

GBL Ost
P 53 Bmbtu

Berlin, den 5.10.1942. Dnr. 50/42

Aktenvermerk:

Über eine Besprechung mit den Vertretern der schwedischen, dänischen und norwegischen Staatsbahnen, sowie der Wehrmacht in Malmö am 30. Sept und 1. Oktober 1942 zur Regelung des Wehrmachturlauberverkehrs von und nach Norwegen ab 2. November 1942.

Die deutsche Wehrmacht beabsichtigt vom 2. November d. J. ab alle Urlauber nach Norwegen in einem Lager bei Güstrow zu sammeln und sie von dort aus entweder über Warnemünde-Gedser oder Saßnitz-Trelleborg oder Nyborg-Korsör in Marsch zu setzen. Die Wahl der Wege erfolgt in der vorstehenden Reihenfolge und ist von der Fahrfähigkeit der einzelnen Fahrstrecken abhängig.

Bei dem Verkehr der Wehrmachturlauber von Norwegen nach dem Reich soll nach Möglichkeit ebenfalls das Sammelager in Güstrow angefahren werden. Da dies bei den Wegen über Trelleborg - Saßnitz und Korsör - Nyburg auf betriebliche Schwierigkeiten stößt, wird bei diesen beiden Wegen in der Fahrtrichtung Nord-Süd auf das Anfahren in Güstrow verzichtet und die Abfertigung der Wehrmachturlauber in Saßnitz oder Flensburg vorgesehen.

Bei der Festlegung der Fahrpläne für die Urlaubertransporte ab 2. November ist die Lage der Fähren auf allen 3 Strecken von ausschlaggebender Bedeutung. Auf allen Fahrstrecken müssen die Nachfahrten vermieden werden. Ferner ist als Grundsatz für die Fahrplangestaltung angenommen, daß die Abfahrtszeiten von den Ausgangsbahnhöfen - für die Richtung vom Süden nach Norden in Berlin und in Hannover, für die Richtung vom Norden nach Süden in Oslo - immer die gleichen bleiben, damit die Urlauber stets zu der selben Zeit abfahren müssen, einerlei über welche Strecke sie nachher befördert werden. Ein dadurch bedingter längerer Aufenthalt in Trelleborg wird in Kauf genommen, zumal die Urlauber voraussichtlich sofort nach Ankunft an Bord der dort bereits liegenden Fähre gehen können.

Für die Urlauberbeförderung von und nach Narvik ist nur der Weg über Nyburg - Korsör vorgesehen, weil auf der Strecke über Saßnitz - Trelleborg keine Fähren für diesen Verkehr zur Verfügung stehen und weil die dänischen Staatsbahnen nicht in der Lage sind, auf der Strecke Gedser - Kopenhagen neben 1 000 OsLOURLAUBERN am gleichen Tage noch 500 Narvikurlauber zu befördern.

Auf der Fahrstrecke Warnemünde - Gedser, die in erster Linie für die Beförderung der Oslourlauber in Frage kommt, wird mit dem ständigen Einsatz von 3 Fährschiffen und 1 Hilfsschiff, also insgesamt 4 Schiffen gerechnet. Da die Transporte sich auf See begegnen, und die Fährschiffe im Winter nur etwa 700 Mann befördern können, sind diese Schiffe erforderlich. Sollte ein Fährschiff ausfallen und nur 2 Fährschiffe und 1 Hilfsschiff zur Verfügung stehen, so können von Norden nach Süden nur 700 ^{Urlauber} mit dem Fährschiff befördert werden; der Rest muß etwa 4 Stunden ^{in Gedser} warten und mit dem von Warnemünde kommenden Hilfsschiff die Überfahrt antreten. Für diesen Fall ist ein Bedarfsplan von Warnemünde nach Güstrow und Berlin vorgesehen. Der Besprechung in Malmö wurde die vorstehend ausgeführte Sachlage zugrunde gelegt.

