

*Vad den tull på deca utom
 (som sig själv ej kunnat låsa ut)
 på några gåg Dig för att förs
 om det är o.k.*

Rf.

P.M.

1) Vid sidan av den transitering av tyskt s.k. "Wehrmachtgut", som försiggår med söderifrån inkommande järnvägsvagnar via Trälleborg, Malmö eller Hälsingborg till Norge och Finland och som månadligen redovisas i den s.k. transiteringsstatistiken, transporteras för tyska försvarsmaktens räkning också kol från Sundsvall, Härnösand och Luleå till Norge, vidare halm från Luleå till Narvik och från Tyskland till Gävle f.v.b. med fartyg till Finland och slutligen även livsmedel från Tyskland till Luleå och från Luleå till Narvik respektive Torneå.

2) I nedanstående sammanställning ha medtagits dels de siffror, som hittills legat till grund för beräkningarna av den tyska godstransiteringen från Tyskland - Danmark till Norge, dels antalet vagnar lastade med kol, vilka för tyska krigsmaktens räkning befordras från Luleå, Sundsvall och Härnösand till Norge.

Tyskland - Norge	Kol från Ostkust- hamnar - Norge	Summa
1942 Aug. 1.236	1.333	2.569
sept. 1.401	1.741	3.142
okt. 1.162	2.203	3.365
nov. 985	1.929	2.914
dec. 1.174	1.291	2.465
1943 jan. 1.000	933	1.933
febr. 1.167	885	2.052
	<u>10.000</u>	18.440

De med kol lastade vagnarna beräknas ha en last av i genomsnitt 10 ton per vagn.

För dessa koltransporter tillämpas icke den reducerade "Wehrmachtgut-taxa", varom överenskommelser träffats mellan Järnvägsstyrelsen och de tyska militära myndigheterna i juli 1940, utan sedvanlig svensk godstaxa för kol, detta emedan den senare ställer sig billigare än den förra. Godset anmäles för befordran på vanligt sätt av svenska speditiionsfirmor och är adresserat till olika tyska militära myndigheter eller norska speditiionsfirmor i Norge. Vid

sidan av dessa koltransporter förekomma även koltransporter för Norges Statsbaners räkning till Norge från Luleå.

Järnvägsstyrelsen har vidtalats att med tyska transportofficern träffa ett sådant arrangement, att ovan redovisade koltransporter till Norge hädanefter i deras helhet adresseras till norska myndigheter eller firmor.

3) Övriga under 1 omnämnda i den vanliga transiteringsstatistiken icke redovisade transitotransporter till Norge respektive Finland äro icke av den omfattning, att de i någon väsentlig grad kunna förändra denna statistik.

Transporterna från Tyskland till Luleå ha under tiden augusti 1942 t.o.m. februari 1943 uppgått till i medeltal 18 vagnar per månad, lastade med livsmedel. Halm har till Luleå uteslutande befordrats sjövägen. Transporterna av halm respektive livsmedel från Luleå till Narvik ha under tiden augusti 1942 - februari 1943 uppgått till i medeltal 100 respektive 6 vagnar per månad. Transporterna av halm från Tyskland till Gävle ha under nyssnämnda tid inalles uppgått till 79 vagnar. Från Luleå till Finland ha under samma tid med järnväg försänts inalles 50 vagnar halm och 13 vagnar havre.

4) Transitering per järnväg av gods för arméns räkning av tyska krigsmakten förekommer praktiskt taget ej till Finland; den inskränker sig under senaste halvåret till några enstaka vagnar. Till Norge har under samma tid transiterats i medeltal cirka 150 vagnar tyskt "civilgods" per månad. Det har härvid rörts sig om försändelser till norska mottagare av huvudsakligen följande varuslag: tobak, glasvaror, golvplattor, ekvirka, järnvaror, tegel, porslin, oljor och maskiner.

Stockholm den 13 april 1943.