

NORGES STATSBANERS KRIGSHISTORIE

1940 - 1945

Bergen distrikt



	Side
AVSNITT I -----	3
Beredskapstiltak 1939 - 1940 -----	3
AVSNITT II -----	5
Kampene langs Bergensbanen (vest og øst)	5 -
Skader påført jernbanen under krigen	
9.4. - 30.4.40 -----	19
Sprengte bruer -----	20
Skader på linjen, banelegemet -----	20
Skader på rullende materiell --- -----	21
Skader på Voss stasjon m.v. ---- -----	23
Bortkommet materiell (forbruksvarer) ---	23
Reparasjon av sprengte bruer og gjenopp-	
takelse av toggangen -----	24
Reparasjonsarbeidenes gang og trafikkens	
gjenopptakelse -----	24
Togledelsen i tiden 9.4. - 22.6.1940 ---	25
Administrasjon av strekningen Hønefoss -	
Svenkerud i tiden 27.4. - 22.6.1940 ----	26
Midlertidig drift på Flåmsbana -----	26
Større hendinger og ulykker i krigsårene	
Bombing av Finse 20.12. og 22.12. 1940 -	27
Haugastøl fjellstue nedbrent 4.4. 1941 -	27
Snøblokkade på Bergensbanens høyfjell ---	28
Tog 5513 avsporet ved Helldal 24.3.1942-	28
Sammenstøt mellom togene nr. 607/1428	
28.2 1944 -- -----	29
Ekspløsjonsulykke i Bergen 20.4.1944 ---	30
Toggangen i krigsårene -----	31
Funn av bomber langs linjen -----	31
Sabotasjehandlinger -----	32
Gjenstander nedgravd i linjen -----	33
Sperreområder -----	33
Tyske minefelter, bunkers m.v. på	
jernbanens område -----	34

	Side
Luftvernvogner (pansertog) -----	35
Alarmberedskap -----	35
Regulerende tiltak	
Regulering av reisetrafikken -----	36
Tildeling av godsvogner for sivil trafikk	37
Rutebiltrafikk overføres til jernbanen -	37
Transportkontorer for DW -----	37
Adgang til jernbanens område m.v. -----	38
Forordninger og andre pålegg m.v.	
Pris- og rasjoneringspolitiets adgang	
til jernbanens område -----	38
Arbeidstjenesten -----	39
Arbeidsformidling -----	39
Arbeidskraft til jord- og skogsarbeid --	40
Pålegg til administrativ kontroll med	
befalsutdannede ansatt v/jernbanen -----	40
Møteplikt for Statsbanenes tjenestemenn	
ved foredrag o.l. arrangert av NS -----	41
Straffede personer i jernbanens tjeneste	41
Borgervakt -----	41
Grenseboerbevis - passersedler -----	42
Armbind -----	42
Offentliggjørelse av forskjellige tiltak	42
Innsamling av metaller og jern -----	43
Oppgave over alt personale ved linjetje-	
nesten -----	43
Feiring av 1. og 17. mai -----	43
Diverse saker	
Ekstrabetjening som måtte slutte grunnet	
krigsutbruddet -----	44
Personer som viste mindre god nasjonal	
holdning -----	44
Den Norske Legion og medlemmer i NS ----	44

	Side
Statsbanene i krig og under okkupasjon--	45
Tap p.g.a. krigen og okkupasjonen -----	45
Bortkommet og skadd gods -----	45
Gavepakker -----	46
Slipp fra fly -----	46
Arresterte tjenestemenn -----	46
Deltakermedalje og diplom for deltakelse i krigen i Norge 1940 -----	47
Tjenestemenn som ikke kom tilbake -----	48
Hedrende omtale over jernbanens personale	48

SAKER VEDRØRENDE NORGES STATSBANERS KRIGSHISTORIE
1940 - 1945
(Bergen distrikt)

År 1940

Saknr.	4	Norske militærtransporter (1.1.-9.4.1940)
"	260	Sprengte bruer
"	267	Krigsskadd rullende materiell
"	269	Linjeomlegging v/Svenkerud for prov. bru
"	270	Administrasjon av del av Bergen distrikt under linjebruddet ved Svenkerud
"	281	Oppgave over bortkomne beholdninger under krigsoperasjonene i 1940
"	315	Oppgave over kjørte ekstratog for de norske militære i 1940
"	335	Ny permanent bru ved Svenkerud
"	343	Arresterte tjenestemenn (1940-1945)
"	399	Ueksploderte bomber funnet i 1940 og 1941
"	439	Fravær p.g.a. krigsoperasjonen i 1940
"	577	Tjenestebevis for off. tjenestemenn ved reise i grensesone
"	610	Arbeidstjeneste

År 1941

Saknr.	101	Bombing av Finse 20. og 22.12.1940
"	154	Forbud mot offentliggjørelse av forskjellige tiltak
"	428	Sperresoner, Legitimasjon, Evakuering av deler av Ulvik herred (Mjølfjell - Tunga)
"	428	Adgang til jernbanens område
"	711	Møteplikt for NSB.s personale ved NS-møter

År 1942

Saknr.	101	Alarmberedskap
"	155	Regulering av reisetrafikken
"	519	Fagarbeidere ved Statsbanene
"	628	Luftverntog. Godsvogner stillet til disposisjon for D.W. som "pansertog"
"	640	Rutebiltrafikken i Hordaland og Sogn
"	657	Forholdsregler for å unngå å få straffede personer i jernbanens tjeneste

År 1942 (forts.)

Saknr. 675	Den Norske Legion
" 757	Arbeidskraft til jordbruk, skogsarbeid og skipsfart
" 758	Melding til arbeidsformidlingen om inn- takelse av nytt personale
" 765	Arbeider igangsatt av D.W. innen NSB.s område

År 1943

Saknr. 123	Gavepakker
" 162	Kontroll med krigsskoleutdannet befall
" 205	Snøblokkade Bergensbanens høyfjell 1943
" 237	Innsamling av metall og jern
" 346	Legitimasjon m.v. ved tjenestereiser
" 642	Godskontroll. Pris- og rasjonerings- politiets adgang til jernbanens område
" 796	Funn av kasse med ukjent innhold nedgravd i linjen v/km 478,55 (Helldal)

År 1944

Saknr. 106	Opprettelse av transportkontor i Bergen
" 303	Sammenstøt ved km 246,7 Breifoss mellom togene nr. 607/1428 den 28.2.1944
" 430	Ekspløsjonsulykken i Bergen 20.4.1944
" 439	Transportkontor v/Voss (underavd.u/Bergen)
" 698	Armbind under vakttjeneste på jernbanens område
" 989	Brann itankvogner i tog 5511 den 16.12. 1944 v/km 249,0 (mellom Hol og Geilo)

År 1945

Saknr. 127	Oppgave over personale i Bergen distrikt
" 293	Tjenestemenn som viste mindre god nasjo- nal holdning
" 294	Forsvunne tjenestemenn (Heimefronten m.v.)
" 320	Materiell ødelagt v/Heimestyrkene
" 321	NSB i krig og okkupasjon (Arbeidet av- brytes)
" 485	Krigsskader på Bergensbanen

AVSNITT I

B e r e d s k a p 1939 - 1940.

Etter det tyske overfall på Polen i 1939, ble det - for å spare på viktige forbruksvarer, så som kull, oljer m.v. - iverksatt innskrenkninger i toggangen. Blant annet ved at nattogene Oslo - Bergen - Oslo ikke kjørtes nettene mellom lørdager og søndager. Enn videre ble en del forstadstog (Bergen - Nesttun) innstilt alle ukens dager, mens andre ble innstilt på søndager. Det ble også iverksatt innstillinger som berørte toggangen Hønefoss - Sokna - Rallerud - Hønefoss, Voss - Mjølfjell - Voss og Bergen - Voss - Bergen. Ved et løselig overslag, er man kommet til at foran nevnte innstillinger utgjorde ca. 10.500 togkilometer pr.måned, eller omkring 7 %.

Beholdningene av lokomotivkull i tiden 20.12.1938 til 20.12.1940 var slik:

Pr.	Tonn
20.12.1938	12353
20.12.1939	14894
20.3.1940	14945
20.12.1940	10850

For å gi et bilde over kullsituasjonen ved krigens slutt, opplyses at den 20.5.1945 var beholdningen 1909 tonn (til dels mindreverdige). Dette svarte omtrent til det gjennomsnittlige månedsforbruk i 1939.

De 1909 tonn var fordelt over distriktet slik:

Bergen	134 tonn
Voss	379,8 "
Myrdal	57 "
Finse	519,2 "
Ål	606 "

samt ved noen andre stasjoner til sammen 213 tonn.

Av nå eksisterende lager-lister (pr. 31.12.1938 og 31.12.1939) kan ikke ses at det i året 1939 har funnet sted noen særlige store innkjøp av viktigere forbruksartikler, utover følgende varer hvor beholdningene i årets løp er økt med nedennevnte kvanta:

		(Siste års forbruk)
Bensin	ca. 26.000 l	(627.000 l)
Sylinderolje	" 18.000 l	(20.000 l)
Mørk mineralolje	" 6.000 l	(69.000 l)
Smøreoljer	" 10.000 l	(7.000 l)
Dieselolje	" 165.000 l)	(38.000 l)
35 kg.s skinner	" 4.000 m	(3.900 m)

Verdien av distriktets materialbeholdning var:

Pr. 31.12.1938	kr. 1.366.513,00
" 31.12.1939	" 1.920.582,00
økning ca.	kr. 554.000,00

Av dette beløp var ca. kr. 265.000,00 forskjellen mellom bokført verdi av kullbeholdningen pr. 31.12.1938 og tilsvarende dato i 1939. (Pris pr. tonn i 1938 kr. 29,52 og i 1939 kr. 47,31.)

Noen planmessig evakuering pr. jernbane i 1940 ut fra Oslo og Bergen ble det - slik som forholdene utviklet seg - ikke. Etter de da foreliggende planer, skulle det fra Oslo-området t i l Bergensbanen evakueres i alt ca. 2.200 personer og ut fra Bergens-området ca. 2.000 personer.

En del personer østfra fikk nok anledning til å evakuere inn i området vest for Hønefoss, men noe tall herover kan ikke oppgis.

Tallet over evakuerte ut fra Bergen overskred nok mange ganger det tall som etter planen skulle evakueres med jernbanen.

Heller ikke her kan det oppgis noe tall, men det var i alle fall ikke under 10.000 personer som med tog forlot Bergen byområde den 9. og til dels den 10.4.1940.

I tiden fra 1.1. til 8.4.1940 ble det i distriktet utført i alt 26 militære transporter, hvorav 13 var med rene militærtog. Med disse transporter ble i alt befordret 5.709 personer samt en god del militært materiell. (Bilag 1).

To militærtog, ett fra Bergen den 9.4. og ett fra Hønefoss den 10.4.1940 (Ekstratogsirkulære nr. 14/1940) ble ikke kjørt.

AVSNITT II

I distriktets vaktjournal for den 9.4.1940 er ført inn følgende notat:

"Alarmitilstand inntrådt kl. 2,00."

For jernbanens vedkommende fikk man imidlertid ingen føling med at det var brutt ut krig før ca. kl. 5,00 om morgenen, idet det da troppet opp en tysk offiser på stasjonsmesterens kontor, Bergen stasjon, og som forlangte å få telefonforbindelse med stasjonsmesterens kontor ved Oslo østbanestasjon.

Overfor munningen av tyskerens revolver fant tjenstgjørende stasjonsmester det nytteløst å nekte den tyske offiser å få den forlangte telefonforbindelse. Offiseren ble imidlertid meget betenkt da han av vedkommende tjenestemann ved Oslo Ø ble gjort kjent med at det på Oslo Ø overhode ikke fantes noen tyske militære og at det derfor ikke var mulig å få ønskede samtale. Umiddelbart etter ble telefon- og telegrafkontoret ved Bergen stasjon "besatt" av tyske vakter.

Noe før kl. 5,00 om morgenen den 9., hadde en norsk militær fra 4. divisjon ringt til stasjonsmesterens kontor i

Bergen og anmodet om at det snarest måtte bli oppsatt et ekstratog fra Bergen til Voss for de norske militærmyndigheter. Toget som avgikk ca. kl. 5,20, ble oppsatt som togtog fra Bergen til Nesttun. Fra Nesttun og Arna ble toget benyttet for transport av sjefene for 4. divisjon og 2. sjømilitære distriktskommando med staber, som derved fikk anledning til å evakuere til Voss for derfra å oppta og lede kampene mot den tyske hærmakt.

På tross av at tyskerne var kommet inn på Bergen stasjon, gikk det rekvirerte tog ut fra Bergen stasjon.

I de første morgentimer var det ingen toggang mellom Bergen og Nesttun (unntatt forannevnte tog), idet forstadstogene nr. 612/611 og nr. 614/615 ble innstilt. Tog nr. 622 til Voss og hurtigtog nr. 602 til Oslo Ø. gikk fra Bergen med en del forsinkelser. Utover formiddagen den 9.4. ble toghallen på Bergen stasjon et bølgende menneskehav som dro barnevogner, tunge koffertar og store sengklesekker.

Alles ønske var å komme seg bort fra byen, og jernbanen var blant de få transportmidler som var tilgjengelig, idet all sjøverts forbindelse var innstilt.

For manges vedkommende ble reisen ikke så lang, idet "spredningen" tok til allerede når de reisende kom til Nesttun (10 km fra byen). Det så ut for at det var selve byområdet menneskene ønsket å forlate, og jernbanen gjorde alt mulig for å avvikle bortføringen av de stadig tilstrømmende menneskemasser.

I løpet av dagen, måtte noen forstadstog innstilles p.g.a. forsinkelser og som medførte at materiellturnusen sviktet.

Forstadstrafikken ble - stort sett - bra avviklet og mange fikk derved anledning til å bytte oppholdssted. Togene nr. 1820 og 624 til Voss kjørtes så store som det overhodet var mulig. Godt var det, for derved fikk man lokomotiver og personvogner bort fra det da allerede besatte område, og dette materiell kom til stor nytte ved de senere norske trosskifter fra Voss.

Nattog nr. 603, som var gått fra Oslo den 8.4., kom til Bergen kl. 12,07 den 9.4., 3 timer og 7 minutter forsinket.

Ut på kvelden den 9.4. ble jernbanebrua ved Midttun (øst for Nesttun stasjon) sprengt av de norske militære og dermed var all jernbaneforbindelse og telefonforbindelse østover forbi Nesttun brutt.

Nattog nr. 604 fra Bergen kvelden den 9.4. kom således ikke avgårde, og dagtog nr. 601, som var kjørt fra Oslo om morgenen den 9.4., ble stoppet på Voss.

For å belyse forholdene for den del som var besatt av tyske tropper, refereres til hva Bergens Tidende skrev den 9.4. (ettermiddagsavis):

"Trafikken på jernbanen går normalt.

På Jernbanen er tatt opp den ordinære trafikk og intet bærer preg av panikk. Folk tar det hele rolig og man har inntrykk av at det er bare de alminnelig reisende som drar ut av byen.

Toget til Oslo kom avsted praktisk talt i rute og lokaltrafikken tok også snart til på vanlig vis."

Som man vil se av foranstående, var det da velsmurte tyske maskineri snar i vendingen med å orientere folket slik det passet tyskerne.

Været den 9.4. var heldigvis godt, og dette bidro sikkert meget til at den - for det norske folk - så triste dag ikke ble verre enn den allerede var.

Fra onsdag den 10.4. ble det sterk reduksjon i toggangen mellom Bergen og Nesttun. I dagene f.o.m. 10. t.o.m. 14.4. ble all innskrenkning i forstadstrafikken utsendt telegrafisk og bekjentgjort med oppslag på stasjonene.

Fra den 15.4. ble innskrenkningene bekjentgjort ved ekstratogrutetabell nr. 7/1940 (bilag nr. 2) og ved bekjentgjørelse i avisene.

For ytterligere å belyse tilstanden, refereres hva som bl.a. ble skrevet i Bergens Tidende for 10.4.:

"Ingen Oslogtog inntil videre men lokaltrafikk.

Man hadde regnet med at nattoget i går aftes skulle komme avgårde, men i siste øyeblikk, ble toget innstilt. Det var møtt mange reisende som hadde til hensikt å bringe seg i sikkerhet langs Bergensbanen lenger inne i landet og skuffelsen var stor, som man kan tenke seg. I dag morges gikk det heller intet Oslogtog og lokaltrafikken kom først i gang kl. 10,00.

Jernbaneforbindelsen østover er brutt i natt."

I løpet av den 9.4. ble det fra Ulven ekserserplass ført en hel del utstyr og krigsmateriell, som ved landevegstransport via Nesttun og Hardangervegen, ble samlet på Arna stasjon.

Samtidig ble også en del norske militærmannskaper samlet opp omkring Arna stasjon. Da nevnte materiell og mannskaper var på veg mot Arna, ble jernbanebruene over Midttunelven (øst for Nesttun) og Strutebrua (øst for Haukeland) sprengt av de norske militære.

Da tyskerne ble kjent med foran nevnte brusprengninger, fikk togledelsen sitt første besøk av tyskerne som forlangte kjørt det første tog for sitt behov i Bergen distrikt. Toget gikk fra Bergen kl. 14,53 den 10.4. med en rute oppsatt bare til Nesttun.

Foruten vanlig togbetjening, ble den maskintekniske overingeniør beordret til å bli med. (Den banetekniske overingeniør var bortreist.)

Sent ut på ettermiddagen samme dag kom tyskerne og forlangte kjørt ytterligere ett tog, og dette tog skulle ha med seg nødvendig materiell og redskaper for reparasjon av bruene.

Banemesteren ble togfører for dette tog samtidig som han skulle sørge for å få tak i nødvendig utstyr.

Toget gikk fra Bergen kl. 20,57 (10.4.) og ruten for toget ble også denne gang oppsatt bare til Nesttun.

Da banemesteren hadde tilveiebrakt de nødvendige materialer og redskaper og hadde gitt avgangssignal fra Nesttun, ble han - merkelig nok - av en tysk underoffiser nektet adgang til toget, hvorfor han gikk til sitt hjem på Nesttun.

Da vakthavende togleder ble kjent med dette, gav han banemesteren beskjed om å gå til fots fram til bruddstedet ved Midttun, idet han (vakthavende) fant at det ikke var rett å la den maskintekniske overingeniør være alene ved bruddstedet uten adgang til å få hvile eller mat. Banemesteren etterkom denne beskjed og kom, etter en del besvær med tyske vaktposter, fram til bruddstedet.

