

Mtr H 110/1941

Till

Transportofficeren hos Militärattachén,

Tyska Legationen,

Stockholm.

Med anledning av Eder skrivelse den 12.7 1942, Tgb.Nr. 397/42 geh., har järnvägstyrelsen upptagit frågan om transitotransporternas omfattning till förnyad omprövning. Styrelsen har härvid haft att taga hänsyn till rent trafiktekniska förutsättningar för en avveckling av såväl transitotrafiken som den inhemska godstrafiken.

Transitotrafiken, som redan under sista halvåret 1941 utgjorde i tonkm räknat 12 % av statsjärnvägarnas hela godstrafikarbete, har under de senaste månaderna avsevärt ökat. Av Eder ovan berörda skrivelse framgår att man främdeles beräknar transportbehovet enbart från Tyskland i medeltal per månad till ungefär samma vagnantal, som de under maj och juni uppnådda maximitalen, dvs. omkring 100 vagnar per dag. Ytterligare transportbehov beräknas uppstå, så att fr.o.m. mitten av augusti 120 och fr.o.m. november 150 transitovagnar per dag skulle inkomma enbart från Tyskland/Danmark. Härtill är att lägga - då man endast tager hänsyn till den nordgående trafiken - de ytterligare transportbehov, som förefinnas från Norge till Narvik och Tornedå, vilka beräknas bli av samma omfattning som under maj månad 1942, dvs. 850 resp. 250 vagnar eller sammanlagt 1100 vagnar per månad. Även här skulle alltså en, ehuru relativt begränsad ökning av transportbehoven i förhållande till den förflutna tolv månadersperioden föreligga.

Redan den trafik, som statsjärnvägarna haft att avveckla under föregående år, vållade avsevärda svårigheter. En påtaglig brist på lokomotiv och en konstant överbelastning av de enkelspåriga linjerna i Norrland gjorde sig härvid kännbar. Med hänsyn till sålunda vunnna erfarenheter äro begränsningar ofrånkomliga, därest förutsättningar skola finnas för att avveckla den ökade trafik, som den företrädda kolsituationen nu framtingat.

Vid bedömandet av frågan, huru ökat transportutrymme skall kunna beredas i främsta rummet vedtransporterna, ha olika möjligheter övervägts. Ehuru det måhända legat nära till hands att i främsta rummet vinna utrymmet genom en begränsning av transitotransporterna, har så icke skett. Tvärtom har den synpunkten beaktats, att transitotransporterna oftast gå i motsatt riktning mot de väntade vedtransporterna, och lett till att dessa transporter i huvudsak kunnat bibehållas vid den

omfattning, de haft under föregående år. Då emellertid den vagnmateriel, som användes vid transitotransporterna, i regel består av täckta vagnar och följaktligen är föga lägnad för transport av ved samt en viss begränsning av den totala trafiken är ofrånkomlig, har styrelsen dock funnit de omöjligt att åtaga sig någon ökning av nämnda trafik i förhållande till det genomsnitt, som transitotransporterna under de sista 12 månaderna utvisat. På linjen via Charlottenberg - där transitotransporter icke varit förutsedda, men viss trafik det oaktat kommit till stånd i syfte att rent tillfälligt avlasta trafik från linjen Oslo - Trondheim - ha därutöver en begränsning befunnits nödvändig.

Med dessa utgångspunkter anser sig järnvägsstyrelsen, vilken enligt gällande instruktion icke kan åtaga sig transitotransporter, vilka mera nämnvärt begränsa möjligheterna för den inhemska godstrafiken, nödsakad att precisera sina åtaganden i vad rör transitering av Wehrmachtgut sålunda:

1. Höhe des Transits deutschen Wehrmachtgutes aus Deutschland durch Schweden:

Antalet transitovagnar (W-gut) per månad från Tyskland till Norge (Kornsjö) och Finland (Torneå) får icke överstiga 1800. Härav beräknas hälften för Norge (Kornsjö) och hälften för Finland (Torneå). I den mån isförhållandena under kommande vinter skulle omöjliggöra sjöfart på Finland, är styrelsen beredd, ^{att} då trafikförhållandena möjliggör detta, till förnyad prövning upptaga frågan om tillfällig ökning av vagnantalet till Finland.

Månadskvoten bör i möjligaste mån fördelas jämt över månaden med omkring 30 vagnar per dag och riktning samt må icke någon dag överstiga 50 vagnar i samma riktning.

2. Höhe des Transits aus Norwegen

a) nach Finland

b) nach Norwegen (Narvik).

Medeltalet vagnar från Norge till Finland och Narvik har under de senaste 12 månaderna utgjort 365 resp. 590 eller tillsammans 955 vagnar per månad. Såsom tidigare framhållits anser styrelsen det i nuvarande situation icke möjligt att främdeles åtaga sig transporter av tankvagnar och anser sig liksom i princip förhindrad att verkställa transporterna till Finland och Norge via Charlottenberg. I den mån vagnarna inkomma via Storlien och icke utgöras av tankvagnar, kan transitering av högst 1000 vagnar per månad ske. Härvid förutsättes, att antalet vagnar per månad till Finland icke kommer att överstiga 250. Även för dessa riktningar bör månadskvoten i möjligaste mån fördelas jämt på månadens olika dagar. Vagnantalet må icke någon dag överstiga 60.

Oavsett sin ovan angivna principiella inställning beträffande transporterna via Charlottenberg är styrelsen beredd att av ovan angivna antal vagnar (1000 i månaden) tillsvidare t.o.m. oktober månad framföra högst ett tåg om 550 ton per vecka från Charlottenberg till Narvik eller Torneå. Även härvid gäller ovan angiven begränsning, att vagnarna icke få utgöras av tankvagnar. En direkt avlastning av linjen Oslo - Trondheim genom transporter från Charlottenberg till Storlien kan styrelsen i nuvarande trafiksituation icke åtaga sig.

3. Ovan under p. 1 och p. 2 har förutsatts att samtliga transitovagnar från Tyskland till Norge framföras via Kornsjö. Detta gäller även vagnar avsedda för Narvik. Skulle önskemål uppkomma att i begränsad omfattning framföra Narviksvagnarna annan väg än via Kornsjö - Oslo, är styrelsen beredd att från fall till fall undersöka möjligheterna härför, varvid självfallet månadskvoterna för såväl Kornsjö- som Narviksriktningarna minskas i motsvarande omfattning.

4. Tidpunkt för ikraftträdandet av bestämmelserna.

Vid den tidigare diskussion av den fråga, som lägde rum den 20. juni, ansågos ändringarna kunna träda ikraft fr.o.m. den 15. juli. Med hänsyn till den numera långt framskridna tiden, är en viss förskjutning av denna tidpunkt utan tvivel nödvändig. Då emellertid styrelsens planer för godstrafiken snarast måste genomföras, ser styrelsen sig nödsakad fastslå att ovan berörda reglering av transitotrafiken måste träda ikraft fr.o.m. den 1. augusti 1942.

Stockholm den 14. juli 1942.

G. Dahlbeck

Henrik Wrede.