

AVSKRIFT av strängt förtroligt handbrev från
Ämbetsrådet Söderblom till envoyéerna Prytz
och Boström, London resp. Washington dagtesk-
nat Stockholm den 19 juni 1942.

1. För beskickningens strängt förtroliga, interna orientering
ber jag få meddela, att vi sedan åtskilliga månader tillbaka strävat
efter att i största möjliga utsträckning begränsa och normalisera tran-
sitotrafiken på våra järnvägar. I nuvarande läge är vårt järnvägsnät
ytterst ansträngt och det har visat sig nödvändigt att åter taga upp
förhandlingar med tyskarna om en inskränkning av varutransiteringen.
Den senaste framstöten göres just nu och vi avvakta resultatet.

Frågan om bensintransporter från södra Norge till Nordnorge er-
bjuder ur principiell synpunkt stora svårigheter. Bensin har aldrig i
teknisk mening ingått i den internationellt accepterade nomenklaturen
på krigsmateriel. Det är icke lätt att motivera ett yrkande på att
förbjuda transitering av en vara, som ej ens kan betecknas som krigsma-
teriel. Emellertid undersöka vi nu om något kan göras för att ytter-
ligare inskränka transiteringen av bensin. Naturligtvis kan intet
ställas i utsikt på denna punkt, och även om på sistone förekommit ben-
sintransporter av något större omfattning än de, som vi förut hade vet-
skap om, är här fråga om en trafik av relativt ytterst blygsam omfatt-
ning.

2. Vidare vill jag nämna, att under de samtal, som vi på senas-
te tiden haft med engelsmännen om den tyska transiteringen, de visat
sig särskilt intresserade av att få en bekräftelse på att de tyska per-
mittenttransporterna genom Sverige verkligen redan från början varit
uttryckligen begränsade på visst sätt. Man synes på brittisk sida
snarare ha haft den uppfattningen, att tysk militär åtminstone i början
transiterats genom Sverige utan några särskilda, på förhand uppgjorda
restriktioner. För att klargöra det verkliga förhållandet härutinnan
ha vi i dagarna delgivit både den brittiske och den amerikanske minis-
tern innehållet i de tysk-svenska överenskommelser av år 1940, varige-
nom transitotrafiken redan från början noggrant reglerades. Till
Mallet och Johnson överlämnades därvid här i avskrift nämlutna upp-
teckning.

I detta sammanhang vill jag för beskickningens orientering
erinra om att den s.k. "hästskotrafiken", vars grunddrag som bekant
fixerades i en promemoria redan den 30 juli 1940, likaledes från bör-
jan varit uttryckligen begränsad till sitt omfång genom det antal
tåglägenheter, som ställts till förfogande mellan Storlien och Nar-
vik och genom det antal personer, som ifrågavarande tåghögst rymma.

Vad slutligen beträffar den tyska resandetrafik, som förekom-
mer mellan Storlien och Haparanda och för vilken, som tidigare

nämnts, särskild vagn (eller särskilda vagnar, högst dock 2 st.) ställas till förfogande, vilar den visserligen på en muntlig överenskommelse. Dess omfång har emellertid från början uttryckligen begränsats (2 gånger i veckan högst 2 vagnar i vardera riktningen Stenåsen - Haparanda med plats för vardera 60 personer), och alla sedan dess från tysk sida gjorda framställningar om ens den ringaste utvidgning av denna trafik ha avböjts.

Avskrift av strängt förtroligt handbrev
från utrikesrådet Söderblom till envoyén
Prytz, London, dagtecknat Stockholm den
1 juni 1942.

Under de senaste veckorna har närvarande brittiska beskickning i olika sammanhang visat intresse för förhållanden, som stå i samband med den tyska transiteringstrafiken genom Sverige. Av uttalanden från Mallet har framgått, att hans militära medarbetar på åtskilliga punkter synes hava missuppfattat omfattningen och arten av den transitering, som för närvarande äger rum. För någon tid sedan vände sig Sutton-Pratt till chefen för Luftförsvarets Kommandoexpedition, Överste Kellgren, med begäran om detaljerade upplysningar rörande vissa transiteringsfrågor. Han har sedermera i ett par skrivelser till Kellgren, viljehärjante i avskrift närslutas, begärt preciserade upplysningar på ett par punkter. Även Denham har vid samtal med marinmyndigheterna uttryckt önskan om informationer på ett par punkter rörande sitt gebiet.

