

Mr Rau Rau

Stockholm den 23 november 1942.
Överlämnas för kännedom till
Generaldirektör D a h l b e c k,
Järnvägsstyrelsen.

Gunnar Hägglöf

P. M.

Vid sammanträde denna dag i Berlin med den svenska och den tyska regeringskommissionen framförde ministerialrådet Rau i huvudsak följande.

Vid nyligen i Stockholm förda överläggningar mellan de tyska och svenska järnvägsförvaltningarna hade man på tysk sida framhållit, att man ansåge, att de tyska permittenttransporterna genom Sverige borde undantagas från den tarifförhöjning om 15 %, som numera genomförts i Sverige. Det vore visserligen sant, att tyska vederbörande i gällande avtal rörande permittenttransporterna åtagit sig att erlægga betalning enligt de i Sverige allmänt gällande tarifferna. Det förefölle dock rimligt - menade hr Rau - att ett undantag gjordes för taxeförhöjningar, vilka ägt rum i rent fiskalt intresse. Permittenttågen framfördes för övrigt på ett sådant sätt, att de ur järnvägsteknisk synpunkt medförde en relativt ringa belastning för de svenska järnvägarna. Därtill komme, att transportererna såsom bekant tagit en ojämförligt mycket större omfattning än vad man i juni 1940 hade kunnat förutse; hänsyn härtill borde även tagas, när det gällde att fixera tarifferna. Hr Rau hade vid sina samtal med svenska järnvägsmän fått bekräftat, att den tyska militärtrafiken vore en för Statens järnvägar god, för de enskilda järnvägarna utmärkt affär.

Vid överläggningarna i Stockholm hade de svenska representanterna hänvisat hr Rau till regeringskommissionerna. Hr Rau framhöll, att därest taxesänkning icke medgäves komme de tyska järnvägarna icke att kunna anskaffa deviser för betalning utanför clearingen.

Den tyska kommissionens ordförande, ministerialdirektören Walter, lade tonvikten på clearingsynpunkterna. Det vore ett gemensamt intresse att i nuvarande ansträngda clearingläge undvika ytterligare belastningar.

Därtill svarade jag, att frågan om järnvägstariffens höjd enligt den svenska kommissionens uppfattning knappast vore av natur att kunna sakligt diskuteras inom regeringskommissionerna. Då vi emellertid hade underrättats om att man vid överläggningarna mellan järnvägsförvaltningarna enat sig om att hänskjuta saken till fortsatt diskussion inom regeringskommissionerna, hade den svenska kommissionen sökt inhämta Svenska Regeringens synpunkter på frågan. Den förhöjning av tarifferna, som genomförts i Sverige, vore av generell karaktär. Den drabbade sålunda alla transporter, även sådana som tjänade vitala svenska intressen. Någon anledning att medgiva tarifflettnader för transporter i utländskt intresse föreläge icke. Eftersom hr Rau framhållit permittenttrafikens relativt betydande omfattning såsom ett argument för tariffmedgivanden, ville jag erinra om att det ur allmän svensk synpunkt vore ett intresse, att trafiken tvärtom bleve så obetydlig som möjligt.

Beträffande sättet för betalningarnas verkställande erinrade jag om att den svenska kommissionen vid flera föregående tillfällen fram-

hållit, att betalningar för militära transporter av extraordinär natur knappast hörde hemma i en clearing, som vore avsedd att omfatta likvider härrörande ur det svensk-tyska varuutbytet. Det kunde visserligen på tysk sida göras gällande, att man vid redigeringen av överenskommelsen rörande permittenttrafiken torde hava utgått ifrån, att betalningarna skulle ske via clearing. Men överenskommelsen kunde givetvis revideras. En sådan revision framstode såsom särskilt trängande, sedan clearingens kommit att tillföras svenska krediter, vilka lämnats i syfte att upprätthålla varuutbytet, enkannerligen importen till Sverige, men vilka självfallet icke vore avsedda att indirekt underlätta betalningarna för en trafik, vilken icke stode i sakligt sammanhang med varuutbytet.

Hr Walter sade sig mycket väl förstå, att man på svensk sida icke ansåge, att permittenttrafikens relativt betydande omfattning utgjorde något skäl för beviljande av tarifflettnader. Han förstode likaledes, att Svenska Regeringen icke kunde reflektera på att bevilja en utländsk trafikant någon som helst preferensbehandling. Han undrade dock, om det icke vore möjligt att med bibehållande av den generella tarifförhöjningen medgiva de lättnader, som vore motiverade ur rent järnvägstekniska synpunkter.

