

NSB Drammen d
NSB's krigshistorie 1940-45 - Drammen distrikt

I N N H O L D S F O R T E G N E L S E

Drammen distrikt	side	I
Beredskap	"	I
Det tyske angrep	"	1
Angrep på Marinens Hovedstasjon, Horten	"	2
Begivenheter ved Horten stasjon 9. - 10. april 1940	"	4
Mobiliseringen	"	6
Tiltak ved distriktsadministrasjonen 9. april 1940	"	6
Mobiliseringen ved IR. 3, Kongsberg	"	8
Kongsberg luftvern	"	9
Mobiliseringen ved IR. 6, Hønefoss	"	10
Mobiliseringen ved 7. bilkompani, Hokksund	"	11
Begivenheter ved Hønefoss stasjon 9. - 13. april 1940	"	11
Begivenheter ved Oslo V 9. - 11. april 1940	"	18
Krigshandlinger ved IR. 3	"	20
Begivenheter ved Kongsberg stasjon	"	23
Krigshandlinger ved IR. 6	"	24
Randsfjordbanen	"	28
Numedalsbanen	"	29
Bratsbergbanen	"	31
Sørlandsbanen	"	33
Personalsituasjonen 1940 - 45, generelt	"	34
Inntaking av personale	"	37
Inntaking av kvinnelig arbeidskraft	"	38
Falne tjenestemenn	"	39
Arresterte tjenestemenn	"	42
Forsvunne tjenestemenn	"	43
Besettelse av stillinger ved NSB	"	46
Motstandsbevegelsen, organisasjon	"	48
Sabotasje	"	49
Sabotasjeaksjoner	"	51
Ran av penger og gods tilhørende NSB	"	66
Eksplosjonsulykke, Filipstad, 19.12.43	"	68
Allierte flyangrep, mineslipp	"	70
N.S. - propaganda	"	72
Behandling av tjenestemenn som var medlem av N.S.	"	73
Tjenestemenn i frivillig tysk krigstjeneste	"	76
Omkomne under jernbaneulykker under okkupasjonen	"	77
Tyveri fra D.W.	"	77
Drifts- og trafikkforhold under okkupasjonen	"	77
Innskrenkninger i toggangen	"	78
Regulering av reisetrafikken	"	79
Regulering av godstrafikken	"	79



DRAMMEN DISTRIKT

Da den tyske invasjon kom 9. april 1940, besto Drammen jernbanedistrikt av følgende baner:

a.
Normalt (bredt) spor:

Oslo V - Hokksund - Kongsberg - Hjuksebø - Nordagutu - Lunde, Hokksund - Randsfjord, Vikersund - Krøderen, Hen - Sperillen, Kongsberg - Rødberg, Hjuksebø - Tinnoset, Nordagutu - Skien - Brevik og Eikonrød - Skien G, i alt 490 km

b.
Smalt spor:

Drammen - Skoppum - Eidanger og Skoppum - Horten, i alt 147 "

Til sammen 637 km

Av disse strekninger var bare Oslo V - Sandvika, 13 km, utstyrt med dobbeltspor.

Nesten halvparten av det normalsporete nett var elektrifisert, nemlig strekningen Oslo V - Hjuksebø - Nordagutu - Borgestad og Hjuksebø - Tinnoset, i alt 226 km.

I løpet av okkupasjonstiden ble elektrifiseringen ført videre fra Nordagutu til Lunde, 32 km, 19.10.42 og Eikonrød - Skien G, 2 km, 30.3.44, således at 260 km var elektrisk drevet ved okkupasjonens opphør.

Videre ble den smalsporete strekning Eidanger - Larvik, 34 km, ferdig ombygget til bredt spor og tatt i bruk 16.2.41.

BEREDSKAP

Etter krigsutbruddet i Europa i begynnelsen av september 1939 ble arbeidet med beredskap satt i gang.

Man gjennomgikk distriktets mobiliseringsplaner som blant annet inneholdt oppgave over de arbeider som skulle komme til utførelse ved mottakelsen av ordre om mobilisering for å ha frisket opp sakene.

Man tok også opp arbeidet med flytting av togledelsen fra Drammen og Skien til andre passende steder i tilfelle krig.

Toggangen var 8. april 1940 uforandret fra den ruteordning som var gjort gjeldende fra 15. mai 1939.

KRIGSUTBRUDDET

1. D e t t y s k e a n g r e p

1.1. Den første tyske krigshandling

Det var sikkert mange som gikk til ro med bange anelser den 8. april 1940. Kringkastingen og avisene hadde i løpet av dagen brakt meldinger om alvorlige begivenheter: Engelskmennene hadde natten til 8. april lagt miner i norsk territorialfarvann på Vestlandet, fra København var meldt om store tyske tropestyrker på vei nordover gjennom Øresund, et tysk transportskip var torpedert av en fremmed ubåt utenfor Justøy ved Lillesand og ca. 150 overlevende som ble reddet i land hadde man mistanke om var tyske soldater. Kl. 22.00 ble det meldt i Kringkastingen at sjøforsvarssjefen beordret alle fyr slokt på strekningen fra svenskegrensen til Marsteinen ved Korsfjorden.

Men det var få som visste at krigen var et faktum allerede et par minutter over kl. 23.00 8. april. På dette tidspunkt trengte tyske krigsskip uten varsel inn i Oslofjord Krigshavn, mellom Ferder og Torbjørnskjær (fig.). Noen minutter senere falt den første nordmann i denne krigen. Det var sjefen på den lille bevoktningsbåten "Pol III", kaptein Welding Olsen.

Ved Oslofjord Krigshavns yttergrense patruljerte 8. april om kvelden de to norske bevoktningsbåter "Pol III" og "Farm". Utover kvelden var været blitt disig og noe før kl. 23.00 kom tett tåke sigende inn fra sjøen. Ca. kl. 23.00 fikk man fra "Pol III" øye på flere mørklagte skip på vei innover mellom Ferder og Torbjørnskjær, og bevoktningsbåten priet det nærmeste på kloss hold. Det viste seg å være den tyske torpedobåten "Albatross". Under den samtale som fant sted mellom kaptein Welding Olsen og sjefen på "Albatross", forlangte denne at bevoktningsbåten skulle overgi seg. Dette gikk kaptein Welding Olsen ikke med på og kort tid etter åpnet "Albatross" ild mot "Pol III" med sine mitraljøser. Herunder ble kaptein Welding Olsen såret i det ene benet og blødde sterkt.

Ved praiingen av "Albatross" hadde "Pol III" kollidert med tyskeren og fått et stort hull i siden. Den truet med å synke og måtte forlates. Mannskapet fikk sjø satt en pram, men under bemanningen av denne gikk den rundt og herunder druknet kaptein Welding Olsen som var alvorlig avkreftet på grunn av blodtapet.

Samtidig med at "Pol III" fikk øye på de tyske krigsskip, ble disse også observert fra "Farm" som straks sendte melding pr. radio til sjefen for Yttre Oslofjord sjøforsvarsavsnitt, Tønsberg, om at "flere fartøyer trenger fram". Meldingen ble straks sendt videre til sjøforsvarssjefen, Karljohansvern.

De tyske fartøyer fortsatte innover fjorden i tett tåke. Det var krysserne "Blücher", "Lützow" og "Emden", torpedobåtene "Møwe", "Albatross" og "Kondor", 8 Røumbåter og en del mindre hjelpefartøyer. Til sammen hadde de tyske fartøyer ombord ca. 2 000 soldater, marineartillerister m.v.

Det lyktes den tyske flåteavdeling - vesentlig på grunn av den tette tåke som hersket - å passere Rauøy og Bolærne forter uten større vanskeligheter. Rauøy fikk riktignok avgitt 4 skudd før skipene forsvant i tåken, men oppnådde ikke treff. Bolærne fikk ikke løsnet skudd.

Da fartøyene kom til bassenget mellom Horten og Filtvedt, stoppet de og her ble de landgangstropper som skulle besette Marinens hovedstasjon og Rauøy og Bolærne forter, overført fra de større skip til mindre fartøyer som var utsett til disse oppdrag. Minesveiperne "R 17" og "R 27" skulle landsette de tropper, ca. 90 mann, som skulle foreta den første besettelse av Marinens hovedstasjon. Torpedobåtene "Albatross" og "Kondor" hadde, med til sammen ca. 200 mann, i oppdrag å støtte et angrep på Horten og supplere besettelsen av marinestasjonen. Overføringen av troppene var avsluttet kl. 2.30 9. april.

1.2. Angrepet på Marinens hovedstasjon, Horten

1. sjøforsvarsdistrikt strakte seg fra svenskegrensen til Jærens rev. Distriktet hadde standkvarter på Karljohansvern ved Horten og sjøforsvarssjef var kontreadmiral J. Smith Johannsen. Han var sjef for det sjømilitære nøytralitetsvern innen hele 1. sjøforsvarsdistrikt, herunder Yttre Oslofjord sjøforsvarsavsnitt med underlagte befestninger (Oslofjord festning med blant annet Bolærne og Rauøy forter) og fartøystykker og Oscarsborg sjøforsvarsavsnitt med Oscarsborg festning og underlagte bevoktningsavdelinger.

Marinens hovedstasjon Karljohansvern lå på en halvøy nordvest for Horten og ca. 1 km fra byen (fig.). På Karljohansvern lå Marinens hovedverft, arsenaler, magasiner og verksteder. Orlogshavnen lå på nordvestsiden av halvøya.

Vårt nøytralitetsvern var ved krigsutbruddet bare delvis mobilisert - med en snau tredjedel av full styrke. En stor del av de innkalte mannskaper hadde dertil liten eller ingen øvelse som følge av at ombytte av personell mange steder hadde funnet sted omkring 31. mars. Det var åpenbart at marinen var svak, og ved festningene var utstyret mangelfullt og delvis foreldet.

Ved Karljohansvern lå den 8. april panserskipene "Harald Hårfagre" og "Tordenskjold". De var imidlertid ikke utrustet. Videre lå ved hovedverftet for reparasjon 1 undervannsbåt, 2 torpedobåter, 3 bevoktningsbåter og 1 minesveiper. **K a m p k l a r e** den 8. april var bare mineleggeren "Olav Trygvason" og minesveiperne "Otra" og "Rauma".

Meldingen fra bevoktningen ved Ferder om at flere fartøyer trengte inn i Oslo Krigshavn ble via Y. Oslofjord sjøforsvarsavsnitt mottatt i distriktskommandoen på Karljohansvern kl. 23.10 8. april og straks sendt Admiralstaben, Oslo.

Sjefen for 1. sjøforsvarsdistrikt beordret straks Karljohansvern, Horten by og for øvrig hele Vestfold fylke mørklagt ved avstenging av den elektriske strøm.

Karljohansverns sivile befolkning ble alarmert og gitt ordre om å evakuere. Horten by ble ikke gitt evakueringsordre da politimesteren, som var sjef for det sivile luftvern, fant at en evakuering midt på natten og under mørklegging bare ville resultere i kaos og ulemper for forsvaret av byen.

Til sjøforsvarsdistriktet innløp supplerende meldinger etter hvert som begivenhetene utviklet seg i yttre Oslofjord, og samtlige enheter ble satt i høyeste beredskap.

På grunn av svikt i bevoktnings- og sambandstjenesten på Karljohansvern lyktes det allikevel de to tyske minesveipere "R 17" og "R 27" i grålysningen 9. april kl. 4.35 å komme helt inn på Horten indre havn gjennom Vealøsgapet. Torpedobåtene "Albatross" og "Kondor" fulgte ikke med inn på havnen, men ble liggende nord for Østøya klare til å støtte landgangen med artilleriild. "R 17" var kommet helt over til Apenes og flere soldater var allerede hoppet i land på brygga før man ombord på "Olav Trygvason" som lå i bøye på havnen, fikk åpnet ild mot båten. Ved den skyting som nå fulgte, ble "R 17" skutt i brann og da brannen etter kort tid nådde fatøyets minebeholdning, sprang det i luften med et øredøvende knall. Flere tyskere ble drept eller såret ved eksplosjonen, og virkningen for øvrig var så kraftig at en mengde hus i Horten ble mer eller mindre skadd og vindusruter ble knust et par kilometer fra eksplosjonsstedet.

Den andre minesveiperen "R 27" unnkom gjennom Løvøysundet etter å være tilføydd betydelig skade av "Olav Trygvason".

De to tyske torpedobåtene som lå bak Østøya satte nå i gang et kraftig bombardement mot Karljohansvern og Indre havn og anrettet atskillig skade i land, men "Olav Trygvason" ble ikke truffet.

Kl. 7.00 om morgenen ble krysserne "Lützow" og "Emden" observert i tåkedisene ute i fjorden mellom Vealøs og Mølen. De lå stille og deltok ikke i angrepet på Marinens hovedstasjon.

Mens kampen på havnen pågikk rykket de tyske soldater som var landsatt fra "R 17" ved Apenes, fram mot Horten uten å møte motstand. Det var bare en liten flokk, 40 - 50 mann, og dårlig utstyrt da størsteparten av utstyret gikk tapt da "R 17" sprang i luften. Ca. kl. 6.30 kom de fram til en større gård i byens utkant, Tårnegården, og besatte denne og de tilstøtende gater.

Den tyske landgangstroppen sto under kommando av en løytnant. Han var klar over at hans lille styrke var i snaueste laget til det oppdrag han hadde fått, å besette marinestasjonen. Han var videre klar over at han måtte handle raskt og få overgivelsen avgjort før nordmennene oppdaget hvor liten styrke han hadde å operere med. Det kunne da lett oppstå vanskeligheter.

Sjefen for den tyske troppen sendte derfor uten opphold to tyske offiserer sammen med Hortens politimester som nå var kommet til stede ved Tårnegården, i bil til Sjøforsvarssjefens kommandoplass, dit de kom ca. kl. 7.00.

I den konferanse som nå fulgte, der foruten admiral Smith Johannsen også fungerende stabssjef kaptein Blich var til stede, uttalte den tyske delegasjons leder at han kom på vegne av sjefen for det tyske angrep i Oslofjorden. Etter å ha forsikret om tyskernes vennskapelige hensikter, stilte han krav om at all motstand skulle innstilles innen en halv time. Hvis dette ikke ble imøtekommet, ville marinestasjonen og Horten by bli tilintetgjort ved beskytning fra de tyske krigsskip som lå utenfor Horten og ved bombing fra fly. Bombingen skulle etter de tyske planer begynne kl. 9.00.

Sjøforsvarssjefen satte seg straks i forbindelse med kommanderende admiral Diesen som ble satt inn i situasjonen. Admiral Diesen overlot til Sjøforsvarssjefen etter eget skjønn å ta bestemmelse om kampen på hovedstasjonen skulle oppgis eller ikke. Under enhver omstendighet gjaldt dette bare de stridskrefter som var knyttet til Karljohansvern. De øvrige stridskrefter som sto under hans kommando skulle fortsette kampen til det ytterste.

Admiral Smith Johansen fant etter grundig bedømmelse av situasjonen at han hadde så godt som ikke noe å stille opp mot et angrep fra krysserne "Lützow" og "Emden". Horten luftvern ville også være uten betydning mot et tysk luftangrep. Et tysk bombardement fra krysserne og fra fly mot Karljohansvern og Horten by ville kreve mange drepte og sårede blant den sivile befolkning da Horten by på det tidspunkt bare i liten utstrekning var evakuert. Sjøforsvarssjefen fant derfor at han ikke hadde annet å gjøre enn å innstille kampen. Kapitulasjons-erklæringen ble undertegnet kl. 7.35 9. april.

Karljohansvern ble allikevel bombet av tyske fly ca. kl. 9.00 9. april. Det viste seg at tyskerne ikke i tide hadde fått sendt underretning til de flystyrker som etter planen skulle begynne bombardementet kl. 9.00, om at kampen var innstilt. Det ble sluppet 10 - 12 bomber over Karljohansvern, og 4 norske og 2 tyske soldater ble drept. Atskillig skade på bygninger ble forvoldt.

1.3. Begivenheter ved Horten stasjon 9. - 10. april

S. W. Sørensen var stasjonsmester ved Horten i 1940. Han har fortalt om hendingsene ved krigsutbruddet slik som de artet seg ved stasjonen:

Den 8. april om kvelden fikk stasjonen beskjed fra Drammen om å være kontinuerlig betjent inntil videre.

Kl. 0.10 9. april ble byen mørklagt ved utkopling av den elektriske strøm, og man ble avskåret fra å kunne motta meldinger pr. radio.

Ca. kl. 4.40 gikk det flyalarm og straks etter var det stedlige luftvernartilleri i virksomhet. Stasjonen fikk på dette tidspunkt rede på at tyske krigsskip var sett i fjorden. Omtrent samtidig begynte kampen inne på Horten havn og kort etter kom det svære drønn da den tyske ammunisjonsbåt gikk i luften. Stasjonen hadde ikke tilfluktsrom, og personalet måtte søke dekning i dreieskiven da de var redd for å bli beskyttet fra sjøen. Kampen stilnet etter hvert, men ved 9-tiden ble det sluppet en del bomber fra fly. De falt stort sett på Marinens områder. Det falt ingen bomber på jernbanens område.

Det ordinære motorvogntog fra Horten kl. 5.40 (tog 841) til Larvik kom av sted i rute, likeså lokaltoget fra Horten kl. 6.35 (tog 862) til Skoppum i korrespondanse med tog 812 Larvik - Drammen. Senere ble det helt kaos i toggangen på grunn av den svære tilstrømming av evakuerende.

De oppsatte evakueringsplaner ble tilbakekalt av luftvernssjefen (politimesteren) som mente at man skulle benytte D/S "Bastø" (!) til evakueringstransporter da disse var forutsatt å skulle foregå til bygdene omkring Holmestrand og Sande. Noen virkelig plan ble ikke iverksatt, og hundrevis av mennesker strømmet til stasjonen for å komme vekk fra byen. Det ble snart umulig å holde togene i rute, og stasjonsmesteren fikk utvirket at den ordinære togordning ble satt ut av kraft. Stasjonen hadde til rådighet 1 lokomotiv og 3 personboggivogner, og med dette materiell ble det kjørt tog uavlatelig hele dagen mellom Horten og Skoppum. I alt ble det kjørt 18 slike turer utover dagen 9. april og transportert ca. 3 000 personer foruten en stor mengde bagasje. En del evakuerte til bondegårder ved Skoppum og lengre inn i landet, og noen reiste videre til Holmestrand og Sande. Det ble sagt at av byens 11 000 innbyggere var det natten 9. - 10. april bare ca. 500 tilbake.

Stasjonen fikk fra luftvernssjefen flere ganger i løpet av dagen 9. april ordre om å evakuere materiellet da han fryktet at byen ville bli bombet av engelske fly. Stasjonsmesteren fant imidlertid at det var mer om å gjøre å få flest mulig mennesker ut av byen og fortsatte å kjøre tog.

Natten 9. - 10. og natten 10. - 11. april ble dog materiellet evakuert til Skoppum etter ordre fra de militære myndigheter.

Tyskerne besatte allerede 9. april både Posthuset og Rikstelegrafene i Horten, men ikke jernbanestasjonen.

Det ble ikke anrettet noen skade på jernbanens område ved Horten eller nærliggende stasjoner i forbindelse med krigshandlingene på Karljohansvern og i Horten i 1940.

Stasjons- og togpersonalet hadde en hard tårn i dagene omkring 9. april. Alle mann ble imidlertid på sin post, og samtlige fikk av stasjonsmesteren uforbeholden ros for sitt forhold.

2. Mobiliseringen

2.1. Tiltak ved distriktsadministrasjonen 9/4

På grunn av de mange urovekkende meldinger i Kringkasting og aviser i løpet av dagen 8 april, regnet man ved distriktsadministrasjonen i Drammen med at mobilisering var umiddelbart forestående og det ble derfor opprettholdt en viss beredskap utover kvelden. Da ingen mobiliseringsordre kom, ble beredskapen hevet ca. kl. 22.30.

Den 9. april kl. 0.20 meldte Oslo V stasjon til togledelsen i Drammen at det var flyalarm i Oslo. Omtrent samtidig kom det meldinger fra Horten, Tønsberg og Skien stasjoner om at disse byer var mørktlagt ved strøm utkobling.

Kl. 4.50 meldte Horten stasjon om alarmtilstand i byen og at fremmede krigsskip var i kamp med norske marinefartøyer på havnen.

Kanonaden i Oslofjorden om morgenen 9. april ble tydelig hørt i Drammen og man var ikke i tvil om hva den betød. Krigen var i full gang. Og på veien til arbeidet om morgenen møtte vi de første evakuerende, kvinner med barnevogner, barn i alle aldre og mannfolk med ryggsekker og koffertar, alle hastet avsted med alvorlige miner for å komme ut av byen.

I et møte som begynte kl. 1.30 9/4 besluttet regjeringen å sette i verk delvis mobilisering. Den tyske flåteavdeling som om natten var trengt inn i Oslo Krigshavn, hadde på dette tidspunkt passert Rauøy og Bolærne forter.

Generalstabens ordre om delvis mobilisering ble sendt ut ca. kl. 6.00. Utenriksministeren uttalte imidlertid da han ca. kl. 7.30 om morgenen sto på Østbanestasjonen for å reise til Hamar, at regjeringen hadde besluttet alminnelig mobilisering og i denne form gikk meldingen om mobilisering ut i Kringkastingen ca. kl. 8.00.

Kl. 11.00 9/4 sås det første tyske fly over Drammen. Det fløy fram og tilbake over byen 3 ganger i lav høyde, før det forsvant igjen.

Kl. 13.30 9/4 fikk distriktsjefen i Drammen telegram fra Hovedstyret for Statsbanene om at alminnelig mobilisering var befalt og at 1. mobiliseringsdag var fastsatt til 11. april. Evakueringstransportene skulle foregå etter de oppsatte planer og 1. evakueringsdag var 9/4. Videre inneholdt telegrammet direktiver om tiltak som etter mobiliseringsbestemmelser for NSB skulle settes i verk.

Samtlige stasjoner ble i løpet av 3/4 time underrettet om mobiliseringen og gitt pålegg om de forføyninger som skulle treffes.

Alle sivile bruvakter som var engasjert av jernbanen til å møte ved mobilisering, ble straks innkalt.

Vognmateriell som kunne unnværes ble beordret kjørt til stasjoner nord og vest for Hokksund. Lokomotiver og motorvogner ble derimot ikke evakuert. Den 10/4 ble 11 personvogner satt inn i Sundland verksted for å innredes til sanitetstransport. Materiellet ble dagen etter sendt til Drangedal stasjon hvor det ble stående i beredskap.

De sanitetstog eller vogner til sammen, som etter mobiliseringsplanen skulle vært sendt til Bergen og Trondheim ble på grunn av forholdene ikke sendt.

De planlagte militære ekstratog for enkeltmannstransporter ble kjørt 1. mobiliseringsdag 11/4, men ble innstilt 2. mobiliseringsdag. De militære massetransporttabeller som var planlagt gjort gjeldende fra 3. mobiliseringsdag, ble ikke tatt i bruk og normal togordning ble fortsatt gjort gjeldende.

Allerede den 9/4 begynte de mobiliserte mannskaper å reise til sine frammøteplasser. De fleste reiste 10/4 og 11/4.

Evakueringen i distriktet foregikk 9., 10. og 11/4. Fra Drammen ble det 9/4 kjørt ekstratog til Hokksund med evakuerte fra Vestfold og et ekstra evakueringstog til Hønefoss. For øvrig var det stor tilstrømming av evakuerte til alle ordinære tog. Da utreisen av mobiliserte mannskaper og av evakuerte fra byene, slik situasjonen hadde utviklet seg, kom til å foregå samtidig, ble det veldig trafikk 9. og 10. april med forsterkede, fullt besatte tog og med store forsinkelser i toggangen.

Det var opprinnelig forutsatt at distriktsadministrasjonen ved mobilisering skulle forlegges til Hokksund, men etter bestemmelse av Hovedstyret 9. april, ble administrasjonen fortsatt værende i Drammen.

Major Joh. J. Schwartz, som ved mobilisering var forutsatt å skulle tjenestegjøre som stasjonskommandant i Drammen, meldte seg for distrikt sjefen 9. april. Rittmester Elster, som skulle være major Schwartz' nestkommanderende, møtte først 11.april om formiddagen (på grunn av en feilaktig beskjed av politimesteren i Drammen).

Torsdag 11/4 meldte kaptein Blom seg til disposisjon for distrikt sjefen, etter ordre fra Generalstabem. Det ble straks bestemt at kaptein Blom og inspektør Schie skulle ta standkvarter på Nordagutu. Inspektør Schie skulle ha ledelsen av trafikken i Skiensdistriktet.

Den 11/4 kl. 16.15 kom 10 biler med tyske offiserer og soldater til Drammen. De stoppet opp utenfor rådhuset og 2 offiserer gikk opp i formannskapsalen der de meddelte ordfører Karl Gundersen at de var kommet for å besette byen og bevokte den mot sabotasje på broer og bygninger. Et opprop om dette til byens borgere nektet ordføreren å underskrive og sjefen for de tyske tropper måtte underskrive alene. Han forlangte at oppropet skulle kunngjøres i byens aviser.

Drammen stasjon ble besatt av tyske tropper 12/4. Den 15/4 møtte 2 tyske underoffiserer opp hos Distriktsjefen og fremviste legitimasjonspapirer for uhindret å kunne inspisere stasjoner og deres innretninger. Dagen etter ble distriktsjefen innkalt til konferanse hos bykommendantens nestkommanderende, Hauptmann Eichhorn, som ba om en rede-gjørelse om hvilke banestrekninger som på det tidspunkt kunne trafikkeres, om distriktsgrenser m.v. Han forlangte også utarbeidet et störr kart over distriktet med angivelse av større stasjoner, knutepunkter m.v.

2.2. Mobiliseringen ved Telemark IR. 3. Kongsberg

Telemark Infanteriregiment nr. 3, tilhørende 1. divisjon, Halden, hadde standkvarter i Kongsberg. Regimentsjef var oberst E. Steen. Oppsetningssteder og depoter var Heistadmoen og Kongsberg. Heistadmoen lå ca. 10 km fra Kongsberg.

Den 9. april 1940 ca. kl. 1.00 fikk regimentsjefen pr. telefon melding fra sjefen for 1. divisjon, Halden, om at Oslofjord festning var i kamp med tyske (?) krigsskip. Divisjonssjefen ga samtidig ordre om å varsle regimentstabens personell om å være klar til å mobilisere. De avdelinger regimentet skulle sette opp var 2. linjebataljon (II/IR. 3) og landvernsbataljonen. 1. linjebataljon (I/IR. 3) tjenestegjorde siden 28.3.40 som nøytralitetsvakt ved Kristiansand.

Ca. kl. 7.30 mottok regimentsjefen telefonisk ordre fra 1. divisjon om å mobilisere r e g i m e n t e t og beskjed om at avdelingene foreløpig skulle bli på oppsetningsstedene. Det ble ikke nevnt hvilken dag skulle være 1. mobiliseringsdag. Regimentsjefen og stabsjefen var enige om at frammøtet skulle skje snarest mulig og mobiliseringsordre ble straks sendt ut pr. telegraf, telefon, aviser og høyttalerbil. Politi og lensmenn ble gitt beskjed om å sørge for oppslag av mobiliseringsplakater.

"Ut på formiddagen 9. april" fikk regimentsjefen sålydende telegrafiske mobiliseringsordre fra divisjonssjefen: "Mobiliser i brig.inf.komm. stab. og II/IR. 3 11/4 1. mobiliseringsdag." Etter denne ordre skulle l a n d v e r n s b a t a l j o n e n ikke kalles inn, men da divisjonssjefen på telegrafisk forespørsel herom svarte at: "flest mulig folk skulle samles" ble den tidligere mobiliseringsordre til landvernsbataljonen opprettholdt.

Regimentsjefen endret heller ikke tidligere bestemmelse om fremmøte straks.

Fremmøtet av mobiliserte mannskaper begynte allerede 9/4. Linjebataljonen ble satt opp på Heistadmoen og landvernsbataljonen på Kongsberg. Sjefen for linjebataljonen, kaptein E. Rønning, ble beordret til plasskommandant på Heistadmoen. På grunn av det store fremmøte ble det også satt opp en øvelsesavdeling og et frivillig kompani. Det strømmet stadig frivillige til regimentet, folk som ikke skulle møte ved mobilisering og andre som ikke kunne komme frem til sin avdeling. En god del av disse måtte avvises av mangel på utstyr. (Dette er trolig en av årsakene til påstandene om at mannskaper som møtte frem på moene ble avvist av de militære myndigheter). I løpet av dagen 12/4 kom det imidlertid 4-5 biler med utstyr fra luftvernregimentets magasin i Stavern og flere frivillige kunne dermed skaffes utstyr.

I løpet av 11/4 var begge bataljoner satt opp, linjebataljonen med 5 og landvernsbataljonen med 4 kompanier. Kompanienes oppsetning var imidlertid meget mangelfull. Det var mangel på øvede befalingsmenn og avdelingenes menige styrke bestod for en stor del av soldater fra andre avdelinger, delvis fra andre våpenarter. Det var nok av våpen og uniformer til de ordinære oppsetninger, men mangler ved utstyret for øvrig. Sanitetsutstyr, som etter mobiliseringsplanen skulle vært sendt regimentet fra Oslo, manglet totalt, likeledes nødvendig sambandsutstyr. Regimentets beholdning av ski var utlevert til den bataljon som var avgitt til Kristiansand. Av ammunisjon hadde regimentet tilstrekkelig for 1 ½ - 2 slagdagers behov. Avdelingene fortsatte 12/4 med komplettering av utstyret.

"F r i v i l l i g k o m p a n i e t" ble satt opp med 95 mann, befal og menige. Samtlige menige var frivillige, men de fleste hadde i vinterens løp deltatt i militære opplæringskurs. Utstyret var mangelfullt, men alle fikk utlevert våpenjakke og gevær, og kompaniet fikk også mitraljöse og en del maskingeværer og ble godt utstyrt med ammunisjon. Kompaniet ble ferdig oppsatt 12/4.