./1-2.
Då vi ej minst med hänsyn till det nuvarande förhandlingsläget i London ansett det önskvärt, att vederbörande brittiska militära centralmyndigheter icke bibringas överdrivna föreställningar om transiteringarnas omfattning och betydelse, inbjödo vi i tisdags Sutton-Pratt och Denham till en middag, vid vilken närvoro kommandör Strömbäck, överstelöjtnant Wrede samt Kumlin och undertecknad. Även Pollock var närvarande.

Efter middagen lämnade jag en utförlig redogörelse för hela transiteringsfrågan. I anslutning härtill fingo de brittiska militärerna framställa frågor, vilka besvarades av oss och fackrepresentanterna. Jag skall nedan i korthet för beskickningens orientering lämna en sammanfattning av vad som därvid i huvudsak förekom.

Den fråga, som särskilt syntes intressera våra brittiska interlokutörer, var krigsmaterieltransiteringen till Finland och Norge. I fråga om den finska transiteringen framhöllo, vi, att den kvantitet krigsmateriel, som transiteras via Haparanda, erhåller sin naturliga begränsning genom den inskränkta transportkapaciteten på finska sidan. "Flaskhalsen" vid Torneå utgör en naturlig regulator. De godskvantiteter, som för närvarande ginge genom Sverige via Torneå till Finland - allt är ingalunda krigsmateriel - överstege icke de kvantiteter, som vi och västmakterna under vinterkriget sände samma väg till Finland. En skillnad mellan förhållandena då och nu vore emellertid, att för närvarande en av geografiska förhållanden och andra skäl betingad strängare kontroll tillämpades än vad som var fallet under vinterkriget, att den svenska kvoten numera är ytterst ringa och slutligen att genom det försämrade försörjningsläget i Finland transportererna nu måste inrymma stora mängder annat gods än krigsmateriel, medan under vinterkriget krigsmaterielen helt dominerade dessa transporter. Som bekant förekom vid därvarande tidpunkt en icke obetydlig transitering av militärflygplan, vilka i Sveriges bereddes vit

gående lättnader i fråga om landning, uppmontering etc. Något dylikt förekommer icke för närvarande. Den politiska sidan av transiteringen, som grundas i vårt särskilda förhållande till Finland, berördes även.

I fråga om transiteringen till Norge ventilerades rätt utförligt den folkrättsliga sidan. Vi framhöllo, att en neutral stat enligt Haag-konventionen är berättigad att antingen vägra eller medge en dylik transitering. Svenska regeringen hade ställt sig på den ståndpunkten, att dylik transitering medgäves. Ett avsteg från denna princip gjordes, under det att striderna i Norge pågingo, då man å svensk sida vägrade transitering av krigsmateriel, som eventuellt skulle kunna komma till användning mot vårt broderfolk. Om man ville, kunde man säga, att sentimentala skäl lågo bakom denna avvikelse från vår tidigare linje. Till jämförelse nämnde, att Sverige i en liknande fråga, nämligen frågan om export av krigsmateriel till krigförande, intager en motsatt ståndpunkt, och det påpekades, att den svenska ståndpunkten härvidlag avviker från flertalet övriga neutrala staters. Det underströks, att den svenska ståndpunkten i vapenexportfrågan genom händelsernas utveckling de facto kommit att verka ensidigt till nackdel för axelmakterna. De förhållanden, som föreligger i fråga om exporten till Finland, berördes i detta sammanhang och lämnades utan erinran. Över huvud taget syntes vår understödspolitik vis-à-vis Finland i denna krets röna full förståelse.

