

## CENTRALKONTORETS VIRKSOMHET UNDER KRIGEN

### I n n l e d n i n g

Ved Hovedstyrets skrivelse av 15.5.62 - 157/35 DT - er jeg blitt anmodet om å skrive om Sentralkontorets virksomhet under den tyske okkupasjon i 1940-45. Dessverre er det meste av det arkivmateriale som kontoret etterlot seg borte - enten ved eksplosjonen i Jernbanetorget 8/9 den 14.3.44 eller ved tilintetgjørelse under opprydding. Sentralkontoret førte protokoll for hver dag over utførte transporter for tyskerne og alt hva derunder hørte. Dessuten ble det ført særskilt protokoll over de offisielle forhandlinger som fant sted mellom Hovedstyret og tyskerne. Viktige kildeskrifter er således gått tapt, og redegjørelsen om kontorets virksomhet blir derfor ikke så fyldig som ønskelig kunne vært. Jeg har måttet gjennomgå alle kopibøker fra D- og T-avdelingen fra den tid for å søke opplysninger. En del opplysninger er funnet, men de viktigste kildeskrifter har ikke kunnet skaffes til veie. Redegjørelsen må derfor delvis være basert på hukommelsen. Det er konferert med daværende trafikchef Sune Fogelberg på Ed (Sverige), som var sjef for Dalslandsbanen og som fulgte begivenhetene ved Kornsjø fra dag til dag. Han har også skaffet frem en del dokumenter fra den tid. Videre er konferert med daværende kontorsjef, senere driftsjef og nå avdøde disponent K. Dahlum, Narvik, som alltid var med under de offisielle forhandlinger med tyskerne. Han har gitt meg mange verdifulle opplysninger. Videre har jeg fått en del notater av nåværende distriktsjef Poppe Jensen, som i de første krigsuker tjenestgjorde ved Sentralkontoret og som heldigvis hadde en del optegnelser fra den første tid.

-----

Den 8. april 1940 var fylt av spenning. Store overskrifter i middagsavisene om flere torpederinger av skip i Nordsjøen gjorde situasjonen uhyggelig. På vei hjem til middag talte jeg med daværende sjef for Militærkontoret, major H. Hansson, om situasjonen, men hans beroligende uttalelser gikk i retning av at det hele bare var av forbigående art, og at vi ikke behøvde å engstes. Kontorsjef Dahlum hadde et par dager tidligere fått tillatelse til å reise på ferie. Jeg skulle som hans varamann møte i Evakueringsrådet om det ble påkrevet. - Det ble flyalarm om natten ved 2-tiden, og jeg måtte straks møte i Evakueringsrådet i Grensen 5/7. Rådets formann, politiadjutant Amlie, hadde bare sparsomme opplysninger om situasjonen. Først ved 4-tiden innløp melding om at tyske krigsskip var på vei opp Oslofjorden. Det ble da straks fattet beslutning om at Oslo skulle evakueres. Den ble muntlig meddelt Oslo distrikts vakt-havende, inspektør Haugerud, kl. 5.30. Han opplyste samtidig at Kongen, Kronprinsen og den øvrige kongelige familie samt Regjering og Storting skulle forlate Oslo i retning Hamar med ekstratog kl. 7. Man ble klar over at situasjonen var alvorlig.

Ved ankomst til kontoret ca. kl. 9.00 kom det telefon fra Järnvägsstyrelsen i Stockholm, som ba om å bli orientert om situasjonen i Norge. Videre kom beskjed fra distriktsjefen i Bergen, Christie, pr. telefon at Bergen jernbanestasjon var besatt av tyske tropper, og han ble forbauset over at ikke Oslo også var besatt. Den tyske kommandant i Bergen meddelte



distriktsjefen at Oslo etter planen også skal være besatt. Det ble straks innkalt til møte hos Generaldirektøren, hvor bl.a. også Militærkontorets sjef, Major Hansson, var til stede. Det ble der besluttet at Generaldirektøren, Trafikkdirektøren, Driftsdirektøren samt inspektørene Ole Moen og Aamodt skulle reise fra Oslo og stå til tjeneste for Generalstabens. Av personalet ved Trafikkavdelingen skulle kontorsjef Dahlum, inspektør Poppe Jensen og Bech bli i Oslo. Banedirektør Aubert ble fungerende generaldirektør og kontorsjef Løken fungerende trafikkdirektør under fraværet. Først den 8.5.40 kom generaldirektør Hoff med følge tilbake. Da hadde tyskerne for lengst etablert seg i 4. etasje i administrasjonsbygningen, Jernbanetorget 8/9.

Det ble stor oppstandelse i kontorene da det ble kjent at Generaldirektøren og en del av personalet ved Driftsavdelingen var reist fra Oslo, foreløpig til Eidsvoll. (De reiste i bil ved 14-tiden). Vi som var igjen, forsøkte å skaffe oss underretning om situasjonen gjennom telefon til distriktene, men det var vanskelig å få forbindelse da linjene som rimelig stadig var opptatt. Vi fikk til slutt rede på at flere av byene langs kysten var besatt av fienden. Oslo ble som bekjent besatt først ved 15-tiden den 9. april. Tyske vakter ble satt ut bl.a. på Oslo Ø og alle reisende som ville reise ut av byen, ble kontrollert. Unge mennesker ble nektet å forlate Oslo av de tyske vakter.

Onsdag den 10. april møtte vi som vanlig på kontoret. Alt var stille og rolig, og det var intet å foreta seg. Personalet ble sendt hjem, mens inspektør Poppe Jensen og Bech ble tilbake. Kontorsjef Dahlum, som kom hjem tirsdag morgen, ble beordret til tjeneste i Oslo distrikt for assistanse, da mange av toglederne var beordret fra Oslo. (Han kom tilbake til Hovedstyret den 19. april.) - Ved 11.30-tiden kom Vaktmesteren med beskjed om at det gikk rykter om at byen skulle evakueres øyeblikkelig på grunn av forestående bombing. Det oppsto selvfølgelig panikk, og alle transportmidler ble stormet. Vi spaserte hjem, da trikkemulighet var utelukket og fikk derved anledning til å se hvordan publikum flyktet i panisk skrekk. Ved 13-tiden ble det gitt beskjed om at det hele var falsk alarm.

Om ettermiddagen den 10. april kom to tyske offiserer, Overbaurat Augustin og Löitnant Maltzan, til Hovedstyrets administrasjonsbygning og traff der bare vaktmesteren, da alle overordnede var gått til middag. De forlangte å få Generaldirektøren i tale, men da det ikke var mulig, fikk de en telefonsamtale med kontorsjef Beichmann, og en personlig konferanse med ham kl. 18.00 samme dag ble avtalt. Noe skriftlig fra dette møte foreligger ikke, men sannsynligvis dreiet det seg om at de ønsket kontakt med jernbanens øverste ledelse snarest.

Allerede et par dager senere ble det holdt møte mellom Hovedstyrets representanter med banedirektør Aubert som fungerende Generaldirektør i spissen og de nevnte tyske representanter om situasjonen. De stilte krav om transport av tropper og krigsmateriell som fortrinnsberettiget fremfor den sivile trafikk. Dessuten forlangte de at jernbanen måtte gjøres i stand hurtigst mulig etter ødeleggelsene og satte en bestemt frist herfor. Spesielt gjaldt dette Gjøvikbanen, som var av størst interesse å få farbar. Tyskerne ville skaffe



arbeidshjelp, hvis NSB ikke hadde tilstrekkelig övet hjelp. Likeledes måtte alle telefon- og telegraflinjer gjöres i stand.

Som en bekreftelse på samtalen mottok Generaldirektören den 14. april följende brev:

"Herr Generaldirektor!

Mit Übernahme der Befehlsgewalt in Norwegen unterstehen auch die Norwegischen Staatsbahnen mit ihrem Personal und allen Einrichtungen meinem Befehl.

Ich mache Sie hierdurch dafür verantwortlich, dass sämtliche Anlagen unversehrt und betriebsfähig erhalten bleiben bezw. Zerstörungen, die vorgenommen wurden oder werden, umgehend mit allen Ihnen zu Gebote stehenden Mitteln wieder hergestellt werden.

Alle Befehle, die Ihnen durch meinen Bevollmächtigten Transportoffizier, Hauptmann i.G. Heil, zugehen, sind unverzüglich auszuführen.

Aktiven und passiven Widerstand gegen meine Befehle und gegen die ordnungsmässige Aufrechterhaltung des Betriebes werde ich nicht nur als Sabotage gegen die deutsche Wehrmacht, sondern auch als Missachtung der Interessen des norwegischen Volkes betrachten und rücksichtslos bestrafen.

Der oberbefehlshaber in Norwegen  
v. Falkenhorst (sign.)"

Dette var jo tydelig, og brevets mottakelse ble bekreftet den 15. april sålydende:

"Hr. general v. Falkenhorst

I generaldirektörens fravær tillater jeg mig å erkjenne mottagelsen av hr. generalens skrivelse av 14.4.40."

Otto Aubert (sign.)"

Samtidig kom följende telegram til Hovedstyret fra Quisling:

"Trafikkinspektör Jahr bes melde sig hos mig på hotel Continental snarest."

Telegrammet har jeg ikke kunnet oppspore i arkivet. Det ble lest opp for meg i telefonen hjemme.

Quisling hadde straks tatt ledelsen som statsminister, hvilket följende brev viser og som har interesse i denne redegjörelse:



"Hovedstyret for Norges Statsbaner

OSLO

I landets aviser i dag ble det gjennom Norsk Telegrambyrå sendt ut følgende:

"En meddelelse til Norges statsbaners tjenestemenn fra statsminister Quisling.

Samtlige tjenestemenn ved Norges Statsbaners administrasjon og drift må straks innfinne seg på sine ordinære arbeidsplasser. Dersom det ikke etterkommes, må vedkommende være forberedt på å miste sin stilling."

Denne meddelelse ble dessuten kringkastet ved nyhetsutsendingen i går kl. 19.00.

Generaldirektøren bedes sende meg skriftlig underretning, som må være meg i hende senest kl. 15.00 i morgen lørdag den 13. ds., om at dette er i orden med angivelse av navn, stilling og stasjoneringsssted for tjenestemenn som ikke har etterkommet den i meddelelsen inneholdte ordre.

Jeg vil gjøre oppmerksom på at såvel Hovedstyrets som samtlige distrikters administrasjon skal være kommet på ordinær plass.

Oslo, 12.4.1940

Quisling  
regjeringssjef""

Som svar på dette sendte Hovedstyret følgende brev datert 13. april:

"Herr Regjeringssjef Quisling.

I anledning av herr Regjeringssjefens brev av 12. april 1940 tillater en seg å meddele at Hovedstyret den 11. ds. om formiddagen lot sende til alt personale ved kontorene en rundskrivelse hvorav et eksemplar vedligger. Distriktsjefen i Oslo distrikt sendte til sitt personale en tilsvarende skrivelse, jfr. vedliggende eksemplar. Distriktsjefen i Drammen distrikt har gitt lignende beskjed.

Alt personale som ikke er fraværende i tjenesteanliggender eller er permittert, er i Hovedstyret og i de nevnte distrikter til stede og utfører såvidt gjørlig under de nåværende forhold sitt arbeid.

Det tilføyes at enkelte tjenestemenn i lavere grader i dagene tirsdag og onsdag har ledsaget sine familier ut av byen og noen av disse er på grunn av de senere inntrådte forhold f.t. forhindret fra å vende tilbake til sitt stasjoneringsssted.



Hovedstyret har på grunn av forholdene ikke tilstrekkelig forbindelse med de øvrige distriktsadministrasjoner til å kunne meddele noe sikkert om hvordan personalforholdene nå er i disse. Man har dog grunn til å anta at forholdene arter seg på samme måte i disse distrikter

For Generaldirektøren".

Under den konferanse som fant sted mellom Hovedstyret og tyske representanter, tok Oberbaurat Augustin opp spørsmålet om etablering av et norsk transportkontor i Hovedstyret, hvor igjennom alle rekvisisjoner av de tyske transportere skulle foregå. Hittil var rekvisisjonene foregått direkte til vedkommende distrikt, men denne ordning var ikke tilfredsstillende. Det foregikk da allerede tyske trosskutttransporter bl.a. på Østfoldbanen og særlig fra Larvik til Oslo. Jeg fikk en av de første dager omkring den 15. april - telefonoppringning fra general von Falkenhorst's adjutant som gjorde oppmerksom på at det måtte regnes med til dels store trosskutttransporter over Larvik i tiden fra 16. april og måneden ut. Han talte perfekt norsk. Jeg ble litt overrasket herover, og på forespørsel om han var nordmann, ble svart at han var tysk offiser, men av norsk herkomst. Navnet husker jeg dessverre ikke, men det var iallfall ganske alminnelig norsk navn som Christensen, Johnsen e.l.

Alt i alt kom det til Larvik i nevnte tidsrom ca. 12 600 mann, hvorav ca. 8 500 gikk til Oslo og resten til Kristiansand og Stavanger.

Videre gjorde Augustin krav på kontorplass i Hovedstyret for sin stab, så det kunne etableres direkte kontakt med det kontor som de ønsket opprettet, og som skulle danne mellomledet mellom det tyske Transportkommandantur og Norges Statsbaner.

Lokalene i 4. etasjes ene fløy ble så stillet til disposisjon for den tyske stab. Kontoret ble etablert 19. april og bekreftelse herom datert 18.4.40 ble sendt Transportkommandantur sålydende:

"An den Deutsche Transportkommando  
Herrn Hauptmann v. Maltzahn  
OSLO

Zentralstelle für Specialfragen.

Von Morgen den 19. April um 8.30 Uhr an wird eine Zentralstelle für Specialfragen bei der Hauptverwaltung (3. Stock) errichtet werden. Die Zentralstelle soll als ein Zwischenglied zwischen der Hauptverwaltung der Norwegischen Staatsbahnen und dem deutschen Transportkommando dienen. Es wird gebeten dass alle Requisitionen und Mitteilungen von dem deutschen Transportkommando gütigst von dem genannten Zeitpunkt an der obengenannten Zentralstelle, Telephon No. 232, zugestellt wird.

Das Bureau ist von 8.30 Uhr bis 22.00 Uhr geöffnet und zum Dienst sind beordert die Herren Kontorchef Dahlum

und Betriebsinspektor Bech.

Unter Hinweis auf Besprechung mit Herrn Verkehrsdirektor Löken erlauben wir uns zu bitten eine Bestätigung des Empfangs dieses Briefes zugestellt zu werden.

Die Generaldirektion  
der Norwegischen Staatsbahnen"

#### ORGANISASJON AV TRANSPORTKOMMANDANTUR (Trsp.kdtr.)

Kontoret ble delt i to avdelinger, en driftsteknisk (Bbv) og en trafikkteknisk. Den sistnevnte avdeling hadde også behandling av andre spørsmål som f.eks. personalspørsmål, som det ble mange av. Den driftstekniske avdeling ble ledet av en overordnet tjenestemann ved Deutsche Reichsbahn, som regel en direktør eller Oberbaurat. Det øvrige personale i denne avdeling var alle jernbanemenn, ansatt ved Deutsche Reichsbahn. Ved Trafikkavdelingen var det alle kategorier av folk, mest fra private yrker, og de hadde ofte lite kjennskap til det arbeid de var satt til å skjötte. De sökte da som regel assistanse hos den driftstekniske avdeling som det var lett å komme til forståelse med, når först jernbanene var kommet i trafikkabel stand. Man kunne diskutere faglige spørsmål med dem uten politisk bakgrunn og de var greie i de mange ömtålelige forhold som oppsto under hele krigen. Vi hadde jo en rekke uhell av til dels alvorlig art, hvor personalet ble beskyldt for sabotasje. Flere av dem ble fengslet av den grunn. Ved behandlingen av disse spørsmål opptrådte representanten fra Bbv. helt saklig og han var som regel på personalets side, når saken til slutt kom fram til endelig avgjørelse hos Reichskommissar, hvem Trsp.kdtr. var underlagt.

Det skiftet ofte personale ved Trsp.kdtr. Dessverre foreligger ikke en nöyaktig fortegnelse over personalet som var der, men det er satt opp en fortegnelse etter hukommelsen. Se bilag 14.

Det ble deretter sendt ut T-sirkulære nr. 100/40, hvor de nödvendige instruksjer til distrikterne og stasjonene finnes angående de tyske militærtransporter. Sirkulæret ligger ved som bilag.

Kontoret tok så fatt på oppgavene, og i förste rekke gjaldt det for Tk å få lagt opp faste ruter for militærtog på strekningen Oslo - Trondheim, hvor transportbehovet var störst. Det ble först tale om å iverksette den militære transportmasse tabell, men dette viste seg ugjennomförbart. Dessuten ville det före med sig hel omlegging av ruteplanen og dertil ta lang tid. Alle militære transportplaner var dessuten for en stor del forsvunnet i kaoset, så de måtte i tilfelle utarbeides og trykkes på nytt, et meget krevende og langsiktig arbeid. Man utarbeidet derfor ruter for 8 behovstog bygget på gjeldende ruteplan, og denne plan ble godtatt av tyskerne. Inntil de nye ruter ble ferdig og utsendt, ble de tyske transporttog kjört på telegrafisk ordre hver dag. Godstrafikken til Trondheim - herunder militærtogene - ble i den förste tid dirigert over Kongsvinger - Elverum, da Minnesundbroen ikke var farbar for tog etter sprengningen av broen. Vanskeligheten ved å kjöre



togene over Flisabanen var at akseltrykket på denne strekning var bare 10 tonn, og det var ikke tilfredsstillende for den trafikk som det her var tale om. Imidlertid ble det etter mange overveielser besluttet å øke akseltrykket til 12 t. på denne banestrekning, slik at det kunne anvendes større lok (type 24) enn de vanlige Magullokk med 10 tonns akseltrykk. Over broene måtte dog kjøres med redusert hastighet. Arbeidet med reparasjon av Minnesundbroen ble påskynnet etter ordre av tyskerne, og broen ble ferdig og i kjørbar stand den 29. juni 1940, da første toget gikk over. Fra samme dag ble godstrafikken atter dirigert den ordinære vei via Eidsvoll. Passasjertrafikken hadde riktignok hele tiden vært dirigert denne vei, men med togbytte på Minnesund. De reisende måtte gå over broen for å stige på nytt togsett der. Gangbanene var nemlig i orden.

Den 6. juni 1940 ble distriktsjefene innkalt til møte i Hovedstyret for å drøfte trafikksituasjonen. Den sivile trafikk, som var blitt sterkt lammet under krigshandlingene og de mange linjebrudd, hadde nå tatt seg opp igjen. Da tyskerne jo la beslag på en god del av lok- og vognparken, gikk det naturligvis ut over den sivile trafikk, idet den tyske trafikk alltid var fortrinnsberettiget. Det ble besluttet i dette møte at kjøring av ekstratog for sivil trafikk også skulle dirigeres fra det opprettede sentralkontor i Hovedstyret for å få den beste utnyttelse av trekraften både for militærtogene og de sivile tog. Disponering av tomvognmateriellet ble også lagt under Sentralkontoret. I den anledning sendte Hovedstyret ut skrivelse datert 13.7.40 til distriktene sålydende:

"Kjøring av ekstratog.

Under den nåværende situasjon er det nødvendig å søke å utnytte militærtogenes ruter for kjøring av sivilt gods i den utstrekning dette kan skje av hensyn til militærtransportene. Dessuten vil det bli nødvendig for disponeringen av tomvognmateriellet å beordre kjøring av tomtog mellom distriktene i større utstrekning enn vanlig.

Da den sivile trafikk for tiden helt må avpasses etter kjøringen av de fortrinnsberettigede militærtransporter er det besluttet at også kjøringen av ekstratog for sivil trafikk skal dirigeres fra det opprettede sentralkontor i Hovedstyret. Avtale om kjøring av ekstra godstog for sivilgods vil ordinært bli truffet ved muntlig avtale mellom sentralkontoret og vedkommende distrikts togledelse. Skriftlige eller telegrafiske ordre om kjøringen vil bli undertegnet av driftssjef Rishovd eller kontorsjef Dahlum.

Ved sentralkontoret tjenestegjør for tiden følgende tjenestemenn:

Kontorsjef Dahlum, inspektørene Bech, Moen, Aamodt, Rolfstad og sekretær Östbye.

For Generaldirektøren"

Tyskerne hadde som nevnt fått seg tildelt kontorplass i en del av 4. etasje, hvor driftsavdelingen holdt til. Imidlertid kom

snart krav om mere kontorplass. Til slutt måtte man overlate det meste av 4. etasje pluss det meste av 5. etasje og 3 rom i 3. etasje, hvor også Centralkontoret hadde sitt kontor. Baneavdelingen måtte derfor ut av bygningen, og den flyttet til Skippergaten, hvor den ble under hele krigen.

Det tok 10 dager før tyskerne fikk etablert fast kontakt med norske jernbanemyndigheter. Årsaken skyldes at hele administrasjonspersonalet på få nær, som var bestemt for Norge, gikk til bunns med Blücher 9. april. Augustin og Maltzan var blant de få som ble reddet. De berettet om det. Augustin representerte Deutsche Reichsbahn og var Oberbaurat i Hannover. Han var den første som kontaktet oss sammen med Hauptmann Maltzan, som var generalstabsoffiser. Jeg fikk anledning til nærmere kontakt med ham under en reise jeg måtte foreta sammen med ham til Trondheim i juni måned 1940. Heldigvis ble han ikke så lenge i Norge.

