil tysk i varje tåg, där dylik materiel medfördes. Materielen skulle under transporten vara övertäckt med pressningar.

Järnvägstekniskt ligger saken så till, att det synes sannolikt att inga tekniska hinder för transportens genomförande komma att finnas. På grund av materielens tyngd fordras dock en relativt noggrann undersökning. I huvudsak finnas endast två ordinarie tåg per dag, som lämpa sig för framförande av denna materiel. Både dessa tåg äro fjärrgodståg med relativt få uppehåll, vilka i allmänhet äro förlagda till de större rangerstationerna. I vardera tåget bör högst två av de berörda vagnarna medtagas. Sammanlagt skulle man alltså kunna tänka sig högst fyra vagnar per söckendag.

I detta sammanhang anser jag mig böra påpeka att uppgifter angående den hastighet med vilka vagnarna få framföras i tåg ännu ej erhållit. Det är icke otänkbart att denna är så låg, att en transport i våra vanliga godståg är utesluten, och i så fall måste järnvägsstyrelsen av rent tekniska skäl avböja entransitering av materielen.

Med anledning av det ovan anförda har jag äran hemställa om svar å följande frågor:

1. Kan tillstånd att transitera järnvägsartilleri genom landet beviljas, därest transportererna begränsas till ett fåtal vagnar per dag?
2. Huru många vagnar må, därest transitering medgives, transporteras per söckendag?
3. Kan civilklädd tysk personal få åtfölja transporten?

Utan att taga ställning till frågorna 1 och 2, anser jag mig av praktiska skäl böra avstyrka ett jakande svar på fråga 3, enär detta kommer att medföra avsevärda svårigheter. Något utrymme för personal finnes icke i våra fjärrgodståg, och enligt utlämningslagen råder f.n. förbud för utlämning att vistas inom järnvägens område, annat än i direkt samband med resa. Med hänsyn till transporterernas längd kommer ur båda dessa synpunkter svårigheter att uppstå.

Jag anser mig likaledes böra framhålla att materielen enligt min mening är av så egenartat utseende, att transportererna icke kunna undandragas allmänhetens uppmärksamhet.

13. 3. 1941



Dnr _____

Anhålles att i svarsskrivelse angivas ovanstående diarienummer och i adressen byråns namn.

Till Utrikesrådet m.m. S.Söderblom.

Ang. specialvagnar för
järnvägsartilleri.

I skrivelse den 13.dennes antyddes, att det icke vore otänkbart att hastigheten med vilken de berörda vagnarna får framföras i tåg vore så låg att ett framförande av dylika vagnar i vanliga godståg vore utesluten. Major Maenss har numera lämnat uppgift angående den största hastighet med vilken vagnarna få framföras. Denna hastighet är 50 km/tim. Då emellertid fjärrgodstågens hastighet uppgår till 60 km/tim och däröver är det utan vidare klart att transport med fjärrgodståg är utesluten. För ett enstaka fall vore det måhända tänkbart att framföra vederbörligt fjärrgodståg med nedsatt hastighet, trots att det rör sig om så betydande transportavstånd som i detta fall. Då emellertid transportavståndet överstiger 2000 km, skulle redan ett enstaka fall vålla avsevärda svårigheter, och att till gripa transport i ordinarie fjärrgodståg flera dagar i följd skulle medföra sådana rubbningar i gällande tidtabeller, att det ur järnvägsteknisk synpunkt får anses uteslutet.

Skall sålunda transporten komma till stånd, torde enda möjligheten vara att ordna särskilda tåg. Förutsättningen för att så skall kunna ske torde dock vara att flera av de berörda vagnarna framföras i varje anordnad tåglägenhet. Man kan nämligen icke rimligen begära att de svenska järnvägarna under en tid då stor brist på lokomotiv råder skall ordna extratåg genom hela landet för enstaka vagnar. Frageställningen blir sålunda huruvida transport av hela tåg med järnvägsartillerimateriel skall medgivas eller icke.

Efter gårdagens samtal inom U.D. kommer jag följaktligen, att vid samtal med Major Maenss idag klargöra, att transport av ett färre antal vagnar under flera dagar i följd är ur järnvägsteknisk synpunkt utesluten, samt att transport av stora enheter i särskilt anordnade tåg enligt min uppfattning icke kommer att bifallas, beroende på såväl materielens natur som den allmänna uppmärksamhet sådana transp

porter måste komma att tilldraga sig.

Slutligen anser jag mig böra framhålla att telegrafisk förfrågan idag ingått från vederbörlig tysk järnvägsmyndighet angående möjligheterna för framförande av en specialvagn med precis samma tekniska data som den av Major Maens berörda tyngsta järnvägsartillerivagnen. Härvid saknades uppgifter om vagnens föreskrivna största hastighet. Den tekniska byrå inom styrelsen, som handlägger denna fråga, kommer att till enbörjan införskaffa den felande uppgiften, samt därefter lämna ett svar som står i full samklang med av mig lämnat besked.

Stockholm den 14. mars 1941

V.F.M.

angående möjligheterna ur teknisk synpunkt för transitering av järnvägsartilleri.

1. Materielen består enligt erhållna uppgifter av järnvägsartillerimateriel. Sammanlagt torde den omfatta 40 å 50 specialvagnar. Tyngsta vagnen väger 130 ton, så tysk sida framföres synbarligen vagnarna i tre olika tåg, nämligen ett om 423 m längd och 908 ton vagnvikt (93 axlar), ett om 372 m längd och 512 ton vagnvikt (63 axlar) samt ett om 331 m längd och 370 ton vagnvikt (89 axlar).
2. Transporten är avsedd ske mellan Trelleborg och Narvik. De olika transportvägar, som kunna ifrågakomma äro:
 - a/ Trelleborg - Kornsjö - Trondheim - Östersund C - Riksgränsen,
 - b/ Trelleborg - Malmö - Mjölby - Krylbo - Östersund - Riksgränsen.Båda dessa vägar äro ur teknisk synpunkt möjliga. Med hänsyn till banans beskaffenhet bör vagnvikten å elektrifierade linjer begränsas till omkring 700 ton och å ånglinjer till 380 ton. I båda fallen har hänsyn härvid tagits till att möjligheter böra finnas för insättandet av svenska vagnar bland berörda specialvagnar. Å de elektriska linjerna skulle alltså krävas minst tre tåg och å ånglinjerna 6 tåg för genomförande av transporten.

Med hänsyn härtill skulle alltså transporten till Norge, därest transportväg a/ väljes kunna ske i tre tåg, vilka lämpligen skulle gå olika dagar, medan vid valet av transportväg b/ tre tåg skulle behöva framföras till Östersund och därifrån sex tåg skulle behöva användas. Sträckan Östersund - Gällivara - Riksgränsen är för övrigt gemensam för bägge vägnarna. Norr om Gällivara möter sjöfallet intet hinder för att åter sammanslå tågen till tre större tåg.
3. Några järnvägstekniska svårigheter för transportens genomförande föreligger icke. Transport från Trelleborg till Kornsjö kan genomföras i huvudsak under natten. Transport Trelleborg - Östersund däremot måste till stor del ske under fullt dagsljus, enär transportavståndet är avsevärt större.

Stockholm den 19. mars 1941