

Trafiksituationen vid de svenska järnvägarna har under senaste halvår varit synnerligen ansträngd. I väsentlig mån har härtill bidragit den omständigheten, att knappheten på kol nödvändiggjort transporter av ved i mycket betydande omfattning. Även i övrigt har godstrafiken undan för undan stigit i anmärkningsvärd omfattning. Då man under kommande tid måste räkna med icke en förbättring i kolsituationen utan tvärtom en sjunkande import av stenkol och trafiksituationen även i övrigt ovillkorligen kräver ett reglerande ingripande, därest de ytterligare ökningar som torde vara ofrånkomliga beträffande vedtransporterna skola kunna effektueras, äro omedelbara åtgärder nödvändiga.

Vid den allmänna eftersyn, som med anledning härav företages inom järnvägsstyrelsen, i syfte att åstadkomma begränsningar i godstrafiken måste jämväl transitotrafiken uppmärksammas. Enligt de grundläggande överenskommelserna framhålles nämligen, att åtagandet om transitering är beroende av de trafiktekniska möjligheterna. Det rör sig härvid icke om några ändrade grunder för de s.k. permittenttransporterna, utan är det närmast godstransporterna, som tilldraga sig intresse.

1. Transitotransporternas allmänna omfattning. Godstransporterna från Tyskland till Norge och Finland har under 11 månaders-perioden juli 1941 - maj 1942 omfattat i runt tal 19.000 godsagnar, motsvarande i medeltal per månad 1.700 vagnar. Att tänka sig någon mera avsevärd nedpressning av detta vagnantal låter sig väl svårligen göra. Förslagsvis torde man väl, sedan numera förbindelserna på Finland blivit långt tryggare än de voro under sommarhalvåret 1941, kunna räkna med en sådan begränsning att totala antalet vagnar per månad från Tyskland i medeltal skulle komma att uppgå till 1.600.

Om sålunda vagnantalet i och för sig icke i främsta rummet tilldrager sig intresset i annan mån än, att man måste skapa garantier för att ingen ytterligare ökning kommer till stånd och i stället en mindre begränsning eftersträvas, är det framför allt ojämheter i godstransporternas omfattning, som bör ägnas uppmärksamhet. Sålunda uppvisar exempelvis maj månad innevarande år en godsmängd om i runt tal 2.900 vagnar från Tyskland till Norge och Finland, medan motsvarande tal för mars månad var 645 och för februari 1.200. Här beröres endast godstrafiken från Tyskland i riktning mot Norge och Finland, enär den sydgående trafiken saknar intresse i detta sammanhang. Det är uppenbart, att dessa variationer välla avsevärda svårigheter i en tid, då trafikbelastningen är anmärkningsvärt stor. Att exakt reglera vagnantalet från dag till dag är måhända omöjligt med hänsyn till de relativt långa vägar, vagnarna ha att rulla, innan de nå Sverige, att däremot fixera en viss bestämd kvot per månad torde icke välla svårigheter med hänsyn till att transporterna i huvudsak numera

framgå sjöledes och att järnvägstransporterna endast utgöra en relativt underordnad del i det hela. Så tillvida ligger saken också relativt enkelt till, att det endast rör sig om tillförseln, vilken ju låter sig tämligen väl beräknas på förhand, medan däremot aldrig förutsatts, att någon begränsning skulle ske av de mera svarberäknliga undanförseltransporterna av såredete.

Med hänsyn till nu rådande trafiktekniska möjligheter har styrelsen sett sig nödsakad att fixera den godsmängd, som kan transiteras genom Sverige, till en kvantitet som icke må - räknat i vagnar - överstiga vad som framförts i medeltal under månaderna juli 1941 - maj 1942 samt att denna kvantitet måste fördelas jämnt över de olika månaderna med 1600 högst 1800 vagnar per månad. Hälften av denna kvot må framföras i riktning till Norge och hälften till Finland. Det är därutöver önskvärt, att vagnantalet såvitt möjligt fördelas jämnt över månaden i dess helhet eller med andra ord, att antalet vagnar per dag till resp. Norge och Finland icke överstiger 30.