Ikke mange dager etter at Centralkontoret hadde etablert seg, fikk man beskjed om at det skulle stilles et ekstra togsett til disposisjon for överstbefalende for de tyske tropper i Norge, generaloberst von Falkenhorst. Se nærmere herom under specialtogene.

Man hadde ikke før fått dette ekstratog satt i stand, før det kom et krav fra Reichskommissariat om et lignende tog for Reichskommissar Terboven se under specialtogene.

Et eksempel på den ordre Centralkontoret fikk og den ordre som ble utsendt, når disse ekstratog skulle kjøres, inntas her:

28.1.43

"Herr Dc. Oslo,  
" " Hamar,  
" " Trondheim

Ekstratog Oslo - Namsos - Mo i Rana.

Hoslagt oversendes avskrift av skriv fra Transport-Kommandantur av 27.1.43 om kjøring av ekstra person-tog fra Oslo til Namsos etter følgende rute:

<u>1. februar:</u>	fra Oslo Ö	kl. 8.00
	i Lilleström	" 8.35/45
	pass. Eidsvoll	" 10.05
	i Hamar	" 12.10/20
	i Lillehammer	" 14.30/50
	i Dombås	" 20.40/21.40
<u>2. februar:</u>	i Trondheim	" 3.10/3.50
	til Steinkjær	" 7.30
	fra "	" 14.50
	i Grong	" 16.50/17.10
	til Namsos	" 18.20

Fra Namsos skal ekstratog gå videre til Mo i Rana etter en rute som avtales mellom Ausladekommissar 17 og Distriktssjefen i Trondheim, se Transport-Kommandanturs skriv. Tommaterieell returneres til Mosjøen og hensettes der.



Toget som skal kjøre med forrett består av 18 aksler, hvorav 1T<sub>4</sub> som skal leses med 2 personbiler. Overkonduktør Kvalbein tjenestegjør. En kokk sendes med fra A/S Norsk Spisevognselskap. Distriktsjefen anmodes om å møte frem til toget. Stasjonsmestrene skal personlig gjøre tjeneste til toget. Kfr. skriv av 23.2.42, jnr. 484D.

Erkjennelse for mottagelsen av nærværende skriv (henvist til j.nr.) utbes telegrafisk.

For Generaldirektøren"

"An den  
Generaldirektor der NSB  
OSLO

27.1.43

Der Sonderzug des Herrn Oberfehlshabers ist am 1.2.43 von Oslo - Ost nach Namsos nach folgendem von der NSB aufgestellten Fahrplan zu fahren:

am 1.2. Oslo-Ost	ab 8.00 Uhr
am 2.2. Steinkjer	an 7.30 "
am 2.2. "	ab 14.50 "
am 2.2. Namsos	an 18.20 "

Über die beabsichtigte Abfahrt von Namsos nach Mo i Rana wird Ausladekommissar 17 Drontheim von Steinkjer aus verständigt. A.K. 17 stellt mit Drontheimdistrikt als dann entsprechenden Fahrplan auf.

Nach Ankunft in Mo i Rana ist der Sonderzug nach Mosjøen zurückzuziehen und dort abzustellen.

Reihenfolge und Zusammensetzung des Zuges:

Speisewagen  
Schlafwagen  
Salonwagen  
Konduktörwagen

1 off. Güterwagen zur Verladung von 2 PkW's. Schlafwagenschaffner und ein Koch der Norw. Speisewagen-gesellschaft sind für diesen Sonderzug abzustellen. Die Kosten für die Gestellung des Koches werden vergütet.

NSB hat der Trsp.Kdtr. Abtl IIIa rechtzeitig mitzuteilen, ab wieviel Uhr und an welcher Rampe der Güterwagen zur Beladung mit den 2 Personenkraftwagen am 31.1. bereit steht."

Forholdene på Kornsjö var nokså broket den første tid og det var mye strev med å få trafikken over grensen i gang. Da det ikke foreligger skriftlige rapporter herom, ble daværende trafikchef Fogelberg på Ed, nå ved SJ, kontaktet, og sammen med ham er det materiale som er skaffet til veie av ham, gjennomgått. For övrig er hukommelsen tatt til hjelp når det skriftlige manglet.

Følgende fakta ble fastlagt:

Den 14. april 1940 kom de første tyskere til Kornsjö og besatte grensen og stasjonen. Da Fogelberg fikk den beskjed av stasjonsmesteren på Kornsjö, reiste han dit pr. bil for å søke nærmere kontakt med stasjonsmesteren om situasjonen, idet stasjonen jo var en felles norsk-svensk stasjon. Det var således visse svenske interesser å ivareta. Ved ankomsten til Kornsjö hadde tyskerne allerede reist tilbake til Halden. Det ble så tatt telefonkontakt med den tyske kommandant i Halden for straks å markere de svenske interesser på stasjonen. Etter mange vanskeligheter lykkedes det til slutt å få en representant for kommandanten i tale. Først den 15. april kom tyskerne tilbake og besatte grensen og stasjonen. Det var allerede da inntrådt en del vanskeligheter med hensyn til godstrafikken på grunn av linjebrudd på norsk side. En vogn klor som allerede var kommet til Kornsjö fra Säffle og skulle til Greåker, måtte tilbakesendes til Mon, da den ikke kunne bli stående på Kornsjö hvis det skulle bli krigshandlinger der. På grunn av krigshandlingene i Norge var det de dagene ingen plan i togføringen på norsk side, og korrespondanse med svenske tog kunne således ikke opprettholdes. Fogelberg anmodet derfor om å få et møte med SJ og NSB og BJ, for å drøfte trafikksituasjonen og få de gjennomgående togforbindelser gjenopptatt. Møtet ble holdt den 6. mai 1940 på Ed, hvor nye togruter for de gjennomgående tog ble satt opp under de nye forhold, samtidig som trafikksituasjonen i det hele ble drøftet.

Den 17. mai kom telefon fra Fogelberg som bad om konferanse i Oslo neste dag med firma Lassen & Co i anledning av en viktig sak. Det gjaldt en forsendelse på 13 vg. som var blitt tilbakeholdt på Mon st., da lasten og fraktbrevet ikke stemte overens. (Fraktbrevet lød på maskingods, mens vognene inneholdt ammunisjon og våpen). Vognene var adressert til Riksgränsen st. Stillingen for de tyske tropper i Narvik var de dagene som bekjent meget vanskelig, hvorfor det var av største viktighet for tyskerne å få frem nevnte vogner til Narvik. Firmaet ville ikke medgi like overfor Fogelberg at det var ammunisjon, men mente at det måtte være et mistak, hvilket selvfølgelig ble tilbakevist. Han forlangte at vognene skulle tilbakesendes til firmaet. I motsatt fall ville vognene og lasten bli beslaglagt i Sverige. Noen avgjørelse ble ikke truffet lørdagen, og firmaet bad om utsettelse til søndag. Søndag ble Fogelberg kontaktet av en tysk offiser som forsøkte ved hjelp av bestikkelser (penger) å få vognene videresendt, men forslaget ble blankt avvist. Ennå en gang like før Fogelbergs avreise søndag ettermiddag fikk Fogelberg nok et tilbud, hvor pengebeløpet var øket til kr. 125.000, men forgjeves. Det tilføyes at Fogelberg den hele tid sto i kontakt med meg etter møtene.

Brevet fra Lassen & Co. er sålydende:

18.5.40

"Stasjonsmesteren Mon Stasjon,  
M o n  
S v e r i g e

Ang. ilgodsvogner nr. 8112, 15314, 3355, 1110, 17534, 8425, 1232, 1224, 1173, 9232, 1116, 10343, 5649, til Björnstad, Narvik.

Ovennevnte vogner skal etter oppgave for öieblikket befinne sig ved stasjon Ed. På grunn av feil ved inn-



lastingen anmoder vi Dem herved som avsendere om å foranledige at ovennevnte ilgodsvogner maskingods straks tilbakesendes til Kornsjö til vår disposisjon.

Frakten Kornsjö-grense/Vassijervi er erlagt. Deres fraktavregning fra grensen til det sted vognene måtte være kommet og retur samt eventuel senere tilbakebetaling av formeget erlagt frakt imöteses.

AErbødigst  
Lassen & Co. A/S  
Gunnar Jacobsen."

T E L E G R A M

Befordrat som Stats-il (hemligt).

20.5.40

"Till Konungen i Handelsdepartementet,  
STOCKHOLM.

Dalslands Järnvägs Aktiebolag får i underdånighet anhålla, att Kungl. Maj:t ville medgiva att 13 vagnslaster krigsmateriel märkta N.S.B. nr. 8112, 15314, 3355, 1110, 17534, 8425, 1232, 1224, 1173, 9232, 1116, 10343, 5649, vilka ankommit till Mon från Lassen & Co., Oslo, må uten gällande utförsel förbud före utgången av maj månad 1940 återutföras ur riket över Kornsjö till Norge.

Trafikchef Fogelberg".

På Kornsjö ble det lagt inn en sporveksel på svenske-siden for å kunne avspore eventuelle militærtog som kom fra Norge. Samme ordning ble truffet på svensk side ved Magnor og på Meråkerbanen.

Mere om Kornsjö, se bilag 8.

PERMITTENTTOGENE

Etter felttogets slutt i Norge tok tyskerne opp spørsmålet om etablering av egne militærtog Oslo-Tyskland for permittenter. Det var allerede i juni 1940 forekommet enkelte mindre transporter i reserverte vogner i de ordinære tog, etter særskilt overenskomst med svenske baner, men da dette bare var en foreløpig ordning, ble spørsmålet om en fast ordning drøftet på et møte i Stockholm den 9. juli 1940. Det var sammenkalt av Kungl. Järnvägsstyrelsen. NSB var representert ved Bech. For tyskerne møtte representanter fra det tyske Riksministerium ved ministerialrat Rau og fra DR, hvis navn nå ikke kan erindres, men en av dem var Reichsbahnrat Augustin. Der ble behandlet hele spørsmålet om en fast plan for permittentreisen og det ble lagt opp ruter for disse tog, både fra Oslo, Trondheim og Narvik. Det ble fra svensk side stillet visse betingelser for disse transporter med hensyn til befordringen gjennom Sverige, da permittentene var i militæruniform. Bl.a. måtte ingen forlate vognene under reise, ingen bære våpen og en tysk offiser skulle være ansvarlig for soldatenes oppførsel underveis. En svensk offiser fulgte dessuten alltid toget gjennom Sverige. I togene ble kjørt kjøkkenvogn for utspising underveis. Alle

transporter var planlagt via Trelleborg - Sassnitz med tysk ferge, men de ble også delvis dirigert via Hälsingborg over Danmark, når det var vanskeligheter med farten over Östersjön - enten på grunn av is eller på grunn av minefaren. Denne omdirigering fikk ingen vesentlig betydning på norsk side, rutemessig sett. Togene var tunge - ca. 900 tonn - og man hadde i begynnelsen en del vanskeligheter med fremføringen på norsk side, da Östfoldbanen i juli måned 1940 ennå ikke var ferdig elektrifisert i sin helhet. Siste etappe Sarpsborg - Halden ble ferdig først 11. november 1940. Da kunne togene kjøres elektrisk hele strekningen Oslo - Kornsjö. Det var på denne strekning man hadde det største antall reisende, nemlig ca. 1000 pr. tog alle ukens dager. Fra Trondheim kjørtes to ganger pr. uke, og fra Narvik 3 ganger ukentlig fra 5.8.1940, men antall permittenter var mindre her. Dessuten foregikk regelmessig permittenttrafikk mellom Trondheim/Narvik og Haparanda - den såkalte "Hufeisenverkehr" -. Disse transporter var relativt meget beskjedne og foregikk som regel bare 2 ganger pr. uke.

Permittenttogene over Kornsjö gikk ganske regelmessig og jeg kan ikke erindre noen uregelmessigheter av betydning her. Det vognmateriell som ble benyttet i disse tog var spesielt overvåket, da belastningen på vognene var større enn under vanlig trafikk. Soldatene hadde som regel stor begasje i tillegg til vanlig utrustning, så vekten pr. hode var over det normale. Det var særlig fjærene på vognene som måtte byttes og forsterkes rett ofte. For å unngå uhell av denne grunn ble det etter forlangende av SJ, innsatt egen G-vogn for medhavende bagasje etter at man hadde oppdaget "slagside" på en del av Co-vognene.

På Loenga hvor permittenttogene kom og gikk, var det alltid fremmøte av en representant for Tpkdr. og ofte en fra Sentralkontoret som gjerne ville kontakte togføreren. Han hadde alltid noe ekstra å meddele oss både av trafikk- og nyhetsmessig art. I mars måned 1942 ble togene innstillet i ca. 14 dager. Dette skyldtes den strenge vinter med snö og kulde, som skapte trafikkvanskeligheter særlig på tysk side. På Sentralkontoret var vi vel vidende herom, da tyskerne på Tpkdr meddelte oss om den prekære trafikksituasjon i Tyskland med snöhindringer og stans i toggangen på mange strekninger. Det hendte at togene sto fast i snödriver, og særlig mellom Berlin og München var situasjonen vanskelig. Rydningsmateriell kunne ikke skaffes i en fart, da sådan snösituasjon ikke var vanlig i Tyskland hvor de ikke var forberedt på den slags vanskeligheter.

Permittenttogene fra Oslo ble kjørt i tiden 16. juli 1940 til 20. juli 1943, da Sverige nektet videre transitering. Dette var et alvorlig slag for tyskerne.

Som følge av denne stopp ble tyskerne tvunget til sjötransport for permittentene. De brukte Moss og Fredrikstad og endog Skjeberg som transitthavn. Dette førte med seg mye arbeid for togledelsen i Oslo med oppsetningen av ekstratogrutene, som ofte ble forandret i siste öyeblikk på grunn av forsinkelse av transportskipet som jo hadde en utsatt seiling til og fra Danmark. Angrep fra fly og undervannsbåter var hyppige og meget generende.

Sommeren 1940 forlöp uten större "sindsbevegelser". Trafikken gikk bra etter at jernbanene var reparert. Materiellet var i



god stand og beholdningen av kull og olje ved krigsutbruddet var større enn normalt. NSB hadde sikret seg reservelager av kull og olje ved krigens utbrudd høsten 1939 med tanke på de vanskeligheter som innførsel av kull og olje en krig erfaringsmessig førte med seg. Tyskerne hadde således ingen vanskeligheter med drivstoff den første tid, og det gjorde at de fikk sine transporter lett utført uten tanke på å skaffe kull og olje fra Tyskland.

De store militærtransporter som foregikk hele sommeren 1940 i tillegg til den sivile trafikk som øket betraktelig, tæret dog stygt på beholdningen av driftsmidlene. Jernbanen måtte nå overta en stor del av de transporter som tidligere var besørget av biler og kystbåter. Ingen privatbiler fikk tildelt bensin og lastebiltrafikken ble innskrenket ganske vesentlig.

Etter hvert som trafikken vokste gjorde vognmangelen seg sterkt gjeldende og det ble igangsatt spesiell kontroll med avlessingen, for å påskynde vognsirkulasjonen. Men det gikk hurtig opp for Tpkdr. at denne forføyning ikke var tilstrekkelig og at det måtte gripes til mere drastiske forføyninger, hvis man skulle mestre situasjonen. De tyske myndigheter innførte derfor en ordning som tok sikte på å regulere all sivil godstrafikk. Varene ble inndelt i grupper etter viktighet i folkehusholdningen. Alle forsendelser måtte godkjennes av tyskerne (Reichkommisær), før vogn ble stillet til disposisjon. En nærmere redegjørelse om denne ordning er gitt av transportsjef ved Spigerverket, Ingvald Blegen, som den gang var jernbanens representant i Wehrwirtschaftstab. Han har vært så elskverdig på anmodning å utarbeide denne redegjørelse. Se bilag 11. At herr Blegen, som vi hadde god kontakt med på Centralkontoret, utførte sin jobb på en for den sivile trafikk utmerket måte, er det bare en mening om.

Utenlandstrafikken over Kornsjö og Charlottenberg var meget uregelmessig i de første måneder etter krigsutbruddet med omstigning for de reisende på grensen. På norsk side kjørtes den første tid bare lokale tog. På et møte i Göteborg den 3. oktober 1940, ble NSB og SJ enige om å sette opp igjen nattoget nr. 37/38 fra 6. oktober. Det var en avgjort forbedring for de få norske reisende som den gang fikk anledning til å reise utenlands. Men det var jo en del tysk trafikk som tyskerne var interessert i og som måtte avvikles, og særlig for dem var en god forbindelse mellom Norge og Tyskland av interesse. Over Charlottenberg var behovet for gjennomgående tog mindre, og her var det i den første tid også bare dagtogsforbindelse uten gjennomgående vogn. Togene til Sverige ble alltid stoppet ved avsporingsvekslen på grensen og svensk militær visiterte toget før det fikk kjøre over grensen. Med SJ hadde vi en innforstått avtale om at alle møter mellom de nordiske jernbaneforvaltninger skulle holdes i Sverige, så man fikk anledning til å drøfte ting av interesse på nøytral mark og da å bli orientert om ting som for oss var verdifulle å få rede på likesom det var av stor interesse for svenskene å få meddelelse om forholdene i Norge og Danmark. At vi nordmenn også ble vist særlig oppmerksomhet på alle måter spesielt av Bergslagsbanens sjef, direktör Yngve Simonsson, hører med til de hyggelige erindringer fra denne tid.

Etter hvert som trafikken vokste ble det hurtig mangel på trekkraft og tyskerne fikk sendt opp 10 lok. til Norge høsten



1940 for å settes inn i trafikken på Dovrebanen. NSB måtte betale vanlig leie for disse lok. til tyske Riksbanner, så noen lukrativ operasjon for NSB var det egentlig ikke, når man tar i betraktning at NSB ikke fikk betaling for de transporter som ble utført for den tyske krigsmakt. (Det ble ført egen konto for de tyske transporter). Det viste seg at det måtte leies stadig flere lok. Ialt hadde NSB ved krigens slutt fått sendt over 100 tyske lokomotiver. Disse ble igjen i Norge og ble overdratt til NSB som NSB's eiendom. De siste lokomotiver ble losset fra skip i Oslo så sent som i april 1945. Uten disse lokomotiver ville det blitt skralt med trafikkavviklingen etter krigens slutt.

I tiden 28. oktober til 5. november 1940 hadde man store militærtransporter i det sydlige Norge. Det virket sterkt i den sivile sektor, hvor det måtte foretas sterk nedskjæring i transportmulighetene. Det tæret stygt på kullbeholdningen og det ble besluttet å gå over til vedfyring på de baner hvor dette ansås å være hensiktsmessig, nemlig Kongsvingerbanen og Solørbanen. I tillegg til alt dette fikk man streng kulde og snø, som skapte vanskeligheter med togføringen. Man måtte gå til utslakning av rutene for "Urlaubertogene" til Trondheim og til Kristiansand på de deler av denne bane som var dampdrevet. Videre måtte det gås til innskrenkning i akselantallet helt ned til 26.

Et nytt møte ble holdt i Malmö den 29.11.40. Her deltok foruten NSB (Rishovd og Bech) også representanter for tyske Tpktr. i Oslo. Det gjaldt som vanlig ruten for de gjennomgående tog over Kornsjö og Charlottenberg. Den gjennomgående sittevogn Oslo - Stockholm og postvogn Oslo - Charlottenberg ble atter besluttet kjørt. Videre ble behandlet spørsmål om et ekstra militærtog for permittenter Oslo - Trelleborg. Toget kjørtes 7. desember. Videre drøftedes på møtet en del detaljer ang. "Urlaubertogene" 10011/12's ruter fra 8.1.41.

Den 23.1.41 inntraff en togulykke på Meråkerbanen. Nærmere herom i bilag 10 "Sabotasje og uhell".

Den 5. februar 1941 ble det sendt brev til distriktsjefene sålydende:

"Bbv. har bestemt at det i distriktene skal tjenestgjøre en tysk riksbaneltjenestemann, som skal danne mellomledd mellom den tyske Wehrmacht og NSB.

Vi vedlegger en gjenpart av brev fra Bbv. datert 5. februar 1941, hvori navnene på de forskjellige tjenestemenn er oppgitt og i hvilke distrikter de skal tjenestgjøre.

En skal anmode distriktet om å stille et kontor til disposisjon med nødvendig telefon.

Fribilletter og kort som gir adgang til jernbanens område for nevnte tjenestemenn vil bli utsendt herfra".



Trafikken gikk ikke så glatt som beregnet og med tanke på hvilke transportoppgaver som skulle løses, var denne forføyning nok påkrevet sett fra tyskernes side.

Mangelen på kull ble stadig verre, og innførslen var ikke nok til å dekke det økte forbruk. Man ble derfor tvunget til å gå til ytterligere innskrenkninger i toggangen i den sivile sektor for å klare militærtransportene. Det ble i den anledning sendt brev til alle distriktsjefer den 31. mars, sålydende:

"182/41

31.3.1941

STILLING AV VOGNER FOR DEUTSCHE WEHRMACHT

Bbv. har gjort oppmerksom på at Wehrmacht i tiden fremover kommer til å stille større krav på vogner enn tidligere. Samtidig blir det påny påpekt at vogner på tomvognnummer må stilles foran alle andre vogner.