Vad anginge transferfrågan framhöll Walter, att Tyskland enligt överenskommelsen rörande permittenttrafiken vore berättigat att betala via clearing. När det under andra halvåret varit svårt att utan tillskott i fria deviser balansera clearingens, så hade man emellertid på tysk sida bemödat sig om att i första rummet betala permittenttransporterna utanför clearingens. Huruvida man komme att vara i stånd att fortsätta denna praxis vore tveksamt.

Efter en del repliker hemställde hr Walter ånyo, att den svenska kommissionen måtte förelägga Svenska Regeringen hela spørsmålet. Jag svarade, att vi icke ville avvisa en sådan hemställan, men att jag icke hade någon anledning antaga, att Regeringen komma att vilja medgiva några tarifflettnader.

Därest icke annan instruktion erhålles, avser den svenska kommissionen att vid sammanträde med den tyska regeringskommissionen under nästkommande december vidhålla sin hittillsvarande ståndpunkt.

Berlin den 20 november 1942.

G. Hägglöf

Genomslagskopia
Kungl. Järnvägsstyrelsen
Militärbyrå.
Mtr H 110/1941

Till

Transportofficeren hos Militärattachén
Tyska Legationen
Nybrogatan 21,
Stockholm.

Betr.: Wehrmachtsachsubtransporte aus Deutschland über Dänemark
(Eder skrivelse 23/11, Tgb.Nr. 2807/42).

Trafikläget är alltjämt ytterst ansträngt och i styrelsens skrivelse 15/9, där Mtr H 110/1941, angivna orsaksförhållanden kvarstå så oförminskade, att situationen vid flera tillfällen bjudit styrelsen överväga, huruvida icke den ursprungligen erbjudna dagskvoten av 60 vagnar per dag, vore högsta möjliga maximum på längre sikt. Det har dock t.v. lyckats att vidarebefordra emottagna vagnar utan alltför stora stockningar, varför ytterligare inskränkningar icke ännu nödvändiggjorts. Det är däremot icke möjligt att medgiva en ökning av dagskvoten utöver gällande 70 vagnar per dag utan sådant eftersättande av inhemska transportbehov, vartill styrelsen saknar befogenhet.

När styrelsen f.m. icke kan garantera vidarebefordran från HHL-singborg/Malmö av mer än 70 vagnar per dag, synes en ökning av antalet turer på färjleden Köpenhamn - Malmö icke aktuell. Härtill kommer att leden av säkerhetsskäl endast trafikeras med dagturer, vilkas antal under innevarande årstid icke kan ökas utöver nuvarande 2.

Beträffande Sassnits-leden överväger styrelsen att, så snart förhållandena det medgiva, återupptaga trafiken med en tur dagligen. Syftet är härvid uteslutande att tillgodose de rent svenska export- och importbehov av livsviktig art, som f.m. icke kunna beredas utrymme via Danmark. Stockholm den 25. november 1942.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN
v. Horn.

Stockholm den 26 november 1942.

3 bil.

-no gat trav, seend 13 med verdband stin no svarte 187 187 .S
galmu no sames rotes nart gainilliamert ne negabaomti sta, ebsinat
-no sereb welle kiviak doo snallit mellem gattneffertog folefge va
egolava gnat

manne noan 13 ombrerbreve styt sta, tyffitnoe ekol of 18 tot
rogat abde abmndavo lilt ammokret 18 giv

sta 13 gaeq gat lily, niohof-groffilert-afinuaa 18 abreeva 1 .E
Arade Broder

eb va skre nob - "Vinstan" sttiani jrtroquet onotanlata, stalfit 18
1. I anslutning till mitt handbrev den 7 dennes angående den tyska
transiteringen ber jag att få bekräfta, att begränsningen på den svenska
sidan av antalet godevagnar till högst 70 per dag allihvätt kvarstår. På
grund av Sassenitz-Trälleberg-trafikens avbrytande i oktober och vissa
svårigheter med färjorna i Danmark och mellan Tyskland och Danmark, ha
tyskarna emellertid icke fått fram så mycket som 70 vagnar om dagen, utar
medeltalet till Helsingborg och Malmö anländande vagnar har, som jag i
mitt handbrev nämnde, t. or. under oktober inkränt sig till 58 om dagen.

