

Avskrift av avskrift.
Oberstleutnant Maenns
Transportoffizier beim
Militärattaché

Stockholm, 20.1.1943.

Herrn

Major von H o r n
Bürochef des Militärbüros
Kgl. Järnvägsstyrelsen
S t o c k h o l m.

Lieber Major von Horn!

Unter Bezugnahme auf unsere mündliche Unterredung vom Montag, dem 18.1. 1943, nachmittags, möchte ich nochmal daran erinnern, dass meine Dienststelle bis zum Augenblick noch keinen Bescheid darüber bekommen hat, wann der auf Abtransport in Deutschland wartende Urlauber-Rückstau in Stärke von 525 Köpfen von Hålsingborg nach Oslo gefahren werden kann. Hierzu würde eine Narvik-Garnitur unter Verstärkung nur eines Co-Wagens ausreichen.

Sie haben mir zwar bei unserer Besprechung gesagt, dass Extrasüge mit Urlauber-Rückstau in Zukunft nicht mehr durchgeführt werden könnten --- worüber ich selbstverständlich dies in Frage kommendende deutschen Dienststellen sofort verständigt habe --- ich bat Sie jedoch sofort, denselben angemeldetem und hier behandelten Transport noch durchzuführen. Es leuchtet ein, dass eine so plötzliche Umstellung für die deutschen Transportdienststellen schlechterdings nicht möglich ist. Ich wiederhole daher meine Bitte, diesen Rückstau durchzuführen und meinem Büro über den hierfür in Aussicht genommenen Tag Bescheid geben zu lassen.

Im übrigen darf ich annehmen, dass wir in folgendem Punkte einiggehen:

Wenn, wie es ja hier und da vorgekommen ist, ein regulärer Urlaubertransport aus irgendwelchen Gründen, sei es Nebel, Eis oder andere Gründe, nicht rechtzeitig nach Hålsingborg angebracht werden kann, und die hierfür vorgesehen Zuggarnitur leer nach Oslo geschickt werden muss, dass wir in solch einem Falle den so infolge höherer Gewalt entstehenden Rückstau auch in Zukunft mit Extrazug abfahren werden.

Ich wäre Ihnen für Bescheid dankbar, dass wir darin einiggehen.

Mit kameradschaftlichen Grüßen

stets Ihr

Maenns.

Bestyrkes & tjänstens
vägnar!

/u/ M. Gustafsson

Der Transportoffizier (T.O.)

beim Militärattaché

Tgb.Nr. 170/43

Till

Kgl. Järnvägsstyrelsen
MilitärbyråS t o c k h o l mBetr.: Transport von Urlauberstau durch Schweden.

Ich nehme Bezug auf die mit dem Bürochef des Mtr Major von Horn am 18.1.1943 gehabte mündliche Unterredung und bestätige, dass mir dabei mitgeteilt worden ist, dass die Generaldirektion der Schwedischen Staatsbahnen sich ausserstande sieht, in Zukunft Urlaubertransporte der Deutschen Wehrmacht von Trelleborg/Hälsingborg über Kornsjö nach Oslo zu befördern, die über die zwischen den Regierungen getroffenen Vereinbarungen (täglich ein Urlaubertransport mit rund 1000 Köpfen in jeder Richtung) hinausgehen, d.h. also, dass Transporte mit sogenanntem "Urlauberstau", wie sie sich seit einiger Zeit häufig als notwendig erwiesen haben und die durch ~~SS~~ auf Antrag des T.O. beim Deutschen Militärattaché mit Extrazügen gefahren worden sind, in Zukunft nicht mehr gefahren werden können.

Von dieser Tatsache habe ich die hiervon betroffenen deutschen Kommandobehörden und Dienststellen unterrichtet und sie darauf hingewiesen, dass Rückstau von Urlaubern, die aus dem Reich nach Norwegen zurückbefördert werden sollen, in Zukunft nach Möglichkeit vermieden werden muss, und dass, wenn er in einzelnen Fällen nicht zu vermeiden ist, diese Urlauber auf einem anderen nicht über Schweden führenden Transportweg abgefördert werden müssen.

Major von Horn stimmt mit mir jedoch darin überein, dass reguläre Urlaubertransporte, die aus irgendwelchen Gründen höherer Gewalt erst so verspätet in Hälsingborg angebracht werden können, dass die dafür bestimmte Zuggarnitur leer nach Oslo geschickt werden muss, zu einem zwischen dem Militärbüro und dem T.O. jeweils zu vereinbarenden Zeitpunkt als Sonderzug abgefahren werden.