Hvis stillede vogner ikke blir etterspurt eller hvis lessingen ikke påbegynnes til fastsatt tid, må distriktets vognkontor snarest underrettes. Det samme gjelder hvis vogner blir stående over på grunn av at avsenderen ikke kan lesse opp så mange vogner som det er bestilt vedkommende dag.

Stasjonene bes underrettet herom".

Foruten kulltransportene fra Sundsvall til Trondheim, var kistransportene på Rörosbanen fra Foldal meget viktig. Kisen skulle via Storlien - Sundsvall sendes til Tyskland. Bbv. tok spørsmålet opp i mai 1941 om ombygging av Rörosbanen, Stören - Koppang, til bredt spor, for dermed å øke transportkapasiteten. Med 10 tonns akseltrykk, bredt spor, ble kapasiteten økt fra 100 tonn til 230 daglig, og med 12 tonns akseltrykk til 380 tonn eller 100% stigning. I august 1941 var banen ombygget bredsporet.

Propagandaen forsømte ikke tyskerne. Den 22. april 1941 fikk Sentralkontoret beskjed fra Bbv. at der skulle kjøres et ekstratog for filmopptakelse på strekningen Hönefoss - Örgenvika. Det ble litt trassel mellom vakthavende togleder i Bergen og stasjonsmesteren i Hönefoss i den anledning, som Sentralkontoret måtte klare opp for å unngå forviklinger i en bagatellsak. Her hitsettes rapporten fra vakthavende som distriktsjefen sendte til Hovedstyret:

"Etter anmodning av ot. Bech tillater jeg meg å innberette følgende:

Hovedstyrets sentralkontor (sekretær Östby) meldte i telefon tirsdag den 22. ds. kl. 18.00 at det fredag den 25. ds. av de tyske myndigheter skulle foretas en filmopptagelse ved Örgenvika. I den anledning skulle der kjøres ekstratog Hönefoss - Örgenvika - Hönefoss. Toget skulle bestå av 2 N. 4 L 1 liten G og et lite lok. Toget skulle prøveoppstilles i Hönefoss onsdag 23. ds. under ledelse av Oberleutnant Schmidt.

Sekretær Östby ba meg som vakthavende togleder å sette meg i forbindelse med stasjonsmesteren i Hönefoss for å sikre oss at de nødvendige vogner var på plass til prøveoppstillingen neste dag. Enn videre at stasjonsmesteren, Hönefoss, skulle konferere med Oberleutnant Schmidt angående rute for togets kjøring mellom Hönefoss og Örgenvika idet der ikke var oppgitt noe til sentralkontoret om dette. I henhold til denne anmodning, oppga jeg umiddelbart etter i telefonen til stasjonsmester Trulsen, Hönefoss, det som sentralkontoret hadde meddelt, men ble mött med den avvisende bemerkning at dette var togledelsen i Bergen uvedkommende og "hvis De ikke vet det fra för, så er Hönefoss stasjon underlagt Drammen distrikt", og forresten så er jeg fri imorgen og vil ikke ha noe med dette å gjøre". Jeg framholdt da på ny at det var etter anmodning fra sentralkontoret jeg ringte og ba ham notere det nødvendige til sin stedfortreder. Dette ble da til slutt imötekommet om enn uvillig.

Da jeg torsdag 24. telefonerte til stasjonsmester Trulsen for å få oppgitt det nødvendige for utsendelse av ordre for toget, ble jeg på ny mött på en tverr og avvisende måte. Det lykkes meg dog å få vite avgangstid fra Hönefoss, men derimot ikke noe om togets videre framføring til og fra Örgenvika. Da jeg spurte om der var konferert med Oberleutnant Schmidt som avtalt, ble svart: "Det vet jeg ikke. Jeg var fri i går". På direkte spørsmål fikk jeg dog vite at lok. skulle kjøres midt i toget, men for övrig ikke noe nærmere om togets sammensetning, utstyr med bremses m.v.

Da jeg fant at disse opplysninger var for mangelfulle for utsendelse av togordre, underrettet jeg pr. telefon ot. Bech om forholdet og ba ham skaffe togledelsen de nødvendige opplysninger.

Jac. Omdahl.

sign."

En annen episode som bör tas med her og som viser at Tpktr. förte en streng kurs vis a vis de underordnede Bahnhofsoffiserer, som var plassert på de større stasjoner. Brevet som er overlatt av Dahlum, er datert 18. januar 1941 og sålydende:

"Herr distriktsjef Eide,  
S t a v a n g e r

Underhänden har jeg fra Bbv. fått anmodning om å undersøke følgende:

Etter en muntlig uttalelse fra en offiser ved Transportkommandantur i Oslo, skal Bahnhofsoffizier i Stavanger, som formentlig er jernbanemann, ha kjørt lok. i Stavanger distrikt, foretatt kontrollmåling av rampe og kryssi gsspor, oppsatt tegning over stasjonsarrangementer og utfört nivellering på strekningen Flekkefjord - Stavanger. Dessuten skal han og hans medarbeidere ha fått fribilletter på NSB.



Hvis ovennevnte er tilfelle, har vedkommende tillatt seg rettigheter som ligger utenfor hans myndighetsområde, og Bbv. vil da nærmere undersøke forholdet. Før det foretas noe videre i denne sak, vil jeg gjerne få en uttalelse om hvordan dette henger sammen. Da saken er meget ømtålelig, må jeg anmode om at den blir behandlet konfidentielt, og at det spesielt ikke blir gitt noen meddelelse om denne sak til Bahnhofssoffizier."

Resultatet av denne forespørsel kan dessverre ikke Dahlum huske.

I begynnelsen av juni 1941 fikk Sentralkontoret underretning fra Bbv at der måtte gås til midlertidig innstilling av nattogene både på Bergensbanen og Dovrebanen for å skaffe lok. og personale til presserende tyske transport, som var under planlegging. Det var naturligvis stor spenning om hvorfor tyskerne gikk til et så drastisk skritt. Til slutt måtte planene frem. Det gjaldt transport av en divisjon "Engelbrecht" til Finland. Nærmere herom i bilag 3.

Den 19. juli inntraff en stor eksplosjonsulykke i Krylbo. Se bilag 10.

Trafikken sommeren 1941 gikk tregt. Riktignok ble nattogene igangsatt etter at transportene til Finland var avsluttet, omkring 15. juli, men tyskerne la beslag på den største del av sitteplassene i togene så det ble få plasser igjen til den sivile trafikk. Det så heller ikke lyst ut med kullforsyningen og Tpktr. fikk stadig rapporter om minsking i beholdningen. Snøen kom tidlig denne høsten, allerede i begynnelsen av desember, og det skapte store forsinkelser på alle baner. Som eksempel kan nevnes at dagtog 402 den 14.12. først kom til Oslo den 15.12. kl. 9.30, altså over 12 timer forsinket. Dette foranlediget at Gd etter ordre av Bbv., måtte sende ut et brev til distriktsjefene om å gjøre alt mulig for å minske forsinkelsene.

Så kom krav fra Reichskommissar om ekstratog til Berlin til jul for hans personale. Det dreiet seg om ca. 300 personer. Da alle skulle ha soveplasser ble det ikke lett å skaffe sovevogner til så mange. Dessuten ble det stillet visse krav fra svensk side som måtte iakttas. Toget kjørtes 22.12.41 og returnerte en gang i begynnelsen av januar 1942.

Vinteren 1942 var kald og snörik, og trafikken gikk fremdeles tregt. Kullbeholdningen minket sterkt og det ble sendt en redegjørelse herom både til Tpktr. og Arbeidsdepartementet. Det ble antydnet at det måtte gås til en reduksjon i antall togkilometer på 10-15% for den sivile trafikk, og denne måtte iverksettes senest 1. februar 1942. Tpktr. var enig i dette forslag. Samtidig ble spørsmålet om å innføre reisetillatelse som en naturlig følge av de foreslåtte innskrenkninger dröftet. Når man tenker på at dekningsprosenten for vognlaster i Oslo og Drammen da bare var 16%, forstår man alvoret i trafikk-situasjonen. For å spare på elektrisk energi, ble det innført strømrasjonering for oppvarming av vognene på forstadsbanene.

Nye og utslakkede ruter for "Urlaubertogene" ble iverksatt og forsendelse av ilgods og ekspressgods ble sperret bl.a. i tog 401-402, som nå bare ble kjørt tre ganger ukentlig. Liknende



ordning ble innført på Bergensbanen for tog 601/602. Som plaster på såret fikk sivile adgang til "Urlaubertogene", men her fikk man ikke mange plasser til disponering. Det gjaldt for Tpktr. å få transportert mere gods, altså å holde godstrafikken gående på bekostning av personbefordringen.

I Trøndelag var vær-situasjonen like alvorlig med snøstorm, og togføringen på Nordlandsbanen var uhyre vanskelig. Det ble rekvirert snöploger sydfra, som i hui og hast måtte sendes nordover. Man fikk samtidig en lignende snøstorm på Raumabanen med det resultat at det også her måtte innstilles flere tog.

Nordlandsbanen viet Tpktr. særlig oppmerksomhet, da denne bane var av livsviktig betydning for DW. Banen som var under bygging videre nordover, var blitt åpnet til Elsfjord i 1941 og til Finneidfjord 20. februar 1942. Målet var å komme frem til Mo i Rana snarest. Hit ble banen åpnet den 20. mars 1942 under stor ståhei. Ekstratog ble kjørt helt fra Oslo for general Falkenhorst med stab, og fra NSB deltok generaldirektør Hoff og driftsjef Dahlum.

Den strenge vinter førte med seg at det ble mangel på vann i magasinene bl.a. Hakavik, som leverte kraft bl.a. til Drammenbanen. Det måtte derfor gås til innstilling av tog også på elektrisk drevne baner allerede fra 22.3.42. Først den 1. mai kunne toggangen på de elektriske baner gjenopptas i full utstrekning. Men situasjonen i trafikksektoren for øvrig var fremdeles kritisk. Tpktr. kom stadig med krav om nye transporter. Det gjaldt bl.a. å få transportert forsellulose fra Sarpsborg, Mjøndalen og Borgestad og flere ekstratog måtte settes opp, og i selve påskeuken kjørt godstog alle dager. Så kom spørsmålet om potetforsyningen til Oslo opp. Kravet var å skaffe 70 vogner fra Hamar hver dag i 3 uker. Ytterligere lokomotiver måtte skaffes fra Tyskland, hvis man skulle mestre trafikken. Tpktr. var helt klar over situasjonen og tok straks affære. Det ble utarbeidet en oppgave over lokomotivdisposisjon på de forskjellige baner, tillikemed en personaloppgave over den lokomotivbetjening som var nødvendig.

Det ble flere ganger fra Tpktr. reist krav om flere kryssingsstasjoner i Hamar distrikt for å øke togantallet på stambanen Oslo - Trondheim. Det var tre stoppesteder som ble bygget om til kryssingsstasjoner, nemlig Strandlykja, Steinsrud og Ruds-høgda som det var tale om. Linjen Oslo - Trondheim og videre nordover var for tyskerne den aller viktigste av alle linjer, og på denne strekning ble det også kjørt daglig 7 - 8 tog bare for Wehrmacht. Ofte hadde man dessuten ekstratog for Reichskommissar, Oberbefehlshaber eller Tpktr., som alle hadde et eller annet å inispisere nordpå. I Trondheim-distriktet var det nemlig megen sabotasje dette året, og unntakelsestilstanden der oppe i oktober huskes sikkert da flere nordmenn ble skutt ved den anledning.

Vi hadde flere liknende tilstander med sporadiske unntakelsestilstander på andre steder, f.eks. i Oslo-området. Personalet som tjenstgjorde på Sentralkontoret fikk da enten tysk led-sakelse til og fra kontoret, eller det ble utstyrt med særskilt legitimasjon for å kunne komme uantastet frem til sitt arbeidssted. Det kan her nevnes et tilfelle da hele området omkring



Jernbanetorvet og Vaterland ble avsperrret og alle gårder i dette strök undersøkt. Personalet på Centralkontoret ble den aktuelle dagen ledsaket fra Östbanen i samlet tropp av tysk vakt. Under ransakingen på Centralkontoret fant Gestapo heldigvis ingen ting den gang, trass i at det nok var enkelte ting der som kunne ha vært av interesse for dem å få fatt i. I Dahlums skrivebordskuff lå barbersaker og litt knekkebröd, som han måtte gjøre rede for hvorfor var der. De antydte at det muligens betöd planlagt fluktforsök. En gang senere, det var i september 1944, ble Hovedstyrets kontorer helt avsperrret. Det gjaldt den gang arrestasjon av sekretær Östby. Han var ikke til stede på sitt eget kontor da Gestapo kom, men var på Centralkontoret, hvor han tilfeldigvis var innom sammen med sekretær Hedemann, som regelmessig kom med "Londonytt", og leverte et eksemplar som vanlig. Heldigvis fikk Östby trass anmodning ikke noe eksemplar med seg da han gikk til sitt eget kontor, like i armene på Gestapo som satt og ventet på ham. Det rykteses fort om arrestasjonen, så vi fikk det travelt med å gjemme unnav farlige papirer. Heldigvis fikk de övrige kontorer ikke besök av Gestapo den gang. Besöket gjaldt bare Östby. Tidem som hadde kontor sammen med Östby ble arrestert samtidig, men han ble frigitt dagen etter. Östby derimot ble sittende inne på Grini til krigens slutt. Vi var meget spent på hvordan tyskerne på Tpktr. ville ta saken med Östby's arrestasjon. Han var jo i tjeneste på Centralkontoret hver dag, og hadde således kontakt med tyskerne og deres virksomhet. Heldigvis skjedde ingen ting, men det ble utvist større forsiktighet med illegale ting etter den dag.

Ca. 14 dager senere ble Hedemann arrestert på Kornsjö etter en reise i Sverige. Samtidig ble en del personale på Oslo Ö, bl.a. stasjonsmester Hj. Larsen og fullmektig Svarstad arrestert. Det ble straks rettet henvendelse til Tpkdr. om å få disse frigitt uten resultat. Årsaken var at Gestapo hadde kommet på spor etter en illegal postforsendelse med togene Oslo - Stockholm. De ble sittende inne til krigens slutt.

I slutten av oktober 1942 omkom minister Lunde under en reise på Vestlandet. Det kom anmodning fra myndighetene om ekstra kjøring av en sovevogn Oslo - Flåm natten 1.-2.11. med retur natten 2.-3.11. Mellom Flåm og Myrdal måtte der kjøres to ekstratog. Tpkdr. innvilget i kjøringen. Regning på transporten kr. 2.657,10 ble sendt Kultur- og Folkeopplysningsdepartementet.

Den 20.11.42 kom anmodning fra Quisling om å få en salongvogn og en sovevogn innsatt i "Urlaubertog" 1703 4.12. til Trondheim med retur i tog 1704 7.2. Tpkdr. avviste anmodningen, men innvilget i at en salongvogn ble kjørt i dagtogene 401/402. Reisen sto i forbindelse med et stevne som var arrangert i Tröndelag av partiet. I selskapet var bl.a. Stang, Lippestad, Tröndsen og Olga Bjoner.

Våren 1943 ble det sjefskifte på Tpktr., idet Friherre von Mylius ble avlöst av Major Bohner. Han kom fra Sudeterland og var lærer av profesjon. Årsaken til sjefbytte var visse uregelmessigheter som ble oppdaget av tyskerne under utövelsen av hans tjeneste. Sjefskiftet ble aktuelt etter en belivet fest, som ble holdt på kontorene hele natten. Telefonapparatene hang nedover veggen av bygningen da vi kom om morgenen, så det hadde nok gått "vilt" for seg. Vaktmester Karsten Hansen, som foretok



en inspeksjon av kontorene samme morgen, kunne fortelle hvordan det så ut der etter kalaset. Det ble straks satt igang opprydning og reparasjon av telefonene for å få kontorene i driftsmessig stand.

Som nevnt var vinteren 1942/43 streng med snö og kulde. Togene over Bergensbanen og Dovrebanen måtte redusere akselantallet, og det gikk i første rekke utover den sivile trafikk. Tpktr. forlangteplan for ny innskrenkning i toggangen på dampdrevne baner. Wehrmachtstogene ble selvfølgelig holdt utenfor. Manglene på brensel i Bergen tvang Tpktr. til å forlange ekstra vedtog hver dag kjørt Gulsvik - Bergen. Kulltransporten over Storlien (Sundsvall) gikk også dårlig. Kullvognene skulle returlastes med kis fra Rörosbanen, men det ble sjelden vogner nok til denne transport. Det var flere forhandlinger med Sverige om disse transporter for å få tilsendt tomvogner dog uten større resultat.

Forholdene ble til slutt sådanne at det måtte innføres reisestriksjoner våren 1942. Alle sivilreisende - både de med ukekort og månedsbillett - måtte heretter ha reisetillatelse, og de måtte skaffe seg legitimasjon fra vedkommende arbeidsgiver om at de hadde arbeide. Det var i og for seg en ganske streng forordning, men nok nødvendig under de store innskrenkninger som var iverksatt i toggangen. Den 23. februar 1942 ble opprettet et eget kontor "Reguleringscentralen", og der ble straks pågang fra alle kanter for å få reisetillatelse. Sentralkontoret hadde stadig forbindelse med dette kontor og hjalp til med å skaffe ekstravogner, når Reguleringscentralen bad om det. Under billettkontrollen måtte alle reisende foruten billett - også vise frem sin reisetillatelse. Ordningen ble bibeholdt til krigens slutt. Se nærmere under kapitel: Reguleringscentralen.

Under krigsårene inntraff mange uhell og ulykker på jernbanene. Krigstilstanden førte med seg mørklegging av stasjoner og tog som gjorde driften usikker. Forholdene lå godt til rette for sabotasjehandling. Det forekom derfor en mengde sprengninger av broer, tunneler, elektriske ledninger, master mv. som hadde til følge store forstyrrelser og stans i toggangen. Disse forstyrrelser var særlig hyppige i 1944. Tyskerne forsökte å hindre sabotasjen ved å utkommandere sivilbefolkningen til såkalt borgervakt, som måtte patruljere hele dögnet på linjen og på større stasjoner. Dessverre ble flere av vaktene påkjört av tog og drept under tjenesten. For de fleste var denne jobb livsfarlig, da de måtte patruljere i dyp sne langs linjen og det var vanskelig å höre når togene kom. Borgervakten ble etablert i tiden 26.11.43 til 22.2.44. Allerede i september 1943 ble det forlangt ekstravisitasjon foran hvert militærtog, men denne varte knapt en måned, da den ble for dyr.

De større uhell som inntraff er behandlet særskilt i bilag 10 "Uhell og sabotasje".

Det så trist ut med juletrafikken 1943/44 med sparsom toggang og dertil kom vanskeligheter med å få reisetillatelse. På anmodning innvilget heldigvis Tpktr. ekstrakjøring i julen for julereisende, spesielt på Gjøvik- og Valdresbanen, hvor toggangen nå var meget sparsom. Da man regnet med sterk pågang til juletogene ble det innrykket en annonse i Oslo-avisene om



ordningen. En nærmere orientering om hvordan billettene skulle hentes ble likeledes sendt avisen. Den lød som følger:

"J u l e t r a f i k k e n

Som det vil ses av Statsbanenes store annonse i Oslo-avisene, må de som skal reise på forhånd skaffe seg reisetillatelse til visse fjerntog, eller adgangsbillett til visse andre tog.

Reisetillatelse utstedes av Reguleringsentralen, og herom må det søkes skriftlig. Adgangsbilletter utleveres av Statsbanenes reisekontor og må hentes ved personlig fremmøte. Publikum gjøres oppmerksom på at det ikke nytter å henvende seg til Reisekontoret om reisetillatelse, men kun når det gjelder adgangsbillett. En må regne med kø foran Reisekontoret av folk som vil søke å sikre seg adgangsbillett. Skulle noen som trenger reisetillatelse være så uheldig å stille seg i disse køer, vil han stå der forgjeves. Reisekontoret har nemlig ingen befatning med reisetillatelsene. Som nevnt må det om sådanne søkes skriftlig til Reguleringsentralen, en institusjon som står utenfor jernbanen. De særskilte blanketter som er trykt til dette bruk fås bl.a. i de private reisebyråer. Det henstilles til skoleelever og alle som på noen måte har anledning til det, i egen interesse å reise tidligst mulig, og helst senest 18.12. De siste dager før jul blir det bestandig vanskelig."

Den 16.12.43 ble banestrekningen Kristiansand - Sira åpnet for midlertidig drift. For tyskerne, som var sterkt interessert i å få i stand sammenhengende jernbaneforbindelse til Stavanger, var åpningen velkommen. Først på våren 1944 ble den smalsporete bane vestenfor Sira ombygget til bredt spor. Det måtte i den anledning skaffes ytterligere 15 lokomotiver fra Tyskland. General Falkenhorst foretok en befaring av banestrekningen den 30.4.44.