I fråga om krigsmaterieltransiteringen till Finland och Norge framhölls dessutom - vilket icke synes hava stått klart för vederbörande - att densamma uteslutande äger rum på tyska järnvägsvagnar. Att personaltransporterna huvudsakligen försiggå med svenska vagnar sammanhänger med bestämmelserna i den internationella järnvägskonventionen enligt vars bestämmelser vagnar ur de transiterande länders vagnpark i dylika fall skola ställas till förfogande. I detta sammanhang hade vi tillfälle att rätta till en del oriktiga föreställningar om antalet svenska järnvägsvagnar, som cirkulera i Tyskland. Dessa inskränka sig till de godsvagnar, som vintern 1939 utlyddes för koltransporter till Sverige och som utgöra en bråkdel av antalet tyska godsvagnar i Sverige. De tankvagnar, som använts för hemtransport av olja från Rumänien, hava enligt järnvägstyrelsens uppgifter återvänt till Sverige.

Våra interlokutörer gävo uttryck åt uppfattningen, att de transiterade varukvantiteterna under den senaste tiden högst väsentligt ökats. Vi kunde upplysa dem om att så icke är fallet. De transiterade krigsmaterielmängderna hava under de senaste tio månaderna hållit sig på ungefär samma nivå. Det framgick, att förväxling i stor utsträckning ägt rum hos vederbörandes informationskällor mellan transitering av krigsmateriel och varor av civil natur för folkrätsörjningen i Norge och Finland. I detta sammanhang visade våra interlokutörer särskilt intresse för färjetrafiken och önskade upplysning om den procentuella andel i de med färjorna transporterade varukvantiteterna, som representerades av transitgodset. Frågorna besvarades på stående fot av värde, som sedermera till klarläggande av fakta lätit verkställa en utredning - se närslutna uppteckning - som ger preciserade upplysningar på denna punkt. . /3.

Dessa uppgifter hava delgivits vederbörande, dock icke skriftligen utan endast konversationsvis för tillrättläggande av missuppfattade punkter.

Vidare genomgicks tämligen utförligt permittenttrafiken till och från Norge. På denna punkt gavs anledning tillrättlägga överdrivna och felaktiga föreställningar. Sutton- rätt hytte den fullkomligt felaktiga uppfattningen, att permitteringen i verklig mening vore begränsad till vissa månader av året och att den trafik, som pågick exempelvis just nu, icke kunde hava något att skaffa med permitterad personal. Från vår sida klarlades, att tyska krigsmakten i Norge på grund av de snävt begränsade transportmöjligheterna genom Sverige vore nödsakade att bredda ut permitteringen över hela året och att det inte rådde tvivel om att en planmässig permittering alltjämt fortgick. Uppgifter lämnades angående antalet resande på de två huvudtransitlederna Trelleborg/Hälsingborg-Oslo (maximalt omkring 800 dagligen i vardera riktningen) och Trelleborg/Hälsingborg - Narvik (maximalt några hundratal i vardera riktningen) samt angående den s.k. hästskotrafiken Trondheim-Narvik (maximalt några hundratal i veckan i vardera riktningen). Då en viss oklarhet syntes råda angående personaltransporterna till och från Finland, underströks kraftigt, att efter genomtransporten av den tyska divisionen sommaren 1941 någon trupptransitering till och från finska bestämmelseorter icke medgivits och heller ingen permittenttrafik. I detta sammanhang omnämndes de talrika framställningar från tysk sida, som under senare delen av 1941 avslagits. Den enda militärtrafik mellan Norge och Finland, som förekomme, vore, att enstaka, till tyska krigsmakten anknutna militärpersoner två gånger i veckan till ett antal av högst något hundratal befordrades i särskildavagnar mellan Gällivare (såsom en avgrening av hästskotågen) och Torneå. Dessa s.k. Einzelreisende utgjordes av Ambets- och tjänstemän, chaufförer, hästskötare, sjukvårdspersonal o.dyl. personer, för vilka genomresa genom Sverige enligt allmänna grunder icke kunde vägras men som för ernående av kontroll och bevakning hänvisats till ett fåtal reserverade vagnar. Att dessa transporter sålunda sammanfördes vore alltså föranlett av ett svenskt önskemål, då man förutdroge, att ifrågakommande personer reste tillsammans under militär uppsikt i stället för som vanlig resande.

Kurirplantrafiken berördes mera i förbigående. Den syntes å brittisk sida vara rätt väl orienterad om hur den fungerade och hade inga invändningar att framställa mot densamma.