2. Transporterna mellan Norge och Finland beröra under alla omständigheter den koldrivna linjen Haparanda - Boden samt därutöver endera den koldrivna linjen från Östersund eller ock huvudlinjen norr om Krylbo. Då anledningen till de besparingsåtgärder, som järnvägsstyrelsen nu måste vidtaga dels ha sin grund i knapp koltillgång dels i befarad överbelastning av järnvägsnätet, framför allt norrlandslinjerna, där vedtransporterna dominera, är det uppenbart, att man med alla medel bör eftersträva att dessa transporter nedbringas. I främsta rummet gäller det sådana transporter, som framföras från Charlottenberg. Styrelsen anser sig främdeles förhindrad att framföra sådana transporter genom Sverige, som kunna framföras på norska järnvägar. Transporter till Finland måste därför obetingat framföras via Storlien eller Riksgränsen, däremot ej från Charlottenberg. På samma sätt bör trafiken till Norge gå kortast möjliga väg genom Sverige alltså endera till Kornsjö eller Riksgränsen.

3. Transporterna från Norge till Norge. I analogi med vad som sagts under 2 ovan, böra dessa transporter främdeles begränsas till transporter mellan Storlien och Riksgränsen och även här är det önskvärt, att transportererna i möjligaste mån begränsas. Vad, som kan föras sjövägen, bör obetingat gå sjöledes. Ett alldeles speciellt intresse tilldrager sig i detta sammanhang transporter i tankvagnar. Tankvagnarna måste nämligen gå outnyttjade vid återtransporten och tager därigenom ett oproportionerligt stort transportutrymme i anspråk, varför dessa transporter i främsta rummet böra bort. Härtill kommer emellertid att transporter av tankvagnar under senare tid vällat betydande omak och varit förenade med påtagliga risker. Tid efter annan har nämligen inträffat, att tankvagnarna på grund av bristfälligheter eller åverkan haft ~~hög~~ varigenom betydande brandfara måste ha ansetts föreliggande under transporten. Med hänsyn såväl hertill som med hänsyn till tomdragningarna vid återtransporterna måste sty-

relsen avböja dylika transporter för framtiden, helst som dessa transporter relativt enkelt torde kunna ske sjöledes. Det rör sig ju här om förhållandevis små kvantiteter.

4. Permittenttransporterna skulle i princip icke komma att påverkas av planerade besparingsåtgärder. Däremot torde det vara anledning att upptaga till behandling frågan, hur man skall kunna bibehålla likformigheten mellan de sydgående och nordgående transportererna. Om principen som sådan torde råda full samstämmighet, svårigheterna att i praktiken upprätthålla principen är emellertid påtagliga, och överskott i nordlig riktning ha tid efter annan uppstått. På denna punkt vore det önskvärt med förslag. Lämpligast synes härvid vara att införa någon bestämmelse om, att veckokvoten icke får utvisa mer än en viss differens, därest icke ett tåg skall inställas följande vecka.

5. Tidpunkten, då ovan berörda förändringar skola träda i kraft, beräknas bliwa före den 15/7 1942.

Avskrift.

KUNGL. UTRIKES
DEPARTEMENTET

Strängt förtroligt.

t.f. Kabinetssekreteraren.

P.M.

Idag på eftermiddagen infann sig ambassadrådet Dankwort hos mig sedan han, enligt telegrafiska instruktioner undertecknade av ambassadören Ritter, beordrats omedelbart bringa följande till svenske utrikesministrernas kännedom.

Den 14 juli hade den svenska järnvägsstyrelsen skriftligen meddelat den tyske transportofficeren i Stockholm, att från den 1 augusti komme att gälla en nyreglering av transitotrafiken, emedan en begränsning av de tyska materieltransporterna nödvändiggjorts till följd av de inre svenska transporternas behov. Med anledning härav ville tyska regeringen erinra om, att enligt transitöverenskommelsen av juli 1940 permittenttrafiken visserligen vore till antalet begränsad men materieltransporterna obegränsade. Tyska regeringen räknade för sin del ej med en minskning av transitotrafiken utan med en ökning. Därför hade hr Dankwort beordrats genast uppsöka svenske utrikesministern för att ingiva en gensaga "Einspruch erheben" mot en ensidig begränsning från den 1 augusti av transitotrafiken från de svenska järnvägsmyndigheternas sida. En sådan ensidig ändring kunde ej erkännas. Om svenska regeringen så önskade, kunde diskussionerna om transitotrafiken i juli 1940 åter upptagas. Tyska regeringen hemställde, att under tiden svenska regeringen måtte tillse, att status quo icke ändrades.

