

P.M.

D. Nr

337/1940
Thy

F.n. framföras svenska personvagnar till Norge och Tyskland i följande utsträckning.

Oslo Permittenttågen 10011-10012 O-Trf-O. Överstående på dagen.

Två tågsätt, varav SJ helt hålla det ena, bestående av

2 Bo, 12 Co (varannan dag i Oslo).

I det andra sättet ingå följande EJ psv.

BJ: 2 Bo, 3 Co, 2 C } (varannan dag i Oslo)

DJ: 2 Co

Tågen 37 - 38 O-Trf-O.

Överstående på dagen.

SJ: 2 ACo2c, 1 BCo7b, 1 CFo5, 1 DFO1

BJ: 1 F3.

Tågen 41 - 42 O - M - O.

Överstående på natten.

SJ: 2 CFo5 (event. senare även 1 Ro2)

BJ: 1 BCo

DJ: 1 BCo.

Permittenttågen 10013-10014 Narvik-Trf-Narvik

Narvik: SJ: 1 Bo, 7 Co, 1 F (normalsättet överstående fr. fredag middag till måndag morgon)

1 Bo, 7 Co, 1 F (extra sättet överstående enligt order för varje särskilt fall)

Därest tågen 51-52 och 93-94 utdragas till Oslo resp. Narvik, vilket är under utredning, tillkomma flera vagnar.

Berlin Tågen 11-12 Cst-Berlin-Cst.

Överstående på natten (2 av 3 nätter).

SJ: 1 Do2.

Berlin utsättes för upprepade bombanfall och, Oslo, Trondheim och Narvik eller trakterna däromkring kunna bombas. Risk finnes således för att svenska vagnar bli helt eller delvis förstörda. Platserna ifråga äro mörklagda, och NSB fordra, att vagnarna skola kunna mörkläggas. Det kan ifrågasättas, huruvida SJ böra taga denna risk. Vem blir ansvarig, om skada skulle träffa vagnarna? Jag anser, att järnvägsstyrelsen bör fatta formligt beslut i denna fråga.

bu. Gij.

2

Pbr den 14 oktober 1940.

4) Trondheim i
delia samman -
hang icke aktuellt?

Spica

Frievant vid peninsulans
den 21/10 1940 / Jan Ålgård