

17/9-43

Transitotrafiken och dess avveckling ur teknisk synpunkt.

Den allmänna opinionen i transitofrågan har även och icke minst i dennas avvecklingsskede ogynnsamt påverkats av bristande information. I syfte att förbygga fortsatt oklarhet om och missolkning av vissa tekniska detaljer i trafikens avveckling belyses denna här nedan mot bakgrunden av förutvarande trafikomfattning

Av vinterförhållandena 1941 - 42 framkallade trafikrubbingar medförde en tillfällig nedgång i trafikens omfattning som våren 1942 efterföljdes av en stark stegring. Då trafikstegringen kulminerade i maj samma år och visade tecken förbliva konstant, tillställdes järnvägsstyrelsen tyska vederbörande i juni 1942 ett förslag till planmässig begränsning av trafiken på grundval av den genomsnittliga trafikvolymen under sistförflutna tolv månader. Från tysk sida återopades att 1940 års transitöverenskommelser endast omfattade oiffermässig begränsning av persontrafiken men icke godstrafiken, varför järnvägsstyrelsen saknade befogenhet att begränsa fullgörandet av de avtalsenliga svenska åtagandena. Då man fastsatt avsåg att en ytterligare öka transitovolymer under hösten 1942, avvisades järnvägsstyrelsens förslag och förhandlingarna, som därtills förts mellan vederbörande transporttekniska tjänsteställen, överfördes till det diplomatiska planet. Härvid framträdde det som en tysk prestigefråga att icke låta svenska järnvägsmyndigheter begränsa fullgörandet av de avtalsenliga åtagandena, varstill förhållandena 1940 föranlett. Då en uppsägning eller revidering av transitöavtalet ännu icke bedömdes möjlig, överenskomms i början av augusti

att man från tysk sida skulle beakta sig om att begränsa transporter till oundgängligen nödvändiga,

att man från svensk sida alltför skulle fullgöra transitotransporter så långt de tekniska resurserna och de nu som förut föruträdesberättigade inhemska transportbehoven det medgäve, men

att man från svensk sida reserverade sig för sådana framtida erforderliga regleringsåtgärder, som betingades av det allmänna trafikläget och föranleddes av tyska transportbehov överstigande vad som järnvägsstyrelsen angivit under alla förhållanden möjligt att framföra.

För att giva ömt eftertryck åt det tidigare svenska kravet om en reducering (vilket dock ingalunda i verkligheten förestavats av tekniska skäl) vidtoges inom kort under augusti och september tillfälliga begränsningsåtgärder (trafikspärrar) med mycket kort varsel. Genom att i anslutning till dessa tillfälliga (och konstlade) transitostopp införa en begränsning av antalet dagligen medgivna vagnar (införandet av maximala dagkvoter) lyckades man icke blott stoppa trafikströmmen utan även successivt reducera hela transitovolymen. I anslutning härtill förhindrades eller fördröjdes p.g.a. "teknisk skäl" sådana transporter av specialnatur, som ur svensk synpunkt vore särskilt föga önskvärda (såsom oljetransporter, svåra maskinvaror osv.). Samtidigt vidtoges en serie tekniska åtgärder till reducering av även persontrafikens omfattning och till förhindrande av varis förekomst i balansen mellan nord- och sydgående trafik.

Genom här antydda åtgärder uppnåddes på teknisk väg en sådan reducering av hela transitotrafiken innan denna i sinas blev föremål för diplomatiska förhandlingar att den nordgående transitogodsvolymen i juli 1943 jämfört med maj 1942 nedgick till

trafiken från Tyskland	60 %
" " Norge	53 %

Här beslutet om uppsägning av transitovärdet förelåg på förrekommen, anmälde järnvägsstyrelsen de tekniska synpunkterna på trafikavvecklingen, innebärande krav på en så snabb avveckling som möjligt. Förutsättningen för en snabb och friktionsfri avveckling angavs vara

- att de tekniska förhandlingarna upptogs samtidigt med de diplomatiska,
- att frågan om förbudet och tillåtet gods förelåg utredd vid samma tidpunkt,
- så att förteckningen över förbudet gods kunde i tid meddelas tyska vederbörande,
- att alla erforderliga order och instruktioner till vederbörande svenska myndigheter ävenledes lägo klara samtidigt samt

att slutligen förändringarna i transitotrafiken uttömmande beaktades innan man genom egna iakttagelser i landet bibringades missuppfattningar och ogrundad oro.

Under denna förutsättning hade järnvägstyrelsen föreslagit en avveckling av permittenttrafiken på 9 och av krigsmaterieltrafiken på 17 dagar från det de diplomatiska förhandlingarna inletts.