For å påskynde byggingen av Sørlandsbanen vestenfor Kristiansand, hadde tyskerne bortsatt arbeidet med tunnelsprengningene til et tysk-østerrisk firma Säger und Lonnäger, som hadde øvelse i denslags arbeid. Resultatet var ikke gunstig, og det viste seg at dette selskap ikke greide å prestere så meget som de norske arbeidere under norsk ledelse. Selskapet trakk seg etter et halvt års tid, og arbeidet ble fortsatt av norske under Baneavdelingens ledelse.

Se særskilt herom i Bilag 5 Sørlandsbanen.

Den 29.1.44, ca. kl. 15.30, fikk Sentralkontoret oppringning fra Kristiansand med forespørsel om sekretær Finne var å treffe. Han måtte gis beskjed om øyeblikkelig å gå i dekning. Telegrafist Jon Mathiesen som tok imot beskjeden, oppsøkte straks Finne og orienterte ham. Dessverre parerte han ikke ordren øyeblikkelig idet det var en del ting han gjerne ville ha ordnet på kontoret først med den følge at Gestapo kom og arresterte ham. Han ble sendt til Tyskland med D/S "Westphalen" om våren, og omkom

dessverre sammen med andre norske fanger da båten gikk ned.

Våren 1944 ble særskilt livlig på Sentralkontoret. Av de mange uhell var sammenstøtet mellom tog 607 og 1420 mellom Ål og Geilo det alvorligste. Se nærmere herom i bilag 10 "Uhell og Sabotasje".

Krigen gikk stadig dårlig for tyskerne, og visse forsvarstiltak ble iverksatt. Det foregikk således stadig prøvekjøring av pansertog mellom Grorud-Roa, Gautestad-Ise og Grong-Overhalla. Lasarettogene og Spesialtogene som sto i Lodalen skulle under flyangrep evakueres etter en nærmere fastsatt plan. Ved flere hovedstasjoner ble hensatt sovevogner til bruk etter nærmere ordre av Tpktr.

Befordring av vognlaster for DW gjennom Sverige ble stoppet i begynnelsen av september 1944. Så kom forlangende om lengre opphold på Magnor og Kornsjø for utenlandstogene. Minst 1 1/2 time opphold på grensen var kravet. SJ sammenkalte til møte i Helsingborg. Aamodt og Bech møtte der for NSB. De nye ruter ble iverksatt fra 20.10.44.

Hele sommeren og høsten 1944 var full av sabotasje og unntakelses tilstander. Således ble det erklært unntakelsestilstand på Hønefoss den 19.-21.9.44. Flere av personalet ble arrestert, og togtrafikken ble av den grunn lammet. Henvendelse ble gjort til Tpktr. om forholdet for å få frigitt personalet så trafikken kunne komme igang igjen. Umiddelbart etter Hønefoss-aksjonen ble det erklært unntakelsestilstand i Nedre og Øvre Eiker, helt opp til Kongsberg. Årsaken var flere sabotasjehandlinger på linje mellom Hokksund og Burud. Det ble da beordret militærbevoktning av alle broer.

For å beskytte linjepersonalet som flere ganger var blitt truet av vaktene ved utførelsen av sine plikter, ble utferdiget særskilt legitimasjonskort.

Matsituasjonen var ytterst vanskelig denne tid, og det kom krav fra departementet om å få iverksatt ekstratog for potettransporte fra Østlandet til Bergen. Det ble i den anledning holdt et møte den 25. juli 1944 hvor dette spørsmål ble drøftet. Det hitsettes referat fra dette møte.



R e f e r a t  
fra  
"P o t e t m ø t e"

i Generaldirektoratet for Transport tirsdag 25. juli 1944  
kl. 10.-.

Kontorsjef Føyen som ledet møtet meddelte at når det gjelder avviklingen av årets sivile potet-transporter kan man regne med at transportene kommer til å gå fra de samme distrikter som i fjor og at det vil dreie seg om noenlunde de samme kvanta.

En unntagelse danner Bergen som i år skal ha ca. 7500 tonn fra Hadeland mot ifjor ca. 5000 tonn. I fjor kjørtes ekstra potettog til Bergen i tiden 4.10. - 16.10. og man må således i år regne med ca. 1 ukes lengere avviklingstid. Det bør fortrinnsvis benyttes G-vogner for transportene til Bergen.

Samtlige transporter ventes avviklet i tiden 15.9. - 15.12. og det blir fra Generaldirektoratet for Transport rettet henvendelse til Reichskommissar, Abt. Verkehr, om fritagelse for fraktbrevstempling for poteter i dette tidsrom.

Frankjøring til stasjonene og opplessing vil foregå på samme måte som i fjor. Forsyningsnevnda vil ha tillitsmenn på de større stasjoner, som skal stå i nøye kontakt med produsenter, transportformidlingen og stasjonsmesteren. Det skal leses 7 dager i uken, men en regner med mindre opplessing på søndager.

Det ønskes etablert en best mulig meldetjeneste for vognlaster til Grefsen og Oslo Ø. Potetkjøpet og Transportformidlingen vil konferere med Hvk. herom senere.

Når det gjelder poteter som stykkgoods må det regnes med større kvanta enn i fjor på grunn av de endrede rasjoneringsbestemmelser. Generaldirektoratet går ut fra at Statsbanenes Automobilavdeling som i fjor forestår utkjøringen. Føyen nevnte i denne forbindelse at Automobilavdelingen ikke kunne tildeles bensin i samme utstrekning som i fjor, men mente å kunne skaffe de nødvendige generatordrevne biler. Han ønsket å konferere nærmere med disp. Dahl om disse spørsmål. Spørsmålet om innskrenkning i andre jernbanetransporter i den tid potetkjøringen pågår vil bli tatt opp i Preferanseutvalget.

Stadig nye vanskeligheter for tyskerne. Fra svensk side ble det nå nektet kjøring av ytterligere lasarettog til Finland. Siste tog som gikk høsten 1944, ble det adskillige vanskeligheter med. Siden det nå var siste tog som skulle kjøres, ville tyskerne ha flest mulig lasarettvogner med, så det ble et stort tog som krevet tre lok. i stigningen fra Oslo til Haneborgtoppen. Under sammenskiiftingen av toget gikk en vogn av sporet og sperret dermed en rekke spor i Lodalen. Oberleutnant Anderson, som da hadde vekten på Transportkommandantur fikk beskjed om uhellet. Han ble rasende og antydte sabotasje fra skiftepersonalets side. Forholdet var det at toget måtte være over grensen innen en bestemt tid. Han ga da ordre til å tenne alle lys og gi blaffen i blendingsforskriftene, sette alt mannskap i sving for å få vognen på spor. Selv mobiliserte han organisasjon Todt til hjelp.

Arbeidet tok tid, men toget kom omsider av gårde. Ved visitasjon av toget på Lillestrøm, viste det seg at to av lasarettvognene hadde kjørt inn i hverandre og måtte skiftes ut. Uhellet var skjedd da assistanselok. var gått fra toget ved Haneborg. Toget fikk nemlig uventet stopp ved innkjøring til Strømmen, og det ble personalet på assistanseloket - som ennå ikke var stoppet - ikke klar over tidsnok, med den følge at det ble en hård "butt" med ovennevnte resultat til følge. Dette uhell ble straks meddelt Anderson som fikk rene raserianfall. Han truet med straks å arrestere vakt-havende togleder, Kristoffersen, mens Negaard, som da hadde vakt på Centralkontoret, skulle få fortsette vakten til neste morgen, men da var det ubønhørlig i kasjotten også med ham. De skadede vogner måtte skiftes ut på Lillestrøm og nye vogner rekvirert fra Oslo. Toget kom endelig avsted forsinket, men tross uhellet tidsnok til å nå Charlottenberg innen den frist som var satt av svenskene. Dagen etter var truslene mot både Kristoffersen og Negaard glemt, og arrestasjon ble det ingen ting av.

De tyske tropper i Finland ble etterhvert trukket tilbake gjennom Nord-Norge og befordret videre med jernbanen til Oslo for utskipping til Tyskland. I den anledning mottok Centralkontoret følgende brev dat. 1.11.44 fra Transportkommandantur:

"Betr.: Vorbereitung zur Durchführung von Wehrmachtzügen.

Gemäss den Vorbesprechungen am 30. und 31.10.44 sind sofort alle Massnahmen zu treffen und auf den Strecken

Oslo	--Drontheim	6	Wehrmachtzüge,
Drontheim-Mo i Rana		4	" zusätzlich

täglich durchzuführen.

Die Massnahmen sind Stufenweise aufzubauen, sodass es möglich ist, auf der Strecke Oslo - Drontheim nach 4 Tagen 2, nach 6 Tagen 4 und nach 9 Tagen 6 Wehrmachtzüge, auf der Strecke Drontheim - Mo i Rana nach 3 Tagen 2 und nach 6 Tagen 4 Wehrmachtzüge beladen in Nord-Südrichtung zu fahren.

Es ist veranlasst, dass behelfsmässige Unterkünfte mit Schlaf-, Wasch- und Kochgelegenheiten seitens der Wehrmacht zur Verfügung gestellt werden und zwar in

Mo	für	50	Mann
Mosjøen	"	50	"
Grong	"	50	"
Drontheim	"	50	"
Dombås	"	20	"

220 Mann

Die Verpflegung des fahrenden Personals durch die Wehrmacht ist zugesagt worden. Schlafdecken, Koch- und Essgeschirr und Bestecke sind von dem NSB-Personal, bzw. durch die NSB selbst vorzuhalten. Die Verpflegung wird in Form von Marschverpflegung durch die Heeresverpflegungsdienststellen an die



Bhfs. Kommandanturen ausgegeben, die sie an eine jeweils für die zu verpflegende Einheit durch die NSB zu bestimmende Person z.B. (Unterkunftsverwalter) ausgibt. Diese Person ist für die richtige Verteilung Rechenschaft schuldig. Es dürfte sich empfehlen, warme Speisen (Suppen und Getränke) als Zusatzkost besonders mit Rücksicht auf Verspätungen und damit verbundenen längeren Dienst vorzuhalten.

Die Bahnhöfe Drontheim, Mosjøen, Mo und in geringerem Masse Finneidfjord und Trofors sind sofort mit Keilen und Nägeln auszustatten. Es ist sofort zu veranlassen, dass in dem Werk Bispegate täglich 3000 Keile geschnitten werden. Zuteilung von weiterem Holz für Keile zur Trevarefabrikk und zum Werk Bispegate im Verhältnis 3:1 wird durch die Wehrmacht veranlasst.

Für die Bildung der Züge ist sofort Drosselung der Wagengestellung in zivilen Sektor notwendig, die Einschränkung des Wehrmachtverkehrs mit Ausnahme auf der Strecke Oslo - Drontheim in Richtung Norden ist veranlasst.

Es sind einheitszüge folgender Zusammensetzung zu bilden:

J-Zug=(Lok) + (2 T3 oder T4 + 7 Gpf + 1 G4 + 6 Gc) luftgebremst + 2 N + 1 T + 4 N + 1 T + 2 N + Gfo = 28 Wagen  
unter den T-Wagen müssen 2 T4 sein.

K-Zug = Lok + (3 T3 oder T4 + 6 Gc) Luftgebremst + 3 N + 1 T + 2 N + 1 CFo (F) + 2 N + 1 T + 3 N + 1 T + 3 N + Gfo = 29 Wagen,  
unter den T-Wagen müssen 3 T4 sein,  
und zwar vorläufig 10 J - und 10 K-Züge. Leerwagen zur Bildung von weiteren 20 Einheits- oder Sonderzügen ist in Drontheim zu sammeln. Die Öfen und Türeinsatzbretter sind sofort nach Drontheim, Hamar und Oslo zu konszentrieren und laufend einzubauen.

Kohle und Reisig oder Kleinholz für die Öfen ist in Drontheim, Mosjøen und Mo vorzuhalten.

Über die dortigen Massnahmen (Einschränkung des Zugverkehrs, Lok- und Personalausgleich usw.) ist die Transportkommandantur auf dem laufenden zu halten und besonders bei auftretenden Schwierigkeiten sofort zu unterrichten."

For å kunne make en transportplan som antydnet, måtte det atter iverksettes innstilling av tog i den sivile sektor. Spørsmålet ble drøftet muntlig med Tpktr. den 22. desember 1944, og følgende forslag ble deretter sendt tyskerne den 3. januar 1945:

"Betr.: Einschränkungen im Zugverkehr.  
Bezug: Sitzung am 20.12.1944.

Unter Bezugnahme auf o.e. Sitzung werden folgende Einschränkungen im Zugverkehr vorgeschlagen.

Danach fallen folgende Züge aus:

Personenzug	105/106	Oslo Ø-Fredrikstad-Oslo Ø
"	alle Tage	
"	203/204	Oslo Ø-Roa-Oslo Ø alle Tage
Güterzug	5171/74	Oslo Ø-Eina-Oslo Ø Werkstage
Personenzug	301/302	Kongsvinger-Røros-Kongsvinger
"	jeden zweiten Tag	
"	443/444	Røros-Støren-Røros
"	jeden zweiten Tag	
"	2410/2411	Trondheim-Heimdal-Trondheim
"	Sonntag	
"	2463/2470	Trondheim-Storlien-Trondheim
"	3 mal pro Woche	
"	2421/2456)	Gudå-Kopperå-Gudå Sonntag
"	2477/2420)	
"	2461/2462	Trondheim-Stjørdal-Trondheim
"	Sonntag	
Güterzug	5755/5756	Trondheim-Ranheim-Trondheim
"	3 mal pro Woche	
Vorortzug	670/671	Bergen-Nesttun-Bergen
"	alle Tage	
"	1820/1829	Nesttun-Garnes-Bergen
"	alle Tage	
"	591/592	Oslo V-Heggedal-Oslo V
"	alle Tage	
Personenzug	2150/2151	Lunde-Nordagutu-Lunde
"	Sonntag	
"	2143/504	Skien N-Brevik-Skien N
"	Sonntag	
"	2132/	Larvik-Skien N alle Tage
"	2133	Skien N-Larvik Werkstage
"	2136	Larvik-Skien N "
"	804	Larvik-Tønsberg "
"	807/808	Holmestrand-Skoppum-
"		Holmestrand alle Tage
"	849	Tønsberg-Larvik alle Tage
"	2624/2625	Kristiansand-Grovane-
"		Kristiansand alle Tage
"	2655	Grovane-Byglandsfjord
"		Sonntag
"	713	Moi-Stavanger alle Tage
"	716/714	Stavanger-Moi alle Tage
"	742/745, 746/749	Stavanger-Sandnes-
"		Stavanger alle Tage
"	748/	Stavanger-Sandnes-Stavanger
"		5 mal pro Woche

Die Züge 105/106 wurden seinerseits als Sicherangemäße für die Züge 7007/7008 eingelegt.

Der Distriktchef in Bergen teilt mit:

"Da viele Personen z.Z. aus Bergen nach der Umgegend der Stadt (Fana, Haus und Os) evakuiert sind, ist der Vorortverkehr noch weiter gestiegen, sodass sämtliche Vorortzüge stark besetzt sind. Es ist deshalb unmöglich die Fahrpläne einzuhalten. Die besonders stark besetzten Züge, mit 800-1000 Reisenden werden oft ziemlich bedeutend verspätet.



Unter diesen Umständen werden Zugsbeschränkungen grosse Schwierigkeiten zur Folge haben".

Die Generaldirektion ist mit dem Distriktschef einverstanden. Die vorgeschlagene Enderung können ab 15.1.1945 durchgeführt werden. Die Stellungnahme der Transportkommandantur wird erbeten.

Oslo, den 3. januar 1945.  
Der Generaldirektor  
I.A.

Dm.

Etter at dette brev med forslag til innskrenkninger var sendt Tpktr., ble følgende telegram sendt. Det viser hvor alvorlig situasjonen var:

"Alle distriktsjefer unntagen Narvik.

Oslo, 12.2.1945.

T-K har gitt alle Bfskdtr. i oppdrag sammen med Dc. å undersøke muligheten for ytterligere innstilling av person- og blandete tog på dampdrevne baner. For å spare kull forlanges gått fram etter strengeste skjønn. Nødvendige tog for ervervslivet må fortsette, men forstadstrafikk mellom 9 og 15 og etter 21 må reduseres til minimum.

Undersøkelsesresultatet imøteses uten opphold.

Gd/Dahlum."

At trafikksituasjonen nå var vanskelig - også for tyskerne - viser følgende brev fra Tpkdr. som ble sendt distriktsjefen Trondheim, datert 3. januar 1945:

Herr distriktsjefen i  
Trondheim distrikt

TRONDHEIM

"D.W. Transporter Mo i Rana - Oslo  
Personmateriell.

Kfr. Gdts. skr. av 9. november 1944 - 3073 D -.

Fra Transport-Kommandantur er mottatt følgende skrivelse datert 2. januar 1945:

"Mit obengenannten Bezugsschreiben 1) wurde angeordnet, dass in den Räumen Mosjøen, Trondheim und Oslo je eine Personenwagengarnitur abzustellen ist.

Ausserdem wurde mit dem Bezugsschreiben 2) bestimmt, dass in Trondheim eine 2. Personenwagengarnitur abzustellen ist. Wie hier bekannt wurde, wurden die Personenzug-garnituren zum Teil aufgelöst. Sie sind sofort wieder zusammenzustellen. Es stehen also in Zukunft nachstehende Personenzug-garnituren für Sonderzwecke zur Verfügung:

- 1.) Eine Garnitur im Raum Mosjøen.
- 2.) Zwei Garnituren im Raume Trondheim.
- 3.) Eine Garnitur im Raum Oslo.

Die Garnituren dürfen nur mit Genehmigung der T-K getrennt werden, können aber bei besonderem Bedarf für die Bewegung auf Anforderung der T-K oder Bf. Kdtr. Trondheim geschlossen eingesetzt werden."

I den anledning bes snarest oppgitt hvor mange togsett som f.t. er hensatt og ved hvilke stasjoner samt vognenes nummer i det enkelte materiell.

Saken haster.

Oslo, den 3. Januar 1945.  
For Generaldirektøren.

Dm."

At innskrenkningene også rammet Reichskommissars personale, viser følgende skrivelse som ble sendt alle distrikter den 8. februar 1945:

"Reservering av plasser for Reichskommissar og sivile reisende i transporttog.

Herved bekreftes telegram herfra av 3. ds. til alle distrikter unntagen Narvik distrikt angående reservering av plasser for Reichskommissar og sivile reisende i transporttog.

Men for Reichskommissar reserverte avdeling i gjennomgangstogene Oslo-Mo i Rana, Oslo-Bergen og Oslo-Stavanger skal fra 1. februar reserveres i vognen for sivile reisende.

På strekningen Mo i Rana-Oslo skal i alle transporttog den første Gc-vogn stilles til rådighet for sivile reisende. Vognen merkes "For sivile reisende" på norsk og tysk. I alle transporttog skal av denne grunn en N-vogn utbyttes med en Gc-vogn.

Det forutsettes at Reichskommissars plasser reserveres av de plasser som Reiseegenlegningsstelle disponerer.

Reguleringsentralen Oslo vil såvidt mulig gi meddelelse om hvilke plasser i sivilvognen som skal reserveres i begge retninger.



For siste punkts vedkommende lyder det tyske originalbrev således:

"Auf der Strecke Mo-Oslo und umgekehrt wird in den derzeit verkehrenden I-, K- und Sonderzügen jeweils der erste Gc-Wagen für Zivilreisende zur Verfügung gestellt. Die Zusammensetzung des I-Zuges wird zu den Zweck geändert:

Da ist ein 4. Gc-Wagen einzustellen und dafür ein N-Wagen auszusetzen.

Der Gc-Wagen für Zivil ist durch ein Schild mit der Bezeichnung "Für Zivilreisende" in deutscher und norwegischer Sprache zu kennzeichnen. Der Wagen ist mit Sitzeinrichtung auszurüsten."

For Generaldirektøren

K. Dahlum.

I Lodalen hadde man stående spesialtog både for Oberbefehlshaber og Reichskommissar samt to lasarettog. For å sikre disse ved eventuell flyalarm, som etterhvert ble hyppigere, sendte man på foranledning av Tpktr. forslag til avakuering av materiellet fra Lodalen. Skrivelse datert 9.9.44 med bilag hitsettes:

"Betr.: Sicherung der in Lodalen abgestellten Sonderzüge bei Fliegeralarm."

Bezug: Schreiben der Transport-Kommandantur Oslo, Abt. III a vom 1. August 1944.

Schreiben der Generaldirektion der NSB vom 14. August 1944 - j.nr. 2217/44 D.

Rücksprache Hauptmann Braun 7. September 1944.

Die Sonderzüge des O.B. und R.K. sowie der Lazarettzug (der letzte in zwei Teilen) werden künftig bei Signal "Fliegeralarm" oder bei Fliegerangriff in Oslo von ihren Abstellplätzen so schnell wie möglich abgezogen und nach der jeweiligen Betriebslage auf anderen geeigneten Bahnhöfen oder auf freier Strecke abgestellt. Bei Fliegeralarm ist vorausgesetzt, dass Reisende, die sich auf dem Ostbahngebiet befinden, mit Sonderzügen nach den nahe liegenden Bahnhöfen abgefördert werden. Es wäre zweckmässig um die Anzahl der abfahrenden Sonderzüge bei einer solchen Lage weitmöglichst zu beschränken, die Erlaubnis zu erhalten, die abfahrenden Lazarett- und Spezialzüge auch mit Reisenden zu belegen.

