

Den 22/4 1943

P.M.beträffande transitotrafiken.Utvecklingen av trafikens ledning.

Det yttre tryck, varunder transitotrafiken framvuxit, torde bl.a. medfört, att särskilt vissa med trafiken förknippade detaljproblem tidigare behandlats med en viss positiv inställning motsvarande den allmänna anvisning om "generositet", som återfinnes i såväl de grundläggande militära föreskrifterna för *personall* som anvisningarna för passkontrollen.

Detta omdöme är baserat på den allmänna uppfattning, jag erhöi, då jag i samband med det successiva övertagandet av militärbyrån sommaren 1942 första gången konfronterades med den omedelbara ledning av trafiken, som närmast åvilar chefen för militärbyrån. Denna har från början placerats i och intager alltså en mellanställning, vars grannliga uppgifter icke underlättas genom ett månghövdat beroende åtminstone medelbart under fyra olika regeringsdepartement och genom avsaknad av varje slags allmän instruktion förutom muntliga anvisningar, stundom sedermera sammanfattade i memoranda. De löpande detaljfrågornas avgörande är avtalsenligt överlåtet på vederbörliga transporttekniska myndigheter, dvs. chefen militärbyrån och TO.

Ehuru den förstnämnda i regel torde ha hållit kontakt med UD, torde under trafikens "positiva utvecklingsperiod" - juni 1940 - maj 1942 - dessa detaljfrågor stundom avgjorts utan att underställas UD prövning. Detta torde emellertid skapat en tysk inställning, att "väl villigt tillmötesgående" i regel vore att påräkna, m.a.o. man var bortskämd.

Den allmänna utvecklingen medförde emellertid emellertid småningom krav på en restriktivare politik från järnvägsmyndigheternas sida åsyftande i första hand att hejda en konstant tendens till successiv trafikökning, i andra hand att småningom beskära trafiken från sådana "utvärter" som icke hade ursprunglig avtalsgrund. Härvid bör beaktas, att den ursprungliga avtalstexten försvårat genomförandet av restriktiva åtgärder.

Det tillkom närmast mig att medverka vid de första (juni - juli 1942) och genomdriva alla senare restriktionsåtgärder (fr.o.m. augusti 1942). Att man på tysk sida konstaterade en förändring, därom vittnar en underhandsförfrågan till mig underlydande tjänsteman från TO, som inför de första restriktionsåtgärderna frågade, huruvida dessa vore en följd av engelska föreställningar eller enbart ett utslag av "Wichtigtuerei" från min sida.

Den allmänna åtstramningen och genomförandet av temporära eller successiva restriktionsåtgärder försvårades däremot, att järnvägsstyrelsen till en början

skulle åberopa och exemplifiera "tekniska" skäl av i regel helt fiktiv karaktär.

Fr.o.m. sommaren 1942 begärde UD, att alla tyska framställningar i detaljfrågor skulle underställas departementets prövning. Den grundväsentliga artskillnaden i diplomatisk och transportteknisk verksamhet, har särskilt hösten 1942 skapat i och för sig onödigt friktion och fördröjning.

I enlighet med mitt eget muntliga åtagande att icke utnyttja min avtalsenliga rättighet och skyldighet att på eget ansvar avgöra detaljfrågor har jag ständse anmält alla tyska framställningar. Då dessa ur teknisk synpunkt i regel bort kunna besvaras omgående eller efter någon dag, har styrelsens "tekniska" auktoritet menligt påverkats av den tidsödande omgången av detaljfrågornas prövning i UD och stundom regeringen. Särskilt har detta gällt ifrågasatta "specialtransporter" (fr.o. av tungt artilleri) av krigsmateriel, som formellt icke kunnat förvägras, men som av järnvägsmyndigheterna skolat förhindras.

Nu mera har man på tysk sida insett, att läget förändrats och att järnvägsstyrelsen har såväl inskränkta befogenheter som mindre villighet att efterkomma tyska önskemål, varför jag icke längre behöver "krysta" allehanda uppdiiktade tekniska skäl utan kort och gott kan informera vederbörande under hand, att visst önskemål icke kan tillgodoses såsom varande "unerwünscht". Härigenom har även en önskvärd förändring i själva "tonen" hos TO ~~4/44~~ Åstadkommit.

Ledningen av transitotrafiken är ett arbetskrävande och föga uppbyggligt onus för byråchefen mtr, vilken emellertid torde vara den ende, som kan någorlunda behärska detta egenartade komplex av transportteknik med såväl inrikes- som utrikespolitisk och militärteknisk anstrykning. Beaktas bör dock att, medan militärbyråns verksamhet i och för sig tagit en enorm omfattning, utgör transitotrafiken blott omkring 10 à 20 % av den transportvolym, som ledes av byråchefen under det att med transitotrafiken direkt eller medelbart förknippade göromål (icke minst informationsverksamheten) ofta lägga beslag på mer än 60 % av tiden.

Kontrollverksamheten.

Vid mitt ämbetstillträde fann jag anmärkningsvärt att någon systematiserad statistik icke förts över godsetrafiken. Delvis med anledning härav lät jag utbyta den tjänsteman, som närmast under mig handlägger de löpande transitörendena och genomförde uppläggandet av systematisk såväl person- som godsstatistik.

Personstatistiken åsyftar numera vidmakthållandet av nödig ekvivalens mellan nord- och sydgående trafik. Dagligen kl 0900 erhåller jag från Hålsingborg telegrafisk uppgift på antalet personer, som föregående dygn passerat i båda riktningarna samt på antalet över Hålsingborg/Halmå/Trelleborg inkomna vagnar med W-gods. Siffrorna införas i liggare att ligga till grund för

- a) månadsstatistik till UD
- b) ev. erforderliga påpekanden eller erinringar till TO
- c) regleringsdirektiv till järnvägsmyndigheterna.

Godsstatistiken föres med ledning av dels ovan nämnda dagliga rapporter från Hålsingborg, dels veckorapporter från Charlottenberg och Storlien, dels "Transportanmeldungen" från TO. Statistiken avser

- a) kontroll av trafikvolymen
- b) kontroll av trafikens struktur
- c) månadsstatistik till UD
- d) förhindrandet av icke önskvärda transporter
- e) möjliggörandet av militärteknisk underrättelseverksamhet.

I sistnämnda hänseende har jag ansett anmärkningvärt, att man under mer än 2 år försummat att systematiskt kontrollera transitogodset i syfte att följa den militärtekniska utvecklingen. Efter samråd med sektionschefen vid förevarerstaben, Överste Ehrensvärd, utarbetades där vid stabens underrättelsesektion ett i och för sig senkommet förelag till militärteknisk kontrollorganisation enligt bilaga. Förelaget godkändes emellertid icke vid föredragning inför chefen för förevarerstaben och Överbefälhavaren, enligt förljudande på grund av ev. möjligheter till politiska komplikationer. I samråd med Överste Ehrensvärd har jag emellertid likväl på eget ansvar skapat en kontrollmöjlighet i Boden enligt grunder, som framgå av bifogade order och telegram. Med ledning av transportanmälningarna utväljas tid efter annan vagnar av intresse, vilka telegrafiskt beordras kvartagna i Boden S. Förevarerstaben underrättas och beordrar VI. milbefetaben verkställa undersökning. Stins Boden meddelar milbefetaben, när vagn ankommit. Efter undersökning sker omplombering med "falsa" plomber. Systemet har i åtminstone några fall givit "napp".