Då det emellertid ur politisk synpunkt ansågs nödvändigt att å ena sidan erinra en svensk-tysk överenskommelse i samförstånd, å andra sidan att de diplomatiska förhandlingarna lett till principöverenskommelse innan de tekniska förhandlingarna upptogs, kunde det för en helt friktionsfri trafikavveckling erforderliga utgångsläget inte skapas. Därmed så politiskt varit möjligt, skulle med utgångspunkt från den 29 juli, då de diplomatiska förhandlingarna upptogs, sista permittenttåg hava lämnat landet den 7 augusti. Krigsmaterieltransporterna skulle hava helt upphört den 15 augusti. Posttransporter med tysk personal hade även föreslagits skola helt upphöra.

De diplomatiska förhandlingarna inneburo bl. a. ett tyskt förslag om successiv avveckling till den 1 september. Inför nödvändigheten ur svensk synpunkt av en snabbare avveckling med hänsyn till olägenheterna av den för detta ändamål särskilt ökade beredskapen gavs det svenska medgivandet om den särskilda posttransiteringen varom mera nedan. Sedan överenskommelsen av den 5 augusti träffats, lägo de tekniska förhandlingarna rum i Berlin följande dag. Detaljangivelserna för "sista permittenttåg" voro bl. a. beroende av hänsyn till den i tågsätten ingående materielen, som delvis utgjorde även av norska vagnar. Svenska tåglöst borde ju i möjligaste mån sluta på svensk ändstation. Om transporter skulle upphöra den 20, fingo givetvis inga tåg avgå senare än den 19. I verkligheten antunno de sista tågen i ^{fallet planerligt} Storlien den 18, Haparanda 19, Rikgränsen, Kornejå och Hålsingborg på förmattan och morgonen den 20, det sista kl 0625. Den av järnvägstyrelsen befarade svårigheten att friktionsfritt kunna avveckla krigsmaterieltransporterna besannades, alltså den krigsmaterieförteckningens utarbetande inneburit sådana formella svårigheter, att den icke förelåg vid nämnda tidpunkt, den 6 augusti. Då tyska vederbörande sålunda denna dag saknade kännedom om vad som ur svensk synpunkt komme att betraktas som krigsmateriel fr.o.m. den 15 augusti, kunde erforderliga omförförändringar av gods som rullade genom hela Europa icke då åvrigbringas, vilket varit

möjligt om förteckningen förelagt den 29 juli. Man kunde därför endast fastslå, att s.k. licenspliktigt gods, som inkom senare än den 14 augusti kl 2359, icke skulle vidarebefordras från svenska gränssorter, men väl gods som inkommit dessförinnan. Detta är den närmaste orsaken till den s.k. eftersläpningen. Denna, som till sin omfattning alla nyåliga uppgifter till trots varit obetydlig, har till tiden ökat genom att kvarvarande transitotrafik fr.o.m. 15 augusti icke längre skulle framföras i särskilda, dagligen reserverade tåglägen, men likväl under iakttagande av gängse säkerhetsföreskrifter för exempelvis explosivt gods. Då sålunda vissa före 15/9 inkomna vagnar med krigsmateriel icke lämnade landet förrän den 23 augusti, beror detta på att de samlat i avvaktan på lämplig lägenhet. Man har förebrätt järnvägstyrelsen att den icke genom speciella anordningar påskyndat de eftersläpande transportererna. Styrelsen hade i sin ursprungliga plan till avveckling föreslagit att krigsmateriel från Haparanda, Riksgränsen, Storlien och Charlottenberg icke skulle vidarebefordras fr.o.m. den 7 augusti just för att transportererna skulle hunnit slutföras till den 15 augusti. När detta förslag av tidigare angivna skäl icke kunde genomföras, blev följden att ett fåtal före den 15 bl.s. i Haparanda och Riksgränsen inkomna vagnar i "vanlig takt" rullade genom landet och bl.s. passerade Västkusten den 18 augusti. En flerstädes synlig uppgift om "ett tåg med kanoner" hänför sig till ett avdödade godståg, innehållande såväl tomma som lastade utländska vagnar, varav två med artilleripjäsar. Järnvägstyrelsen har aldrig givit transitotransportererna någon förtärsrätt framför de inhemska, tvärtom. Då transitotransportererna före 15/8 framförts i särskilda tåg, har detta förestavats främst av säkerhetsskäl, aktualiserade genom Krylbokatastrofen. Då järnvägstyrelsen icke anordnade extra "ilgodståg" för transitogods den 13-15 augusti är detta enbart ett konsekvent vidhållande av principen om de inhemska transporterernas prioriteringsrätt. Då styrelsen därjämte funnit, att dess förslag om offentliggörande i förväg av alla med transitotransporterna förknippade detaljer icke beaktats, torde exempelvis ett särskilt anordnat extratåg med de båda kanonvagnarna från Haparanda hava utlöst en starkare och omfattande beskyllningar för otillbörligt gynnande av tyska intressen, än som redan i mer eller mindre förstuo-

ken form kommit till synes.

