

HEMLIG

Regeringsbeslut, 1930 nr 27.

Major C. O. von Horn

P.M.

beträffande strödda iakttagelser i samband med resa till Torneå och Narvik.

Regeringsstyrelsen. Augusti 1942

I.

Lid 1cc
M/ks 1 "
T/ks 1 "
Scc.

Resans omfattning.

Efter förhandlingar den 17.-19. augusti i vissa finansiella och rättsliga frågor berörande transitotrafiken ^{inbegrip} företog den tyska delegationen såsom järnvägsstyrelsens gäster ^{en} resa till Övre Norrland. Resan företogs den 17.-23. augusti Stockholm - Haparanda - Torneå - Boden - Narvik och åter.

I resan deltog

från tysk sida:

- | | |
|---------------------------------|---|
| Ministerialrat Dr. Rau, | Reichsverkehrsministerium |
| Reichsbahnrat Flender, | - " - |
| - " - Clauss, | Reichsbahnbevollmächtigter vid DSB, Köpenhamn |
| Oberfeldzahlmeister Säuberlich, | Transportabteilung, OKW |
| Regierungsrat Dr. Keim, | OKW |
| - " - Dr. Hoffman, | OKW |
| Major Maess, | TO, Stockholm |

från svensk sida:

- | | |
|--------------------|-------------------|
| Byråchefen Berger, | Järnvägsstyrelsen |
| Major von Horn, | - " - |

samt i viss utsträckning:

- | | |
|--------------------------|--------|
| Distriktschefen Schüta, | Luleå |
| Trafikinspektör Nilsson, | Boden |
| - " - Lindblad, | Kiruna |
| Maskiningsjör Dahlstedt, | -"- |

Dr. Rau innehar sedan förkrigstiden en nyckelpost beträffande den

Säuberlich (aktiv stat) tillhör Planungsabteilung inom högkvarterets transportavdelning och har alltsedan inmarschen i Österrike 1938 alltid tjänstgjort hos generalfältmarskalk List under större operationer. Keim, Hoffman, Claus och Flender hade samtliga före och under kriget undergått militärutbildning. I varje fall de båda förstnämnda voro officersutbildade.

Beträffande resans anordnande må följande anföras. Resan beslöts den 17/8. Inreseformaliteterna i Finland och Norge skulle förmedlas av transportofficieren, Major Maens. Denne erhöll från tyska legationen beskedet, att vanlig ansökan om inresetillstånd (Fragebogen i 2 ex) skulle ^{förutom vilken anmälan rykta församt till finska legation} avgivas av samtliga deltagare. Enkelt resan ursprungligen avsetts anträffas 16/8, anmälde major Maens endast till vederbörande militära myndighet i Oslo samt Bahnhofsoffizier Narvik, att inresa över Riksgränsen företogs 21/8. Inreseformaliteten i Björnfjell inskränktes härigenom till att en namnförteckning företogs den i Björnfjell tjänstgörande tjänstemannen ur Sicherheitspolizei. Under vår vistelse i Narvik erhöles Ortskommandant och Bahnhofsoffizier därstädes fem olika telegram och telefonsamtal från olika Osloinstanser, som förkunnade delegationens ankomst. Det konstaterades att för vissa ändamål och viss personal inresa över Björnfjell enklast ordnades genom telefonsamtal (~~Karuna~~) ^{Karuna} ~~Isplandia~~ ^{Re Riksgränsen} Bahnhofsoffizier eller Ortskommandant Narvik - Sipo Björnfjell.

II.

Allmänna iakttagelser.

Då undantagsvis ett enskilt samtal med Dr. Rau möjliggjordes, gav denne i försiktig form uttryck för en pessimistisk syn på krigsutgången. Han ansåg icke något avgörande i öster sannolikt detta år utan räkna med

möjligheten av fortsatt långvarig kraftmätning. Även om ett betydande resultat vore att förvänta av de pågående operationerna i öster, torde dessa ingalunda bringa Ryssland på knä. Östgränsen - om vid Volga eller Ural - torde få karaktären av det gamla romarrikets "limes", dvs. en permanent starkt besatt militärgräns. Såväl Dr. Rau som Säuberlich antydde att dels "uppgifterna började växa den tyska ledningen över huvudet", dels att bristen på folk gjorde sig allt starkare gällande såväl beträffande den operativa handlingsfriheten som ifråga om hemmafrontens behov av arbetskraft.

