

beträffande detalifrågor rörande transitotrafiken.

Frågor

1. Hur många svenska järnvägsvagnar (såväl gods- som passagerarsvagnar) äro engagerade för tyska trupptransporter genom Sverige? Om det exakta antalet hemlighålles kan måhända någon sakkunnig kalkylera sig fram till ett någorlunda rätt tal.
2. a) Betalar Tyskland för vår välvilliga utlåning av dylik järnvägsmateriel?
b) I så fall hur? c) Är den rullande materiel tyskarna sålunda utnyttja betydelselös för vår egen folkförsörjning och för våra egna militära behov?
3. Hur många järnvägsvagnar resp. lokomotiv har Sverige lånat eller hyrt ut till Tyskland eller andra axelstater för begagnande uteslutande utanför vårt lands gränser, m.s.o. på den europeiska kontinenten? Tillåter internationell rätt utlåning av trupptransportmedel till krigförande stat?"

Svar

1. Svenska vagnar.

För persontrafiken användas svenska vagnar från såväl statens som enskilda järnvägar samt noreka och i viss utsträckning även tyska vagnar i den proportion som enligt gällande fredsbestämmelser tillämpas för vagnhållningen i internationell trafik. Härvid användas i reguljära turer 272 personvagnsaxlar, vartill komma 64 personvagnsaxlar i reserv. Platsutrymmet i de för denna trafik avskilda vagnarna utgör 3,9 % av det totala platsutrymmet i den rullande materielen vid de i trafiken deltagande järnvägarna (SJ och PJ). Antalet insatta vagnar utgör givetvis en procentuellt lägre andel av den totala vagnparken vid samtliga svenska järnvägar.

I permittenttågen insatta resgodsvagnar äro med få undantag svenska (48 axlar).

Den rena godstrafiken ombesörjes uteslutande med utländska vagnar med undantag för nedannämnda specialfall. Till svenska järnvägar äro f.n. under leverans ett stort antal i Tyskland byggda godsvagnar. För undvikande av onödig tomfärd utnyttjas dessa vagnar för transporter från Tyskland av såväl svenskt import- som tyskt transitogods. Härvid kan det sålunda förekomma, att vagnar i samband med leveransen fullgöra en transitotur till Haparanda, dock aldrig med last av krigsmaterial.

Den tyska fältposten befordras i allmänhet i tyska vagnar. En daglig postförbindelse till och från Torned upprätthålles med ett 10-tal vagnar, av vilka 5 äro svenska.

2. a) För såväl person- som godstrafiken utgår ersättning enligt särskilda tariff- (fraktsatser). Khuru tyska staten härvid åtnjuter viss rabatt enligt samma grunder som övriga större trafikanter, äro ifrågavarande avgifter icke gynnsammare än för svenska trafikanter. Den av trafikskatten betingade avgifts- ökningen har härvid beaktats under 1942.
- b) Betalningen erlägges i regel över clearing, men likvid har även vid flera tillfällen ingått i fria valutor.

c) De svenska järnvägarnas ombesörjande av transitotransporterna är helt beroende av transportkraven för egna militära behov och egen folkförsörjning. Det är självklart, att transitotrafikens fullgörande aldrig tillåtes eftersätta inhemska transportbehov av livsviktig art, ehuru det givetvis är symmetrigen oönskligt för utvecklingen av persontrafiken, särskilt under krigsåren, att 1000-tals sittplatser året runt disponeras för transitotrafiken. Som ovan framgår är svensk rullande materiel icke i större utsträckning bunden för transitotrafik. Däremot har den nordgående transitogodstrafiken inneburit en viss lättnad för det inhemska trafikarbetet, såtillvida att tomma utländska vagnar på återgång söderut kunnat utnyttjas ej blott för svenskt exportgods utan även för transporter inom Sverige.

3. Svensk rullande materiel i utlandet.

Lok.

Inga svenska lok äro utlånade till kontinenten. Däremot har statens järnvägar sedan åtskilliga år bistått Norges statsbanor med uthyrning av vissa ånglok, som på grund av elektrifieringen i Sverige kunnat avvaras. Under senare delen av 1930-talet voro tidvis upptill 7 svenska lok utlånade till Norge. F.n. finnas 3 svenska ånglok i Norge under det att samtidigt 6 LKAB tillhöriga elektrolok, som i fredstid användes på malmbangården i Narvik, nu användas i värlingstjänst på svenska bangårdar.