I vaktjournalen for 10.4. har vakthavende togleder ført inn ordrett en av ham utsendt sålydende ordre:

"Ekstratogene litra P og litra BN.s materiell fortsetter fra Nesttun videre oppover linjen. Det må kjøres med stor forsiktighet for tilfelle skinnegangen skulle være brutt så vel av hensyn til linjepersonalet.

Ved hver stasjon forhøres om eventuelle tog."

Togene kom imidlertid - i første omgang - bare til Midttun (ca. 1,7 km øst for Nesttun stasjon).

Nå å kunne oppgi et noenlunde rett tidspunkt for når den midlertidige og meget dårlige reparasjon av Midttun bru var utført, er ikke mulig, men visst nok etter et par dagers forløp, ble et tog kjørt over og fortsatte fram til Strutebrua mellom Haukeland og Arna stasjoner.

Om tyskerne forsøkte seg på å reparere også denne bru, foreligger ingen opplysninger om, men det mest sannsynlige er - at om det ble gjort et forsøk - så ble forsøket oppgitt etter noen dagers forløp.

Av vaktjournalen for fredag den 19.4. går det fram at det denne dag ble sendt et lokomotiv fra Bergen som fra Nesttun skulle kjøre videre østover for å bringe 3 personvogner og 4 godsvogner tilbake til Nesttun. Etter dette, må man anta at de 2 lokomotiver som tyskerne hadde fått opp den 10.4., hadde returnert til Nesttun og derfra blitt kjørt til Bergen i ett av forstadstogene.

At den av tyskerne utførte reparasjon av Midttun bru må ha vært slett, er uten tvil, idet brua først den 14.5. var satt i brukbar stand, slik at rutemessig togtrafikk fram til Arnatveit holdeplass ble igangsatt fra nevnte dag. (Ekstratogrutetabell nr. 8/1940, bilag 3.)

Kl. 2,00 natt til den 10.4. kjørtes et tomtog fra Voss til Arna for derfra å bringe de der samlede mannskaper og materiell til Voss. Toget returnerte fra Arna tidlig om formiddagen (morgenen) den 10.4. og kom vel fram til Voss, hvor arbeidet med å bygge opp et vestlig forsvarsverk, var i full sving.

En trafikkinspektør forlot Bergen om natten til den 10.4. og kom seg fram til Arna, hvorfra han reiste til Voss med foran nevnte militærtog (bilag nr. 4). Baneteknisk overingeniør var da kommet til Voss østfra. De to ble enig om at overingeniøren skulle ta standkvarter på Ål og trafikkinspektøren på Voss. Etter at det ytterligere var kjørt ett militærtog fra Garnes til Voss, ble jernbanebruene i H o l e g j e l (mellom Garnes og Herland), ved S t a v e n e s l i og S t a n g h e l l e sprengt.

At sistnevnte bru ble sprengt - på et så tidlig tidspunkt - var et mistak, men heldigvis var sprengningen ikke helt vellykket, slik at brua lot seg midlertidig reparere så

pass at den fra 18.4. atter var farbar for tog kjørt med lokomotiver av de lettere typer.

I dagene fra 12. til 16.4. - før de egentlige kamphandlinger tok til på Vossebanen - ble det på foranledning av de militære sendt i alt 623 tonn mel fra Vaksdal mølle. Melet ble fraktet i skuter Vaksdal - Stanghelle og med biler Stanghelle - Hellestræ plattformholdeplass, hvorfra det ble videresendt med tog. Enn videre foregikk det også store transporter med Hardangerbana av bl.a. matvarer som skulle bringes i sikkerhet. Det kan i denne forbindelse nevnes at et større parti appelsiner og sukker fra dampskipet "St. Miguel", ble kjørt opp fra Granvin til Voss. En del av melet, appelsinene og sukkeret ble senere under krigshandlingene fordelt blant det jernbanepersonale som ble "innesperret" på Bergensbanens høyfjell (strekningen Kleven vokterbolig - Ustaoset).

Etter at krigen var over i 1940, ble Hovedstyret gjort kjent med denne matvarefordeling.

"St. Miguel" tilhørte Fred. Olsens rederi, Oslo, og den ble under krigen senket av tyske sjøstridskrefter inne på havnen i Ulvik.

Fra Bolstadøyri ble borttransportert en del kostbart utstyr fra Det Bergenske Dampskibsselskabs 2 båter "Leda" og "Venus". Båtene var ført inn i Osterfjorden, hvor de ble liggende. Forannevnte utstyr ble fraktet i skøyter til Bolstadøyri, hvorfra det med jernbanen ble sendt videre til Voss. En del av dette utstyr, madrasser o.l., havnet til slutt på Finse, hvor vognen ble bortgjemt i lokomotivstallet blant det der beroende snøryddingsredskap (roterende, sporrensere og skrapere).

Etter at jernbaneforbindelsen ut på sommeren i 1940 var i orden til Bergen, ble vognen sendt Bergen og innholdet overlevert til eieren, Det Bergenske Dampskibsselskab.

Kampene langs Vossebanen mellom norske og tyske stridskrefter tok til i midten av april måned. Etter de notater som foreligger, kom de første norske styrker til Dale med ekstratog fra Voss den 16.4.

Styrkene fortsatte med tog fra Dale til Hellestræ plattformholdeplass, hvorfra de - formentlig - ble transportert med biler til Stanghelle og derfra med båt (skøyter) til Vaksdal. Militærtransporter med jernbanen mellom Dale og Hellestræ foregikk også den 17.4., men fra den 18.4., foregikk transportene fra Dale med jernbanen fram til Vaksdal og derfra til fronten lenger vest.

De følgende dager fram til den 23.4. var Dale nærmest en depotstasjon, hvorfra troppene ble sendt fram til det vestenforliggende frontavsnitt.

I samme tidsrom foregikk transporter mellom Voss og Dale (friske tropper fra Voss til Dale og tropper som skulle hvile, tilbake til Voss).

De første trefninger mellom regulære norske styrker og tyske tropper fant sted omkring den ved Stavenesli sprengte bru. Med hjelp av arbeidere ved Vaksdal mølle, ble det under kampene på Vossebanen i aprildagene 1940, laget en provisorisk panservogn som ble nyttet av de norske militære. Brystvernet var bygd opp på en åpen vogn og var laget av solide stålplater. Ved kjøringen fram til fronten, var en tom N-vogn plassert foran "panservognen" som en sikringsvogn for det tilfellet at det var lagt sprengstoff i sporet.

Etter hvert ble de norske styrker trukket tilbake med oppholdende kamper bl.a. i Bogelien, ved Vaksdal, Stanghelle, Dale, Bolstadøyri og ebbet etter hvert ut mellom Bolstadøyri og Bulken stasjoner.

Den 23., 24. og 25.4. ble Vossevangen og til dels de omliggende bygder utsatt for større bombing, slik at store deler av stedet ble lagt i grus. Det som ikke ble ødelagt ved sprengbomber, ble brent opp ved at tyskerne strødde med brannbomber.

For at togledelsen skulle best mulig få kontakt med de i ilden værende stridskrefter, ble en togleder sendt til Evanger og en til Reimegrend, mens inspektøren ble værende på Voss.

Kampene ved de forskjellige steder langs Vossebanen foregikk i store trekk slik:

Dagene 16. - 22.4.	Stavenesli - Vaksdal
" 23. - 24.4.	Vaksdal - Dalseid
" 24. - 25.4.	Dalseid - Evanger - Bulken

Det siste troppetog med norske styrker vestfra kom til Voss ut på kvelden den 25.4.

Samtidig som kampene på øvre Vossebane pågikk, var det kamper langs Hardangerbana og da spesielt ved Skjervet.

Noen transporter med jernbanen som kan regnes å stå i forbindelse med kampene på Hardangerbana, forekom ikke, idet de militære for dette avsnitt nyttet seg av biltransporter.

Kampene i Skjervet og sluttkampene på øvre del av Vossebanen opphørte omtrent samtidig, idet troppene fra disse 2 frontavsnitt møttes på Voss om kvelden den 25.4., hvorfra de sammen reiste videre med biler til Gudvangen.

At kampene i Skjervet og på øvre del av Vossebanen måtte avbrytes, skyldes delvis at tyske styrker hadde klart å ta seg fram over fjellet fra Ålvik i Hardanger gjennom Bordalen mot Voss og derved kunne falle de norske styrker i ryggen (h.o.h. ca. 1.000 m). De norske militære hadde ikke regnet med - at med de store snømengder som det var på denne fjellovergang - var muligheter for noe framstøt denne veg.

Inspektøren og stasjonsmesteren Voss forlot Voss ut på dagen den 25.4. På Voss var da forholdene uholdbare, fordi fly til stadighet kretset rundt stedet og skjøt med mitraljøser på alt de så.

I den forbindelse kan nevnes at begge under en inspeksjonstur på jernbanens område, ble utsatt for direkte beskytning. Til alt hell ble ingen av dem truffet, idet de fant en viss dekning som de fikk skjult seg i.

De siste kamper på den vestafjelske del av Bergensbanen ble utkjempet den 27. og 28.4. på strekningen mellom Ørneberget og Upsete (Gravehalstunnelen). De norske tropper hadde tatt stilling inne i tunnelen i Ørneberget (ca. 6,5 km øst for Mjølfjell stasjon). Under kampene i Ørneberget den 27.4., ble lederen for de norske styrker, løytnant Tysland, truffet og drept av en tysk kule. Løytnant Tysland ble drept nokså snart etter at skuddvekslingen var begynt. De norske mannskaper holdt imidlertid stillingen til noen nye styrker kom til unnsetning. Denne styrke var sendt med tog fra Myrdal under ledelse av en kaptein, og var undervegs når kampen i Ørneberget begynte. Kampene pågikk den 27.4. og endte ved Upsete (Gravehalsen) den 28.4., og man kan derfor si at dermed var all kamp opphørt på den vestafjelske del av Bergensbanen.

For å hindre tyskernes framrykk gjennom Gravehalsen tunnel, hadde de norske militære påbegynt fjellboring inne i østre ende av Gravehalsen. Hensikten med dette var å få skutt ut en større steinmasse som skulle "korke" tunnelen. Arbeidet med dette ble imidlertid ikke ferdig tidsnok, men for om mulig å lage en viss hindring for de framrykkende tyske styrker, ble det av de norske militære sendt et ubemannet lokomotiv inn i Gravehalsen fra Myrdal.

På sin vandring vestover, ble første hjulpar på lokomotivet avsporet. Lokomotivet stoppet til slutt av seg selv før det kom fram til Ljosanbotten, hvor en jernbanebru var sprengt.

Om lokomotivet gjorde noen skade på - eller for tyskerne - fikk man aldri rede på, men tyskerne var meget forbitret over det. Dette kom klart fram da de tyske fortropper senere kom fram til Finse, hvor trafikkinspektøren og de 2 togledere oppholdt seg og ble tatt i forhør.

Etter at de norske militærmyndigheter var kommet til Voss den 10.4., utførte de et strålende organisasjonsarbeid med å få de der samlede norske styrker i kampberedt stand. De første troppestyrker ble således allerede den 11.4. sendt østover fra Voss. Det første ekstra militærtog avgikk derfra kl. 16,20, og det annet samme dag kl. 18,12. Etter denne dag, foregikk det så å si daglige troppetransporter østover med retur av det ledige materiell. På samme tid ble noen tropper, som hadde vært ved Dagali, ført vestover igjen etter at styrkene hadde fullført sine oppdrag østpå. Det var styrker fra "Dagali-gruppen" som den 27.4. ble sendt til unnsetning til de som kjempet i Ørneberget.

Tyske fortropper kom vestfra til Finse den 30.4.1940.

H ø n e f o s s - G e i l o

Den 9.4.1940 var toggangen på nevnte strekning normal, bortsett fra en del forsinkelser. Tog nr. 601 kom fra Oslo Ø. og tog nr. 602 gikk til Oslo Ø. Tog nr. 601 kom imidlertid ikke lenger enn til Voss, hvor det ble stoppet.

Den 10.4. kom det ingen tog fra Oslo Ø. som ble kjørt inn i Bergen distrikt, og det ble heller ikke kjørt noen tog inn i Oslo distrikt fra Bergen distrikt. Togene nr. 5511 og nr. 5512 kjørte denne dag bare til/fra Hønefoss. Togene nr. 1806/1805 ble kjørt Ål - Hønefoss - Ål. Likeså alle tog Hønefoss - Sokna - Hønefoss. Den 11.4. kjørtes togene nr. 5511 og 1806 og av Sokna-togene alle tog t.o.m. tog nr. 1826, som kom til Hønefoss kl. 16,30. All toggang ut fra Hønefoss til Bergensbanen var dermed opphørt.

Den 11.4. ble togledelsen på Voss oppringt fra Oslo som anmodet om at det måtte bli oppsatt rute i Bergen distrikt for et tog som skulle gå fra Oslo Ø. Trafikkinspektøren på Voss nektet imidlertid å imøtekomme anmodningen, idet han var kjent med at togledelsen for Gjøvikbanen med sidelinjer og Valdresbanen på det tidspunkt var forlagt til Jaren stasjon (bilag nr. 5 og 6).

Trafikkinspektøren sendte deretter ut et telegram til stasjonene med en omtrentlig slik tekst:

"Hvis et tog forsøker å presse seg fram vestover, uten ordre herfra, så skal togets framføring hindres og jernbanens betjening må ikke medvirke til togets framføring."

Om forannevnte er ordrett referert, tør man nå ikke gå god for, men ånden i telegrammet er rett. Natten mellom 11. og 12.4. kom imidlertid et tog til Hønefoss fra Gjøvikbanen. Ifølge et notat fra en tjenestemann ved Hønefoss (dagboknotater gjort i 1940), kjørtes toget uten forut kunngjort rute og uten noen togmelding. Dette tog fortsatte inn i Bergen distrikt, men framføringen ble hindret ved at det øst for Sokna stasjon var fjernet 2-3 skinnelengder. Dette brudd ble utbedret av togbetjeningen, men når toget kom vest for Sokna, var det også der fjernet noen skinner. Viderekjøring ble oppgitt, og de som var med toget, fortsatte viderereisen i biler. I dagboken er toget kalt "Det hemmelige stortingsmannstog".

Krigsoperasjonene for Bergensbanens østside tok til ved Gulsvik natten mellom den 24. og 25.4. Tyskerne nyttet ikke jernbanetransport Hønefoss - Ørgenvika - Gulsvik, men kom landevegen langs Krøderen. Øst for Gulsvik var jernbanebrua over Trommaldelven sprengt på et tidligere tidspunkt og visstnok også en liten vegbru over samme elv. Gulsvik stasjon ble, etter anmodning fra de norske militære, forlatt den 23.4. om kvelden da stasjonens område ville bli liggende i kulebanen for skudd fra de norske stillinger. Om morgenen den 25.4. hadde de norske styrker tatt stilling i jernbanetunnelen vest for Gulsvik stasjon og Kittelsviken gård, og derfra ble de første skudd mot tyskerne avfyrt ca. kl. 10,00 (25.4.). Ut på dagen hadde tyskerne fått fram granatkastere som ble plassert på vestre del av stasjonstomten og på tomten til et provisorisk (midlertidig) sagbruk beliggende nær stasjonen.

De norske styrker trakk seg tilbake mot Hallingdal både på landevegen og på jernbanelinjen, hvoretter de forskanset seg på begge sider av Hallingdalselven ved Flå. Ved Flå ebbet så kampene ut ut på kvelden den 26. eller natt til den 27.4.

Ved sin tilbaketrekning, hadde de norske styrker sprengt vegbrua - en hvelvbru - (men ikke den stor hengebrua) som begge ligger mellom Kittelsvik gård og Gulsvikgårdene. Forbindelsen for tyskerne var derved brutt både for landevegen som for jernbanen (vegbru vest for Gulsvik og jernbanebru øst for Gulsvik).

Det kan ikke sies at jernbanen direkte var inne i bildet under kampene på strekningen Gulsvik - Flå, utenom at kampene foregikk delvis innen jernbanens område samt at telegrafisten ved Gulsvik stasjon ble med de norske styrker som ordonans, kjentmann og for telefontjeneste. Under den videre tilbaketrekning, ble jernbanebrua over Todøla, mellom Liodden holdeplass og Nesbyen stasjon sprengt. Den siste brua som ble sprengt, var jernbanens stor hvelvbru ved Svenkerud holdeplass. Denne sprengning fant sted lørdag den 27.4. ca. kl. 11,00. Kampene i Hallingdal var dermed over, og de norske styrker trakk seg over mot Valdres.

Etter en innberetning fra stasjonsmesteren ved Hol, ble denne stasjon besatt (inntatt) den 1.5.40.

De tyske stidskrefter fra øst og fra vest møttes på Geilo.

Det bemerkes at datoene for kampene Gulsvik - Flå nå ikke sikkert kan fastslåes da de er oppgitt etter erindringen. Datoen for evakuering av Gulsvik stasjon er imidlertid sikker.

For at tyskerne skulle komme videre oppover Hallingdal med tyngre saker (biler, kanoner, lettere tanks o.l.), tok de i bruk jernbanelinjen som transportveg fra Gulsvik stasjon til et sted omkring Flatsjø, km 147,4, hvorfra de nyttet en gårdsveg fram til Flå.

Jernbanelinjen ble ikke særlig skadd, utover at ballasten ble meget opprotet. For å lette kjøringen, ble linjen delvis plankelagt med materialer tatt fra sagen ved Gulsvik, og dette bidro selvfølgelig meget til å skåne linjen. Fra Flå var landevegen intakt videre oppover Hallingdal.

For å kunne gjøre bruk av sporene ved Gulsvik stasjon, hadde tyskerne skutt i stykker så vel sporveksellåsene som låsene for sporsperrene.

For å få fram gods mellom Gulsvik og Flå, ble nyttet en godsvogn som til dels ble trukket med bil og av og til av hester.

En liknende transportmåte ble også forsøkt vestover fra Gol, men da tyskerne kom et stykke vest for stasjonen, viste det seg at noen skinner var fjernet. I sin forbitrelse over dette, ble vognen (en T-vogn) veltet - eller kjørt - utover skråningen.