Den ö v e l s e s b a t a l j o n som ble satt opp besto for en stor del av uövde mannskaper. Bataljonen utgjorde pr. 12/4 ca. 375 mann, befal og menige, men ble ikke ferdig oppsatt för kapitulasjonen. Det meste av feltutstyret manglet og bataljonen hadde bare ammunisjon for et par timers kamp.

I alt hadde man ved IR. 3 i dagene 9. - 12.4. fått satt opp en styrke på 2200 mann, befal og menige. De hadde imidlertid liten övelse fra fredstid og det ble selvsagt ikke tid til å arbeide avdelingene sammen til virkelige enheter.

2.3. Kongsberg luftvern og Kongsberg samlestasjon

K o n g s b e r g l u f t v e r n k o m m a n d o var satt opp fra 1.9.39 til forsvar av Kongsberg våpenfabrikk mot luftangrep.

Luftvernkommandoen disponerte 2 kanonbatterier, hvert med 2 stk. 7.5 cm Bofors maskinkanoner. Hvert batteri hadde videre flere mitraljöser og en 60 cm lyskaster. Kanonmateriellet var imidlertid foreldet og ildledningsutstyret primitivt. Höydemålerne viste ikke korrekte höyder og höydena måtte derfor oftest tas på öyemål (!)

Pr. 9.4.40 hadde luftvernkommandoen en styrke på 132 mann. Etter mobiliseringsplanen skulle styrken vært 242 mann.

Begge batterier var plassert på östsiden av Lågen, 1. batteri, Stertebakken batteri, ca. 2 km fra Kongsberg jernbanestasjon og 2. batteri, Grimnes batteri, like ved Gomsrud jernbanestoppested. Luftvernkommandoen hadde dessuten 2 selvstendige mitraljöseposter, en var plassert i nærheten av våpenfabrikken og en ved Gamlebrua.

Kongsberg luftvernkommando (sjef kaptein A. A. Eriksen) sto direkte under Östlandets luftvernkommando i Oslo og sto ikke i noe kommandoforhold til sjefen for IR. 3.

K o n g s b e r g s a m l e s t a s j o n ble oppsatt fra 15.9.39 og var inninstallert i post- og telegrafbygget på vestsiden av Lågen. Betjeningen besto pr. 9.4.40 av 14 mann, full styrke skulle vært 22 mann.

Til samlestasjonen var knyttet 19 luftvarslingsposter og stasjonens oppgave var blandt annet å motta meldinger fra disse om flyangrep og sende meldinger videre til de respektive luftvernkommandoer, til IR. 3 Kongsberg og til Oslo samlestasjon.

Kongsberg samlestasjon sto direkte under Östlandets luftvernkommando og var ikke underlagt Kongsberg luftvernkommando.

Det var således i Kongsberg pr. 9.4.40 3 m i l i t æ r e k o m m a n d o m y n d i g h e t e r som alle var uavhengig av hverandre, Telemark Infanteriregiment, Kongsberg luftvernkommando og Kongsberg samlestasjon.

2.4. Mobiliseringen ved Vestoppland IR. 6, Hønefoss

Vestoppland Infanteriregiment nr. 6, som tilhørte 2. divisjon, hadde standkvarter i Hønefoss og regimentsjef var oberst Carl Mork. Regimentets oppsetningssteder var Helgelandsmoen og Utstillingsplassen, Hønefoss (Lunner og Dokka for et kompani på hvert sted).

Den 9. april 1940 kl. 5.10 ble oberst Mork ringt opp av sjefen for 2. divisjon som meddelte at fremmede fartøyer var trengt inn i Oslofjorden og at det var kamp ved Oslofjord festning. Oberst Mork ble pålagt å gjøre alt klart til mobilisering, men han skulle ikke sende ordrene ut før han fikk nærmere beskjed fra divisjonssjefen. Straks etter telefonerte denne på ny og meddelte at 1. mobiliseringsdag sannsynligvis ville bli 12. april og at mobiliseringsordre ville komme så snart skriftlig ordre kom til divisjonen fra komm. General.

Kl. 6.20 fikk IR. 6 pr. telefon mobiliseringsordren fra divisjonssjefen. HOK's ordre til 2. divisjon var slik: "mobiliser 2. brigadekommando, infanteristabene I/IR. 6 og II/IR. 6. 1. mobiliseringsdag er torsdag 11. april." Etter denne ordre skulle IR. 6' landvernsbataljon og øvelsesbataljon i k k e mobilisere (D e l v i s mobilisering).

Regimentsjefen satte straks mobiliseringen i gang etter den mottatte ordre. Det var først hans mening ikke å ville bruke Helgelandsmoen som oppsetningssted da bygningene der ikke var egnet til kvarter for soldatene på den årstid og på grunn av faren for flyangrep. Veiene var imidlertid i en slik tilstand at en flytning av materiell og utstyr foreløpig måtte utstå.

Hele dagen 9. april var det stor tilstrømming av mennesker på torget og omkring jernbanestasjonen i Hønefoss. Da mobiliseringsordren til regimentet lød på delvis mobilisering ble mobiliseringsplakater ikke slått opp (i samsvar med reglene om mobilisering). Mange møtte allikevel straks opp på mobiliseringsstedene etter at de i Kringkastingen kl. 8.00 hadde hørt om NTB's intervju med utenriksministeren som hadde uttalt at regjeringen hadde besluttet f u l l mobili-
sering.

Et rettledningskontor ble 9/4 opprettet på torget i Hønefoss. Her ble de fremmøtte mannskaper fordelt til de forskjellige avdelinger og sendt avsted med biler. Rettledningskontoret var i virksomhet til 12/4.

Kl. 14.45 9/4 fikk regimentet pr. telefon fra divisjonssjefen mobiliseringsordre for landvernsbataljonen. Bataljonssjefen, som bodde ved Ullern i Vestre Aker, fikk mobiliseringsordren fra regimentsjefen pr. telefon kl. 15.00. Han fikk imidlertid ikke ekspedert ut sine ordrer, da post- og telegrafkontorene i Oslo- området var besatt av tyskerne. Han reiste 10/4 til Hønefoss og sendte straks etter ankomsten ut sine mobiliseringsordrer derfra.

Major Abildgård kom til Helgelandsmoen om ettermiddagen 9/4 og ble av regimentsjefen beordret til plasskommandant på Helgelandsmoen.

De offiserer som var uttatt til stasjonskommandanter ved jernbanen meldte seg også 9/4, major Johan Schwartz ved Drammen, major O. S. Middelfart ved Hokksund og Caspar Aubert ved Hønefoss stasjon.

De første tyske fly hadde rekognosert over Helgelandsmoen mellom kl. 11.00 og kl. 12.00 9/4 og da det utover kvelden ble kaldere og veiene begynte å fryse til, ga regimentsjefen kl. 3.00 10/4 ordre om flytning av beholdningene på Helgelandsmoen til Brandbu.

Flytningen, som omfattet våpen, ammunisjon, uniformer og utrustning, ble utført med 20 lastebiler og foregikk natt og dag, mest om nettene av hensyn til flyangrep og var avsluttet 13/4. Oppsetningen på Helgelandsmoen fortsatte imidlertid 10/4 og 11/4 til ut på kvelden, da resten av de fremmøtte mannskaper ble sendt i biler til Brandbu hvor oppsettingen fortsatte.

Mobiliseringen ved IR. 6 var avsluttet 14/4. Det har vært påstått å ha forekommet at militære mannskaper som møtte på Helgelandsmoen ved mobiliseringen 1940 ble avvist av de militære myndigheter. Daværende plasskommandant på Helgelandsmoen, major Abildgård, har betegnet disse rykter som feilaktige og fremholdt at de må bero på misforståelser.

2.5. Mobiliseringen ved 7. bilkompani, Hokksund

Hokksund var oppsetningssted for 7. bilkompani av Forsyningskorpset. Korpssjefen fikk mobiliseringsordren 9/4 kl. 13.00 og sendte straks sine ordrer ut.

Kompanisjefen, kaptein Davidsen, møtte på Hokksund 9/4 og påbegynte straks mobiliseringen. Mannskaper og biler møtte fram utover dagen 10/4, men det viste seg at utstyret i kompaniets depot var meget mangelfullt. Det manglet luer, undertøy og støvler og av våpen var det bare få karabiner med litt ammunisjon og noen få mitraljører uten ammunisjon.

Mobiliseringen fortsatte 11/4 og effekter fra kompaniets depot og fra et nærliggende magasin tilhørende 1. bergartilleribataljon ble lastet på biler. Det meldte seg stadig nye mannskaper, også mange som tilhørte andre avdelinger og styrken kom opp i 230 mann og ca. 50 biler.

Utover dagen tiltok tyskernes flyvirksomhet over Hokksund og da det kom melding fra Drammen om at tyskerne antokes å ville rykke frem mot Hokksund, ga kompanisjefen kl. 21.00 11/4 ordre til avmarsj mot Vikersund. Den utleverte bekledning ble pakket i ryggsekker og kompaniet reiste sivilkledd. Kompaniet passerte Vikersund og fortsatte til Ask hvor det gikk i leir, men allerede samme natt fikk kompaniet av regimentsjefen i Hönefoss ordre om å transportere 1. kompani av IR. 6 til Vikersund. Etter at dette var besørget, returnerte 7. bilkompani til Hönefoss og kjørte straks videre til Jevnaker hvor det ble innkvartert.

Det vakte harme blandt de mobiliserte mannskaper som kom til Hokksund med tog, at en militær befalingsmann, som for øvrig senere viste seg å være medlem av NS, hadde tatt post på stasjonens plattform og henstilte til mannskapene å reise hjem i stedet for å møte på depotet. Den vellykte mobilisering av 7. bilkompani tyder imidlertid på at befalingsmannens henstilling fikk liten eller ingen tilslutning.

2.6. Begivenheter ved Hönefoss stasjon 9. - 13.4.40

Som det knutepunkt Hönefoss var både med hensyn til jernbaner og veiforbindelser, var det naturlig at de bevegede aprildager i 1940 måtte føre til en voldsom trafikk i byen og ikke minst på jernbanestasjonen.

Hönefoss var jo også regimentskvarter med møteplass i byen og på den nærliggende Helgelandsmoen for mobiliserte mannskaper og hundreder av disse kom med togene.

Samtidig hadde man strømmen av evakuerte fra Oslo og Drammen til distriktene omkring Hønefoss. En del av disse kom i organiserte transporter med ekstratog, men de fleste kom enkeltvis i de ordinære tog.

Det viser seg at Hønefoss stasjon har tatt vare på journalen for stasjonsmestertjenesten for 1940 og den gir i sin korte og konsise form et utmerket bilde av de viktigere begivenheter etter hvert som de fant sted, av toggangen m.m. i de aktuelle aprildager. Da journalen må sies å være i høy grad interessant og dertil absolutt autentisk inntas den her in extenso for dagene 9. - 13.4.

U T S K R I F T

AV JOURNAL FOR STASJONSMESTERTJENESTEN VED HÖNEFOSS STASJON

9. - 13.4.40

Tirsdag 9.4.

Stasjonen, byen og omliggende distrikter mørklagt fra ca. kl. 0.40 til kl. 1.45 og fra kl. 4.30 til kl. 5.00.

Landsatte tyskere i Bergen (Bahnhofskommandanten) forsøker ca. kl. 7.50 pr. telefon å komme i forbindelse med tyskere i Oslo (Oslo Ö). Forsøket mislykkes.

Samtlige forbindelseslinjer åpne for trafikk.

De første evakueringsbiler ankom fra Oslo til Hønefoss stasjon (Jernbanerestauranten) kl. 9.15.

Rutemessig avgang og ankomst for alle tog til og med kl. 10.30.

Da tog 541 kjørte inn på stasjonen kl. 11.30, passerte de første tyske fly (3 transportfly) over byen i nordlig retning.

Stasjonen mottar ordre om at mobilisering er befalt. Torsdag 11. april er første mobiliseringsdag.

Alle fridager inndras. Telegrafist settes inn til ass. for tjenestgjørende nattstm.

Radio monteres på Telegrafkontoret for å kunne motta meldinger.

Ordre mottas om at blending skal gjennomføres.

Evakueringsstrømmen fra Oslo og Drammen forårsaker økende forsinkelser på de ankommende tog.

De aller fleste reisende (evakuerende) har gyldig reisebillett, en del reiser på "evakueringsbevis" (som blir påstått å skulle være fullgod reisehjemmel) og en del reiser uten billett. Alle kommer med.

Tog 1805 ventet på tog 545 (ank. kl. 19.24) og tog 237 (ank. kl. 19.50) og gikk kl. 20.15 med stort og overfylt tog, 185 min. forsinket.

Togforsinkelser i tiden fra kl. 10.30.

Randsfjordbanen avg. tog 540 = 5, 548 = 5, 542 = 3 og 546 = 35 min.
Ank. tog 541 = 24, 539 = 60, 547 = 67, 545 = 99 og 543 = 103 min.
forsinket.

Gjøvikbanen avg. tog 238 = 68, 602 = 115 og 232 = 52 min. Ank. tog 231 = 207, 601 = 230, 5169 = 30, 237 = 180 og 233 = 300 min. forsinket.

Bergensbanen avg. tog 1823 = 0, 1825 = 5, 601 = 239, 1805 = 185 og 1829 = 147 min. Ank. tog 1824 = 0, 1826 = 13, 602 = 100, 1830 = 140 og 5512 = 131 min. forsinket.

Natten mellom tirsdag 9/4 og onsdag 10/4 innstilles natthurtigtogene 603 og 604 mellom Oslo 0 og Bergen og godstogene 5512 og 5511 mellom Hönefoss og Oslo V.

Onsdag 10/4

Kjøres evakueringstog 557 fra Drammen 9/4 til Hönefoss. Toget kom til Hönefoss kl. 2.20 10/4.

Materiellet sendt i retur tog 1158 kl. 3.20.

Telefon og telegrafforbindelsen med Bergen brutt.

Togledelse opprettet på Finse (Ti.Böen) for strekningen Finse - Hönefoss.

De militære mannskaper kommer.

Major Caspar Aubert kommer til Hönefoss stasjon for å fungere som Stasjonskommandant. Administrasjonsrom nr. 2 blir stillt til disposisjon for ham.

(Stasjonskommandantens enestående beherskede, sikre og rolige ledelse av den panikkartede militære og sivile trafikk i de hektiske aprieldager, gjorde at han ble en meget populær leder. Dag og natt alltid var han til stede hvor det knep og klaret opp situasjonen).

Evakueringen av byens matvarelagrer (særlig mel) i retning Gjøvikbanen begynner.

Flyalarm varsles med kirkeklokkene.

Jernbanedriften opprettholdes også under flyalarmtilstand.

Stasjonen mottar rutebøker (fra Drammen distrikt) for militære massetransporter.

Godstogene 5393 og 5396 mellom Hönefoss og Hen innstilles.

Evakueringen av de militære magasiner begynner. Transportene foregår med biler.

Daghurtigtogene 601 og 602 innstilles inntil videre.

Föringen av journal for stasjonsmestertjenesten begynner å bli mangelfull.

Forsinkelser på formiddagstogene:

Avg. tog: 5511 = 31 min., 234 = 28 og 540 = 20 min., for övrig praktisk talt rutemessig avgang.

Ank. tog: 1806 = 35, 231 = 50 og 541 = 45., for övrig 5-10 min. forsinkelse.

Forsinkelser på ettermiddagstogene:

Avg. tog til Gjøvikbanen i rute, til Randsfjordbanen i rute unntatt 5368 = 40 og 542 = 41 min., til Bergensbanen 1805 = 95 og 1829 = 42 min.

Ank. tog fra Gjøvikbanen 237 = 97, (tog 1805 ventet), og 33 = 208 min., fra Randefjordbanen 547 = 46, 545 = 90 og 543 = 81 min., fra Bergensbanen 1826 = 30, 1830 = 61 og 5512 = 5 min.

Godstogene 5512 og 5511 kjører igjen i Drammen distrikt.

Natthurtigtogene 603 og 604 innstilles i Oslo og Bergen distrikter, inntil videre.

Torsdag 11/4

Togledelsen Finse sender ca. kl. 1.00 ut melding (til alle st., Bi. og Bm.) om at fiendtlig tog kan ventes i løpet av natten (fra Gjøvikbanen). Stasjonene skal legge togveien klar for gjennomkjør. På linjen skal togets framføring hindres. Stasjonene må være forberedt på at det vil bli skutt, betjeningen må søke dekning. Først skal dog om mulig melding gis forover til nærmeste stasjon. Telefon og telegraf settes ut av funksjon för römmingen.

Den direkte telefonforbindelse med Oslo Ö brytes ifölge ordre fra Oslo.

Bi.bestemmer seg for å forberede förste hindring (sprenging) vest for Sokna stasjon og reiser fra Hönefoss med bil.

Falsk alarm! Det fiendtlige tog kom ikke.

Evakueringen av de militære magasiner fortsetter natt og dag med biler.

Siste godstog til Bergensbanen tog 5511 gikk kl. 4.44 19 min. forsinket og ca. 5 min. etter at dagens förste flyalarm ble varslet.

Antallet av sivile evakuerende (i gjennomgang) avtar.

Etter ordre brennes alle ordinære og militære rutebøker og grafiske rutetabeller.

Sterk flyvirksomhet over stasjonen, byen og omliggende distrikter. Mange flyalarmer.

Helgelandsmoen og Hvalsmoen ekserserplasser bombes. (Hvalsmoen ca. kl. 13.15).

Stasjonens omgivelser (skogkantene) beskytes fra fiendtlige fly. Ingen skade på mennesker eller materiell.

Tung motortralle kjører fra Vikersund til Randsfjord, Sperillen og tilbake (til Hönefoss på framtur kl. 13.00, fra Hönefoss på tilbake-tur ca. kl. 16.00) for Bi. Haasted for overlevering av banestrekningene (til Bi. Winsvold eller Bi. Mörk).

Siste persontog til Bergensbanen (Rallerud) togene 1825/1826 gikk kl. 14.30 25 min. forsinket og kom tilbake til Hönefoss kl. 16.30 42 min. forsinket.

Siste persontog til Randsfjordbanen tog 548 gikk kl. 14.12 12 min. forsinket.

Radioen på Telegrafkontoret monteres ned.

Godstog 5368 innstilles.

2 - 3 ammunisjonsvogner ankommer fra Raufoss. De militære myndigheter beordrer vognene sendt til Brandbu.

Siste persontog fra Randsfjordbanen tog 547 ank. kl. 17.08 63 min. forsinket.

Oslo distrikt oppretter togledelse (Ti. Haugerud) på Jaren.

Togtrafikken på Gjøvikbanen opprettholdes. Store forsinkelser på ankommende tog. Tog 231 = 117, 238 = 6, 5169 = 120, 237 = 170, 232 = 40 og 233 = 281 min. forsinket.

Freitag 12/4

Det hemmelige "Stortingsmannstoget" fra Gjøvikbanen natten 11. - 12.4. kjører uten rute og uten togmeldinger.

Bergen distrikt går ut fra at det er et fiendtlig ekstratog (spioner) og hindrer dets fremføring. 2 - 3 skinnelengder fjernet like øst for Sokna stasjon. Toget repareres, men gir opp for samme sort hindring litt vest for Sokna stasjon og passasjerene fortsetter i biler.

All togtrafikk på Randsfjordbanen innstillet.

Telefon og telegrafforbindelsen med Drammen brutt.

Lokal telefonforbindelse med Vikersund.

Ingen togtrafikk på Bergensbanen (Hönefoss - Ål).

Godstogene på Gjøvikbanen innstilles, men persontogene kjører fremdeles

Det kommer fremdeles en del evakuerte med togene fra Gjøvikbanen (Oslo ?).

Sterk fiendtlig flyvirksomhet over stasjonen, byen og distriktet.

Politimesteren meddeler å ha fått melding om at stasjonen vil bli bombet av tyskerne.

Resten av Hönefoss bys befolkning skal evakuere.

Politimesteren beordrer kjørt evakueringstog til Tyrstrand og Sperillen.

Etter at togene lenge har stått oppstilt gikk tog til Tyrstrand kl. 12.52 og til Sperillen kl. 12.58. Begge tog gikk umeldt. Billetter ble ikke solgt.

"Sperilltoget" kom tilbake kl. 16.38. Ankomsttid for "Tyrstrandtoget" ikke notert. (Fra Sperillen ble de evakuerte kjørt videre i busser til Begnadalen og Hedalen).

Jernbanebrua, Bjerke bru og veibrua ved Ask ble sprengt ca. kl. 16.30.

Togledelsen for Gjøvikbanen er flyttet til Eina.

Fremdeles togforbindelse med Gjøvik - Fagernes, men ikke med Oslo.

Evakueringen av matvarelagrene og nå også bensin fortsetter i retning Gjøvikbanen.

Tog 238 venter på opplasting for å kunne få tatt med flest mulig vognlaster (ammunisjon, bensin, mel m.v.) og går først kl. 17.30 178 min. forsinket. Toget ble for tungt, så hjelpelok. måtte sendes etter til Jevnaker for å assistere til Grindvolltoppen.

Siste ordinære tog fra Gjøvikbanen tog 233 kom kl. 1.38 13/4 238 min. forsinket.

Lørdag 13/4

Stasjonskommandanten meddeler ca. kl. 7.30: "Staben har gitt ordre til at Hønefoss stasjon skal være tømt innen kl. 11.30. Alle lokomotiver og vogner skal kjøres vekk. Stasjonens betjening følger med siste tog".

Da ordren kom var det på stasjonen 11 lokomotiver + skiftelok. og mv. 18246, og i alt ca. 130 vogner, person- gods- og bremsevogner. Godsvognene ledige eller lesset med sivilt gods.

Gjøvikbanen til Roa og videre nordover fremdeles farbar.

Oppholdssted for Gjøvikbanens togledelse hemmelig. Roa stasjon skaffer forbindelse med toglederen.

Alle ordinære tog på strekningen Hønefoss - Roa innstilles og Hønefoss stasjon disponerer strekningen for kjøring av ekstratog etter Tr. § 49.

Det ble planlagt kjørt 6 ekstratog. Hvert tog settes opp med 2 lokomotiver og ca. 20 vogner.

Person- og bremsemateriellet forsøkes fordelt "rettferdigst" mulig på de enkelte tog. Sammenskiiftingen for øvrig foregikk dog ikke helt regelmessig, idet togene ble satt sammen i den orden en fikk vognene "på kroken".

Order sendes ut til lokpers., pussere og kullempere om å møte fram hurtigst mulig for å klargjøre lokomotivene.

Meget sterk fientlig flyvirksomhet i lav høyde over stasjonen og byen.

Flyalarm varsles ikke lenger.

Praktisk talt alle forretninger i byen blir tømt og varelagrene kjørt bort med biler.

Stasjonens beholdning av reisegods og ilgods lesses opp i en FO-vogn og fraktgodset i G-vogner, for evakuering.

Ringerikes Meieris lager av matvarer evakueres. Ledige vogner som står klar for opplasting benyttes, lukkede og åpne vogner. (Umbalert gaudaost lesses på N-vg.?)

Jernbanerestaurantens beholdning av matvarer, sjokolade, tobakk, öl, mineralvann m.v. lesses inn i en spisevogn.

Stasjonens pengeskrin med kontanter og bilag, hovedkassabok og kassabøker legges i en stor kasse som forsegles og overleveres til en revisor fra Kontrollkontoret, som på gjennomreise til Oslo ufrivillig har måttet stoppe i Hönefoss. Revisor reiste med et av ekstratogene.

Første ekstratog, litra A, gikk kl. 9.06 og deretter fulgte litra B kl. 9.45.

Stasjonskommandanten ga ca. kl. 9.45 ordre til at det personale som hadde med sivile klær, eller som lett kunne få hentet disse, straks skulle skifte, for, i tilfelle overraskende angrep, lettere å kunne komme vekk og ikke bli tatt til tjeneste for fienden som jernbanepersonell.

Samtlige tog ble "esktrtert" over Begnabrua og et stykke videre østover av fiendtlige fly.

Litra C gikk kl. 10.32.

Etter hvert som mere personale møtte fram gikk det hurtigere med klargjøringen av lokomotivene.

Litra D gikk kl. 10.50.

Den raskere ekspedisjon og framføring av litra D og de etterfølgende tog skyldes dog også at Kistefoss HP ble "opprettet" som togmeldingsstasjon (av togpersonalet ?).

Ekstratogene ble foruten av Oslo distrikts kon. og lokpers. kjørt av personale fra Drammen og Bergen distrikter, som på grunn av brutte forbindelser ikke hadde kunnet kjøre tilbake til sine stasjoneringsteder.

Litra E. gikk kl. 11.10 og 21 min. etter, kl. 11.31, gikk litra F som sjette og siste tog (og med det resten av det rullende materiell) med stasjonens skiftelok. som hjelpelokomotiv.

Mv. 18246 gikk umeldt til Veme, straks etter at litra F var gått ut fra stasjonen, og kjørte deretter tilbake til en tunnel mellom Veme og Hönefoss, hvor den ble stående, inntil videre.

Med litra F fulgte Stasjonskommandanten og de som var igjen av stasjonens betjening, unntatt de som med kommandantens tillatelse fulgte mv. 18246.

"Hönefoss stasjon skal være rømt innen kl. 11.30".

(Fienden rykket inn i Hönefoss kl. 5-6 søndag 14/4 1940 og besatte Hönefoss stasjon samme dag ca. kl. 12.00).

I journalen for stasjonsmestertjenesten ved Hönefoss stasjon står skrevet:

"Dagbokens uskrevne sider
er historie om tunge tider."

De 12 lokomotiver og ca. 130 person- og godsvogner som ble evakuert fra Hønefoss lørdag 13/4 og sendt i ekstratog til Oslo distrikt, ble etter konferanse med militære myndigheter fordelt på Skreialinjens stasjoner og på stasjonene Eina - Gjøvik. For det kjørende personale som tjenstgjorde i ekstratogene og for de av Hønefoss stasjons personale som medfulgte disse tog, ble det av Oslo distrikt sørget for underbringelse på Gjøvikbanen og Eina.

De fleste av Hønefoss stasjons personale meldte seg tilbake til tjeneste igjen etter 6-8 dager. En del som ble satt til å utføre tjeneste på evakueringsstedet, kom først tilbake i begynnelsen av mai måned.

2.7. Begivenheter ved Oslo V 9. - 11.4.

Den første flyalarm som gikk i Oslo 9/4, kl. 0.15, berodde visstnok på en "teknisk feil". Det var ikke fremmede fly på vei mot Oslo på dette tidspunkt. Signalet "faren er over" gikk for øvrig kl. 1.37. Da flyalarmen gikk, ble byen etter hvert mørklagt.

2. flyalarm i Oslo 9/4 gikk kl. 4.30. Tyske fly kom inn over Fornebu ved Lysaker og kom i kamp med norske jagere. Godstog 5512, på vei til Oslo, ble stoppet ved Høvik og holdt der til kampen var over.

Det var tyskernes plan å besette Oslo kl. 5.00 om morgenen 9/4 med tropper som var ombord i de krigsskip som ca. kl. 23.00 8/4 trengte inn i Oslofjorden. Motstanden fra Oscarsborg festning, der "Blucher" ble senket, forpurret denne plan. Imidlertid hadde tyskerne også planlagt å landsette tropper på Fornebu flyplass, og fra ca. kl. 8.30 og utover formiddagen 9/4 ble det landsatt ca. 900 mann under motstand fra Oslo luftvern og norske jagerfly som var stasjonert på Fornebu.

Etter hvert som kompaniene ble klare, masjerte de innover Drammensveien og videre nedover Karl Johansgate til Akershus festning som uten motstand ble besatt ca. kl. 13.00 av en styrke på 400 - 500 mann. Byen ble overgitt ca. kl. 14.00.

I løpet av dagen 9/4 og følgende dag økte de tyske tropper i Oslo til 4000 - 5000 mann. De var imidlertid bare lettere utstyrt og kunne ikke foreta fremrykking inn i landet i større stil. Man regner med at en større fremrykking fra Oslo ble forsinket i minst 2 dager på grunn av nederlaget ved Oscarsborg.

Den 9/4 ca. kl. 12.00 falt en bombe fra tysk fly ned på jernbanens område på Havnebanen (Akershustomta). Ingen mennesker ble drept eller skadd. En del skinner og sviller og ca. 30 m gjerde ble ødelagt. Videre ble kaia en del skadd. Sporet var reparert og farbart igjen ca. kl. 18.00 samme dag.

Evakueringen fra Oslo V foregikk 9., 10. og 11. april. Det var forholdsvis liten utreise med togene 9/4. Det ble ikke kjørt spesielle evakueringsstog idet man greide å avvikle trafikken ved forsterkning av de ordinære togsett.

Den 10/4 "panikkdagen" gikk det flyalarm kl. 10.35 samtidig som det bredte seg rykter om at byen ville bli bombet av de allierte kl. 12.00, og en mengde mennesker rømte ut av byen i biler og med fjerntogene. Samtlige lokaltog var denne dag innstilt mellom kl. 10.35 og kl. 18.10 da togledelsen hadde beordret alle lok. og motorvogner ut av byen. På grunn av situasjonen oppsto det også mangel på tog- og stasjonsbetjening.

Den 11/4 var det også stor utreise av evakuernede og 2 ekstratog som var satt opp som militærtog, men som det ikke var behov for til dette bruk, ble benyttet som evakueringstog.

Oslo V stasjon ble besatt av tyskerne 9/4 om ettermiddagen. Besettelsen ble foretatt av en kaptein med en "større tropp" menige. De ble ca. 8 dager senere avløst av en ny tropp på 10 mann som tok kvarter i reisegodsekspedisjonen.

En konduktør har fortalt at han 9. april oppholdt seg på konduktørens dagrom på Oslo V ved 9-tiden om morgenen, da en liten flokk tyskere kom inn og ba om lov til å vaske seg. Noen av dem hadde sivile klær og noen hadde enkelte uniformsplagg. De så alle ut som kullsjauere, svarte av kull i ansiktet, på hender og klær. Konduktøren måtte uvilkarlig tenke på de rykter han hadde hørt om at tyske soldater skulle være kommet til Oslo flere dager tidligere, skjult i tyske kullbåter som nå lå ved bryggene.