Vid Denhams återkomst från London framställde han till chefen för Sjöförsvarets Kommandoexpedition på uppdrag av Admiralty tre frågor, som ägde samband med de norska fartygs utpasserande från Göteborg. Frågorna voro följande:

1. Få tyska transportfartyg inpassera till eller sulra i svenskt inre vatten?
2. Hur långt gavs speciella order och vilka för de norska fartygen?
3. Gälla icke samma bestämmelser ifråga om användande avvattnen (inpassage, genompassage, ankring) åt båda håll?

Det ansågs lämpligt att med Denham genomgå hela de t komplex av spörsmål, som sammanhänger med den svenska marinens sjöfartskontroll, och kommandör Strömbäck lämnade muntligen en redogörelse för gällande svenska

bestämmelser och praxis på området i huvudsaklig överensstämmelse med härjämte i avskrift närslutna P.M. (vilken dock ej bör överlämnas utan . /4. endast tjäna som underlag för muntliga konversationer). Särskilt underströks, att det icke kunde vara tal om någon diskriminering till brittisk nackdel.

Bland övriga frågor, som diskuterades vid samkvämet, voro även de förberedelser, som från svensk sida vidtagits för en förstöring i händelse av krigsfall av viktiga förråd och anläggningar. Våra interlokutörer förbehöll fullt tillfredsställda med de upplysningar, som lämnades. Vad särskilt oljeförråden beträffar erbjöds Denham ^{att} vid ett besök vid flottans anläggningar i sommar förvissa sig om effektiviteten av de förberedelser, som vidtagits i fråga om flottans oljeförråd.

Under samtalet bemödade vi oss, då tillfälle gavs, att ställa in frågorna i deras större allmänpolitiska sammanhang. Jag framhöll särskilt, att det vore av vikt, närman på brittisk sida bedönde våra importönskemål, att spörsmålen betraktades ur synpunkten av den allmänna brittiska politiken i förhållande till Sverige. Önskade man å brittisk sida vår ekonomiska och militära försvarsberedskap stark eller svag? Vore det till fördel för de brittiska krigsansträngningarna, om vi vore ett ockuperat land? Det konstaterades, att ett självständigt och starkt Sverige otvivelaktigt vore ett brittiskt intresse.

På tal om medgivandet till Engelbrecht-divisionens genomtransport - den enda åtgärd, för vilken man från svensk sida ej kunnat eller försökt åberopa folkrättslig hemul - framhölls med exemplifiering från det brittiska ståndpunktstagandet i fråga om Burnavägen, att även större stater än Sverige av politiska lämplighetsakäl varit nödsakade att frångå deklarerade åtaganden av vedertagna principer.

Report dated the 28th October, 1941.

A responsible member of the staff of this Legation, returning from holiday, states that on October 25th, at about 8 p.m., his train stopped when travelling through Lund, where he observed a train composed of about 12 Deutsche Reichsbahn Pullmann and 6 other German coaches. In the case of 5 coaches he could see the roof designated with the Red Cross. Other coaches may also have carried this insignia, but their roofs could not be seen in the darkness. The train appeared to be about to fork north to Osterund.

The train, though nominally a "Red cross" train, appeared to contain no wounded. In the case of 5 Pullman coaches, the blinds were up and the lights on. Source walked up and down the train, and looked in at these windows. These Red Cross coaches contained men in banks in two tiers, but they were reading, talking and smoking. Not one bandage was visible, and not one man appeared to be sick or in pain.

This fact seems remarkable, and in any case it may be asked what was in the 15 other coaches where the blinds were down and which were fastened on to the Red Cross coaches, and were allowed passage through Sweden. Trains would seem to be either genuine Red Cross trains, or trains conveying troops in transit, but there is no authority for "mixed" trains.

The suggestion may also be made whether these were perhaps unwounded men being sent to Finland in a so-called Red Cross train.

It will not presumably be suggested that with Germany fighting all-out, these were men proceeding on returning from leave.

This matter was raised by H.M. Minister to M. Boheman, who said that he would make enquiries. No answer has been received so far as can be ascertained.