Es wird vorausgesetzt dass der betreffenden deutschenZugführer über die Aufteilung der Züge benachrichtigt und in Ubereinstimmung mit oben erwähnter Regelung verständigt wird. Nach Signal "Luftgefahr vorüber" werden die Garniture schnellstens zurückgefahren.

2 Durchschläge der Dienstanweisung in Übersetzung liegen anbei."

Der Generaldirektor  
I.A.  
K. Dahlum.

Forslag til instruks for  
Evakuering av rullende materiell (Lasarettvognene og spesialtogsett).

Etter bestemmelse av Transport - Kommandantur skal lasarettvognene tilhørende VM og spesialtogsettene for RK og OB evakueres fra Oslo Ø-området ved flyalarm (dog ikke ved "Offentlig luftvarsel").

Ved inntredende flyalarm skal nedennævnte skiftelag straks begi seg til Lodalen, hvorfra ovennevnte togsett skal skiftes ned til Loenga for kippkjøring slik:

Togsett 1. RK og OB's togsett:

Skiftelaget på Kålåkeren skifter disse to togsett sammen og skifter disse ned til Loenga. Lokomotivmesteren beordrer toglokomotiv og togmesteren kond. for kjøring til Kjelsås eller annetsteds etter nærmere bestemmelse for hver gang.

Togsett 2. 9 lasarettvogner:

I tiden fra kl. 6.00 til kl. 1.00 skiftes disse 9 vogner sammen i Lodalen og skiftes så ned til Loenga av skiftelaget med "Statsbanenes optrekker".

I tiden fra kl. 1.00 til kl. 6.00 besørger dette av skiftelaget "Sletta".

Lokomotivmesteren holder toglok. og togmesteren kond. for kjøring til Grefsen eller annetsteds etter nærmere bestemmelse for hver gang.

Togsett 3. 9 lasarettvogner:

I tiden fra kl. 6.45 til kl. 23.30 skifter skiftelaget i Lodalen disse resterende lasarettvogner sammen i Lodalen og skifter dem ned til Loenga, hvorfra de kjører med samme maskin til Ljan eller annetsteds etter nærmere bestemmelse for hver gang.

I tiden fra kl. 23.30 til kl. 6.45 besørger dette av Loengas nattmaskin.

Togmesteren holder kond.

Togledelsen ev. Stm. Oslo Ø beordrer kjøringen etter Tr. § 49 ev. S.sirk. nr. 18 - og snarest mulig. Er forholdene slik at togsettene ikke kan kippes ut etter planen, skal togledelsen beordre kippkjøring etter beste skjønn på forstadsstrekningene. Om nødvendig kan kippene ta med reisende. Distriktets Tpk underrettes straks om tiltakene.



Disse kipptog har forkjørersrett fremfor andre kipptog, og skiftingen og kjøringen kan kun avbrytes hvis Oslo Ø-området blir angrepet med bomber eller tatt under beskytning.

Lokomotivmesteren må døgnet rundt være forberedt på denne kippkjøringen, likesom togmesteren må ha konduktørpersonale i reserve og verkstedet straks beordre vognvisitører til denne tjeneste.

Ved flyalarmens opphør, skal togsettene straks kjøres tilbake til Lodalen.

---

Ordningen virket ikke så bra, hvorfor man sendte følgende brev dat. 10. februar 1945 til Tpktr.

An die Transport-Kommandantur  
OSLO

"Betr.: Sicherung der in Lodalen abgestellten Sonderzüge bei Fliegeralarm.  
Bezug: Schreiben der Transport-Kommandantur, Abt. III a, vom 15.9.44.

Die Erfahrung hat gezeigt, dass es bisher nicht ein einziges Mal möglich gewesen ist, die in Lodalen abgestellten Spezialgarnituren beim Eintreten des Fliegeralarmzustandes abzuziehen. Trotz dem dass das Personal im Lodalgelände durch Flak-splitter besonders gefährdet ist, und eigentlich Deckung suchen müsste, hat es versucht das Abziehen durchzuführen. Daran sind die Mannschaften aber verhindert worden, zum Teil durch die deutschen Wachen, die allen Vorschriften zutrotz die Bediensteten in die Luftschutzräume gejagt haben, und zum Teil durch die deutschen Zugpersonale, die ihnen das Entkuppeln der Heizschläuche u.dgl. verweigert haben.

Auch ohne die o.e. Schwierigkeiten würde die Bereitstellung zur Abfahrt von Loenga oder Oslo Ø mindestens eine Stunde dauern. Die Massregeln zur Sicherung der Garnituren scheinen danach von geringen praktischen Wert zu sein.

Man schlägt deshalb vor, dass die erwähnten Garnituren in anderen Bahnhöfen abgestellt werden, wo die Verhältnisse als sicherer angesehen werden, um ein Abziehen zu vermeiden.

Die Stellungnahme der Transport-Kommandantur wird erbeten.

Oslo, den 10. Februar 1945.  
Der Generaldirektor  
i.A.

K. Dahlum.

E. Wichstrøm.

Som svar herpå fikk man den 26. februar følgende brev fra Tpktr., og dette ble videresendt til distriktsjefen Oslo:

Herr distriktsjefen i  
Oslo distrikt  
OSLO

"Evakuering av rullende materiell.

Fra Transport-Kommandantur har en mottatt følgende brev:

"Zu obigem Bezugsschreiben wird mitgeteilt, dass die Sonderzüge des O.B. und R.K. in Lodalen abgestellt bleiben und bei Fliegeralarm nach Abzug der Munitions- und Treibstoffzüge oder -wagen und des Lazarettzuges abzuziehen sind.

Die Sonderzüge sind ab sofort nicht mehr zu heisen. Einzelne Wagen des Lazarettzuges, die von der Abt. IV bestimmt werden, sind während der kalten Jahreszeit weiter zu heizen.

Nach Rückziehung der Wache aus dem O.B. Zug sind sämtliche Wagen der beiden Sonderzüge abzuschliessen. Die im Besitz der Wache befindlichen Schlüssel sind bei Abt. IV (Maschinen-Abt. der T.K.) abzugeben. Die Bewachung wird von der in Lodalen gestellten Wache des 3. Trsp. Sich. Batl. 986 übernommen."

Som det framgår herav skal togsettene fremdeles stå i Lodalen, men de skal ikke lenger holdes oppvarmet.

Til underretning vedlegges gjenpart av brev fra Generaldirektoratet til T.K. av 10. februar 1945."

Oslo, den 26. februar 1945.  
For Generaldirektøren  
K. Dahlum.

Det ble ingen bombing i Lodalen så togsettene var intakt der ved krigens slutt.

Trods store innskrenkninger i den sivile persontrafikk var stillingen prekær i februar 1945. Kullforbruket var større enn tilgangen, og følgende skrivelse ble derfor sendt Tpktr.:

"Kohlenverbrauch im Monat März.1945.

Mit demselben Zugverkehr und Holzfeuerung wie in der letzten Woche in Februar wird der Kohlenverbrauch in März  $\frac{6744 \times 31}{7} = 29\ 850$  Tonnen.

Da nur 25 000 Tonnen zur Verfügung stehen, müssen 4 850 Tonnen durch Zugausfälle und Umstellung auf



Holzfeuerung erspart werden. Dies entspricht etwa 160 000 Zugkm.

Durch Umstellung auf Holzfeuerung können folgende Anzahl Km. kohlengeheizte Züge eingespart werden:

Gjøvikbahn und Valdresbahn:	16 000.	$\frac{24}{31}$	=	12 500
Randsfjordbahn:	6 700.	$\frac{20}{31}$	=	4 300
Vestfoldbahn:	10 000.	$\frac{18}{31}$	=	5 800
Grong-Namsos:	3 120.	$\frac{1}{2}$	=	1 560
Neslandsvatn-Kristiansand:	23 640.	$\frac{1}{2}$	=	11 820
Hønefoss-Ål:	26 940.	$\frac{1}{2}$	=	13 470
				<u>49 500</u>

Durch Ausfall von Zügen müssen 160 000 + 50 000 = 110 000 Zugkm. eingespart werden.

Man gestattet sich vorzuschlagen folgende Züge ausfallen zu lassen:

Zug 303/304	ab 15/3	368.15	=	5 520 km
Ein Zugpaar Mo i Rana-Grønfjelldal	" 12/3	60.14	=	840 "
Zug 748/751	" 15/3	29.16	=	464 "
" 664/665	" 15/3	20.16	=	320 "
" 2109/2110	" 15/3	44.16	=	704 "
2 Zugpaare Lillestrøm-Mo i Rana	" 10/3	1030.4.20	=	82 400 "
1 Zugpaare Lillestrøm-Trondheim	" 12/3	1064 . 19	=	<u>20 300 "</u>
	<u>Insgesamt</u>			<u>110.600 Zugkm!</u>

Det ble gjort et forsøk med vedfyring i et godstog på strekningen Trondheim-Støren, med tysk personale og tysk lok. Prøven falt ikke heldig ut. Det kan ha sin interesse å lese rapporten som ble levert etter prøveturen. Den hitsettes:

Bericht einer Probefahrt am 12. März 1945.

"Am 12. März 1945 wurde auf der Strecke Trondheim-Støren eine Probefahrt mit grünen Holz und etwas Kohle gemacht. Vorgeschene Abfahrzeit war 6.40 Uhr. Der Probezug hatte ein Zuggewicht von 360 Tonnen. Er wurde mit Lok. 52 5887 gefahren, mit deutschen Personal und norwegischen Lotsen.

Die Lok. wurde mit etwa 18 m<sup>3</sup> grünem runden Tannenholz zum Teil ganz schwer beladen, und etwa 500 kg Kohle.

Wie die Lok. in Trondheim in den Zug gesetzt wurde war der Dampfdruck 3 kg/cm<sup>2</sup> und er liess sich mit dem grünen Holz nicht höher bringen. Es wurde deshalb zu viel Kohle aufgelegt, dass die Restöffnungen zwischen den Holzstücken gedeckt wurden. Der Druck stieg danach auf 15 Kg/cm<sup>2</sup>.

Abfahrt war 7.53 Uhr und der Zug kam in Selsbakk um 8.13 Uhr an.

Die Geschwindigkeit in 18 o/oo Steigung und bei etwa 32 % Füllung war etwa 20 km/h. In Selsbakk wurde das Feuer geschürt, und nach 26 Min. Aufenthalt konnte der Zug um 8.39 Uhr mit 15 Kg/cm<sup>2</sup> Dampfdruck weiterfahren. In 18 o/oo Steigung wurde 32 % Füllung verwendet. Die Geschwindigkeit war 20 km/h. In Heimdal wurde um 9.00 Uhr mit einem Dampfdruck von 13 Kg/cm<sup>2</sup> durchgefahren. Ankunft Bf. Melhus 9.11 Uhr. Das Feuer wurde geschürt und der Zug fuhr um 9.26 Uhr weiter. Durchfahrt in Kvål 9.36 Uhr, Durchfahrt in Lundamo 9.56 Uhr, Durchfahrt in Hovin 10.11 Uhr mit Dampfdruck 10 kg/cm<sup>2</sup>. Ankunft Støren 10.25 Uhr mit Dampfdruck 10 kg/cm<sup>2</sup>.

In Støren wurden etwa 700 kg Kohle geladen, und der Rest des grünen Holzes wurde auf der Tender vorgetragen. Etwa 2 Klafter Birkenholz wurden auch als Reserve geladen, wurden aber nicht verwendet.

Abfahrt ab Støren mit derselben Garnitur mit 14 kg/cm<sup>2</sup> Dampfdruck, um 11.56 Uhr. Durchfahrt in Hovin und Lundamo, Ankunft in Ler 12.32 mit 13 kg/cm<sup>2</sup> Dampfdruck. In diesem Bahnhof Kreuzung mit Zug 7712. Abfahrt um 12.48 Uhr nach Schürung des Feuers. Durchfahrt in Melhus 13.11 Uhr mit geringer Geschwindigkeit und Dampfdruck 11 kg/cm<sup>2</sup>. Das Feuer wurde geschürt. Ankunft in Nypan um 13.34 Uhr mit 12 kg/cm<sup>2</sup> Dampfdruck. In Nypan wurde das Feuer nochmals geschürt, und der Zug fuhr um 13.44 Uhr mit 14 kg/cm<sup>2</sup> Dampfdruck ab. Ankunft in Heimdal 14.04 Uhr und in Trondheim um 14.28 Uhr.

In der 18 % Steigung vor Heimdal war die Geschwindigkeit zeitweise 15 km/h.

Während der Probefahrt wurde der Kessel in den 18 % Steigungen nicht gespeist. Dies wurde dagegen in den Bahnhöfen gemacht.

Auf der Fahrt nach Støren wurde in Melhus durchgefahren und man stellte dabei fest, dass es im Wagereshten möglich ist, den Kessel zu speisen. Der Dampfdruck hielt sich aber dabei auf etwa 10 kg/cm<sup>2</sup>.



Es ergab sich dass man mit grünen Holz ohne Kohle nicht fahren kann. Das Feuern erfordert viel Arbeit. Es war besonders schwierig genügend Holz zur Rohrplatte zu bringen.

Der Brennstoffverbrauch Trondheim-Støren-Trondheim war 18 m<sup>3</sup> grünen Holz und 800 - 900 kg. Kohle (die Deutsche schätzen etwa 700 kg. Die Kohle wurden in Marienborg unter das Holz gelegt, und die genaue Menge lässt sich deshalb nicht feststellen.

Wenn 3 Klafter grüne Holz gleich 1 Tonne Kohle gesetzt wird, entspricht die verbrauchte Holzmenge  $\frac{18}{2 \cdot 4 \cdot 3} = 2,5$  Tonnen Kohle mit der verbrauchten Kohlenmenge hinzugerechnet entspricht dies im Kohlenverbrauch von etwa 30 kg Kohle pro km.

Nach der vorgenommenen Probefahrt kann man mit einem Kohlenersparnis von 70 - 75 % rechnen.

Wie aber erwähnt, war das Zuggewicht nur 300 Tonnen. Holz mit über 18 cm Durchmesser muss gespaltet werden.

#### SPREGNINGEN AV JERNBANETORVET 8/9.1945.

På Sentralkontoret verserte rykter om forestående spregning av Hovedstyrets bygning, Jernbanetorget 8/9, hvor tyskerne (Tpktr.) hadde sine kontorer. Stadige spregninger av viktige militære mål forekom stadig, så det var jo meget sannsynlig at turen også ville komme til Jernbanetorget 8/9, hvor hovedledelsen for de tyske transporter hadde sin virksomhet, og den 14. mars 1945 kl. 21.52 smalt det. Negaard som hadde vakt på Sentralkontoret nevnte aften ringte meg straks og ga en orientering om situasjonen og ba om forholdsordre. Den gikk ut på at han måtte se til å komme ut av bygningen og i sikkerhet. Heldigvis var det bare midtbygningen som gikk med, mens begge fløybygninger sto igjen, om enn en del beskadiget. I en av disse var det Sentralkontoret holdt til. Negaard kom heldigvis ikke til skade, men fikk som naturlig var et kraftig sjokk. Han kom ut av bygningen gjennom baktrappen. Vi fikk reddet de viktigste papirer dagen etter, da det ennå var adgang til kontorene gjennom baktrappen. Et par dager senere flyttet Statsbanene inn i Amerikalinjens gård, hvor også Tpktr. fikk kontorplass.

Alle spregninger og sabotasjehandlinger mot jernbanen førte med seg at tyskerne satte inn militær bevoktning på visse strekninger og viktige jernbanepunkter. Det oppsto av den grunn-visse kontroverser mellom tyske militære og baneavdelingsfolk som gjorde visitasjonstjeneste. På foranledning av et tilfelle i Garmo tunnel, sendte man Tpktr. følgende brev datert 27. mars 1945:

"Betr.: Sicherungskommandos. Militär-Bewachung der Eisenbahnanlagen und Bahnstrecken.

Bezug: 1) Unser Schr. vom 11.1.45 - jnr. 171/45 B  
(Schutz von N.S.B. - Bediensteten).  
2) Unser Schr. vom 10.3.45 - jnr. 567/45 D.

Im Anschluss an o.e. Bezugsschreiben 2) wird folgendes mitgeteilt: Das Personal, und besonders das Streckenpersonal hält es wegen der eingesetzten Sicherungskommandos für lebensgefährlich ihre Arbeit zu machen. Die Kommandos haben scheinbar ziemlich strenge Befehle, und von diesen hätte die N.S.B. wegen der Sicherheit des Personals im voraus Kenntnis erhalten müssen. In den Zeitungen "Drammens Tidende" und "Buskeruds Blad" wurde am 28/2 eine Warnung an die Bevölkerung in Haug, Fiskum und Øvre Eiker bekanntgemacht. Das Betreten der Eisenbahnstrecken sei verboten, und nachts sei ebenfalls das Betreten des Geländes bis 50 M. von den Gleisen verboten. Jede Übertretung sei verboten und lebensgefährlich, da die eingesetzten Kommandos Befehl zum Schiessen haben.

Die fahrenden Streckenvisitöre werden andauernd angerufen. Wegen des Lärms der Drasinräder und des Winds u.dgl. sind die Zurufe schwierig zu hören. Während der Dunkelheit ist es auch nicht immer möglich die Posten zu sehen. Die Visitöre laufen deshalb durch eine Weiterfahrt die Gefahr, beschossen zu werden. In der Lage wird dann das Personal naturgemäss in erster Reiche die eigene Sicherheit berücksichtigen, und die Streckenvisitation wird darunter leiden. Man muss deshalb damit rechnen, dass das Personal Bedenken gegen die weitere Ausführung des Dienstes hat, wenn einem Visitör oder einem anderen Eisenbahner etwas ernsteres begegnet. Man hat dem BK damit bekannt gemacht. Man hält aber die Frage für so wichtig, dass man eine grundsätzliche Erörterung mit den zuständigen deutschen Behörden für erforderlich hält. Es ist dringend erforderlich, dass eine Ordnung zur Sicherung des Personals eingeführt wird.

Man verweist in dieser Verbindung auf unsere Meldung vom 14.3.45 über den Unfall in Garmo Tunnel zwischen Trofors und Svenningdal wo der Bahnwärter Einar Storfors bei seiner Streckenfahrt von deutschen Wachen beschossen und verwundet wurde.

Ihre Mitteilung wird erbeten."

Oslo, den 27. März 1945.  
Der Generaldirektor  
i.A.



Trafikksituasjonen ble nå ytterst prekær. For å få frem de viktigste transporter ble disse inndelt i to kategorier, de livsviktige og de mindre livsviktige. De første fikk egen betegnelse i planen - Vollfahrtnummer - og disse skulle ha fortrinn i alle henseender. Tross disse foranstaltninger gikk transportene ikke alltid i orden, og Sentralkontoret fikk derfor følgende skrivelse datert 16. og 17. april 1945, som gir et godt bilde av situasjonen som den virkelig var:

"An  
Betriebsbüro der N S B  
Transport-Kontor  
Verkehrsabteilung über Abt. IIIb  
nachr.: Abt. Ib und V

In der letzten Zeit wurden verschiedentlich Pläne, die von dem Transport-Kontor für Vollfahrtnummern festgesetzt wurden, nicht eingehalten. Um bei bestimmten Einzelfahrtnummern die Gewähr zu haben, dass diese Sendungen tatsächlich mit den Zügen gehen und auch unterwegs nicht ausgesetzt werden, erhalten ab sofort die Anmelde Listen dieser Fahrtnummern nachstehenden Stempelaufdruck:

Plan einhalten!  
 Abkupplungsverbot!

Es wird gebeten, die notwendigen Massnahmen zu treffen, dass der planmässige Abtransport der genannten Wagen gewährleistet ist.

Zusatz für Abt. Ib:

Es wird nochmals darauf aufmerksam gemacht, dass allgemein alle Wagen bis 17.00 Uhr zu beladen sind, Wenn Wagen früher beladen sein müssen, damit sie noch am Gestellungstag abgehen können, so wird dies auf der Anmelde Liste angegeben.

I.A.  
 Nau  
 Oberzahlmeister.

An das  
Betriebsbüro der NSB, Tpk, Hvk, über IIIb, Ib, III,  
 V, I/317.

Sonderheiten im Betriebsdienst (5)  
 =====

1.) Da durch die Kartoffelzuführung nach Drontheim der Bestand an G-Wagen steigt, dafür aber empfindlicher Mangel an offenen Wagen besteht, werden in Drontheim G-Wagen zur Verladung von Fischen freigegeben. Um den Bestand an offenen Wagen zu heben, müssen die Bestimmungen, dass keine L-Wagen nördl. Dombås bzw. über die Rørosbahn laufen, und das Kunstdünger nur in offenen Wagen zur Verladung kommen, Genauestens beachtet werden.

2.) Für den 19. od. 20.4. wurde 1 Sonderzug mit NSB-Dienstkohle (20 Wg) nach Aal genehmigt.