Ifølge en regning, sendt Hovedstyret den 3.7.1940, ble det etter rekvisisjon av de norske militærmyndigheter, i tiden f.o.m. 9.4. t.o.m. 28.4. kjørt 291 tog - heri medregnet kjøring av noen løslokomotiver. Kjøringen utgjorde til sammen 14.721 togkilometer med til sammen 4.486 vognaksler (saknr. 315/40 bilag nr. 7). I tillegg hertil ble det kjørt atskillige kilometer for å samle og lediggjøre godsvogner. Lasten på en del vogner ble således avlesst og plassert i vestre overbygg ved Finse stasjon og store mengder stykk-gods ble lagret på Voss. Enn videre ses ikke medtatt i forannevnte regning til Hovedstyret all kjøring på øvre Vossebanen som ble utført de 2 siste stridsdager (24. og 25.4.) og heller ikke kjøringen mellom Myrdal og Ørneberget dagene 27. og 28.4.

At en eller flere ordrer ikke er kommet med på regningen, er jo i dag uten noen militær betydning, men det kan i denne forbindelse nevnes - at for å sikre seg mot at de utskrevne togordrer skulle falle i tyskernes hender - fikk man om kvelden den 25.4. gravd dem dypt ned i en potetbinge hos montør Arnøy, som bodde på gården Rekve, mellom Bulken og Voss. Derfra ble så togordrene hentet i slutten

av mai måned. P.g.a. at forbindelsen med Bergen ble brutt om kvelden den 9.4., og slik toggangen hadde utviklet seg den første krigsdag, ble en god del av det kjørende personale - og også annet personale - samlet på Voss.

For jernbanen var dette en heldig utvikling, slik at det ikke oppstod noen vanskeligheter med bemanning av de mange tog som ble kjørt i krigsdagene m.v., og så vidt nå erindres, forekom det ikke at noen tjenestemann sviktet, eller på annen måte vegret seg for å utføre de tjenester som ble ham pålagt.

Med den store samling av tjenestemenn, oppstod imidlertid visse vanskeligheter med underbringelse og for mat for dem som ikke hadde sine hjem på Voss, og da især for dem som ikke hadde tilstrekkelig med penger. For at jernbanens vedkommende kunne hjelpe disse, henvendte trafikkinspektøren seg til de militære myndigheter for å få utbetalt et forskuddsbeløp for de pågående militære transporter. General Steffens, som var øverstkommanderende for Vestlandsavsnittet, skrev ut en sjekk, stor kr. 70.000,00. Ved innløsningen i en av Vosse-bankene, viste det seg at banken ikke hadde vanlige Norges Banks sedler, hvorfor beløpet ble utbetalt i sedler, trykt på Voss, utstedt samt garantert av de norske militære. Disse sedler fikk det populære navn av "Steffenssedler". Beløpet - kr. 70.000,- - inngikk i Voss stasjons kasse og stasjonsmesteren forestod all utbetaling til personalet.

Samarbeidet mellom de militære myndigheter og jernbanens vedkommende var under hele "krigstiden" det aller beste.

S p r e n g t e b r u e r

I tiden fra 9. til 27.4.1940 ble det i Bergen distrikt sprengt følgende bruer

Bru ved Midttun (mellom Nesttun og Helldal)
 " mellom Espeland og Arna (Strutebrua)
 " " Garnes og Herland (Hole bru)
 " " Trengereid og Stavenesli (Stavenes bru)
 " ved Stanghelle (Stanghelle bru)
 " " Bolstadøyri (Geitåen bru)
 " mellom Mjølfjell og Ørneberget (Ljosanbotten bru)
 " ved Svenkerud (Svenkerud bru)
 " mellom Nesbyen og Liodden (Todøla bru)
 " " Gulsvik og Ørgenvika (Tromald bru)

Bilag nr. 8.

Kilde: Saknr. 260/40 og 269/40.

S k a d e r p å l i n j e n
(b a n e l e g e m e t)

Følgende steder ble linjen skadd ved bombing fra fly o.l.:

1. Ved km 259,2, Såball tunnel, (mellom Geilo og Ustaoset) ble 2 skinnelengder ødelagt. Permanent utbedret av jernbanens folk.
2. Ved km 369,1 (mellom Reimegrend og Urdland). Skinnegang og jernbanelegemet ødelagt i ca. 70 m lengde ved 2 bombenedslag. Provisorisk utbedret av tyskerne og senere permanent utbedret av linjepersonalet.
3. Ved km 374,9 (mellom Urdland og Ygre). Skinnegangen deformert i ca. 95 meters lengde. Skaden permanent utbedret av linjepersonalet.

4. Da de norske tropper trakk seg tilbake fra Myrdal-området, ble en forstøtningsmur i Bodladalen, km 332,0, sprengt for derved å forsøke å hindre tyskernes videre framrykking østover fra Myrdal. Sprengvirkningen var ikke stor og skaden ble først provisorisk utbedret av linjens folk og senere permanent utbedret.
5. Under tilbaketrekkingen på Hardangerbane, ble skinnegangen sprengt nedenfor Skjervet tunnel (mot Granvin) ved at en større sprengladning ble lagt i en stikkrenne. Sprengningen var vellykket, men skaden var ikke større enn at den ble reparert i løpet av et par dager.
6. Som nevnt annet sted, ble et lokomotiv sendt vestover fra Myrdal og at forreste hjulpar på lokomotivet var avsporet. Dette hadde til følge at samtlige laskeskruer i venstre skinnestreng ble avkappet på strekningen km 336,3 (Gravehalsen tunnel) til km 349,84. Provisorisk utbedret av linjepersonalet ved å bruke 2 skruer i hver skjøt, tatt fra høyre skinnestreng.
Kilde: Saknr. 260/40 (bilag 8).

S k a d e r p å r u l l e n d e m a t e r i e l l
N o r s k m a t e r i e l l

Lok. nr. 212	Kjelen tørrkokt av tyske soldater.
" " 379	Avsporet. Hjulene på bakre boggi løse på akselen. Boggisenteret i stykker.
Skiftetraktor nr. 33	Alt treverk brønt.
El. motorvogn nr. 18505	Transformator lekk. Vognens ene side gjennomhullet. Alle vindusruter knust.
El. motorvogn nr. 18507	Vognens ene side gjennomhullet. En del vindusruter knust.
BCo nr. 956	Taket knust på flere steder. Vinduer og dører delvis skadd.

Co nr. 452	Delvis gjennomhullet. Vindus- rutene knust.
Co " 453	Hull i gulvet. Vinduene delvis knust.
Cfo nr. 18105	Alle vindusruter knust.
G3 nr. 31039	Alt treverk brent.
G " 17313	" " "
Gfo " 14142	" " "
Hv 1" 14952	" " "
Hv " 8487	" " "
N 1 " 1867	" " "
N2 " 5716	" " " og under- stillingen m/hjul knust.
T3 " 14510	Alt treverk brent og understil- lingen m/hjul knust.
Rio " 6203	Strømvaktakeren og hytten ødelagt.

Enn videre var en lokomotiv-frontplog kjørt i stykker.

(Bilag nr. 9)

Kilde: Saknr. 267/40.

U t e n l a n d s k m a t e r i e l l

S.J. litra Or nr. 28089	Bøyde buffere.
B.J. " Ns " 3686	Store hjulslag.
S.J. " Gs " 24564)	Samtlige sterkt skadd ved bombing på Skolte- grunnskaien den 11.4.1940.
S.J. " Gs " 24153)	
Nederl." Ns " 31195)	
" " G " 15221)	
Tysk " G " 43033)	
" " G " 35316)	

(Bilag nr. 9.)

Kilde: Saknr. 267/40.

V o s s s t a s j o n

Dagene 23., 24. og 25.4.1940 ble Vossevangen med omliggende bygder bombet av tyskerne. Storparten av tettbebyggelsen på Voss ble enten nedbombet ved bruk av sprengbomber, eller tilintetgjort ved at flyene strødde ut brannbomber over bebyggelsen, som i stor utstrekning bestod av hus oppført av tre. På jernbanens område falt det flere bomber som ødela spor og påførte Hardangerbanas ledningsnett store skader.

Sporene ble i de mørke nattetimer reparert av jernbanens folk, så pass at trafikken kunne gå så noenlunde, men nye skader ble forvoldt den følgende dag (dager) når de tyske flyene seilte inn over bygden.

Stasjonsbygningen ble gjort ubeboelig ved at en mengde vindusruter var blitt blåst ut.

"Kapellangarden", som jernbanen eide, og som ble brukt til underbringelse av det kjørende personale, brant ned. Likeså vognvisitørens redskaps- og oppholdshytte samt et lagerhus for banemesteren. 1 overkonduktør ble stygt skadd da han fikk en kule gjennom knepartiet

(Bilag 8)

B o r t k o m m e t m a t e r i e l l (f o r -
b r u k s v a r e r) t i l h ø r e n d e j e r n -
b a n e n

Under krigen i 1940, ble ødelagt - eller ble borte - materiell av jernbanens beholdninger til en verdi av til sammen kr. 25.863,33, hvilket beløp ble postert på konto 38.

Kilde: Saknr. 281/40.

Reparasjon av sprengte bruer
og gjenopptakelse av tog-
gangen

Etter at krigshendingene i det sørlige Norge var over, ble det gjort fortgang med å få de i distriktet sprengte bruer satt i kjørbar stand og rutemessig toggang ble etter hvert utvidet slik for sivil trafikk:

F r a ø s t

Den 5.5. fra Hønefoss til Gulsvik
" 7.5. videre til Flå
" 9.5. " " Nesbyen
" 10.5. til Voss og Granvin

Fra Nesbyen til Svenkerud ble nyttet biltransport og videre derfra med tog til Ljosandalen, hvor de reisende gikk over en provisorisk gangbru til tog som var kjørt opp fra Voss. For reisende til Bergen gikk så turen med tog til Granvin, båt Granvin - Ålvik og videre med buss til Bergen.

F r a v e s t

Den 14.5. fra Nesttun til Arnatveit.
" 28.5. videre til Garnes.

Fra denne dag, ble reisende befordret med dampskip mellom Garnes og Stanghelle stasjoner. Fra Stanghelle måtte de reisende gå ca. 700 meter fram til - og over - en provisorisk hengebru til tog som stod på østsiden av Stanghelle bru. Bruene over Geitåen og Ljosandelven var da satt i kjørbar stand (Ljosand bru fra 17.5.).

Notater om når trafikken ble gjenopptatt mellom Voss og Mjølfjell, Voss - Bolstadøyri og Voss - Granvin, foreligger ikke, men det måtte formentlig være omkring 4.-6.5.

Som det går fram av foranstående, ble det således etablert forbindelse mellom Oslo og Bergen fra den 10.5. og

forbindelsen ble noe bedre fra den 28.5. Reisen tok imidlertid 2 dager, idet de reisende måtte overnatte henholdsvis på Ål og Geilo og ble fortsatt befordret med biler mellom Nesbyen og Svenkerud. Fra Anfinmo, km 193,464 (øst for den sprengte Svenkerud bru), ble av tyskerne og jernbanens folk, assistert av folk fra A/S Høyer Ellefsen og Erik Ruds mekaniske verksted, Oslo, lagt (bygd) et provisorisk spor, 1420 meter langt, inklusive bru over Hallingdalselven.

Mot vest ble det provisoriske spor ført inn i det ved Svenkerud holdeplass allerede liggende sidespor (buttspor). Arbeidet med denne linjeomlegging var ferdig den 21.6.1940. Samtidig med dette var Hole bru mellom Garnes og Herland, Stavenes bru mellom Trengereid og Stavenesli samt Stanghelle bru satt i kjørbar stand, slik at det fra 22.6.1940 atter var en ubrutt jernbaneforbindelse mellom Oslo og Bergen. Fra denne dag kjørtes dagtogene nr. 601 og 602. (Bilag nr. 10 og 11.) Fra den 25.1.1941 ble togene kjørt over ny bru ved Svenkerud, og man kan si at togene derved helt var kommet over i sitt gamle leie.

Den provisoriske linje og bru ved Svenkerud ble imidlertid foreløpig liggende som en slags reserveforbindelse. Til bruk under arbeidet med den provisoriske bru ved Svenkerud, ble nyttet et tysk lokomotiv som var bepansret og det ble kjørt av tysk betjening. Lokomotivet ble nyttet mellom Nesbyen og Anfinmo (Svenkerud) og "forsvant" østover når arbeidet med brua var over.

Kilde: Saknr. 260/40, 269/40, 335/40 og vaktjournal for togledelsen i Drammen distrikt.

T o g l e d e l s e n i t i d e n 9.4.-22.6.1940

Den 9.4.1940 var togledelsen intakt i Bergen for hele Bergen distrikt. Fra den 10.4. hadde Bergen, togledelsen, bare for strekningen Bergen - Nesttun, idet jernbanens kabler var blitt brutt øst for Nesttun.

Fra det tidspunkt forbindelsen med Bergen var brutt, ble togledelsen for den øvrige del av distriktet liggende på Voss under ledelse av en trafikkinspektør. Da forbindelsen med Bergen imidlertid ble brutt før vedkommende inspektør nådde fram til Voss, ble togledelsen overtatt av stasjonsmesteren ved Voss. (Bilag nr. 4.)

Søndag den 14.4. kom ytterligere 2 av distriktets togledere til Voss. Etter at kampene langs Bergensbanen var over, ble togledelsen for strekningen Hønefoss - Svenkerud lagt under Drammen distrikt.

Etter hvert som linjen kom i kjørbar stand og jernbanens telefonkabler var blitt reparert, ble togledelsen ført tilbake til Bergen slik

1.	For strekningen	Nesttun - Arnatveit	fra 14,5.
2.	" "	Arna - Svenkerud	" 23,5.
3.	" "	Svenkerud - Hønefoss	" 22,6.

Noe notat for strekningen Arnatveit - Arna foreligger ikke.

A d m i n i s t r a s j o n a v s t r e k - n i n g e n H ø n e f o s s - S v e n k e r u d

Ved brev av 27.4.1940 fra Hovedstyret, ble bestemt at inntil videre skulle administrasjonen av strekningen Hønefoss - Svenkerud ligge under distriktsjefen i Drammen distrikt. Ordningen opphørte kl. 4,00 natt til 22.6. da den midlertidige bru ved Svenkerud ble tatt i bruk.

Kilde: Saknr. 270/40.

M i d l e r t i d i g d r i f t p å F l å m s b a n a

Fra tyskernes side ble det sommeren 1940 øvet trykk på jernbaneledelsen for å få drift igang på Flåmsbana.

Midlertidig drift ble etablert fra 1.8.1940.

Driften var imidlertid høyst provisorisk, idet det som trekkraftsaggregater måtte nyttes små damplokomotiver (skiftelok.) som kjelen måtte oppjekkes på for at fyrkassetoppen ikke skulle kokes tørr, og lokomotivene kunne ikke "tørnes".

B o m b i n g a v F i n s e

Natt til fredag den 20.12.1940 ble området ved Finse bombet av engelske fly. Angrepet kom ca. kl. 2,10 og tog 604 stod da på stasjonen. Togets hjelpelokomotiv ble skadd ved at en bombesplint slo hull i den ene sylindere. Toget ble kjørt ned i Torbjørnstøl tunnel (øst for Finse), hvor det ble stående til kl. 4,25. P.g.a. at det lå ueksplo- derte bomber i sporene på Finse, ble tog 603 holdt tilbake på Geilo til bombene var fjernet. Tog 603 kom til Bergen 9 timer og 20 minutter forsinket. En ung tysk gutt, ca. 15 år gammel, ble drept utenfor stasjonens kontorinngang. Nytt flyangrep fant sted natt til 22.12. Om disse flyan- grep vises for øvrig til vedliggende 2 utførlige rapporter datert henholdsvis 21. og 26.12. fra daværende baneinspek- tør Kavli, bilag nr. 12 og 13.

H a u g a s t ø l f j e l l s t u e (j e r n b a n e n s e i e n d o m)

Den 4.4.1941 brant Haugastøl hotell ned til grunnen. Hotellet var bebodd av tyskerne. Da fjellstuen lå like i nærheten av stasjonsbygningen, så det en stund stygt ut for at også stasjonsbygningen skulle bli antent. Heldigvis skjedde dette ikke. Hotellet (fjellstuen) er ennå ikke bygd opp igjen.

Kilde: Vaktjournalen 4.4.41.

S n ø b l o k a d e p å B e r g e n s b a n e n s
h ø y f j e l l

At Bergensbanen blokkeres av snø, kan jo ikke sies å tilhøre noen krigshistorisk begivenhet, men for vinteren 1943 var det de særlige forhold som oppstod med vanskeligheter med matforsyningen m.v. for det personale som skulle rydde linjen som berettiggjør at det nevnes her.

Det var en innbitt og hard kamp tjenestemennene utkjempet vinteren 1943. Matforsyningen var dårlig og utstyret med nødvendige vinterklær var slett.

Med vanskelighetene i friskt minne, sendte derfor daværende distriktsjef en skrivelse til Hovedstyret om at høyfjells-personalet for vinteren 1943/44 m å t t e sørges for mat, bedre bekledning og sengeutstyr.

Trafikken over høyfjellet var vinteren 1943 avbrutt i til sammen 24 dager.

Se vedliggende bilag nr. 14.

Kilde: Saknr. 205/43.

T o g 5513 a v s p o r e t 24.3.1942 v e d
km 478,0 (Helldal)

Den 24.3.1942 ble 19 vogner i tog 5513 avsporet ved km 478,0 (Helldal). Bare lokomotivet og 1 vogn stod igjen på sporet. Avsporingen meldt til vakthavende togleder kl. 1,35. Det foreligger ingen notater om når linjen ble klar for tog, men formentlig var alt brakt på sporet igjen ut på kvelden den 24. Det foreligger heller ingen opplysninger om årsak til avsporingen.

Kilde: Vaktjournalen for togledelsen.

S a m m e n s t ø t m e l l o m t o g e n e
607/1428

Den 28.2.1944 kl. 2,53 støtte ekstra godstog nr. 1428 sammen med persontog nr. 607 ved Breifoss km 246,7, mellom Hol og Geilo stasjoner.

I persontog nr. 607, som bestod av lokomotiv nr. 403, type 31 b og 30 vognaksler, ble 25 sivile personer drept (24 norske og 1 tysk) og 3 personer hardt såret. Enn videre ble lokomotivfører O. Ellingsen i tog 607 drept. Hvor mange tyskere som ble drept i den forreste vogn, Dfo 994, er ukjent.