Weiterhin bestätige ich das mit Major von Horn am 21.1.1943 in dieser Angelegenheit geführte Telefongespräch und die dabei getroffene Vereinbarung, dass der zur Zeit in Deutschland auf Abtransport wartende Urlauber-Rückstau von rund 525 Köpfen zusammen mit dem am 20.1.1943 durch Wettereinflüsse an der pünktlichen Zuführung verhinderten regulären Urlaubertransport von rund 1000 Köpfen in 2 Extrazügen, und zwar jeweils am Dienstag, dem 26.1. und Donnerstag, dem 28.1.1943 00.50 Uhr ab Hälsingborg über Kornsjö mit je der Hälfte unter Verwendung einer entsprechend verstärkten Narvik-Garnitur abgefahren wird.

Maense

Oberstleutnant

Bestyrkes å

tjänstens vägnar:

/u/ A.L. Jonasson.

Denna anteckning verkställd
i Utrikesdepartementet jämlikt
kungörelsen den 21 juli 1937
nr 751.

P.M.

Hörens runder:

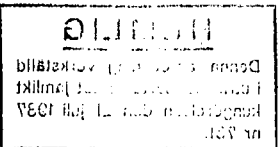
Kabinettsekreterare Boheman

Utrikesrådet Söderblom

Major von Horn

Sekreterare Hägglöf

Major von Horn anmilde, att tyske transportofficären med i av-
skrift inlämnad skrivelse meddelat, att "Arméoberkommando Norwegen"
avsågs att under en tid av 4 - 6 veckor minska permitteringen i Syd-
norge och på det hvarvida man på svensk sida medgäve, att som en följd
härav ekvivalensen mellan antalet permittentresande i sydlig och i
nordlig riktning temporärt rubbades. Major von Horn förklarade, huru-
som den ifrågasatta förändringen kunde förutses på följande verkningar:
- Det frammanför sig tydligt att under o: a 6 veckor med början
den 10 februari minska permitteringen till en tredjedel. Under de
första 3 veckorna d. v. s. från den 10 februari till den 3 mars, komme
i så fall de sydsända permittenttågen att medföra endast o: a 350 re-
sande, medan tågen i nordlig riktning komme att alltjämt vara fullsat-
ta. Balansen i permittenttrafiken räknat sedan 1 juli 1942 utgjorde
sån ett överskott i sydlig riktning av o: a 4.500 man. Vid den första
3-veckorsperiodens slut komme detta sydliga överskott att ha förbytt
i ett överskott i nordlig riktning av 9.000 å 10.000 man. Under de där-
på följande 3 veckorna d. v. s. under tiden 3 mars - 24 mars, komme
(åminstone teoretiskt sett) strömmen av permittentresande att även
i nordlig riktning nedgå till en tredjedel. Permittenttiden uppginge
nämligen till o: a 3 veckor. Under denna andra 3-veckorsperiod komme
följaktligen det nordliga överskottet av o: a 10.000 man att bestå o-
förändrat. Under den tredje 3-veckorsperioden från den 24 mars till
den 14 april, komme däremot permittenttågen i sydlig riktning att åter
gå fullsatta, medan permittenttågen i nordlig riktning fortfarande
komme att medföra endast 350 man om dagen. Vid mitten av april komme
på så sätt den nu rådande balansen, d. v. s. ett sydligt överskott av



c:a 4.500 man, att ha återställt.

Efter denna major von Horns redogörelse konstaterades, att den ifrågasatta förändringen i permittenttrafiken komme att medföra en icke obetydlig höjning av truppstyrkorna i Norge under de första 6 veckorna. Att märka vore att 1941 och 1942, då under vintern och våren med svenskt medgivande liknande förändringar i permittenttrafiken förekommit, tyska vederbörande otvivelaktigt utnyttjat utrymmet i permittenttågen så att båda åren ett överskott i nordlig riktning uppkommit. Det överenskomms därför, att Horn under hänvisning härtill skulle meddela överstelöjtnant Maenss, att man på svensk sida denna gång icke kunde tillåta, att ekvivalensen i permittenttrafiken ens temporärt rubbades. Det måtte givetvis antas att inskränkt antalet permittentresande, men i så fall måste antalet resande nedbringas samtidigt i båda riktningarna.