Transportproblemens avgörande inverkan på såväl krigföringen som det strategiska och taktiska handlandet underströks upprepade gånger. Delegationens medlemmar, liksom tidigare de företrädare för transporttjänsten från staber i Berlin (Chefen Heimatstab Nord^{numera Heimatsstab Übersee}), Oslo och Helsingfors, med vilka transiteringsfrågor under den gångna sommaren dryftats, antydde att man inom den tyska ledningen många gånger hade att kämpa med icke blott fienden och väderleken utan framför allt ett alltför verklighetsfrämmande såväl strategiskt som taktiskt önsketänkande, som icke ägnade transportproblemen nödig hänsyn. Man fällde synnerligen drastiska omdömen om de "Karten- und Schulatlas-strategen", som i olika instanser fått göra sig alltför mycket gällande, men som även till följd av de för krigsmakten dyrköpta erfarenheterna tid efter annan måst avlösas. Samtidigt som man hos högre chefer och stabschefer icke sällan mötte bristande förståelse för transporttjänstens krav, saknade den i rena transporttjänstbefattningar placerade personalen många gånger varje spår av transportteknisk utbildning. Där utbildningen bibragtes först genom den praktiska tjänstgöringen, medförde detta onödiga och dyrbara friktioner.

Då det nationalsocialistiska förkrigsprogrammet till arbetslöshetens

Nord-Norge.1. Styrkeförhållanden

Godstransiteringen under senaste halvår samt vissa förhandlingar i juni - augusti med tyska transportsakkunniga hava givit anledning förmoda, att en successiv förstärkning av i Nordnorge stationerade krafter pågått och icke ännu avslutats. Detta bestyrktes vid samtal med Ortskommandant Narvik, som uppgav, att permittenttrafiken (3 tåg å 450 man per vecka) tidigare medgivit permission var 9. månad men att med nuvarande styrkor kunde permission beredas högst var 12. månad. Ifråga om möjligheterna sedan "was uns schon angemeldet ist", sade man, "daran wollen wir überhaupt nicht denken".

Följande signifikativa siffror må anföras. Trafiken över Riksgränsen - Helsingborg omfattar personal från "Nordraun" intill (minst) Hammerfest - Nordkap. Då Vardø - Kirkenes-permittenterna gå över Petsamo och då det på ett "Hubsisen"-tåg från Haparanda 21/8 medföljde personal från Langnes, är det troligt, att förbindelserna till området öster Laksenfjord (ev. Persangerfjord) gå över Finland. "Omloppstiden" för en permittentresa Narvik - Tyskland och åter är 21 dygn. Här tillkommer i många fall 2 x 4 dygn för resan till ^{religiosa} Narvik. På nio månader omsättas:

$$\frac{270 - 21}{7} \times 3 \times 45 = 48.600 \text{ man. På 12 månader (52 veckor) omsättas}$$

$$(52 - 3) \times 450 = 66.150 \text{ man.}$$

I viss utströkning torde personaltillskottet utgöras av arbets-trupp (OT osv.) till de omfattande befästningsarbetena. Om dessa uppgav man, att Nordnorge ännu för ett år sedan erbjudit de allierade stora möjligheter till aktion, men att, "jetzt wäre der Tommy willkommen, denn er würde sich nur die Zähne völlig abbeissen". Om de hittills företagna raiderna mot Nordnorge, uppgav man, att engelsmännen endast använt norsk trupp.

1.9.2.

2. Hamnförhållandena i Narvik.

Av de 36 fartyg, som sänktes i april 1940, hava 8 bärgats eller undanröjts. 28 vrak kvarligga. I första hand har man frigjort malmkajen och den gamla postpiren. Malmkajen och viken öster därom, som utgör örlogsbas, skyddas av kraftig nätespärr. Nu disponibla kajutrymmen för medelstora och större fartyg voro 21/8 upptagna:

malmkajen: 1 fartyg, cirka 5.000 Brton.

postpiren: 1 "- , 4.500 "

(*"Versorgungsschiffe"*)

1 "- , 4.000 "

1 "- , 2.500 "

} utanför varandra.

