

beträffande transiteringsläget den 1.dec.1942.

1. Våren 1942 visade transitotrafiken påtagliga tendenser till stegring med avseende såväl på transporter från Tyskland - Danmark till Norge och Finland som även från Syd-norge resp. ^{Det Nordnorge} Finland. De med anledning härav förda förhandlingarna i avsikt att skapa en överenskommen, planmässig trafikstorlek ^{regleringen} rönt motstånd från tysk sida, varför på svensk sida "av järnvägstekniska skäl" förestavade regleringsåtgärder vidtog ^{n.a.} den 11. augusti ^{ny} 13. september. Resultatet härav är att den totala godstrafiken alltsedan oktober nedbringats till 70 % av trafiken under maj månad; härvid har godstrafiken från Tyskland-Danmark ytterligare reducerats, så att den under oktober utgjorde 61 % och november 67 % av maj-trafiken.

Under sommarmånaderna förmärktes ett starkt inslag av ammunition i godstransporterna. Under det att i augusti och september i medeltal inkommo från Tyskland 25 vagnar ammunition per dag, har siffran under hösten sjunkit till resp. oktober 7 och november 8 vagnar per dag.

2. Vad permittenttrafiken beträffar har alltsedan juni månad en starkare kontroll utövats för att förhindra påtagliga överskott i ena eller andra riktningen. Inklusiva Narviks-trafiken utgör medeltalet permittenter i vardera riktningen per dag

för augusti	1125
" september	1112
" oktober	1164
" november	1134.

Oktober utvisat ²⁵ mindre månadsöverskott i nordlig riktning under det att augusti, september och november utvisat överskott i sydlig riktning. Totalöverskottet tiden augusti-november utgör i sydlig riktning 3612, vilket emellertid under första veckan av december delvis utjämnas av 2 extratransporter i november av 1400 man. Beträffande uppkomsten av dessa överskott och förekomsten av extratåg utöver det fördragsenliga tågantalet

riktning Oslo 1 tåg per dag
Narvik 3 tåg i veckan

må följande anföras:

Framställningar om extratransporter komma med periodisk regelbundenhet. Alltsedan Sassnitz-trafiken inställdes i mitten av oktober skall genom Danmark 3 dagar i veckan föras såväl Oslo- som Narviks-permittenter. De danska förbindelserna kunna härvid icke avverka dagskontingenterna i samma takt som de svenska, varigenom tid efter annan överskott uppstår i det för Skandinavien-permittenterna anordnade genomgångsläget Güstrow. Detta är en av orsakerna till de tid efter annan återkommande framställningarna om anordnandet av extratåg. Härtill kommer därjämte, att färjetrafiken Hälsingborg-Hälsingör tid efter annan avbrutits under sommarmånaderna främst på grund av minfällning, under höstmånaderna på grund av storm och därav ökad risk för drivminor. Det kan sålunda därför inträffa, att under 2 på varandra följande dygn sammanlagt 3 dagskontingenter transporter, på grund av att under ett föregående dygn trafiken inställts. Antalet extratåg utöver planenliga framgår av nedanstående tablå:

0-0

Till ledningsrådet i Stockholm

312

Mot bakgrunden av anförda omständigheter och siffror torde alla påståenden om ökning av vare sig godstransiteringen eller permittenttransporterna kunna tillbakavisas såsom obefogade. Verkliga förhållandet är att godstransiteringen minskats med 1/3, och att permittenttransporterna såväl till omfattning som art strängt följa gällande överenskommelser. Från tysk sida har emellertid sedan länge upprepade framställningar gjorts om ökning av Narviks-kontingenten. Man har sålunda där begärt en ökning med 1000 man i veckan, antingen genom insättande av ytterligare lägenhet eller genom en förstärkning av befintliga tågsätt, möjliggjord genom *änd trafiken*

⁻⁴
omläggning över Boden,

- Anordningar.

Ansökan

*då större tåg kunna passeras än via Järn-
Samband. Passera tillhörigheterna*

Mtbr den 3. december 1942.