Godstog nr. 1428 bestod av lokomotiv nr. 169, type 39, og 15 2-akslede godsvogner, de fleste tankvogner lesset med bensin eller olje. Ved sammenstøtet, oppstod det brann ved at bensin og olje fløt ut og ble antent. Terrengforholdene var slik at bensin og olje rant m o t tog 607.s vogner. Ved en rask opptreden av togføreren i tog 607 og noen reisende fra tog 607, ble 4 personvogner og en godsvogn frakoblet det brennende tog og "firt" bort. Alt treverk brant opp i følgende boggivogner: Dfo 994, Co 933 og Co 960. Det var under kjøringen fra Ustaoset til Geilo at føreren for tog nr. 1428 tapte herredømmet over toget. Linjen har på nevnte strekning et fall på 20 ‰. Togene skulle etter ruten krysse hverandre på Geilo.

Lokomotivføreren og fyrbøteren for tog nr. 1428 hoppet av toget like før toget kom til Geilo. Konduktøren i tog nr. 1428 klatret fra tankvogn til tankvogn for ved bruk av fallbrekk muligens å kunne få bringe toget i stopp, men tross sine forsøk, fikk han intet utrettet. Tog nr. 1428 var trykkluftbremset og noen direkte feil med bremsene kunne etterpå ikke påvises. Bremsene har antakelig virket tregt, dels p.g.a. den sterke kulde denne natt og dels p.g.a. de smøreoljer som var anvendt. Lokomotivets dampbremse og bremsene på et par av vognene har antakelig heller ikke vært fullt effektive.

Følgende vogner i tog nr. 1428 ble totalskadd:

G 2328 Stettin, G 37674 Kassel, Tank 904735 Hamburg,
Tank 16670, 14523 og 4312 norske, Tank 901457 Lentz,
Tank 909217 München og Tank 913364 Königsberg.

Kilde: Saknr. 303/44.

E k s p l o s j o n s u l y k k e i B e r g e n

Den 20.4.1944 inntraff det en stor eksplosjon på Bergen havn, idet et mindre skip lesset med ammunisjon eksplo- derte i det indre havneområde. Mange mennesker ble drept og flere hundre såret. Utover at noen godsvogner ble en del skadd, kan jo det ikke sies at eksplosjonen hører hjemme i jernbanens krigshistorie, men en mengde av jern- banens tjenestemenn som hadde sine hjem i nærheten av eks- plosjonsstedet, fikk hjemmene sine ødelagt. Blant de tje- nestemenn som ikke var blitt berørt av ulykken, ble det igangsatt pengeinnsamling. Likeså innløp det penger inn- samlet blant tjenestemenn i andre distrikter. At pengene kom vel med, er ganske sikkert, men med den daværende store mangel av nødvendig husgeråd, kunne de ødelagte hjem ikke møbleres i noen særlig grad før lang tid etter at krigen var slutt.

Følgende godsvogner som stod på Skoltegrunnskaien, ble skadd

G4 40209, G4 40584, G4 40653, G3 8323,
G3 8429, G3 10347, G3 14119.

Kilde: Saknr. 430/44.

T o g g a n g e n i k r i g s å r e n e

Å gi en korrekt oversikt over toggangen i krigsårene, er nå ikke mulig da distriktet mangler materiell til det. Toggangen ble ofte endret og til sine tider var det - for fjerntogenes vedkommende - så å si bare tysk trafikk som ble avviklet.

Etter hvert som forholdene med brensel og olje ble vanskeligere, gikk toggangen ned, slik at etter nyttår 1945 til krigens slutt, var det bare noen få godstog som ble kjørt over hele distriktet og som avviklet litt sivil trafikk.

På forstadsstrekningen ble kjørt noen få tog om morgenen inntil kl. 9,15 og om ettermiddagen fra kl. 14,15 til kl. 19,15. I krigsårene ble Bergensbanens dag- og nattog kjørt (når de kjørtes) til og fra Oslo V. Togene 5513/5514 samt ekstratog for tyske transporter gikk til og fra Oslo Ø. (Loenga).

F u n n a v b o m b e r l a n g s l i n j e n

I løpet av 1940 og 1941 ble det på Bergensbanens høyfjellsstrekning funnet noen ueksploderte bomber:

- | | |
|-----------------|---|
| Den 21.8.1940 | en bombe ved Grøndalen vokterbolig km 326,0. |
| " 4.1.1941 | en bombe på Finsenesset km 303,6. |
| " 29.5.1941 | en bombe ca. 800 meter øst for Larsbu vokterbolig som ligger mellom Finse og Tunga. |
| " 2.6.1941 | en bombe på området ved Finse stasjon i nærheten av vestre snøoverbygg. |

Kilde: Saknr. 399/40.

S a b o t a s j e h a n d l i n g e r

I de årene krigen varte, må det medgis at det i Bergen distrikt var svært få sabotasjehandlinger. Nå å angi noen påviselig grunn for dette, er ikke mulig.

Av noterte sabotasjehandlinger kan nevnes:

1. Sprengning av skinnegangen i Haverstingtunnelen. Da det ikke finnes noen data for denne sprengning, kan ingen ytterligere opplysninger gis.
2. En undergang ved km 234,28 (mellom Ål og Hol) sprengt natten mellom 24./25.2.1944. (Bilag nr.15.)
3. Den 24.11.1944 eksploderte en tankvogn mellom Hol og Geilo stasjoner. Tog nr. og tidspunkt ikke notert.
4. I tog 5511 den 16.12.1944 inntraff noen eksplosjoner under togets kjøring mellom Hol og Geilo stasjoner. Toget ble stoppet ved km 249,0 og det viste seg da at det var brann i noen av togets tankvogner. Følgende tankvogner ble ødelagt: Vogn nr. 528982, 512367, 554854 og 592032. Tankvogn 910904 var rent tom uten at det oppstod noen brann i innholdet og vognen lot seg reparere. Samtlige vogner var tyske. Linjen mellom Hol og Geilo var blokkert fra ca. kl. 18,00 den 16. til kl. 4,20 den 17.12. En sprengbombe som var plassert på en tankvogn, ble av tyske vakter fjernet når toget kom opp til Geilo. Årsaken til at ikke bomben hadde eksplodert, var at tennsatsen var brukket.
Kilde: Saknr. 989/44.
5. Innholdet i en tankvogn brant opp i et vestgående tog mellom Gol og Torpo stasjoner. Årsaken var at det ble skutt hull i tanken, hvorved det oppstod brann. Å tidfeste hendingen, har ikke vært mulig. Lokomotivføreren som kjørte godstog nr. 5532 den dag dette hendte, har opplyst dette og at tog

nr. 5532 fikk en forsinkelse på ca. 12 timer.

6. Av temmelig sikker kilde har man fått opplyst at det vinteren 1944/45 var planlagt sprengning av de roterende snøploger. I siste liten ble imidlertid sprengningen avlyst.

G j e n s t a n d e r n e d g r a v d i l i n j e n

Den 23.9.1940 ble det observert at noe var nedgravd inn- til den ene skinnestreng i nærheten av Helldal holdeplass.

Forholdet ble meldt til lensmannen i Fana som fjernet gjenstanden. Den 24.11.1943 ble det atter observert at noe var gravd ned i skinnegangen ved Helldal, km 478,55. Tyskerne kom og hentet gjenstanden (en kasse). Baneformann W. Tyssen fikk en påskjønnelse, stor kr. 200,00 for at han hadde meldt av om dette. Jernbanens vedkommende ble ikke gjort kjent med hva de 2 funne ting inneholdt.

Kilde: Saknr. 101/41, 796/43.

S p e r r e o m r å d e

Fra den 22.6.1941 ble store deler av Ulvik herred sperret og alle mennesker og buskaper ble borttransportert fra det sperrede område. Av denne grunn ble det fra tyskerne gitt påbud om at alle tog som ble kjørt gjennom den del av sperresonen som berørtes av jernbanen (fra Mjølfjell til Haugastøl), skulle kjøres med lukkede vinduer og med vindusforheng trukket for. For å påse at påbudet ble overholdt, ble det plassert tyske vakter i hver eneste personvogn. Påbudet ble opphevet fra den 2.8.1941.

Kilde: Saknr. 428/41.

Tyske minefelter, bunkers m.v.
på jernbanens område

For Bergen distrikt var det særlig Hardangerbana tyskerne viet sin interesse ved bygging av bunkers, utlegging av minefelter m.v. På strekningen Granvin - Voss var det således følgende:

1. Granvin stasjon Bunkers, tanksperring og minefelter i naboskapet til jernbanen.
2. Skjervet nedre tunnel: 6 minekamre á 0,8 x 0,8 x 1 m. Minekamre i skinnegangen forskjellige steder.
3. Skjervet nye tunnel: 3 minekamre 0,8 x 0,8 x 3,5 m sperret med en 2,0 m tykk armert betongvegg. Foran veggen lagt landminer. For øvrig bunkers, minefelt og piggrådsperringer på og i nærheten av jernbanens grunn.
4. Skjervet øvre tunnel: 6 minekamre 0,8 x 0,8 x 4,0 m.
5. Ved km 389,5: Bunkers utbygd med tre og jord.
6. Km 386,33: Pillar II i bru over elven 2 minekamre á 0,6 x 0,6 x 0,7 m
- " 386,25: Liten støpt bunkers.
- " 385,25: " " "
- Begge høyre side.

For øvrig i distriktet:

7. Km 112,7 vest for Uthus utbygd til et slags fort med piggrådsperringer inn på jernbanens område.
- Sokna stasjon:

8. Ved Myrdal: Ved Gravehalsen tunnel en del
piggtrådsperringer.
9. Trengereid og Arna stasjoner: Piggtrådsperringer.

Kilde: Saknr. 765/42.

L u f t v e r n v o g n e r (p a n s e r t o g)

Fra høsten 1942 til krigen slutt ble 7 vogner (2 T3, 2 T4, 1 To4, 1 G3 samt 1 L) overtatt av tyskerne for opprigging til et "pansertog". Toget var til dels plassert i Bergen og på Solheim sidespor. Fra 23.4.1944 til krigens slutt var vognene stasjonert ved Voss.

I 1943 ble 2 T-vogner utbyttet med 2 N-vogner. På disse vogner ble opplesset en del skinnegangsutstyr (sviller, skinner, lasker m.v.).

Kilde: Saknr. 628/42.

A l a r m b e r e d s k a p

I slutten av året 1941 og begynnelsen av året 1942 ble det gjentatte ganger - av tyskerne - forlangt oppsatt tog med nødvendig personale for hurtig utrykning i tilfelle en alarmtilstand skulle inntreffe. Omfanget av beredskapen går fram av vedliggende gjenpart av brev datert 3.1.1942 til Statsbanenes Hovedstyre. (Bilag nr. 16.)

Kilde: Saknr. 101/42.

R e g u l e r i n g a v r e i s e t r a f i k k e n
(r e i s e t i l l a t e l s e)

Fra mandag 23.2.1942 ble det iverksatt regulering av reisetrafikken for reiser med visse tog og i den anledning ble det opprettet "Reguleringsentraler". For Bergen distrikt ble sentralen lagt til Reisekontoret i Bergen.

Sentralens ledelse bestod av 3 personer, hvorav en var oppnevnt av jernbanen.

Ordningen omfattet også for private reiser for jernbanens tjenestemenn med familier.

For betjeningen bosatt på Bergensbanens høyfjell, var ordningen høyst uheldig, idet den vanskeliggjorde husmødrenes reiser for innkjøp av mat og klær. Senere ble det imidlertid gjort visse endringer, slik at bestemte tjenestemenn ved jernbanen hadde anledning til å utskrive reisetillatelse for "tjenestemenn", men for husstandsmedlemmer, kunne reisetillatelse utskrives av vedkommende distrikts lensmann.

At bestemmelsene om reiseløyver ikke alltid ble overholdt, viser et tilfelle som inntraff høsten 1943 eller 1944 da en del tjenestemenn (ca. 30) innlesset i en Gfo vogn reiste til Hallingdal for å hente tyttebær. Den dag bærhenting foregikk, ble det sterkt regnvær, slik at alle ble dyende våt. For å få sine klær noenlunde tørre, hadde de - uten løyve - tatt i bruk en vogn som stod inntil den nyttede losjivogn. Om morgenen neste dag var imidlertid vognen forsvunnet og betjeningen kunne opplyse at vognen var gått vestover i et tog om natten. Heldigvis ble togbetjeningen oppmerksom på forholdet og fikk klærne ut på en vestenforliggende stasjon, slik at klærne ble tilbakesendt med et kryssende tog og de noe engstelige og reduserte bærhentere fikk reise hjem iført sine klær.

Kilde: Saknr. 155/42.

Tildeling (regulering) av vogner for sivil godstrafikk

For å avpasse trafikkmengden etter jernbanens yteevne og for å fremme vognomløpet, ble fastsatt bestemmelser for regulering av den sivile trafikk av vognlaster. Transportløyve for vognlastsendinger måtte for Bergen distrikts vedkommende innhentes gjennom det av tyskerne opprettede kontor, Kalfarveien 43, Bergen.

Fra 5.2.1942 ble iverksatt visse innskrenkninger også for stykkgodssendinger og etter hvert som tiden gikk, ble innskrenkningene større og større for så vel gods i vognlaster som for stykkgodssendinger.

Rutebiltrafikk overføres til jernbanen

Fra midten av februar måned i 1942 fikk ikke "Mildebilene" kjøre inn til Bergen. De reisende ble derfor henvist til å benytte jernbanen mellom Bergen og Minde.

En liknende ordning ses også foreslått for "Fanabilene" og "Osбилene" men ordningen kan ikke ses satt i verk, idet det store antall reisende med sistnevnte rutebilselskaper ville kreve at det på visse tider av dagen måtte settes opp ekstratog mellom Bergen og Nesttun.

Kilde: Saknr. 640/42.

Transportkontorer

I de forskjellige distrikter ble opprettet transportkontorer hvor bestemte tjenestemenn fra jernbanen gjorde tjeneste. Fra først av, var det bare i Bergen det var slikt kontor, men senere ble det også et underkontor ved Voss.

Hensikten med kontorene var i første rekke å hemmeligholde de forskjellige tyske transporter og at ordningen innebar

også at bare få tjenestemenn fikk fullt kjennskap til de forekommende transporter.

(Bilag nr. 17.)

Transportkontor ved Hovedstyret ble etablert tidlig i juni måned 1940 ved T.T. sirk. 100/1940 (udatert).

Kilde: Saknr. 106/44, 439/44.

A d g a n g t i l j e r n b a n e n s
o m r å d e m.v.

Fra 24.4.1942 ble det av hensyn til jernbanens driftsikkerhet og til dels til de uerstattelige verdier som befant seg innen jernbanens område, satt i verk strengere kontroll med at uvedkommende ble holdt borte. Tilfeldige besøkende skulle ha legitimasjon og for visse arbeidssteder måtte også tjenestemennene være utstyrt med nødvendig legitimasjon.

For inspiserende tjenestemenn ble innført et særskilt tjenestemerke som med en nål kunne festes under jakke eller frakkeoppslaget.

Kilde: Saknr. 428/41.

P r i s- o g r a s j o n e r i n g s p o l i t i e t s
a d g a n g t i l j e r n b a n e n s o m r å d e

Ved Generaldirektørens sirkulære nr. 58 av 31.8.1943, ble jernbanens tjenestemenn orientert om Pris- og rasjoneringspolitiets myndighetsområde. At det oppstod visse uoverensstemmelser mellom jernbanens betjening og nevnte politiorgan, var ikke til å unngå, men ved en alltid korrekt og fast opptreden fra jernbanebetjeningens side, ble sakene løst på en for jernbanen og dens betjening verdig måte.

Kilde: Saknr. 642/43.

A r b e i d s t j e n e s t e n

Ved forordning av 27.5.1941 (arbeidshjelp til jord- og skogbruk), ble ungdommer ved fylte 20 år innkalt til Arbeidstjeneste. For jernbanen gjaldt imidlertid følgende bestemmelser for fritakelse:

1. Alt fast ansatt personale.
2. Alt stadig tjenstgjørende ekstrapersonale som av vedkommende distrikt får attest for å være uunnværlig i sitt arbeid ved jernbanen.

Punkt 2 medførte meget arbeid for administrasjonen med oppgaver til de forskjellige A.T.-områder og dermed følgende skriftveksel.

Kilde: Saknr. 610/40.

A r b e i d s f o r m i d l i n g

Våren og sommeren i 1943 sendte "Direktoratet for arbeidsformidling og arbeidsløshet" ut bl.a.:

1. Rundskriv nr. 34 "Forordning om begrensninger i retten til å bringe arbeidsforhold til opphør".
2. Rundskriv nr. 74 "Midlertidig forordning om arbeidshjelp til særlig samfunnsviktige arbeidsoppgaver."

Begge disse forordninger påførte jernbanen meget arbeid med diverse personaloppgaver etc.

Kilde: Saknr. 758/42.

A r b e i d s k r a f t t i l j o r d -
o g s k o g s a r b e i d

Fra de stedlige arbeidsformidlingskontorer langs Bergensbanen forekom en del krav om å avgi folk til jord- og skogsarbeid. Med den snaue tilgang av arbeidere til linjens vedlikehold, kunne jernbanen ikke avse folkene, hvorfor begrunnet søknad om fritakelse ble sendt. En del søknader ble av arbeidskontorene innvilget, mens i andre tilfeller måtte søknaden fremmes gjennom Hovedstyret, hvorefter Departementet som i regel imøttekom Hovedstyrets søknad. Det ble således svært få arbeidere som jernbanen måtte avgi til nevnte formål.

Når det gjelder arbeidskraft til "skipsfarten" framkom det krav bare på en arbeider. Det ble også for ham søkt om fritakelse, men i saken foreligger ikke noe om resultatet av søknaden.

Kilde: Saknr. 757/42.

P å l e g g t i l a d m i n s t r a t i v k o n -
t r o l l m e d b e f a l s u t d a n n e d e
a n s a t t v e d j e r n b a n e n

Ved skrivelse av 25.1.1943 fra Innenriksdepartementet, ble det gitt direktiver om kontroll av befalsutdannet personale. Denne kontroll skulle skje ved lønnsutbetaling, slik at hvis lønningen ikke ble hentet "personlig", skulle forholdet undersøkes nærmere - og i tilfelle undersøkelsene ikke gav et tilfredsstillende resultat - så skulle melding sendes nærmeste politimyndighet. Vinteren 1944/45 forsvant imidlertid en god del av de ved jernbanen ansatte tjenestemenn som hadde befalsutdannelse.

Kilde: Saknr. 162/43.