1 mindre motorseglare vid pirnooken.

Fagerneskajen: 1 fartyg, cirka 6.000 Brton.
(enda kaj med (ett vrak och en vrakdel - akterstäv - kvarligga).
spårförbindelse, malmkajen undantagen).

Den gamla nedbrända kolkajen har man nyligen börjat reparera. En mindre pålkran i verksamhet.

Postpiren användes för underhålls- och permittenttransporterna. Mellan postpiren och Fagerneskajen användes visst utrymme dels såsom "Fiskkaj", där Lofotenfisken omlastas i kylvagnar, dels såsom oljekaj. Lagerutrymme för mineraloljor saknas dock med undantag för en mindre utjämningscistern (cirka 100 m³).

Inga kajer ägde kranar av något slag.

Av de 1940 sänkta tyska jagarna är vraket efter "Anton Schmitt" (sänkt tvärs malmkajen) undanröjt, vilket även gäller ett vrak vid postpiren ("Max Schultz" eller "Erich Giese"?). Commodore Bontes chefsfartyg,

några kabellängder norr därom, har man icke lyckats bärga. Dykare har iakttagit stoftet efter Bonte, liggande i kojen, men icke förmått bärga detta. Anblicken av vraket och de scener, som vattenrörelserna framkalla, sägas ha varit dykarpersonalen övermäktiga, varför de ävön "för 100000 Mark" icke kunna förmås arbeta i vraket. Man hade därför beslutat att uppgiva bärgningsförsöken.

3. Örlogsbasen Narvik.

Artilleri.

Det inre basförsvaret omfattar bl.a. på Frammeshalvön 28 cm ^{reg.} och 8,8 cm lv samt batterier på Ankeneshalvön. Fasta, svåra batterier torde nu vara färdiga, enär de tunga järnvägs pjäser, som april - maj 1941 transiterats Trelleborg - Rikagränsen, under senare delen av sistlidne augusti återgått över Rikagränsen - Storlien. I övrigt torde fasta försvarsanstalter finnas ^{bl a} vid inloppen till Herjangen, Skjompøen, Ballangen och Breiviken. Lvkan i Narvik iakttagna 200 m öster postpiren, vid Vassvik (färjläget) samt på Fagernesudden. På Fagerneskajen iakttogos fyra medelsvåra (cirka 12,7 cm) pjäser med sluten sköld, avsedda för fast uppställning. Pjäserna skulle synbarligen omlastas från järnväg till fartyg. På Narviks station iaktogs natten 21.-22/8 en synnerligen omsorgsfullt inhöljd tung järnvägs pjäs (28 cm?), den sista enheten av de enligt ovan avtransporterade pjäserna.

Örlogsfartyg.

Följande enheter iakttogos: ^{ligger i hamnen}

- a) Chefsfartyget för "Admiral Nordmeer". Cirka 1800 ton ¹⁵⁰⁰ jagareskrov, ^{depl.} men stora däckshus i stället för torpedbestyckning. En 10 å 12,7 cm pjäs på backen, i övrigt endast stark lvbestyckning. (Flakleitstand akterut, minst en dubbel och 4-6 enkla 37 mm lvkan samt minst 3 lvksp.

- b) en Schnellboot
 - c) en R-boot
 - d) en Vorpostenboot
 - e) en såsom depåfartyg använd gammal norsk kanonbåt.
- Tyngre enheter ligger i ett oberoende angrepp*
Basförråd. "BaupBeu"-ringning

Marine-Zeugamt Narvik disponerar utrymmet mellan malmkajen och postpiren. Avsevärda kvantiteter spärrmtrl (nät, bojar, bomdelar) iaktogs såväl upplagda och under ^ulastning där som även under transport genom Sverige.

4. Militära anstalter.

Stora barackläger hava uppförts söder om staden på ömse sidor om vägen till Beisfjord. Dessa ur luftskyddssynpunkt alltför sammanträngda läger utgjorde ett av Ortskommandants stora bekymmer. Tvenne läger, sammanlagt rymmande minst 3 bat, voro åtminstone delvis belagda. I ett ny-
an bebyggelse av trä och betong
 uppfört läger med bl.a. stora tomma stallar, voro endast förråden och vaktlokaler i bruk.

rel. nödvändigt
 Omedelbart norr/om Narviks station iaktogs barackläger för en utbildningsbataljon, för lvtruppförband, för arbetstrupp samt ett Durchgangslager.