Stockholm den 21 juli 1942.

Söderblom.

P.M.

Med anledning av Tyska Beskickningens den 22 juli 1942 gjorda framställning rörande den tyska transitotrafiken genom Sverige har Kungl. Utrikesdepartementet härhärmed anföra följande.

Såsom torde vara Beskickningen bekant, har trafiksituationen vid de svenska järnvägarna under det senaste halvåret varit synnerligen ansträngd. Härtill har bl. a. den omständigheten i väsentlig mån bidragit, att knappheten på kol nödvändiggjort transport av ved i mycket betydande omfattning. Även i övrigt har godstrafiken undan för undan stigit i anmärkningsvärd grad. Erfarenheterna från sistlidne vinter giva vidare vid handen, att trafiksvårigheterna komma att under de stundande månaderna ytterligare tilltaga. Med anledning härav har det visat sig oönskligt att vidtaga en reglering beträffande godstrafiken i dessa helhet. Därvid har man givetvis icke kunnat undgå att jämväl taga i betraktande den mycket avsevärda transitotrafik för tysk räkning, som äger rum på svenska järnvägar. Upplýsningsvis må nämnas, att transitotrafiken av gods genom Sverige för tyska försvarsmaktens räkning uppgår till, räknat i tonkilometer, inemot 20 % av de svenska järnvägarnas totala godstrafikarbete.

I detta sammanhang hänvände sig Kungl. Järnvägsstyrelsen redan i slutet av juni till transportofficeren vid tyska beskickningen i Stockholm i syfte att ernå en mera jämn fördelning av materieltransporterna. Beträffande de tyska personaltransporterna framfördes däremot ej något som helst yrkande. Vad angår materieltransporterna ifrågasattes icke heller någon minskning, i stort sett hoppades man kunna i avseende å sistnämnda transporter bibehålla status quo. Därvid såg man sig dock nödsakad att fixera den godsmängd, som kunde transiteras genom Sverige, till en kvantitet, som, räknat i järnvägsagnar, icke överstege vad som i medeltal transiterats under månaderna juli 1941 - maj 1942. Ett väsentligt önskemål från svensk sida var vidare, att denna kvantitet skulle fördelas jämnt över de olika månaderna, då framför allt ojämnheterna i godstransporternas omfattning visat sig utgöra en utomordentlig belastning på det svenska trafiknätet. Denna normalisering av godstransporterna avsågs träda i kraft den 15 juli. Sedan från tysk sida anmälts ökade transportbehov,

har Kungl. Järnvägsstyrelsen efter ytterligare undersökningar dels ansett sig kunna vidtaga vissa jämkningar i den praktiska tillämpningen av ovanstående principprogram, dels förklarat sig beredd att, då ishinder uppstå, diskutera en temporär ökning av transporter till Finland. Samtidigt medgav Järnvägsstyrelsen, att den nuvarande obegränsade gods-transiteringen finge fortgå till den 1 augusti.

Härmed har man från svensk sida sträckt sig så långt i tillmötesgående, som med hänsyn till trafiksituationen över huvud taget är möjligt. Emellertid möter givetvis intet hinder mot att fortsätta överläggningar mellan järnvägstekniska experter äga rum i syfte att undersöka i vad mån speciella tyska önskemål i ett eller annat avseende kunna tillgodoses.

Kungl. Utrikesdepartementet tillåter sig slutligen erinra om att, jämlikt den svensk-tyska transiteringsöverenskommelsen av den 8 juli 1940, transitotrafiken beträffande materiel uttryckligen angivits icke få överstiga de svenska trafiktekniska möjligheterna. Det måste för övrigt anses ligga i sakens natur, att en sådan transitotrafik icke rimligen kan få taga en omfattning, som allvarligt inkräktar på Sveriges egna livsviktiga transportbehov. I detta sammanhang må omnämnas, att enligt gjorda beräkningar ett totalt tillgodoseende av de tyska önskemålen beträffande ökad materieltransitering skulle innebära, att färjelederna mellan Tyskland-Danmark och Sverige till praktiskt taget 100 % skulle komma att utnyttjas för transporter av tyskt försvarsmakts-gods.