3. K r i g s h a n d l i n g e r

3.1. Ved IR 3 og Kongsberg luftvern.

Det hadde tross gjentatte forsøk ikke lyktes regimentsjefen å komme i forbindelse med HOK. eller med 1. divisjon for å bli orientert om situasjonen og få ny forholdsordre. Etter den ordre som forelå, skulle avdelingene foreløpig bli på sine oppsetningssteder. Det hadde også vært gjort forsøk på å få forbindelse med IR. 6 uten resultat.

I den usikre situasjon som forelå, fant regimentsjefen det ikke tilrådelig å legge forsvaret f o r a n Kongsberg overfor en eventuell fiendtlig fremrykking fra Oslo, da han derved ville risikere å bli tatt i ryggen ved en fremrykking opp gjennom Lågendalen. En stilling foran Kongsberg ville også føre til kamp om byen og ødeleggelse av denne og dette - mente han - burde søkes unngått. Reg. sjefen ville heller gjøre kampsonen på vestsiden av Lågen på sterk som mulig og derved sikret han også best sine styrker hvis en retrett over Meheia til Notodden skulle bli aktuell. Den 11.4., da oppsetningen på det nærmeste var ferdig, ble avdelingene disponert i samsvar med reg.sjefens overveielse.

Regimentskvarteret ble flyttet til Saggrenda og landvernsbataljonen ble også forlagt dit om kvelden 11.4. Bataljonens tren, 6 biler med våpen og annet utstyr, ble 12.4. kjørt til Saggrenda hvor de ble stående på veien i nærheten av stasjonen.

Allerede 9.4. ca. kl. 5.30 fikk luftvernkommandoen på Kongsberg den første melding om fiendtlige fly. Det ble imidlertid ikke sett eller hørt fly på Kongsberg på det tidspunkt.

Ca. kl. 9.00 9.4. kom det første tyske fly inn over Kongsberg. Luftvernet åpnet ild både fra batteriene og mitraljøsepostene uten at denne hadde noen synlig virkning på flyet. Sjefen for luftvernkommandoen kom etter dette til den slutning at med de kampmidler han hadde til rådighet, var det nytteløst å skyte på de tyske flyene og underrettet Østlandets luftvernkommando om episoden. Kongsberg luftvernkommando fikk ordre om bare å skyte på fly hvis disse hadde fiendtlige hensikter og for øvrig handle etter skjønn.

Senere på dagen 9.4. var det flere ganger fly over Kongsberg og 10.4. var det stadig flyalarm og fly over byen, men de angrep ikke og de ble derfor heller ikke beskytt.

Den 11.4. ca. kl. 11.30 ble det fra fly sloppet en bombe over byen. Bomben falt imidlertid ned i Lågen, ca. 30 m ovenfor Nybrua, og gjorde ikke annen skade enn å knuse en del vinduer i husene i nærheten. Flyet skjøt også på Nybrua med mitraljøser, dog uten at noen ble truffet. Luftvernets ild mot flyet var også i dette tilfelle virkningsløs, til tross for at det ble observert mange treff. En halv time senere kom det melding om at 37 fly var på vei mot Kongsberg og batteriene gjorde seg igjen klar til kamp. Det kom imidlertid ikke flere fly denne gang. De ble antakelig dirigert annetsteds hen.

Også over Heistadmoen var det 9.4. og 10.4. tysk flyvirksomhet. Den voldt dog ikke særlige forstyrrelser da flyene ikke angrep og derfor heller ikke ble beskytt. Men den 11.4. ved middagstider beskjøt et fly Heistadmoen med mitraljøser og herunder ble en soldat truffet og døde senere på sykehuset. Mitraljøsepostene skjøt på det tyske fly, men uten synlig virkning.

Den 10.4. ble stadsingeniøren i Kongsberg av regimentskommandoen pålagt å forberede sprengning av blant annet de 3 bruer i Kongsberg, Jernbanebrua, Nybrua og Gamlebrua. Sprengladningene måtte tennes med alminnelig lunte da materiell til elektrisk tenning ikke kunne skaffes. Den 11.4. var sprengladningene på plass og løytnant H a n n e v i g fikk ordre om å sprengte bruene i tilfelle fiendtlig forsøk på fremrykning over Lågen. Bruvaktene fikk deretter slik ordre:

Bruene skal sprenges:

1. Hvis tyskerne rykker fram mot Deres bru.
2. Ellers kun på ordre.

I løpet av dagen 11.4. kom det til regimentet flere meldinger fra Hokksund om at tyske biltransporter var på vei mot Kongsberg. Disse meldinger ble avsannet av en patrulje som av regimentet var plassert i nærheten av Krekling stasjon.

Sjefen for 1. luftvern batteri sendte imidlertid 11.4. på egenhånd ut 2 soldater i sivilt antrekk som observatører til Hokksund for å melde tyskernes bevegelser. De fikk der høre at tyskerne samme kveld hadde forlatt Hokksund og dratt mot Kongsberg, og melding herom ble straks sendt 1. batteri. (Det viste seg senere at tyskerne hadde reist mot Hønefoss og ikke mot Kongsberg.)

Da sjefen for 1. batteri fikk meldingen om at tyskerne var på vei mot Kongsberg, oppsøkte han straks luftvernsjefen og denne gikk med på at batteriet skulle rykke over til vestsiden av Lågen.

Idet 1. batteri's betjening passerte Nybrua, ropte noen av soldatene "Tyskerne kommer!" Bruvaktene hørte dette og løp ned under brua og tente luntene uten først å underrette løytnant Hannevig som var i nærheten. Da vaktene ved Gamlebrua og Jernbanebrua hørte og så sprengningen av Nybrua, ble også disse bruer sprengt. Sprengningen av bruene fant sted like før midnatt (11.4.)

Det viste seg at Jernbanebrua var så vidt sterkt skadd at den ikke kunne trafikkeres av tog. På Nybrua var den ene halvpart av kjørebanelen ikke brukelig, mens den annen halvpart til nød kunne brukes til lettere biltrafikk. Gamlebrua hadde bare fått et hull i betongdekket og var snart gjort kjørbær for all trafikk. Nye og sterkere sprengladninger ble etter ordre fra regimentet lagt under Nybrua og Gamlebrua, men ikke under Jernbanebrua.

Det rådet utover dagen 11.4. en nervøs stemning i byen og da bruene ble sprengt, ga luftvernsjefen (politimesteren) kl. 4.00 om morgenen 12.4. ordre til at byen skulle rømmes.

Etter henstilling fra Kongsberg Våbenfabrikk 12.4. om kvelden, bestemte reg.sjefen at Nybrua og Gamlebrua ikke skulle sprenges. Bruvaktene ble inndratt og sprengladningene fjernet dagen etter.

Oppklaringspatruljen som var postert i nærheten av Krekling stasjon, fikk ca. kl. 13.00 12.4. melding fra Drammen om at 20 biler med tyske soldater hadde forlatt Drammen og reist vestover. De første biler med tyskere kom til Krekling ca. kl. 16.00, de øvrige noe senere. Etter en kort stans kjørte samtlige biler, i alt 14 med til sammen ca. 200 mann, hovedveien mot Kongsberg. De fleste bilene var åpne med mitraljøse på taket av førerhuset. Oppklaringspatruljen sendte i alt 3 meldinger om tyskernes fremrykning. Meldingene ble sendt til fungerende plasskommandant på Heistadmoen.

De første tyske tropper kom til Kongsberg ca. kl. 18.00 12.4. og slo leir i Gamlegrendåsen. Deres sjef med sin stab kjørte samme kveld til politistasjonen der byen ble overgitt i nærvær av borgermester, ordfører og direktøren for Våbenfabrikken.

Regimentsjefen fikk 12.4. ca. kl. 21.00 melding om at tyske tropper var kommet til Kongsberg.

I løpet av natten 12. - 13.4. og den 13.4. økte de tyske troppestyrker i byen til til sammen ca. 500 mann.

Reg.sjefen var etter hånden kommet til at det ikke var hensiktsmessig å oppta kamp i den isolerte stilling han sto på Lågens vestsida, uten noe særlig forsvarsobjekt. Han hadde derfor bestemt seg for å trekke over til Øst-Telemark før fienden kom i kontakt med hans avdelinger. Regimentet ville derved få ryggen fri og ville ha muligheter for å komme i forbindelse med avdelinger av 3. divisjon.

Om morgenen 13.4. ble det satt i verk forberedelser til flyttingen. Det ble gitt ordre om evakuering av beholdningene i Saggrenda med jernbanen til Notodden og det ble satt i gang opplasting på Saggrenda og Meheia stasjoner. I alt ble det lastet opp 6 jernbanevogner som ble stående på Meheia stasjon. Senere hentet og kjørt til Rjukan og Vinje i biler. Det ble videre skaffet kvarter for 2 kompanier på Meheia. Det var sparsomt med hus der og alle var fullt besatt av evakuerte. Et tomt persontogmateriell som sto på stasjonen, ga imidlertid rom til mange soldater og i stasjonsbygningen ble både venteværelset og stasjonsmesterens kontor tatt i bruk av de militære.

Etter de meldinger som innløp 13.4. om morgenen og som viste at de tyske tropper som var kommet til Kongsberg i løpet av natten, var økt til ca. 1 bataljon, fant reg.sjefen ikke å kunne sette i gang en tilbaketrekning straks, i dagslys, da han måtte regne med å bli angrepet både fra luften og på bakken av tyskerne. Planen om å gå tilbake før fienden kom i kontakt med hans avdelinger, måtte han nå oppgi. Avdelingene måtte nå bli i sine stillinger og møte det angrep som han regnet med snart ville komme.

Hos reg. sjefen var det også oppstått tvil om betydningen av en kamp og om de ofre som utvilsomt ville kreves, ville stå i noe rimelig forhold til hva man kunne oppnå. Denne tvil, i forbindelse med uklarheten om krigssituasjonen i det hele og manglende direktiver fra HOK., førte til at reg.sjefen innkalte bataljonsjefer, kompanisjefer og leger til et møte der stillingen ble døftet. De fleste som uttalte seg på møtet, mente at kamp var nytteløst og at det burde opptas forhandlinger med tyskerne.

Til slutt meddelte reg.sjefen at hensikten med møtet var å orientere og å bli orientert og at han alene tok det fulle ansvar for den beslutning som ville bli tatt.

Etter en kort overveielse besluttet reg.sjefen seg til å oppta forhandlinger med tyskerne og major Kielland og rittmester Juul fikk i oppdrag å være forhandlere.

Forhandlerne kom tilbake ca. kl. 14.00. Tyskerne forlangte øyeblikkelig og betingelsesløs kapitulasjon. Avdelingene skulle avvæpnes på Heistadmoen og alt personell, unntatt offiserer, skulle få reise hjem. Offiserene skulle interneres. I tilfelle betingelsene ble avslått, ble det truet med at Kongsberg by ville bli betraktet som befestet og bombet. Det ble gitt frist til kl. 17.00 samme dag.

Reg.sjefen fant å måtte bøye seg for de tyske krav og kapitulere.

Meddelelsen om kapitulasjonen gjorde et sterkt inntrykk på befal og menige. Mange offiserer, andre befalingsmenn og menige nektet å overgi seg. De reiste i stedet til Rjukan og Vinje og gikk inn i de avdelinger der som fortsatte kampen mot tyskerne.

3.2. Begivenheter ved Kongsberg stasjon.

I Kringkastingens sending ca. kl. 8.00 9.4. fikk Kongsberg stasjon høre om de krigshandlinger som hadde funnet sted om natten 8. - 9.4. og at mobilisering var befalt. Bare 1 time senere gikk det flyalarm i Kongsberg, og man ble vitne til at det første tyske fly ble beskyttet av byens luftvern.

Stasjonen hadde ikke tilfluktsrom, og man var ved flyalarm henvist til å gå i kjelleren .

Allerede 9.4. utover kvelden begynte det å komme mobiliserte mannskaper med togene. De fleste kom 10.4. og 11.4., 1. mobiliseringsdag. En del kom også 12.4. Det var stor trafikk med togene, men toggangen var normal, dog med en del forsinkelser.

Etter ordre fra distriktsjefen om evakuering av materiell, ble 4 personvogner (Co) av stasjonens materiell sendt til Rødberg 10.4.

Kaptein F. Bjørnseth, som var utsett til stasjonskommandant ved Kongsberg, meldte seg 10.4. om formiddagen med en tropp på 7 mann. Etter ordre fra regimentskommandoen gikk de straks i gang med å grave tilfluktsrom på stasjonstomta.

I dagene 9. - 11.4. foregikk det bare liten evakuering fra Kongsberg. Den 11.4. var det blitt atskillig panikk i byen utover dagen på grunn av de mange rykter om at tyskerne nærmet seg. Politimesteren hadde i en konferanse med regimentsjefen 11.4. fått rede på at regimentet ville ta stilling i åsene bak byen og da sprengningene av bruene kom ved midnatt, ser det ut til at også politimesteren ble grepet av panikk. Til tross for at evakuering ble frarådet fra militært hold som unødvendig på det tidspunkt, ga han kl. 4.00 om morgenen 12.4. ordre til at byen skulle rømmes. Selv reiste han også ut av byen. Praktisk talt hele byens befolkning forlot i hui og hast sine hjem i de tidlige morgentimer. De fleste tok landeveien fatt og dro til de nærmeste bygder. Et ekstratog med 4 personvogner (Co) ble tidlig om morgenen kjørt til Rødberg i Numedal. Med toget som var helt fullt, reiste over 400 mennesker. Det ble sagt at av byens befolkning var det bare tilbake ca. 50 mennesker etter evakueringen.

Kongsberg stasjon ble også rømmet 12.4. De siste av personalet reiste med motorvogntog til Rødberg ca. kl. 9.00 om morgenen.

Tog 512 fra Kongsberg kl. 7.15 til Drammen og Oslo ble sendt fra Kongsberg før rutetid. For øvrig var det ikke verken ankommende eller avgående tog ved Kongsberg stasjon 12.4. Heller ikke 13.4. ble det kjørt tog til eller fra Kongsberg.

I løpet av lørdag 13.4. kom de fleste av jernbanepersonalet tilbake til Kongsberg og ordinær toggang ble gjenopptatt fra søndag 14.4.

Etter kapitulasjonen 13.4. ble det natten 13. - 14.4. kjørt 2 ekstratog fra Kongsberg med ca. 120 offiserer og 750 menige til Oslo hvor de ble internert.

Av de sprengninger som den 11.4., litt før kl. 24.00, ble foretatt mot de tre bruer i Kongsberg, ble Jernbanebrua så sterkt skadd i begge undergurter at den ikke kunne trafikkeres av tog og all togtrafikk over brua måtte innstilles. Sporbruddet voldte atskillige vanskeligheter for jernbaneforbindelsen med Telemark og Sørlandet. Sandsværmoen stoppested, på vestsiden av Jernbanebrua og 2 km fra Kongsberg stasjon, ble midlertidig opprettet som togmeldingsstasjon og persontogene på vestsiden ble kjørt til, respektive fra denne stasjon. Passasjerene ble overført i biler mellom Kongsberg og Sandsværmoen. Fraktgods og ilgods til og fra Bratsbergbanen og Sørlandsbanen ble kjørt over Vestfoldbanen.

Fra 1.6. var Jernbanebrua midlertidig reparert så vidt at den kunne trafikkeres med begrenset belastning. Lokomotiver kunne ikke kjøres over brua og togene måtte derfor skyves over. Først fra 12.9.40 var brua endelig reparert og var farbar for ordinær trafikk. I en begrenset periode i juli - august ble det gitt spesiell tillatelse til å trafikere brua også med lokomotiver på grunn av store tyske transporter mellom Oslo og Kristiansand.

Det ble i april dagene 1940 ikke anrettet skade ved krigshandlinger på jernbanens område i Kongsberg - utover den skade som ble påført jernbanebrua ved sprengningen 11.4.

3.3. Ved IR. 6, Hønefoss.

Det inngikk i tyskernes planer å besette Hønefoss ved øvelseplassene Hvalsmoen og Helgelandsmoen for å hindre mobiliseringen av de avdelinger som skulle settes opp der. Det skulle til dette oppdrag settes inn 2 bataljoner som fra Oslo skulle rykke fram, den ene i landeveismarsj på østsiden av Tyrifjorden - denne gruppe ble under fremrykkingen mot Hønefoss betydelig forsterket - og den annen med jernbane over Drammen - Vikersund.

Slik situasjonen etter hvert utviklet seg, kom den vesentligste del av krigsoperasjonene til å foregå på øst- og nordøstsiden av Tyrifjorden og således utenfor Drammen jernbanedistrikt. I denne omtale er bare tatt med de krigshandlinger og begivenheter i forbindelse med disse som berørte Drammen distrikt og som vesentlig foregikk langs eller i nærheten av Randsfjordbanen.

Det ble av IR. 6 ikke sendt ut noen sikringstropper 9.4. og 10.4. Den viktigste årsak hertil var at det fra overordnet militær myndighet ikke forelå klare bestemmelser om hvordan norske militære avdelinger skulle forholde seg ved sammentreff med tyske tropper. Først 11.4. kl. 6.00 om morgenen fikk regimentsjefen for IR.6 den nye kommanderende general, generalmajor Ruges ordre om at det tyske angrep skulle møtes med alle midler og at Oslo skulle innkapsles så langt fremme som mulig ved sperringer og nødvendige fjellsprengninger.

Reg.sjefen gikk straks i gang med organisering av forsvaret. De første tropper som var ferdig oppsatt, ble sendt fram til Sollihøgda og til Roaområdet (Grua - Stryken) og pionertropper ble satt i gang med veisperringer og forberedelser til fjell- og brusprengninger på veiene og på jernbanelinjene til Hønefoss. Stasjonskommandanten i Drammen, major Schwartz fikk i oppdrag av reg.sjefen å sprengne jernbanelinjen et sted mellom Asker og Drammen, men da Drammen på det tidspunkt allerede var besatt av tyskerne, kunne oppdraget ikke utføres.

Den 11.4. mellom kl. 11.00 - kl. 11.30 fløy tyske fly inn over Helgelandsmoen og slapp 8 - 10 bomber fra lav høyde. De fleste bombene slo ned på øvelsesplassen og gjorde ingen skade, men et par av dem falt ned i nærheten av messebygningene og herunder ble en av messepikeene lettere såret. Flyene ble beskyttet av luftvernets mitraljøser, men uten synlige resultater.

Etter ordre av reg.sjefen ble 1. kompani av IR.6, ca. 130 mann, natten 11. - 12.4. transportert i biler til Vikersund til forsvar av veien Vikersund - Hønefoss. Sjefen for 1. kompani, kaptein Rübber, beordret om morgenen 12.4. Vikersund evakuert og alle biler kjørt bort. Vikersund veibru og veibruer ved Åmot og Geithus var alt sprengt og på jernbanebrua ved Geithus (Katfoss) var skinner og sviller fjernet. Kompaniet besatte en stilling på vestsiden av Vikersundbrua mellom jernbanelinjen og Tyrifjorden, og med front mot øst.

Den tyske bataljon som fra Oslo skulle rykke fram mot Hønefoss over Drammen - Vikersund, ble ikke transportert med jernbanen som planlagt, men ble satt opp på rekvirerte biler og kom til Drammen 11.4. kl. 16.00. Den 12.4. om morgenen startet bataljonen fra Drammen og kjørte på nordsiden av Drammenselva. Da tyskerne passerte Hokksund ca. kl. 12.00 ble de observert av stasjonskommandanten der, major Midelfart, som sendte melding til det norske kompani i Vikersund. Meldingen kom imidlertid ikke fram til kompaniets sjef, kaptein Rübber.

Den tyske motoriserte styrke kjørte videre fra Hokksund langs Drammenselvas østside. De kom tidlig om ettermiddagen til østre Vikersund og de norske tropper som lå på vestsiden, åpnet straks ild mot dem. Tyskerne besvarte ilden og la hele vestre Vikersund under mitraljøseild samtidig som tyske fly kretset over de norske stillinger. Skytingen varte ca. et kvarter. Tapene var små på begge sider. På norsk side 2 sårede, hvorav 1 dødelig, på tysk side 1 fallen og et ukjent antall sårede. De tyske tropper trakk seg tilbake til Åmot og gikk der i kvarter.

Etter kampen bestemte kaptein Rübber seg til å gå tilbake til en stilling ved Bjerke, omtrent midtveis mellom Vikersund og Drolsum jernbanestoppested. Ca. kl. 16.30 samme dag ble jernbanebrua ved Ask (Bjerke bru) og en veibru i nærheten sprengt av norske pionertropper. Ved midnatt 12. - 13.4. ble 1. kompani avløst av 6. kompani som fra Hønefoss rykket fram foran Ask og overtok vaktholdet der resten av natten uten å se noe til de tyske avdelinger. I en telefonsamtale som reg.sjefen hadde tidlig om morgenen 12.4. med komm. general meddelte denne at det var meget viktig at kommunikasjonspunktet Hønefoss ble holdt; selv om dette skulle gå ut over byen, og det ble derfor gitt ordre til at byen skulle evakueres samme dag og innen kl. 13.00. Det ble av jernbanen kjørt 2 evakueringsstog, et til Tyristrand og et til Sperillen og for øvrig foregikk evakueringen med busser og lastebiler til Sokna og vestre Ådal. Praktisk talt alle reiste ut av byen unntatt politi-, brann og sanitetsmannskaper. En del av befolkningen i Hønefoss dro til slektninger og kjente i de nærliggende bygder og disse kom der i tillegg til den strøm av flyktninger som i dagene 9. - 11.4. var kommet fra Oslo og hadde fylt bygdene. Slik som forholdene utviklet seg, ble det ved regimentets tilbaketrekning, ikke kjempet i den tomme by, men derimot i bygder som var overfylt av mennesker.

(Jernbanepersonalet evakuerte ikke 12.4., men etter ordre av stasjonskommandanten 13.4. om morgenen, ble Hønefoss stasjon rømmet før kl. 11.30 samme dag.)

Utover dagen den 12.4. fikk imidlertid regimentsjefen etter meldinger som innløp, et mer pessimistisk syn på situasjonen. Han fant at han allerede neste dag burde trekke hovedstyrkene bakover til avsnittet om Randsfjordens sørende. Han forela planen for general Ruge som bifalt den og samme ettermiddag og aften ble ordrene om tilbaketrekking sendt ut. Tilbaketrekkingen foregikk natten 12. - 13.4. og om morgenen 13.4. (Roa-gruppen skulle dog bli i sine stillinger.)

Landvernsbataljonen som allerede 10.4. hadde flyttet sine depoter fra utstillingsplassen i Hønefoss til Sokna og fortsatte mobiliseringen der, var ikke ferdig med oppsettingen da ordre kom natten til 13.4. om overflytting til Ådal. Flyttingen ble påbegynt straks og alle bilene ble lastet med materiell og så mange av personellet som fikk plass og kjørte via Hønefoss opp igjennom Ådal. Men et kompani og en depotavdeling måtte marsjere over åsen til Ådal. De hadde en stri tørn, i høy snø og nattekulde, mange fremdeles sivilt kledd og med vinterfrakk og kuffert og kom etter en marsj på 6 timer fram til Bergsund, 3 km nordvest for Somma stoppested på Sperillbanen.

Tyskerne fortsatte fremrykkingen mot Hønefoss natten 13. - 14.4. og den 14.4. mellom kl. 7.00 og kl. 10.00 rykket de inn i Hønefoss med 4 bataljoner uten å møte motstand. 3 bataljoner kom inn over Norderhov, den 4. som kom via Drammen - Vikersund, kom inn fra Ask hvor den var gått i kvarter foregående kveld.

Landvernsbataljonen av IR. 6 hadde i løpet av dagen 13.4. gruppert sine styrker på strekningen Hallingby jernbanestoppested - Sperillens nordende. Sperillbanen, gjennom Ådal, går lange strekninger parallelt med og i nærheten av veien. Det var videre sendt et vaktlag fram til Hen stasjon. Søndag den 14.4. om morgenen besluttet bataljonsjefen, major Haneborg Hansen, seg til å samle sine styrker fremover og ta opp kampen i området om Hen og sønnenfor stasjonen. Det var laget en veisperring av stein i en undergang der hovedveien gikk under jernbanelinjen like sør for Hen stasjon.

Under fremrykking til nye stillinger støtte en norsk mitraljøsetropp ca. kl. 11.00 om formiddagen overraskende på en tysk rekognoseringsbil ved Nørbymoen, ca. 1 km sydøst for Hen stasjon. Skytteren ved en av mitraljøsene skjøt av hele "Båndet" og hele besetningen på den tyske bilen ble drept - unntatt én som kom unna. Det var tyve mann på bilen.

Et tysk kompani som lå ca. 2 km sønnenfor, ble alarmert ved skytingen og gikk til angrep. Kampen pågikk hele ettermiddagen til utpå kvelden og tapene på norsk side var 1 drept og 1 hårdt såret. Etter at det var blitt mørkt ble de norske tropper trukket tilbake til Hallingby hvor det var anlagt en sperring. Natt til 15.4. var Landvernsbataljonen igjen gruppert i stillinger fra Hallingby - Nes i Sperillens nordende, en strekning på 40 km. Det var i løpet av dagen 14.4. lagt ut en del sperringer langs hovedveien og jernbanelinjen ble sperret ved Somma jernbanestoppested ved at en del godsvogner var kjørt fram på hovedlinjen og pensen til sidesporet låst fast.

Mandag 15.4. kl. 5.00 rykket de tyske styrker ut fra sitt kvarter og kjørte i biler fram til Hen, hvorfra de fortsatte til fots. Kl. 7.30 nådde tyskerne sperringen ved Hallingby der de straks ble mottatt med skyting av 3. kompani assistert av 1. kompani som umiddelbart etter ble satt inn. Kampen varte hele dagen og tyskerne avanserte langsomt fremover. Etter hvert trakk de norske tropper seg nordover til Nes og den siste stilling, ved Fjøsvika, ble holdt til mørkets frembrudd.

De tyske styrker gikk i kvarter ved Somdalen om kvelden 15.4. og rykket videre først ut på formiddagen dagen etter.

De senere krigshandlinger i Ådal i 1940 foregikk utenfor Drammen jernbanedistrikt.

Det foreligger ingen skriftlige rapporter om drepte eller sårede jernbanemenn eller skader på jernbanens områder i Ådal, forårsaket ved krigshandlingene i april dagene 1940.

En kort omtale av tyskernes forbryterske fremferd mot sivilbefolkningen i Ytre Ådal mandag 15. april 1940 bør tas med, selv om den ikke direkte berørte jernbanen.

Som nevnt foran, ble en tysk rekognoseringstropp på 19 mann (1 mann unnkomb) tilintetgjort av en norsk mitraljøsetropp i nærheten av Høy stasjon søndag 14.4. Tyskerne trodde at skytingen var foretatt av franktirører og uten å undersøke forholdet nærmere satte de dagen etter i gang en rekke forbryterske represalier mot sivilbefolkningen i Ytre Ådal som, foruten dalens egne innbyggere, besto av en mengde evakuerte fra Oslo og andre steder.

Tyskerne bombarderte hus med maskingeværer og bombekastere og kastet håndgranater inn gjennom vinduene. Mange mennesker ble drept og hus ble stukket i brann. Alle mannfolk ble arrestert og ved Hval bru ble det stilt opp 70 fanger. Hver 10. mann skulle skytes som franktirør. I siste øyeblikk kom det imidlertid melding om at det nå var brakt på det rene at det var norske soldater som hadde skutt den tyske rekognoseringstropp søndag 14.4. Alle fangene ble allikevel sendt til Hønefoss der de ble løslatt 3 dager senere.

Man skulle tro at myrderiene nå var slutt, men det var ikke tilfelle. Under den videre fremrykking fikk tyskerne øye på to mann på den andre siden av elven. Begge ble skutt. På gården Somdalen ble 4 mann som hadde gjemt seg i kjelleren, trukket ut, stilt opp mot låveveggen og skutt. Etterpå holdt tyskerne et forferdelig hus på Somdalen hele natten.

De mange drepte fra Ådal ligger begravet i en fellesgrav ved Hval kirke. Det er reist en bautastein på graven.

./.

3.4. På Randsfjordbanen

1. BRUER

For å hindre, eller i alle fall sinke tyskerne fremrykking mot Hønefoss over Vikersund, beordret som tidligere nevnt, reg.sjefen for IR. 6 to jernbanebruer og flere veibruer mellom Åmot og Hønefoss sprengt. De to jernbanebruer over Katfoss bru og Bjerke bru.

Den 132 meter lange K a t f o s s b r u ved km 90.87 mellom Åmot og Geithus stasjoner ble dog ikke sprengt, men skinner og sviller ble den 11.4. om ettermiddagen fjernet fra brua i ca. 100 m lengde.

B j e r k e b r u ved km 118.71 mellom Ask og Hønefoss stasjoner fikk derimot betydelig skade ved den sprenging som fant sted ca. kl. 16.30 12.4. Brua var 172.5 m lang og var en stålbru med 9 spenn.

Som følge av sprengingen av Bjerke bru og demonteringen av Katfoss bru, ble all togtrafikk på Randsfjordbanen innstilt fra 11.4. om ettermiddagen. Brusprengingene hadde meget ubehagelige følger for tyskerne som hadde regnet med å benytte Randsfjordbanen til sine troppe-transporter ved den videre fremrykking og det ble satt inn store mannskapsstyrker for å få bruene reparert så raskt som mulig.

Katfossbrua var farbar ca. kl. 17.00 17.4.

Reparasjonen av Bjerke bru var derimot meget vanskelig og måtte nødvendigvis ta lang tid. Tyskerne forlangte først at brua skulle være klar for trafikk på 3 dager, men det var ugjørlig med de midler som sto til rådighet, å få brua ferdig i løpet av den korte tid. Det ble satt inn ca. 100 mann i dette arbeid som pågikk døgnet rundt, i 3 skift, og den 25.4. var brua farbar og togtrafikken kunne gjenoptas.

Etter at Katfossbrua var reparert og kjørbar 17.4. og så lenge reparasjonsarbeidet ved Bjerke bru pågikk, ble passasjertrafikken opprettholdt med tog Drammen - Ask og biler Ask - Hønefoss.

