

Ovenlämnas till ... 19<sup>te</sup> M<sup>är</sup>

...en organisk och teknisk (läger) annan läge. *Symptom* är att det finns teknisk  
produktionsförmåga, men ingen förmåga att tillverka den. Detta beror  
sannolikt på att tekniken inte har tillräcklig kapacitet för att tillverka den. Detta  
är en typiskt europeisk företeelse. Sannolikt också att tekniken inte har tillräcklig  
kapacitet för att tillverka den.

Transporter av vagnlast med godsvagn, vagn A6 nr. M 165-1980 till utlandet över Trelleborg. Transporten skall ske med lastbil "SIXTEN" med vagnnr. 165-1980 och lastas vid "SIXTEN" med vagnnr. 165-1980.

Härtebus s/ Inavbes bausearbeten omkring 1917 till den mestiv aldrad  
Kungl. Järnvägstyrelsen erkänner nottagandet av eder skrivelse  
i omkring 1917 till "Sjööförsvar" med att detta måste ske före den  
den 24 dennes och beg att i anledning av dessanme få framhålla följande  
-es ed Härtbus i sitt "meddelande" vad ento 1917 året sätts till en v. jord  
de.

avgift! nu sorga tage! med "bilförsägning" för det svenska arvetetet ej kan Godstrafiken från Sverige till utlandet över tågförseleden Trelleborg-Sassnitz omhastjores så gott som uteslutande med utländske, till "bilförsägning" med "motorv", "slipelv" m.m. m.m. vidare landet inkomna godsvagnar, vilka vid återtransporten till hemlandet förses med last av svenska exportvaror. Tillfingen på dyliga vagnar är svårt att få nogär den "motorv" bilsällan ej har! Att fördelat ekonomi för rörligvaror relativt med och fullt tillräcklig för de transporter

för nävvarande relative ges den rikt linneatur. Detta är i princip det  
jämv varit att vad vadet vid sitt utveckling. Men det är också i samma  
ligheter, som enligt vad styrelsen vid nedan utvecklar, att till för-  
styriv i och med att detta vadet utvecklas, att det följer svarit. Härvid  
fogande. Såvida intet oförutsedd inträffar vintas icke någon undring  
om att detta, och gällande åtta dagar sedan ej ännu har en negativ  
intygat hänvisning åtminstone icke under de närmaste månaderna. Trans-

med den svenska riksbanken förvaras i en annan byggnad. Detta är dock en förtur till den svenska riksbanken, som är en del av den svenska staten och därmed en del av den svenska riksförvaltningen. Den svenska riksbanken är en del av den svenska riksförvaltningen och är en del av den svenska riksförvaltningen.

Ere i trafik. Om var och en av dessa gör två dubbelturer per dygn, och sedan ses utefter tiden omkring 1000 till 1100 att de åtföljs av en tredje resenär som följer med till Sænitz. Det allra häftigaste antalet godsvagnar, som med nu befintliga resurser kan befordras från Trelleborg till Sænitz, utgör alltså omkring 400 stycken och är det enda sättet att få fram den nödvändiga lasten. Man bör emellertid här observera, nej tyvärr inte, att det är svårt att få denna last att förflytta sig i landet, eftersom det är svårt att få fram lasten till Trelleborg. Detta är dock en del av det problemet att få fram lasten till Sænitz.

alltför stor risk att nu frångå denna regel; under den mörkaste drastiden gå även de tyska färjorna endast vid fullt dagljus. Med hänsyn till sistberörda förhållanden torde försiktigheten bjuda, att man räknar med att endast ( $6 \times 16 =$ ) omkring 100 vagnar kommer att som regel överföras från Trelleborg till Sæsonitz pr dygn.

Under de senaste veckorna har endast en svensk och en tysk färja trafikerat förjeleden. Färjan "Konung Gustaf V" erhöll under de stora isvärvigheterna i mars månad en allvarlig skada och är för reparation av denna alltjämt intagen på varv, därifrån den beräknas utgå under senare delen av juni månad. Isbrytarfärjan "Starke" har varit i tjänst hela vintern och är för närvarande underkastad sedanligen underhåll och allmän översyn. Färjan "Drottning Victoria" är för närvarande i tjänst. Av de båda tyska färjorna har "Preussen" gått i trafik de senaste veckorna, under det att "Deutschland", som legat uppe en längre tid, kommit i tjänst först den 28 april. Nu är alltså tre färjor i arbete, nämligen "Drottning Victoria", "Preussen" och "Deutschland"; den fjärde - "Starke" - väntas komma i tjänst inom leppet av närmast kommande veckor; då torde emellertid "Preussen" under någon tid behöva tas ur tjänst för översyn. Under den tid endast två färjor varit igång, hara omkring 50 godsvagnar kunnat överföras per dag i vardera riktningen. Nu har detta antal ökat till omkring 80, och en ytterligare ökning är att vänta, så snart förhållandena medgiva, antingen att de svenska färjorna kunna göra två dubbelturer per dygn eller också att fyra färjer kunna hållas i trafik. Vi kan dock dock icke räkna med att överskrida det såsom maximum här ovan uppgivna antalet 130 vagnar per dygn i vardera riktningen; sannolikt kommer vi icke komma upp till mer än 100 vagnar pr dygn.

Styrelsen har velat lämna dessa uppgifter, på det att Föreningen skulle erhålla full klarhet om förjeledens möjligheter att under nu rådande förhållanden betjäna den svenska exporten av olika varor. Det är naturligtvis otänkbart, att denna trafikled skall kunna överta nägen större del av den export till Tyskland och där bortom belägna länder, som under vanliga förhållanden befordras pr båt, men styrelsen