2. Major von Horn anmälde vidare, att tyske transportofficeren med i avskrift närslutna två skrivelser av den 20 respektive 22 januari dels förklarar sig ha föranlett vidtagandet av åtgärder till förhindrande av att stockningar inträdde och därav föranlett framställningar om extratransporter gjordes i samband med permittenttransporterna från Tyskland till Oslo, dels hemställt om bekräftelse på att ordinarie permittenttransporter på samma linje, därest de på grund av force majeure försenades, på densvenska sidan skulle verkställas med extratåg. Det överenskomms, att major von Horn skulle besvara överstelöjtnant Maenss framställning genom att till honom avlåta i avskrift närslutna skrivelse, vari förklaras, att

försenade ordinarie kontingenter på denna sträcka skola avtransporteras med extratåg, därest förseningen gäller endast en dag. Rubbningar i trafiken under flera dagar komme däremot icke att på utjämnas genom extratåg.

Stockholm den 26 januari 1943.

Hemlig

P.M.

Närvarande:

Kabinettssekreterare Boheman

Utrikesrådet Söderblom

Major von Horn

Sekreterare Hägglöf.

1. I avseende å den tyska framställningen om transitering av två vagnar artilleri (KBln 12.985 och KBln 13.437) överenskomms, att major von Horn skulle lämna tyske transportofficeren besked först den 18 januari, sedan ytterligare kontakt tagits med Utrikesdepartementet. Såvida intet annat bestämdes, borde Horn då lämna svar i enlighet med det här i avskrift närslutna utkast, som den 12 januari översänts till honom.
2. I avseende å den tyska framställningen om ett extra permittenttåg Hålsingborg-Oslo för avvecklande av en "Stau", uppgående till c:a 1.000 man, förklarade sig Horn hava svarat tyske transportofficeren, att denna enstaka extratransport kunde utföras, ehuru senast den 14 januari. Med hänsyn till en svensk militär avlösningstransport, vilken avsåges skola genomföras under de därpå följande dagarna, vore det icke möjligt att emottaga den tyska extrakontingenten efter den 14. (Enligt vad Horn sedermera meddelat, anlände också den extra kontingenten, ehuru försenad, omkring midnatt den 14 januari till Hålsingborg och vidarebefordrades till Oslo).

Major von Horn bekräftade, att dessa tyska extra permittenttransporter innebära ett störande och besvärligt moment för de svenska järnvägsmyndigheterna och att sålunda tekniska skäl talade för deras upphörande. Det överenskomms också, att ytterligare sådana extratransporter mellan Hålsingborg och Oslo icke skulle tillåtas. Härom borde Horn sedermera uttryckligen underrätta tyske transportofficeren, på sätt angivits under punkt 2 i det bifogade utkastet.

I vad avser de dubbleringar under något enstaka dygn av per-

mittenttågen mellan Hälsingborg och Oslo, vilka stundom uppkomma till följd av förseningar i färjtrafiken i samband med mineringar i Sundet, beslöts att sådana alltjämt skulle få förekomma.

3. I avseende å den tyska framställningen om en utökning av permittenttrafiken till och från Narvik genom en ökning av antingen tågstorleken eller av tågantalet överenskoms, att major von Horn skulle meddela tyske transportofficeren, att förutsättningar för ett tillmötesgående av de tyska önskemålen på denna punkt saknades.
4. Major von Horn meddelade, att de båda tyska färjorna, vilka f.n. äro under reparation och vilka beräknats skola insättas i trafik först i slutet av nästkommande mars, nu beräknades båda skola bliva färdiga redan i början av mars månad.

Stockholm den 13 januari 1943.

Muntligt svar till överstelöjtnant Maenss.

1. Framställningen om ett extra permittenttåg Hälsingborg - Oslo bifalles. Samtidigt önskar man emellertid framhålla, att ingen avtalsmässig förpliktelse föreligger att insätta dubbla tåg från Hälsingborg till Oslo, när stockningar i permittenttrafiken uppkomma på tysk sida. Det är synnerligen angeläget att tyska vederbörande organisera trafiken så, att dylika stockningar icke uppkomma, och det hemställes att så måtte ske snarast möjligt. För framtiden ser man sig å svensk sida nämligen icke i stånd att medgiva dylika extra permittenttåg.