2. "PANSERTOGET"

Det såkalte "Pansertog" ble den 16.4. kjørt fra Oslo kl. 10.00 til Drammen og videre oppover Randsfjordbanen.

Toget besto av damplokomotiv, hvis førerhytte var pansret med stålplater, 3 N-vogner som hver var bemannet med 5 tyske soldater og utstyrt med små kanoner og mitraljøser og 1 passasjervogn.

Toget ble kjørt av lok.fører Olav Øia og daværende fyrbøter Harald Berger og 2 tyske offiserer oppholdt seg i førerhuset sammen med lok.personalet på hele turen.

Før avreisen ble lok.personalet avkrevet løfte om taushet om det som eventuelt kom til å hende under veis.

Toget kjørte fra Drammen kl. 12.30 16.4. og kom til Åmot. Her måtte man foreløpig overnatte da Katfossbrua fremdeles var under reparasjon. Dagen etter, om ettermiddagen, var brua i orden og kl. 17.00 kjørte toget til Ask og videre fram til Bjerke bru som også var under utbedring. Samme kveld 17.4. returnerte "Pansertog" til Hokksund.

Det er av lok.personalet fortalt at det under hele turen ikke inntraff noe usedvanlig.

3.5. På Numedalsbanen

Den 14.4. kom en norsk tropp på ca. 30 mann over fjellet fra Dagali ned til R ø d b e r g i Numedal. De var befelselever fra Ulven ved Bergen og sto under kommando av kaptein Østhus. Troppen ble innkvartert på hotell Grangaard og Folkets hus og besatte straks stasjonen hvor de etablerte kontinuerlig vakt.

Samme dag reiste kapteinen med en del av troppen i biler ned til Veggli der de også besatte stasjonen og tok kvarter på en gård i nærheten.

Kapteinen gjorde stasjonsmesteren kjent med at hans oppdrag blant annet var å sprengre Brohaug bru, mellom Rollag og Veggli, og Kjøme bru, mellom Flesberg og Rollag, og allerede kl. 1.30 15.4. ble Brohaug bru sprengt. Kjøme bru ble sprengt den påfølgende natt.

Etter ordre fra kaptein Østhus ble det den 20.4. sendt et ekstra tomtog fra Rødberg til Veggli for å hente en luftverntropp som var kommet til Veggli fra Rjukan. Etter ordre fra HOK. skulle forsvaret av Rjukan oppgis og de derværende tropper med materiell m.v. skulle overføres til Numedal. Da veien over fjellet fra Tinn til Uvdal var vanskelig fremkommelig med kanoner og annet tungt materiell, valgte man å sette opp et motorisert batteri som skulle kjøre veien over Hovindheia - Bolkesjø - Jondalen - Numedal. Denne planen var imidlertid temmelig risikabel da veikrysset Jondalsveien - Numedalsveien bare lå 6 km fra Kongsberg som på det tidspunkt allerede var besatt av tyskerne. Transporten som ble ledet av kaptein J. Brun, besto av 12 biler med ca. 60 mann, 3 kanoner, annet materiell og våpen og kjørte fra Rjukan kl. 22.30 20.4. Kl. 3.00 om natten passerte transporten det farlige veikryss i Numedal uten at det hendte noe og kl. 10.00 om formiddagen 21.4. kom den fram til Veggli stasjon. Her ble materiell og våpen straks lastet opp på de tomvogner som sto klar, og tropper og materiell ble umiddelbart etter kjørt i ekstratog til Rødberg dit de kom kl. 13.00 samme dag.

Luftvernet etablerte seg på Rødberg og var i stadig aktivitet mot tyske fly som passerte stedet. Det ble dog ikke skutt ned noe fly og heller ikke ble det sloppet bomber over Rødberg.

Kaptein Østhus holdt fortsatt med sin tropp Veggli stasjon besatt. Han sendte daglig oppklaringspatruljer nedover i dalen for å holde øye med tyskerne som var ventet å ville rykke fram gjennom Numedal. Den 24.4. fikk patruljen ved Kjøme øye på en bil som var på vei mot Veggli og som, da den kom nærmere, viste seg å være tysk. Bilen ble av patruljen beskyttet med maskingevær og herunder ble to av de tre tyskere som befant seg i bilen, drept. Den tredje kom seg unna.

Dagen etter, den 25.4., ble Veggli stasjon bombet av tyskerne. Det ble først sloppet 11 mindre bomber som gjorde en del skade i skinnegangen, men den 12. og siste bombe var større og gjorde atskillig skade på stasjonens spor og på 2 personvogner og 10 godsvogner som sto på stasjonen. Ingen personer ble skadd ved bombingene og det ble ikke anrettet skader av betydning på stasjonens bygninger. N. Veggli bru som lå ca. 300 m sønnenfor stasjonen, ble derimot påført en del skade ved bombingene.

Etter bombingene av stasjonen forlot kaptein Østhus og hans tropp Veggli og dro samme dag tilbake til Rødberg.

Den 27.4. brøt de norske styrker på Rødberg opp og dro over fjellet til Dagali.

Den 29.4. kom ca. 100 mann tyske tropper i biler sørfra til Rødberg og kjørte videre til Dagali og dagen etter kjørte en tysk styrke på 1 500 - 2 000 mann gjennom Rødberg samme vei.

Rødberg stasjon ble ikke besatt av tyskerne.

Til Veggli kom 26.4. en tysk tropp på ca. 40 mann. De besatte stasjonen og ble der til en av de første dager av mai da de reiste sørover.

Brusprengingene på Numedalsbanen voldt store vanskeligheter for togtrafikken på denne bane.

Særlig sterkt skadd var Brohaug bru. Denne som lå ved km 154.94 mellom Rollag og Veggli stasjoner, var en kombinert jernbane- og vei- bru av stål og var 65 m lang i ett spenn. Ved sprengingen var den søndre ende av brua falt ned og lå nede i elvebunnen.

N. Veggli bru ved km 159.85, også mellom Rollag og Veggli stasjoner, og Kjome bru ved km 144.50 mellom Flesberg og Rollag stasjoner hadde begge fått mindre skader.

Distriktet fikk gjennom politimesteren på Kongsberg anmodning fra tysk hold om å få bruene reparert, men administrasjonen hadde på det tidspunkt ikke tilstrekkelig verken teknisk eller annet personale til å få bruene reparert i løpet av rimelig tid.

Heller ikke Hovedstyret for Statsbanene kunne avse ingeniører til planlegging eller arbeidsledelse av de nødvendige reparasjonsarbeider ved de skadde bruer i Numedal da Brukontoret var sterkt opptatt med reparasjoner av andre sprengte jernbanebruer som jernbanen, etter avtale med tyske myndigheter, hadde påtatt seg å utføre. Man var derfor henvist til å ordne seg med rene provisorier for å få trafikken igang igjen. Det ble etter brusprengingene ikke kjørt tog på Numedalsbanen (unntatt de nevnte ekstratog mellom Rødberg og Veggli for norske militære) før 27.4. da det ble satt i gang et godstog mellom Kongsberg og Djupdal.

Den 16.5. var Kjome bru så vidt midlertidig reparert at den kunne trafikkeres med 2-akslede vogner og disse ble kjørt over brua med traktor. Persontrafikken ble fra samme dag gjenopptatt og foregikk med tog Kongsberg - Rollag, bil Rollag - Veggli og tog Veggli - Rødberg. Fra 5.6. kunne Kjome bru igjen trafikkeres med lokomotiv.

Den 25.8. var også Brohaug bru og N. Veggli bru provisorisk utbedret og ordinær togtrafikk ble fra samme dag gjenopptatt på Numedalsbanen.

3.6. Bratsbergbanen

1. VED GRANSHERAD

Etter at Notodden var besatt 23.4. var det tyskernes hensikt å rykke fram langs østsiden av Tinnsjøen og videre mot Rjukan. Den 25.4. rykket en tysk styrke på flere hundre mann ut fra Notodden og tok veien mot Gransherad stasjon der de besatte Kirkevolden veibru som lå like sør for stasjonen. Hovedstyrken fortsatte veien mot Hovinheia og kom der i kontakt med fremskutte norske styrker fra 1. kompani av den lille infanteribataljon som major Lowzow disponerte til forsvar av Rjukan.

I den hensikt å forstyrre tyskerne i deres gruppering og fremrykking i området Gransherad - Hovin, besluttet luftvernkommandoen på Rjukan å gjøre et motstøt mot Gransherad med en del av styrken på Rjukan og sprengte Kirkevolden veibru.

Det ble tatt ut 30 frivillige, og under ledelse av fenrik Heyerdahl og utstyrt med 2 mitraljøser og 1 maskingevær reiste troppen fra Rjukan med D/S Skarfoss om kvelden 29.4. og kom til Tinnoset kl. 3.00 30.4. På Tinnoset stasjon fikk fenrik Heyerdahl til disposisjon et lokomotiv som for øvrig sto klar med dampen oppe, lokomotivbetjening og 2 åpne godsvogner, og troppen reiste straks nedover mot Gransherad stasjon. Toget ble stoppet ca. 1 km ovenfor Kirkevolden bru, og aksjonen ble satt i gang etter en på forhånd oppsatt plan.

En del av troppen ble imidlertid da de kom fram til planovergangen i stasjonens nordre ende, oppdaget av noen tyskere som var inne på en bensinstasjon ved overgangen for å fylle bensin. Tyskerne var for øvrig allerede på forhånd blitt oppmerksom på at den automatiske varselklokke ved planovergangen plutselig begynte å ringe. Årsaken her- til var at toget hadde kjørt så langt fram at det var kommet inn på varsselfeltet. Det ble nå en skuddveksling ved stasjonen, og derved ble de tyske vakter på brua og den tyske styrke som lå i leir på sydsiden av brua - ca. 70 mann - alarmert og angrep den norske hovedtropp som var under fremrykking mot brua. Troppe måtte gå tilbake til en stilling der de holdt kampen gående ca. 1 time. Da det ble klart at det ikke var mulig å forsere seg fram til brua og gjennomføre oppdraget, ble det gitt ordre om å gå tilbake til toget som straks kjørte troppe til Tinnoset. Her gikk de ombord i D/S Skarfoss som lå klar og uten opphold ble kursen satt for Mæl.

I kampen ved Gransherad stasjon ble 4 tyskere drept. På norsk side ble ingen drept, men en sersjant ble tatt til fange.

Tyskerne trodde først at angrepet ved Gransherad stasjon ble foretatt av franktirører og som represalier ble 40 sivilpersoner i Gransherad arrestert. Hos mange av disse ble det også funnet gevær og ammunisjon. Et hell var det derfor at sersjanten ble tatt til fange og kunne bevitne at angrepet var en militær aksjon. Dagen etter fikk tyskerne dette bekreftet ved telefonisk henvendelse til luftvernkommandoen på Rjukan og de arresterte ble da løslatt.

Det lokomotiv og -personale som var med i aksjonen ved Gransherad stasjon 30.4., kjørte samme natt ca. kl. 5.00 fra Tinnoset med 4 tankvogner til Notodden.

Da toget kom til Gransherad, som skulle passeres uten stopp, ble lokomotivet beskyttet med mitraljøser av tyskerne og tvunget til å stoppe. Toget ble entret av en flokk tyskere som foretok en grundig

visitasjon, men da ingen eller intet mistenkelig ble funnet, fikk toget fortsette til Notodden.

Ingen av lokomotivpersonalet ble skadd ved skytingen.

2. VED TINNOSET

Ca. kl. 12.30 den 30.4. rykket en tysk styrke på 50 mann inn på Tinnoset stasjon og sprengte ferjeleiet og samtlige sporveksler på stasjonen. De kappet også samtlige telefon- og signalledninger og stasjonen ble uten forbindelse med det øvrige distrikt både over jernbane- og rikstelefon. Etter sprengningene ble alle tog på strekningen Notodden - Tinnoset innstilt.

Da ferjeleiet var ødelagt, måtte ferjetrafikken på Tinnsjøen stoppe, og Norsk Hydros massetransporter mellom Borgestad og Rjukan måtte innstille. Fra 5.5. ble det kjørt 2 tog hver vei mellom Notodden og Tinnoset og fra 7.5. gjorde D/S Skarfoss daglig én tur fram og tilbake mellom Mæl og Tinnoset med passasjerer og stykkgoods.

Først fra 10.5. ble ordinær togtrafikk gjenopptatt mellom Notodden og Tinnoset og samtidig også ordinær ferjetrafikk på Tinnsjøen med forbindelse til Rjukan. Fra samme dag gikk Norsk Hydros massetransporter mellom Borgestad og Rjukan igjen normalt.

3. VED VALESÆTER HOLDEPLASS

Da Herøya luftvern den 14.4. ble oppgitt, ble depotene tømt for det meste av utstyret, og dette ble i dagene 14. - 16.4. kjørt i biler til en utlåve i nærheten av V a l e s æ t e r h o l d e p l a s s på Bratsbergbanen for derfra å sendes videre til Vinjesvingen der norske styrker samlet seg for å kjempe videre. Siste transport dro fra Herøya kl. 16.00 16.4. og gikk gjennom Porsgrunn og Skien samme dag og umiddelbart før disse byer ble besatt av tyskerne. Transporten ble ledet av sersjant B. Schultz som hadde 10 mann til disposisjon.

Sersjant Schultz satte stasjonsmesteren ved Nisterud (Gustav Rygh) inn i situasjonen, og denne sørget for å stoppe tog 5470 ved Valesæter kl. 19.30 om kvelden 16.4. Alt materiellet var på forhånd brakt fram til holdeplassen ved hjelp av en del skogsarbeidere som også var med på innlastingen. Materiellet ble i tog 5470 kjørt opp til Nordagutu og derfra samme natt i ekstratog til Bø (tog 5470 var et rutegående tog til Tinnoset). Fra Bø ble materiellet sendt videre i biler til Rauland.

4. VED PORSGRUNN

Den 13.4. kl. 15.45 kom 5 biler med tyskere til Porsgrunn og sprengte kl. 17.00 Kringkastingens relestasjon i luften. De forlot byen umiddelbart etter sprengingen.

Den 16.4. ble depotene for luftvernet på Herøya tømt, og materiellet ble samme dag kjørt til en gård i nærheten av Valesæter holdeplass (se denne).

Samme dag, 16.4., ble Porsgrunn og Skien besatt av tyskerne.

3.7. Sørlandsbanen

1.

VED GVARV STASJON

Den 1.5. ca. kl. 18.25 ble det fra fly sluppet 3 bomber over Gvarv stasjon umiddelbart foran godstog 1180.

Den ene, antakelig en liten 2 kg bombe, falt ned på stasjonsområdet. De to andre var 10 kg bomber og falt ned ca. 1 km vest for stasjonen og utenfor banelegemet.

Det ble ikke forårsaket nevneverdig skade på jernbanens område ved denne anledning.

4.1. Personalsituasjonen 1940 - 1945

0. GENERELT

I årene 1934 - 1939 ble behovet av personale i alle tjenestegrener revidert én gang i året i forbindelse med den årlige ruteendring. Ved disse revisjoner ble personalets tjeneste- og arbeidsforhold gjennomgått og vurdert på bakgrunn av trafikken og den endrede ruteordning og det nye personalbehov som man derved kom fram til, dannet grunnlaget for den nye normering.

I 1940 var - inntil krigsutbruddet - antallet av havende personale i de forskjellige tjenestegrener praktisk talt a jour med det normerte antall. Man hadde m. a. o. ingen reserve å møte den nye situasjon med. På grunn av de ekstraordinære forhold som oppsto da krigen brøt ut, ble det bestemt at revisjon av personalnormeringen i 1940 skulle utstå. I 1941 ble den årlige personalnormering tatt opp på nytt og det samme var tilfelle i 1942 og 1943. I 1944 og 1945 ble revisjon av personalnormeringen ikke tatt opp samlet for alle tjenestegrener, men gruppevis og stasjonsvis ble det blant annet foretatt en rekke omnormeringer.

På grunn av den dengang rådende situasjon og de usikre forhold ble det ved fastsettelsen av normeringen under krigen alltid skjelnet mellom forhold av formodet permanent art og forhold av ekstraordinær eller midlertidig karakter og disse siste ble holdt utenfor normeringen.

Da krigen kom og med den tyske invasjon, ble det straks stilt svære krav til jernbanen og dens personale. Det oppsto en rekke forhold som krevde ekstraordinære tiltak og derav følgende økt behov for personale og det ble nødvendig med inntaking av ekstrapersonale og sesongarbeidere i stor målestokk, spesielt i drifts- og trafikkjentesten. Personalbehovet steg sterkt under krigen og da særlig i stasjonstjenesten, men også linjetjenesten og verkstedtjenesten viste stor økning.

Når personalstyrken steg så sterkt som tilfellet var, må det erindres at det arbeid som normeringsutvalgene utførte i årene før krigen, hadde brakt personalnormeringen ned på et minimum som selvsagt var basert på normale forhold og som var forutsatt revidert årlig eller ved eventuelle inntrepende behov. Av de mer direkte og aktuelle årsaker til personaløkningen var i første rekke den økte trafikk og i forbindelse med denne, den utvidede tjenestetid. Videre de mange arresterte og fengslede tjenestemenn, de mange som forsvant og de langvarige utlån av personale til andre distrikter, vesentlig til Trondheim i forbindelse med trafikken på Nordlandsbanen.

Nevnes i denne forbindelse må også det unormalt store sykefravær blant personalet under krigen. Se vedstående oppgave. En vesentlig årsak til dette må tilskrives den enerverende og anstrengende tjeneste personalet var utsatt for, ofte uten de reglementerte ukefridager, overtid i stor utstrekning og ikke sjelden med reduserte hviletider.

En medvirkende årsak var sikkert også manglende ferie som det på grunn av personalmangel - og da særlig mangelen på fagutdannet og opplært personale - ikke var mulig å få avvirket innen fastsatte tider. Ferier måtte stadig utsettes, utstå til det etterfølgende år eller erstattes med penger.

ANTALL FAST ANSATT OG EKSTRA ¹⁾ PERSONALE PR 30.6. I ÅRENE 1939 - 1945

Tjenestegren	:	1939	:1940 ²⁾	: 1941	: 1942	: 1943	: 1944	:1945
Administrasjons-tjenesten	:Fast ansatt:	114	: 112	: 115	: 109	: 112	: 118	: 124
	:Ekstra	: 31	: 27	: 37	: 39	: 39	: 52	: 42
	:Sum	: 145	: 139	: 152	: 148	: 151	: 170	: 166
Stasjons-tjenesten	:Fast ansatt:	:1 070	:1 054	:1 038	:1 104	:1 138	:1 142	:1 149
	:Ekstra	: 235	: 234	: 284	: 393	: 475	: 572	: 630
	:Sum	:1 305	:1 288	:1 322	:1 497	:1 613	:1 714	:1 779
Konduktør-tjenesten	:Fast ansatt:	170	: 170	: 183	: 190	: 185	: 219	: 222
	:Ekstra	: 0	: 0	: 0	: 0	: 0	: 3	: 8
	:Sum	: 170	: 170	: 183	: 190	: 185	: 222	: 230
Lokomotiv-tjenesten	:Fast ansatt:	445	: 464	: 452	: 445	: 464	: 504	: 499
	:Ekstra	: 44	: 25	: 57	: 106	: 121	: 111	: 122
	:Sum	: 489	: 489	: 509	: 551	: 585	: 615	: 621
Linje-tjenesten	:Fast ansatt:	351	: 349	: 346	: 341	: 344	: 352	: 352
	:Ekstra	: 141	: 133	: 147	: 258	: 369	: 493	: 604
	:Sum	: 492	: 482	: 493	: 599	: 713	: 845	: 956
Forråds-tjenesten	:Fast ansatt:	24	: 26	: 27	: 27	: 28	: 28	: 33
	:Ekstra	: 10	: 7	: 12	: 12	: 19	: 22	: 15
	:Sum	: 34	: 33	: 39	: 39	: 47	: 50	: 48
Verksted-tjenesten	:Fast ansatt:	394	: 390	: 402	: 415	: 423	: 447	: 443
	:Ekstra	: 122	: 129	: 141	: 197	: 228	: 223	: 278
	:Sum	: 516	: 519	: 543	: 612	: 651	: 670	: 721

1) E k s k l u s i v e sesongarbeidere.

2) Tallene for 1940 viser stillingen pr. 31.3.

PERSONALETS SYKEFRAVÆR 1.7.39 - 30.6.45

ANTALL SYKEDAGER PR. MANN

Tjenestegren	: 1939-40	: 1940-41	: 1941-42	: 1942-43	: 1943-44	: 1944-45
Administrasjon	: 8.4	: 7.5	: 7.1	: 8.7	: 12.3	: 14.5
Stasjons- tjeneste	: 14.2	: 18.6	: 19.5	: 25.2	: 29.1	: 38.1
Lokomotiv- tjeneste	: 13.5	: 16.0	: 16.2	: 26.6	: 27.5	: 45.4
Togtjeneste	: 19.6	: 17.0	: 12.4	: 29.7	: 48.0	: 43.2
Linjetjeneste	: 11.8	: 14.2	: 12.3	: 20.4	: 18.5	: 22.0
Verksted- og forrådstjeneste	: 13.6	: 20.3	: 31.1	: 40.0	: 43.1	: 46.1

Oppgaven er tatt opp pr. budsjettår fra og med 1.7. til og med 30.6. f.å. - unntatt for 1939 - 40 som gjelder tidsrommet 1.7.39 - 31.3.40.

4.1.

1.
INNTAING AV PERSONALE

För krigen hadde distriktet som regel ingen vanskeligheter med å skaffe det personale som til enhver tid trengtes i de forskjellige tjenestegrener ved jernbanen. Da krigen kom, ble dette forhold helt forandret. Allerede i slutten av mai 1940, ble det bestemt at ingen ny inntakelse skulle finne sted uten etter forelegg for Hovedstyret.

Hösten 1940 sendte Sosialdepartementet ut et rundskriv om at enhver inntakelse av arbeidstaker skulle skje gjennom den offentlige arbeidsformidling og godkjennes av denne.

I november 1940 kom Sosialdepartementets oppslag om at alle menn som var født i 1921 skulle melde seg hos sine rodeforstandere for å bli innrullert til arbeidstjeneste.

I desember 1940 fikk NSB generell godkjenning av Direktoratet for Arbeidsformidling for tilsetting av sesongarbeidere som hadde vært i Statsbanenes tjeneste i de siste 12 måneder før tilsettingen.

I juli 1941 meddelte Arbeidsformidlingsdirektoratet at godkjennelse for arbeidstakere som hadde arbeid i jord- og skogbruk, skipsfart eller fiskeri, for tilsetting ved jernbanen, bare ville bli gitt når fylkesmannen kunne opplyse at det ikke var mangel på arbeidskraft i nevnte yrker.

Sommeren 1941 sendte Sosialdepartementet ut forordning om særlig samfunsviktige arbeidsoppgaver og om arbeidsformidlingens fremgangsmåte om pålegg til arbeidstakere etter denne forordning. Disse arbeider som var betegnet som "samfunnsmessig særlig betydningsfulle og uoppsettelige" var:

Bergverks- og smelteverksvirksomhet, bygningsarbeider for utbygging av lettmetallindustrien, bygningsarbeider for Oberbauleitung Trondheim og skipsfart.

Arbeidsformidlingen ble pålagt å tilvise i alt 5635 mann til ovennevnte arbeidsoppgaver, skipsfart ikke medregnet. Det ble i forordningen gitt anvisning på en del bedrifter som det kunne tas folk fra samtidig som det ble pekt på en del andre bedrifter som ikke måtte berøves noen av sine folk.

I februar 1942 kom det fra Direktoratet for Arbeidsformidling et rundskriv om straff-forfølgning for lovovertridelser bestemmelser om arbeidsformidling.

I desember 1942 bestemte Gd. på foranledning av Politidepartementet at det ved enhver ny-inntakelse av ekstrapersonale ved jernbanen skulle innhentes vandelsattest fra det stedlige politi før inntakelsen. Attesten skulle gjennom Dc-Gd. sendes Politidepartementet.

Loven om "Nasjonal arbeidsinnsats" av 22.2.43 ble sendt ut gjennom Direktoratet for arbeidsformidling 1.3.43. Etter denne lov skulle alle menn mellom 18 og 55 år og kvinner mellom 21 og 40 år melde seg for arbeidsformidlingen. Videre kunne bedrifter og virksomheter som ikke var livsviktige, stanses. Unntatt fra meldeplikten var bländt annet den som var tilsatt i offentlig tjeneste i full stilling, herunder også jernbanens ekstrapersonale.

De mange lover og bestemmelser som kom ut under krigen om pålegg til arbeidstakere om å ta tilvist arbeid og om restriksjoner av mange slag i denne forbindelse, gjorde det meget vanskelig for jernbanen å skaffe seg arbeidskraft.

Da lover om "Nasjonal Arbeidsinnsats" kom i 1943 var det mange private hvis forretning eller virksomhet etter den nye lov ble beordret stanset, som meldte seg ved jernbanen for å bli tatt inn der og derved unngå å bli tatt til arbeidstjeneste. Det dreide seg om middelaldrende menn, de fleste over den alder som var vanlig ved antakelse under normale forhold. Men behovet for ekstrapersonale var på den tid stort og det ble med hver enkelt mann avtalt at han, så snart krigen var over, måtte slutte ved jernbanen.

Arbeidsformidlingens tillatelse til å ta arbeidet måtte dog innhentes og det bød ofte på vanskeligheter.

Fra Begynnelsen av året 1944 ble personalsituasjonen stadig vanskeligere spesielt ved Oslo V og Drammen stasjoner. Det ble gjort gjentatte henvendelser til Arbeidsformidlingen og blandt annet pekt på at det ikke var mulig å få permittert personalet. Ved Drammen stasjon gjensto pr. 20.3.44 fremdeles 900 uavviklede feriedager fra 1943. Man fikk da også tilvist 20 mann til Oslo V og 20 mann til Drammen stasjon.

Hösten 1944 var bær- og frukttrafikken ved Il- og Fraktgodsekspedisjonene i Oslo Ö og Oslo V prekær og etter Gd.'s alvorlige forestillinger overfor Arbeidsdirektoratet ble det i september måned gitt tillatelse til inntaing av arbeidere i n ö d v e n d i g a n t a l l ved godsekspedisjonene ved Oslo Ö og Oslo V u t e n f o r e l e g g f o r o g g o d k j e n n e l s e a v arbeidskontoret og u t e n b e g r e n s i n g a v a r b e i d s f o r h o l d e t. Det ble denne höst utlånt folk både fra Oslo kommune og fra tollvesenet.

Selv om den store inntaing av ekstrapersonale i Oslo denne höst var ekstraordinær og helt midlertidig, kunne man fra myndighetenes side merke en mer velvillig innstilling enn tidligere når det gjaldt forståelsen av jernbanens krav om mer personale og dette var ikke uten en viss psykologisk betydning.

4.1.

2.

INNTAING AV KVINNELIG I STEDET FOR MANNLIG ARBEIDSKRAFT

Hovedstyret meddelte i mai 1942 at det etter Sosialdepartementets bestemmelse, på grunn av ekstraordinært stort behov for arbeidskraft til jordbruk, vedhogst, bygge- og anleggsarbeid, ble nødvendig å ta fra igangværende bedrifter en del arbeidere, i første rekke yngre mannlig arbeidskraft, eventuelt ved inntak av kvinnelig arbeidshjelp i større utstrekning enn för.

Det var departementets ønske at tiltaket kunne gjennomføres uten bruk av tvangsmidler, altså ved tiltak fra vedkommende bedrifts eller etats ledelse.

Distriktet fremholdt at til et så spesielt arbeid som jernbanens drift ville kvinnelig arbeidskraft være lite formålstjenlig og bare anvendbart i innvendig tjeneste ved bystasjoner og større landstasjoner. Ved disse stasjoner var det imidlertid allerede för anvendt kvinner i så stor utstrekning at ytterligere bruk av kvinnelig arbeidskraft ikke var mulig uten en tids opplæring.

Det samme var tilfelle med en del stillinger ved administrasjonskontorene. Man ville for øvrig heller ikke oppnå å få frigjort mannlig arbeidskraft til arbeid utenfor jernbanen, idet jernbanen, på grunn av den herskende mangel på fagutdannet personale, selv ville ha bruk for de derved frigjorte tjenestemenn.

Det var atskillig skriftveksel om saken mellom Sosialdepartementet og Hovedstyret og denne endte til slutt med departementets brev datert 12.9.42 der det nærmest i form av en ordre ble henstilt at "Statsbanene nå skifter ut mannlig arbeidskraft med kvinnelig der dette overhodet lar seg gjennomføre". Departementet forutsatte at den nødvendige opplæring ble satt i gang straks.

Hovedstyret lot etter dette innsette i dagspressen en kunngjøring om inntaing av kvinner ved Statsbanene i administrasjonstjenesten, stasjonstjenesten, togtjenesten og til budtjeneste.

Det ble etter hvert tatt inn en del kvinner i de nevnte tjenestegrener, men det ble gjentatte ganger gjort oppmerksom på at de mannlige tjenestemenn som ble utløst av kvinner, ikke kunne avgis til tjeneste utenfor jernbanen, men måtte overføres til annet arbeid der på grunn av manglende arbeidskraft.

Mens det ikke var vanskelig å få inntatt det forutsatte antall kvinner til administrasjons- og stasjonstjenesten, var det ikke mange søkere til togtjenesten. Etter ny kunngjøring i dagspressen etter såkalte "billettører", ble det i september 1943 antatt 5. I november 1943 hadde vi 10. I 1944 sluttet de fleste og ved frigjøringen var det bare 1 igjen.

En vesentlig årsak til at så mange kvinnelige billettører sluttet etter relativt kort tid var at de daglig, under sin tjenestegjøring i togene, var utsatt for sterk kritikk fra de reisende for at de, på tross av "London-parolen", hadde tatt arbeid ved jernbanen.

4.1.