Stockholm den 29 juli 1942.

HEMLIG

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

KUNGL. UTRIKES
DEPARTEMENTET

Stockholm den 11 augusti 1942.
Överlämnas till Översten Friherre
Wrede, Kungl. Järnvägsstyrelsens,
militärbyrå, för kännedom.

t.f. Chef för Politiska Afdelningen.
P.M.

Närvarande:

Kabinettssekreterare Boheman

Överste Wrede

Major von Horn

Sekreterare Hägglöf

Gesandter Dr. Schnurre

General v. Uthman

Oberstleutnant Berling
(Chef för "Heimatsstab
Nord" i OKW)

Major Maenss

Till en början lämnade överste Wrede en exposé över trafiksituationen på de svenska järnvägarna. Han framhöll bland annat, hurusom redan tidigare under kriget vid några tillfällen trafiken hotat överstiga järnvägarnas kapacitet, vilket nödvändiggjort vissa nedskärningar och reglerande åtgärder. Därvid hade emellertid icke - såsom ju i och för sig varit rätt rimligt - de utländska transitotransporterna begränsats; i stället hade inskränkningar införts särskilt i den svenska persontrafiken. Bristerna i kolförsörjningen nödvändiggjorde i år vedtransporter av större omfattning än någonsin förut, och det svenska järnvägsnätet kom under hösten och vintern att belastas intill gränsen för dess kapacitet. Särskilt hård vore belastningen på den enkelspåriga sträckan Krylbo-Bräcke, den enda genomgående godstrafiklinjen mellan mellersta och norra Sverige. Överste Wrede demonstrerade med kartor och tidtabeller, hurusom för närvarande på denna sträcka ett tåg passerade var 27de minut dygnet runt. Reparationer och kontroll av linjen skulle hinna verkställas under de korta mellantiderna. Det funnes helt enkelt icke plats för ett enda ytterligare extratåg på linjen. Sedan många år tillbaka vore denna sträcka den hårdast belastade enkelspåriga järnvägssträckan i världen. Enbart sedan krigsutbrottet 1939 hade trafiken på sträckan ökat med 50%. På denna linje måste nu av utländska transporter framföras icke blott all direkt trafik mellan Tyskland å ena sidan, Finland och Nordnorge å den andra, utan även trafiken mellan Charlottenberg och Finland respektive Nordnorge; härtill kom slutligen de omfattande transporterna för tysk räkning av kol och cement från Sundsvall och Härnösand till Trondhjem. Linjen vore att anse som en "flaskhals" för den nordgående trafiken, där redan ett maximum nåtts. Likaledes vore järnvägslinjerna från Sydsv sverige till Kornsjö-Oslo, särskilt den enskilda järnväg i Dalsland, där hela trafiken till Oslo måste passera, redan nu synnerligen kraftigt belastade.

Under de senaste månaderna hade nu den tyska transitotrafiken tenderat att ytterligare öka. Någon väsentlig ökning kunde de svenska järnvägarna emellertid icke bära. För att i god tid förebygga en situation, där till följd av ökade tyska transporter stockningar skulle

uppstå, hade Järnvägsstyrelsen för någon tid sedan föreslagit en gräns, vilken dessa transporter icke finge överskrida. Denna gräns hade motsvarat det genomsnittliga antalet inkommande tyska vagnar under de tolv månader, som förflutit efter det tysk-ryska krigsutbrottet d. v. s. perioden juli 1941 - juni 1942. Antalet från Tyskland och Danmark till Trälleborg-Malmö-Hälsingborg anländande vagnar skulle i enlighet härmed icke överstiga sammanlagt 1800 i månaden.

Även Kabinettssekreteraren underströk, att Järnvägsstyrelsens aktion, såsom framgått av överste Wredes muntliga framställning, diktats av en önskan, att sedan man funnit, att de svenska järnvägarna inte skulle vara i stånd att bära någon ytterligare ökning av den tyska trafiken, försöka i god tid och i ömsesidigt intresse förebygga, att svårigheter och missräkningar uppstode genom att trafikstockningar inträdde.