Vagnar.

Av de svenska vagnar, som 1939-1940 utlånades till Tyskland för att underlätta transporten av kol och olja för svensk räkning, hava många återkommit, men 66 tankvagnar och 490 andra godsvagnar äro fortfarande utlånade. Detta bör dock bedömas mot den bakgrunden

att sammanlagda antalet i Sverige samtidigt befintliga utländska vagnar under senaste år varierat mellan 1300 och inemot 3000, samt

att Sverige i dagarna erhållit och erhåller 200 nybyggda vagnar, som komma att snart efterföljas av ytterligare 300.

I övrigt förekomma svenska vagnar utomlands över huvud endast tillfälligtvis och endast i följande fall.

I lokala transporter till Danmark av huvudsakligen trävaror från Småland gå stundom enstaka svenska vagnar.

Koltransporter från svenska ostkusthamnar äga rum för bl.a. de norska järnvägarna. Till Trondheimstrakten gå härvid förutom utländska vagnar ett mindre antal svenska för att i Norge återlastas med svavel, svavelkis och talk. Till Narvik gå svenska malmvagnar även med kol men taga på återvägen last vid malmfälten till Luleå.

Slutligen användas understundom även svenska vagnar för de livsmedelstransporter, som inom ramen för den organiserade svenska hjälpverksamheten gå till Norge.

*Sammanfattning av svar på frågor i N:o 1
Publicerat i den 10 dagstidningen*

KUNGL.
JÄRNVÄGSSTYRELSEN

Persontrafikbyrån

Byrå Pbr Bd 1-3.
D-nr 11378

Anhålls att i svärskrivelse anghäns ovan-
stående diarienummer och i adressen
byråns namn.

Mtbr.

100 11378.

Ang. PM beträffande detaljfrågor rörande
transitotrafiken.

I mom. 1 bör andra-fjärde meningarna erhålla följande

ändrade lydelse: "Härvid användas i reguljära-turer 272 person-
vagnsaxlar, varitill komma 64 personvagnsaxlar i reserv. Platsut-
rymmet i de för denna trafik avskilda vagnarna utgör omkring 3.9 %
av de i trafiken deltagande järnvägarnas (SJ och BJ) rullande ma-
teriels totala platsutrymme.

I permittenttågen insatta resgodevagnar äro med få undantag
svenska (48 axlar)."

I mom. 2 c) bör efter andra meningen följande infogas:

"Givetvis är det synnerligen olägligt för avvecklingen av person-
trafiken, att c:a 6000 sittplatser disponeras för transitotrafiken
året runt jämväl under helgerna." Stockholm den 15 april 1943.

Spica

Stockholm den 14 april 1943.

KUNGL.
JÄRNVÄGSSTYRELSEN

Godstrafikbyrån

Byråchefen

Gbr

D.nr

0278

Till Brc Mtbr.

Transitotrafiken.

I anledning av eder skrivelse den 13 dennes i ovan nämnda angelägenhet må för Gbr:s del anföras följande.

Kol- och koks transporterats i tyska, norska och svenska vagnar från Härnösand och Sundsvall till Tronsheims-området. Mottagare äro NSB och DW. Antalet svenska vagnar för dessa transporter utgör högst 17 ö pr söckendag. ~~Vagnarna~~ ^{De} äro avsedda att i Norge återlastas med svavel, svavelkis och talk.

Stenkol och koks transporterats från Luleå till Narvik. Härför användas svenska malmvagnar, som på återvägen taga last vid malmfälten. Dessa transporter äro f.n. inställda men väntas ånyo påbörjade, när sjöfarten på Luleå kommer igång.

Hö och halm transporterats från upplag i Luleå och Gammelstad till Narvik. Härvid användas tyska vagnar.

Antalet svenska cisternvagnar å Kontinenten utgör för dagen 66, därav banegna 22 st och privata 44 st.

Antalet utländska (överbärgande tyska) vagnar från Kontinenten utgör för dagen omkring 1300.

I övrigt finnes intet att omnämna i anledning av den PM, som fogats till eder skrivelse den 13 dennes. Stockholm den 14 april 1943.

J. S. Sander
tj