An der Besprechung nahmen teil:

von Horn, Major	Direktor	Königl. Generaldirektion der Schwedischen Staatsbahnen
Lindgren, E	Oberinspektor	" " "
Elftman, P	Inspektor	" " "
Broberg, B	Amtsvorstand	10 ts Malmö
Helin, J	"	12 ts Hälsingborg
Andersson, Algot	Amtsvorstand	B.J. Göteborg
Bech, A	Kontorchef	Norwegische Staatsbahn Oslo
Rasmussen, K	Trafikinspektor	Generaldirektion der Dänischen Staatsbahnen Kopenhagen
Quade	Hauptmann	T.O. Stockholm
Schlichter	Hauptmann	T.O. Oslo
Griebel, K	Oberleutnant	T.K. "
Bünning	Reichsbahn-Inspektor	Bbv Kopenhagen
Röhmer	Oberreichsbahnrat	RBD Schwerin
Beyer	" "	" Hamburg
Wehner	" "	" Stettin
Luther	" "	" "
Niggemann	Reichsbahnoberinspektor	RBD Hamburg
Fröhlich	Reichsbahndirektor	Generalbetriebsleitung Ost
Waag	Reichsbahn-Inspektor	" " "

Die Verhandlungen hatten im einzelnen folgendes Ergebnis:

1. Urlauberverkehr von und nach Oslo

a) über Warnemünde

Ab 2. November 1942 wird der Wehrmachturlauberverkehr von und nach Oslo plenmäßig über Warnemünde - Gedser geleitet-

Für die Strecke Gedser - Oslo und zurück wurden im Anschluß an die Fährten nachstehende Fahrpläne vereinbart:

	10,35	Oslo	↑10,50	
	14,50/14,00 ^x	Kornsjö	5,18 ^x /6,35	
x=MEZ	18,28/18,47	Göteborg	0,46/1,10	x=MEZ
	0,13 ^x /2,10	Hälsingborg	18,32/18,10 ^x	
	5,04 /5,15	Kopenhagen	16,40/16,43	
8,28/9,45	8,28 /9,15	Gedser	12,15/15,18	12,30/13,15
12,00/13,30	11,30/13,01	Warnemünde	9,02/10,00	9,28/10,30

Beim Ausfall eines Fährschiffes werden ab Gedser etwa 700 Urlauber mit der einen planmäßigen Fähre (Gedser ab 9,15) befördert. Der Rest wartet bis zur Rückfahrt des von Warnemünde eintreffenden Hilfsschiffes (Gedser ab 13,15 Warnemünde an 15,15). Ab Warnemünde verkehrt an Stelle des SF 250 zur Weiterbeförderung dieser verspätet eintreffenden Urlauber der Bedarfs-SF 650 (Warnemünde ab 15,52).

b) Umleitung über Saßnitz

Bei Störung des Fährbetriebes zwischen Warnemünde und Gedser wird der Oslo-Urlauberverkehr nach Möglichkeit über Saßnitz - Trelleborg umgeleitet. Hierfür wurden folgende Umleitungspläne vereinbart:

	10,35	Oslo	↑12,30	
	14,50/14,00 ^x	Kornsjö	6,40 ^x /8,00	
x=MEZ	18,28/18,47	Göteborg	2,00 /2,25	x=MEZ
	2,00/ 6,30	Trelleborg	17,40/18,40	
	11,00 ^x	Saßnitz	13,10 ^x	

Diese Fahrplanlage ist einerseits durch die Lage der Fährten und andererseits durch die Forderung, die Abfahrtszeit in Oslo beizubehalten, bestimmt. In der Richtung nach Oslo war es durch die spätere Ankunft der Fähre in Trelleborg nicht möglich, in Ängelholm an den Plan Gedser-Oslo anzuschließen. Es wurde daher ein besonderer Bedarfsplan Trelleborg - Oslo vorgesehen. In der Gegenrichtung schließt der Umleitungsplan in Ängelholm an den Plan Oslo-Gedser an, d.h. die Abfahrtszeit in Oslo bleibt unverändert. Dadurch entsteht allerdings in Trelleborg ein längerer Aufenthalt, der jedoch in Kauf genommen wurde, weil sich eine spätere Abfahrt in Oslo bei der Umlegung des Urlauberverkehrs von dem Weg über Saßnitz auf einen der beiden anderen Wege sehr nachteilig auswirken würde. Außer-

dem können die Urlauber im allgemeinen sofort nach Ankunft in Trelleborg auf die bereits dort liegende Fähre übergehen.