Heereszeugamt Narvik disponerar utrymmet öster Marinezeugamt.

Följande mtrl observerades:

- 6 st 155 mm Schneiderhaubitser (tillverkningsår 1937 eller -39) med tyska "anvisningar".
- 4 st sannolikt 15 cm Langrohrgeschütze (delad motortp).
- 6 st minst 150 cm strålkastare.
- ca 20 st 90 cm "-"

ett 40-tal minst 5 cm PAK.

5. Flyg.

Sjöflygstation i Beisfjord, innanför Fagernesudden.

Närmaste (?) flygfält Bardufoss.

En Fieseler-Storch ^{Jag} / använde ett minimalt fält 100 m från järnvägs-

stationen.

I hamnen ^{låg} ett upplag om cirka 600 tomma 250 kg brandbomer, avsedda

att laddas med bensin.

Järnvägar (även i Finland)Nybyggnader.

Ryktet, att malmbanan "permanentbelagts" för att kunna utnyttjas som bilväg, är falskt. Man har endast kompletterat makadamballasten till normal höjd och bredd. Viss komplettering av säkerhetsanläggningarna på stationerna syntes pågå. Det enda nybyggnadsarbete, som pågår, är ett i berget insprängt amförråd norr om Norddalsbron. Från den nedlagda Gamla Björnfjell station är ett stickspår under utbyggnad (terrasseringen klar) västerut till amförrådet, som av OT bygges för Luftwaffes räkning. I samband härmed iaktogs en kabelgrav under arbete utefter linjen mellan Björnfjell och Gamla Björnfjell.

Under juliförhandlingarna uppgav Transportkommandant Norwegen (Obstlt. Frh. v. Steltzer), att beslut fattats om järnvägsbyggnad Narvik - Kirkenes. Projektet kritiserades såsom vansinnigt, men beslutet hade fattats av Terboven och arbetet bedrevs i OT regi av ryska fångar med de tvångsförflyttade norska lärarna som arbetsbefäl.

Trafikkapacitet (Malmbanan).

Tägfrekvensen är f.n. 12 tåg/dag, varav från Sverige, 1 persontåg, 1 permittenttåg, 4 malmtåg, 1 koltåg och 1 à 2 Wm-tåg.

Tid efter annan inträffa stockningar i Narvik, som på svensk sida föranleda transportspär. Lossnings- och ^{f.n.} lagringsmöjligheterna i Narvik äro begränsade. Spårutrymmet i Narvik medger uppställning av 500 à 600 vagnar. Omlastningskapaciteten (malmvagnar orätknade,

är

normalt	40 à 50 vagnar/dag
tidvis	60 "
maximalt	70 "

Få grund av de ytterligt begränsade lagersutrymmena är lossningen av järnvägsgods helt beroende av sjötrafiken såtillvida, att man eftersträvar omedelbar omlastning till fartyg, även om godsomflyttningen i regel icke kan ske direkt, enär endast Fagermeskajen äger spårförbindelse och emedan hamnkranar helt saknas. För växlingstjänst disponeras inalles 6 lok.

För utförande transporter i f. a. material för de förslagen och ÖT:s räkning. Diverse.

Från de lokala tyska myndigheterna i Narvik framfördes ontråget

önskemålet, att icke permittenttågen enbart skulle expedieras natttid

i Narvik, detta bl.a. med hänsyn till svårigheten att härbärgera per-

mittenter, som ankomma resp. avresa under tiden 2258 - 0356. Då man i

samband härmed önskade en återgång till det gamla läget för åtminstone

Hufeisentågen, som tidigare ankommit resp. avgått under dagen, framkom

under diskussionen bl.a. dels att avgörande länk i hela permittenttra-

fikmagistralen Sydtyskland - Danmark - Sverige - Norge är färjeleden

över Stora Bält, som endast kan trafikeras vid dagsljus, dels att gång-

trondheim - Oslo är 16 timmar. Beträffande tågen Narvik - Häl-

singborg framhålla Narviksmyndigheterna, att deras trängande önskemål

beträffande andra ankomst- och avgångstider automatiskt skulle tillgo-

doses, om tågen fördes via Boden i stället för Arvidsjaur, vilket är

riktigt. Det framhålls emellertid för vederbörande, att hindret f.n.

utgjordes av elektrolokbrist, vilket i detta sammanhang utgör en väsent-

lig överdrift, emedan "lämplighetskålen" hittills varit avgörande.

