

Hemlig

P. 11.

1) Vid sidan av den transitering av tyskt s.k. "Wehrmachtgut", som föreligger med säderrifrån ankommande järnvägsvagnar via Trelleborg, Malmö eller Helsingborg till Norge och Finland och som månatligen redovisas i den s.k. transiteringsstatistiken, transporteras för tysk och norsk räkning från Sundsvall, Härnösand och Luleå med omlastning i nämnda hamnar relativt stora kvantiteter kol till Norge, vidare för tysk räkning halm från Luleå till Narvik, livmedel från Tyskland till Luleå och från Luleå till Narvik respektive Torned samt halm från Tyskland till Gävle f.v.b. med fartyg till Finland.

2) I nedanstående sammanställning ha medtagna 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 tysk och norsk räkning befordrats från Luleå, Sundsvall och Härnösand till Norge.

Antal vagnar.

	Tyskland - Norge	Kol från Ostkust- hamnar - Norge	Samma
1942 aug.	1.236	1.836	3.072
sept.	1.401	2.501	3.902
okt.	1.162	3.202	4.364
nov.	985	2.593	2.478
dec.	1.174	1.431	2.605
1943 jan.	1.000	1.247	2.247
febr.	1.167	1.824	2.991
mars	<u>1.200</u>	<u>1.530</u>	<u>2.739</u>
	9.325	16.173	25.498

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

Det är med ledning av hittills fördd statistik icke möjligt att noggrant ange, hur stor del av ovanstående koltransporter, som verkställes för tyska försvarsmaktens räkning och hur stor del, som skett

för norsk räkning. Åtminstone hälften av de angivna kolkvantiteterna kunna emellertid, enligt Järnvägsstyrelsens beräkning anses ha utförts för norsk räkning.

För dessa koltransporter tillämpas, om de ske för tysk räkning, icke den reducerade "Wehrmachtgut-taxa", varom Sverenskommelase 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 expeditionsfirmor och är adresserat till olika tyska militära myndigheter i Norge, till Norges statsbåtar eller till norska expeditionsfirmor.

Järnvägsstyrelsen har vidtalat att med tyske transportofficeren träffa ett sådant arrangement, att ovan omtalade koltransporter till Norge h'danefter i deras helhet adresseras icke till tyska militärmyndigheter utan till norska myndigheter eller expeditionsfirmor.

3) Övriga under 1 omtalade, i den vanliga transiteringsstatistiken normalt icke redovisade transittransporter till Norge respektive Finland, är icke av den omfattning, att de i någon väsentlig grad kunna förändra karaktären av denna statistik.

Transporterna av livemedel från Tyskland till Luleå ha sålunda under tiden augusti 1942 t.o.m. april 1943 uppgått till i medeltal 15 vagnar per månad. Halm har till Luleå uteslutande befordrats sjövägen. Transporterna per järnväg av halm från Tyskland till Gävle ha sedan 1 augusti 1942 inalles uppgått till 79 vagnar. Transporterna från Luleå till Narvik ha under tiden augusti 1942 t.o.m. mars 1943 uppgått till i medeltal 88 vagnar halm respektive 8 vagnar livemedel per månad. Från Luleå ha under samma tid till Finland med järnväg föröfrent inalles ett femtiotal vagnar halm och ett tiotal vagnar havre.

4) Transitering per järnväg av gods för annan räkning än tyska krigsmaktens förekommer praktiskt taget ej till Finland; den "civila" transiteringen till Finland inskränker sig sålunda till någon enstaka vagn då och då. Till Norge är motsvarande "civila" transittrafik större, ehuru även den ringa i jämförelse med den "tyska" transiteringen. Under tiden efter den 1 augusti 1942 ha sålunda per järnväg transiterats till civila mottagare i Norge i medeltal 172 godevagnar i månaden. D t har

härvid rört sig om försändelser av huvudsakligen följande varuslag:
tobak, glasvaror, golvplattor, ekvirke, järnvaror, tegel, porslin,
oljor och maskiner samt under de senaste månaderna även grönsaker
från Danmark.

Stockholm den 12 maj 1943.