- 3.) Gleichfalls für den 19. od. 20.4. kann von Voss nach Reimegrend 1 Sonderzug mit leeren Wagen gefahren werden.
- 4.) Vom 18. bis 22.4. fallen die Züge 1862/65 und 66 der Strecke Voss-Granvin aus. Dafür werden Holztransporte gefahren.
- 5.) Nachstehende Kindertransporte werden genehmigt:
- |       |       |               |      |                   |
|-------|-------|---------------|------|-------------------|
| 20.4. | (1)Co | für 90 Kinder | 7706 | Dombås-Oslo       |
| 21.4. | (1)Co | " 80 "        | 7703 | Oslo-Tretten      |
| 22.4. | (1)Co | " 60 "        | 7714 | Dombås-Oslo       |
| 23.4. | (1)Co | " 80 "        |      | von Fagernes-Oslo |

I.A. Nau  
Oberzahlmeister.

Som svar herpå sendte man følgende brev datert 24. april til Tpktr.:

An  
die Transportkommandantur  
O S L O

Betr.: DW-Transporter.  
Bezug: Dort. Schreiben vom 16/4 Abt Ib und V.

Es gibt nach den Vorschriften zwei Arten Fahrtnr, und zwar Null- und Voll-Fahrtnummern.

Wagen unter Null-Fahrtnummer sind bei der ersten Gelegenheit a) zuzufahren, während das Tpk. für Wagen unter Voll-Fahrtnummern die Züge für die ganze Transportstrecke festlegt. Die Wagen dürfen nicht unterwegs ausgesetzt werden. Wenn Wagen wegen mangelnder Zugkraft o. dgl. aus einem Zuge ausgesetzt werden müssen, sind zuerst Zivilwagen und dannach Wagen unter Null-Fahrtnummer auszusetzen.

Eine besondere Art Vollfahrtnummer sind die S-Fahrtnummer, die in Zügen mit Sicherungskommandos befördert werden.

Mit dem Bezugsschreiben führt die Tk eine neue Art Voll-Fahrtnummer ein, die durch einen Stempel auf der Anmeldeliste als besonders wichtig bezeichnet werden, und die unter keinen Umständen ausgesetzt werden dürfen.

Bei der Einführung der Voll-Fahrtnr. wurde ausdrücklich gesagt, dass sie nur ausnahmsweise für besonders wichtige Transporte zugeteilt werden. Es hat sich aber in der Praxis erwiesen, dass die damals angegebene Zahl, 25-30 Wagen pro Tag oft überschritten wird, und dadurch ist die Absicht, die Voll-Fahrtnummern als besonders vordringlich hervorzusehen, ganz verfehlt.



Durch die Einführung der im Bezugsschreiben erwähnten Fahrtnummerart erkehrt auch die Tk, dass die Voll-Fahrtnr. von ungleichem Vordringlichkeitsgrad sind, und dass so viele ausgegeben werden, dass die Vorschriften nicht mehr befolgt werden können da mehr Voll-Fahrtnr. ausgegeben werden, als die Züge ziehen können. Man kann deshalb die Einführung dieser neuen Fahrtnummerart nicht zustimmen. Man schlägt dagegen vor, dass täglich nur so viele Voll-Fahrtnr. für den Hauptstrecken ausgegeben werden, dass die Vorschriften unter allen Umständen befolgt werden können. Dadurch wird die im Bezugsschreiben erwähnte Neuordnung erübrigt.

Oslo den 24. April 1945.  
Der Generaldirektor

i.A.  
Dahlum.

De mange sabotasjehandlinger som fant sted denne våren gjorde tyskerne ytterst nervøse. Man fikk den 9. april 1945 fra Tpktr. forskrifter om oppsetting av hjelpetog. Muligheten av krigshandlinger i Norge var sikkert årsaken til denne forføyning. Forskriftene ble kunngjort for distriktsjefene i brev av 19. april 1945 og disse hitsettes:

"Hjelpetog for D.W.

I brev av q/4-45 har Transport-Kommandantur gitt følgende forskrifter for hjelpetog:

a. Hjelpetog med fortrinnsrett (Dringlicher Hilfszug).

Hjelpetog med fortrinnsrett er ekstratog til befordring av materialer og mannskaper fra D.W. som skal brukes når det haster med utbedring av skader på NSB.

Vogner til slike tog stilles foran alle andre vogner, og togene har forkjørersrett foran alle andre tog. De betegnes med bokstavene D.W. og et ekstranummer som oppgis av Transportkontoret, Generaldirektoratet.

b. Hjelpetog (Hilfezug).

I hjelpetog beføres mannskaper og materiell fra D.W. som skal utbedre skader ved NSB som det ikke haster så meget med, dessuten materialer til hjelpetog med fortrinnsrett. De benyttes også for tilbakeføring av mannskaper og materialer etter andre utbedringsarbeider. Vogner til disse tog skal også stilles foran alle andre vogner, men hvis det innen 5 timer etter endt opplasting går et ordinært tog til uhellstedet, behøver de ikke å fremføres i ekstratog, men kan tas med i det ordinære. Hjelpetoget betegnes med bokstavet S og et ekstranummer som oppgis av Transportkontoret, Generaldirektoratet.

Hvis telefonforbindelsen er brudt, skal hjelpetog med fortrinnsrett også anordnes ved distriktets forføyning. Transportkontoret, Generaldirektoratet, må i tilfelle underrettes om det snarest mulig."

Lørdag 5. mai 1945 ble Dahlum og Bech anmodet om å møte på hjemmefrontens hovedkvarter (nær Frogner kirke) hvor vi ble orientert om situasjonen - at kapitulasjonen var nær forestående, og at jernbanen måtte være forberedt på større transporter en av de første dager. Det gjaldt hjemsendelse av norske fanger på Grini. Søndagen forløp stille og rolig på Sentralkontoret. Tyskerne på Tpktr. var sikkert blitt orientert om situasjonen, men de lot som ingen ting. Først mandag 7. mai ble situasjonen mere avklart og tyskerne på Tpktr. forsto nå at krigen var forbi. De var ikke særlig i humør, og de ga uttrykk herfor i mere eller mindre kraftige bemerkninger. Alle bestillinger på transporter ble annullert i løpet av mandagen.

Ved middagstider den 7. mai kom anmodningen fra Sverige om å få et møte med NSB dagen etter for å drøfte den ekstraordinære situasjon som nå var oppstått i Norge. Dahlum og Bech ble beordret og vi tok avsted med tog kl. 15.00. Ennå var det ikke offisiell beskjed om freden. Først på Lillestrøm kom underretningen, og etter hvert som toget kom oppover Kongsvingerbanen så vi flaggene kom til topps overalt. Da ble det stemning blant de reisende, som hittil hadde holdt seg tause. Ved Magnor, hvor det vanligvis var tysk passkontroll, gikk den tyske passkontrolløren bare gjennom toget i sivilt antrekk, uten å foreta noen passkontroll.

Ved hjemkomsten til Oslo onsdag aften kom britiske tropper med ekstratog fra Jessheim. De marsjerte ut av stasjonen, mens tyskerne som arbeidet på Oslo Ø sto og så på. Det var for oss nordmenn som var til stede en eiendommelig opplevelse å se dette "skuespill".

Natten 9/10 mai 1945 ble kjørt to ekstratog for Allied Forces - et til Trondheim og et til Bergen. Med toget til Trondheim fulgte advokat Cappelen etter særskilt tillatelse fra Allied Forces.

Følgende ordre ble sendt:

"Dc. Oslo Hamar Trondheim.

I dag 9/5 kjøres ekstra militærtog nr. 403 med forkjørsrett fra Oslo Ø kl. 19.00, fra Eidsvoll kl. 20.40, fra Dombås kl. 4.00 10/5 til Trondheim kl. 9.00.

Toget består av Ao vogn nr. 104 og CFo.Oslo distrikt holder sovevognskonduktør hele veien. Det anordnes linjevisitasjon foran toget.

Gd/Aamodt.

Dc. Oslo Bergen.

9/5 1945

Ekstra militærtog nr. 603 med forkjørsrett kjøres fra Oslo Ø i dag 9/5 kl. 21.00 til Hønefoss



kl. 23.30 fra Hønefoss 10/5 kl. 0.00 til Bergen  
kl. 9.00.

Toget består av Ao sovevogn 991 og 1 CFo. Oslo distrikt holder sovevognskond. hele veien. Det anordnes linjevisitasjon foran toget.

Gd/Aamodt".

Den nye situasjon skapte en del endringer i Transportkontorets virksomhet. Tyskerne var satt ut av spillet, men de var fremdeles i virksomhet på sitt kontor, idet det var mange ting som måtte ordnes. Det tok en ukes tid før den engelske transportkommisjon overtok, og sjefen for denne ble forestillet for den tyske sjefen av Dahlum. Den foregikk rent formelt og uten bemerkninger. Det tyske personale ble deretter internert på Hotell Royal, og senere ble det flyttet til en leir ved Bogstad. Man måtte imidlertid fremdeles ha forbindelse med en del av den tyske staben som hadde tjenestegjort på Transportkommandantur. I den anledning ble det sendt følgende brev til de allierte militære myndigheter om pass.

Brevet er datert 15. mai 1945 og lød som følger:

"Allied Military Joint Commander  
Hotel Bristol

O S L O

Sir,

As long as the German Transport organisation continue its services we beg to recommend the issuance of passes for the German officers and non-commissioned officers on the attached list to enable them to pass between their sleeping quarters at Hotel Royal, Vognmandsgt. 9 and their Head Offices.

Is the issuance of passes has to be kept within a certain limit it will be necessary in order to carry on the communication between the Norwegian State Railways and the different German offices that the under mentioned officers and non-commissioned officers are permitted to pass between Hotel Royal and the following places:

Jernbanetorvet 2

Major Bohner	Hauptmann Geusen
Oberzahlmeister Nau	Kraftfahrer Seeholzen
Foldwebel Apel	Kraftfahrer Sperber
Oberleutnant Ottensmayer	
Oberzahlmeister Sommer	

Passenger Station, Oslo East.

Hauptmann Schumacher  
Hauptmann Heller  
Feldwebel Syrau

Freight Station, Tomtebygga 21

Hauptmann Teske  
Leutnant von der Heydt  
Stabsfeldwebel Wenzel

Yours respectfully  
For the Norwegian State Railways"

Transportsituasjonen var fremdeles like vanskelig, og i og med at tyskerne var ute av bildet, ble den gjeldende ordning med hensyn til godkjennelse av fraktbrev ved Reichskommissars forføyning opphevet straks. Det ble nå distriktsjefene som overtok dette arbeide foreløpig. Følgende telegrammer ble sendt i den anledning:

"De. Oslo 8.5.45  
" Drammen

Da Reichskommissars befatning med godkjenning (stempling) av fraktbrev for vognlastgods er bortfalt, skal regulering av vognlasttrafikken straks gå over til NSB. I den anledning bestemmes: Fraktbrev for vognlastgods fra senderstasjon i Oslo og Drammen distrikter etter T.T.sirk. 15/45 foregår fra nå av ved Generaldirektoratet, Trafikkavdelingen. Fraktbrevene skal derfor sendes hertil. Stasjonene underrettes, likeså trafikanter i størst mulig utstrekning.

Gdt./Holtmon".

"De. Hamar, Trondheim, Stavanger, Bergen,  
Kristiansand. 8.5.45.

Da Reichskommissars befatning med godkjenning (stempling) av fraktbrev for vognlastgods er bortfalt skal regulering av vognlasttrafikken straks gå over til NSB. I den anledning bestemmes: Fraktbrev for vognlastgods fra senderstasjon i Hamar distrikt sendes inn for godkjennelse til distriktsjefen, Hamar, for vognlaster fra stasjoner i Trondheim distrikt til distriktsjefen, Trondheim, o.s.v. Foreløpig godkjennes fraktbrevene ved stempling "Transport tillatt" i den utstrekning det kan antas at trafikken kan avvikles. Nærmere direktiver vil bli meddelt senere.

Gdt./Holtmon."

14.5.1945

T-K og B-K opprettholdes inntil videre som formidlingsorganer mellom DW og NSB. Etter direktiver fra den norske militærkommando skal av hensyn til raskest mulig avvikling anmodninger om transport for DW inntil videre imøtekommes hvor det kan skje uten skade for norske interesser. T-K og B-K til-



lates benytte jernbanens telefonlinjer for avvikling av DW-transporter. Wehrmachtransporter utleveres til adressaten unntatt ammunisjon, håndvåpen og lignende krigsmateriell. Sådanne sendinger holdes tilbake av mottakerstasjonen inntil nærmere ordre.

DW transporter som ikke avlesses bes meldt hit med angivelse av adressat.

Gd./Dahlum.

24.5.1945

Kupeer og vogner som hittil har vært reservert for DW frigis fra nå av for sivil trafikk.

Gd./Dahlum."

Allerede den 1. juni 1945 ble ordningen med transportløyve opphevet og en ny ordning med regulering innført. Sirkulære nr. 111/45 hitsettes:

Tildeling av vogner for sivil trafikk.

(T.T.-sirk. nr. 15/45 og 100/45.)

Fra og med fredag 1. juni 1945 bortfaller ordningen med transportløyve for sivile vognlaster således at vogn, fra nevnte dag, kan stilles til trafikants disposisjon uten at fraktbrevet på forhånd har vært sendt inn til godkjennelse og stemming. TT-sirk. nr. 15/45 og 100/45 oppheves.

På grunn av vanskelige trekraftforhold blir det dog foreløpig nødvendig å regulere opplessingen til følgende strekninger:

1. For vognlaster fra Dombås (og Raumabanen), Tynset og sønnenforliggende stasjoner til stasjoner i Trondheim distrikt.
2. Fra Ål og østenfor liggende stasjoner til stasjoner vest for Ål.
3. Fra Neslandsvatn og nordenfor liggende stasjoner til Gjerstad og sønnenfor liggende stasjoner. Vogn må ikke stilles for opplessing i nevnte stasjonsforbindelser før stasjonene på forhånd gjennom distriktets vognkontor har innhentet transportløyve fra Hovedvognkontoret. Hovedvognkontoret tildeler sendingen et transportnummer som blir å påføre såvel fraktbrevet som vognlappen (f.eks. R 25).

Stykkogsvogner omfattes ikke av denne regulering.

For jernbanens egne vognlastsendinger bortfaller samtidig ordningen med transportløyve bortsett fra ovennevnte regulerte stasjonsforbindelser hvor det også for jernbanens egne sendinger må søkes om transportløyve før opplessing kan finne sted.

For å bistå de allierte med å utarbeide planene for hjemsendelse av krigsfanger kom to svenske offiserer major Skjöldebrand og major Wenlin hit til assistanse. En del av



fangene skulle sendes med jernbane gjennom Sverige, mens største delen sendtes med båt. Transporten av russiske fanger fra Jessheim til Stockholm skaffet oss en del bryderi på grunn av spesielle forhold. Bech var til stede ved innlastingen på Jessheim sammen med den svenske militæratache i Oslo, överste von Horn.

Ved siden av disse transporter kjørtes dessuten ekstratog med hjemvendende norske flyktninger over Kornsjø, Charlottenberg og Storlien samt Riksgränsen. Følgende telegram ble sendt i den anledning:

"Kungl. Järnvägsstyrelsen,  
Pbr. Stockholm.

16.5.1945.

Kgl. Jst. telegram av 14/5:

Norske flyktninger vil bli transportert således over norsk strekning: Fra Kornsjø i ekstratog kl. 4.00 til Oslo Ø kl. 9.15. Vognene returneres fra Oslo Ø kl. 15.05 til Kornsjø kl. 18.45. Fra Charlottenberg kl. 17.30 i tog 56 til Oslo Ø kl. 23.15. Retur tog 55 til Charlottenberg kl. 13.25 neste dag. Fra Storlien onsdager og lørdager kl. 16.20 i tog 2470 til Trondheim kl. 20.15, de øvrige dager i ekstratog fra Storlien kl. 13.10 til Trondheim kl. 16.15. Retur onsdager og lørdager i tog 2453 E til Storlien kl. 15.15, de øvrige dager i ekstratog til Storlien kl. 11.10. Fra Vassijaure kl. 11.10 til Narvik kl. 13.09 i tog E 6 og retur fra Narvik i tog E 11 til Riksgränsen kl. 19.45. Alle tider er angitt norsk sommertid.

Statsbanene/Dahlum."

#### HJEMSENDELSE AV NORSKE FANGER

På Grini var en større kontigent med fanger som skulle sendes hjem, og det ble i den anledning kjørt to ekstratog - et til Stavanger den 11. mai og et til Narvik via Charlottenberg med 350 fanger den 14.5.45.

"Følgende skr. ble sendt Dc. Oslo:

#### TRANSPORT AV FRIGITTE FANGER FRA SVERIGE

Fredag 25.5., lørdag 26.5. og søndag 27.5. kjøres ekstra persontog Kornsjø - Oslo Ø for frigitte fanger etter følgende rute:

Fra Kornsjø	kl. 2.20
Halden	" 3.05/3.15
Sarpsborg	" 3.55/4.00
Fredrikstad	" 4.25/4.30
Moss	" 5.20/5.25
Til Oslo Ø	" 7.00



Ekstratoget ankommer Kornsjø kl. 0.23 svensk tid.

Transporten består av 400 studenter den 25.5.,  
850 Tysklandsfanger den 26.5. og ca. 1000 Tysklands-  
fanger den 27.5.

Materiellet returneres Kornsjø etter rengjøring.

Oslo, den 23. mai 1945.

For Generaldirektøren"

I anledning av defilering i Oslo av hjemmestyrkene ble kjørt følgende ekstratog til og fra Oslo den 9.6.45. Følgende skrivelse ble sendt distriktsjefen i Oslo:

"EKSTRATOG FOR HJEMMESTYRKENE TIL DEFILERING I OSLO

Følgende transporter kjøres for hjemmestyrkene:

- 200 mann fra Mysen i tog 180 9/6. Retur tog 189 9/6.
- 1000 mann fra Østfoldbyene i ekstratog fra Halden  
9/6 kl. 5.45 til Oslo kl. 9.20. Retur fra Oslo  
Ø kl. 21.00 9/6 til Halden 23.45.
- 300 mann fra Lillestrøm i ordinære forstadstog.
- 500 mann fra Elverum og 300 mann fra Kongsvinger i  
tog 7103 8/6. Retur 7105 9/6.
- 400 mann fra Eidsvoll i tog 402 8/6 som kommer fra  
Lillehammer. Retur tog 405 9/6.
- 850 mann fra Gjøvik i tog 202 8/6. Retur tog 201  
10/6.
- 1000 mann i ekstratog over Roa fra Hønefoss kl. 5.00  
9/6 til Oslo Ø kl. 7.30. Retur fra Oslo Ø  
kl. 22.00 9/6 til Hønefoss ca. kl. 1.00 10/6.

Personvogner og Go vogner nyttes.

Avregningen foregår ved K.K. på grunnlag av rekvisisjon fra S.L. gjennom Tpk. Gdt.

Oslo, den 5. juni 1945."

De allierte tropper ble ikke så lenge i Oslo, idet de anså sitt verv avsluttet, når alle tyskere var transportert hjem. Senere overtok norske militære kommandoen.

Trafikksituasjonen sommeren og høsten var fremdeles vanskelig, og det måtte i stor utstrekning brukes G vogner til befordring av reisende på de store trafikkdager. Etter fem års okkupasjon og manglende vedlikehold var personvognparken i miserabel forfatning.

Centralkontoret var i virksomhet sommeren og høsten utover til det ble opphevet 31. desember 1945 samtidig med at transportkontoret i Trondheim ble opphevet. I Oslo distrikt ble transportkontoret sløyfet 1. april og i Drammen den 17. september 1945.

Oslo, 19. april 1963.  
A. Bech.

## BILAGSFORTEGNELSE

1. Ruteplan for den tyske trafikken
2. Spesialtogene
3. Divisjon Engelbreth
4. Lasarettogene
5. Sørlandsbanen
6. Narvik
7. Storlien
8. Kornsjø
9. Rullende materiell
10. Uhell og Sabotasje
11. Regulering av vognlasttrafikken
12. Trafikkontroll
13. Tyveri
14. Personalet ved Transportkommandantur
15. Reguleringsentralen. Reisetillatelse for reisende
16. Resyme av trafikksituasjonen under krigen 1940 - 1945
17. Hovedstyrets sirkulære nr. 100/1940



## RUTEPLAN FOR DEN TYSKE TRAFIKK

Som nevnt foran var strekningen Oslo - Trondheim - Mo i Rana den viktigste og mest belagte strekning. Her var utarbeidet særskilt ruteplan for tyskernes transporter. Hver dag sendte Sentralkontoret ut transportordre på et spesielt skjema, basert på de rekvisisjoner som kom fra tyskerne. Disse var nøyaktig spesifisert og hver enkelt transport gitt nummer, så de lett kunne etterlyses om noe inntraff. Stasjonene fikk så sine ordrer fra vedkommende togleder, men det var bare avgangsstasjonen som fikk detaljerte oppgaver om hva som ble befordret i hvert tog. De andre stasjoner fikk bare underretning om at togene N.N. kjøres fra Oslo den ..... uten nærmere angivelse hva lasten besto av. Togene hadde særskilt nummerserie på 77 Oslo - Mosjøen og på 57 Mosjøen - Mo i Rana. De skilte seg således godt ut fra de ordinære tog.