Vägar.

Ombyggnad och nyanläggning av vägar utgjorde det huvudsakliga

arbetsobjektet för i Björnfjellsområdet verksam trupp. Enstaka last-

bilar sågos såväl vid Björnfjell station som vid den östligaste för-

Under transitotrans-
porterna har sedan
oktober 1941 förmärks
en strävan att genom
transporter över Char-
avlasta
linjen Oslo-Trondheim
Den urspr.

*Under transitotrans-
porterna har sedan
oktober 1941 förmärks
en strävan att genom
transporter över Char-
avlasta
linjen Oslo-Trondheim
Den urspr.*

Läggnngen (fältsjukhuset våren 1940). Bilarna förefälllo dock endast använda för rent lokala mtrltransporter, enär broarna på de under utbyggnad varande vägarna från Björnfjell mot Gratangen och Hundalen icke voro färdiga.

Nordöst järnvägsstationen i Narvik är bron över bäcken från Fagernesfjell ombyggd (6 m bred betongbro). Huruvida man endast gjort en ^(65% tyska gruva) gatuuvidgning i anslutning till krigskyrkogården, eller en väg utefter Rombaken är under anläggning kunde i rådande dåliga sikt icke utrönas. Viss stakning nordöst om kyrkogården antydde sistnämnda alternativ.

Gator och vägar i och kring Narvik äro starkt förslitna och intet göres från norsk sida till nödortfittigt underhåll. En bilfärd från Narvik till Beisfjord frestade hårt vagnarna (franska Peugeot, krigsbyte maj 1940).

Brobyggnad Fagernes - Nyborg (Ankenes) är igångsatt (OT). Närmare detaljer kunde icke erhållas. Landfästet vid Fagernes under arbete. Största djup i Beisfjord uppgavs till 27 meter.

Sjötp.

För "Versorgung"transporten användes såväl tyska som norska fartyg så gott som samtliga bestyckade med livakan. Medelstora och större fartyg hade minst 4 pjäser med ständigt eldberedd servis.

Tidigare omnämnda omlastningsvårigheter uppgåvos bl.a. sammanhänga därmed, att vid stort tillflöde av exvis amlastade järnvägsvagnar måste man avvakta ankomsten av sådana fartyg, som användes för amtp (tyska eller vissa norska), enär norska fartyg sades icke tvångsvis tagas i bruk för dylika transporter.

Av tanktonnage observerades

i Narvik tvenne smärre kustfartyg, cirka 250 och 500 Brton, samt vid

7. Krigsfångar.

I Narvik fanns cirka 800 m nordöst om stationen intill järnvägen ett läger med 650 ryssar. Dessa voro till övervägande delen påfallande unga och av asiatisk typ. I allmänhet gjorde fångarna ett beklämmande intryck. Humor saknades emellertid vare sig hos vaktmanskapat eller bland fångarna.

Ett "Gräberkommando" på omkring 40 man under befäl av en till åren kommen soldat, som lärt språket i rysk fångenskap under förra kriget, marscherade i öregrn in på kyrkogården kl 0545. Vid anblicken av ~~främlingarna~~ ^{oss} kommanderades "Manöver" och truppen, vars främsta led utgjordes av fyra 2 m karlar, varannan med "kejsar-" och varannan med "Führer-"mustasch företog en improviserad exercisupplvisning, som beredde truppen ett visst nöje och utfördes med icke öven kläm.

