

HEMLIG
Svea 1927 nr 173

Mtbr H 110/19:1

Till

Transportofficeren hos Militärattachén,

Tyska Legationen,

Stockholm.

Med anledning av Eder skrivelse den 12.7 1942, Tgb.Nr. 397/42 geh., har järnvägsstyrelsen 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 Tornes, 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 vanna erfarenheter äro begränsningar ofrånkomliga, därest förutsättningar skola finnas för att avveckla den ökade trafik, som den föreslagna kolsituationen nu framvingat.

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 utrymme 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

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 ägde 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.