

P.M.

I anledning av den tyska framställningen om transport av 2 vagnar artillerimateriel från Trälleborg till Narvik föreslås, att Järnvägsstyrelsen till tyske transportofficeren framför följand

Transporten kan med hänsyn till pågående brobygge icke genomföras just nu; därest man å tysk sida är angelägen att skyndsamt få kanonerna till Narvik, föreslås därför, att de sändas på någon annan väg. I annat fall kunna tyskavederbörande återkomma till saken i början av november då, såvitt man kan förutse, transporten skall kunna genomföras.

Det förutsättes, att den endast är fråga om två vagnar och att ingen tysk personal medföljer. Vidare bör sörjas för att artillerimaterielen såvitt möjligt camoufleras till oigenkännlighet.

Stockholm den 14 oktober 1942.

t.f.

Broder,

I anslutning till tidigare skriftväxling angående transitering genom Sverige av tungt tyskt artilleri till Narvik ber jag att i anslutning till mina handbrev den 5 och 16 oktober få överända en föredragningspromemoria med bilaga angående frågans utveckling. Här hade diskuterats möjligheten av att för den senast ifrågasatta transporten icke bevilja licens.

Excellensen beslöt emellertid vid föredragning igår, att Järnvägsstyrelsen icke skall hindras att genomföra transporten så som Horn angivit i sin skrivelse till Maense den 4 december och att licens skall beviljas, när ansökan härom inges av tyska beskickningen.

Två av vagnarna (Essen 918395 och Essen 918396 med ett axeltryck av 11,6 respektive 11,9 ton) beräknas nu anlända till Helsingborg den 28 december. Tyskarna ha förklarat sig kunna camouflera artillerimaterielen, så att den icke kan igenkännas. Sedan Sassnitz-Trälleborgleden den 9 dennes åter öppnats, är det att vänta, att tyske transportofficeren återkommer med en framställning att få transitera den tredje vagnen (Köln 4112 med ett axeltryck av 12,1 ton) via Trälleborg till Narvik.

Herr t.f. Chargé d'Affaires E. von Post,

B e r l i n.

Aviskrift. angående specialtransporter genom Sverige av tungt artilleri till
Trondheim eller från Narvik.

1. I samband med det förstärkande av de norska kustbefästningarna, som inleddes efter Lofotenraiden i början av mars 1941, transporterades med svenskt medgivande i slutet av april 1941 och i början av maj 1942 ett antal tunga kanoner och annan artillerimateriel med tyskt följeslagande besättning från Narvik till Trondheim och vidare från Trondheim till Narvik. Inalles rörde det sig om 79 vagnar i flera särskilda tåg. Kanonerna hade dittills stått uppställda vid Calais. Möjligt är att under 1941 och förra delen av 1942 andra transporter av tungt artilleri ägde rum via Sverige till Narvik. I så fall har emellertid icke Utrikesdepartementet hört.

2. I april 1942 transporterades två specialvagnar med tungt järnvägsartilleri från Trälleborg till Narvik utan tyskt följeslagande.

3. Den 22 juni riktade tyske transportofficieren en förfrågan till Järnvägsstyrelsen, huruvida tekniska hinder måtte mot en transport av två enheter tung artillerimateriel (lastade på tre vagnar) från Trälleborg till Narvik. Från Järnvägsstyrelsens sida svarades, att man ej kunde åtaga sig transporten, emedan axeltrycket överstege järnbanans kapacitet.

4. Senare under sommaren återkom tyske transportofficieren till saken och ifrågasatte, huruvida den under 3. nämnda materielen i stället kunde befordras genom Sverige till Narvik, så, att den skeppades till Luleå och där, med en för ändamålet till Luleå hamn transporterad tysk flykran, lyftes från fartyget till järnvägsvagn för vidare befordran på malmbanan till Narvik.

Efter Utrikesdepartementets hörande den 4 augusti svarade Järnvägsstyrelsen, att transporten visserligen kunde genomföras på malmbanan men att erforderliga omlastningsanordningar saknades i Luleå och ditfrandet och uppmonterandet av en tysk flykran icke vore önskvärdt.

5. I juli gjordes från tyske transportofficerens sida framställning om att den ovan under 1. nämnda artillerimaterielen skulle få transporterats tillbaka från Narvik till Trondheim på inlandsbanan. Efter Utrikesdepartementets hörande biföll Järnvägsstyrelsen denna framställning, och materielen transporterades från Riksgränsen till Narvik i fem särskilda tåg med tyskt civilklätt följeslagande den 16 till 23 augusti.