3. FALNE TJENESTEMENN

NSB's tjenestemenn deltok i stor utstrekning i det illegale arbeid på hjemmefronten under krigen, de fleste som tilsluttet Hjemmestyrkene (H.S.). For hjemmefronten var det av stor betydning å ha pålitelige forbindelser innen NSB og mange tjenestemenn ble pålagt viktige oppgaver. Jernbanens tjenestemenn var særlig sterkt med når det gjaldt illegale transporter, trykking og distribuering av illegale aviser og i meldingstjenesten.

Det var mange som brente av lyst til å være med og yte motstand mot okkupasjonsmakten på en eller annen måte. Noen tok skrittet helt ut, rømte fra landet og gikk i alliert krigstjeneste, andre forlot sin dont, men ble i landet og gikk helt over til aktiv tjeneste i motstandsbevegelsen. Atter andre og det var de fleste fant å måtte bli på sin post, men deltok ivrig i det illegale arbeid og også her ble det av mange gjort en betydningsfull innsats.

De som var med i arbeidet på hjemmefronten, måtte være forberedt på det verste og tragiske følger uteble da heller ikke for mange av jernbanens tjenestemenn og deres familier. Mange ble arrestert og idømt fengselsstraffer, noen mistet endog livet.

De tjenestemenn som gå sitt liv i kampen mot tyskerne i krigsårene 1940 - 45 var:

Agnæss Thomas Henry Thornau , avdelingsingeniør ved Distriktsjefens kontor, Drammen, født 11.10.1876

Agnæss ble sammen med en rekke andre fra Drammen og omegn, arrestert som gissel etter togsprengningen ved Rygkollen 7.10.43 og ble skutt av tyskerne 13.10.43.

Andersen Gullik Ferdinand, stasjonsbetjent, Horten, født 1.7.1894

Han ble drept 8.5.45 på vei fra arbeidet, ved at en tysker kastet en håndgranat i gaten. Andersen var aktiv hjemmefrontmann.

Bergmann Martin, ekstrabetjent, Oslo V, født 6.7.1897

Bergmann var jøde og ble arrestert 26.6.42. Han var gift og hadde 2 barn og hele familien ble sendt til Tyskland 26.11.42. Deres videre skjebne er ukjent, men man har gått ut fra at de ble likvidert.

Berntsen, Kåre, verkstedarbeider, Drammen, født 28.6.18.

Han forsvant 27.2.45 og ble skutt i Eggedal 26.4.45 under en trefning mellom hjemmefrontmenn og tyskere.

Grötterud Arne, ekstra linjehåndverker, født 29.10.19.

Grötterud ble skutt i Vikersund av en tysk vaktpost 23.2.45, mens han var på vei hjem fra arbeidet.

Gustavsen Arne Reidar, verkstedarbeider, Drammen, født 27.11.02

Han forsvant 1.1.43 og ble skutt på Trandum 5.9.44. Han var aktiv hjemmefrontmann.

Hennum Konrad Anker, telegrafist, Sandefjord, født 15.12.12.

Hennum forsvant i mai 1941 og flyktet til Sverige. Han kom i 1942 til England hvor han tjenestegjorde i flyvåbenet og omkom under et flytokt til Norge 31.12.42.

Hovde Erland, verkstedarbeider, Drammen, født 9.2.16.

Hovde søkte avskjed fra 25.5.41 for helt å ofre seg for det illegale arbeid og ble skutt 9.2.45 under en trefning mellom hjemmefrontmenn og tyskere.

Knudsen Martinius, stasjonsformann i særklasse, Drammen, født 9.2.1891

Knudsen ble arrestert 14.12.43 og døde 17.12.43, trolig på grunn av den tortur han ble utsatt for. Han var aktiv hjemmefrontmann.

Lande Alf Leonard, telegrafist, Stabekk, født 24.3.20.

Lande, som studerte ved siden av sin tjeneste, deltok i illegal virksomhet. Han ble arrestert sammen med en del andre studenter og ble skutt på Trandum 4.7.44.

Olsen Helge, fyrböteråspirant, Hønefoss, født 27.6.17.

Han tilhørte en sabotørgruppe og ble arrestert 9.6.44 på vei til sitt arbeid. Han ble skutt på Akershus 5.9.44.

Pedersen Kåre, verkstedarbeider, Drammen, født 17.4.19.

Pedersen forsvant 7.7.41 og kom seg over til England. Han ble flyver og ble skutt ned 6.6.44 under invasjonen i Frankrike.

Pettersen Rolf Edvin, verkstedarbeider, Drammen, født 10.3.03.

Han forsvant 1.1.44, ble senere arrestert og ble skutt på Trandum 30.10.44. Han var aktiv hjemmefrontmann.

Skinstad Gunnar, ekstrabetjent, Oslo V, født 18.6.21.

Skinstad, som tilhørte en sabotørgruppe i Modum, ble arrestert 6.6.44 og skutt på Trandum 5.9.44.

Etter frigjøringen gikk NSB og distriktets tjenestemannsorganisasjoner sammen om å hedre de falnes minne ved reising av et minnesmerke i form av en tavle med de falnes navn.

Minnetavlen, som er et arbeid av billedhuggeren Nic. Schiöll, ble satt opp i det lille parkanlegg på østsiden av Drammen stasjonsbygning.

Avdukingen fant sted ved en høytidelighet 8.5.46 i overvær av ca. 2000 mennesker, blandt disse de falnes pårørende, representanter fra hovedorganisasjonene, fra lokale organisasjoner og fra distriktsadministrasjonen. Avdukingen ble foretatt av distriktsjef Sigurd Berg.

Den sikkerhet og smakfullt komponerte minnetavle i ramme av lys granitt og stående på en lav granittsokkel, er et enkelt, men vakkert minnesmerke, verdig sitt høye formål.

4.1.

4.
ARRESTERTE TJENESTEMENN

Et stort antall tjenestemenn ble arrestert i løpet av krigsårene. Arrestasjoner ble foretatt både av norsk og av tysk politi og forekom på alle tider av døgnet og oftest uten at årsaken til arrestasjonen ble oppgitt ved anholdelsen. Det viste seg at de fleste arrestasjoner hadde politisk bakgrunn i en eller annen form. Det kunne være mistanke om forbindelse med hjemmefronten, mistanke om deltakelse i sabotasjehandlinger mot NSB eller delaktighet i distribueringen av illegale aviser. Noen tjenestemenn ble arrestert som gissel når et annet familiemedlem forsvant og ble etterlyst og det hendte også at gisler ble tatt når alvorlige sabotasjehandlinger hadde funnet sted.

Det forekom at tjenestemenn ble arrestert for fornærmelige uttalelser om der Führer og den tyske krigsmakt og administrasjonen måtte sende ut oppslag om at slike ytringer ikke måtte fremsettes på arbeidsplassen, samtidig som det ble gjort oppmerksom på de alvorlige konsekvenser overtredelse av forbudet kunne få.

Når en tjenestemann var blitt arrestert, ble det av administrasjonen straks gjort henvendelse til Tysk Transportkommandantur for å få ham frigitt. Det ble pekt på at det samlede personalfravær av arresterte, forsvundne og syke, var så betydelig at det skapte vanskeligheter for avviklingen av jernbanetrafikken. Tyskerne hadde jo selv en ikke ubetydelig del av denne, og de stadige henvendelser fra NSB om frigiving av arresterte, bidro sikkert til at mange, som var arrestert på mistanke eller svakt grunnlag, fikk sin sak raskt behandlet og slapp fri etter relativt kort fengselsopphold.

På grunn av de tjenestlige vanskeligheter som oppsto ved de mange plutselige arrestasjoner, ble det av Arbeidsdepartementet på foranledning av NSB's administrasjon, henstilt til norske og tyske politimyndigheter å ta tilbørlig hensyn til avviklingen av jernbanetjenesten ved sine inngrep overfor jernbanens funksjonærer. Det ble henstilt at arrestordre måtte bli forevist vedkommende distriktsjef i betimelig tid før arrestasjon ble satt i verk for at stedfortreder for vedkommende kunne bli tilsatt. Denne henstilling ble imidlertid bare sjelden fulgt av politiet. Som regel sto det alltid tysk politi bak og de norske utøvere kunne bare vise til ordre fra det tyske sikkerhetspoliti.

Nedenstående oppgave viser antallet av arresterte tjenestemenn hvert år 1940 - 45 og når de ble løslatt. Det er i oppgaven ikke tatt med arrestasjoner på ett døgn og derunder. Heller ikke er tatt med de arrestasjoner som fant sted i forbindelse med tyverier fra D.W.

ARRESTERTE TJENESTEMENN 1940 - 45

Arresterte år	antall	Når løslatt			Jan. - April 1945	Ved frigj. 1945	Omkommet
		1942	1943	1944			
1940:	0						
1941:	0						
1942:	8	6				1	1
1943:	36		14	11	1	8	2
1944:	53			26	6	18	3
1945:	17				5	12	
Tils.	114	6	14	37	12	39	6

Tyskerne var vel vitende om hjemmefrontens eksistens og det gjaldt for dem å få rullet opp flest mulig av opplysninger om den.

Under forhørene som fulgte etter arrestasjonene gikk tyskerne ofte hardt fram og de gikk ikke av veien for å bruke tortur når de sto ovenfor en mann som de mente viste mer enn han ville ut med. Et dødsfall som inntraff blandt de arresterte i Drammen i 1943 må tilskrives den behandling han var utsatt for under forhørene.

Mange ble syke etter den behandling de fikk og mange var etter løslatelsen ute av stand til å oppta arbeidet på lengre tid.

h.1.

5. FORSVUNNE TJENESTEMENN

Under okkupasjonen forsvant i Drammen distrikt til sammen 138 mann og 2 kvinner fra sin tjeneste uten at det den gang, offisielt, kunne opplyses noe om årsaken til at de var fraværende fra tjenesten og hvor de oppholdt seg.

Antallet av forsvunne tjenestemenn, de kvinnelige medregnet, fordelte seg slik på de enkelte år:

1940	1				
1941	7	Av disse omkom	3		
1942	2				
1943	10	" "	" "	" "	1
1944	100	" "	" "	" "	1
1945	20	" "	" "	" "	1
Tils.	140	tjenestemenn			

Av dem som forsvant i de første krigsår rømte 5 mann fra landet, på eget initiativ, for å komme med i aktiv krigstjeneste på de alliertes side. De dro først til Sverige og kom derfra over til England, hvor de ble satt inn i de aktive flystyrker etter først å ha fått den nødvendige utdanning i England og delvis i Canada. To av dem omkom senere under krigshandlinger.

De andre som forsvant i årene 1941 - 43 var alle med i hjemmefronten og deres stilling var etter hvert blitt slik at de måtte gå i dekning. Noen ble av hjemmefrontens ledelse sendt til Sverige, men de fleste ble forlagt i dekning her i landet hvor de deltok aktivt i hjemmestyrkene. En av dem som forsvant i 1941 ble senere skutt i en trefning mellom hjemmestyrker og tyskere og en annen, som forsvant i 1943, ble senere tatt av tyskerne og skutt på Trandum.

I årene 1944 - 45 forsvant i alt 120 tjenestemenn. Blandt disse var 3 mann som i 1944 via Sverige rømte til England hvor de gikk inn i aktiv krigstjeneste.

Det store antall forsvunne i 1944 må ses i sammenheng med utskrivningen til "Nasjonal Arbeidsinnsats". Loven om "Nasjonal Arbeidsinnsats" ble riktignok gitt i februar 1943, men etter en av lovens unntaksbestemmelser var alle som var fast eller midlertidig tilsatt i full offentlig stilling unntatt fra meldeplikt til "Nasjonal Arbeidsinnsats". Loven hadde derfor slik som den da forelå, ingen praktisk betydning for personalet ved NSB.

I mai 1944 kom over London radio parolen fra de norske myndigheter om at alle som var i "den farlige alder", d.v.s. 19 - 23 år, måtte gå i dekning for å unngå å bli tatt til "nasjonal arbeidsinnsats". Årsaken til denne parole var at det skjedde ting som kunne tyde på at det ville bli satt i verk alminnelig mobilisering til arbeidstjeneste.

Det var hjemmefronten som sørget for at parolen ble effektiv. De fleste som var i "den farlige alder" ble oppspørt og anbrakt i dekning, enten i leire på skauen eller i arbeid på bondegårder. I alt forsvant ca. 70 mann fra tjenesten på denne måte, vesentlig ekstrapersonale, og de kom ikke tilbake til tjenesten så lenge okkupasjonen varte. En del andre tjenestemenn - ca. 20 - som måtte gå i dekning av samme grunn, fant ut at de kunne skaffe seg legitimasjon for fraværet ved å sykmelde seg. Ved hjelp av forståelsesfulle leger holdt de det gående med fortsatte sykmeldinger inntil det fra hjemmefrontens ledelse ble gitt beskjed om at faren for arbeidsmobilisering var over og at de kunne gå tilbake til sitt arbeid. De som hadde vært fraværende fra tjenesten på denne måte, gjenopptok alle tjenesten f ø r frigjøringen.

De øvrige som forsvant i 1944 - 45, var alle med i det illegale arbeid. Hjemmefrontens virksomhet ble på denne tid sterkt intensivert etter ordre fra de norske myndigheter i London og blant annet ble omfattende sabotasje-handlinger satt i verk mot jernbanen. Den økte årvåkenhet som dette medførte fra det tyske sikkerhetspolitets side, gjorde at mange aktive tjenestemenn som arbeidet for hjemmefronten, kom i søkelyset og måtte gå i dekning. De fleste av disse ble av hjemmefronten sendt til Sverige.

Tyskerne ble tidlig klar over at mange nordmenn som var ettersøkt, var rømt til Sverige og i oktober 1942 ble jernbanens administrasjon pålagt s t r a k s å melde et hvert tilfelle der en tjenestemann var fraværende fra tjenesten uten legitimasjon. Slike meldinger skulle sendes direkte fra distriktsjefen til vedkommende politimester, det norske statspoliti og det tyske sikkerhetspoliti. Påbudet ble imidlertid - naturlig nok - ikke overholdt særlig strikt og det tyske sikkerhetspoliti klaget imars 1943 overfor departementet over at de påbudte meldinger innkom til politiet så sent at ettersøking neppe kunne føre til noe resultat i tilfelle vedkommende aktet å rømme ut av landet. Sikkerhetspoliti krevde da at for ettertiden skulle et hvert t e g n p å f l u k t f o r s ø k fra en tjenestemanns side, straks meldes til det tyske sikkerhetspoliti og det norske statspoliti. Det ble i Drammen distrikt ikke meldt noe tilfelle av "tegn på fluktforsøk", men det forekom i en by i Vestfold at en tjenestemann a v p o l i t i e t ble pålagt å melde seg 2 ganger daglig fordi han av dette var mistenkt for å ville rømme til Sverige.

Allerede i november 1941 ble det av departementet truffet bestemmelser om at tjenestemenn som var forsvunnet fra tjenesten og som ingen senere hadde oppnådd forbindelse med, måtte betraktes som fratrudd jernbanens tjeneste og utbetaling av lønn opphørte. Først i 1943 ble det av departementet bestemt at det måtte treffes f o r m e l t v e d t a k o m a v s k j e d for de forsvunne tjenestemenn. For å sikre lovhjemmel for denne fremgangsmåte ble det av ministerpresidenten i mai 1944 gitt en midlertidig lov om tillegg til Tjenestemannsloven av 1918 og som gikk ut på at en offentlig tjenestemann som var forsvunnet eller når ansettelsesmyndigheten ikke kunne komme i forbindelse med ham, kunne avskjediges uten hensyn til bestemmelsene i Tjenestemannsloven, § 23. (Om vedkommendes rett til å forklare seg og til å bli gjort kjent med de opplysninger som avskjeden bygger på.)

I januar 1942 bestemte Innenriksdepartementet at ansettelser i 20 nærmere bestemte regulativstillinger ved NSB ikke lenger skulle forelegges for NSPOT. Videre ble bestemt at søknad til ledig stilling måtte skrives på godkjent skjema der det blant annet var inntatt spørsmål om søkerens tidligere eller nåværende politiske medlemskap og tillitsverv og om han var medlem av NS.

I april 1942 meddelte Hovedstyret at forelegg for NSPOT nå ikke lenger skulle skje og at de saker som inntil da hadde vært forelagt for NSPOT nå skulle forelegges for Transport-Kommandantur (TpK). Da TpK i september 1942 meddelte at det bare var interessert i en del nærmere oppgitte stillinger, bestemte Arbeidsdepartementet at ansettelser vedrørende de øvrige stillinger ved NSB av Hovedstyret skulle forelegges departementet.

Sistnevnte ordning var i bruk fram til 1.2.44. Fra denne dato overtok igjen, etter Arbeidsdepartementets bestemmelse, NSPOT den politiske behandling av alle ansettelsessaker ved NSB som ikke skulle forelegges for Transport-Kommandantur. Denne ordning varte til frigjøringer

Kravet om politisk godkjennelse av NSPOT ble i februar 1944 utvidet til også å gjelde vikariat i de stillinger der det var bestemt at ansettelsen skulle forelegges til politisk bedømmelse. Det gjaldt her bare vikariat som ble antatt å skulle strekke seg utover 3 måneder.

LOJALITETSERKLÆRING TROSKAPSERKLÆRING

Ved avslutningen av telegrafistkurset på Jernbaneskolen i april 1941 ble elevene skriftlig gjort kjent med at NSPOT i forbindelse med spørsmålet om elevenes konstitusjon som telegrafister, hadde stilt som betingelse at de undertegnet en "lojalitetserklæring" som hadde følgende ordlyd:

"Undertegnede trafikkelev erklærer herved at jeg vil avholde meg fra all politisk propaganda og lover å utføre mitt arbeid i jernbanens tjeneste under full lojalitet overfor det bestående styre!"

Ingen av elevene undertegnet erklæringen, men samtlige ble allikevel konstituert som telegrafister umiddelbart etter eksamen.

I juni 1941 sendte Arbeidsdepartementet ut et formular for "troskapserklæring" som for fremtiden skulle benyttes i "alle tilfeller hvor sådan erklæring blir forlangt". I september s.å. ble ordlyden i erklæringen noe endret og lød da slik:

"Jeg erklærer herved at jeg vil utføre mitt arbeid ved Statsbanene etter beste evne idet jeg fullt ut er oppmerksom på det ansvar som påhviler enhver jernbanemann."

"Jeg vil i samsvar hermed alltid vise full og hel lojalitet overfor det her i landet bestående statsstyre. Jeg erklærer videre at jeg særlig vil avholde meg fra enhver form for propaganda for de oppløste politiske partier."

Så vidt vites, forekom det i Drammen distrikt ikke noe tilfelle der slik "troskapserklæring" ble forlangt.

De fleste av de tjenestemenn som forsvant under okkupasjonen kom tilbake til jernbanen igjen umiddelbart etter frigjøringen. En del av dem ble dog holdt tilbake av hjemmestyrkene og gjorde i flere måneder tjeneste som vakter i fangeleirer for tyske krigsfanger og norske nazister. Mange av dem som hadde oppholdt seg i Sverige, måtte også en tid etter frigjøringen fortsatt tjenstgjøre i hæren eller i politiet.

De tjenestemenn som forsvant under okkupasjonen og som etter frigjøringen gikk inn i tjeneste ved jernbanen igjen, ble etterbetalt det lønnstap de hadde hatt i fraværstiden. Ved oppgjøret ble fratrukket et beløp svarende til hva vedkommende eventuelt hadde tjent i privat eller offentlig stilling i samme tidsrom.

2.1. Ved besettelse av stillinger ved NSB.

Etter forvaltningsinstruksen av 1938 hadde distriktet (distriktskollegiet) adgang til å ansette personale i en del nærmere bestemte stillinger uten at disse ble behandlet i Hovedstyrets Personal- og pensjonsnemnd. I mai 1940 bestemte Hovedstyret at på grunn av den rådende situasjon, måtte ingen ledige stillinger besettes uten etter forelegg for Hovedstyret. Heller ikke måtte ny-inntakelse av personale finne sted uten forelegg, unntatt var bare sesongarbeidere ved linjen. Det ble videre meddelt at den årlige revisjon av personalnormeringen inntil videre skulle utstå. Innskrenkingen i distriktets adgang til å besette ledige stillinger ble opphevet etter en måneds forløp - dog måtte senere besettelser bare foregå ved konstitusjon.

For NS var det viktig å få bestemmende innflytelse på besettelsen av stillinger i den offentlige tjeneste og i september 1940 ble det ved en forordning av Reichskommissar opprettet eget kontor for denne oppgave "Nasjonal Samlings Personalkontor, Offentlig Tjeneste" NSPOT. I den første instruks for dette kontor hette det blant annet at alle ansettelser i offentlig stilling skulle forelegges Nasjonal Samlings Personalkontor til uttalelse og politisk bedømmelse av de innstilte før ansettelse fant sted.

NSPOT sorterte direkte under Arbeidsdepartementet, men det var Innenriksdepartementet som sa seg å være "rette vedkommende for behandling av alle prinsipielle spørsmål vedrørende offentlig tjenestemenn", og i februar 1941 ble et reglement for fremgangsmåten ved ansettelser i offentlig tjeneste utarbeidet av NSPOT i samarbeid med Innenriksdepartementet. Etter dette reglement måtte enhver ansettelse i offentlig stilling på forhånd **g o d k j e n n e s** av NSPOT. Likt med ansettelse ble regnet konstitusjon, forfremmelse, opprykking og innbeordning. Alle ledige stillinger ved NSB skulle besettes ved **k o n s t i t u s j o n**. I en hver kunngjøring om ledig offentlig stilling måtte kreves at søkerne skulle gi opplysning om tidligere og nåværende medlemskap i politisk parti. I samsvar med forutsetningene i reglementet måtte også enhver **a n t a k e l s e** av personale med sikte på varig beskjeftigelse, forelegges for NSPOT.

Av hensyn til nødvendigheten av en ensartet behandling av disse saker, bestemte Hovedstyret at også de saker der ansettelsen (konstitusjonen) eller antakelsen tillå distriktet, skulle sendes NSPOT gjennom Hovedstyret.



Når det fra NSPOT ikke ble satt mer inn på å forlange inntatt "lojalitetserklæring" eller "troskaps-erklæring" slik som man må gå ut fra meningen med disse erklæringer opprinnelig var, er årsaken sannsynligvis at TpK. ikke har vært enig i at slike erklæringer skulle kreves. I et brev i 1943 skriver TpK. blant annet: "Det synes derfor, etter gjorte erfaringer, ikke hensiktsmessig at man, utover sin politiske bedømmelse, forlanger ytterligere en særskilt troskaps-erklæring og TpK. avstår av billighetsgrunner fra dette."

5 MOTSTANDSBEVEGELSEN

1. Start og organisasjon

Allerede vinteren 1940 - 41 ble det flere steder i Drammensdistriktet dannet små illegale grupper av bevisste motstandsfolk. En gruppe i Drammen søkte våren 1941 kontakt med motstandsbevegelsen i Oslo milorg, og et samarbeid kom i stand. Drammensgruppen ble nå organisert etter militære prinsipper og vokste raskt og hadde i mai 1941 ca. 300 mann innrullert. Ved årsskiftet 1941 - 42 var medlemstallet økt til 1300.

Sommeren 1942 ble ledelsen i Drammensorganisasjonen arrestert, og arbeidet lå nede inntil september 1942 da ny ledelse ble dannet. I november 1942 ble det av sentralledelsen i Oslo oppnevnt ny sjef for Drammensdistriktet (Ahlert Horn). I 1943 ble distriktet utvidet til å omfatte hele nedre Buskerud.

Det var dog her - som flere andre steder i landet - kommet i stand mindre grupper av motstandsfolk som ikke ville være med i Milorg., men ønsket å stå fritt og operere på egen hånd.

Ved jernbanen ble det tidlig dannet motstandsgrupper innen de enkelte tjenestegrener. Høsten 1942 tok Milorg. i Drammen opp tanken om opprettelse av en egen jernbanegruppe, og vinteren 1942 - 43 ble det organisert en slik gruppe hvori de fleste av de tidligere dannede motstandsgrupper ved jernbanen gikk inn. Som leder av jernbanegruppen ble av Milorg.'s distriktsjef tatt ut en avdelingsingeniør ved jernbanens administrasjon (Arne Myhrvold). Hans oppgave var blant annet å skaffe Milorg.'s ledelse planer om tyske jernbanetransporter, deres beskaffenhets og fremføring, skaffe til veie tegninger av eventuelle objekter for aksjoner og opplæring av mannskaper i våpenbruk m.v.

Ved de sabotasjeaksjoner som av Milorg. ble foretatt mot jernbanen, besto jernbanegruppens andel (i de tilfeller denne var engasjert) i assistanse med tilrettelegging av aksjonene mens selve sprengningsarbeidet ble utført av spesialister fra Milorg.'s sabotørgruppe.

Jernbanegruppen var organisert med gruppeledere innen de fleste tjenestegrener og kontaktmenn innen de viktigste avdelinger og på de større stasjoner. Til sammen besto gruppen av ca. 250 mann.

Alle sabotasjeaksjoner som ble utført av Milorg., ble enten foretatt etter ordre fra Forsvarets overkommando i London eller etter på forhånd å være forelagt for og godkjent av denne.

Det kunne ofte se ut som de aksjoner som av Milorg. ble satt i verk mot jernbanen var små og uten betydning for tyskerne. Det viste seg imidlertid at disse aksjoner alle var ledd i forbindelse med større operasjoner, blant annet tyske troppeforsterkninger til kontinentet som det var av største betydning å forsinke mest mulig.

Det ble imidlertid også foretatt sabotasjehandling mot jernbanen av andre illegale motstandsgrupper som ikke hadde noen forbindelse med Milorg.

2. Sabotasje

2.1. "Stille" sabotasje

I de første krigsårene var det - vel vesentlig blant yngre årganger - en utbredt måte å tilkjenne sin forakt for okkupasjonsmakten på å male eller skrive harselerende ord og vendinger på husvegger og gjerder om tyskerne og den tyske krigsmakt. Churchills berømmelige V-tegn ble også ofte tatt i bruk i samme hensikt. Da denne måte å lufte sine meninger på også begynte å forekomme på jernbanens områder, kom det fra Transportkommandanten i august 1941 en alvorlig advarsel der det ble gjort kjent at den slags inskripsjoner på rullende materiell eller andre steder på jernbanens områder ble betraktet som sabotasje og at de skyldige ville bli straffet. Det ble forlangt at intet tog måtte forlate utgangsstasjonen før eventuelle slike påskrifter på materiellet var fjernet og at lignende forekommende inskripsjoner på jernbanens område ellers straks måtte tas bort. Ansvar for at bestemmelsene herom ble fulgt ble pålagt bestemte tjenestemenn for de respektive områder, stasjonsmester, togfører, lokomotivfører og baneformann, og det ble truet med avskjed og fengselsstraff for den ansvarlige hvis påbudet ikke ble etterkommet.

2.2. Det tyske V-tegn

I august 1941 kom også det kuriøse tyske påbud om at alle lokomotiver skulle påmales bokstaven "V". Bokstaven skulle ha en høyde av 60 og en bredde av 50 cm og males i frisk rød farge midt på begge sideflater av lokomotiver og tendere.

Det var åpenbart tyskernes mening å forsøke å ta brodden av det populære engelske V-tegnet ved freidig å adoptere det og gi det tysk betydning. Imidlertid kunne den tyske bokstav V, sett med norske øyne og parret med en smule folkevittighet, også stå for en rekke ord med forstavelser som i tysk sprogterminologi ofte betegner noe negativt eller ødeleggende. Det tyske V-tegnet ble derfor av nordmenn tolket på mange måter og versjoner som Verterb (undergang), Vernichtung (tilintetgjørelse) og Verarmung (utarming) som var noen av dem, pekte etter norsk mening direkte på tyskernes egen skjebne.

Det tyske V-tegnet fikk da heller ikke noen lang levetid. Allerede i mai 1942 kom det påbud om at V-tegnet på lokomotiver og tendere skulle fjernes eller overmales.

2.3. Uskadeliggjørelse av sprenglegemer

Som følge av de sabotasjehandlinger som flere steder fant sted mot jernbanen i august 1943, ble det av Statspolitiet bedt innskjerpet overfor linjepersonalet å være ytterst aktpågivende under visitasjonen. Det ble spesielt gjort oppmerksom på de av sabotører benyttede sprengladninger i blå-grå blikkbokser som ble plassert under skinnene og som ble brakt til å eksplodere ved trykket av tog når dette passerte. Videre ble det pekt på tilfeller der det, samtidig med utlegging av sprengladninger med trykktetting, også var anbrakt flere sprenglegemer i nærheten med tidstenning og som hindret eller vanskeliggjorde ryddingsmannskapenes arbeid.

I desember 1944 meddelte Transportkommandanten at det var oppsatt belønning for funn av ueksploderte sprenglegemer og fjernelse av disse i rett tid.

2.4. Forhåndsvarsel om sabotasjehandling

Den 11.11.44 ca. kl. 16.00 ble det telefonert anonymt til stasjonsmesteren Oslo V at "Vestbanestasjonen om $\frac{1}{2}$ time ville springe i luften". Stasjonsmesteren varslet straks vedkommende norske og tyske myndigheter, og reisende som befant seg på stasjonen, ble anmodet om å forlate denne, og portene ble stengt. Videre ble all togtrafikk innstilt.

På grunn av de mange sprenginger som på den tid hadde funnet sted i Oslo, fant man det nødvendig å sette i verk slike sikkerhetstiltak.

Det skjedde imidlertid ingen sprenging og kl. 17.00 ble normal togtrafikk gjenopptatt.

På anmodning om forholdsordre for eventuelle gjentakelsestilfeller meddelte Hovedstyret for Statsbanene at når lignende forhåndsvarsel ble mottatt om anslag mot jernbanens anlegg, skulle det forholdes slik som distriktet i ovennevnte tilfelle hadde gjort. Det ble spesielt pekt på at personale og trafikanter som kunne tenkes utsatt for livsfare, først og fremst og på beste og hurtigste måte måtte gis varsel slik at de kunne fjerne seg fra det truende område.