M ø t e p l i k t f o r S t a t s b a n e n e s
t j e n e s t e m e n n v e d f o r e d r a g
o.l. a r r a n g e r t a v N S

Ved brev av 29.11.1941, ble distriktsjefen innkalt til et NS-møte i Handelens- og Sjøfartens hus i Bergen. Distriktsjefen forela saken for Hovedstyret, som igjen meddelte at noen møteplikt for tjenestemennene var ikke instituert. Liknende brev om NS-møter kom også senere, men først ved et brev av 24.3.1945 fra Hovedstyret, får distriktene underretning om at fylkesmannen og fylkesførere har fått myndighet til å innkalle hvem som helst innen fylket til å møte for seg. Hovedstyret meddeler imidlertid i brev av 11.4.1945 at det ikke finner tilstrekkelig grunn for å sende ut noe sirkulære om saken.

NS hadde svært liten tilslutning av tjenestemenn i Bergen distrikt.

Kilde: Saknr. 711/41.

S t r a f f e d e p e r s o n e r i j e r n -
b a n e n s t j e n e s t e

I juli 1941 fikk distriktene anmodning fra Hovedstyret om at ved inntakelse av ekstrasfolk, skulle det gjøres henvisning til strafferegisteret eventuelt politiets bøtejournaler for å få rede på vedkommendes forhold. Det var nemlig lite ønskelig å få inn ved jernbanen personer som var straffet for tyveri, utroskap eller bedragerier o.l. Distriktet henholdt seg til dette ved inntakelse av nye folk.

Kilde: Saknr. 657/42.

B o r g e r v a k t

Så vidt vites, ble ingen av Bergen distrikts tjenestemenn beordret til å utføre borgervakt og slik vakt ble ikke nyttet innen jernbanens område.

G r e n s e b o e r b e v i s
P a s s e r s e d l e r (T j e n e s t e b e v i s)

I Bergen distrikt omfattet "Grensesone vest" strekningen Tunga - Bergen samt Flåmsbana og Hardangerbana. Tjenestemenn bosatt innen disse strekninger skulle være i besittelse av grenseboerbevis som ble utstedt av vedkommende distrikts politimester.

Tjenestemenn bosatt på strekningen Tunga - Hønefoss måtte ved reise inn i "Grensesone vest" være utstyrt med passerseddel (tjenestebevis). Dette ble også utstedt av politimesteren i vedkommende distrikt.

Kilde: Saknr. 577/40, 346/43.

A r m b i n d

Under de vanskelige forhold som hersket høsten 1944, ble det ved sirkulære nr. 100 av 10.8. bestemt at det ikke uniformutstyrte personale, ved ferdsel på stasjonstomter eller på linjen, alltid skulle være utstyrt med et armbind samt med legitimasjonskort eller mulig arbeidsbevis fra NSB.

Kilde: Saknr. 698/44.

O f f e n t l i g g j ø r e l s e a v f o r -
s k j e l l i g e t i l t a k

Ved Kultur- og Folkeopplysningsdepartementets skrivelse av 4.10.1941, skulle all offentliggjørelse vedr. tiltak av forskjellig art, skje gjennom ovennevnte departement.

Kilde: Saknr. 154/41.

Innsamling av metaller og jern

Våren 1943 ble igangsatt en innsamling av metaller og jern. Fra jernbanens bygninger ble således fjernet metall dørtrykkere som ble erstattet med mindreverdige saker. Det samme var også tilfelle med skilter, metall petroleums-lamper m v. Enn videre begynte en del tyske soldater å fjerne T-mellomjernene i jernbanens gjerde i nærheten av Bergen.

De derved innvunne mengder jern må imidlertid ikke ha svart til forventningene, idet arbeidet døde bort før større skade var skjedd.

Kilde: Saknr. 237/43.

Oppgave over alt personale ved linjetjensten (fast og ekstra)

I januar måned 1945 forlangte Bahnhofskommandanten i Bergen en oppgave over alt linjepersonale som var nødvendig for å opprettholde jernbanens drift. Oppgaven skulle ajourføres hver måned.

Oppgaven oversendt 1.2.45, og det kan ikke ses å være sendt ytterligere oppgave av denne art.

Kilde: Saknr. 127/45.

1. og 17. mai

Ved telegram fra Hovedstyret den 30.4.1940, ble kunngjort at Administrasjonsrådet hadde bestemt at 1. og 17.5. skulle være alminnelig arbeidsdag. Denne ordning gjaldt til krigen var over i 1945.

Ekstrabetjening som måtte
slutte grunnet krigsut-
bruddet

På grunn av at trafikken lå nede grunnet de mange
sprengte bruer, ble en del av distriktets ekstrapersonale
oppsagt våren 1940. Fraværet ble imidlertid ikke av noen
lang varighet, idet behovet for økt betjening, tiltok
etter hvert som trafikken kom i gang.

Personer som viste mindre
god nasjonal holdning

Til distriktsadministrasjonen innkom en del meldinger
(til dels anonyme) over tjenestemenn som i krigsårene
skulle ha vist mindre god nasjonal holdning. Distrikts-
organisasjonen oppnevnte en komite på 3 medlemmer som
gikk igjennom og gransket de innkomne meldinger.

Resultatet herav ble følgende:

13	personer	ble	avskjediget
3	"	ble	overført til annen stilling
1	"	ble	avskjediget med pensjon
1	"	hadde	søkt avskjed med pensjon ved oppnådd aldersgrense

Av de 18 personer var 8 fast ansatte og resten ekstra-
personale (yngre kvinner). Bare noen få tjenestemenn brøt
en iverksatt søknadsblokade.

Kilde: Saknr. 293/1945.

Den norske Legion og med-
lemmer i NS

Den norske Legion fikk ingen tilslutning av jernbane-
mennene i Bergen distrikt. Det var bare en mann som meldte
seg til dette verv. Kilde: Saknr. 675/42. ./.

Det samme forhold var det også med innmelding i Nasjonal Samling.

Av distriktets ca. 2.000 tjenestemenn, var det bare 5 stk. som meldte seg inn i denne organisasjon.

S t a t s b a n e n e i k r i g o g u n d e r o k k u p a s j o n

Med samtykke av Trafikkdepartementet ble det overlatt til herr Knut Wersweck å skrive en bok om forholdene ved NSB under krigen og okkupasjonen. Distriktene ble meddelt dette ved sirkulære nr. 126 av 27.4.1945. Ved brev av 24.5. fikk distriktene beskjed om at vedkommendes arbeid hermed skulle avbrytes straks.

Kilde: Saknr. 321/45.

T a p p.g.a. k r i g e n o g o k k u - p a s j o n e n

Ved brev av 31.8.1945 til Hovedstyret, oppgir distriktet at de påregnede utgifter etter 1.7.1945 til reparasjon av rullende materiell og gjenoppbygging av totalskadd rullende materiell samt til gjenoppbyggingsarbeider ved linjen m.v., vil medgå i alt ca. kr. 3.206.500,00. (Bilag nr. 18.)

Kilde: Saknr. 485/45.

B o r t k o m m e t o g s k a d d g o d s

I krigsårene 1940-45 var det en meget sterk økning i utbetalingene for bortkommet og skadd gods. For bortkommet gods var det særlig tobakksvarer som var utslagsgivende

både i beløp og antall bortkomne sendinger.

En viser for øvrig til vedliggende sammenstilling, bilag nr. 19.

G a v e p a k k e r

I tiden fra februar måned 1943 til utgangen av 1945 ble det til jernbanens personale fordelt et større antall gavepakker som ble tilsendt distriktet gjennom en i Hovedstyret nedsatt fordelingskomite.

Fordelingen til distriktets tjenestemenn ble foretatt etter beste skjønn og gavepakkene var en kjærkommen hjelp i den tid matrasjonene var på det skraleste. Gavepakkene ble derfor mottatt med stor takknemlighet. Pakkene var gaver fra danske og til dels svenske givere.

Kilde: Saknr. 123/1943.

S l i p p f r a f l y

Vinteren 1945 havnet ved en feil et slipp fra engelsk fly inne på stasjonsområdet på Torpo stasjon. Ved en rask handling av en banevokter som var på visitasjon for et nattog, ble alt brakt i sikkerhet før tyskerne kom til stede.

Et annet slipp falt ned like ved linjen øst for Sokna stasjon, men dette slipp fikk tyskerne tak i.

A r r e s t e r t e t j e n e s t e m e n n

Av distriktets tjenestemenn (fast ansatte og ekstra) ble i krigsårene i alt 53 personer arrestert. En del av de arresterte ble sendt til Tyskland, andre ble anbrakt i norske fengsler, mens noen ble internert på Grini, eventuelt på Espeland fangeleir.

For å unngå arrestasjon, flyktet noen tjenestemenn til Sverige og England.

Kilde: Saknr. 343/40. 294/45.

D e l t a k e r m e d a l j e o g d i p l o m
f o r d e l t a k e l s e i k r i g e n i
N o r g e 1940

I distriktets arkiv foreligger melding om at 14 tjenestemenn ble tildelt ovennevnte medalje og diplom. Da det sannsynligvis er flere tjenestemenn som fikk en eller annen utmerkelse for sin "jernbanemessige" innsats, uten at det er kommet til distriktets kjennskap, finner man det best ikke her å navngi de 14 personer.

I 1950 fikk distriktet brev fra Hovedstyret, hvori opplystes at H M Kongen hadde anmodet om å få en liste over tjenestemenn innen etaten som under kampene i Norge i 1940 ytet en særlig framrakende innsats.

På dette brev gav distriktsjefen sålydende svar:

"Det er visstnok mange av jernbanens tjenestemenn i dette distrikt som under kampene i 1940 ytet framrakende innsats. Så vidt lang tid baketter er det imidlertid særlig vanskelig å sette opp en liste over disse tjenestemenn på en helt ut rettferdig måte. Jeg er redd for at man ikke kan unngå at det ved et slikt tiltak skapes en del misnøye og vil derfor foreslå at saken stilles i bero."

Etter at ovennevnte svar ble gitt, har distriktet ikke hørt noe mer om dette.

Kilde: Saknr. 844/34.

T j e n e s t e m e n n s o m i k k e
k o m t i l b a k e

1. Kjell Andersen, telegrafist, født den 7.1.1919. Forsvant fra sin tjeneste ved Ål stasjon den 8.5.44. Han falt i aktiv krigstjeneste i kamp med tyskere i traktene ovenfor Nesbyen den 7.10.1944. Han var da i de norske heimstyrker.
2. Magne Bolstad, baneformann, født den 20.7.1894. Han ble arrestert den 29.1.1943. Døde i tysk konsentrasjonsleir den 23.4.1944.
3. Ragnar Kjell Knutzen, telegrafist, født den 10.11.1919. Han gjenopptok ikke sin tjeneste ved Tunga etter ferie den 14.6.1941. Han omkom i aktiv krigstjeneste ved Skottlands kyst den 10.10.1943. Hans militære stilling var da kvartermester.
4. Kristian Mugaas, jernbaneekspeditør, født den 23.11.1898. Han ble arrestert den 25.11.1940. Døde i Sverige den 15.4.1945 på reise hjem fra tysk konsentrasjonsleir.
5. Jostein O. Opheim, ekstraarbeider ved linjen, født den 9.5.1920. Han omkom ved krigsforlis den 4.2.1941.

H e d r e n d e o m t a l e o v e r j e r n -
b a n e n s p e r s o n a l e

Fra professor Niels Henr. Kolderup, som deltok som kaptein under kampene på Vossebanen i 1940, mottok distriktsjefen i 1950 sålydende brev, hvorav siteres:

"Jeg vil gjerne overfor Dem få uttrykke min store beundring for den måte personalet deltok på i kampene i april 1940. Den konduite, nøyaktighet og elskverdighet som man vanligvis møter hos

jernbanens personell, viste seg å være parret med en plikttroskap, disiplin og i mange tilfeller personlig mot og dødsforakt som var helt fremragende. Under de operasjoner jeg deltok i, og delvis ledet, mellom Stavenesli og Voss, var det jernbanen som sørget for alle våre forflytninger, transporterte våre forsyninger og sørget for vårt samband. Stasjonene ble følgelig de selvskrevne kommandoplasser, og stasjonspersonalet gikk så å si inn i avdelingens stab "

Professoren kommer så med navnene på en del tjenestemenn som særlig utmerket seg, men som annet sted nevnt, finner man at det er best ikke å navngi disse personer da dette i tilfelle kan føre til misnøye

Professoren slutter sitt brev slik:

"Jeg tror jeg tør si at min mening om dem og deres mønsterverdige tjeneste deles av alle, befal og menige, som deltok i kampene her i april 1940 og at vi alle føler både takknemlighet og beundring for jernbanens personell, nevnte som unevnte."

Kilde: Brev datert 25.9.1950

MILITÆRTRANSPORTER (NORSKE) I TIDEN 1.1. - 5.4.1940

Dato	Tog nr.	Antall mann	Fra	Til	
2.1.	604	44	Bergen	Oslo	
26.1.	602	91	"	Voss/Kinne	
28.1.	602	122	Voss	Hønefoss/Evje	
28.- 29.1.	5535	186	Hval/Hønefoss	Bergen	+Materiell
"	1427	600	" "	"	
30.1.	5562	155	Bergen	Voss/Palmafoss	+Materiell
"	1428	680	"	Voss/Kinne	
"	1413	300	Grovane/Hønefoss	Voss og Bergen	
1.2.	1882	180	Voss	Granvin	
"	1880	180	"	"	
"	602	31	Ygre	Myrdal	
"	1423	430	Kinne/Voss	Bergen	
8.- 9.2.	5537) 1415)	240	Hval/Hønefoss	"	+Materiell
1.3.	604	85	Bergen	Voss/Kinne	
15.3.	603	86	Hønefoss	Bergen	
16.- 17.3.	624/ 604	26	Bergen	Hønefoss/Horten	
22.3.	601	68	Oslo	Bergen	
25.3.	602	75	Bergen	Voss	
27.3.	1412	151	Voss	Hønefoss/Grovane	
28.3.	1405	840	Oslo	Bergen	
28.- 29.3.	5520	167	Bergen	Hønefoss	+Materiell
"	1426	628	"	"	
"	1427	129	Grovane/Hønefoss	Voss	+Materiell
30.3.	1861/ 621	109	Kinne/Voss	Bergen	
1.- 2.4.	604	106	Bergen	Oslo	
Til sammen		5.709			

NORGES STATS BANER
Distriktsjefen i
Bergen distrikt

Ekstratogrutetabell nr. 7/1940
Gjelder fra og med 17.april 1940
og inntil videre.

Bergen, den 15. april 1940.

J.nr. 420/1939.

I n n s k r e n k n i n g e r i t o g g a n g e n

På grunn av de nåværende forhold innstilles følgende tog mellom Bergen og Nesttun:

Togene 691, 694, 695, 5511, 622, 602, 603, 5516, 1832, 5518, 621, 619, 5519, 650, 654, 1835, 651, 1819, 5515, 624, 670, 671, 674, 1839, 675, 678, 604, 5512, 5531 (etter ekstratogrutetabell nr. 4/1940) 679, 601, 684, 623, 685, 1838 og 690.
(Se ekstratogrutetabell nr. 8/1940.)

Inntil videre vil det således bli kjørt følgende ordinære tog mellom Bergen og Nesttun

H V E R D A G E R

Fra Bergen Togene 612, 614, 616, 620, 628, 630, 636, 638, 1834 (se ekstratogrutetabell nr. 8/1940), 642, 648, 652, 1820 (bare til Nesttun) 660, 662, 664, 666, 668, 672, 676, 680, 682, 686 og 688.

Til Bergen Togene 611, 615, 617, 625, 627, 629, 631, 635, 637, 641, 643, 649, 653 (652.s materiell), 657, (1820.s materiell), 661, 663, 665, 667, 669, 673, 677, 681, 683, 687 og 689.

H E L L I G D A G E R

Fra Bergen Togene 612, 626, 630, 636, 640, 646, 658, 660, 662, 664, 666, 668, 672, 676, 680, 682, 686 og 688.

Til Bergen Togene 611, 627, 631, 635, 639, 647, 657, 661, 663, 665, 667, 669, 673, 677, 681, 683, 687 og 689.

H.A. Christie (s.)

Alt personale Bergen - Nesttun.

AW/GS

Ekstratogene 1812 og 1833 tillates å ta med tilfeldige reisende fra og til stasjoner og holdeplasser og stopper i tilfelle om det trengs (x) for av- og påstigning.

--

Tog nr. 1817 kjører inntil videre spor 1 i Haukeland.

--

Dersom noen av de her nevnte tog mellom Nesttun og Arnatveit kjøres med lokomotiv eller med motorvogn + tilhengervogn skal omskifting foretas på Haukeland på tur til Arnatveit, slik at lokomotivet (motorvognen) skyver vognene Haukeland - Arnatveit. (Største kjørehastighet 20 km pr. time - Kfr. Tr. § 146). Unntagelse herfra gjøres for tog 1818 som i tilfelle kjører fram til Arnatveit uten omskifting på Haukeland. I dette tilfelle skyves tog 1833 fra Arnatveit til Haukeland hvor omskifting foretas.

--

I ekstratogrutetabell nr. 7/1940 om innskrenkninger i toggangen mellom Bergen og Nesttun strykes 8. og 9. linje ovenfra:

"Mellom Nesttun og Haukeland er all togtrafikk inntil videre innstillet."

Ennvidere strykes i 14. linje ovenfra parantesen etter tog 1834:

"(bare til Nesttun)".

H. A. Christie (s.)

NORGES STATS BANER
Distriktsjefen
i Bergen distrikt

Ekstratogrutetabell nr.8/1940
Gjelder fra og med 14.mai og
inntil videre.

Bergen, den 11.mai 1940.
J.nr. 420/1939.

Fra og med tirsdag 14. mai 1940 og inntil videre kjøres alle hverdager på strekningen Nesttun - Arnatveit plattformholdeplass km 468,80 atter følgende tog

1. Tog nr. 1809.	Arnatveit - Nesttun.	Fra Arnatveit	kl. 6,10
2. Tog nr. 1810.	Nesttun - Arnatveit.	Til "	" 7,08
3. Tog nr. 1811.	Arnatveit - Nesttun.	Fra "	" 7,38
4. Tog nr. 1834.	Nesttun - Arnatveit.	Til "	" 12,46
5. Tog nr. 1813.	Arnatveit - Nesttun.	Fra "	" 13,15
6. Tog nr. 1816.	Nesttun - Arnatveit.	Til "	" 17,10
7. Tog nr. 1817.	Arnatveit - Nesttun.	Fra "	" 18,10
8. Tog nr. 1818.	Nesttun - Arnatveit.	Til "	" 20,13

Samtlige ovenfor nevnte tog kjøres for øvrig på strekningen Nesttun - Arnatveit etter vedkommende togs ordinære rute. (kfr. Tjenesteruteboka). På strekningen Bergen-Nesttun består tog 1834 av to togsett hvorav det ene returnerer til Bergen som tog 641 mens det annet fortsetter fra Nesttun som tog 1834 til Arnatveit.