Mot denna transport framförde brittiska regeringen protest i en

nots den 29 augusti. I det svenska svarret framhålls bl.a., att svenska regeringen

visserligen tillåtit ifrågasvarande transport från Narvik men samtidigt av-
böjt en begärd transport av ännu tyngre tyskt artilleri till Narvik

6. Den 21 september framförde tyske transportofficeren en förfrågan till
Järnvägsstyrelsen, huruvida en av de under 3. och 4. nämnda enheterna tung
artillerimateriel, men nu med en lägre totalvikt och uppdelad på två vagnar,
kunde befordras från Trälleborg till Narvik. Vikten översteg denna gång ej
vad som tidigare transporterats samma väg.

Efter Utrikesdepartementets härande svarade Järnvägsstyrelsen den 15
oktober, att på grund av pågående reparation av en järnvägsbro i norra
perige transporten ej kunde genomföras förrän tidigast någon gång i novem-
ber, då tyskarna, därest skakemalet då fortfarande bestode, kunde återkomma.

Den 19 oktober inställde Sässnits-Trälleborg. Den åter-
togts i viss omfattning den 8 december. Tyske transportofficeren har icke
återkommit till frågan om denna transport. Den därtill angående materielen kan
dock delvis återfinnas under 7. och 8. nämnda transporter.

7. I slutet av oktober gjorde tyske transportofficeren framställning om
att två vagnar tungt tyskt artilleri med 14,7 tons axeltryck (icke det tyngs-
ta artilleri, varom fråga varit ovan under 3. 4. och 6.) skulle få transpor-
teras från Hålsingborg till Narvik. Från Utrikesdepartementets sida medde-

lades den 6 november, att hinder icke mötte mot transiteringen under förut-
sättning att tyskt följemanskap icke förekom och att godset camouflerades,
så att artillerimaterielen icke vore igenkännlig; licens för transiteringen
beviljades därpå. Järnvägsstyrelsen begärde emellertid från tyske transport-
officeren vissa kompletterande uppgifter angående vagnarna. Transportofficeren
lämnade aldrig de begärda uppgifterna, men förannhållde i slutet

av november från Malmö/Hålsingborg till Narvik tre vagnar artillerimateriel
med 11,6 - 12, 1 tons axeltryck. Järnvägsstyrelsen har till svar meddelat,
att två av vagnarna kunde emottagas i Hålsingborg.; trafiksvårigheterna på
järnvägsnätet under jultiden omöjliggjorde emellertid deras befordran före
den 28 december. Huruvida den tredje vagnen, som ej kunde överföras vare
sig till Hålsingborg eller med svensk färja till Malmö, kunde mottagas i
Trälleborg, berodde på trafiknätet efter den 27 december. Licens för sist-
nämnda tre vagnar har ännu icke begärts.

Stockholm den 7 december 1942.

16. 12. 1942

För de under Fahrtnummer 6.263.125 anmälda SST-vagnarna föreliggande tekniska möjligheter till transport på SJ tåg färja endast beträffande den ena vagnen, Köln 13437, med 14 tons axeltryck.

I Järnvägsstyrelsens skrivelse den 25. november 1942 meddelades emellertid, att återinsättandet av svensk färja på Sassnitzleden uteslutande avsågs att tillgodose de svenska export- och importbehov, som icke rymdes i trafiken via Danmark. Detta har även bekräftats vid muntliga samtal i frågan mellan TO och Eric Mtblr. Det oaktat har emellertid ett visserligen ringa antal vagnar med W-gut överförts under december förutom 15 tyska lokomotiv, avsedda för Norge samt den 9. januari specialtransporten vagn Köln 4112 av Fahrtnummer 6.380.781. Dessa förhållanden hava nu bragts till Järnvägsstyrelsen överordnade myndigheters kännedom.

Järnvägsstyrelsen äger icke befogenhet vare sig att begränsa möjligheterna för transporter av svenskt importgods eller att ikläda sig numera ökade risker för sitt under nuvarande förhållanden ytterligt svårersättningsbara tåg färjetonnage genom att upplåta på Sassnitzleden insatt svensk färja för transitotransporter av krigsmateriel. Med anledning härav måste styrelsen avböja att på svensk tåg färja från Sassnitz överföra såväl här rubricerad specialtransport som andra transporter av krigsmateriel för tysk räkning.

Avskrift.

Der Transportoffizier (T.O.)

Stockholm, 24.12.1942

beim Militärattaché

Tgbnr. 3100/42.

Till

D.nr Gbr G 943.

Kgl. Järnvägsstyrelsen
Militärbyrån

Stockholm.
(doppelt)

Betr.: Transport, von schwerem Schiessgerät nach Narvik.

Seitens des OKW/Heimatstab Uebersee werden unter der Fahrtnummer 6 263 125 (2) SST-Wagen mit schwerem Schiessgerät zum Transport nach Narvik angeboten. Infolge des sehr hohen Achsdruckes könnten diese Wagen nur über Sassnitz-Trelleborg geleitet werden.