Den missuppfattningen har tyvärr varit allmänt rådande, att all transitotrafik skulle upphöra den 15 augusti. Trots UD tillkännagivande den 5 om fortsatt transitering av resande, post och gods i ordinarie tåg, har förekomsten härav gjorts till föremål för omfattande och missvisande utläggningar i pressen, varför omfattningen av denna trafik skall något belysas.

Tyska resande med pass och visum kunna givetvis icke förhindras medfölja de ordinarie tågen. Alla synliga uppgifter om en ökad trafik mellan Helsingborg och Oslo äro felaktiga. Möjligheten av en ökning är förutsedd, men åtgärder äro vidtagna till förhindrande av varje ökning utöver den genomsnittliga omfattningen av denna trafik under sistförflutna tre år. Tidigare ha i de båda ordinarie anslutningsförbindingerna Helsingborg - Oslo dagligen medföljt 50 å 75 utländska genomgångsresande, ofta ett hundratal och stundom ett par hundra. Samtidigt ha permittenttågen dagligen medfört 50 å 100 icke militära personer, stundom inmot 200. Sedan den 20 augusti har däremot antalet utländska civilresande i de ordinarie tågen t.o.m. varit mindre än tidigare. Liksom resandantalet i permittenttågen tidigare noga följts genom dagliga rapporter till järnvägsstyrelsen, är den civila resandeströmmen i de ordinarie tågen föremål för en motsvarande kontroll till förhindrande av en icke önskvärd utsvällning. Åtgärder äro samtidigt vidtagna för att i dessa tåg säkerställa platsutrymme för nordiska medborgare.

Alltsedan transitotrafikens tillkomst har posttransitering i betydande omfattning ägt rum även utan förmedling av svenska postverket. I specialtågen fransfördes sålunda särskilda postvagnar med tysk personal, varjämte fr.a. paketpost i slutna godsvagnar (utan personal) transporterats till ett antal av 3 å 5 i vardera riktningen dagligen. I samband med artalsupplägningen visade det sig att en ömsesidig överenskommelse i gods var beroende bl.a. på det tyska önskemålet om bibehållna transiteringsallgenheter av ledsagd post. I syfte att ernå en snabb överenskommelse skulle de tyska önskemålen "i rimlig utsträckning" medgivas. De vid de tekniska förhandlingarna fransställda önskemålen hava därför tillmötesgått till omkring 60 % och innebära en överflyttning av huvuddelen av förutvarande lägenheter

till ordinarie svenska tåg. Behovet av ledsagande tysk personal på svenskt område ^{kan emellertid ifrågasättas} ^{även} både här och där emellertid starkt ifrågasatts under förhandlingarna. Ett visst fog för den tyska omsorgen föreligger dock på grund av tidigare förekommande stölder av tyckt gods på svenskt område. Det gäller dock ingalunda påstådda stölder av sådan tysk post, som anförtratts svenska postverket. Detta har nämligen felaktigt uppgivits vara motivet till den medföljande tyska personalen, vilket - och med rätta - skulle inneburi ett misstroendevotum mot svenska postverket, ^{dock} som saknar allt fog. Däremot har ovedersägligen under vissa perioder stölder i stunden betydande omfattning ägt rum ur järnvägsgodstransport, ^{en} såväl oledsagat paketgodspost som annat gods. De skyldiga, av vilka åtskilliga efter omfattande utredningar åtalats och ådömts såväl frihets- som bötesstraff, hava återfunnits icke blott bland utomstående utan även bland sådan järnvägs- och t.o.m. militär personal, som i sin tjänst haft att taga befattning med det anförtrödda gods, för vilket järnvägen bär samma ansvar mot utländsk som mot inländsk trafikant. Dessa stöldföreteelser (som även förekommit denna månad) äro en ur svensk synpunkt i och för sig så föga uppbygglig företeelse, att frågan om den tyska postpersonalen knappast synes böra föranleda vidare offentliga kommentarer ur denna synpunkt.

Förekomsten av posttrafiken har uppgivits varit Generalpoststyrelsen främmande tills dess saken påtalats i pressen. För järnvägsstyrelsens vidkommande må endast anföras, utöver vad som tidigare meddelats

att de tekniska föreskrifterna för dessa posttransporter som öppen skrivelse utfärdades den 16 augusti samt

att dessa föreskrifter den 17 augusti som orientering utsändes till alla av transportvägarna berörda civila och militära myndigheter och härvid av okänd anledning kommit generalpoststyrelsen tillhanda först den 19 augusti (generaldirektören dock först den 20).