Tyskerne hadde øyensynlig en annen oppfatning av nødvendigheten av slike tiltak å dømme etter en henstilling fra Transportkommandanten i februar 1945 der det blant annet het: "I den siste tid har det gjentatte ganger forekommet at jernbanetjenestesteder har fått anonyme telefonmeddelelser om at en eller annen jernbanebygning eller et eller annet anlegg i løpet av noen minutter vil bli sprengt i luften. Slike dunkle meddelelser har bare til hensikt å skape uro og forstyrre personalets arbeid og toggangen. Det tilrås innstendig at personalet i k k e u n d e r r e t t e s og at arbeidet ikke avbrytes slik at toggangen blir hindret idet personale som forlater sin arbeidsplass på grunn av den slags vake rykter, utsetter seg for unødige mistanke".

I et brev der Hovedstyret meddelte distriktene Transportkommandanturs henstilling fastholdt imidlertid Hovedstyret sin oppfatning og gjorde følgende tilføyelse: "En finner dog ikke å kunne pålegge personalet plikt til å forbli på arbeidsplassen ved eventuelle slike meldinger, og personale, trafikanter og andre som antas utsatt for fare, bør derfor gis varsel så de kan bringe seg i sikkerhet hvis de ønsker det".

I et sirkulære der distriktet gjorde personalet kjent med Transportkommandanturs henstilling, ble selvsagt Hovedstyrets "hale" tatt med.

5. 3. Sabotasjeksjoner

3.0. Generelt

Jernbanen var med sin milelange utstrekning og med sine mange bruer særdeles sårbar og var for hjemmefronten et takknemlig objekt for sabotasjehandlinger.

Jernbanen hadde gjennom årrekker hatt sin egen utrykkingskommando som med spesialmannskaper og -redskaper rykket ut pr. ekstratog ved alle ulykker og uhell på linjen som medførte forstyrrelser i toggangen og som krevde øyeblikkelig inngripen for å rydde og reparere linjen.

For tyskerne var det nødvendig at jernbanen alltid var intakt, og etter særskilt bestemmelse herom måtte enhver ulykke eller hendelse som brakte forstyrrelse i den normale jernbanedrift, straks meldes til Transportkommandanten og til Bahnhofskommandanten.

Når en sabotasjehandling hadde funnet sted, forlangte Bahnhofskommandanten som regel å bli transportert til stedet med minst mulig opphold, og i de tilfeller der det viste seg nødvendig med mer omfattende utbedringsarbeider, beordret han straks tilsatt tyske pionertropper og andre hjelpemannskaper, ofte i stort antall.

I det følgende er omhandlet samtlige sabotasjeksjoner (sprengninger og sprengningsforsøk) som ble foretatt mot jernbanen i Drammen distrikt under krigen.

3.1. Sprengning av bygninger

1.

SPRENGNING AV TRANSFORMATORSTASJONEN PÅ SUNDLAND DRAMMEN

Den første sabotasjehandling mot jernbanen i 1944 var sprengningen av transformatorstasjonen i jernbanens verksted på Sundland, Drammen.

Ved sprengningen som fant sted ca. kl. 20.00 lørdag 11.3. inne i lavspenningsrommet, ble transformatorstasjonen ødelagt og kom i brann, og verkstedet ble uten driftsstrøm.

Selve bygningen ble praktisk talt totalskadd. Det viste seg at skaden på transformatorene og oljebryterne var forholdsvis små, men alt utstyr for øvrig var defekt eller i vill uorden.

Det ble arbeidet dag og natt med utbedring av skadene. Transformatorene og oljebryterne ble sendt til et privat verksted for reparasjon.

Ved hjelp av provisoriske foranstaltninger lyktes det å få alle verksteder på Sundland - unntatt kjeleverkstedet - i gang fra onsdag morgen 15.3. og fra mandag 20.3. var samtlige verksteder i normal drift igjen.

Ingen mennesker kom til skade ved sprengningen eller ved brannen.

Både norsk og tysk politi kom hurtig til stede etter eksplosjonen, og verkstedets driftsleder, vaktmennene og noen av lokomotivpersonalet som hadde vært til stede i den nærliggende lokomotivstall da eksplosjonen skjedde - i alt 14 mann -, ble samme kveld kjørt til politikkammeret og tatt i forhør. Verkstedlederen slapp fri etter 4 timers forløp. De øvrige ble holdt tilbake og slapp ut først etter 2 - 3 dager unntatt en av vaktmennene som satt arrestert i 6 uker.

Den materielle skade ved eksplosjonen ble anslått til ca. kr. 36 000.--.

2. SPRENGING I VENTEROMMET PÅ OSLO V

Den 1. februar 1941 inntraff en kraftig eksplosjon i venterommet på Oslo V. Undersøkelser etter krigen har brakt følgende på det rene om årsaken til denne eksplosjon:

Den 1.2.41 hadde NS' hird et større møte i Oslo med deltakere fra hele distriktet. Ca. 200 av disse skulle reise tilbake til sine hjemsteder samme dag om kvelden med ekstratog fra Oslo V. En sabotørgruppe, "Osvaldgruppen", som ikke var tilsluttet Milorg., men som arbeidet på egen hånd, hadde planlagt å anbringe en tidsinnstilt bombe i ekstratoget umiddelbart før det forlot Oslo V. De to sabotører som skulle utføre oppdraget kom til stasjonen iført hirduniformer som var anskaffet for anledningen og med bomben i en liten håndkoffert. De slapp også inn på stasjonen, men våget ikke å forsøke å komme inn i ekstratoget som var sterkt bevoktet av NS-folk. De gikk så inn i stasjonens venterom og tok plass der. Da de skjønnte at de ikke greide å komme inn i ekstratoget med kofferten, skjøv de den inn under en benk i venterommet og forlot stasjonen.

Kort etter at ekstratoget var gått fra Oslo V eksploderte bomben. Ingen mennesker ble skadd, men eksplosjonen voldt betydelige ødeleggelser i venterommet.

3.2. Sprenging av tog

1. SPRENGING AV TOG 509 7.10.43

De tog 509 (Oslo - Kristiansand) den 7.10.43 kom til km 61.58 mellom Gulskogen og Mjøndalen stasjoner eksploderte en sprengladning under toget og bevirket at flere vogner ble avspørt og veltet.

Ulykken skjedde kl. 23.03 ved Rygkollen grustak. Stedet lå i en 400 m kurve, ca. 20 m fra Drammenselven og med bratt skrånende terreng ned mot elven.

Tog 509 var et "urlaubertog" og medførte jevnlig tyske permittenter. Den dag da avsporingen fant sted, var 4 boggivogner reservert for DW, og man regnet med at ca. 250 tyske offiserer og menige soldater medfulgte toget.

Sammensetningen av toget var slik, regnet fra forreste ende: El.lok, 1 G4, 1 Co for sivile reisende, 1 Co, 1 Bo, 2 Co for DW, 1 Fo, 4 ilgodsvogner og 1 damplokomotiv.

Sprengladningen må ha eksplodert ved elektrisk tenning under den første DW-vogn som ble slynget av sporet, og etter å ha trillet flere ganger rundt og nedover skråningen, havnet i Drammenselven med bare en del av taket synlig over vannet. De to neste DW-vogner veltet og lå i skråningen mot elven mens den 4. DW-vognen og F-vognen som også veltet, lå ved siden av skinnegangen. Den forreste Co, for sivile reisende, og 2 av ilgodsvognene var også avspørt og sto ved siden av skinnegangen.

Man vet ikke hvor mange drepte og sårede tyskerne hadde, men 25 tyskere og 3 nordmenn ble innlagt på Drammen sykehus etter ulykken. Av de tre norske var den ene, togføreren, ganske alvorlig skadd, de to andre mindre.

Togets lokomotivfører fikk sjokkskade, og konduktøren fikk en lettere skade.

Togtrafikken ble etter ulykken og så lenge linjen var sperret for reparasjon, holdt gående for reisende. Disse ble befordret i biler mellom Mjøndalen stasjon på den ene side av bruddstedet og Daler planovergang på den annen side.

Foruten de store skader som vognmateriellet ble utsatt for, ble også skinnegangen og banelegemet ødelagt over en relativt stor strekning. 20 stk. skinner og 200 sviller ble ødelagt og en betydelig mengde ballast måtte erstattes med ny. Det tok flere dager å få utbedret skadene på ulykkesstedet, og først den 11.10. om morgenen var linjen klar og regulær togtrafikk kunne gjenopptas.

De samlede utgifter for skadene ved togulykken beløp seg til kr. 276 000.-, herav for togmateriellet kr. 266 000.-.

Denne sabotasjehandling som ikke ble satt i verk av Milorg., men av den foran omtalte sabotørgruppe "Osvaldgruppen", ble tatt meget alvorlig av tyskerne. De hadde selvsagt ingen sjanse til å finne fram til de som hadde utført sprengingen og grep derfor til den mest brutale form for gjengjeldelse. Tyskerne plukket ut helt vilkårlig 5 personer fra Drammen by og nærliggende distrikter og arresterte dem som gisler. Få dager etter ble de alle skutt. En av dem var avdelingsingeniør ved jernbanens distriktsadministrasjon (Thomas Agnæs).

2. SPRENGINGSFORSØK MOT TOG 5374 13.10.44

Den 13.10.44 ca. kl. 22.45 ble det gjort et forsøk på sprenging av godstog 5374 ved km 74.82 mellom Burud og Skotselv stasjoner.

Ved den eksplosjon som fant sted, ble et skinnestykke av 0.90 m lengde bortsprengt av venstre skinnestreg. Eksplosjonen skjedde under første vogn i toget - en G-vogn - og en del av gulvet i denne ble revet opp. Skadene på lokomotivet og toget for øvrig var ubetydelige.

Hele toget var gått over bruddstedet før det lyktes å stoppe, men noen avsporing fant ikke sted, og toget kunne fortsette til Hokksund.

Skaden på linjen var utbedret og linjen farbar kl. 5.00 dagen etter.

3. SPRENGINGSFORSØK MOT TOG 5801 14.10.44

Da godstog 5801 den 14.10.44 kl. 0.15 passerte km 79.43 mellom Vestfossen og Darbu, eksploderte en sprengladning under lokomotivet.

Ved nærmere undersøkelse viste det seg at et skinnestykke på 0.85 m var sprengt bort av venstre skinnestreg og et par sviller var ødelagt. Lokomotivet fikk bare ubetydelig skade, og materiellet for øvrig var uskadd. Også i dette tilfelle gikk hele toget over bruddstedet uten å spore av og fortsatte til Kongsberg med redusert fart.

Etter at reparasjon var foretatt var linjen i orden igjen kl. 4.30 samme morgen.

4.
SPRENGINGSFORSØK MOT EKSTRA MILITÆRTOG 5370 15.4.45

Søndag 15.4.45 ca. kl. 23.45 eksploderte to sprengladninger under ekstra militærtog 5370 ved km 113.37 mellom Barkåker og Tønsberg stasjoner.

Det viste seg at to skinneskjøter var sprengt og et stykke på ca. 0.30 m av hver skinnestreng var sprengt bort.

Sprengladningene hadde eksplodert under toglokomotivet, men verken dette eller noe av det øvrige materiell var sporet av under passeringen over bruddstedet. Toget besto av 7 Co og 1 CFo og hadde hjelpelokomotiv bak i toget.

På toglokomotivet ble front- og baklys delvis ødelagt og alle vindusruter knust. På den første Co-vognen ble likeledes alle vindusruter knust på den ene langsiden og en dør ble ødelagt. Utover dette kunne det ikke konstateres skade på togmateriellet, og toget kunne kjøre videre.

Ingen personer kom til skade bortsett fra at noen av soldatene fikk enkelte småsår av glassplinter.

Reparasjon av skinnegangen ble satt i gang straks, og linjen ble meldt klar kl. 6.40 16.4.

3.3. Spregning av bruer

1.

KATFOSS BRU RANDSFJORDBANEN

Den 18.4.44 ca. kl. 4.00 ble Katfoss bru delvis ødelagt ved spregning. Brua som lå ved km 90.87 mellom Åmot og Geithus stasjoner, hadde en lengde av 132.5 m, og var bygd av stål i 5 spend og hvilte på 4 steinpillarer.

Ved spregningen var ca. 2.5 m av øvre del av steinpillar nr. 3 sprengt vekk, slik at de to tilliggende spend delvis hang i luften.

Spregningen ble oppdaget av linjevisitören, umiddelbart etter at den var foretatt og melding ble straks sendt til Vikersund for at tog 608 fra Bergen kunne bli stoppet.

På grunn av de tyske politiundersøkelser kom man ikke i gang med arbeidet på skadestedet før langt ut på formiddagen. Man bygde da opp svillestøtter under de fritthengende bæreveggender, da ytterligere synking av disse var observert.

En plan for det videre arbeid ble lagt opp av jernbanens ingeniører. Tyskerne var imidlertid ikke enig i denne og overtok selv ledelsen. Arbeidet ble satt i gang etter deres egen plan med en avdeling pionertropper og senere kom også en avdeling russiske krigsfanger til. Den 20/4 kom imidlertid flere høyere tyske offiserertilstede og etter en konferanse med de norske jernbaneingeniører overtok disse ledelsen av det videre utbedringsarbeid.

Det ble nå arbeidet døgnet rundt. De norske mannskaper arbeidet i 2 skift a 12 timer og den 26/4 kl. 6.00 var brua igjen klar for kjøring av tog.

Under sporbruddet var stasjon midlertidig opprettet ved Katfoss sidespor, km 90.35, og reisende, reisegods, lettere ilgods og post ble befordret med buss og lastebiler mellom Katfoss sidespor og Geithus stasjon. Fraktgods ble dirigert over Roa - Oslo Ö, likeledes Bergensbanens tog som på den tid midlertidig var blitt kjørt over Drammen.

3.3.2. Bjerke bru, Randsfjordbanen

Bjerke bru ved km 118.71 mellom Ask og Hönefoss stasjoner ble sprengt den 8.5.44 ca. kl. 4.00.

En banevokter som bodde i nærheten av brua, ble vekket av smellet. Etter å ha konstatert at brua var sprengt, underrettet han straks Hönefoss stasjon som fikk holdt tilbake tog 608 fra Bergen som sto ferdig til å gå mot Ask.

Brua var 172.5 m lang og bygd av stål. Den hadde 9 platespend, opplagt på stålpillarer som igjen sto på steinpillarer. 2 av stålpillarene, nr. IV og V, var sprengt tvers av, omtrent på midten. Spend nr. 5 var falt ned, med nordre ende nede i elvebunnen og hang igjen med søndre ende på toppen av stålpillar nr. IV. Spend nr. 6 var falt rett ned og lå på toppen av steinpillarene nr. V og VI. Spend nr. 7 hadde inntatt en lignende stilling som spend nr. 5, med søndre ende nede i bakken mens nordre ende hang igjen på toppen av stålpillar nr. VII.

Steinpillarene var uskadd. Skinnegangen over de tre spend hang i luften med påhengende sviller. Telefonkabelen som også hang i luften, var uskadd og forbindelsen over denne var i orden.

Skadene på Bjerke bru var så vidt alvorlige at det foreløpig bare kunne bli tale om en rent provisorisk utbedring for at togtrafikken kunne komme i gang igjen så snart som mulig. En stor mannskapsstyrke ble satt inn og fra 18. mai kl. 16.00 kunne ordinær togtrafikk igjen passere brua.

Så lenge Bjerke bru var ufarbar ble persontrafikken opprettholdt med tog Hokksund - Ask og bil Ask - Hønefoss. Person- og godstrafikken til og fra Bergensbanen ble dirigert over Roa - Oslo Ø.

3.3.3. Skjærdalen bru, Randsfjordbanen

Skjærdalen bru ved km 111.06, mellom Tyristrand og Ask stasjoner, ble skadd ved spregning den 6.6.44 ca. kl. 3.40.

Brua, som var 56 m lang, var en steinbuebru på 3 spend, 2 sidespend a 8 m, og et midtspend på 40 m.

Det var foretatt en spregning i banelegemet oppe på brua, omtrent på midten av midtspendet. Sprenggruben som oppsto var ca. 3 m i diameter og hadde en dybde av 0.75 m ned i ballast- og fyllmassen. Selve murverket i brua var ikke skadd. Skinnegangen var brutt og ødelagt i en lengde av 30 m og en del sviller var sprengt vekk. Telegrafkabelen over brua var brutt.

Så snart sikkerhetspolitiet, som kom tilstede, var ferdig med sine undersøkelser, ble utbedringsarbeidet satt i gang og kl. 13.00 samme dag var linjen over brua reparert og togtrafikken kunne gjenopptas.

Mens sporbruddet varte, ble persontrafikken avviklet ved overføring på bruddstedet.

3.3.4. Henfoss bru, Randsfjordbanen

Den 6.6.44 ca. kl. 4.15 ble det foretatt et spregningsforsøk på Henfoss bru som lå ved km 129.79 mellom Hønefoss og Hen stasjoner.

Henfoss bru var en stålbru, 151 m lang, og besto av 6 platespend og 3 fagverkspend som lå på 8 pillarer av stein.

Det viste seg at skaden på brua innskrenket seg til at opplaget for den ene langbærer over steinpillar nr. II var skadd slik at langbæreren ikke hadde anlegg. Banelegemet, såvel skinner som sviller, var uskadd.

Det ble funnet en hel del sprengstoff og lunte med påsatt fenghette, ved nordre landkar. Det lå også rester av sprengstoff både på pillar I og pillar II. Det var tydelig at en større operasjon hadde vært forberedt, men av en eller annen årsak ikke kommet til utførelse.

Langbæreren ble provisorisk underbygd med kubbelager inntil reparasjon av stålverket kunne foretas og kl. 13.45 samme dag kunne brua igjen trafikkeres av tog.

Togtrafikken mellom Hønefoss og Randsfjord var innstilt mellom kl. 4.15 og kl. 13.45 6.6.

3.3.5. Lågen bru, Vestfoldbanen

Lågen bru ved km 156.42 mellom Lauve og Larvik stasjoner ble sprengt den 14.3.45 ca. kl. 20.00.

Brua var 164.4 m lang, bygd av stål i 5 spend og hvilte på steinpillarer.

Ved spregningen ble et stykke av en steinpillar sprengt vekk og midtspendet falt derved ned i elvebunnen med den ene ende.

Sprengningen av Lågen bru og de mange andre spregningene på Vestfoldbanen den 14/3 bevirket at alle ordinære tog ble innstilt den 15/3 Drammen - Skoppum - Horten - Larvik.

Fra 16/3 var alle tog innstilt mellom Horten og Larvik inntil kl. 21.00 den 19/3 da toginnstillingen ble innskrenket til strekningen Tönsberg-Larvik.

Fra 22/3 ble ordinær trafikk gjenopptatt mellom Drammen og Grötting holdeplass, km 155.16, som midlertidig ble opprettet som stasjon. Mellom Grötting og Larvik ble passasjerene overført med biler. Reise-gods og ilgods ble overført med biler mellom Lauve stasjon og Larvik.

De foreløpige utbedringsarbeider ved Lågen bru var ferdig 11/4 og ordinær trafikk på strekningen Drammen - Larvik ble gjenopptatt 12/4, dog kunne lokomotiver fremdeles ikke trafikkere brua og togene måtte derfor skyves over. Først fra den 27/4 kunne også lokomotiver kjøre over Lågen bru.

3.3.6. Bærug bru, Vestfoldbanen

Bærug bru, ved km 172.79 mellom Kjose og Oklungen stasjoner, ble sprengt 14.3.45 ca. kl. 20.00.

Brua som var 91.8 m lang, var en stålbru med 5 spend og lå på steinpillarer.

En del av toppen på steinpillarene I og II ble sprengt vekk og på to av de tilliggende spend falt den ene ende ned mot elvebunnen.

De foreløpige utbedringsarbeider, som ble satt i gang, pågikk til 19/4 og fra 21/4 ble ordinær trafikk gjenopptatt på strekningen Larvik - Eidanger.

Terrengforholdene ved Bærug bru var slik at en overføring pr. gangvei forbi bruddstedet vanskelig lot seg arrangere. Videre var veinettet i dette distrikt lite utbygd og med så dårlige forbindelser til stasjonene, at biloverføring mellom Kjose og Oklungen ikke kunne komme på tale. Da for øvrig den interne trafikk på strekningen Larvik - Eidanger var meget beskjedent, fant man å måtte innstille kjøringen av alle ordinære tog på denne strekning så lenge utbedringsarbeidet ved Bærug bru varte. Det ble bare kjørt et par tog-turer daglig mellom Larvik og Strandsmyr holdeplass ved km 172.03, for skolebarn og for en del trafikanter som bodde på denne strekning og hadde sitt daglige arbeid i Larvik.

3.3.7. Brua over Sagelva, Bratsbergbanen

Brua over Sagelva ved km 167.04 mellom Valebö og Nisterud stasjoner ble sprengt ca. 19.30 den 14.3.45.

Brua var en stålbru, 27 m lang, i ett spend og med brukar av stein.

For å bevokte brua hadde tyskerne stasjonert 12 soldater og 2 under-offiserer ved Nisterud stasjon. De hadde innkvartert seg dels i en av linjepersonalets hvilehytter, dels i en tømmerkoie i nærheten.

Inne på skogen, 7-8 kilometer fra stasjonen, hadde en gruppe av hjemmestyrkene også hatt leir en tid. Dette var stasjonsmester Gustav Rygh kjent med og da han den 14.3. om kvelden hørte intens skyting i retning av brua, som lå snaue $1\frac{1}{2}$ km fra stasjonen, skjønnte han straks hva som sto på. Det varte heller ikke lenge før en av de tyske under-offiserene kom løpende og fortalte stasjonsmesteren at det hadde vært sabotasje på brua og at 2 tyskere var drept og 2 såret under skuddveksling med sabotørene. Han underrettet straks pr. telefon sin overordnede i Skien om det som var hendt.

Allerede en knapp time senere kom ca. 100 tyskere fra Skien til Nisterud. De besatte stasjonen og gikk straks i gang med gjennomsøking av det nærmeste terreng for å finne sabotørene. Nisterud stasjon ligger imidlertid omgitt av skog på alle kanter. Det er derfor trolig at tyskerne ikke våget seg så svært langt fra stasjonen. De fant da heller ingen sabotører og returnerte dagen etter til Skien.

Brua over Sagelva ble ved spregningen tilföyd alvorlig skade, blandt annet ble 3 bærebjelker ödelagt. Brua var også sunket 20 cm. Utbedringsarbeidet ble lagt an som et provisorium, med opplegg av treåk understöttet av et stempel av trebjelker bygd opp fra elvebunnen.

Det ble satt inn ca. 60 mann i arbeidet, herav tilhørte 30 en tysk pionertropp. De övrige var norske arbeidere hjemmehörende i Skien. Arbeidet pågikk dögnnet rundt og den 28.3. kl. 12.30 var brua klar for kjøring av tog.

I den tid utbedringsarbeidet pågikk var all trafikk mellom Nordagutu og Skien innstilt. Da kontaktledningen fremdeles var intakt hadde man en tid under overveielse å etablere overføring av reisende og reisegods pr. landeveisbuss mellom Valesäter holdsplass, km 163.93 og Nisterud stasjon. Veien på denne strekning var imidlertid så dårlig at veisjefen frarådet en slik ordning. Man gjorde også forsök med en provisorisk gangbru-forbindelse over den sprengte brua, men forsöket ble oppgitt på grunn av de særdeles vanskelige terrengforhold på stedet.

3.3.8. Nordheimtjern bru, Sörlandsbanen

Nordheimtjern bru lå ved km 170.70 mellom Bö og Lunde stasjoner.

Brua var 45 m lang, var bygd av stål og hadde 3 spend.

Tyske vaktposter fant den 20.4.45 ca. kl. 6.00 flere sprengladninger liggende på brua. De fundne sprengladninger var imidlertid ikke eksplodert og brua og skinnegangen var i orden.

Tyskerne stoppet godstog 5804 og holdt toget ca. 1 time mens sprengladningene ble fjernet og nærmere undersökelse av brua ble foretatt.

3.4. Spregning av underganger

1.

VESTFOLDBANEN

Den 14/3 ca. kl. 20,00 ble UNDERGANGEN VED KM 98.12 mellom Nykirke og Skoppum sprengt. Den ny-innlagte jernoverbygning for bredt spor ble ødelagt ved spregningen og den gamle for smalt spor måtte legges inn igjen midlertidig.

Undergangen og linjen ble midlertidig utbedret og var klar for kjøring av tog kl. 20.30 15/3.

UNDERGANGEN VED KM 109.92 mellom Barkåker og Tönsberg ble sprengt ca. kl. 20.00 14/3. Den ny-innlagte jernoverbygning for bredt spor ble totalt ødelagt, likeledes 2 skinner. Landkar ble bare ubetydelig skadd. I en lengde av 50 m på hver side av undergangen var skinnene løsnet fra sitt feste.

Ved midlertidig utbedring av linjen ble denne klar for tog kl. 20.00 15/3. Den gamle smalsporste jernoverbygning ble lagt inn på underganger igjen 16/3.

UNDERGANGEN VED KM 113.10 ved Kjelle holdeplass mellom Barkåker og Tönsberg ble sprengt 14/3 ca. kl. 20.00. Den bredsporste jernbaneoverbygning ble sprengt tvert av ved nordre landkar, men den falt ikke helt ned og skinnegangen ble hengende sammen. På hver side av undergangen var skinnene løsnet fra sitt feste i en lengde av 50 m.

Persontog 850 sporste av ved den sprengte undergang kl. 20.05. Toget besto av lokomotivtender, 1 G vogn, 1 F og 3 C O. Lokomotivtender og de tre første vogner kom alle helt over undergangen hvoretter lokomotiv, tender og de to første vogner sporet av og veltet over på venstre side. Den første CO var også helt avsporet, men var ikke veltet, den 2. CO sto med en boggi på hver side av undergangen og med den første boggi avsporet. Den 3. CO var ikke sporet av.

Det oppsto brann i lokomotivet, men Tönsberg brannvesen som ble tilkalt fikk raskt slukt den.

Toget hadde 50 passasjerer. Ingen av disse og heller ikke noen av togpersonalet ble skadd.

Den materielle skade på toget belöp seg til kr. 50 000,-, hvorav kr. 30 000,- på lokomotivet.

Arbeidstoget med rydningsmannskaper brukte 16/3 8 timer fra Drammen til bruddstedet da det på denne strekning var flere sporbrudd som måtte repareres rent provisorisk slik at arbeidstoget kunne passere.

En stor styrke ble satt inn for å utbedre skadene og det ble arbeidet kontinuerlig inntil kl. 20.00 18/3. Da var loket og det övrige materiell brakt på sporet og kjørt vekk og linjen midlertidig utbedret og klar for kjøring av tog. Den gamle smalsporste overbygning ble lagt inn på undergangen igjen den 19/3.

UNDERGANGEN VED KM 114.59 mellom Barkåker og Tönsberg ble sprengt 14/3 ca. kl. 20.00. Den ny-innlagte overbygning ble ødelagt ved spregningen. Skinnegangen ble ikke ødelagt. Den gamle smalsporste overbygning ble lagt inn igjen 17/3.

UNDERGANGEN VED KM 117.02 mellom Tönsberg og Sem ble sprengt 14/3 ca. kl. 20.00. Den bredsporte jernoverbygning ble sprengt i den ene ende og ödelagt sammen med en skinne og en del sviller. Den gamle smalsporte overbygning ble den 18/3 lagt inn i stedet.

UNDERGANGEN VED KM 139.51, Sandefjord stasjon, (Bru over Dölabakken) ble sprengt den 14/3 ca. kl. 20.00. Den bredsporte jernoverbygning ble bare delvis ödelagt og ca. 2/3 av den ble benyttet i den provisoriske overbygning som ble lagt inn.

UNDERGANGEN VED KM 142.87 mellom Sandefjord og Jåberg ble sprengt den 14/3 ca. kl. 20.00. Overbygningen som var gammel og smalsporet ble ödelagt ved spregningen. Undergangen ble midlertidig utbedret og ny, bredsporet overbygning lagt inn senere.

UNDERGANGEN VED KM 143.75 mellom Sandefjord og Jåberg ble sprengt den 14/3 ca. kl. 20.00. Den ny-innlagte bredsporte overbygning ble ödelagt og en gammel smalsporet ble midlertidig innlagt i stedet.

UNDERGANGEN VED KM 163.31 mellom Larvik og Kjose ble sprengt 14/3 ca. kl. 20.00. Den bredsporte overbygning som var ny, ble ödelagt. En midlertidig bru av jernbjelker ble lagt inn 16/3.

UNDERGANGEN VED KM 55.09 mellom Drammen og Skoger, bru over Mallingsgaten i Drammen ble sprengt 30/3 kl. 4.30. Ved spregningen ble jernoverbygningen revet vekk fra landkarene og de svære jernbjelkene var helt vridde. Flere skinner og en del sviller var sprengt i stykker. Landkarene var bare ubetydelig skadd.

Det ble etter henstilling fra Bhk. straks iverksatt ekstraordinær linjevisitasjon over hele Vestfoldbanen.

Arbeidet med provisorisk utbedring av skadene hvori også deltok tyske mannskaper, ble avsluttet kl. 20.45 samme dag og linjen var igjen klar for kjøring av tog.

2. RANDEFJORDBANEN

UNDERGANGEN VED KM 75.21 mellom Hokksund og Vestfossen ble sprengt 15/3 ca. kl. 2.00. Jernoverbygningen ble ved spregningen forvridd og ödelagt og falt ned på veien. Skinnene ble slått tvers av og böyd mens begge landkar var uskadd. I de nærliggende hus ble vindusruter slått inn og en del taksten ödelagt.

Et provisorisk svilleoppbygg ble bygd opp i veiundergangen for understöttelse av skinnegangen, da brubjelker ikke straks kunne skaffes til veie. Veitrafikken ble midlertidig henvist til en overgang ca. 500 m nærmere Vestfossen. Utbedringsarbeidet som ble påbegynt kl. 8.30 var ferdig samme dag kl. 19.00 da linjen igjen var klar for kjøring av tog.

3.5. Sprenging av skinnegang og sporveksler.

1.