2. Framställningen om kanontransporten bör till en början besvaras med att den tekniska utredningen givit vid handen, att den ena vagnen icke kan emottagas. Samtidigt bör uttalas en förmodan att i så fall önskemål icke längre föreligger om befordran av den andra vagnen. Det bör dessutom hänvisas till att i Järnvägsstyrelsens skrivelse till tyske transportofficeren den 26 november i anledning av färjtrafikens då förestående återupptagande uttryckligen framhållits, att insättandet av de svenska färjorna uteslutande avsåge tillgodoseende av svenska export- och importbehov. Om man å tysk sida vidhåller framställningen i avseende å vagnen Köln 13437 bör förutskickas att svenska vederbörande avse att avböja vidare befordran av krigsmateriel med de svenska Sassnitzfärjorna. Om möjligt bör emellertid detta besked uppskjutas till nästa vecka, sedan besked härom lämnats från departementet.

Stockholm den 12 januari 1943.

Stockholm den 7 januari 1943.

Afskrift.

Broden.

ifrågasatt.

Den senaste transporten av tyska hästar, som omfattades efter afskrift
medgivande två tyska transporter, som omfattade omkring 500 hästar åtföljda
av tysk militärpersonal från Helsingborg till Kornejs och vidare
från Storlien till Haparanda. Liknande hästtransporter mellan Tyskland
och Nordfinland ha tidigare vid några tillfällen tillåtits åga rum
via Sverige.

Den senaste transporten var uppdelad på två grupper. Beträffande
båda gällde, att frakts- och legitimationshandlingarna voro ett mycket
otillfredsställande skick, och vid den ena av gruppernas ankomst till
Storlien var det tyska transportbefälet i hög grad berusat och uppträdde
enligt samstämmiga uppgifter synnerligen olämpligt.

Strax före nyår gjordes från tysk sida framställning om att 200
hästar, åtföljda av 90 man, skulle få transporteras i motsatt riktning
från Tornedå till Tyskland. Med hänsyn till angelägenheten av att dy-
lika tyska extratransporter - vilkas karaktär av otillåten landkonvoj
i Vite Haag-konventionens bemärkelse ju är evär att förneka - numera
såvitt möjligt måtte bringas att upphöra, meddelades på nyårsafton till
tyska transportofficeren Evanson till legationsrådet Geffcken, som å
tyska beskickningens vägnar intervenserade, att den ifrågasatta häst-

Envoyén m.m. A. Richert,

Berlin.

transporten från Haparanda till Tyskland icke kunde få äga rum.

När sedermera från tysk sida förfrågan gjordes angående anledningen till att denna transport, till skillnad från tidigare liknande transporter, blivit stoppad, har härför hänvisats till, att någon svetslämsig förpliktelse i fråga om tyska transporter till Finland-till skillnad från Norge - som bekant icke föreligger. Militärtransporter, åtföljda av tyskt följeskap innebure ju en särskild belastning för vår neutralitet. Vid några tidigare tillfällen hade vi trots detta tillåtit tyska transporter - även med följeskap till Finland. Sålunda hade för endast en månad sedan en relativt omfattande hästransport ägt rum. Härvid hade emellertid några ytterst bekämliga incidenter inträffat till följd av det tyska mannskapets önskyrhet, vilka incidenter redan tidigare påstås gentemot tyska beskickningen. Incidenterna hade emellertid dragit uppmärksamheten till ifrågasvarande tyska extratransporter, och när nu ny sådan ifrågasattes, måste man å svensk sida avböja.

Transporten har följaktligen icke kommit till stånd.

Med vänlig hälsning
(undert.) Söderblom.

TO Hitt den	Transporten			Beviljat i UD	
	omfattar	från	till	den	av
18/1	525 man "Sten"	Hälsingborg	Oslo f.v.d. Naryik	21/1	Söderålen
<p>Ord. Gsletåg - 1000 man - den 20/1 inställt på grund av dimma i Danmark. Ennåv föranledda transporter (1000 plus 525 = 1525) kuras 800 man 26/1 och 725 man 28/1. TO meddelad att det sistnämnda tåget icke anordnas förrän skriftligt beked föreligger, att organisatoriska åtgärder äro vidtagna för att förhindra framtida ockesadl och extratransporter.</p>					

Militärbyrån den 21/A

1942

punkt att fortsätta med transitotransporter till Narvik av detta speciella slag har Järnvägsstyrelsen till tyske transportofficeren muntligen framfört ett avböjande svar av det innehåll, som framgår av närslutna text. Svaret innebär som synes, att man å svensk sida icke kan medgiva transporter av tysk krigsmateriel med de svenska färjorna på Sassnitz-Rhilleborg-routen. ./.2.