Das Militärbüro wird um Prüfung und baldmöglichste Mitteilung gebeten, ob und wann diese beiden Wagen zur Weiterbeförderung mit einer schwedischen Fähre nach Trelleborg und Weiterführung nach Riksgränsen (Narvik) in Sassnitz anzubringen sind.

Die genaueren Angaben sind folgende:

Wagenlänge über die Puffer: 27,7 m,

Achsdruck: 17,1 t und 14 t,

Achszahl: 8

Drehzapfabstand: 19 m,

Achsabstand: 1,5 m,

Metergewicht: 4,9 t und 4,2 t.

i.V.

Hauptmann.

Kungl. Järnvägsstyrelsen
Godstrafikbyrån

Översändes Eric, Ebr

med anhållan om uttalande ang. befordringsmöjligheterna å svensk färja Saz-Trf samt å linjen Trf-M-Rgn.

Gbr 29/12 42.

Ragnar Trolle.

Transport Sassnitz-Trelleborg F å SJ tågfärja kan endast medgivas den lättare vagnen, med 14 tons axeltryck. Vagnen placeras å "36 m styrbordssträckan".

Såsom transportväg i övrigt förutsattes linjen Trelleborg F-Malmö-Mjölby-Hallsberg-Krylbo-Vännäs-Boden-Riksgränsen. Med hänsyn till spåröverbyggnadens och broarnas bärförmåga intet hinder för framförande av de

da vagnarna i godståg med högst 60 km i timmen dock med följande förbehåll.

Kopplingsförbehåll:

Å linjen Trelleborg F-Vännäs kunna de båda vagnarna vara hopkopplade och få placeras direkt efter lok, om den lättare vagnen, med 14 tons axeltryck, placeras före den tyngre vagnen med 17,1 tons axeltryck; i motsatt fall skiljas de båda vagnarna från lok med minst 1 st 2-axlig vagn.

Å linjen Vännäs-Boden skola minst 7 st 2-axliga vagnar placeras dels mellan de båda transporterade vagnarna och dels mellan lok och den närmaste av de båda ifrågavarande vagnarna.

Å linjen Boden-Riksgränsen intet förbehåll.

Hastighetsförbehåll:

Vid passerande av broarna över Göta kanal vid Motala, Strömsholms kanal vid Västanfors och Ume Älv nedsatt hastighet = 40 km/tim; å broarna över Vindelälven, Skellefte Älv och Gäddträskälven nedsatt hastighet = 30 km/tim.

Bbrsp d. 5/1 1943.

Bbrsp d. 4/1 1943.

Karl Ahlberg

Leopold Abel

Åter till Brc Gbr med hänvisning till ovanstående.

Stockholm den 5/1 1943.

H. Sandström.

Ink. d. 9/1 1943 till
KUNGL JÄRNVÄGSSTYRELSEN
MILITÄRBYRÅN

Åter till Brc, Mtbr,

Dnr.....

med anhållan om att T.O. underrättas om att endast vagnen med 14 tons axeltryck kan befordras å svensk färja Sassnitz-Trelleborg. Anhålles, att Gbr underrättas i god tid om tidpunkten för transportererna, enär vissa förhållningsorder, såsom framgår av ovanstående, måste lämnas vederbörande linjemyndigheter. Stockholm den 8 januari 1943.

Karl Forslund
& ff.



STATENS JÄRNVÄGAR

Trelleborg C

SCHWEDISCHE STAATSEISENBAHNEN

Trelleborg C

Tillhör dnr Mtr *Vej 74/42*

skr. t. J.G. 12/9

Trafikinspektören,
10 trafiksektionen.

Följande 6 st. 8-axliga boggienvagnar hava ankommit hit f.v.b. Norge.
Lasten utgöres av Wehrmachtgut.

Köln 12985	till Bergen	lastens vikt	35000 kg.	Fahrtnr. 562475/a	<i>01</i>
		vagnens "	48210 "		
Köln 12960	" "	lastens "	70600 "	562475/b	<i>01</i>
		vagnens "	46500 "		
Köln 12983	" "	lastens "	100000 "	562344/f	<i>plåt</i>
		vagnens "	47960 "		
Köln 13438	" Trondheim	lastens "	71160 "	562476/a	<i>01</i>
		vagnens "	48340 "		
Köln 12984	" "	lastens "	69530 "	562776/a	"
		vagnens "	48370 "		
Köln 12968	" "	lastens "	65000 "	562345/G	"
		vagnens "	49700 "		

Å samtliga vagnar finnas följande beteckningar å balken:

Ladelänge 19 m.
Tiefladelänge 12.05 m.
L. ü. P. 27.724 m.

å boggien:

→ 4:5 m. ←
Raddurchm. 940 mm.



Trelleborg D den 8 september 1942.

John Dav
Oversändes *Dyrsköfer*
Kilbäcksvägen
Stockholm
med hänvisning till dagens telefonantal
John Dav