En allmän irritation har förorsakats därav att den avtalsmässiga förekomsten av fortsatta transitgodstransporter även efter 15 augusti icke från början beaktats.

Beträffande arten av dessa transporter har tidigare påpekats vilka friktioner som förorsakats av att förteckningen på "förbudet gods" icke förelåg ^{varken} vare sig den

29 juli eller 5 augusti, icke kunde utföras förrän den 10 augusti och först överlämnades till tyska vederbörande den 24 augusti. Då förteckningen upptager åtskilliga varuslag utöver vad krigsmaterielbegränsarna SF 437/1930 och 65/1937 angiva, exempelvis eldsäckare, baracker osv., är det icke ägnat att förväna att sedan den 15 augusti åtskilliga vagnar återförvärvats från svenska gränstationer, utan att deras ankomst dit bör eller ens kan tolkas som medvetna försök från tysk sida att kringgå överenskommelsen. Vad beträffar särskilt motorfordon äro dylika förbudna om de "tillhöra ^{militära} truppförband eller bära militära beteckningar". Lika svårt som det torde ha varit att definiera begreppet, lika svårt var det i början för tullmyndigheterna att tillämpa detta. Någon torde hava utbildats en praxis att såsom förbudna betrakta ^{även} alla motorfordon som tillhöra Organisation Todt eller som äro skyddsmålade. Innehållet i vissa tåg från Charlottenberg har väckt oro och misstankar, varför de specificeras i närlutna bilaga under erinran om att den strängare tillämpningen av begreppet krigsmateriel på bilar medfört, att dessa alltmåra försvunnit.

Beträffande omfattningen av nuvarande transitotrafik erinras om att trafikvolymen redan i juli 1943 reducerats till 55 å 60 % av förutvarande. Då fortsatt transport av vanligt gods är medgiven i förutvarande omfattning, skulle trafiken hava reducerats med ^{äkningsmässigt} hittillsvarande krigsmaterielinslag.

Krigsmaterielen har tidigare utgjort omkring 45 % av transportererna till Norge

- " 30 % " samtliga transporter från Tyskland
- " 20 % " transportererna från Norge till Norge/Finland.

Den verkliga omfattningen av trafiken från Tyskland utgör dock september 1943 endast 32 % av transportvolymen under maj 1942 och 52 % i stället för teoretiskt tänkbare 70 % av den genomsnittliga transportvolymen augusti 1942 - juli 1943. Charlottenbergstrafiken omfattade exempelvis hela augusti 1943 endast 25 % av transportvolymen under augusti 1942.

Några detaljer.

Under hela transitotrafiken har eftersträfvats ett noggrant vidmakthållande

av balans mellan persontransporterna i nordlig och sydlig riktning. Exakt motsvarighet har av lätt förklarliga skäl icke kunnat åvägbringas. Skillnaden mellan antalet i ena eller andra riktningen öfver Haparanda resande militära personer (exklusive divisionstransporten) utgör 60 personer. Beträffande transporter mellan Norge och Tyskland föreligger ett överskott i nordlig riktning av omkring 1 % av totala antalet transporterade militärpersoner.

För godstransporter ha såsom flerfaldiga gånger påpekats använts så gott som uteslutande utländska vagnar varigenom i Sverige ständes befunnit sig ett långt större antal utländska vagnar än de svenska som för vissa kol- och oljetransporter på sin tid uthyrts till Tyskland. Enär av de utländska vagnar som med tyska laster transiterats genom Sverige i nordlig riktning emellertid ^{återvänt} 18 % ~~gitt~~ med tyska laster från Norge/Finland, har dels den svenska exporten uteslutande (undantagandes några specialvagnar) ombesörjts med återgående utländska vagnar och dels de inhemska transportbehoven i icke oväsentlig grad kunnat ombesörjas genom att i sydlig riktning utnyttja återgående kontinentvagnar. Alldenstund förekomsten av en utländsk vagn numera ofta utlöser misstankar om "maskerade tyskt transporter", torde bära erinras om att exempelvis våra vedtransporter i stor utsträckning gått och alltjämt gå på tyska vagnar, vilket bl.a. bidragit till den stundande lättningen i varavattensbestämmelserna. Denna detalj bör dock ingalunda tolkas som något opåkallat förevar för transitotrafiken, utan emellertid som en påminnelse om att bakom väggarna i tyska vagnar som rulla på svenska banor, man icke alltid behöver misstänka otillåtet gods, utan att dessa vagnar stundom tjäna högst angelägna svenska syften.