Envoyén Schnurre, liksom de övriga tyska representanterna, framhöll att man på tysk sida med glädje erkände, med vilken effektivitet de svenska järnvägarna genomfört transitotransporterna, och betygade, i vilken tacksamhetsskuld, man med hänsyn härtill stode till den svenska järnvägsledningen. Envoyén Schnurre fortsatte med att framhålla, att man å tysk sida nu väl insåge de svårigheter, som de svenska kommunikationsmyndigheterna hade att kämpa med. Å andra sidan hade de tyska myndigheterna att rätta sig efter vissa tyska militära behov. Man kunde icke godtaga, att från svensk sida en gräns fixerades för de tyska militära transporterna, vilka transporter som sagt motsvarade oavvisliga militära behov. Lösningen borde i stället sökas däruti, att man å tysk sida sökte inskränka transiteringen per järnväg genom Sverige så mycket som möjligt. Det vore å andra sidan icke möjligt att i förväg fixera, vilka kvantiteter som borde transporteras denna väg. Det vore därför önskvärt, att godstransiteringen genom Sverige tills vidare finge löpa vidare utan någon fixerad begränsning å svensk sida, samtidigt som man å tysk sida vidtog alla möjliga åtgärder för att på olika områden inskränka trafiken. Herr Schnurre, överstelöjtnant Berling och major Maenss redogjorde därefter för de åtgärder, som i sådant syfte å tysk sida komme att vidtagas. Man skulle i största möjliga utsträckning dirigera trafiken från Oslo till Nordnorge på norska järnvägar via Trondhjem och därefter över Storlien till Narvik och hädanefter endast i nödfall taga järnvägen via Charlottenberg genom Sverige i anspråk. Man ämnade likaledes i möjligaste mån avlasta färjtrafiken mellan Tyskland-Danmark och Sverige genom att i stället verkställa godstransporterna med fartyg direkt till Norge respektive Finland. I fråga om transporterna på järnväg av mineraloljor från Sydnorge till Nordnorge märktes, att man för närvarande å tysk sida icke disponerade över några tankfartyg, vilka kunda användas för att i stället transportera oljan till Nordnorge. Finge man chartra några svenska tankfartyg, skulle däremot järnvägstransporterna av mineraloljor till Narvik kunna inställas. Vad man önskade vore tankfartyg med ett ton-

nage mellan 500 - 1500 BRT. Helst borde de icke vara större än 10.000 BRT. Man ansåge sig behöva tankfartyg med ett sammanlagt tonnage av c:a 3000 BRT. Även om någon sådan omläggning till fartygstransporter icke komme till stånd, lovade man dock att icke sända några tankvagnar via Charlottenberg utan hädanefter endast via Storlien. - Kabinettssekreteraren gynnade här, att man å svensk sida skulle välvilligt pröva för att undvika transporter av tankvagnar genom Sverige/ va frågan om bortchartrande eller försäljning av tanktonnage/ Tankvagnar toge nämligen dubbelt så stor plats som andra vagnar, enär de icke kunde utnyttjas för inhemska transportbehov på återvägen utan då måste gå i tomme. Han bad att få återkomma till tanktonnagefrågan, sedan den här prövats. - I syfte att minska transiteringen genom Sverige komme man å tysk sida vidare att i möjligaste mån dirigera godsfräsändelserna till Finland direkt via Haparande i stället för att, såsom hittills i viss utsträckning skett, först låta dem gå till Norge och därifrån vidare till Finland. Vidare skulle man å tysk sida försöka inställa transporter av gods och cement via Härnösand-Sundsvall till Trondhjem och i stället befordra dessa varor sjövägen ända till bestämelseorten. - Major Maenss frågade, huruvida från svensk sida något hinder mötte det att en del av godsfräsändelserna i stället för med färjorna skickades med fartyg till isfri svensk hamn, helst Göteborg, och därifrån med järnväg vidarebefordrades till Norge eller Finland. Från svensk sida framhölls, att häremot icke mötte något principiellt hinder, ävitt gällde den vanliga godstrafiken; krigsmateriel önskade man däremot icke mottaga på detta sätt, d.v.s. med omlastning i svensk hamn, något som man å tysk sida genast accepterade. Det vore huvudsakligen livsmedel, som man önskade sända denna väg. Major Maenss erinrade vidare om, hurusom i vintras medgivande lämnats till att under den tid, då Oslofjorden var tillfrusen, mineralolja från Tyskland fraktades sjövägen till Malmö, där lagrades i transitolager och efter hand vidarebefordrades till Norge med tankvagnar. Några mineraloljetransporter de vägen hade förra vintern icke i praktiken genomförts. Han ville fråga om samma arrangement i händelse av behov kunde tillämpas instundade vinter; i så fall skulle det ur tysk synpunkt vara förmånligast att lagra oljan icke i Malmö utan i Göteborg. Kabinettssekreteraren sade sig icke kunna för tillfället ingå på denna fråga. Sedan saken undersökts skulle man å svensk sida återkomma.