Så vidt erindres var det sjelden noe større kluss med disse tog. Rutene var lagt opp med "buffertider" på et par stasjoner - Hamar, Dombås og Grong, så eventuell forsinkelse kunne elimineres.

På de øvrige baner var det ingen spesiell militærtogplan, da transportene her var av mere beskjedne art - relativt sett. På Kongsvingerbanen var det riktig nok i lengre tid regelmessige transporter til og fra Narvik gjennom Sverige, og her hadde man en særskilt rute som ble kjørt et par ganger ukentlig. På Østfoldbanen kom alle "Nachschub" transporter i ordinært godstog 5152. For øvrig ble de rutemessige passasjer- og godstog på de andre baner flittig benyttet. Inntraff her større transporter, ble ekstratog kjørt når det viste seg nødvendig.

Som eksempel på den togplan som ble benyttet og den transportordre som ble sendt fra Sentralkontoret hitsettes:

- 1) Togplan Oslo - Trondheim
- 2) Togplan Trondheim - Mo i Rana
- 3) Transportordre fra Sentralkontoret til distriktene.

## Oslo Loenga - Trondheim

2

fra 1. mai 1944

Stasjoner	7701	7703	7705	7707	7709	7711	7713	7715
Fra Oslo - Loenga	0.30	6.00	8.30	10.30	12.50	15.50	18.40	20.40
" Alnabru	1.55	7.40	9.40	11.10	13.40	17.22	19.40	21.40
" Lilleström	3.00	9.00	10.30	12.15	15.20	18.10	21.20	22.40
" Eidsvoll	5.10	11.05	12.25	14.30	18.05	20.51	23.15	1.00
til Hamar	7.45	13.00	14.38	16.40	21.25	22.50	1.20	3.40
fra Hamar	8.50	14.10	15.30	17.40	22.25	23.30	2.25	4.20
til Lillehammer	11.01	16.30	18.27	19.52	0.16	1.40	4.20	6.50
fra Lillehammer	11.15	17.05	18.45	20.05	0.35	2.25	5.05	7.10
til Otta	15.19	20.55	22.31	0.17	4.20	6.30	9.11	11.20
fra Otta	17.20	22.05	23.20	1.38	5.20	7.25	10.30	12.20
til Dombås	19.15	24.00	1.20	3.25	7.05	10.05	12.25	14.25
fra Dombås	19.40	0.55	3.30	6.00	7.35	11.10	13.40	15.25
til Oppdal	23.27	4.18	6.55	9.34	10.50	14.58	17.38	18.40
til Stören	2.25	7.45	10.28	12.28	13.46	17.35	20.22	21.36
til Trondheim	4.20	10.50	12.42	14.45	16.35	20.00	22.55	0.24
	28 t.	29 t.	28 t.	28 t.	28 t.	28 t.	28 t.	28 t.

## Trondheim - Mosjøen

fra 1. mai 1944

Stasjoner	7751	7753	7755	7757	7759	7761
Fra Trondheim	2.20	10.10	12.15	15.55	19.35	22.05
til Grong	11.35	18.50	22.50	0.55	5.20	8.20
fra Grong	12.50	19.40	0.25	3.35	6.30	10.00
til Mosjøen	19.25	2.30	6.40	10.10	13.30	18.45
	19 t.					

## Mosjøen - Mo i Rana

fra 1. mai 1944

Stasjoner	5785	5787
	hvd.	hvd.
Fra Mosjøen	7.40	14.10
til Mo i Rana	13.20	17.20

Transportkontoret, Oslo  
den 1. mai 1944.



Mo i Rana - Mosjøen  
fra 1. mai 1944.

3

Stasjoner	5786	5788
	Hvd.	Hvd.
Fra Mo i Rana	15.00	18.20
til Mosjøen	20.30	21.20

Mosjøen - Trondheim  
fra 1. mai 1944.

Stasjoner	7752	7754	7756	7758	7760	7762
Fra Mosjøen	0.30	8.30	10.30	14.10	16.00	21.00
til Grong	7.05	14.35	18.45	20.40	22.55	3.35 <sup>II</sup>
fra Grong	11.35	15.40	20.25	22.10	0.25 <sup>II</sup>	4.40
til Trondheim	23.00	1.20 <sup>II</sup>	5.33 <sup>II</sup>	7.36 <sup>II</sup>	9.20	13.20

Trondheim + Oslo Loenga  
fra 1. mai 1944.

Stasjoner	7704	7706	7708	7710	7712	7714	7716	7702
fra Trondheim	0.25	2.15	4.20	8.30	11.15	13.15	17.35	19.45
til Stören	2.15	4.20	6.10	10.26	13.12	15.15	19.24	22.03 <sup>II</sup>
fra Oppdal	5.30	8.10	11.05	13.40	17.20	19.45	23.20	1.55
til Dombås	9.15	11.40	14.15	18.05	21.10	0.30 <sup>II</sup>	2.40 <sup>II</sup>	5.12
fra Dombås	11.10	14.30	16.10	19.15	22.15	3.50	5.20	9.00
til Otta	12.47	16.15	18.02	21.27	0.02 <sup>II</sup>	5.20	7.05	10.29
fra Otta	14.30	17.00	18.30	22.31	1.00	5.45	8.20	11.00
til Lillehmr.	18.19	21.36	22.51	2.30 <sup>II</sup>	5.50	9.12	11.44	15.26
fra Lillehmr.	19.10	21.50	23.31	2.40	6.50	9.25	11.56	15.36
til Hamar	21.30	0.35 <sup>II</sup>	1.55 <sup>II</sup>	4.40	8.50	11.38	14.00	18.00
fra Hamar	22.05	1.20	3.40	5.00	10.00	12.20	14.40	20.45
til Eidsvoll	0.15 <sup>II</sup>	3.30	5.50	7.01	13.00	14.30	16.40	22.55
fra Lilleström	3.10	8.25	9.15	10.25	15.50	17.15	19.50	1.30 <sup>III</sup>
til Alnabru	3.40	8.55	9.45	10.55	16.20	17.45	20.20	2.00
til Oslo Loenga	4.15	9.25 <sup>+)10.20</sup>	11.40	16.50	18.20	21.15	3.05	

+) til Oslo ö

Fnr.	Antall vogner Antall off. og mann	Til- sam- men	Innlastn. st.	Ferdig til innl.	Innl. ferdig	Bestemmelses- stasjon	Avgang Tog, Dato
197523	3 off. 76 mann. 1 BCo, 10 G for hester, 3G, 3N. 5 T4	23 290 t.	Åndalsnes	5.00 avg.	4/10 9.00 9.30	Oslo - Loenga	4-5/10 <u>Ekstra</u> 706
197509	3 off. 279 mann. 1 BCo, 3 Go, 1 Go, 4 G/hes- ter, 9 H, 4 T4, 3 G3	29 370 t.	Otta	17.00 avg.	4/10 21.00 21.45	Oslo - Loenga	4-5/10 710
197510	3 off. 61 mann. 1 BCo, 1 Go, 3 G for hester, 17 N, 2 G3	25 280 t.	Otta	1.00 avg.	5/10 5.00 5.45	Oslo - Loenga	5/10 714
197517	5 off. 63 mann. 1 BCo, 4 G/hes- ter, 2 H, 2 N3, 5 T4, 1G	16	Åndalsnes	18.00 avg.	4/10 22.00 23.00	Oslo - Loenga	4-6/10 <u>Ekstra</u> 716
går sam- nen med							
197518	2 off. 140 mann. 4 Go, 3 G/hester 1 H3, 2 N, 2 T4	12 140 t.					
197519	2 off. 171 mann. 1 BCo, 3 Go, 3 G/hester, 1N3, 2 N, 2 T4, 1 G	14	Åndalsnes	5.00 avg.	5/10 9.00 9.30	Oslo - Loenga	5-6/10 <u>Ekstra</u> 706
går sam- nen med							
197520	1 off. 140 mann. 4 Go, 3 G/hester, 1 H3, 4 N, 2 T4	14 150 t.					
197511	1 off. 219 mann. 2 Co, 2 Go, 3 G/hester, 14 N, 5 T4, 2 G3	30 360 t.	Otta	17.00 avg.	5/10 21.00 21.45	Oslo - Loenga	5-6/10 710
197512	2 off. 170 mann. 2 Co, 9 G/hes- ter, 3 N, 9 T4, 4 G3	29 370 t.	Otta	1.00 avg.	6/10 5.00 5.45	Oslo - Loenga	6/10 714



Fnr.	Antall vogner Antall off. og mann	Til- sam men	Innalstn. st.	Ferdig til innl.	Innl. ferdig	Bestemmelses- stasjon	Avgang Tog, Dato
L97524	2 off. 100 mann. 1 Co, 1 Go, 6 G/hester, 14N, 1 N3	24 260 t	Åndalsnes	18.00 avg.	5/10 22.00 23.00	Oslo - Loenga	5-7/10 <u>Ekstra</u> 716
L97525	82 mann, 2 Go, 5 G/hes- ter, 15 H	22 230 t.	Åndalsnes	5.00 avg.	6/10 9.00 9.30	Oslo - Loenga	6-7/10 <u>Ekstra</u> 706

Avsenderstasjonen oppgir telegrafisk til Tpk. Oslo nr. på person- og bremsevg., antall forskjellige godsvogner, samt togets nøyaktige avgangstid. Oppstår det forsinkelse må årsaken meldes.

Transportkontoret, Oslo, 29/9-43.

## SPESILATOGENE

Allerede i mai måned 1940 fikk Sentralkontoret beskjed fra Tpkdr. om at det skulle stilles et ekstra persontogsett til disposisjon for Oberbefehlshaber, General von Falkenhorst. Toget besto av i alt 5 personvogner, inkludert spisevogn og som regel 2 T-vogner for transport av biler. Toget sto hensatt i Lodalen og måtte alltid være parat til å kjøre på kort varsel. Toget ble kjørt av norsk personale, men det var alltid med tysk lokomotivfører og fyrbøter samt togfører, som hadde egen kupé i en av sittevognene. De fulgte med for å kunne overta tjenesten om nødvendig ved inn-tredende ekstraordinære forhold. Det var litt av et problem å finne dertil egnede togførere som ville påta seg denne tjeneste, idet den krevet både takt og korrekt opptreden, og dertil sprog-kunnskaper. De tre som ble uttatt til denne tjeneste var konduktør Roar Lundberg som hadde Reichskommissar Terbovens tog, og konduktør Rolf Uhlen og Kvalbein som tjenstgjorde i OB.s tog. Vi fikk alltid muntlig rapport fra disse tjenestemenn etter utført tjeneste, og de mange interessante opplysninger gjennom dem, dro vi oss nytte av på flere måter.

Et lignende ekstratogsett ble forlangt av Reichskommissar Terboven og stilt til hans disposisjon straks han kom til Norge. Han hadde alltid stort følge, særlig fra sikkerhetspolitiet. Følgende direktiv om sammensetningen av dette tog ble sendt distriktsjefen Oslo:

## SAMMENSETNINGEN AV REICHSKOMMISSARS TOG

Tpk. meddeler ved brev av 28.11.42 følgende vedrørende sammen-skiftningen av Reichskommissars ekstratog:

"Der Reichskommissar, Abt. Verkehr, hat die fernmündliche Zusage gegeben für die RK-Sonderzuggarnitur grundsätzlich folgende Reihenfolge zu wählen:

1. NACHRICHTENWAGEN (Co 281)
2. Schlafwagen (Ao 202)
3. Speisewagen (Eo 944)
4. Schlafwagen (Ao 201)
5. Salongwagen (Ao 100)
6. Konduktorwagen (Cfo 213)

Schriftliche Bestätigung folgt.

Es wird gebeten, dies schon bei den Sonderzug von 29.11. zu berichtigen."

Gd/Bech.

Tidligere ble sammensetningen bestemt for hver gang. Det var alltid noe ekstra når dette tog skulle kjøres. Alle vogner ble nøyaktig undersøkt både over og under av Gestapo, før avgang og underveis. Den som hadde tjenesten som togfører var som regel konduktør Roar Lundberg.

Terboven var flere ganger i Narvik og Finland med ekstratog, og husker jeg ikke feil, ble det fra svensk side påtalt visse episoder som hendte under hans reiser i Sverige som resulterte i at han ble nektet befordring på SJ. Under en reise til Geilo var det rene orgier, som resulterte i ødeleggelse av inventar,



porselen og ituslåtte vinduer i spisevognen. Lundberg ble etter hjemkomsten fra denne reise innkalt til Gestapo for å forhøres nærmere om hva som foregikk der oppe. Resultatet av dette forhør kan jeg ikke nå huske, men at episoden hadde følger for flere av deltakerne er sikkert. Da Roar Lundberg er død, kan det ikke nå gis nærmere opplysning om denne eller de andre episoder som hendte under Terbovens reiser.

Våren 1942 ble Ao 100 stillet til disposisjon for Terboven. Han forlangte at vognen også skulle kjøres til Berlin ved behov. Det ble ham meddelt at dette ikke kunne la seg gjennomføre, da vognen ikke fylte de tekniske betingelsene i RIC. En tysk jernbaneingeniør, Baurat Hamann, kom så heropp etter ordre for å se på vognen, hvorvidt våre opplysninger var riktige. Han erklærte straks han fikk seg tegningene forelagt at vognen ikke kunne fremføres hverken på ferje eller tyske baner, så den reisen var forgjeves.

En annen episode hendte da vognen skulle moderniseres. Terboven hadde forlangt innlagt vannklosett. Dette ble bestilt i Tyskland og sendt heropp under hans adresse i Stortinget. Der ble kassen stående i ca. 2 måneder uten at noen fant på å etterlyse den der. Det ble jo en del ståhei i den anledning naturligvis, idet kassen flere ganger var etterlyst uten resultat.

En spesiell forføyning som ble truffet når disse ekstra-tog skulle kjøres var at det skulle beordres ekstrainspeksjon på linjen like før toget skulle passere vedkommende strekning, og ofte måtte det kjøres ekstra lokomotiv umiddelbart foran, hvis det ikke gikk et vanlig tog som gjorde samme tjeneste. Dessuten kom det ordre om at distriktsjefen personlig eller stedfortreder skulle møte opp ved avgang og ankomst.

Denne bestemmelse var naturligvis ikke videre populær blant distriktsjefene. Sentralkontoret hadde flere henvendelser både muntlig og skriftlig om dette spørsmålet. Bl.a. fikk man fra distriktsjefen Kristiansand brev om å få nærmere direktiver i hvilken utstrekning reisen for disse militære personer skulle bekjentgjøres for stasjonene. Det ble da sendt følgende brev fra Hovedstyret datert 7.12.42 som svar herpå med gjenpart til de øvrige distriktsjefen.

Brevet lød som følger:

"Ekstratog for høye personligheter.

Hemmeligholdelse.

Dc. skrivelse av 1. desember 1942.

jnr. 460/41.

Bestemmelsen i Generaldirektørens skrivelse av 23.2.42, jnr. 484 D, om at stasjonsmesteren personlig skal utføre togekspedisjonen ved endestasjonene og ved de stasjoner hvor tog som nyttes av O.B. Norge og sjefen for Transportkommandantur har rutemessig stopp i tiden kl. 6.00 - 24.00 endres ikke ved skrivelse herfra av 27.11., jnr. 2769/42 T.

Det skal således ved kunngjøring av ekstratog for høye personligheter som nevnt i sistnevnte skrivelse ikke meddeles hvem som

reiser, men stasjonsmesteren får tilhold om personlig å tjenstgjøre til toget i henhold til foranstående.

For å unngå å måtte angi hvem som reiser, vil det framtidig bli forholdt således at det i underretningen herfra om ekstratog for høye personligheter i hvert enkelt tilfelle vil bli angitt hvis stasjonsmesteren personlig skal gjøre tjeneste til toget og hvis distriktsjefen eller hans stedfortreder skal møte fram.

For Generaldirektøren  
Olav Holtmoen (sign)"

Sjefene for Transportkommandantur var mere beskjedne i sine krav. De nøyet seg med Hovedstyrets tjenestevogn 118, som sto til deres disposisjon hele tiden. Men her forlangtes også kjørt ekstratog, når befarings av en eller annen banestrekning skulle finne sted. De krevet dessuten samme oppmerksomhet med hensyn til fremmøte av distriktsjef eller stedfortreder. Dessuten måtte enten Dahlum eller Bech møte opp ved avreise på Oslo Ø eller V.

Overkonduktør Rolf Uhlen som var en av de faste konduktører som tjenstgjorde i nevnte ekstratog har på anmodning gitt følgende beretning om sin tjeneste i disse tog:

"Oslo, 10.10.62.

Herr Kontorsjef A. Bech, Oslo.

Som svar på Deres forespørsel kan jeg opplyse at jeg kjørte ekstratog for flg.  
OB Generaloberst von Falkenhorst.  
Admiral Oiliax.  
Transportkommandantur.

Jeg tjenstgjorde hver gang på strekningen Oslo - Trondheim, Oslo - Mo i Rana og en enkelt gang Oslo - Lillehammer i forbindelse med Wehrmachts skimesterskap på Lillehammer.

Jeg kan ikke erindre hvor mange turer jeg gjorde i alt, men antagelig tre a fire pr år i tidsrommet 1941 t.o.m. 1943. OB Falkenhorst ble nemlig kalt hjem til Tyskland tidlig på året i 1944 og dermed opphørte min tjeneste i disse tog.

Tjenesten for O.B. var først og fremst preget av punktlighet. Særlig var det meget viktig av avgang fra st. foregikk nøyaktig etter planen. O.B. hadde utvilsomt en meget god sans for orientering. Han skulle hver morgen vekkes kl. 7.00. En gang dette falt sammen med tidspunktet for ankomsten til Stören hvor toget hadde et kort opphold. Med det samme jeg vekket ham bemerket han: "Hier ist wahrscheinlich Stören?" Vel å merke var dette vinters tid med daværende mørklegging, så det var umulig å kunne se noe som helst utenfor.

O.B.s tog besto av BFo som var ominnredet som oppholdsrom for den tyske overkonduktør, lokomotivfører og fyrbøter. Dessuten Bo som var innredet for radiosending og mottaking, samt oppholdsrom for operatørene. Deretter fulgte spisevogn og O.B.s salongvogn og sovevogn og til slutt to T1 vogner for to Mercedes-biler.



Omgangsformen ombord i toget var hele tiden preget av den mest korrekte militære disiplin. Jeg så bare en gang at det ble servert alkohol, nemlig under åpningen av Nordlandsbanen fra Mosjøen til Mo i Rana. Dette var naturligvis på grunn av de mange gjester som var med toget i denne anledning.

Overhodet var jeg aldri vidne til noen form for utskeielse hverken hos O.B. eller noen andre av de tyske sjefer jeg tjenstgjorde for.

Alle henvendelser til meg i tjenstlig spørsmål ble stillet gjennom O.B.s adjutant, herr Hauptmann Llechler - Jerichau.

Med hilsen Rolf Uhlen".

## TRANSPORT AV DIVISJON ENGELBRETH NORGE - FINLAND 1941

Første antydning om at en større militærtransport var i gjære fikk Centralkontoret den 7. juni, da nattogene på Bergensbanen og Dovrebanen ble beordret innstillet inntil videre fra 16. juni. Det måtte skaffes lok. til en planlagt stortransport. Vi gjorde Tpk straks oppmerksom på at det ville kreve tid for å få planlagt sådan stortransport. De var ikke videre villig til på daværende tidspunkt å meddele nærmere detaljer, da det hele skulle foregå meget hemmelig. Vi måtte bare avvente nærmere beskjed. Da forhandlingene mellom svenske myndigheter og tyskerne endelig var i orden ble vi orientert, og arbeidet ble satt i gang med utarbeidelsen av togplanene. Tropper og materiell skulle tas fra hele Østlandsområdet i mindre tog og slås sammen til et stort tog - enten på Lillestrøm eller Kongsvinger, og derfra kjøres direkte til Haparanda. Oslo distrikt måtte i den anledning tilføres både lokomotiv og personale fra andre distrikter for å greise denne oppgave. Innstillingen av nattogene var således nødvendig.

Den 20. juni var planen ferdig og den ble sendt Oslo, Drammen og Hamar distrikter. Tidspunktet når transportene skulle begynne ville bli gitt senere pr. telefon. Transportene tok til 24. juni 1941 og var avsluttet 10. juli 1941. Det var forutsatt anmeldt 97 BCo, 178 Co, 642 G, 1418 T4 og 150 G for mat. SJ skaffet i alt 39 BCo, 2 Co, 27 C3, 17 C4, 27 Cg + 14 Cgr. Resten ble stillet av NSB. Hvis ikke tilstrekkelig personvogner kunne skaffes, skulle vanlige oppriggerede vogner brukes. Det ble kjørt i alt 132 tog til Lillestrøm eller Kongsvinger og derfra videre det halve antall (67 tog). Det ble samtidig innskjerpet for personalet om ikke å meddele noe om transportene til uvedkommende. Opplysninger om togets bestemmelsesstasjon ble bare gitt i den utstrekning som var nødvendig for å sikre gjennomføringen over de enkelte kjørestrekninger.