DRAMMENBANEN

Da tog 902 (Sandvika - Oslo) 26.11.43 ca. kl. 6.10 passerte km 2.40, merket togpersonalet at vognene "gjorde et hopp". Toget ble ikke avspurt og fortsatte til Oslo etter at togføreren først hadde meldt det passerte til Skarpsno stasjon. Ved en undersøkelse som straks ble satt i gang, viste det seg at et skinnestykke på 0.45 m var sprengt bort av ytre skinnestreng i hovedspor Sandvika - Oslo. Videre ble det på samme sted i hovedspor Oslo - Sandvika funnet en sprengladning som ikke var eksplodert.

Alle tog mellom Oslo V og Lysaker ble straks innstilt mens persontrafikken på Drammenbanen for øvrig ble opprettholdt. Etter at den ueksploderte sprengladning var fjernet av tyske militære, ble reparasjon av skinnegangen satt i gang. Arbeidet hermed var ferdig kl. 12.00 samme dag og ordinær togtrafikk kunne gjenopptas.

Under visitasjon fant en banevokter 26.11.43 kl. 7.40 v e d km 5.51 mellom Skøyen og Lysaker en pakke dynamitt med påsatt lunte, i hovedspor Sandvika - Oslo. Politiet ble varslet og pakken fjernet av tyske militære.

En baneformann fant under visitasjon den 26.11.43 kl. 7.50 v e d km 8.60 mellom Stabekk og Høvik en pakke sprengstoff som var lagt inntil en skinneskjøt i hovedspor Oslo - Sandvika. Pakken veide 2.5 kg. Politiet ble varslet og sprengstoffet fjernet av tyske militære.

Den 17.4.44 kl. 11.25 fant en banevokter v e d km 15.74 mellom Sandvika og Billingstad, en kasse sprengstoff som veide 11 kg. Kassen lå under venstre skinnestreng i hovedspor Sandvika - Oslo og var delvis gravd ned. Linjen lå her på en stor steinfylling i en kurve med radius på 302 m.

Samme dag fant en annen banevokter kl. 12.25 v e d km 16.31 mellom Sandvika og Billingstad en lignende kasse sprengstoff. Denne kasse veide også 11 kg og var delvis gravd ned i skinnegangen. Også her lå linjen i kurve på en stor steinfylling og kurveradien her var 357 m.

Sprengstoffkassene ble fjernet av tyske militære.

All togtrafikk på Drammenbanen ble stanset kl. 11.35 og ekstraordinær linjevisitasjon ble satt i verk over hele Drammenbanen. Trafikken ble gjenopptatt etter hvert som meldinger innløp om at linjen var i orden og full ordinær togtrafikk ble etablert fra kl. 13.50.

2.

VESTFOLDBANEN

Den 14.3.45 var en særlig begivenhetsrik dag på Vestfoldbanen med hensyn til sabotasjehandlinger rettet mot jernbanen. Foruten de aksjoner mot Lågen og Bærug bruer og mot 9 underganger som tidligere er omtalt, se sidene ble det nevnte dag foretatt en rekke sprenginger av skinner og sporveksler både på stasjoner og på fri linje. Disse sprenginger som alle fant sted ca. kl. 20.00 om kvelden 14.3., er omtalt på neste side:

På strekningen km 71.3 - km 71.5 mellom Galleberg og Sande, ble det foretatt en rekke sprenginger og på denne 200 m lange strekning ble 20 skinner og en del sviller ødelagt. Utbedringsarbeidet ble betydelig lettet ved at man kunne benytte en av Vestfoldbanens ombygning utlagt skinnestreng for bredt spor og allerede kl. 8.45 15.3. var skadene utbedret og linjen klar.

Ved km 80.50 mellom Sande og Holmestrand var det foretatt en sprenging i en stikkrenne i en 7 m høy fylling. En betydelig del av denne var sprengt bort i en lengde av 10 m og 3 skinner var ødelagt. Både norske og tyske mannskaper arbeidet med utbedringen og kl. 12.30 15.3. var linjen brakt i slik stand at tog kunne passere.

Ved km 95.34 Nykirke stasjon, ble 2 sporveksler sprengt.

Ved km 95.81 mellom Nykirke og Skoppum, ble 3 skinner sprengt og ødelagt.

Ved km 89.59, Skoppum stasjon, ble 4 sporveksler sprengt. 2 av disse lå til hovedlinjen.

Stasjonsmesteren ved Skoppum var NS mann og kjent som en meget aktiv sådan. Han var fri og oppholdt seg i sin leilighet da sprengingene begynte, men kom løpende ned da han hørte smellene. Han var bevæpnet med gevær og løp ut på tomta. Han skjøt i alt 5 skudd etter "skygger" som han mente var sabotører, men det var belgmørkt og han traff heldigvis ingen.

Ved km 108.46, Barkåker stasjon, ble 2 sporveksler i stasjonens nordre ende sprengt. Den ene lå til hovedlinjen.

Ved km 115.73, Tønsberg stasjon, ble 4 sporveksler sprengt. En del vindusruter i bygningen tilhørende jernbanen ble knust.

Ved km 128.34, Stokke stasjon, ble 4 sporveksler sprengt.

Ved km 135.05, Råstad stasjon, ble 2 sporveksler sprengt.

Ved km 139.59, Sandefjord stasjon, ble 2 sporveksler sprengt.

Ved km 144.79, Jåberg stasjon, ble 2 sporveksler sprengt.

Ved km 154.7 - km 154.9, Larvik stasjon, ble 30 skinner sprengt.

3. RANDEFJORDBANEN MED SIDELINJER

Den 14.3.45 ble det også på Randsfjordbanen foretatt flere sprenginger. Ved km 56.45 mellom Gulskogen og Mjøndalen, ble det kl. 20.30 på en strekning av 100 m sprengt og ødelagt 1 36 meters og 4 12 meters skinner foruten en del sviller. Det var brudd både på høyre og venstre skinnestreng. Linjen var utbedret og klar kl. 6.45 15.3.

På den ca. 600 m lange strekning fra km 110.29 - km 110.91 mellom Saggrenda og Meheia stasjoner ble det 14.3. ca. kl. 20.30 foretatt en rekke sprenginger som forårsaket 33 skinnebrudd. Skinnestykker av størrelse fra 0.30-1.0 m var sprengt bort. 40 stk. skinner måtte byttes ut, mens 17 stk. skinner som bare var lettere skadd, ble benyttet midlertidig. Utbedringsarbeidet som på grunn av de tyske politiundersøkelser først kom i gang kl. 13.00 15.3., pågikk til kl. 21.10 samme dag da linjen igjen var klar.

Den 21.3.45 ble det ved km 66.60 mellom Mjøndalen og Hokksund ca. kl. 0.30 foretatt sprenginger hvorved skinnegangen ble sprengt på 3 steder. Sprengladningene hadde vært anbrakt i skinneskjøtene og på hvert sted var ca. $\frac{3}{4}$ m av skinnene sprengt bort. 6 skinner og en del sviller måtte byttes ut. Videre ble ved visitasjoner funnet 4 ueksploderte sprengladninger som ble fjernet av tyske militære. Linjen var utbedret og klar for kjøring av tog kl. 8.00 samme dag.

På en strekning av 1 km km 101.4 - km 102.4 mellom Kongsberg og Saggrenda, ble det 12.4.45 mellom kl. 2.00 - kl. 2.30 foretatt en rekke sprenginger. Det ble hørt i alt 35 eksplosjoner og det oppsto 26 skinnebrudd. 3 sporveksler ble sprengt og ødelagt på Sandsværmoen stoppested og 27 skinner ble sprengt på linjen mellom stoppestedet og Saggrenda. I det foreløpige utbedringsarbeid som kom i gang kl. 10.00, deltok 26 linjearbeidere og 12 tyske pionermannskaper. 35 stk. skinner ble byttet ut. Arbeidet var avsluttet og linjen klar kl. 17.00 samme dag.

Den 1.5.45 ble det kl. 6.00 om morgenen ved Geiteryggen sidespor km 133.90 mellom Hen og Randsfjord, av en tysker funnet et sprenglegeme ved jernbanelinjen. Sprenglegemet ble fjernet av tyskerne. Linjen Hen - Randsfjord var sperret i 2 timer - inntil det ble brakt på det rene at den var i orden.

3.6. Sprenging av kontakt- og fjernledningsmaster.

1.

RANDEFJORDBANEN STREKNINGEN HOKKSUND - HJUKSEBØ

Den 13.3.45 kl. 0550 ble ved km 124.00 mellom Meheia og Øysteinustul en fjernledningsmast sprengt og fjernledningen falt ned over kontaktledningen. Det ble derved strømløst på strekningene Oslo - Neslandsvatn og Tinnoset - Borgestad og det oppsto en rekke til dels store forsinkelser i toggangen. Strømmen kom tilbake seksjonsvis i tiden kl. 1.30 - kl. 9.15 14.3.

Den 14.3.45 ved km 110.00 - km 111.00 mellom Saggrenda og Meheia. Ved den sprenging av skinnegang som her fant sted ca. kl. 20.30, ble en bækabel avskutt og kontaktledninger skadd. Spenningen ble påsatt igjen kl. 5.00 15.3.

15.3.45 ved km 75.21 mellom Hokksund og Vestfossen. Ved sprenging av en undergang på dette sted kl. 2.00 ble en bækabel skutt av og kontaktledningen falt ned i en lengde av 300 m. Det ble driftsstans på strekningen Asker - Vestfossen. Spenningen ble satt på igjen kl. 19.00 samme dag.

26.3. kl. 23.20 ble ved km 111.1 - km 111.38 mellom Saggrenda og Meheia 2 fjernledningsmaster og 5 kontaktledningsmaster sprengt og den 27.3. mellom kl. 3.20 - kl. 6.30 ble ved km 126.00 - km 126.5 mellom Øysteinustul og Hjuksebø sprengt 1 fjernledningsmast og 2 kontaktledningsmaster. De fleste av disse master var betongmaster og en del av dem var veltet og lå over skinnegangen.

Det ble på tre andre ledningsmaster funnet fastbundet sprengladninger som ikke var eksplodert. Tyske militære overtok arbeidet med demonteringen av disse og herunder eksploderte en sprengladning og en tysk underoffiser ble drept.

Strekningen Kongsberg - Hjuksebø ble strømløs og all togtrafikk var innstilt så lenge ryddingen av linjen pågikk. Klokkene 15.25 og 27.30 var linjen klar og 2 damplok ble satt inn for avvikling av persontrafikken og det meste av godstrafikken. Denne dampdrift ble holdt gående til den 29.3. kl. 20.00 da ledningsnettets provisorisk utbedret og strømmen igjen kunne settes på.

Den 2.4.45 ble ved km 124.23 mellom Meheia og Øysteinstul en ueksplodert sprengladning funnet ved en ledningsmast av en tysk patrulje og uskadeliggjort.

Den 12.4.45 ble det kl. 2.00 - kl. 2.30 ved km 101.4 - km 102.4 mellom Kongsberg og Saggrenda ved sprenginger i skinnegangen påført kontaktledningen en del mindre skader som ikke medførte strømbrudd.

Den 15.4.45 kl. 23.10 ble det ved km 108.25 mellom Saggrenda og Meheia sprengt 3 kontaktledningsmaster som falt over skinnegangen - uten å skade denne.

Den 16.4.45 kl. 1.45 ble 3 fjernledningsmaster sprengt på strekningen Kongsberg - Hjuksebø og ved sprengingene 15. - 16.4. ble denne strekning strømløs. Ryddingsarbeidet på linjen ble straks satt i gang og var avsluttet kl. 13.30 16.4. slik at strekningen kunne trafikkeres med damplok. Arbeidet med utbedring av ledningsnettets pågikk til kl. 23.00 18.4. da strømmen ble påsatt og linjen igjen var klar for elektrisk drift. Så lenge utbedringsarbeidet på kontaktledningen pågikk, ble en innskrenket trafikk opprettholdt med damplokomotiver mellom Kongsberg og Hjuksebø.

2. BRATSBERGBANEN

Den 29.3.45 kl. 16.30 ved km 166.85 mellom Valebø og Nisterud ble kontaktledningen sprengt og falt ned i skinnegangen. Skaden var utbedret kl. 19.00 samme dag og forårsaket mindre forsinkelser i toggangen.

17.4.45 kl. 4.30 ved km 141.18 mellom Notodden og Hjuksebø ble en avspenningsmast i betong sprengt og falt ned. Bærekabel og kontaktledning var hele. Strekningene Tinnoset - Borgestad og Meheia - Neslandsvatn var strømløse fra kl. 10.35 - kl. 16.35 mens reparasjonsarbeidet pågikk og all trafikk var innstilt.

3. SØRLANDBANEN

Den 4.4.45 kl. 1.30 ble 3 sportransformatormaster sprengt på strekningen km 162.12 - km 166.45 mellom Gvarv - Lunde. Strekningen Nordagutu - Neslandsvatn ble strømløs og dette foranlediget en rekke toginnstillinger og -forsinkelser. Skadene ble provisorisk utbedret og strømmen satt på igjen kl. 13.00 samme dag.

Den 8.4.45 kl. 23.20 ble en avspenningsmast sprengt ved km 155.00 mellom Nordagutu og Gvarv. Kontaktledningen hang nede og linjen var ikke farbar for tog. Etter en provisorisk utbedring var linjen igjen klar for tog kl. 4.00 9.4.

3.7. Sprenging av oljetank, tankvogner og oljelager

1.

SPRENGING AV OLJETANK PÅ HØNEFOSS STASJON

Hønefoss stasjons diesellojetank ble sprengt den 30.11.44 ca. kl. 3.00 om natten.

Oljetanken sto på stasjonstomta ca. 200 m fra stasjonsbygningen, men da den ikke kom i brann var man ikke klar over at eksplosjonen skrev seg fra oljetanken før en tjenestemann ca. kl. 3.30 oppdaget at tanken var lekk. Det meste av oljen var da rent ut, men det lyktes dog å berge ca. 2 600 liter over i en del tomfat som i en fart ble skaffet til veie. Før sprengingen inneholdt tanken 10 675 liter.

Stasjonsmesteren personlig ble av det tyske sikkerhetspoliti gjort ansvarlig for sabotasjehandlinger angivelig fordi han ikke hadde sørget for tilstrekkelig vakthold og ble ilagt en bot på kr. 200.-.

Boten ble dog refundert ham etter frigjøringen.

2.

SPRENGING AV TANKVOGNER (TOMME) PÅ LYSAKER STASJON

I en rekke på 6 tankvogner som den 16.12.44 etter endt tømming tidligere på dagen var hensatt i spor 6 på Lysaker stasjon, skjedde det ca. kl. 18.30 samme dag flere eksplosjoner. Vognene kom i brann og samtlige ble mer eller mindre skadd. En av dem ble også avspørt ved eksplosjonen.

Brannen ble av det tilkalt brannvesen fra Fornebu. Ingen mennesker kom til skade.

All togtrafikk ble innstilt på strekningen Lysaker - Oslo V mellom kl. 18.30 - kl. 19.10.

Den 9. januar 1945 ca. kl. 21.00 skjedde det en eksplosjon i en tom tankvogn som sto i rampesporet på Lysaker stasjon.

Vognen var kommet lastet med bensin tidligere på dagen og var blitt tømt i løpet av ettermiddagen.

Verken vognen eller skinnegangen ble skadd ved eksplosjonen, derimot ble rampen noe ødelagt.

3.

SPRENGING AV OLJELAGER PÅ SUNDLAND DRAMMEN

Den 4.4.45 ca. kl. 20.00 ble det foretatt en sprenging i et lagerskur for olje på verkstedtomta på Sundland.

Ved den brann som oppsto, gikk det tapt ca. 17 600 liter olje av forskjellige slag, vesentlig transformatorolje, sylindrolje og kompressorolje. Lagerskuret brant ned. Videre ble 2 lokomotiver som var hensatt for hovedrevisjon og et nærliggende lagerskur brannskadd.

De samlede utgifter ved tap og skader på grunn av denne sprenging beløp seg til kr. 91 500.-.

6. RAN AV PENGER OG GODS TILHØRENDE NSB

Høsten 1944 fant det sted 2 ran av penger og gods tilhørende jernbanen, det ene i nærheten av Drammen og det andre i Tønsberg.

1. D r a m m e n

Fredag 29.9.44 skulle fungerende distriktskasserer, fullmektig H. Stokke, foreta vanlig utlønning til personalet i verkstedet på Sundland som lå ca. 2 km fra kasserens kontor. De ferdigpakkede lønninger til ca. 700 mann, kr. 46 400.-, ble lagt i 2 aluminiumskasser og et mindre blikkskrin som ble anbrakt på lasteplanet på en av jernbanens lastebiler. Tidligere benyttet man drosje ved lønning i verkstedet, men på grunn av de rådende transportvanskeligheter var man gått over til å bruke jernbanens egne lastebiler. Kassereren og en ledsager tok begge plass ved siden av sjåføren. Ledsagerens plass var egentlig på lasteplanet, men på grunn av regnvær fikk han denne dag lov til å sitte i førerhuset.

Bilen startet ca. kl. 16.00 og kjørte Konnerudgaten - Konnerudveien. Like før sjåføren skulle ta av fra Konnerudveien og ned til verkstedet, hoppet 2 mann opp på lasteplanet og den ene truet med revolveren sjåføren til å kjøre videre på veien mot Konnerud. Ca. 2 km lenger oppe i veien, med skog på begge sider og godt unna bebyggelsen, fikk sjåføren beskjed om å stoppe. Her lempet ransmennene de to kasser og skrinet av og dro til skogs med dem - etter først å ha truet sjåføren til å kjøre videre oppover Konnerudveien og ikke returnere til Drammen på minst 15 minutter. Kassereren, som ikke var i tvil om at det her dreide seg om et regulært ran, ga sjåføren beskjed om å kjøre til nærmeste hus hvor det var telefon, og underrettet derfra politiet om det som var hendt. Både norsk og tysk politi kom straks etter til stede og så vel kassereren som sjåføren og ledsageren ble kjørt til ortskommandanten og tatt i forhør. Deretter ble de kjørt til politikammeret der de ble betydet at de var mistenkt for å stå i ledtog med ransmennene og ble innsatt i arrest. 8 dager senere ble de transportert til Victoria Terrasse i Oslo og videre til Grini.

Det tyske sikkerhetspoliti som overtok etterforskningen i ransaken underrettet i november 1944 lensmannen i Skoger om at ransaken var ansett oppklart og navnga 2 mann som de skyldige. Det ble imidlertid samtidig meddelt at vedkommende var forsvunnet og at det ikke hadde vært mulig å oppspore dem.

De to aluminiumskasser ble 19.10.44 funnet - tomme - i et grustak på Strøm ved Drammen.

De tre arresterte tjenestemenn som ikke hadde noe som helst kjennskap til hvem ransmennene var, slapp dog ikke fri, men ble sittende på Grini til frigjøringen kom.

2. T ø n s b e r g

Mens personalet på godshuset i Tønsberg arbeidet med utlasting av ilgods natten mellom 10. og 11. november 1944, stormet plutselig 8 - 10 maskerte menn bevæpnet med maskingeværer og revolvere inn og kommanderte personalet til å strekke hendene i været. Personalet på godshuset, 4 mann, og vaktmannen som var blitt overmannet utenfor og fratatt sin gasspistol, ble holdt under bevoktning av 2 av ransmennene mens de øvrige gjennomrotet ilgodset og tok ut kartonger med skotøy, mat, tobakk og sigaretter som de puttet i ryggsekkene sine.

Telegrafisten ble på stasjonsmesterens kontor truet til å åpne stasjonens jernskap hvor samtlige avdelingens pengekasser ble oppbevart om natten og som inneholdt mange tusen kroner. Etter å ha tatt ut billettavdelingens kasse som sto øverst og som inneholdt ca. kr. 2 000.-, forklarte telegrafisten at det bare var vekslepenger i de andre kassene og det syntes ransmennene var lite å bry seg med. Før de forsvant, kuttet de telefonledningene og truet personalet med skyting hvis de forlot bygningen før 1/2 time var gått.

Det ble ikke foretatt noen arrestasjoner blant personalet i forbindelse med tyveriet og politiets etterforskning i saken brakte ikke noe resultat.

Det ble dengang antatt av mange at begge disse ran ble utført av hjemmefronten. Ved senere undersøkelser har imidlertid ledelsen for de "legale" hjemmestyrker (H.S.) bestemt hevdet at deres organisasjon ikke benyttet seg av slike metoder.

Når det gjelder ranet ved Drammen er det meget som taler for at det her dreide seg om et ordinært ran, utført av privatpersoner og utelukkende i den hensikt å berike seg.

./.

EKSPLOSJONSULYKKEN PÅ FILIPSTAD 19.12.43

Søndag 19.12.43 ca. kl. 14.30 skjedde det en katastrofal eksplosjonsulykke på Filipstadkaia ca. 300 - 400 m fra skiftetomta og ca. 1 km fra Oslo V. En tysk ammunisjonsbåt som lå fortøyd i vestre ende av Filipstadkaia, sprang i luften og antente ammunisjonslageret som lå inne på land ca. 50 m fra båten. Etter de første kraftige detonasjoner fulgte en mengde større og mindre eksplosjoner utover ettermiddagen og kvelden og mesteparten av natten. Enkelte sprette smell hørtes også påfølgende dag.

Særlig de første svære eksplosjonene var ødeleggende. De nærmestliggende bygninger ble sprengt i filler og innenfor en avstand av ca. 1 km ble en mengde hus tilføyd større eller mindre splint- og lufttrykkskader og mange bygninger kom i brann.

En mengde dører, karmen og vinduer ble slått inn av lufttrykket og prosjektiler og splinter av alle slag sprutet inn over hele stasjonsområdet. En del av baugen på ammunisjonsbåten ble funnet liggende tvers over sporene på skiftetomta ca. 300 m fra kaia. Det store jernkolli "var av størrelse i lengde og bredde som en godsvogn og av svær tyngde". Det måtte skjæres i flere deler før det kunne bli fjernet.

Ledningsnettene ble sterkt skadd og falt ned i store lengder både på Filipstad og inne på personstasjonen.

Selve skinnegangen ble forholdsvis lite skadd og det ble funnet bare 5 brudd.

De mange kraftige eksplosjoner, umiddelbart fulgt av granat- og splintregn, gjorde opphold i det fri umulig og både personalet og de reisende som befant seg på stasjonsområdet, måtte hurtigst mulig søke dekning i tilfluktsrommene. Alle tog ble straks innstilt mellom Oslo V og Lysaker mens trafikken på Drammenbanen for øvrig ble opprettholdt mellom Drammen og Lysaker. Ca. kl. 19.00 ble det etablert pendelkjøring mellom Lysaker og Skøyen med et motorvognsett, slik at persontrafikken til og fra Oslo kunne foregå over sistnevnte stasjon.

På Filipstad skiftetomt sto det da ammunisjonsbåten sprang i luften, flere hundre godsvogner, deriblant mange vogner lastet med bensin og ammunisjon som det gjaldt å få skiftet bort fra faresonen snarest mulig. Det lyktes også stasjonsmesteren å finne personale som var villig til å utføre skiftingen. Lok.stallen sto i brann og de damplokomotiv som befant seg der var ikke kjørbare. Et damplok. som var sendt fra Drammen, ble derfor benyttet som skiftelok.

Skiftingen tok til ca. kl. 20.00 og holdt på hele natten og utover formiddagen dagen etter mens eksplosjonene fortsatte og granater og sprengstykker stadig kom farende over området. Skinnegangen måtte ryddes etter hvert, men størst ulempe voldt ledningsnettene som hang nede nesten over alt og som måtte trekkes til side eller løftes for at lok. og vogner kunne komme fram. Man fikk god hjelp av det ledningspersonale som kom til stede med revisjonsvogn ca. kl. 22.00 og som straks gikk i gang med rydding og provisorisk utbedring av ledningsnettene.

Den vanskelige og farefulle skifting ble utført uten uhell og i løpet av kvelden og påfølgende natt og formiddag ble 170 godsvogner trukket bort fra faresonen på Filipstad. Ca. 100 vogner ble skiftet ut til tunnelen på Havnebanen, 40 vogner ble satt inn på personstasjonen og 30 vogner ble anbrakt i et spor ved Skarpsno.

Som følge av eksplosjonene oppsto det brann i flere av jernbanens bygninger på Filipstad. Lok.stallen og baneavdelingens verksted og lagerhus brant med, mens godshuset for mottatte varer ble sterkt brannskadd. En rekke av jernbanens bygninger fikk store lufttrykk-skader blant annet Generaldirektørens bolig, stillverk III, godshuset for sendte varer, banemesterens bolig, stasjonsbygningene og jernbanens eiendommer Munkedamsveien 22 og 26.

Det gikk også hardt ut over rullende materiell. I lok.stallen som brant ned, ble 2 mindre akkumulatorlok., 1 elektrisk motorvogn, 1 post- og konduktørvogn og 3 personvogner totalskadd og 1 elektrisk lok., 2 damplok. og 1 traktor sterkt skadd. Utenfor lok.stallen sto 6 elektriske lok., 1 damplok. og 1 elektrisk motorvogn som alle ble påført skader.

Av personmateriell ble i alt skadd 46 vogner, hvorav 5 ble totalskadd. Av de øvrige ble 12 vogner påført store skader mens resten ble lettere skadd.

Av godsvognparken ble 78 vogner av forskjellige litra skadd. Av disse var 19 helt nedbrent og de øvrige skadd i større eller mindre grad.

Ingen personer ble drept ved eksplosjonsulykken og bare én mann ble skadd. Det var en stasjonsbetjent som arbeidet på Filipstad da ulykken inntraff og som fikk brudd i høyre arm da han ble rammet av en granatsplint.

De samlede skader ved eksplosjonsulykken beløp seg til kr. ^{5 128 800} ~~3 433 900~~.-.

Ulykken medførte også mandag 20. og tirsdag 21. desember restriksjoner i toggangen på Drammenbanen. Mandag ble de fleste tog kjørt mellom Drammen og Lysaker og Sandvika-togene mellom Sandvika og Skarpsno. Tirsdag ble alle persontog kjørt til og fra Skarpsno. Først fra onsdag morgen 22. desember kunne igjen alle tog kjøres fra og til Oslo V.

Godstrafikken til og fra Vestbanen ble fra 20. desember midlertidig overført til Oslo Ø. Ekspedisjon av sendt gods ble igjen overtatt av Oslo V fra 25.2.44 mens ekspedisjon av mottatt gods først ble tilbakeført til Oslo V fra 19.5.44.

Det var selvsagt en stor påkjenning for det personale som gjorde tjeneste ved Oslo V i eksplosjonsøyeblikket og senere utover kvelden og natten - og da i særlig grad for alle som deltok i skiftingen og i den provisoriske utbedring av ledningsnett på Filipstad og som uten tvil satte liv og helse på spill. Etter forslag fra Distriktsjefen ble da også 14 tjenestemenn bevilget en pengegave som påskjønnelse for modig og uegennyttig opptreden ved utførelsen av sin tjeneste under de vanskelige og farefulle forhold ulykkesdagen og påfølgende natt.

Årsaken til eksplosjonen ble aldri oppklart. Det har vært antatt at det muligens var en sabotasjehandling utført av norske motstandsfolk, men det er ikke kommet fram noe som bekrefter dette. Det ligger derfor nær å tro at eksplosjonen skyldtes et uhell ombord i ammunisjonsbåten.

ALLIERTE FLYANGREP MINESLIPP

De alliertes flyangrep på det besatte Norge i krigsårene berørte i liten grad Drammen jernbanedistrikt direkte. Ikke i noe tilfelle ble stasjon eller anlegg direkte angrepet og i de tilfeller da målet for operasjonen lå i nærheten av jernbanens område, ble det her bare anrettet små skader.

Det hendte at miner som ble sluppet ned fra fly og var beregnet på å falle i sjøen i stedet falt ned på jernbanens område inne på land. Minene eksploderte imidlertid ikke og de skader som ble forvoldt var relativt små eller ubetydelige.

1. D r a m m e n b a n e n

Under flyangrep på OSLO 11.11.44 ble 2 miner sluppet ned på Filipstad ca. kl. 20.00. Den ene falt i sjøen. Den annen falt ned inne på skiftetomta og traff en godsvogn som sto i spor 12. Minen slo igjennom godsvognen og gikk langt ned i bakken, uten å eksplodere.

Vognen og varene i denne ble delvis ødelagt og kontaktledningen påført skade.

Minen ble demontert og fjernet av tyske militære.

Ingen mennesker kom til skade.

Ca. kl. 11.30 søndag 31.12.44 kom 2 engelske fly overraskende inn over OSLO fra vest. Det var ikke gitt flyalarm på forhånd. Flyene angrep i 2 bølger og kastet 3 bomber hver gang.

Bombene falt ned i nærheten av Vestbanestasjonen, i Engens gate, Ruseløkveien, Cort Adlers gate og østre ende av Victoria Terrasse og forårsaket der svære skader. Et regn av splinter strømmet inn over stasjonsområdet. I et tog med ca. 400 reisende som sto på stasjonen klar til avgang, oppsto det panikk. Toget ble rømmet og passasjerene måtte vises til tilfluktsrommene på Rådhusplassen og i Undergrunnsstasjonen da tilfluktsrommene på Vestbanestasjonen var små og utilstrekkelige.

Tjenstgjørende togekspeditør ble lett skadd i ansiktet av en splint, for øvrig ble ingen såret eller drept på jernbanens område. Men oppe i byen ble mange mennesker drept eller såret ved denne anledning.

Bombeangrepet hadde for øvrig ikke nevneverdig innflytelse på toggangen og den materielle skade på jernbanen innskrenket seg vesentlig til en del knuste vindusruter.

Under flyangrep på Oslo ca. kl. 20.30 lørdag 24.2.45 ble det sluppet sjøminer og flere falt ned i nærheten av SKØYEN STASJON uten å eksplodere, blant annet ved Tennishallen på Drammensveien og i Svolders gate.

På grunn av faren for mulige eksplosjoner beordret luftvernssjefen i Oslo all togtrafikk midlertidig innstilt mellom Oslo V og Lysaker. Kl. 3.30 25.2. ble linjen Skøyen - Lysaker frigitt og pendelkjøring satt i gang mellom disse stasjoner. Først kl. 15.23 25.2. ble hele strekningen Oslo V - Lysaker frigitt.