I Beisfjord (10 km sydöst Narvik) finnes ett läger med serbiska fångar, tagna i samband med partisanoperationer. Huruvida manskapsstyrkan utgjort eller nu utgjorde 900 man, framgick icke fullt tydligt. Emellertid hade flöcktyfus skördat 450 dödsoffer bland serberna, ^{vissa} som nu höllos strängt isolerade. De fördes visserligen i grupper till Narvik för smittrening, som företogs inom bangårdsområdet, men under denna procedur upprätthölls sträng avspärrning genom SS-trupp. Stationsofficieren Narvik, som under promenad utanför stängslet till sitt eget befälsområde ett ögonblick stannade och utpekade något för den i uniform klädde major Maenss, blev ögonblickligen "gehorsamt" vidaremotad av posterna.

Enär det konstaterades å ena sidan, att några biltransporter av serber icke ägde rum ifrågavarande dag längs Beisfjord, å andra sidan att påföljande natt en vagnslast serber medföljde ett tåg från Sildvik, är det tänkbart, att serberna från Beisfjord föras över fjället till

Sildvik f.v.b. Detta kan förklara ett tidigare under sommaren gånge rykte, att fläcktyfus förekommit i trakten av Björn fjell - Hundalen, där emellertid fångar icke voro eller sedan länge varit förlagda.

H...
a...
g...
v...
)

8. Diverse.

Även vid enskilda samtal avböjde normmännen att mera ingående yttra sig om förhållandena. Distriktschefen Narvik (~~des~~ordinarie maskiningenjören vid Malmbanan) hade nyligen suttit arresterad 12 dagar utan att veta varför.

Behandling och förplägnad under ifrågavarande tid föranledde dock inga klagomål. Hans närmaste man klagade över rättslösheten med avseende på bostäder, enär vem som helst när som helst riskerade att från en dag till en annan bliva berövad sin bostad, som rekvirerades utan att anvisning på ersättningsbostad lämnades.

I hela Nordlandet råder brist på kol och livsmedel. Hela kolförserjningen skedde förut från Spetsbergen. Om besättandet av Spetsbergen yttrade tyskarna, att "engelsmännen glömda taga med sig all därvarande personal och att man (Ty) härav drog en icke oväsentlig nytta. Även om den för Nordlandet livsviktiga kolbrytningen helt upphört".

Narvik, som vid senaste besök, 1937, tedde sig som en visserligen ganska primitiv, men dock blomstrande handelsplats, gjorde nu ett enbart dystert intryck. Även om besöket började på en av de 12 enda somardagarna (Pinnestikke, 18. juli. vadrest osv.) De få kvarvarande butikerna innehåll endast vykort, dåliga skor och propagandamaterial. Affärskvarteret ligger alltjämt i ruiner.

Nere vid postpiren prunkar ett stort fyra vånings kontorskomplex, färdig byggt i år, ursprungligen avsett som centrum för de stora fiskeri-, konserver- och rederiföretagen, men nu till 50 % (eller mer) i anspråktaget

*Redskifter av
koncernens be-
träffande försä-
krings be-
foga bifogas.*

för ockupationsmyndigheterna.

De tyska officerarna, av vilka några vistats i Narvik sedan 1½ år, uttalade sig överraskande positivt om individernas förmåga att hårdra ut. För en konstitutionellt sund människa. vore klimatet enbart hälsobefrämjande. De största svårigheterna utgjordes av bristen på vitaminrik föda samt färskvatten i tillräckliga kvantiteter vintertid, då smältvatten måste tillgripas. Man vitsordade den deprimerande inverkan av den långa vintern. Snön börjar falla första hälften av september. November - februari ero de mest påfrestande månaderna. Man förklarade, att de många gängse ryktena om låg moral bland besättnings- trupperna, svåra myterier bland österrikare osv., saknade all grund. ~~Sagesmännene~~ (Ifrågasättande-officerare voro själva av preussisk, sachsisk, hessisk, württembergisk och bayersk stam). Men man dölde heller ingalunda, att isoleringen och mörkret/^{hett} frastade nerverna och försatte individen i ett permanent tillstånd av överretlighet. "Dann zanken sich die allerbesten Freunde um jede Kleinigkeit. Unter den Karawankern und Kraxenhuberln (Steiermärker und Bayrer) klingt manchmal - nicht nur zum Spass - der alte Schlachtenruf: „Heiruck, Lübid^ofagh, Messer raus! Antreten zum Blutumrühren!"

Stockholm 1/9 1942

Majon