Envoyén, Schnurre framhöll härefter ånyo, att det syntes önskvärt, att transitotrafiken, för vilken de tekniska förutsättningarna nu så tydligt klarlagts, tills vidare finge löpa vidare utan att några på förhand uppgjorda begränsningar från svensk sida tillämpades, men med de inskränkningar från tysk sida, som man nu redogjort för. Kabinettssekreteraren framhöll, att detta icke mötte något hinder under förutsättning liksom det, att man hade klart för sig, att de gränser, som från svensk sida angivits för transiteringens omfång, verkligen representerade de ungefärliga maximikvantitet, som de svenska järnvägarna

under instundande höst och vintersäsong skulle kunna mottaga. Man komme å svensk sida givetvis att göra allt för att mottaga och transitera det antal vagnar, som anlände. Visade det sig att det icke gick, så finge man å tysk sida finna sig i att det inträdde en stockning och att åtgärder vidtoges för att anpassa tillförseln efter järnvägar-
garnas kapacitet. Om så bleve nödvändigt, finge man då åter upptaga förhandlingar, i första hand mellan Järnvägsstyrelsen och de militära tyska transportmyndigheterna.

Stockholm den 6 augusti 1942.

Denna anteckning verkställs
i Utrikesdepartementets Familj-
kungäres den 21 juni 1937
nr 751.

Stockholm den 20. Mars 1904.
 Högst i Högskolans Högskola, Högskola
 Högskola Högskola Högskola Högskola
 Högskola Högskola Högskola Högskola
 Högskola Högskola Högskola Högskola

Auskunft.

三、

P.M.

Hervorheben:

Erkebysen Schmurres uppgif var att åren 1894-1895 i Stockholm i början av augusti, i anslutning till sina samtal med kabinettsssekreteraren, fråga om inköp av svenskt tankfartyg med utrikesrådet Häggblöf. Schmurre önska-
de att tyska vederbörande skulle köpa 3.000 BRT. Häggblöf framhöll, att
cirka 2/3 av det svenska tankfartygs utmanföra spårren redan vara
shavsvrat av tyskarna. Detta funnes ett par tre lämpliga tankfartyg, som
kunde ifrågakomma, men det föreföll honom önskvärdt att de svenska Regern
na vare villiga att skilja sig från tankfartyg som tillika uppgitt till i handel-
na icke kunde få köpa några tankfartyg ty de vilka de icke redan dispo-
nerade öfver fingo köpa några redan shavsvrade båtar, detta berde kompen-
sation för de tyskarne finge köpa. Han sa 3.000 ton
som förhållande, arbetare af Rönneberg på att intressera svenska
ägare att köpa tankfartyg, därvid detta lyckas honom skulle alltså
exportlicens kunna beviljas av Kungl. Maj:st. sedan i lämplig form med
tyskarna överenskommit att järnvägsstationerna av petroleum till
Nordbergs de guldåskola uphöra så många vagnar öfver; det funnes sålunda
ännu plats på Munkedjurs järnvägsstation "Lindörsen" för transitotrafiken vo-
re för öfrigt icke färglederna utan järnvägslinjerna i Mollaneverige, och
dessa voro som bekant redan nu hårt belastade. Något påseendande af Molm

HEMLIG

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

Stockholm den 20 augusti 1942.

Överlämnas jämte bilaga till
Översten Friherre Wrede, Kungl.
Järnvägsstyrelsens militärbyrå,
för kännedom.

t.f. Chef för Politiska Avdelningen.

P.M.