Ennvidere kjøres alle hverdager fra og med 14.mai 1940 og inntil videre:

1.

Ekstratog (tomtog) nr. 1812,

Bergen - Arnatveit plattformholdeplass.

Tillatte største kjørehastighet 60 km pr. time.

Fra Bergen	spor 4	kl. 5,15
pass. Kronstad	" 1 ▲	" 5,19
" Minde	" 2	" 5,22
" Fjøsanger	" 1 ▲	" 5,25
" Hop	" 1 ▲	" 5,28
fra Nesttun	" 1 ☒	" 5,31
til Haukeland	" 1	" 5,45
fra Haukeland	"	" 5,50
til Arnatveit hpl.	"	" 6,00

Materiell til tog 1809.

2.

Ekstratog (tomtog) nr. 1833

Arnatveit plattformholdeplass - Nesttun

Tillatte største kjørehastighet 60 km pr. time.

Fra Arnatveit hpl.		kl. 20,18
til Haukeland	spor 1	" 20,28
fra Haukeland	"	" 20,32
til Nesttun	" 2	" 20,46

Krysser tog 680 i Nesttun

Tog 1818.s materiell i retur. Fortsetter Nesttun-Bergen i tog 681.

JERNBANE- NSB TELEGRAM

om toggangen

Til

Stm. Kvilhaug,
Voss,

Signal: **TBd** Levert inn ved st. **Bergen** dato **9.4.1940 kl. 16,45**
skrevet ut av: **Kc/Stm.** kl.

Forsåvidt forbindelsen Voss - Bergen blir brutt beordres
De utføre togledelse østenfor bruddstedet, og gi stasjo-
nene underretning herom. Insp. Bøen avreiser Voss tog 604
idag, for eventuelt å forestå togledelsen derfra.

Christie.

NSB

Jernbanetelegram om toggangen

Til

Dc. Voss (Bergen)

Bilag 5.

Signal Tps.	Innlevert på (Stasjon) Jaren	Datum 10.4.1940	Kl.
Sendt av (Sign.) Wab	Sendt kl. 15.37	Mottatt på (Stasjon) Vs.	Mottatt av (Sign.) NN

Fra og med idag 10.4. kl. 12,00 foregår togledelsen for Gjøvikbanen med sidelinjer og Valdresbanen fra Jaren st. Alle meldinger, henvendelser og erkjennelser på telegrafiske ordrer vedr. toggangen og hvad dermed står i forbindelse skal fra nevnte tidspunkt sendes under adresse Jaren.

Dc/Haugerud

Under henvisning til brev fra distriktsjefen, Bergen, datert 8. mars 1946, gir jeg herved følgende erklæring:

Etter ordre reiste jeg den 10. april 1940 til Voss for å forestå togledelsen på strekningen Arna - Hønefoss, idet så vel jernbanelinjen som jernbanens telegraf- og telefonlinjer var brutt vestenfor Arna. Ved ankomsten til Voss, ble jeg bekjent med at togledelsen for Gjøvikbanen var henlagt til Jaren.

Antagelig den 11. eller 12. april fikk jeg fra Oslo ved daværende trafikkoverinspektør Lilleaasen telefonisk beskjed om at to militære ekstratog skulde kjøres fra Oslo til Bergen, og at ruter for disse måtte bli oppsatt. I betraktning av at togledelsen for Gjøvikbanen da befant seg på Jaren, forlot jeg telefonen uten å gi noe svar. Imidlertid underrettet jeg straks adjutanten hos Øverstkommanderende på Vestlandet - kaptein Prahm - om henvendelsen. Etter å ha konferert med Øverstkommanderende, meddelte kapteinen at det for enhver pris måtte hindres at tog øst fra ble kjørt inn på Bergensbanen. Umiddelbart etter fikk jeg på ny telefonisk henvendelse fra Oslo om framføring av foran nevnte to ekstratog, og herunder uttalte trafikkoverinspektøren at Generaldirektøren hadde gitt samtykke til framføringen. Hertil svarte jeg at jernbanen under de nevnte forhold er underlagt de militære myndigheter, og at Øverstkommanderende på Vestlandet hadde nedlagt forbud mot at tog øst fra ble kjørt inn på Bergensbanen. Da det trass i dette ble antydnet at ekstratogene ville bli oppsatt, underrettet jeg stasjonene fra Veme og vestover om at det ikke måtte ytes medvirkning til framføring av tog uten ordre fra togledelsen på Voss. Denne underretning ble bekreftet ved telegram.

På et noe senere tidspunkt i forbindelse med en henvendelse fra stasjonskommandanten på Hønefoss om kjøring av tog på Bergensbanen, ble det fra Overkommandoen uttalt at mulige ordrer fra militære eller sivile utenfor Bergensbanen ikke måtte effektueres. I hvilken utstrekning eller på hvilken måte denne uttalelse ble referert for stasjonene kan jeg no ikke erindre.

Bergen, den 8. mars 1946.

Alf A. Bøen (s.)

NORGES STATSBANER
Distriktschefen
i Bergen distrikt

Bilag 7.

Bergen, den 3.juli 1940.

J.nr. 315/1940

Ekstratog for De norske militære
i tiden 9.4. - 28.4.1940.

Hoslagt tillater en seg å sende oppgave over kjørte ekstra-
tog i Bergen distrikt i tiden 9.4. - 28.4.1940 foranledi-
get ved rekvisisjon av Norske militærmyndigheter.

Den alt overveiende del av transporter for Norske Militære
etter 8. april har foregått etter telefonisk eller muntlig
rekvisisjon. På anmodning om at det i all fall måtte utste-
des styrkelister eller fraktbrev for transportene fikk en
til svar at angjeldende militære avdelinger ikke var i be-
sittelse av skjemaer for styrkelister, og at det heller
ikke ble tid for avdelingene til å utferdige følgespapirer.

Av Intendanten ved 4. divisjon ble jernbanen den 22. april
d.å. utbetalt kr. 70.000,- som forskudd på tilgodehavende
frakt for militærtransporter. Beløpet er inngått i Voss
stasjons kasse. Herom er Kontrollkontoret underrettet i
skriv av 1. juni sistleden.

I samme forbindelse unnlater en ikke å oversende avskrift
av et skriv fra Øverstkommanderende på Vestlandet til
inspektør Bøen, Voss datert 19. april 1940. På foranled-
ning av nevnte skriv ble konduktørene anmodet om å utfer-
dige oppgaver med angivelse av reisestrekning over perso-
ner som reiser på passeringskort utstedt av Krigspolitimes-
teren. De innkomne oppgaver er tilstillet Kontrollkontoret
med skriv av 31. mai 1940.

Til

Hovedstyret for Statsbanene,

Oslo.

O P P G A V E

over kjørte ekstratog i Bergen distrikt foranlediget ved rekvisisjon av Norske militærmyndigheter. (4. divisjon)

Dato 1940	Litra nr.	Fra stasjon	Til stasjon	Km	Antall vognaksler	Anm.
9.4.		Bergen	Voss	107	8	
10.4.	F	Voss	Arna	82	32	
"	F	Voss	Garnes	78	28	
"	O	Arna	Voss	82	32	
"	S	Garnes	"	78	28	
"	V	Myrdal	"	49	16	
11.4.	B	Voss	Granvin	27	12	
"	C	Granvin	Voss	27	12	
"	D	Voss	Dale	40	24	
"	G	"	Liodden	206	16	
"	H	"	Ål	157	10	
"	L	Dale	Voss	40	10	
"	M	Voss	Dale	40	12	
12.4.	F	"	Granvin	27	4	
"	C	Finse	Ål	74	14	
"	G	Granvin	Voss	27	12	
"	H	Voss	Granvin	27	8	
"	I	Granvin	Voss	27	12	
"	K	Voss	Dale	40	16	
"		Dale	Voss	40	16	
"	L	Ål	"	157	28	
"	N	Voss	Granvin	27	4	
"	O	Granvin	Voss	27	8	
"	P	Voss	Dale	40	32	
13.4.	O	"	Bulken	8	42	
"	F	"	Granvin	27	8	
"	D	Granvin	Voss	27	8	
"	B	Dale	"	40	30	
"	C	Voss	Granvin	27	8	
"	A	Granvin	Voss	27	8	
"	B	Voss	Dale	40	22	
"	G	Dale	Voss	40	22	
"	H	Voss	Ål	157	14	
"	K	Ål	Nesbyen	42	2	
"	K	Nesbyen	Ål	42		Løsløk.
"	L	Voss	Dale	40	18	
"	M	Dale	Voss	40	18	
14.4.	1412	Voss	Granvin	27	12	
"	1414	"	"	27	12	
"	1416	"	"	27	8	
"	1415	Granvin	Voss	27	10	
"	I	"	"	27	8	
"	1419	"	"	27	8	
"	1418	Voss	Granvin	27	10	
"	A	"	Bulken	8	10	
"	B	Bulken	Geilo	140	10	
"	C	Geilo	Ål	25	8	
"	D	Ål	Voss	157	12	
"	F	Voss	Dale	40	10	
"	F	Dale	Voss	40	10	
"	G	Voss	Myrdal	49	12	
"	H	Myrdal	Voss	49	12	
"	M	Granvin	"	27	12	
"	K	Voss	Dale	40	8	
"	L	Dale	Voss	40	8	

Dato 1940	Litra nr.	Fra stasjon	Til stasjon	Km	Antall vogn- aksler	Anm.
15.4.	A	Voss	Ål	157	8	
"	K	Ål	Gol	25	14	
"	A	Voss	Skjervet	15	10	
"	B	Ål	Torpo	10		Løsløk.
"	C	Torpo	Ål	10	2	
"	F	Skjervet	Voss	15	10	
"	I	Voss	Dale	40	24	
"	P	Myrdal	Voss	49	4	
"	R	Dale	"	40	26	
"	T	Gol	Ål	25	14	
"	D	Voss	Dale	40	12	
"	E	Dale	Voss	40	12	
"	B	Ål	Gol	25	4	
"	C	Gol	Ål	25	4	
"	Ø	Dale	Dalseid-Dale	7	2	
"	X	Voss	Granvin	27	14	
"	Y	Granvin	Voss	27	14	
"	Z	Ål	"	157	40	
16.4.	1412	Voss	Granvin	27	14	
"	1414	"	"	27	12	
"	1413	Granvin	Voss	27	10	
"	1415	"	"	27	10	
"	Å	Ål	Myrdal	108	12	
"	D	Myrdal	Voss	49	14	
"	1416	Voss	Granvin	27	16	
"	1417	Granvin	Voss	27	12	
"	E	Voss	Dale	40	4	
"	G	Dale	Voss	40	4	
"	1418	Voss	Granvin	27	16	
"	1419	Granvin	Voss	27	12	
"	L	Ål	Gol	25		Løsløk.
"	H	Gol	Ål	25	50	
"	A	Voss	Bulken	8	20	
"	B	Voss	"	8	42	
"	H	Bulken	Gol	190	42	
"	I	Voss	"	182	44	
"	K	Bulken	"	190	44	
"	B	Voss	Ål	157	44	
17.4.	R	Gol	"	25	24	
"	S	Gol	"	25	20	
"	O	Ål	Voss	157	48	
"	U	Voss	Dale	40	26	
"	V	Dale	Voss	40	6	
"	A	Ål	"	157	26	
"	B	Dale	"	40	14	
"	G	Voss	Granvin	27	4	
"	D	Granvin	Voss	27	12	
"	K	Voss	Dale	40	16	
"	G	"	"	40	12	
"	K	Dale	Voss	40	16	
"	L	Voss	Granvin	27	12	
"	M	Granvin	Voss	27	4	
"	N	Voss	Gol	182	24	
18.4.	K	Gol	Ål	25	24	
"	1412	Voss	Granvin	27	10	
"	1413	Granvin	Voss	27	10	
"	A	Voss	Dale	40	30	
"	B	Dale	Voss	40	18	
"	C	Ål	"	157	44	
"	1414	Voss	Granvin	27	18	
"	1415	Granvin	Voss	27	10	

Dato 1940	Litra nr.	Fra stasjon	Til stasjon	Km	Antall vogn- aksler	Anm.
18.4.	D	Voss	Reimegrend	22		Løsløk.
"	D	Reimegrend	Voss	22		"
"	1416	Voss	Granvin	27	8	
"	1417	Granvin	Voss	27	12	
"	G	Ål	Gol	25		Løsløk.
"	G	Gol	Ål	25	42	
"	E	Ål	Voss	157	52	
"	F	"	"	157	40	
"	H	Voss	Gol	182	42	
"	I	"	"	182	46	
"	K	"	"	182	32	
19.4.	D	Gol	Voss	182	54	
"	E	"	Ål	25	46	
"	F	"	"	25	42	
"	V	Voss	"	157	52	
"	L	"	Dale	40	10	
"	M	Dale	Voss	40	30	
"	1414	Voss	Granvin	27	8	
"	1415	Granvin	Voss	27	14	
"	F	Ål	"	157	32	
"	P	"	Gol	25		Løsløk.
"	R	Gol	Ål	25	32	
"	S	Dale	Voss	40		"
"	T	Ål	"	157	42	
"	U	Voss	Ål	157	18	
"	1416	"	Granvin	27	12	
"	1417	Granvin	Voss	27	10	
"	X	Bolstadøyri	Dale	11		Løsløk.
"	Y	Ål	Voss	157	38	
"	U	"	Gol	25	20	
"	Z	Gol	Ål	25	20	
"	X	Voss	Dale	40	10	
"	Ø	Dale	Voss	40	10	
"	1418	Voss	Granvin	27	8	
"	1419	Granvin	Voss	27	8	
"	H	Voss	Gol	182	46	
"	J	Voss	Gol	182	50	
"	K	"	"	182	54	
20.4.	O	Gol	Ål	25	16	
"	H	"	"	25		Løsløk.
"	F	"	Voss	182	46	
"	A	Voss	Dale	40	48	
"	B	Dale	Voss	40	24	
"	C	Ål	Voss	157	44	
"	1412	Voss	Granvin	27	12	
"	1413	Granvin	Voss	27	12	
"	1414	Voss	Granvin	27	12	
"	1415	Granvin	Voss	27	12	
"	1416	Voss	Granvin	27	12	
"	1417	Granvin	Voss	27	10	
"	M	Voss	Km 348,9 Mjølfj.	42	12	
"	N	Mjølfjell	Voss	31	12	
"	O	Voss	Dale	40	14	
"	P	"	"	40	8	
"	R	Dale	Voss	40	14	
"	H	Voss	Gol	182	40	
21.4.	A	Gol	Ål	25	20	
"	D	Ål	Voss	157	30	
"	B	Voss	Dale	40	20	
"	C	Dale	Voss	40	20	
"	1412	Voss	Granvin	27	8	

Dato 1940	Litra nr.	Fra stasjon	Til stasjon	Km	Antall vogn-aksler	Anm.
21.4.	1413	Granvin	Voss	27	8	
"	1414	Voss	Granvin	27	12	
"	1415	Granvin	Voss	27	12	
"	1416	Voss	Granvin	27	8	
"	1417	Granvin	Voss	27	8	
"	E	Voss	Ål	157	22	
"	F	"	Dale	40	6	
"	G	Dale	Voss	40	6	
"	O	Voss	Dale	40	4	
"	P	"	Bolstadøyri	29	18	
"	R	Bolstadøyri	Voss	29	14	
22.4.	F	Ål	Gol	25	18	
"	1412	Voss	Granvin	27	8	
"	1413	Granvin	Voss	27	10	
"	1414	Voss	Granvin	27	12	
"	1415	Granvin	Voss	27	12	
"	1416	Voss	Granvin	27	10	
"	1417	Granvin	Voss	27	10	
"	A	Voss	Dale	40	24	
"	B	Dale	Voss	40	24	
"	C	Voss	Dale	40	6	
"	D	Dale	Voss	40	10	
"	K	Voss	Ål	157	20	
"	G	Gol	Voss	182	38	
"	K	Voss	Dale	40	12	
"	K	Dale	Voss	40	12	
"	L	Voss	Gol	182	6	
23.4.	N	Gol	Ål	25	20	
"	P	Dale	Bolstadøyri	11		
"	1412	Voss	Granvin	27	10	
"	1413	Granvin	Voss	27	10	
"	1414	Voss	Granvin	27	8	
"	1415	Granvin	Voss	27	8	
"	1416	Voss	Granvin	27	8	
"	1417	Granvin	Voss	27	8	
"	C	Ål	"	157	22	
"	A	Voss	Dale	40	24	
"	B	Dale	Voss	40	24	
"	C	Voss	Dale	40	16	
"	D	Dale	Voss	40	16	
"	E	Voss	Dale	40	6	
"	H	Evanger	"	22	12	
"	Z	Bolstadøyri-km 415,0-Bolstadøyri	"	2	2	
"	Ø	"	Dale	11		Løsløk.
"	O	Voss	"	40	6	
"	P	Dale	Voss	40	20	
"	R	"	Evanger	22	24	
"	S	"	Voss	40	12	
"		Voss	Ygre	6	4	
24.4.	A	Ygre	Ål	151	22	
"	N	Ål	Myrdal	108	26	
"	G	Voss	Reimegrend	22		3 lok.
"	H	Reimegrend	Ygre	16	8	
"	K	"	Urdland	9	4	
"	L	Myrdal	Ygre	43	6	
25.4.	R	Ygre	Voss	6	12	
"	S	Voss	Myrdal	49	10	
"	T	Ygre	"	43	26	
"	B	Reimegrend	"	27	6	
"	D	Myrdal	Ål	108	28	
"	E	"	Geilo	83	10	
"	C	Reimegrend	Myrdal	27	16	

Dato 1940	Litra nr.	Fra stasjon	Til stasjon	Km	Antall vogn- aksler	Anm.
26.4.	F	Myrdal	Mjølfjell	18	12	
"		Mjølfjell	Myrdal	18	12	
"	K	Myrdal	Ål	108	6	
27.4.	G	Ål	Myrdal	108	34	
"	H	"	Geilo	25	34	
"	S	Finse	Myrdal	34	4	
"	T	Myrdal	Finse	34	8	
"		Ål	Myrdal	108	16	
28.4.		Myrdal	Ål	108	16	
"	G	Geilo	"	25	8	
"		Myrdal	"	108	4	
"		"	"	108	40	
"		"	Finse	34	4	
<u>Fra og til</u>						
12.4.		Dale - Hellestræ	- Dale	10	2	
"		"	"	10	4	
13.4.		"	"	10	8	
"		"	"	10	8	
"		"	"	10	8	
14.4.		"	"	10	6	
"		"	"	10	6	
"		"	"	10	6	
"		"	"	10	6	
15.4.		"	"	10	8	
"		"	"	10	6	
"		"	"	10	6	
"		"	"	10	8	
16.4.		"	"	10	4	
"		"	"	10	4	
"		"	"	10	4	
"		"	"	10	10	
17.4.		"	"	10	8	
"		"	"	10	10	
18.4.		"	"	10	8	
"		"	Vaksdal	30	14	
19.4.		"	"	30	10	
"		"	Hellestræ	10	10	
"		"	Stanghelle	14	12	
"		"	Hellestræ	10	8	
20.4.		"	Vaksdal	30	14	
"		"	Stanghelle	14	8	
"		"	Hellestræ	10	6	
"		"	Vaksdal	30	8	
21.4.		"	Stavenesli	44	6	
"		"	Hellestræ	10	8	
"		"	Stanghelle	14	10	
22.4.		"	Vaksdal	30	8	
"		"	Stanghelle	14	10	
"		"	Hellestræ	10	6	
23.4.		"	Stanghelle	14	8	
"		"	"	14	12	
"		"	Hellestræ	10	8	
"		"	"	10	8	

I tiden 13.4. - 24.4. 1940 var det ved Dale plasert et oppfyrt lokomotiv med 4 Co vogner og 1 CFo samt lokomotiv- og konduktør- betjening for eventuell disponering av de militære.