De utomordentliga risker det innebär att befördra tysk krigsmateriel med de praktiskt taget oersätliga svenska Sassnitz-färjorna ha ansetts göra det oföresvarligt att fortsätta därmed. När färjtrafiken på denna route i början av december förra året med mycket tvvekan återupptogs, underrättades dessförinnan tyske transportofficeren med likaledes i avekrift bifogade skrivelse från Järnvägsstyrelsen den 25 november, att ätgärden företogs utslutande för att tillgodose rent svenska import- och exportbehov. Såsom i handbrev till Dig den 26 november omtalats, övernåddes också att för hela kriget nedläggas Sassnitz-färjtrafiken och befördra svenskt export- och importgods med vanliga lastfartyg. - Som bekant äro endast de svenska färjorna i trafik; de tyska äro båda under reparation och väntas bli färdiga först i mars. ./.3.

På de återstående färjlederna Helsingör-Helsingborg och Köpenhamn-Malmö - av vilka endast den sistnämnda trafikeras av svenska färjor - kunna icke övernåddas så tåna vägar som de här ifrågakommande.

2. Vid upprepade tillfällen under den senaste tiden har tyske transportofficeren också återkommit till frågan om en utökning av permittenttrafiken mellan Tyskland och Narvik. Förhållandet synes vara det, att Narvik-tågen icke förlå för en permittering av trupperna i Nordfinland i samma utsträckning som för dem i Syd norge. Från tysk sida önskar man därför antingen en utvidgning av Narvik-tågerna storlek, så att de kunna taga mer än 300 man - detta förutsätter en omläggning av trafiken till den elektriska sträckan via Boden - eller öck en höjning av antalet tåg till 4 eller 5 i veckan. Man har också framfört förslag om införande av ett tveårigt hästakotåg i veckan för att på så sätt å varje fall få permittenterna från Nordnorge ner till Syd norge, varifrån de sedan med Oslo-tågen skulle kunna transporteras vidare till Tyskland. I sin närslutna skrivelse till Järnvägsstyrelsen den 15 januari har nu Wienss be-

P.M.

Den 11/1 1943.

betr. ifrågasatt ökning av permittenttrafiken.

I. Från tysk sida har sedan september 1942 upprepade gånger framförts önskemålet om ökade möjligheter för permittenttransporter från och till Narvik. De tyska önskemålen ha av järnvägsstyrelsen hittills konsekvent angivits omöjliga att uppfylla på grund av vagnbrist, lokbrist m.m.

Från tysk sida har särskilt på sistone framlagts positiva förslag, syftande till en ökning av Narviks-kvoten med minst 500 helst 900 man per vecka. Följande olika förslag hava framlagts:

1. Transporternas omläggning via Boden innebärande möjlighet att på elektrisk bana framföra förstärkta tågsätt rymmande 1.000 man.
2. Ökning av antalet Hufeisen-lägenheter från 2 till 3 per vecka.
3. Ökning av antalet Narviks-lägenheter från 3 till 4 per vecka med oförändrad färdväg via Arvidsjaur.

II. Permittenttrafik via Boden har definitivt nekats av regeringen och ÖB. En teknisk prövning av möjligheterna att öka Narviks-frekvensen giver vid handen, att man med bibehållet vagnantal kan framföra 4 lägenheter per vecka mellan Hälsingborg och Narvik, varvid med hänsyn till förhållandena i Hälsingborg icke oväsentliga driftstekniska fördelar skulle vinnas.

I tidigare överlämnad P.M. har påvisats den regelbundna förekomsten av tyska önskemål om extra lägenheter Hälsingborg - Oslo för utjämning av s.k. "Stau". Transporttekniskt hava dessa önskemål kunnat tillgodoses genom användning av i Hälsingborg överstående Narviks-tågsätt, i förekommande fall förstärkta. Därast ett fjärde Narviks-tåg per vecka inlades, bortfaller möjligheten att anordna extra Oslo-transporter med överstående Narviks-tågsätt. Vid prövning av föreliggande fråga torde böra beaktas, att man vid ett bifall till begäran om ökning av de regelbundna Narviks-transporterna en gång för alla kan dekretera, att extratransporter över Oslo, vare sig för "Stau"-utjämning eller annat, hädanefter vore totalt uteslutna.