21st May, 1942.

Bestyrkes &
tjänstens vägnar:
M. Gustavsson

A. Gods, som salmt med tågfrakter till svensk hamn under 1941.

1. Gods till Sverige	250.000 ton	
2. " " Norge	125.000 "	1)
3. " " Finland		
via Norge	50.000 "	
4. " " Finland direkt	75.000 "	
	500.000 ton	

Ovan angivet gods fördelade sig med 5/7 på vardera Helsingborg och Trelleborg och med 1/7 på Malmö. I de godsmängder som transiterats till Norge och Finland inrymmer även allt gods för den civila befolkningen.

B. Transiteringen mellan Storlien och Narvik har uppgått till 25.000 ton under år 1941.

C. Transiteringen mellan Narvik och Kaparanda har uppgått till 200 ton under 1941.

Avskrift.

BYRÅCHEFEN

Some questions relating to the transit transportations through Sweden.

The questions treated below have been raised in two letters from the English military attaché to Colonel Kellgren.

In the first letter the points 1, 2 and 4 refer to observations made on the line between Östersund and Storlien as well as at Storlien and at Östersund. As a rule, these observations are correct. They refer to examples of the traffic between Storlien on one hand, and Narvik-Torneå on the other hand, over which Mr. Söderblom has given an orientation. As will be seen from the observations made, rather small trains are concerned in fact the number of carriages was once so low that evidently some waggons, petrol waggons, were added to the train. There has been no reason to verify closer, whether the observations were correct as regards the number of carriages. It may only be pointed out that, as a rule, the carriages used for this purpose are small and not of our best ones and consequently they cannot carry but a small number of persons over such a long distance as is in question here. In one of the points it is indicated that "the troops were not allowed to leave the carriages at the station, and their armament could therefore not be ascertained". Except the pistols of the officers there are no arms on board the trains. The Swedish controlling military staff have control over this.

In point 3 of the same letter it is said: "A resident at Krylbo reports that several trains per day pass through with German troops and equipment en route for Finland, while at least for times weekly trains pass through with German troops and equipment en route for Narvik; and about once a week a similar train for Trondheim". It will be clear, ^{already} from what Mr. Söderblom has said that these observations are quite incorrect. No other German military pass Krylbo than those on leave on their way from and to Narvik and further the invalid trains from Haparanda, but they return empty except for the hospital staff.

Point 1 of the second letter deals with the "leave season". It is thus questioned: "Is it to be assumed that whilst Germany is about to face the greatest struggle in history, that "leave" is still proceeding?" Yes, a planned leave is still proceeding, and after the end of this leave the military return to Norway. In point 2 it is questioned if really the same persons as have left Norway return there and if they return to the same destination from where they come. The answer to these questions is absolutely in the affirmative. Many times I have made sure myself that the military have been the same, and the Swedish controlling staff is of the same opinion. But it is impossible for us to know, whether they return to "the same destination". The Swedish frontier is passed at the same points on the outward and the return journey.

In point 3 it is said: "Again, if troops leave Norway via Oslo-Trelleborg, may we feel sure that they do not return Trelleborg-Östersund-Trondheim, or Trelleborg-Narvik?" To this I can only say that there are not

and have never been any transports of German military Trelleborg-Ostersund-Trondheim, and that the transports to Narvik compared with those to Oslo are so insignificant that a removal of any importance is impossible from technical reasons.

In point 4 it is said that about 120 "railway waggons" are required for the transportations mentioned in A and B, and one also asks for information as regards the ownership of the waggons in question. There has been no reason to investigate this matter in detail, moreover as, to a great extent, these observations are quite incorrect. In principle waggons for transportations of this kind are supplied according to the international "Agreement on Waggons", which was in force before the outbreak of the war and is still in force as regards Norway as well as Germany.

After the statements of Mr. Söderblom it is unnecessary to go through the reports of B.2 in detail. It may be said in general that they all are more or less incorrect or exaggerated. E.g. no transport of German military has passed Kyrlebo on the day indicated, and among the transportations via Storlien mentioned, those transports which are said to contain "tanks" and "light guns" are quite unknown to me as well as to the railway staff at Storlien.