NORGES STATSBANER
Distriktschefen
i Bergen distrikt

Bergen, 23. mai 1940.

J.nr. 271/1940.

Bergensbanen.

Herved tillater jeg meg å avgi en innberetning om de steder på strekningen Hønefoss - Bergen hvor linjen av krigsårsaker er blitt brutt.

Bru over Tromaldelven, km 138,53, spennvidde 18,00 m, platebærere. Provisorisk utbedret av tyskerne.

Bru over Todølaelven, km 178,984, spennvidde 25,00 m, fagverk. Provisorisk utbedret av tyskerne.

Disse to bruer er bl.a. besiktiget av avdelingsingeniør Børresen ved Brokontoret, som vil kunne gi nærmere opplysninger.

Bru over Hallingdalselven ved Svenkerud km 194,449, spennvidde 44 m hvelv-bru av stein. Hvelvet falt ned, vederlagsmurene står igjen.

Provisorisk linjeomlegning med bru ca. 1 km østenfor under arbeid av tyskerne og jernbanens egne folk, assistert av A/S Høyre Ellefsen og Erik Ruuds mek. verksted, Oslo.

Også om denne bru vil avdelingsingeniør Børresen kunne gi nærmere opplysninger. Jernbanens arbeidsleder på stedet er avdelingsingeniør Fleischer.

Den provisoriske linjeomlegning med bru beregnes ferdigbygget om ca. 3 uker.

Km ca. 259,2 øvre ende av Såbal tunnel, bombenedslag i linjen, 2 skinnelengder ødelagt. Permanent utbedret av linjepersonalet.

"Bodladalen" km ca. 332,0 forstøttningsmur i linjen ødelagt ved sprengning. Provisorisk utbedret av linjepersonalet. Endelig utbedring forutsettes utført i løpet av juni måned.

På strekningen ca. km 336,3 (Gravehalsen tunnel) - 349,84 er samtlige laskeskruer i venstre skinnestreng avkappet av et lokomotiv som uten betjening ble kjørt avsted gjennom Gravehalsen tunnel vestover og hvis to boggiaksler var avsporet. Ubetydelig skade på svillene.

Provisorisk utbedret av linjepersonalet ved å bruke 2 skruer i hver skjot (tatt fra høyre skinnestreng). Kjørehastighet foreløpig 25 km pr. time. Nye laskeskruer sendes av Skinnkontoret.

Bru over Ljosandalen km 349,94, hvelvbru, spennvidde 6,0 m. Provisorisk jernbru innlagt av tyskerne med assistanse av linjepersonalet. Permanent utbedring forutsettes utført i løpet av sommeren.

Til Hovedstyret for Statsbanene,
Oslo.

./.

Km 369,1. Skinnegang og jernbanelegemet ødelagt i ca. 72 m lengde ved to bombenedslag. Provisorisk utbedret av tyskerne, vil etterhvert bli permanent utbedret av linjepersonalet.

Km 374,9. Skinnegangen deformert i ca. 96 m lengde ved bombenedslag. Permanent utbedret av linjepersonalet.

Voss stasjon. Bombenedslag på flere steder innenfor stasjonsområdet. Stasjonsbygning, lokomotivstall og dreieskive forholdsvis lite skadet. Adskillig rullende materiell ødelagt og skadet. Herom sendes særskilt innberetning i dag. Jernbanens eiendom "Kappelangården" helt nedbrent, derimot er eiendommen "Fredheim" uskadt. Signalanlegget er forholdsvis lite skadet. Nødvendige provisoriske utbedringer er utført av jernbanens folk på spor, vekslere, ledninger mv. Permanent utbedring utføres etterhvert.

Bru over Gjeitåen, km 414,99, spennvidde 10,2 m, bjelkebru av jern. Provisorisk bjelkebru av jern utføres av jernbanens folk og beregnes ferdig den 25. dennes er forutsatt senere å ville bli omgjort til permanent bru.

Bru ved Stanghelle km 431,569. Fagverksbru av jern med spennvidde 32,8 m. Provisorisk bru utføres av tyskerne ved hjelp av norsk entreprenørfirma. Provisoriet ventes ferdig bygget medio juni. Permanent bru forutsettes utført i løpet av sommeren.

Bru ved Stavenes, km 447,968 spennvidde 16,5 m platebru. Bygges permanent som jernbetong bjelkebru. Tegninger og beregninger av ingeniør Trumpy. Arbeidet er bortsatt til entreprenør, ingeniør Munter, Bergen. Ventes å være ferdig støpt i midten av juni.

Bru ved Herland, km 458,145, spennvidde 16,5 m. Bygges permanent av firmaet Mjølner A/S, Bergen, som platebru. Tegninger og beregninger av ingeniør Caspar Trumpy, Bergen.

Bru over Strutteelven km 468,475. Spennvidde 10,2 m platebru. Bygges permanent som platebru av jern, av firmaet A/S Stål og Jern, Bergen. Tegninger og beregninger av ingeniør Trumpy.

Bru over Heldalselven km 480,752 spennvidde 8,8 m. Bygges permanent som platebru av jern, av firmaet A/S Stål og Jern, Bergen.

Hardangerbanas ledningsnett på Voss stasjon ble sterkt skadet ved bombenedslagene men er nå reparert så pass at det kan kjøres elektrisk til Granvin. Alt reservekontaktledningsmateriell er brent. Jernbanelinjen er i noenlunde god forfatning.

Hertil kommer ødeleggelse av inventar, traller, redskaper etc.

Rent skjønsmessig anslåes omkostningene med å få linjen med hus etc. i full stand igjen til et beløp av 1,5 a 2 millioner kroner, heri medregnet de provisoriske byggverk.

H. A. Christie (s.)

U. Ziegler (s.)

Bergen, den 23. mai 1940.

J nr. 267/1940.

Krigsskadet rullende materiell.

Hovedstyrets skriv av 14.5.1940 - 800 M -.

Under og etter bombing av Bergensbanen er følgende lok. og vogner beskadiget.

	Skaden består vesentlig i	Anm.
Lok. 212	Kjelen tørrkokt av tyske soldater.	Fyrkassen må uttas da rørplaten er helt ødelagt.
Lok. 379	Avsporing av lok.	Hjulene på lok.s bakre boggehjul er løse på akselen. Boggisentre i stykker.
Skiftetraktor nr. 33	Alt treverk brent.	Motor og understilling er i full orden.
Elektr. motorvogn 18505	Transformator lekk. Kledningsplater vognens ene side gjennomhullet. Alle vinduer knust.	Vognen har forøvrig mange mindre skader og kan ikke nyttes før den er reparert.
" 18507	Kledningsplater, vognens ene side gjennomhullet. Endel vinduer istykker.	Vognen nyttes foreløpig som reserve.
BCo 956	Taket knust på flere steder. Vinduer og dører delvis beskadiget.	Vognen kan med fordel repareres.
Co 452	Vinduene knust. Kledningsplatene delvis gjennomhullet.	"
Co 453	Vinduene delvis knust. Hull i gulvet.	"
CFo 18105	Alle vinduer er knust.	"
G 3 31039	Alt treverk brent.	Vognen må kondemneres da understillingen er sterkt skadet.
G 4 17313	Alt treverk brent.	Understilling og jern i vognkassen antas delvis å kunne nyttes.
Gfo 14142	Vognkassen oppbrent	Understillingen bør kunne nyttes.
Hv 1 14952	" "	Understillingen brukbar.
Hv 8487	" "	" "

Til

Hovedstyret for Statsbanene, Oslo.

NORGES STATSBANER
Drammen distrikt
Distriktsjefen

B-sirkulære nr. 255/1940.

Drammen den 20. juni 1940.
617/20
Bergensbanen ved Svenkerud.

Fra og med tog 601 B lørdag 22. juni gjenopptas trafikken på Bergensbanen mellom Nesbyen og Svenkerud som angitt nedenfor

Trafikken ledes over en provisorisk omlagt S-formet linje, 1,42 km lang, som grener ut til høyre fra den gamle linje ved km 193,43, omtrent 350 m lengere fremme ved km 193,9 krysses den gamle linje i et sporkryss (45° vinkel), går så over elven på en 190 m lang provisorisk bru, krysser hovedveien i plan 100 m lengere fremme og føres videre inn i buttsporet på Svenkerud hpl. og gjennom buttsporet inn i hovedlinjen igjen. Minste kurveradius er ca. 147 m. Største stigning i retning Bergen er 20 o/oo, og i retning Oslo 18 o/oo.

Sporvekslen ved km 193,4 er sikret ved kontrollås i avhengighet til sporsperre i den gamle linje like innenfor.

På hver side av sporkrysset ved km 193,79 er også anbrakt sporsperrerr.

Nøklene til alle tre sporsperrerr er oppbevart i samlelås ved vekselen. Nøkler til samlelåsens sikkerhetslås oppbevares i samlelås (D-lås) ved Nesbyen og Gol stasjoner. Den gamle hovedlinje fra vekselen ved km 193,436 frem til det gamle brusted regnes som sidespor på linjen underlagt Nesbyen st.

Plankrysset med hovedveien har til hver side varselkryss på stolper og trekantede forsignaler ca. 150 m foran disse.

Foreløpig er det ingen grinner eller bomber. Linjepersonalet skal inntil videre være tilstede på planovergangen for alle tog, men signal vises ikke.

Den gamle hovedlinje fra Svenkerud og frem til det gamle brusted betraktes som sidespor på Svenkerud.

Vekselen på Svenkerud har som før kontrollås, og sporsperren er nå anbrakt på hovedlinjen istedenfor på sidesporet. Svenkerud er opphevet som togmeldestasjon og underlagt Gol st. som tidligere.

For togordningen henvises til særskilte sirkulærer fra Drammen og Bergen distrikter.

Skifting ved sidesporene anordnes av stasjonsmestrene (se Bergen distrikts sirkulærsamling pkt. 149, side 64.)

Alt toppers. Hønefoss-Ål.
Alle st.
Alt linjepers. Nesbyen-Gol
Bm. Hø. og Ål
Dc. Bergen
Dc. Oslo

Vend.

NORGES STATSBANER
Distriktsjefen
i Bergen distrikt

Sirkulære nr. 72/1940

Bilag 11.

Bergen, den 18. juni 1940.
J.nr. 454/1937

Nedsatte kjørehastigheter over bruene m.v.

Fra og med fredag den 21. juni 1940 og inntil videre er største kjørehastighet over:

Bru ved Trommald	km 138,53,	10 km pr. time		
" over Todøla	" 178,98	20 " " "		
" og provisorisk linje ved Svenkerud		10 " " "		
Bruddstedet i Bodladalen	" 332,0	25 " " "		
Bru over Ljosanåen	" 349,92	10 " " "		
" " Geitåen	" 414,99	30 " " "		
" ved Stanghelle	" 431,68	10 " " "		
" " Stavenes	" 447,96	20 " " "		
" " Herland (Holebrua)	" 458,15	10 " " "		
(kfr.Dc.sirk.61/1940)				

For distriktsjefen

U. Ziegler (s.)

Alt lok.pers. Hønefoss-Bergen
Alle kond. " " "

Avd.ing. Fleischer, Hønefoss

Insp. Røsæg, Finse, Insp. Skyberg, Bergen.

Banemester Randen, Rolland,
Søylen, Bergstrøm,
Mjeldheim.

Linjepers. ved 9. avd., Gulsvik
" " 15. " , Nesbyen
" " 16. " , "
" " 17. " , Svenkerud
" " 40. " , Myrdal
" " 43. " , Mjølfjell
" " 54. " , Bolstadøyri
" " 57. " , Stanghelle
" " 60. " , Trengereid
" " 62. " , Garnes.

AW/ON.

Største kjørehastighet er 10 km pr.time. Største akseltrykk 14t. Alle vogner og sedvanlige benyttede lok. kan befare den provisoriske linje, men ingen lok. skal gå sammenkøpet.

Hvis forholdene gjør det nødvendig, skal i unntagelsestilfelle alle koplinger slakkes både i persontog og godstog, men belger behøver ikke løses på. Koplene skal da slakkes, så all spennkraft i fjærene er borte, men ikke så meget at det er fare for brudd i vakuumledninger. Slakkingen og tilskruingen bør fortrinnsvis skje på Svenkerud og Nesbyen st. Det vil senere bli gitt særskilt ordre, hvis slik slakking skal utføres i alle tog.

Fra og med lørdag 22. juni kl. 4,00 overtar Bergen distrikt igjen linjestrekningen Hønefoss - Nesbyen, togledelsen på denne strekning og alle de gjøremål forøvrig som hittil midlertidig har vært tillagt Drammen distrikt.

For distriktsjefen

D. Hald (s.)

Flyangrep Finseområdet 20.12. 1940
 Generell rapport

Fredag morgen 20de ds. kl. ca. 2,10 ble Finse stasjonsområde angrepet av fly. Tog nr. 604 B var nettopp innløpet og sto da på stasjonen. Det fortsatte noen minutter senere ned til Torbjørnstøl tunnel med skadet hjelpelok. Flyenes antall var vistnok 3. De kretset rundt området til kl. ca. 3,00 under stadig nedslipping av bomber av forskjellig slag, og såvidt en kunne høre under noen bruk av mitraljøser. Skjønt klart måneskinn ble lysbomber benyttet.

En eksploderende bombe ødela 2net spor ca. 25 m vestenfor østre vannstender og skadet tog 604.B.s hjelpelok., dog ikke mere enn at lok. kunne fortsette i toget med nedsatt fart til Haugastøl. Begge skinnestrenger ble kuttet tvers av i ca. 2 m lengde. Hullet etter bomben var ca. 0,5 m dypt (tele). Ett større antall ruter smadredes i østre lok. stall. En rute er gått i stasjonsbygningen. (kiosken). Materiell skade forøvrig kunne ikke oppdages. En ung tysk gutt, ca. 15 år gammel ble drept like utenfor inngangen til ekspedisjonen og en tysker sies å være såret lettere (vistnok en finger).

Da angrepet var over ble linjen straks visitert for tog 604 på strekningen Finse - Haugastøl. En ueksplodert bombe fantes på stasjonstomten mellom 1ste og 2net spor like ved bruddstedet, forøvrig var linjen i orden. Rapport ble avgitt til distriktsjefen og vakthavende.

Ved oppryddingen om formiddagen, ved Stabsfeuverker Lebowski fra Voss, fantes ytterligere 1-200 kg.s tidsinnstillet bombe og 4 brannbomber på strekningen skøytehallen til ca. 100 m forbi østre vokterbolig. Alle fundne bomber ble uskadeliggjort ved sprengning. I vannet nedenfor stasjonsbygningen ligger 2 ueksploderte bomber og litt østenfor skøytehallen 1. Stedene er oppmerket og området forbudt, da bombene muligens kan være tidsinnstillet (farlig opptil en uke). Forøvrig ble mistenkelige steder ved Finseneset og Sandå undersøkt av hr. Lebowski.

Ved Storuri vokterbolig ca. 3 a 400 m fra husene eksploderte 2 bomber, - 1 på hver side av linjen i 20 a 25 m avstand. Likeså eksploderte 1 bombe i nærheten av Tunga vb. henimot kl. 3, og , som innrapportert til hr. De. i dag eksploderte 1 tidsinnstillet bombe kl. 23,45 (20de) ca. 160 m vestlig for vokterboligen. Ingen skade på huser eller linje ble gjort herved. Telefonledningen var skadet ved Kongsnut og rikstelegrafen var avbrutt.

Skaden på 2net spor var utbedret om ettermiddagen og telefonen var i orden om formiddagen 21de.

Angående bombing ved Hallingskeid har jeg ikke mottatt noen melding.

Finse 21.12. 1940.
 Gunnar Kavli (s.)

Flyangrep Finseområdet 22.12. 1940
 Generell rapport.

Søndag morgen 22.12. 1940 kl. 5,40 ble Finseområdet igjen angrepet av fly. Ingen tog på stasjonen. Melding om angrepet ble hurtigst sendt vakthavende og nærmeste stasjoner.

Selve bombardementet over stasjonsområdet varte ca. $\frac{1}{2}$ time men flyene kretset over området i ca. $\frac{5}{4}$ time.

Såvidt en har brakt på det rene deltok 5-7 fly i angrepet. Tomten ble umiddelbart etter bombardementet avsøkt. Sporene var i full orden og ingen ueksploderte bomber kunne observeres. Stasjonsbygningen ble ikke rammet, derimot sprang et stort antall vindusruter i begge etasjer. Uthuset ble rammet av fulltreffer og er helt ødelagt. En bombe eksploderte mellom funksjonærboligen og skolehuset. Det siste skadedes ved granatsplint og dessuten knustes en mengde ruter, samtidig som den elektriske ledning ble brutt.