Närvarande:

t.f. kabinetssekreteraren Söderblom

t.f. avdelningschefen Kumlin

överste Wrede

major von Horn

sekreterare Hägglöf.

1. Överste Wrede redogjorde till en början för dagsläget i fråga om tyska transitotrafiken.

Under augusti månad hade antalet tyska transitovagnar, som söderifrån anlant till Trelleborg/Hälsingborg hittills uppgått till i medeltal 90-95 om dagen. (Enligt Järnvägsstyrelsens numera upphävd trafikreglering skulle antalet söderifrån ankommande vagnar som bekant vara i

medeltal 60 per dag.) Under de senaste dagarna kunde dock en viss tendens till minskning förmärkas. Från tysk sida hade framställning gjorts om att Köpenhamn-Malmö-färjan åter måtte insättas i trafik. Järnvägsstyrelsen hade härtill svarat, att enbart Helsingör-Hälsingborg-färjan hade en maximal kapacitet av 126 vagnar om dagen och att tyskarna hittills icke någon dag försökt få så många vagnar över; det funnes sålunda ingen plats på Hälsingborgsfärjan. "Flaskhalsen" för transitotrafiken vore för övrigt icke färjlederna utan järnvägslinjerna i Mellansverige, och dessa vore som bekant redan nu hårt belastade. Något insättande av Malmö-färjan komme därför icke i fråga annat än för det fall, att allvarliga störningar inträffade på de andra färjlederna. - Det konstaterades, att det tyska behovet för närvarande vore 90 vagnar om dagen söderifrån.

I fråga om trafiken genom Sverige mellan orter i Norge, så dirigerades densamma alltjämt huvudsakligen via Charlottenberg och icke via Storlien. Efter införandet den 11 augusti av en spärri i Charlottenberg anlände numera dit en kvantitet av 550 ton per dag.

Eftersom det i främsta rummet vore trafiken över Charlottenberg,

21-11

som i nuvarande läge utgjorde en belastning för de svenska järnvägarna, överenskoms, att Järnvägsstyrelsen skulle redan nu begränsa den ankommande trafiken vid Charlottenberg från nu gällande 550 ton per dag till högst 550 ton varannan dag; inom en snar framtid kunde ytterligare restriktioner i Charlottenberg införas. 550 ton motsvarar ett mindre tågsätt.

Vad beträffar den söderifrån ankommande trafiken överenskoms, att man lämpligen borde ännu åtminstone någon vecka anstå med att införa någon begränsning. Man kunde måhända omkring månadsskiftet augusti-september, då i samband med skörden i Sverige trafikbelastningen komme att öka, införa en begränsning till ett visst maximiantal vagnar per dag.

2. Vad beträffar det från tysk sida vid samtalet den 6 augusti framförda önskemålet om att till vintern tankutrymme skulle upplåtas i Malmö eller Göteborg i samband med transitering av mineralolja till Norge, överenskoms att man borde avvakta, att tyska vederbörande över huvud gjorde någon konkret framställning i denna riktning. Gjordes en sådan, borde den avslås.

3. I fråga om den tyska framställningen att inköpa svenskt tanktonnage för att på så sätt erhålla möjlighet ersätta järnvägstransporterna av petroleum från Sydnorge till Nordnorge med fartygstransporter, konstaterades, att i anslutning till kabinettsekreterarens samtal med envoyén Schnurre i början av augusti utrikesrådet Häggblöf på uppdrag till herr Schnurre framfört, att det stode tyska vederbörande fritt att här inleda förhandlingar om inköp av 3.000 ton svenskt tanktonnage. Läget vare för närvarande det, att den tyska sjöfartsrepresentanten dr Riensberg förhandlade med svenska fartygsägare. Dessa förhandlingar hade tills dato synbarligen icke lett till positivt resultat. Se närmare bifogade promemoria. ./.

4. Överste Wrede omtalade, att han i samband med förhandlingar med tyska järnvägsrepresentanter just erfarit, att å tysk sida instruktioner lämnats om att likviden för de tyska transitotransporterna genom Sverige (20 å 25 miljoner mark per år) hädanefter komme att betalas vid sidan av åläringen d.v.s. i guld eller deviser. Under förhandlingarna hade en viss höjning överenskommits av avgifterna för den tyska transitotrafiken.

Stockholm den 19 augusti 1942.