A transportation of horses has in fact passed Storlien on May 16th, but in reality the number of horses amounted only to half of what was indicated.

Under the heading of C certain observations are reported from Lexå on October 25th 1941. A German Red Cross Train passed Lexå in the afternoon of that day on its way not to Östersund but to Norway via Charlottenberg. It was a genuine Red Cross Train. It carried 176 wounded and invalids from Finland as well as hospital attendants. Swedish controlling staff went with that train as well. No "mixed trains" are run, and we control very minutely that only wounded and invalids are carried in the Red Cross Trains. The Swedish controlling staff, that often includes a doctor, have quite satisfactory means to control this. On the other hand it is hardly possible to establish such facts while walking along the carriages.

12th May, 1942.

Dear Colonel.

You will be aware that we are at present particularly interested in the matter of the transit of German troops and war material through Sweden. Instances come to us constantly, without any efforts on our part to obtain them, generally from Sweden, who resent their country thus directly assisting the German war effort.

Previous enquiries have always been made through the Minister to Utrikesdepartementet, but it seems that as military transportation comes under the military authorities, one would be more likely to receive accurate information from those in a position to know, - in fact, the Minister suggested that I should refer the latest instances to you.

Since there is apparently a contention that the passage of war material is an entirely legitimate and neutral action, I attach one or two recent instances of the passage of troops, which you might care to investigate. They are as follows: -

1. On Wednesday, April 22nd, a young Norwegian and Mrs Sutton-Pratt, when travelling together from Bydalen, saw a train containing Germans proceeding in a westerly direction towards Norway. This train was seen between Næskon and Krokem (west of Östersund) at 11.50 hours. The young Norwegian stated that the train consisted of 7 passenger waggons, 2 goods waggons and 9 petrol waggons. The former 7 passenger waggons were full of Germans, all of whom, so far as they could see, wore the green police uniform.

2. (Another source dated 1st May, 1942).

At Storlien, German troop trains from Finland (not wounded).

A train from Trondheim (10 to 12 carriages) full of infantry. The troops were not allowed to leave the carriages at the station. Their armament could therefore not be ascertained.

At Ånge. Goods trucks with small armoured vehicles marked O.T. (Organisation Todt), kitchen trucks and other military motor vehicles.

3. A resident at Krylbo reports that several trains per day pass through with German troops and equipment en route for Finland, while at least four times weekly trains pass through with German troops and equipment en route for Narvik, and about once a week a similar train for Trondheim.

4. On the 8th May there passed through Östersund station a German troop train, travelling from Trondheim to the north. It subsequently split into two, part of it going to Narvik and part to Finland.

We are even able to furnish the numbers of the railway carriages

Overseer: H. T. Kellgren,
Militärstaberna,
Kanslihuset,
Stockholm.

themselves, and the approximate number of II and III class passengers
 and the coaches, who were all Service personnel:

Swedish carriage	24661	Guards van,	
" "	1125	About 15 II class,	50 III class
" "	2101	" 15 " "	50 " "
he above branched for Finland,		Restaurant car,	
Norwegian carriage	6021	12 II class,	25 III class,
" "	135	20 " "	35 " "
" "	310	7 " "	65 " "
" "	876		75 " "
" "	88		30 " "
Swedish	1286		
he above branched for Narvik,			

Yours sincerely
 R. Sutton-Pratt

Colonel,
 Military Attaché

Attykes &
 Knstens vagnar:
 Gustavsson

BRITISH LEGATION
STOCKHOLM

21st May, 1942.

~~ARMED STAFF~~

The following is up to the minute information, graded R.2.
~~Dear Colonel, Sir,~~

On the 12th May I sent you a small problem over arms traffic. I enclose herewith another up to date report you may care to examine. ~~Before we please know any more about these troops were being given passage through Sweden?~~ with large lorries, motor-cars and one large transport.

If it is contended that they were going on leave, may we know how much longer the "leave season" may be calculated to continue? Even in peace time the leave season is never reckoned longer than November-December. After this time military training commences in earnest. Is it to be assumed that whilst Germany is about to face the greatest struggle in history, that "leave" is still proceeding?