c) Umleitung über Flensburg

Wenn sowohl der Fährweg über Warnemünde als auch über Saßnitz unbenutzbar ist, wird der Urlauberverkehr über den längsten und deshalb ungünstigsten Weg Flensburg - Nyborg - Korsör geleitet. Für diesen Weg sind folgende Umleitungspläne vorgesehen:

	10,35	Oslo	10,50	
	14,50/14,00 ^x	Kornsjö	5,18 ^x /6,35	
x=MEZ	18,28/18,47	Göteborg	0,46/ 1,10	x=MEZ
	0,13 ^x /2,10	Hälsingborg	18,32/18,10 ^x	
	2,37/ 4,00	Hälsingör	16,57/18,05	
	5,04/ 5,15	Kopenhagen	15,47/16,00	
	7,33/ 7,55	Korsör	12,15/13,40	
9,35/10,45	9,35/10,20	Nyborg	9,57/10,35	9,33/10,35
12,50/13,10	12,00/12,40	Fredericia	7,25/ 8,12	6,56/ 7,18
16,00/16,13	15,33/15,43	Pattburg	4,15/ 4,30	3,35/ 4,00
16,28/17,36	15,58/17,11	Flensburg	3,20/ 3,55	2,53/ 3,15

Diese Pläne sind ebenfalls auf die Lage der Fähren zwischen Nyborg und Korsör ausgerichtet. Dabei war es möglich in Kopenhagen an den Plan Oslo - Gedser und in Hälsingborg an den Plan Gedser - Oslo anzuschließen, so daß die Abfahrts- und die Ankunftszeit in Oslo unverändert bleiben und auf den schwedischen Strecken keine besonderen Pläne erforderlich sind. Da jedoch gleichzeitig die Abfahrtszeiten in Berlin und Hannover beibehalten werden müssen, entsteht bei der Fahrt nach Oslo ein langes Stillager in Güstrow, so daß die Fahrt von Berlin oder Hannover über Flensburg nach Oslo insgesamt 24 Stunden länger dauert als über Warnemünde. Das bedeutet, daß bei Umlegung des Urlauberverkehrs von dem Weg über Warnemünde oder Saßnitz auf den Weg über Flensburg an einem Tage keine Urlauber in Oslo ankommen, und daß umgekehrt bei der Umlegung von dem Weg über Flensburg auf einen der beiden kürzeren Wege entweder nördlich Kopenhagen bzw. ab Angelholm zwei Züge durchgeführt werden müssen oder daß ab Güstrow an Umleitungstage keine Züge über Warnemünde oder Saßnitz nach Oslo abgelesen werden dürfen.

Der Vertreter der dänischen Staatsbahnen erklärt, daß seine Verwaltung für den zweiten Zug zwischen Flensburg und Nyborg die Wagen- und Lokgestellung nicht übernehmen kann.

2. Urlauberverkehr von und nach Narvik

Für die Urlauberzüge von und nach Narvik wurden folgende Fahrpläne vereinbart:

	2,11 Narvik	22,38		
	durch 3,26 ^x	Riksgränsen	durch 21,17 ^x	
x = MEZ	21,35/21,57	Jörn	5,00/ 5,45	x = MBZ
	17,40/17,45	Krylbo	11,01/11,28	
	^x 6,20/7,40	Hälsingborg	22,00/21,25 ^x	
	8,07/10,32	Helsingör	19,30/21,33	
	11,40/11,54	Kopenhagen	18,11/18,30	
	14,20/15,47	Korsör	14,52/15,48	
	17,27/18,35	Nyborg	12,58/13,12	
	20,43/22,07	Fredericia	10,44/11,10	
	0,37/0,52	Pattburg	8,05/ 8,15	
	1,12/ 2,22	Flensburg	7,40/ 7,50	