Det ble ikke forvoldt noen skade på jernbanens område ved dette flyangrep.

Mandag 26.2. ca. kl. 8.30 ble det funnet ytterligere en ueksplodert sjømine - etter flyangrepet foregående lørdag - i et privat lagerhus på SKØYEN STASJONS GODSTOMT. Luftvern sjefen forlangte togtrafikken stoppet straks mellom Oslo V og Skøyen og pendelkjøring ble satt i gang mellom Skøyen og Lysaker. Etter at minen var demontert og fjernet av tyskerne ble sperringen hevet og ordinær toggang gjenopptatt fra kl. 11.00 samme dag.

2. Vestfoldbanen

Fredag 23.3.45 ca. kl. 1.30 ble tog 817 stoppet ved km 90.2 mellom Holmestrand og Nykirke av en sivilperson som meldte at en mine var sloppet fra et fly og falt ned i skinnegangen - uten å eksplodere - et par hundre meter lenger fremme.

Det viste seg at minen i nedslaget var falt ved siden av skinnegangen og deretter hadde veltet over på denne.

Etter at tog 817 var kjørt tilbake til Holmestrand, ble minen demontert av en tysk militær som tilfeldigvis befant seg i toget og som oppga å være ekspert i å demontere miner.

Minen ble fjernet og skinnegangen brakt i orden i løpet av kort tid og togtrafikken kunne gjenopptas kl. 3.30.

3. Bratsbergbanen

Fredag 30.3.45 kl. 15.50 ble det foretatt et flyangrep mot Norsk Hydros kaier og lagerhus på Menstad ved BORGESTAD STASJON. Norsk Hydros anlegg grenset i øst til jernbanen og opptok arealet mellom jernbanen og Skienselven. Norsk Hydro hadde her 3 svære lagerhus og store kaier hvor det foregikk utskipping av en del av selskapets ferdige produkter.

I flyangrepet deltok 5 - 6 fly som fra stor høyde stupte ned og slapp miner i elven og inn mot kaiene der det lå 3 lasteskip. Det ble også skutt med mitraljøser. Et av skipene gikk ned, de andre ble påført svære skader. Lagerhusene kom i brann og to av dem ble så sterkt skadd at de senere måtte rives.

Det falt mange splinter fra sprenglegemer ned på jernbanens område som lå ca. 200 meter fra kaiene. Kontaktledningen ble rammet og falt ned på et av stasjonens skiftespor, men for øvrig ble det ikke forvoldt skade på jernbanens område. En sjømine som falt ned på skifte-tomta uten å eksplodere og uten å anrette skade, ble fjernet av tyskerne etter at den først var demontert.

Flyangrepet hadde bare ubetydelig innvirkning på toggangen som ble opprettholdt med enkelte mindre forsinkelser.

Ingen personer kom til skade på jernbanens område.

"Nasjonal samling" utfoldet under okkupasjonen en livlig propaganda for å verve nye medlemmer og det ble satt meget inn på å få offentlige tjenestemenn inn i partiet. Allerede i slutten av 1940 tok N.S. skritt til registrering av jernbanepersonalet. N.S.' fylkesførere forlangte seg tilstilt oppgave over alt personale ved stasjonene, og administrasjonen ble etter først å ha forelagt saken for Arbeidsdepartementet, nødt til å etterkomme forlangendet.

Ikke lenge etter innløp melding fra en bystasjon i Vestfold om at samtlige tjenestemenn ved stasjonen gjentatte ganger hadde mottatt personlig "innbydelse" til N.S.-møte. Ingen av dem møtte imidlertid og kort etter fikk hver mann et personlig brev fra kretsføreren i N.S. der han beklaget at vedkommende "ikke hadde noen interesse av å sette seg inn i det fremtidige styresett i Norge og de arbeidsvilkår som vil bli gjeldende for statsfunksjonærer". Videre gikk han ut fra at vedkommende tjenestemann "heller ikke var interessert i de avansementsmuligheter som måtte by seg, idet myndighetene i første rekke som bekjent, ønsker å tilgodese de offentlige tjenestemenn som aktivt går inn for den nasjonale nyordning, ikke minst fordi denne er Norges eneste redning". Det ble til slutt opplyst at utførlig rapport med navnefortegnelse over de som hadde unnlatt å møte, ville bli sendt dagen etter til Innenriksdepartementets personalavdeling for offentlig tjeneste.

Liknende meldinger innløp til administrasjonen fra andre bystasjoner i Vestfold og i Skiensdistriktet. En tjenestemann i Skien mottok således et brev fra N.S.' fylkesfører der denne kom med direkte trusler. Han skrev blant annet:

" Når jeg i skrivelsen ba Dem meddele av hvilken grunn De ennå ikke står som medlem av N.S., så skjedde det ut fra den overbevisning at en stats- eller kommunefunksjonær i dag ikke uten tvingende grunner kan stå den bevegelse fjern, som kjemper for nydannelsen og den fremtidige frihet for vårt fedreland. Idet jeg inntrengende henviser til dette, ber jeg Dem i dag på ny alvorlig, uten opphold, å anføre de grunner som er avgjørende for at De ikke har sluttet Dem til bevegelsen. Skulle De mot formodning også late nærværende skrivelse gå upåaktet hen, ser jeg meg tvungen til på grunnlag av denne holdning, for fremtiden å trekke de nødvendige konsekvenser".

På forespørsel om det påhvilde Statsbanenes tjenestemenn som TJENESTEPLIKT å etterkomme innbydelser fra N.S. til møter, svarte Arbeidsdepartementet at N.S. eller avdelinger av partiet, ikke kunne gi pålegg til en statsinstitusjon. Slike pålegg måtte komme fra vedkommende departement. Det ble dog bebudet en nyordning med hensyn til tjenestemennenes deltakelse i N.S.-møter. Denne kom i 1942 og gikk ut på at departementet anmodet vedkommende statsinstitusjon om at det måtte bli HENSTILT til funksjonærene å overvære slike møter i den utstrekning tjenesten tillot det og at det på forlangende skulle meddeles hvem som av tjenstlige grunner var forhindret fra å møte. Noen tjenesteplikt var ikke instituert. I en ny lov av 12.10.44 om fylkesførere, ble det tillagt disse rett til å innkalle hvem som helst innen fylket til å møte for seg til konferanse eller til offentlige eller lukkede møter. Man hørte imidlertid ikke mer om disse møteinnkallelser. De lokale N.S.-ledere gikk over til vanlig kunngjøring i dagspressen og ved oppslag.

Resultatet av N.S.' pågående agitasjon får å skaffe seg nye medlemmer innen NSB, må sies å ha vært høyst negativt. Drammen distrikt hadde ved krigens slutt ca. 4.600 menn og av disse var det bare 19 fast ansatte og 17 av ekstrapersonalet som meldte seg inn i N.S. De fleste meldte seg inn i 1940-41 og mange av dem sluttet ved NSB etter hvert og gikk inn i aktiv tjeneste i partiet. De som sluttet var som regel unge folk med kort tjenestetid ved jernbanen.

BEHANDLING AV TJENESTEMENN SOM VAR MEDLEMMER AV N.S.

Da frigjøringsdagen kom, hadde distriktet 18 fast ansatte tjenestemenn og 5 ekstra som var, eller for en tid hadde vært medlem av N.S. I samsvar med mottatte direktiver fra Hovedstyret, ble samtlige suspendert uten lønn fra sine stillinger ved NSB. Videre ble underretning herom sendt vedkommende politimestre hvis oppgave det var å sørge for at omhandlede tjenestemenns forhold ble tatt opp til rettslig behandling i samsvar med Landssvikanordningen. En del av dem ble for øvrig arrestert og satt i varetekt.

Etter "Provisorisk anordning av 15.12.44 om tillegg til straffelovgivningen om forrøderi (Landssvikanordningen)", kunne den straffes som etter 8.4.40 hadde vært medlem eller søkt om eller samtykket i å bli medlem av Nasjonal Samling eller organisasjon knyttet til denne (§ 2).

Etter § 3 skulle forbrytelse mot § 2 straffes med fengsel eller tvangsarbeid inntil 3 år, bøter, tap av almen tillit eller begrenset rettighetstap eller med flere av disse straffer.

De rettighetstap som her ble aktuelle var (§ 11):

1. Tap av stemmerett i offentlige anliggender.
2. Tap av retten til å gjøre tjeneste i rikets krigsmakt.
3. Tap av offentlig tjeneste som den skyldige innehar.
4. Tap av adgang til å oppnå offentlig tjeneste.

Disse rettighetstap gjaldt for 10 år (§ 12).

For ca. halvparten av de tidligere N.S.-medlemmer i Drammen distrikt, ble saken behandlet av retten og 4 av disse saker gikk til høyesterett. De som hadde vært medlem av hirden ble også funnet skyldig i forbrytelse mot §§ 86 og 98 i straffeloven og straffen for deres vedkommende ble særlig streng. For dem som fikk sin sak behandlet av retten, ble straffen satt til tvangsarbeid eller fengsel fra 7 år og ned til 6 måneder, en fikk dog bare bot. Samtlige, med en unntakelse, fikk rettighetstap 1, 2 og 3 i et par tilfeller også rettighetstap 4 og ble dermed fradømt sin stilling ved NSB. Den ene ble idømt flere års tvangsarbeid, men av rettighetstap bare 1 og 2. Hans sak ble imidlertid etterpå tatt opp til disiplinærbehandling, og han ble meddelt avskjed av Personal- og pensjonsnemnda.

I 2 tilfeller fant Riksadvokaten å kunne unnlate påtale. I den påfølgende disiplinærbehandling ble dog vedkommende av Personal- og pensjonsnemnda suspendert uten lønn i 3 respektive 1 måned.

De øvrige fikk sin sak avgjort av politiet ved forelegg. Straffen for disse ble satt til bot + begrenset rettighetstap. Samtlige ble dømt til tap av sin stilling enten ved forelegget eller ved påfølgende disiplinærbehandling. I ett tilfelle ble saken avgjort med degradasjon.

I begynnelsen av 1946 tok Arbeidsdirektoratet initiativet til å søke å få inn i arbeidslivet igjen de tidligere N.S.-medlemmer som hadde fått og etter hvert ville få sin sak oppgjort av rettsoppgjørets myndigheter og som hadde sonet sin straff. Det ble blant annet fremholdt at de tidligere N.S.-medlemmer ville bli en stor belastning på samfunnet både fordi de og deres familier måtte få understøttelse for å kunne oppholde livet og indirekte ved at deres arbeidskraft ble unndratt det produktive arbeidsliv.

I april 1946 ble det inngått en avtale mellom Norsk Arbeidsgiverforening og Arbeidernes Faglige Landsorganisasjon om saken. Avtalen som ble godkjent av Regjeringen, gikk blant annet ut på følgende:

Tidligere N.S.-medlemmer som var ferdig med sitt rettslige oppgjør, skulle uhindret kunne søke ordinært arbeid som de ikke ved endelig dom eller vedtatt forelegg hadde mistet retten til å inneha eller oppnå.

Så vidt mulig burde arbeidstakeren tas inn i samme yrke som han tidligere hadde vært beskjeftiget i for at hans fagkunnskap skulle komme til nytte.

Arbeidstakeren skulle tas inn i underordnet stilling og inntaking måtte ikke skje til fortrenghet for **andre** som hadde vist god nasjonal holdning.

Før inntaking fant sted skulle arbeidsgiveren forhøre seg hos tillitsmannen for de arbeidere eller funksjonærer arbeidstakeren ville komme i berøring med om disse hadde noe å bemerke til inntakingen. Hvis det ble reist innvendinger skulle saken forelegges vedkommende organisasjon.

Det ble presisert at avtalen ikke ga noen juridisk rett til å bli tatt inn i en bestemt bedrift eller i en bestemt stilling.

Det var forutsatt at disse retningslinjer også skulle nyttes overfor dem som hadde mistet sin stilling eller som var satt ut av sitt arbeid på grunn av unasjonal holdning.

Det var videre forutsetningen at retningslinjene i denne avtale skulle anvendes også av offentlige etater.

Etter hvert som rettsoppgjøret skred fram og de tidligere N.S.-medlemmer som hadde mistet sine stillinger ved NSB var ferdige med rettsoppgjøret og eventuelt hadde sonet sin straff, søkte de fleste om å komme i arbeid ved jernbanen igjen. Søknadene ble av administrasjonen behandlet i samsvar med retningslinjene i forannevnte rundskriv, men det viste seg snart at personalet i de fleste tilfeller reagerte sterkt mot inntaking av de tidligere N.S.-medlemmer og særlig da personalet på vedkommendes tidligere tjenestested. Men heller ikke på andre steder ville personalet arbeide sammen med dem. Det dreide seg jo her i en rekke tilfeller om personer som hadde gjort seg skyldig i graverende forhold - derom taler de høye straffer sitt tydelige språk. Krigsårene var heller ikke lenger unna enn at deres bedrifter var i frisk erindring blant personalet.

Det var dog enkelte unntakelser hvor vedkommende tross sitt medlemskap i N.S. hadde vist en slik oppførsel at personalet ikke hadde noe imot at han ble tatt inn ved jernbanen på nytt og da gjerne på det sted hvor han tidligere hadde vært stasjonert. I alt var det dog bare 5 av de tidligere N.S.-medlemmer som ved dom, forelegg eller ved disiplinærbehandling hadde mistet sin stilling som ble tatt inn ved jernbanen igjen i Drammen distrikt.

I den avtale som i 1946 ble inngått mellom N.A.F. og A.F.L. om gjeninntaking i arbeidslivet av tidligere N.S.-medlemmer som var ferdig med rettsoppgjøret, var forutsatt av hvis det på arbeidsplassen ble reist innvendinger mot at søkeren ble inntatt på nytt, skulle saken forelegges vedkommende organisasjon. Det var i avtalen ikke nevnt noe alternativ utover dette. I de tilfeller organisasjonen ikke gikk med på inntaking, ble søkeren underrettet om dette og saken måtte betraktes som ferdigbehandlet.

I 1949 ble avtalen mellom N.A.F. og A.F.L. revidert og et par nye og vesentlige punkter ble tatt inn. Etter den reviderte avtale skulle saken hvis det ble reist innvendinger mot inntakingen, forelegges hovedorganisasjonene. Oppnåddes det ikke enighet mellom disse, skulle tvisten innbringes for en 3-manns nemnd, bestående av en representant fra hver av hovedorganisasjonene med riksmeglingsmannen eller den han

bemyndiget til oppmann. Nemnda skulle så med bindende virkning avgjøre hvor vidt de innvendinger som var reist mot inntakingen var rimelige etter alminnelig samfunnsopfatning.

Den forutsatte 3-mannsnemnd ble imidlertid aldri oppnevnt og den reviderte avtale ble derfor ikke satt ut i livet.

NORSKE TJENESTEMENN I FRIVILLIG TYSK KRIGSTJENESTE

I januar 1941 sendte tyskerne ut opprop om frivillig krigsdeltakelse i "Regiment Nordland" og noe senere om deltakelse i "Den norske Legion".

Etter en lov av juni 1942 for övrig med tilbakevirkende kraft, fikk offentlige tjenestemenn som utförte frivillig krigstjeneste, utbetalt full lönn av den etat han tilhörte med fradrag av visse tillegg som han oppebar av tyske myndigheter. En ny lov av oktober 1943 bestemte at offentlige tjenestemenn etter endt deltakelse som krigsfrivillig skulle få et tillegg til sin lönn- og tjenesteansiennitet lik 3 ganger den tid han hadde tjenstgjort som krigsfrivillig ved feltavdeling.

I Drammen distrikt meldte 6 tjenestemenn seg i årene 1941-43 til frivillig krigstjeneste. De var alle medlemmer av "Nasjonal Samling". Et par av dem ble imidlertid ikke godkjent av legen til krigstjeneste. De övrige gjorde fronttjeneste opp til flere år og en av dem falt på östfronten i 1944.

OMKOMNE VED JERNBANEULYKKER UNDER OKKUPASJONEN

Det var under okkupasjonen ingen større jernbaneulykker i Drammen distrikt hvorved tjenestemenn eller sivile ble drept.

Derimot skjedde det en del ulykker med overkjøring av de såkalte "borger-vakter" med døden til følge. I alt var det 5 stykker som på denne måten mistet livet:

1. Håkon Haug, Oslo 21.12.1943 ved Lysaker
2. Hans K. Lundgaard, Oslo 23.12.1943 ved Heggedal
3. Fritz O. Hvam, Oslo 30.12.1943 ved Skøyen
4. Harald Thon, Stabekk 24. 1.1944 ved Høvik
5. Jens Helgebostad, Slependen 11. 2.1944 ved Billingstad

For øvrig ble 11 personer overkjørt av tog og drept i okkupasjonstiden og 1 kom i berøring med høyspent kjøreledning og mistet livet, men disse tilfelle kan neppe belastes okkupasjonen, det synes å være hendelige ulykker som også kan inntreffe under normale forhold. Dog kan det vel tenkes at særlige forhold for eksempel mørkleggingen og spente nerver i denne tid kan ha medvirket til at det ble så mange i alt.

TYVERIER FRA DW

På grunn av den rådende knapphet på mange varer og den strenge rasjonerin "forsvant" det atskillig gods som jernbanen mottok til forsendelse. Det var i vesentlig grad varer som ble befordret for DW og som var mangel-vare for den alminnelige mann, som ble borte, Tyskerne slo hardt til på de skyldige og ved et par anledninger der det dreide seg om større kvanta med mange impliserte, ble de skyldige idømt svære fengselstraffer, en del ble sendt til Tyskland på tvangsarbeid eller i konsentrasjonsleir, ja enkelte ble endog skutt.

I alt ble således 30 tjenestemenn ved Oslo V i 1943 dømt av tyskerne for tyverier og 29 dømt for heleri. Av disse ble 3 dømt til døden og skutt 3.3.44, 22 ble sendt til Tyskland og de øvrige utsonet straffen i Norge. Av de som sonet straffen i Tyskland, var det en som ikke kom tilbake.

DRIFTS- OG TRAFIKKFORHOLD UNDER OKKUPASJONEN

TOGGANGEN I DISTRIKTET

Som foran nevnt, var det ordinær drift på alle baner i distriktet ved den tyske invasjon 9.4.40 og trafikken ble avviklet normalt denne dag, do med enkelte forsinkelser som skyldtes tyske flyangrep med bombekasting ove Oslo og store tilstrømminger av folk som ville evakuere fra Oslo og Drammen.

Onsdag 10. april og torsdag 11. april til ut på ettermiddagen gikk togene som vanlig over hele distriktet, men etter kl. 17.00 11.4. ble alle tog innstilt på Randsfjordbanen på grunn av linjebrudd ved Katfoss og Bjerke bru. Samme dag like før midnatt ble bru over Lågen i Kongsberg ødelagt av norske bruvakter og all togtrafikk innstilt mellom Kongsberg og Sandsværmoen. Dagene 12. og 13.4. ble for øvrig alle tog innstilt mellom Hokksund og Kongsberg på grunn av krigshandlinger i området og Kongsberg stasjon var for øvrig uten betjening disse dagene.

Linjebruddet ved Katfoss bru var reparert 17.4. og ved Bjerke bru 25.4. Bru over Lågen i Kongsberg var midlertidig reparert 1.6. for trafikk med redusert akseltrykk så elektriske lokomotiver kunne ikke passere, helt reparert ble den først 12.9.40.

Under den norske hærs tilbaketrekning ble også Kjome og Brohaug bru i Rollag sprengt 15.4. og alle tog måtte innstilles på Numedalsbanen. Brua ved Kjome ble midlertid reparert 16.5. og helt ferdig 5.6. mens Brohaug bru først var ferdig reparert 25.8.40.

På Bratsbergbanen, Tinnosbanen og Sørlandsbanen var skinnegangen inntakt mens kamphandlingene pågikk i det sydlige Norge, det samme var også tilfelle med den smalspørte Vestfoldbane.

Fra 14.4.40 (søndag) da personale ved Kongsberg stasjon var på plass igjen, ble det opptatt ordinær toggang mellom Hokksund og Kongsberg og persontogene til og fra Sørlandsbanen og Bratsbergbanen korresponderte med materiell fra og til Sandsværmoen idet de reisende ble kjørt i biler den 2 km lange strekning mellom Kongsberg og Sandsværmoen. Godstrafikken ble dirigert over Vestfoldbanen - Bratsbergbanen.

På Randsfjordbanen ble persontogene kjørt igjen fra 17.4. om ettermiddagen mellom Drammen og Ask stasjoner og mellom Ask og Hønefoss ble de reisende befordret i biler inntil også Bjerke bru var ferdig reparert 25.4.40.

På Numedalsbanen var alle tog innstilt inntil 27.4. Fra da det ble kjørt et godstog mellom Kongsberg og Djupdal daglig inntil Kjome bru var midlertidig reparert 16.5. og fra da kjørtes togene etter ordinære ruter mellom Kongsberg og Rollag og mellom Veggli og Rødberg, mens de reisende ble befordret med biler mellom Rollag og Veggli stasjoner. Fra 25.8.40 ble ordinær drift gjenopptatt på Numedalsbanen etter Rutebok for jernbanens tjenestemenn, nr. 90, tillegg 5.

INNSKREKNINGER I TOGGANGEN

Umiddelbart etter kamphandlingenes slutt i Sør-Norge gikk man til innstilling av en del tog for å spare på kull- og oljeforbruket.

Således ble togene 807/808 mellom Drammen og Larvik innstilt alle dager fra og med 1.5.40. Ca. 3 uker senere fra 20.5.40 ble en del lokaltog på strekningen Horten - Tønsberg - Larvik likeledes innstilt. Det var togene 844, 845, 852 og 854 mellom Larvik og Tønsberg.

Det var tog 850 mellom Tønsberg og Horten.

Det var togene 851 og 853 mellom Horten og Larvik.

Dette var smalspørte tog.

Fra samme dag ble følgende tog innstilt på Sørlandsbanen (bredt spor):

Togene 507/502 Nordagutu - Lunde - Kristiansand alle dager.

" 5379/5380 Nordagutu - Lunde annen hver dag.

Fra og med 3.6.40 gikk Hovedstyret med på at togene 507/502 kunne kjøres igjen lørdager og søndager mellom Nordagutu og Kristiansand.

For ytterligere å spare kull ble personhurtigtogene mellom Oslo Ø og Bergen fremført over Drammen fra og med 22.6.40 hvorved de kunne trekkes av elektrisk lokomotiv mellom Oslo V og Hokksund.

Fra 3.12.40 ble også Bergensbanens lokale godstogpar 5531/5532 kjørt over Drammen i tillegg til det i mange år kjørt gjennomgående godstogpar 5511/5512.

REGULERING AV REISETRAFIKKEN

For å forhindre nordmenn i å komme seg ut av landet, opprettet tyskerne de såkalte grensesoner i slutten av året 1940. Alle personer over 15 år som var bosatt utenfor grensesonene og som ønsket å reise dit, måtte være i besittelse av passerseddel, som på skriftlig søknad bilagt fotografi kunne utstedes av politiet. Norske offentlige tjenestemenn måtte være i besittelse av "tjenestebevis" som også ble utstedt av politimyndighetene.

Disse restriksjoner førte til en noe redusert trafikk i togene til og fra grensesonedistriktene.

Etter hvert som krigen utviklet seg, fikk tyskerne vanskeligheter med å tilføre NSB tilstrekkelige mengder med kull og man måtte etter hvert gå til innskrenkninger i toggangen på dampdrevne baner og dette førte med seg at de øvrige tog ble så overfylt at det måtte innføres en regulering av reisetrafikken. Således ble det fra 9.2.42 innført adgangsbilletter for reise med visse tog fra Oslo Ø, Oslo V, Kristiansand, Bergen og Trondheim. Disse adgangsbilletter ga ikke rett til noen bestemt plass i toget, men bare tillatelse til befordring med det bestemte tog. Adgangsbillettene ble brukt for reiser over 100 km og var gratis. Reisende fra mellomstasjoner behøvde ikke adgangsbillett, men da dette ble tilstrekkelig kjent blant publikum, lærte de hurtig å omgå bestemmelsene ved å bruke ikke regulerte tog ut fra Oslo og stige på det regulerte tog på første stasjon utenfor Oslo, hvor det hadde stopp.

På grunn av at hovedlinjen Oslo - Drammen - Hjuksebø - Borgestad og Hjuksebø - Tinnoset var elektrisk drevet, ble det ikke nødvendig med noen ytterligere innskrenking av toggangen i Drammen distrikt.

Tyskerne forsøkte etter hvert å hindre den sivile befolkning i å reise ukontrollert og innførte i 1943 påbud om reisetillatelse i alle tog også godstog. Unntatt herfra var reiser under 30 km's lengde. Konduktørene var imidlertid svært hjelpsomme og skrev ut tilleggsbilletter i togene så de reisende ble hjulpet så langt det var mulig.

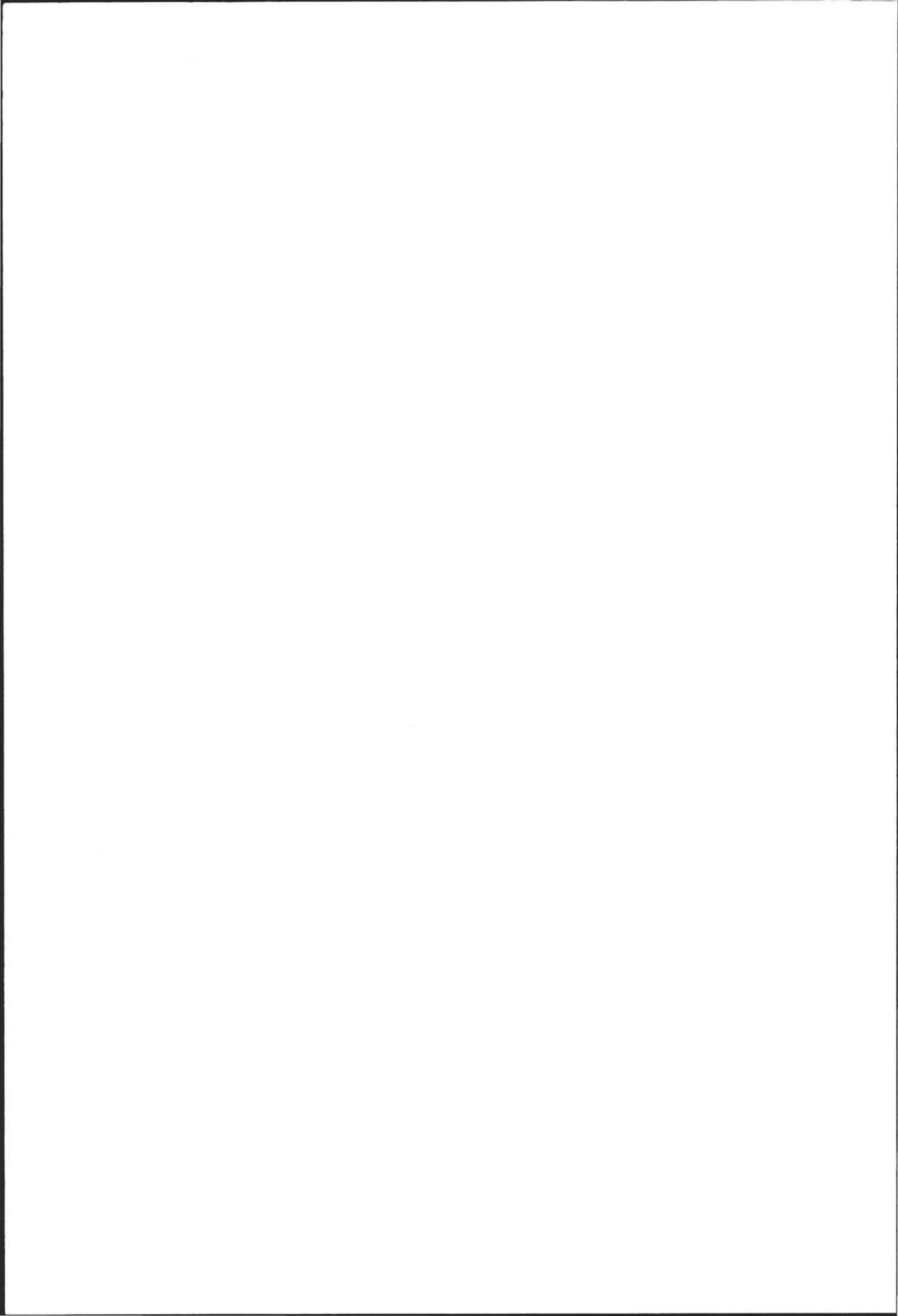
REGULERING AV GODSTRAFIKKEN

DW la fra første stund stort beslag på jernbanevogner og trekraftmateriell til sine transporter av krigsmateriell og nødvendige forsyninger til troppene. Dette gikk i sterk grad ut over de sivile transporter av matvarer og brensel og også nødvendige transporter for industrien.

Det måtte derfor nokså snart innføres en regulering av de sivile transporter ved å kreve at alle vognlastforsendelser måtte godkjennes av et tysk kontor, Wherwistschaftsoffisier i vedkommende distrikt.

Alle fraktbrev for vognlaster måtte sendes i god tid til dette kontor for påstempling før vogn kunne stilles til disposisjon av jernbanen. Unntatt fra denne bestemmelse var forsendelse av levende dyr, melk, fersk fisk, jernbanens egne transporter og lokaltransporter over enkelte bestemte strekninger. Etter hvert ble det en del lettelsener idet flere varesorter ble tillatt sendt uten forhåndsgodkjennelse, således korn, mel, kraftfor, kunstgjødning, ved og transporter for større firmaer som Norsk Hydro m.v.

For å påskynde av- og pålessing av vogner ble vognleien satt kraftig opp, fra kr. 3,- til kr. 15,- for første døgn osv. og Sosialdepartementet ga tillatelse til avlessing på søn- og helligdager for å påskynde vognsirkulasjonen.



Jernbaneverket
Biblioteket

JBV



09TU04742

104024