Et kraftig nedslag observeredes like østenfor verkstedet. Kraftledning ble da brutt og strømmen borte. Splint gjennom østre overbygg. Forøvrig observeredes skade på Skøytehallen av splinter fra nedslag utenfor samme. Videre var hotellet skadet ved nedslag av bomber og man fant senere 2 ueksploderte brannbomber og 1 tidsinnstillet bombe i skihallen.

Bombenedslag forøvrig Et a to like ved hotellets vestre ende nær Lekvestøtten og 2 i skråbakken mot vannet foran stasjonsbygningen, dessuten flere på isen.

Det ble rapportert at 2 bomber eksploderte ved Sliråbygget om natten og en søndag kl. 14, uten å forvolde skade. Dessuten merker etter bomber på 2 steder i avstand 30 - 60 m fra linjen. Den ene av disse meldes eksplodert 26.12. kl. 9,10. Ved langbygget vest for Finse eksploderte 2 bomber også uten å skade. En bombe ble funnet ca. 600 m øst for Finse st. ca. 50 m fra linjen. Ble av Stabsfeuerwerker Lebowski, som midlertidig var ankommet brakt til eksplosjon kl. 13,30.

Ca. kl. 14,30 eksploderte den tidsinnstilte bombe i hotellets skihall, netopp som bomben skulle borttransporteres. 3 tyske soldater dreptes og 2 såredes. Den ene døde vistnok under transporten. Kl. 16. fant eksplosjon sted i Skøytehallen østre ende. Endel av vegger og tak ødelagdes.

Senere er meldt fra Hallingskeid ved Stm. Olafsen at også der eksploderte flere bomber under angrepet 22. En ueksplodert bombe ligger ca. 100 meter rett ut for vestre vekselløype på fjellet ansees helt ufarlig for trafikken. Stedet er avmerket.

Finse 26.12.1940

Gunnar Kavli (s.)

Innstilling av tog på høyfjellstrekningen vinteren 1942/43

Dato	Tog 607 fra Oslo kl. 19,00	Tog 608 fra Bergen kl. 16,55	Øvrige tog	Anm.
Fre. 19.2.	Kjørte bare til Ål	Returnerte fra Mjølfj.		Snøras ved Upsete
Lø. 20.2.	Innstilt	Innstilt	Innstilt	
Sø. 21.2.	"	"	"	
Sø. 28.2.	Kjørte bare til Ål	Returnerte fra Myrdal		Tog 1423 fast øst for Finse st.
Ma. 1.3.	Innstillet	Innstillet	Innstillet	
Ti. 2.3.	"	"	"	
Ons. 3.3.	"	"	"	
Sø. 4.4.	Returnerte fra Hønef.	Returnerte fra Voss	Innstillet	Roterende fast øst for Finse st.
Ma. 5.4.	Innstillet	Innstillet	"	
Ti. 6.4.	"	"	"	
Ons. 7.4.	"	"	"	
To. 8.4.	"	"	"	
Fre. 9.4.	Ble stående på Finse, fortsatte søndag	Returnerte fra Hallingsk.	"	Tog 607 som kjørte fra Oslo fredag, kom til Brg. kl. 3,00 mandag. Materiellet ble kjørt tilbake som 608 onsdag 14.4. mens 607 ble innstilt onsdag.
Lø. 10.4.	Innstillet	Innstillet	"	
Sø. 11.4.	"	"	"	
Ma. 12.4.	"	"	"	
Ti. 13.4.	"	"	"	
Fre. 16.4.	Innstillet	Innstillet	"	Skrape fast øst for Finse st.
Lø. 17.4.	"	"	"	
Sø. 18.4.	"	"	"	
Ma. 19.4.	"	"	"	
Ti. 20.4.	"	"	"	
Ons. 21.4.	"	"	"	
Tors. 22.4.	"	"	Ekstragodstog kjørt natten 22/23.	

11.5.43
O.G. (s.)

	Skaden består vesentlig i	Anm.
N 1 1867	Vognkassen oppbrent.	Understillingen er no- enlunde uskadet, men da vognen er bygget i 1878 bør den utrangeres.
N 2 5716	Vognkassen brent og un- derstilling med hjul knust.	Vognen må kondemneres.
T 3 14510	" "	" "
Montasje- vogn Rio 6203	Strømvtageren og hytten ødelagt.	Vognen kan lett repa- rerer.

Dessuten er en lok.frontplog kjørt i stykker. Plogen kan anta-
gelig med fordel repareres.

De beskadigede lok. elektriske motorvogner og traktoren bør
repareres. Da materiellet ennå ikke er innkommet til verkste-
det kan en på det nåværende tidspunkt ikke oppgi hva repara-
sjonen skjønnsmessig vil andra til.

H. A. Christie (s.)

E. Steenstrup (s.)

Ål, den 26.2. 1944.

Rapport fra Ivar G. Rolland, banemester.

Til distriktschefen i Bergen distrikt.

Angår: Sprengning av undergang ved km 234,3.

Jeg blev vekket ved telefonopringning kl. 2,00 den 25de ds. Inspektør Fleischer var i telefon og underrettet mig om at der var foretatt sprengning av undergangen ved km 234,3.

Efter endel konferanser med ham fik jeg også bfm. Kvilekval i telefonen. Det som oftest byr på vanskeligheter er å få fatt på nødvendig manskap på kortest mulig tid og særlig da nattetider. Jeg fikk imidlertid låne 4 mann av lokomotivstallpersonale med bfm. 22de avdeling til å forberede og påbegynne oplasting av skinner, sviller, redskaper og andre materialer som ansåes for nødvendige.

Banevokterne Andr. Syversen og Knut Nesmoen sammen med lensmann i Ål reiste opover til bruddstedet pr. dresin for vakthold på stedet samt utsatte stoppsignal for arbeidstoget. Etter endt oplasting avgik arbeidstoget fra Ål kl. 5,15. Vi stoppet ved de 3 småbroer over Kuleia for å visitere dem før toget kjørte over. Toget ankom til bruddstedet kl. ca. 5,45. Da der ikke var ankommet politi tilstede utenom lensmannen hadde ikke han lyst til at vi skulle foreta nogen forandring på stedet før politi ankom.

Vi begynte imidlertid avlastning og transport av materialer og redskap, samt isrydning i skinnegangen langs de opprevne skinner.

Det viste sig at sprengningen hadde fjernet undergangsbjelkene med sviller. Venstre skinnestreng var avslitt ved østre brokar. Oplagersjiktet og det meste av grussjiktet på begge undergangskar lå for det meste i den fri åpning i undergangen.

Jeg hadde bestemt mig for som hurtigste byggemåte å benytte brosviller i krysslag fra veiplanet til topps.

For å få et jevnt underlag fra grunen, måtte således stenen fjernes ut fra den fri åpning. Dette arbeid tok nok sin tid da stenen var gjennemgående stor og arbeidsplassen trang. Deretter kom så planeringen i tælen for de første brosviller. Undergangen har en midlere høide = 3,35 m med stor heldningsvinkel på veien.

Arbeidsstyrken var 13 mann som hele tiden arbeidet utrøttelig uten nogen rast. (To nye skinner innskiftet.)

Arbeidet var fullført så vi kjørte arbeidstoget over kl. 11,20. Etter at oplastning av endel redskap og materialer var foretatt, returnerte arbeidstoget til Ål hvor det ankom kl. 11,46.

Ærbødigst
I. Rolland (s.)

NORGES STATS BANER
Bergen distrikt
Distriktsjefen

Bergen, den 3. januar 1942.

J. nr. 101/42.

Etter beskjed fra den herværende Bahnhofsoffisier ble det lørdag kveld 27.12. iverksatt visse foranstaltninger for "alarmberedskap".

Samtlige lok. i Bergen ble beordret oppfyrt og holdt under damp.

Samtlige motorvogner ble beordret gjort klar til bruk.

Ett tog (lasarettog) ble gjort klart i Bergen for avgang på kort varsel. Toget bestod av 10 sovevogner + kjelvogn og F-vogn. Sovevognene var fullt utstyrt med sovetøy, men køyene ble ikke oppredet. Togbetjening ble holdt i reserve.

Det ble videre gitt Bahnhofsoffisier oppgave over antall godsvogner og personvogner, som nevnte kveld befandt seg innen strekningen Bergen - Nesttun.

Alarmtilstanden ble hevet mandag kveld 29.12.

Bahnhofsoffisier ga beskjed om at de trufne foranstaltninger måtte holdes strengt hemmelige og at saken heller ikke måtte meldes til Generaldirektøren før alarmtilstanden var opphevet.

Utgiftene som alarmtilstanden førte med seg forutsettes debitert Deutsche Wehrmacht i distriktets regnskap for inneværende måned.

H. A. Christie (s.)

Herr Generaldirektøren for Statsbanene,
Oslo.

NSB

GENERALDIREKTØREN FOR NORGES STATS BANER
Trafikkavdelingen

Oslo, den 6. desember 1943.

Personlig.

Herr distriktsjefen,	Oslo dkt.
" "	" Hamar dkt.
" "	" Trondheim d.
" "	" Bergen dkt.
" "	" Stavanger d.
" "	" Drammen dkt.
" "	" Kristiansand

J.nr. 3718/43 T.

Transporter for DW. Hemmeligholdelse.

Jernbanens tjenestemenn har den strengeste taushetsplikt hva Wehrmachttransporter angår, jfr. T.T. sirk. nr. 61, side 31, hvor det bl.a. er påbudt at ordre om militærtransporter må oppbevares nedlåst slik at de er utilgjengelig for uvedkommende. For å hemmeligholde de såkalte bevegelsestransporters bestemmelsessted m.v. er det av T.K. fastsatt nærmere direktiver for hvordan underretning og merking av slike transporters skal foregå, jfr. side 5 og 6 i T.T. sirk. 61/1943, Idet disse direktiver herved innskjerpes til nøyaktig etterfølgelse med individuelt ansvar for at så skjær, bestemmes herved følgende:

Det er ferrest mulig som skal ha kjennskap til transportene. Den enkelte funksjonær, eller det enkelte tjenestested meddeles ordre i den utstrekning det er absolutt nødvendig for avviklingen. For å oppfylle disse betingelser blir det med omsyn til transporters og ekstratog m.v. for D.W. å etablere slik ordning:

1. Tpk. ved Generaldirektørens kontor gir ordre til hver distriktsadministrasjon og bare i den utstrekning som vedkommende distrikt må ha. Avsenderdistriktet opplyses om Fnr., senderstasjon, antall vogner som skal stilles, lastetid, avgangstid og rute innen vedk. distrikt, men ikke om mottakerstasjon. Gjennomgangsdistriktet opplyses om Fnr., togstørrelse og rute, men ikke om senderstasjon, eller mottakerstasjon. Mottakerdistriktet opplyses om Fnr., togstørrelse, rute og mottakerstasjon, men ikke om senderstasjon, o.s.v. (T.T. sirk. 61/1943).
2. I hvert distrikt etableres et kontor tilsvarende Tpk. ved G.s kontor. Dette kontor gir underretning til togleder, Vk. og stasjoner m.v. og bare i den utstrekning vedk. må ha kjennskap til det. (T.T. sirk. 61, side 5-6).
3. Tpk.-kontorene skal såvidt mulig arbeide isolert i egne rom og slik at posten ikke går gjennom vanlig arkiv eller ekspedisjonskontor. Nødvendig skrivehjelp og budtjeneste utføres med egne skrivemaskindamer og egne bud. Uvedkommende gis ikke adgang til kontoret.

NORGES STATS BANER
Bergen distrikt
Distriktsjefen

Fortrolig

april 1942.
271/40

Utgifter og tap på grunn av krigen og okkupasjonen.

Hr. Gd.s skriv av 23. april 1942-1277/42 A.

De utgifter og tap som distriktet hittil (pr. 31.mars 1942) har hatt på grunn av krigen og okkupasjonen kan anslagsvis angis til

1. Kr.	250.000 -
2. "	140.000,-
3. "	1.050.000,-

I de angitte summer er ikke medtatt noe beløp for mulig tap ved den nedbrendte Haugastøl fjellstue og den krigsskadede Finse fjellstue som begge er bortforpaktet til Norsk hotelkompagni.

Omkostningene med den av tyskerne provisoriske omlagte linje ved Svenkerud i Hallingdal er heller ikke medtatt.

En del av de tap som er påført Statsbanene p.g.a. skader på materiell av forskjellig art er ennå ikke erstattet, men de beløp som antas å ville medgå hertil er innbefattet i de ovenfor anførte summer.

Med hensyn til nedslitning av materiell p.g.a. forsert drift og redusert vedlikehold bemerkes at materiellets vedlikehold er gått sterkt tilbake siden april 1940. At fremkomme med eksakte tall for hva det vil koste å sette det rullende materiell i den stand det var før april 1940 er meget vanskelig. Det vil også avhenge av når man kan få reparasjonene utført, idet f.eks. begynnende råte i vognenes gulver og stenderverk p.g.a. dårlig linoleum vil tilta jo lengere tiden går.

Man antar imidlertid at der under nevnte post rent skjønnsmessig kan oppføres for

Personvogner ca. kr.	600.000,-
Lokomotiver " "	400.000,-

For godsvognenes vedkommende er man ikke i stand til å oppgi noe beløp.

Herr Generaldirektøren for Statsbanene,

Oslo.

4. Alle som tjenstgjør ved kontoret skal avkreves en erklæring om at de er bekjent med gjeldende direktiver ang. militære transporters hemmeligholdelse og at saker som de ved sitt arbeid kommer til kjennskap om, vil bli holdt hemmelig (se nedenfor).
5. Meldinger om transporters m.v. skal etter bruk tilintetgjøres slik at de heller ikke senere kan komme på avveier.

Brev om transporters skal merkes "Transportordre, haster" og egenhendig åpnes av adressaten og avleveres av bud mot kvittering.

Idet en viser til foranstående, anmodes Distriktsjefen om å forberede etableringen av opprettelse av Tpk. ved Distriktsjefens kontor. Kontoret må være i virksomhet senest 1. januar 1944 og må være betjent til de samme tider i døgnet som Tpk. ved Generaldirektørens kontor.

Til tjeneste ved kontoret forutsettes utpekt erfarne, pålitelige tjenestemenn som kan arbeide selvstendig. En vil anbefale for Finansdepartementet at vedkommende tilstås vanlig vakttillegg som for togledere for tjeneste utenfor kontortid. Oppgave over uttatt personale bes innsendt for godkjenning snarest. Samtidig bes oppgitt vedkommende kontors telefon.

Den i punkt 4 omhandlede erklæring skal ha følgende ordlyd:

"Undertegnede, som er uttatt til tjeneste ved _____ distrikts Tpk. erklærer å være bekjent med gjeldende direktiver ang. militære transporters hemmeligholdelse. Jeg forplikter meg til å sørge for at de saker av militær art som jeg får befatning med, ikke ved min skyld kommer i uvedkommendes hender."

For Generaldirektøren

Olav Holtmon (s.)

NORGES STATSBANER
Bergen distrikt
Distriktsjefen

Bergan, den 31. august 1945.

J.nr. 485/45
EStp/AJ

Hovedstyret for Statsbanene,
O s l o.

Tap på grunn av krigen og okkupasjonen.

Hovedstyrets brev av 25. august 1945-237/6.

Man antar at det må påregnes følgende utgifter etter 1. juli 1945 til reparasjon av rullende materiell og gjenoppbygging av totalskadet rullende materiell samt til gjenoppbyggingsarbeider ved linjen m.v.

1) Oppreparasjon av:

Personvogner -----	1.500.000	
Godsvogner -----	200.000	
Lokomotiver -----	<u>600.000</u>	2.300.000

2) Gjenoppbygging av totalskadet rullende materiell ved Breifossulykken:

2 personvogner (Co 933, 960)-----	250.000	
1 postvogn (DFo 994)----	100.000	
3 T-vogner (tankvogner)-	30.000	
1 lokomotiv (lok.nr.403)	<u>500.000</u>	880.000
		kr. 3.180.000

3) Til igjenstående reparasjoner av lannkar ved Trommald bru km 138,530 og ved Geitå bru km 414,990 antas å ville medgå ialt kr. 4.000

Omkostningene ved monteringen av jernverket ved Trommald bru og ved anskaffelsen av ny jernoverbygning med montering ved Geitå bru forutsettes oppgitt av brukontoret.

Til fullføring av gjenoppbyggingsarbeidet ved ilgodshuset, Finse stasjon vil anslagsvis medgå kr. 1.000,-.

Gjenoppbygging av personplattformen ved Trengereid stasjon vil kreve ca. kr. 1.500,-.

Til reparasjon av glasstaket i Bergen stasjons toghall vil anslagsvis medgå kr. 20.000,-.

Som bekjent nedbrente Haugastøl fjellstue den 4. april 1941 og huset er ikke gjenoppført. Hvis det skal føres opp igjen i samme størrelse og med noenlunde samme innredning som før vil det forsikringsbeløp som ifølge avtale med A/S Norsk Hotelcompagnie tilfaller jernbanen - kr. 55.000,- ikke på langt nær dekke omkostningene med gjenoppførelsen. Skal denne omkostning medtas i oppgaven, forutsettes beløpet fastsatt ved Hovedstyrets forføyning.

H.A. Christie (s.)

U. Ziegler (s.)

O V E R S I K T

over

utbetalte erstatningsbeløp for skadd og bortkommet gods.
(For å vise utviklingen, er medtatt tallene for noen år
før - og noen år etter krigsårene.)

År Budsjetår	Konto 706	Konto 706a	Konto 706b	Til sammen	Antal saker
	Omfatter skadd og bortkom- met gods	Omfatter <u>bare</u> skadd gods	Omfatter <u>bare</u> bort- kommet gods		
1938/39	2.138,56			2.138,56	223
1939/40	3.439,64			3.439,64	557
1940/41	23.070,78			23.070,78	1094
1941/42	25.092,27			25.092,27	1798
1942/43		1.192,55	92.681,17	93.873,72	2401
1943/44		4.419,99	75.755,18	80.175,17	2588
1944/45		8.627,88	35.176,99	43.804,87	2416
1945/46		12.229,64	26.445,86	38.675,50	1553
1946/47		10.532,92	25.010,02	35.542,94	1076
1947/48		7.330,59	18.756,02	26.086,61	1192
		<u>Konto 1838</u>	<u>Konto 1839</u>		
1948/49		6.054,23	11.057,00	18.111,23	1055
		<u>Konto 1842</u>	<u>Konto 1843</u>		
1949/50		6.629,46	11.967,49	18.596,95	1095