Der TO Stockholm hatte bei den schwedischen Staatsbahnen beantragt, den Urlauberzug von Narvik etwa 6 Stunden später zu legen. Dadurch sollte vermieden werden, daß die Urlauber, die zum Teil tagelange Anmarschwege bis Narvik haben, während der Nacht verladen werden müssen. Die schwedischen Staatsbahnen waren auch bereit, den Fahrplan in der gewünschten Weise zu ändern. Dabei ergab sich jedoch eine Ankunftszeit in Korsör etwa um 20,00 Uhr. Die nächste geeignete Fähre verkehrt erst am folgenden Tage um 13,15. Ein so langes Stillager in Korsör ist wegen des Fehlens geeigneter Unterkunfts- und Verpflegungsmöglichkeiten nicht tragbar und würde wegen der zu erwartenden Feindeinwirkung auch eine Gefährdung der Urlauber bedeuten. Bei einer vom TO Oslo angeregten Früherlegung um etwa 6 Stunden würde in Korsör ein Aufenthalt von rund 6 Stunden entstehen und außerdem ein weiterer Wagenzug erforderlich werden, der von den Schwedischen Staatsbahnen nicht zur Verfügung gestellt werden kann.

Der Lauf der Oslo-Urlauberzüge bei Benutzung der verschiedenen Wege und ihre wichtigsten Verkehrszeiten sind aus der als Anlage 1 beigefügten bildlichen Darstellung zu ersehen.

Der Lauf der Narvik-Urlauberzüge ist in der Anlage 2 dargestellt.

Für den Aktenvermerk
gez Waag
RI

Specialtågen

Oslo - Hälsingborg F - Oslo
Trelleborg F

Tidtabell fr.o.m. den 2 november 1942.

Tåg 10121 Oslo-Trelleborg F.

	<u>ank</u>	<u>avg</u>
Oslo		10.05
Kornsjö	13.50	14.00
Mon	14.13	14.40
Mellerud	15.52	16.15
Olskroken	18.28	18.47
Lindome	19.11	19.13
Tvååker	20.32	20.39
Harplinge	21.32	21.37
Halmstad C	21.55	22.00
Laholm	22.28	22.29
Grevie	22.59	23.04
Ängelholm	pass	23.32
Spannarp	23.41	23.46
Trelleborg F	2.00	

Tåg 10119 Ängelholm C-Hälsingborg F.

	<u>ank</u>	<u>avg</u>
Ängelholm C		23.43
Hälsingborg F	0.13	

Tåg 10142 Hälsingborg F-Ängelholm C.

	<u>ank</u>	<u>avg</u>
Hälsingborg F		20.20
Kattarp	20.40	20.43
Vegeholm	20.53	21.01
Ängelholm C	21.12	

Tåg 10140 Trelleborg F-Oslo.

	<u>ank</u>	<u>avg</u>
Trelleborg F		18.37
Malmö gbg	19.18	19.21
Flädie	19.36	19.39
Böketofta	20.24	20.29
Spannarp	20.57	21.03
Ängelholm C	pass	21.12
Genevad	22.13	22.17
Halmstad C	22.34	22.40
Himle	23.56	23.59
Väröbacka	0.33	0.41
Lindome	1.37	1.47
Olskroken	2.11	2.40
Mellerud	4.50	5.05
Mon	6.12	6.32
Kornsjö	6.45	8.05
Oslo	12.25	

Till

Landshövding E.V. Sverne, Malmö
" A.E. Rodhe, Kristianstad
" K.H. Kjellman, Halmstad
" M.F. Jacobsson, Göteborg
" V. Lundvik, Vänersborg
Kungl. Generalpoststyrelsen, I. byrå
Statspolisintendenten
Generaltulldirektör N. Wohlin
Polismästaren, Hälsingborg
Landsfiskalen, Ed
Försvarsstaben
Kungl. Utrikesdepartementet
Tullförvaltaren, Trelleborg
Transportofficeren hos Militärattachén, Tyska Legationen

PM

angående specialtågen för tysk militär.

Fr.o.m. natten till den 11. november och t.v. omläggas spec
Oslo - Hälsingborg F å sträckan Ängelholm - Hälsingborg sålunda:
Avgång Ängelholm 23.43 med ankomst Vegeholm 23.50, avgång C
Ankomst Hälsingborg F 1.20.

Dessutom meddelar NSB, att avgångstiden i Kornsjö för speci
Hälsingborg F - Oslo blir 6.55 med ankomst Oslo 10.45.

Handwritten signature
Stockholm den 10. november 1942.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

Handwritten signature
v. Horn