2. The principle which you stated to me is of course accepted, i.e. that the numbers of German troops which enter Norway from "leave" is never allowed to exceed the numbers which go out from Norway on leave. May we ask if any check is kept on the fact that the ~~same~~ troops return, and whether they return to the same destination?

If this is not done, it would otherwise be easy for the Germans to carry out relief and exchanges of whole units. The "incoming" unit would then take over the arms and equipment of the "outgoing" unit.

3. Again, if troops leave Norway via Oslo - Trondheim, may we feel sure that they (or others) do not return Trondheim - Osterund - Trondheim, or Trelleborg-Krylbo-Narvik?

4. The reports on the attached A and B cover some 120 railway waggons. May we be informed as to the ownership of the waggons in question?

5. The attached report marked C appears never to have been answered.

Yours sincerely,
R. Sutton-Pratt,

Colonel,
Military Attaché

Colonel P.H.T. Kellgren,
Militärstaberna,
Kanalhuset,
Stockholm.

Beattyken A.
E. Gustavsson
E. Gustavsson

ARMS TRAFFIC

n

The following is up to the minute information, graded B.2.

Report from Krvibo.

On the 15th May, a train passed containing 17 trucks. 4 of these were closed and their contents could not be ascertained. There were no troops in these 4 trucks; 7 trucks were full of marines, mountain troops and infantry. The latter were mostly older men. The remaining 6 trucks were loaded with large lorries, motor-cars and one large tractor. It was difficult to ascertain the destination of the train. It proceeded via Inge and came from Norway.

Report dated 19th May, 1942.

In the following railway reports the destination of the trains mentioned is Finland.

- 16/5 250 horses passed Storlien together with some infantry. They were in 18 boggie-trucks.
- 12/5 15 tanks of light model passed through Storlien.
- 10/5 25 trucks with light guns, one on each truck, passed through Storlien.
- 17/5 Six 7.5 cm. guns, 30 field kitchens and 8 trucks of round iron 3/4 to 1 inch passed through Bollnäs. It came from Sweden.
- 17/5 4 heavy tanks, 8 trucks of cars and 12 railway trucks, probably containing ammunition, passed through Krvibo.

20th May, 1942.

Bestyrkes &
tjänstens vägnär:

M. Gustavsson

Avskrift av strängt förtroligt handskriv
från Upplysningssamfundet Söderblom till svenska
Paviljen, London, dagtecknat Stockholm den 1
juni 1942.

Till mitt dagshrev rörande våra konversationer med engelsmännen
rörande transiteringsfrågor vill jag tillägga, att maximalsiffrorna
för permittenttransporter givetvis icke kunna slås ut på en lång pe-
riod, exempelvis ett helt år. Tågen gå ofta med halv besättning el-
ler mindre, och betydande uppehåll, exempelvis under fjellåret under
flera månader, förekomma.

Vi framhålla också med särskild styrka - då denna sak synes till-
mätas vikt - att våra kontrollofficiärer på permittenttågen och Wrede,
som ofta personligen inspekterar och medföljer permittenttåg, konsta-
terat, att samma personer komma och återvända. Det kan med säkerhet
konstateras, att ett utbyte av personal ej förekommer över vårt område
utan endast bona fide permittenttransporter.

Afskrift av strengt förtroligt handbrev
från utrikesrådet Stenarblom till ambassaden
i Berlin, London, angestämnet Stockholm den
15 juni 1942.

I anslutning till mina handbrev den 1 juni angående våra diskussioner med engelskmarinerna om den tyska transiteringen ber jag att få understryka, att de till våra engelska interlokutörer lämnade uppgifterna angående antalet resande på de båda transitlederna (i vardera riktningen 800 om dagen mellan Trelleborg/Helsingborg och Oslo resp. 700 i veckan mellan Trelleborg/Helsingborg och Narvik) representera ett maximalt genomsnitt. Genomsnittet för hela den tid transiteringen pågått ligger emellertid betydligt lägre. Det är svårt att nu i efterhand få fram den exakta siffran, men det har hänsett fartstullarna, att det faktiska genomsnittet ligger 20 å 30 % lägre. Detta har jag i dag särskilt framhållit för Pollock.