

Ink. d. 31/10 1942
KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN
MILITÄRBYRÅN

Dnr. *7/42*

Th
Out

Der Transportoffizier (T.O.)
beim Militärattaché
Tab.Nr. 2474/42.

Stockholm, 30.10.1942

Till

Kgl. Järnvägsstyrelsen
Militärbyrå
Stockholm
(doppelt)

Betr.: Bekohlung von Heizkesselwagen in deutschen Lazarettzügen.

Wehrmachtbefehlshaber Norwegen in Oslo teilt mir nach Prüfung der Frage mit, dass der oder die Heizkesselwagen, deren Versorgung mit Kohle nur vom Dach aus möglich ist, jeweils in Oslo oder Haparanda soviel Brennstoff aufnehmen können, dass eine Versorgung unterwegs auf den elektrisch betriebenen schwedischen Strecken im allgemeinen nicht erforderlich ist. Sollte eine Zuladung von Kohle bei ganz besonders strenger Kälte nötig werden, so kann dies, wie es auch im vorigen Jahre geschehen ist, in der Weise erfolgen, dass Kohle in Körben durch die Einsteigtüren in die Wagen hineingegeben wird.

Kungl. Järnvägsstyrelsen
Militärbyrå



Ragnar Kempff

Major

exp. d. 31/10 42 / 5

Överlämnas till

Stationsinspektoren Krylbo.

Såsom framgår av ovanstående komma ångfinkorna i tyska sjukhustågen att redan i Oslo och Haparanda förses med så mycket kol, att de i flesta fall ej skola behöva någon påfyllning under färden genom Sverige.

Stockholm den 31. oktober 1942.

Ragnar Kempff

tj.f.

gskopia.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN
MILITÄRBYRÅN

Dnr. 7/42

Stockholm, 30.10.1942

in Mtn Ty 8/42

Transportoffizier (T.O.)
Militärattaché

Till

Kgl. Järnvägsstyrelsen
Militärbyrån

Till

Stockholm
Transportofficeren hos Militärattachén,
(doppelt)
Tyska legationen,

Nybrogatan 21,

Betr.: Bekohlung von Heizkesselwagen deutschen Lazarettzügen.
Stockholm.

Wehrmachtbefehlshaber Norwegen in Oslo teilt mir nach Prüfung der Frage mit, dass der oder die Heizkesselwagen, deren Versorgung mit Kohle nur vom Dach aus möglich ist, jeweils in Oslo oder Haparanda soviel Brennstoff aufnehmen können, dass eine Versorgung Med hänvisning till telefonsamtal angående den typ av ångfinkor, dischen Ström som finnes insatt i Laz 744, bedja vi härmed få bekräfta, att ångfinkor eine Zuladung med anordning för kolning genom taket ej kunna erhålla bränsle å sträckan werden, so Charlottenberg - Boden på grund av att anordningar härför saknas. in der Weise Stockholm den 3. oktober 1942. Erben durch die Singel- KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

Kungl. Järnvägsstyrelsen
Militärbyrån

v. Horn

Magnus



Svarlängan till

Sektionsinspektören Kevlbo.

Major
exp. d. 31/10 42/4

Såsom framgår av berättelsen: Kvarn-Ångfinkorna i tyska sjukhus- och
att redan i Oslo och Haparanda föreses kol så mycket kol, såsom i flesta
n: skola behöva sågen, 11. 1. 1942 under tvån-gånge Sverige.

Stockholm den 31. oktober 1942.

Ragnar Kempff

tj.f.

Avskrift.

STATENS JÄRNVÄGAR
21 maskinsektionen
Maskiningenjören
D.-nr 229/1941.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

DRIFTTJÄNSTBYRÅN

Ink d. 2 FEB. 1942

Till

Om nr

Dnr 242/42

Distriktschefen,

Luleå.

Får härmed meddela, att gårdagens tyska sjukhuståg 4451 blev avsevärt försenat i Vännäs på grund av svårigheter med uppvärmningen. Från Jörn erhöles omkring klockan 13.30 meddelande, att den tyska ångfinkan behövde utbytas. En ångfinka litt. P2a uppeldades och sedan klockan 16 ankommit till Vännäs, tillkopplades ångfinkan och användes sedan som ett lok för att akterifrån delta i uppvärmningen. Vagnarna voro emellertid tillräckligt utrylda. I operationsvagnen var temperaturen -10° och i övriga vagnar mellan 0° och $+5^{\circ}$. Uppvärmningen sködde mycket långsamt på grund av vagnarnas otillräckliga värmeislingor, samt enär yttertemperaturen var -26° och blåst rådde. Därpå meddelade den tyske transportofficeren, att den norska ångfinkan, som gick främst var felaktig. Den norske finkeldaren uppgav, att ett rör var fruset, men vid undersökning befanns röret vara igentäppt av smuts. Röret uppremsades, men vattenståndet i pannan var då så lågt, att vatten först måste inmatas, innan värmning kunde ske. Det visade sig sedan, att ångpannan endast kunde lämna 3 kg. tryck till värmeledningen, oaktat förbränningen i fyren var god. Omkring klockan 21 meddelade transportofficeren, att det var tillräckligt varmt i vagnarna, men uttalade farhågor för att det ej skulle bli tillräckligt, när vagnarna kommo igång samt att försening ej betydde något, huvudsaken var att vagnarna blevo varma. Det beslöts därför, att ordna med lokkoppling med ånglok, varför det för tåget avsedda Of-loket utbyttes mot ett Dg-lok och ett ånglok. På grund av brist på D-lok kunde detta ej ske förr, än att tågets avgångstid blev 23.17.

Det är nödvändigt, att vid starkare kyla 3 st. ångfinkor användas, varav en bör gå i mitten på tåget och bör detta vara ordnat vid utgångsstationen, varjämte ångfinkorna böra vara i fullgott skick. Vännäs den 26 januari 1942.

O. Kristoffersson

Bestyrkas på tjänstens vägnar:

V.g. vänd!