Den tyska transportkommandanturen i Köpenhamn synes emellertid på
sista tiden ha förklarar sig åter beredd att till Sverige vidarebefordra
ett till 90 om dagen höjt antal vagnar. Major Maenas har den 23 dennes
med i avskrift närslutna skrivelse förfrågat sig hos Järnvägsstyrelsen,
hurvida icke trafiklaget på de svenska järnvägarna nu hade fördröta
jämfört med 1 september. (se handbrevet Söderblom v. Post den 15 och 16
september) så att man å svensk sida åter kunde taga emot 90 vagnar om
dagen. I skrivelsen framhåller Maenas, att äfrest med nuvarande föri-
turer icke kunde överbäras 90 vagnar W-gods per dag, antalet turer med
Köpenhamn-Malmöfärjan ju kunde ökas. Vidare nämnde Maenas, när
Sassenitz-leden åter komme att öppnas.

Till svar har major von Horn igår avlätit i avskrift närslutna
skrivelse, vari meddelas, att rådande trafikläge på järnvägslinjerna
allihvätt nödvändiggjorde ett bibehållande av gällande begränsning till
70 vagnar. Man hade till och med öfverhäft ytterligare begränsning, vil-
ken emellertid tillä vidare kunnat undvikas. Någon ökning av antalet
turer Köpenhamn-Malmö vore följaktligen ej erforderlig. Vid Sassenitz-
Trälleberg-leden beträffande, komme trafiken där att igångsättas med en
tur dagligen så snart som förhållandena medgäve, varvid emellertid en-
dast vagnar med svenskt export-respektive importgods komme att befordras

Herr Envoyén m.m. A. Richert,

s r l i n.

2. Jag får erinra om mitt handbrev den 21 denne, vari jag om-
talade, att häromdagen en framställning från major Maensa om ökning
av antalet permittenttåg mellan Tyskland och Narvik eller deras om-
fång avslogs.

Det är ju icke omöjligt, att tyska vederbörande på någon annan
väg återkomma till ovannämnda båda frågor.

3. I avseende å Sassnitz-Trälleborg-leden, vill jag passa på att
nämna, att man här avser, att så snart marinledningen anser ubåtsfärdet
så tillåta, åtminstone temporärt insätta "Gustafv" - den enda av de
fyra färjorna, som är disponibel, på en tur om dagen för befordran
av i första hand svenska export- och importvaror. Den Sverevägen här
också att sedermera, på sätt skedd förra världskriget, lägga upp
tågfarjorna helt och hållet och i stället etablera en godstrafik med
vanliga lastfartyg mellan Trälleborg och tysk hamn - även denna in-
skränkt till svenskt export- och importgods.

4. Som bekant hava de tyska godstransporterna från tid till annan i
Sverige varit utsatta för ofta rätt allvarliga stölder, något som från
tysk sida ofta påtalats. Järnvägsstyrelsen har för att i möjligaste mån
förebygga stölder från de tyska tågen organiserat en särskild järn-
vägspolis, som åtföljer viktigare transporter. Åtgärden har också vid-
tagits för att undvika tyska krav på att tyskt följemanskap skall
medfölja transporter i större utsträckning än hittills. Tillgrepp
ha emellertid alltjämt förekommit, och från tyske transportofficers
sida gjord s för någon tid sedan framställning om att tysk personal,
där sådan medföljde godstransporterna, skulle få under uppehåll på
stationer postera som vakter. Denna framställning har avbjöts med
major von Horne i avskrift näralutna skrivelse den 20 november, för
att tillmötesgå de tyska anspråken på större säkerhet är Järnvägs-
styrelsen i stället ordnat så, att numera samtliga tyska godstrans-
porter åtföljas av svenska järnvägspolis, vilka vid uppehåll på sta-
tioner postera längs tågen. Vidare har Förevarsstaben utfärdat order
om att godståg med tyskt följemanskap - sådana förskottsarna endast på-
går mellan Trälleborg och Narvik - skall åtföljas av ett starkt svenskt kontrollmanskap (1 befäl-
havare + 6 man) från vilka poster utställas vid uppehåll på stationerna.
Man hoppas genom dessa åtgärder kunna bättre än hittills förebygga stöl-
der och därmed även ytterligare tyska klagomål och framställningar.

. / 3.