Transportene på norsk side gikk såvidt erindres knirkefritt. For oversiktens skyld hitsettes den samlede og endelige plan som distriktene fikk oversendt og som ble iverksatt:



## REVIDERT PLAN

for militærtransporter over Charlottenberg. Meddelelse om  
når transportene skal begynne vil bli meddelt senere.

fra Lillehammer	1.dag	kl. 18.55	tog 704/10806)	) Samlet
fra Lillehammer	1.dag	" 22.10	706/10806)	
fra Oslo Loenga	2.dag	" 0.05	10701	) Samlet
fra Oslo Loenga	2.dag	" 0.05	10701	
Hønefoss	1.dag	" 18.30	1432/703	) Samlet
Fredrikstad	2.dag	" 1.35	720/703	
Drammen	2.dag	" 4.30	ekstratog/705	) Samlet
Hønefoss	2.dag	" 2.00	1422/705	

fra Fredrikstad	2.dag	kl.	5.40	tog 724/709	) Samlet
Hønefoss	2.dag	"	5.40	1424/709	
Lillehammer	2.dag	"	9.30	714/10814)	) Samlet
Hamar	2.dag	"	9.30	Ekstratog 10814)	
Oslo Loenga	2.dag	"	19.05	10713	) Samlet
Fredrikstad	2.dag	"	11.25	728/10713)	
Halden	2.dag	"	12.00	730/10715)	) Samlet
Oslo Loenga	2.dag	"	20.45	10715	
Halden	2.dag	"	14.20	732/10701)	) Samlet
Oslo Loenga	3.dag	"	0.05	10701	
Halden	2.dag	"	19.25	734/10703)	) Samlet
Oslo Loenga	3.dag	"	3.00	10703	
Lillehammer	2.dag	"	23.30	708/10808)	) Samlet
Hamar	3.dag	"	1.00	Ekstratog/10808)	
Hønefoss	3.dag	"	2.00	1422/705	) Samlet
Ås	3.dag	"	3.40	720/705	
Halden	3.dag	"	3.00	722/709	) Samlet
Fredrikstad	3.dag	"	5.40	724/709	
Halden	3.dag	"	9.25	728/711	) Samlet
Oslo Loenga	3.dag	"	15.40	711	
Hønefoss	3.dag	"	11.50	1428/10713)	) Samlet
Moss	3.dag	"	15.45	730/10713)	
Ås	3.dag	"	19.22	732/715	) Samlet
Brumunddal	3.dag	"	17.35	702/10802)	
Hønefoss	3.dag	"	18.30	1432/10701)	) Samlet
Moss	3.dag	"	21.45	7343/10701)	
Lillehammer	3.dag	"	18.55	704/10806)	) Samlet
Brumunddal	4.dag	"	0.10	706/10806)	
Moss	3.dag	"	22.50	734/703	) Samlet
Fredrikstad	4.dag	"	1.35	720/703	
Hønefoss	4.dag	"	2.00	1422/705	) Samlet
Lillehammer	4.dag	"	2.20	710/10810)	
Hønefoss	4.dag	"	5.40	1424/709	) Samlet
Moss	4.dag	"	7.10	724/709	
Hønefoss	4.dag	"	8.35	1426/711	) Samlet
Moss	4.dag	"	13.25	728/711	
Fredrikstad	4.dag	"	14.15	730/10713	) Samlet
Hønefoss	4.dag	"	11.50	1428/10713)	
Hamar	4.dag	"	18.30	Ekstratog/10802)	) Samlet
Lillehammer	4.dag	"	13.25	716/10802)	
Sarpsborg	4.dag	"	15.30	732/10701	) Samlet
Hønefoss	4.dag	"	18.30	1432/10701)	



fra Sarpsborg	4.dag	kl.	20.35	tog 734/703	) Samlet
Fredrikstad	5.dag	"	1.35	720/703	
Lillehammer	4.dag	"	22.10	706/10806)	) Samlet
Hamar	4.dag	"	22.00	704/10806)	
Hønefoss	5.dag	"	2.00	1422/705	) Samlet
Brumunddal	5.dag	"	3.40	710/10810)	
Hønefoss	5.dag	"	5.40	1424/709	) Samlet
Sandesund	5.dag	"	4.20	722/709	
Fredrikstad	5.dag	"	11.26	728/711	) Samlet
Hønefoss	5.dag	"	8.35	1426/711	
Sarpsborg	5.dag	"	13.15	730/10713	) Samlet
Hønefoss	5.dag	"	11.50	1428/10713)	
Drammen	5.dag	"	13.40	Ekstratog/715	) Samlet
Brumunddal	5.dag	"	17.35	702/10802)	
Hønefoss	5.dag	"	18.30	1432/10701)	) Samlet
Sarpsborg	5.dag	"	15.30	732/10701	
Tønsberg	5.dag	"	17.45	Ekstratog/10703	) Samlet
Fredrikstad	5.dag	"	21.30	734/10703	
Mysen	6.dag	"	2.15	720B/703	) Samlet
Lillehammer	5.dag	"	23.30	708/10808	
Hønefoss	6.dag	"	2.00	1422/705	) Samlet
Sandesund	6.dag	"	4.00	722/705	
Fredrikstad	6.dag	"	5.40	724/709	) Samlet
Hønefoss	6.dag	"	5.40	1424/709	
Fredrikstad	6.dag	"	11.26	728/711	) Samlet
Hønefoss	6.dag	"	8.35	1426/711	
Mysen	6.dag	"	15.45	730B/10713)	) Samlet
Hønefoss	6.dag	"	11.50	1428/10713)	
Fredrikstad	6.dag	"	16.30	732/715	) Samlet
Tønsberg	6.dag	"	7.00	Ekstratog/715	
Hønefoss	6.dag	"	18.30	1432/10701)	) Samlet
Lillehammer	6.dag	"	18.55	704/10804)	
Fredrikstad	6.dag	"	21.30	734/10703	) Samlet
Tønsberg	6.dag	"	17.45	Ekstratog/10703	
Mysen	7.dag	"	2.15	720B/703	) Samlet
Lillehammer	6.dag	"	23.30	708/10808	
Lillehammer	7.dag	"	2.02	710/10810	) Samlet
Hamar	7.dag	"	5.20	Ekstratog/10810	
Lillehammer	7.dag	"	6.50	712/10812	) Samlet
Mysen	7.dag	"	7.30	724B/709	
Brumunddal	7.dag	"	10.50	714/10814	) Samlet
Tønsberg	7.dag	"	3.30	Ekstratog/711	

fra Lillehammer	7.dag	kl.	13.25	tog 716/10816 )	
Mysen	7.dag	"	15.45	730B/10713)	Samlet
Brumunddal	7.dag	"	17.35	702/10802 )	
Tønsberg	7.dag	"	7.00	Ekstratog/715 )	Samlet
Lillehammer	7.dag	"	18.55	704/10804 )	
Drammen	7.dag	"	18.10	Ekstratog/10701 )	Samlet
Lillehammer	7.dag	"	22.10	706/10806 )	
Sarpsborg	7.dag	"	20.35	734/10703 )	Samlet
Drammen	7.dag	"	23.10	Ekstratog/703 )	
Moelv	8.dag	"	0.50	708/10808 )	Samlet
Lillehammer	8.dag	"	2.20	710/10810 )	
Hamar	8.dag	"	5.20	Ekstratog/10810 )	Samlet
Moelv	8.dag	"	7.40	712/10812 )	
Lillehammer	8.dag	"	6.50	712/10812 )	Samlet
Sarpsborg	8.dag	"	5.00	724/711 )	
Drammen	8.dag	"	11.25	Ekstratog/711 )	Samlet
Moelv	8.dag	"	14.20	716/10816 )	
Fredrikstad	8.dag	"	14.15	730/10713 )	Samlet
Lillehammer	8.dag	"	16.15	702/10802 )	
Elverum	8.dag	"	21.20	10802 )	Samlet
Lillehammer	8.dag	"	18.55	704/10804 )	
Moelv	8.dag	"	19.40	704/10804 )	Samlet
Lillehammer	8.dag	"	22.10	706/10806 )	
Elverum	9.dag	"	3.20	10806 )	Samlet
Lillehammer	8.dag	"	23.20	708/10808 )	
Moelv	9.dag	"	0.50	708/10808 )	Samlet
Lillehammer)	9.dag	"	2.20	710/10810	Samlet
Lillehammer)					
Lillehammer	9.dag	"	6.50	712/10812 )	
Hamar	9.dag	"	9.40	Ekstratog/10812 )	Samlet
Lillehammer	9.dag	"	9.30	714/10814 )	
Elverum	9.dag	"	15.30	10814 )	Samlet
Lillehammer	9.dag	"	13.25	716/10816 )	
Hamar	9.dag	"	16.20	Ekstratog/10816 )	Samlet
Lillehammer	9.dag	"	16.15	702/10802 )	
Elverum	9.dag	"	21.20	10802 )	Samlet
Lillehammer)	9.dag	"	22.10	706/10806	Samlet
Lillehammer)					
Lillehammer)	10.dag	"	2.20	710/10810	Samlet
Lillehammer)					



fra Lillehammer	10.dag	kl. 9.30	Tog 714/10814)	) Samlet	
Elverum	10.dag	" 15.30	10814		
Lillehammer	10.dag	" 13.25	716/10816)		
S u m			132 tog	S u m	67 tog

Anm.:

Togene skal kjøres trykkluftbremset med minst 36% bremses. Oppgave over togenes sammensetning blir meddelt etterhvert. Passasjervognene går bak i togsettet.

Oslo, den 20. juni 1941.

For Generaldirektøren

A. Bech (sign.)

Såvidt erindres ble transportene gjennomført planmessig og uten uheld på norsk side.

## LASARETTOGENE

Allerede den 12.4.40 kom tyskerne med forlangende om å få stillet lasarettvogner til disposisjon for transport av sårede. NSB hadde allerede året før anskaffet det nødvendige utstyr til innredning av lokaltogvogner for syketransport. I en hast ble 10 sådanne vogner innredet og et lasarettog oppsatt. I tillegg ble stillet to Ao sovevogner og en spisevogn. Videre ble en Bo-vogn sendt Trondheim for transport av sårede mellom Trondheim og Narvik.

Men da Finlandskrigen bröt ut i 1941 ble behovet for syketransporter öket betraktelig, og det ble stillet et svensk togsett og 2 tyske i tillegg til det lasarettog som allerede var satt opp. Disse 3 gikk i regelmessig transport mellom Haparanda og Grefsen, hvor de sårede ble brakt på Aker sykehus, som var rekvirert av tyskerne. Med det svenske togsett fulgte også svensk vaktpersonale hele veien, og det ble her anledning til å kontakte personalet. Jeg fikk ved et tilfelle være med et svensk lasarettog en gang fra Karlstad til Grefsen under ledelse av överste Wrede, som da var sjef for Militärbyrån i Stockholm.

Det norske togsettet ble en gang i begynnelsen av 1944 sendt Narvik, og på Sentralkontoret var vi lenge uten kontakt med dette togsett. Det ble til slutt oppklart at det var sendt fra Narvik til Tyskland med sårede. Togsettet kom tomt tilbake derfra via Kornsjö etter lang tids forlöp. Lasarettoget var anmeldt Sentralkontoret på vanlig måte. Dessuten kom det en konfidensiell melding om önskeligheten av fremmöte på Kornsjö av Dahlum eller Bech. Med toget fulgte den svenske kontrolloffiser, överste von Horn, som hadde bedt om en del tekniske opplysninger bl.a. om Ofotbanen. Han fulgte med til Oslo og reiste tilbake neste dag. Han fikk de opplysninger som han hadde anmodet om.

Da vi gikk gjennom togsettet, som da bare hadde sykepleiepersonale, oppdaget vi at det hadde vært i Praha. På vognenes langbjelke sto påmalt (Rev. Praha).

Hvordan disse vogner hadde kunnet kjört på utenlandske baner uten uhell, når ingen av dem oppfylte betingelsen i R, II C, er uforståelig.



## SÖRLANDSBANEN

Sörlandsbanen var da krigen i Norge begynte bare ferdig til Kristiansand. Arbeidet vestenfor var riktignok påbegynt, men her var flere store tunnelarbeider som det ville ta tid å få ferdig. Tpk. tok straks spørsmålet opp om forsering av anleggsarbeidet vestenfor, så man kunne få en ubrutt jernbaneforbindelse frem til Stavanger snarest mulig. Det kom flere skrivelser herom fra Rekodeis til Bbv. ved Tpk., som videre sendte disse til Hovedstyret med anmodning om å treffe de nødvendige forføyninger til banens fullførelse. Det henvises i den anledning til følgende brev som Rekodeis sendte:

1. Brev av 11.9.40.
2. " " 13.9.40.
3. " " 15.9.40.
4. " " 26.9.40.
5. " " 3.10.40.

Videre brev 20.9.40 til det tyske tunnelbanebyggeselskap Sänger & Lanninger som fikk overdradd tunnelarbeidet i Høgebostad og Gyland. Som nevnt før måtte firmaet gi opp etter ett års arbeide, og det ble da overtatt av den norske anleggsdrift.

Den 12. og 14. juli 1941 ble det holdt møte ang. forskjellige driftsspørsmål på Sörlandsbanen etter hvert som den ble ferdig. Referatet av disse to møter hitsettes. (Generaldirektör Hoff var sykmeldt i juni, og som midlertidig-generaldirektör var beordret distriktsjef Bjaaland, som fungerte til 31. juli 1941).

1. Referat fra møte i Oslo den 12. juli 1941.
2. Møte i Oslo den 14. juli 1941 ang. driften osv.
3. Kopi av brev datert 20. september 1940 til det tyske tunnelbyggselskap Sänger & Lanninger.

## M ö t e

i Hovedstyrets mötesal den 12. juli 1941, mellom representanter for NSB og Tk, Kodeis og A.O.K. angående forskjellige spørsmål vedrørende Sörlandsbanen

-----

Til stede fra NSB var generaldirektör Bjaaland, driftsjef Rishovd, overing. Buch og Schreiner, kontorsjef Dahlum, overinsp. Bech og avd.ing. Kolsrud.

Fra Tk: Hauptmann Neumann, Ob.Leutnant Nowak, Leutnantene Wahl og Rittich.

Fra Kodeis: Hauptmann Granbau, Ob.Leutnant Gierach og Leutnant Glaser.

Fra A.O.K.: Hauptmann Sehr.

-----

Ob.Leutnant Nowak ga først en kort utredning over Wehrmachts ønsker i forbindelse med anlegget og igangsetting av drift på strekningen Kristiansand - Stavanger. Hans uttalelser munnet ut i ønsket om å få oversikt over materiell som er bestilt for Sørlandsbanen, hva som trengs utover det som er bestilt, og hvilke leveranser NSB ønsker at Tk. skal hjelpe til å påskynde for at de fastsatte terminer skal kunne overholdes.

I tilslutning hertil ga Kodeis en oversikt over byggeterminen for de 4 byggeavsnitt av Sørlandsbanen og ba om bekreftelse på at de av ham oppstilte terminer kunne overholdes.

1. Kristiansand - Audnedal	til 15.10.41.
2. (Flekkefjord) - Sira-Gyland	til 15.10.41.
3. Gyland - Hægebostad	til 15.2.42.
4. Sira - Stavanger - ombygget til 3-skinnet	til 1.11.41.

Til terminene 1 og 2 ble svart at de antakelig kunne overholdes. For terminen 3 ble svart at det neppe ville være mulig å få Gylandstunnelen ferdig til denne tid. Diskusjonen munnet ut i at NSB i hvert tilfelle skulle ha Gylandstunnelen ferdig før Hægebostadtunnelen. Termin 4 måtte bekreftes av overing. Bakke for Hovedstyret kunne gi endelig beskjed.

En gikk derpå over til på grunnlag av Generaldirektörens P.M. av 12.7.41 å diskutere driften på strekningen Kristiansand - Stavanger, som Wehrmacht ønsket satt i gang fra våren 1942. Det ble herunder uttalt av Kodeis at enhver diskusjon om når Hægebostadtunnelen ville kunne bli ferdig var overflødig. Februar 1942 skulle strekningen Hægebostad - Gyland være driftsferdig for så vidt planeringer og overbygging angikk.

Wehrmacht var klar over at dampdrift gjennom de store tunneler var utelukket også for midlertidig begrenset drift. Det måtte derfor på et eller annet vis etableres elektrisk drift Audnedal - Sira ved å ta nødvendig materiell fra andre av NSB's anlegg. Kjøreledningen burde tas fra strekningen Nordagutu - Neslandsvatn, og en av omformerstasjonene, fortrinnsvis Sarpsborg, settes ut av drift og installasjonene overføres til en ny omformerstasjon som bygges ved Stor-Kvina. Hvorvidt dette projekt var gjennomførbart, skulle nærmere undersøkes av D.E.K.

Wehrmachts representanter kunne ikke innrømme at de ll bestilte "Dovregubber" blir overflødig fordi om det ble etablert elektrisk drift mellom Kristiansand og Sira, og meddelte at det var gjort hva gjøres kunne for å få leveransen av disse inn på "Dringlichkeitsstufe SS". For övrig var Tk. beredt til å sørge for at alle leveranser til NSB, som var nødvendige for å kunne sette i gang driften våren 1942, ble utført i rett tid og ba om oppgave over hva vi trengte.



Möte i Hovedstyrets møtesal 14.7.41  
angående driften på strekningen Kristiansand - Sira.

-----

Til stede var: Gd, Bd, Md, D, fg. dc. Johnsen, o.ing. Buch,  
Schreiner og Jørstad, kc. Dahlum, avd.ing.  
Överland og Kolsrud.

-----

Gd. refererte möte 12.7. med representantene for Wehrmacht.

O.ing. Schreiner ga en utredning av mulighetene for elektrifisering av strekningen Audnedal - Sira. For gjennomføring av dette projekt må ledningsanlegget for anlegget Nordagutu - Neslandsvatn benyttes, og omformerne fra Sarpsborg omformerstasjon flyttes til en omformerstasjon ved Stor-Kvina, hvor det er egnet tomt. Stasjonen mates gjennom kraftledning fra Skjerka. For denne overføring må det bygges en 20 km ny kraftledning. Det er antakelig mulig å gjennomføre elektrifisering av strekningen i den oppgitte tid, muligens vil det bli visse vansker med å skaffe isolasjonsmaterialer, da beholdningene er knappe.

O.ing. Jørstad ga en oversikt over tunnelarbeidene. Det ville ikke være mulig å få Gylandstunnelen ferdig til februar 1942, og det måtte tas hensyn til utmuringsarbeidene, som det på forhånd var umulig å uttale seg bestemt om, og som i sin helhet måtte være ferdig för elektrifiseringen. Dette forhold synes heller ikke Wehrmacht å ha tatt hensyn til ved sine frister for Hægebostadtunnelen. Det er ikke sprengt nisjer i noen av tunnelene, men dette er forholdsvis bagatellmessig.

Under den videre diskusjon om saken ble det klarlagt at Audnedal var meget dårlig egnet som overgangsstasjon mellom damp og elektrisk drift, da massene til stasjonstomten skal tas fra Hægebostadtunnelen og tomten således ikke kan bli utfylt i nødvendig utstrekning tidsnok for bygging av lok.stall, svingskive osv. En enedes om at det ville være bedre å velge Marnardal, og DEK skulle undersøke om også strekningen Audnedal - Marnardal kunne elektrifiseres med det utstyr som står til rådighet. Etter denne plan måtte det bygges provisoriske lok.-staller på Marnardal og Sira og svingskive på begge steder. O.ing. Jørstad gjorde oppmerksom på at materialer til dreieskive ikke kan skaffes og pekte dessuten på at det var uomgjengelig nødvendig å sikre anlegget arbeidskraft, da antall arbeidere i den senere tid var sunket med ca. 10% og var stadig synkende. For övrig skaffet alle rapportene til Wehrmacht en mengde kontorarbeide, som det ville være meget önskelig å få redusert.

Ved dröftelsen av spørsmålet om terminen for Sira - Stavanger nevnte avd.ing. Kolsrud de store mengder materialer som manglet for denne strekning, særlig sviller, overbygningdeler og 2/3 av de nödvendige skinner.

Det er forutsetningen snarest mulig å gi Tk. en sammenstilling over alle materialer som krenges for gjennomføring av arbeidsprogrammet, med angivelse av leveringsterminer, hvis overskridelse vil ha tilsvarende utskytning av byggeterminen til fölge.

Wehrmachtsbefehlshaber Norwegen  
Rekodeis Abt.Kdr.Nr. 234/40

20. September 1940.

An die

Deutsche Tunnelbaugesellschaft  
Sänger & Lanninger,

Baden - Baden.

Sie werden beauftragt, die beschleunigte Fertigstellung des Haegebostad Tunnels und Gylands Tunnels der Strecke Kristiansand - Moi für die Norwegischen Staatsbahnen ohne Verzug zu übernehmen und so zu betreiben, dass im Gylandtunnel am 10.7.1941 und im Haegebostadtunnel am 1.10.1941 der Oberbau betriebsfertig verlegt werden kann.

Sie werden gleichzeitig verpflichtet, für die in den genannten Tunnel verbleibenden Maschinen und Einrichtungen die notwendigen Maschinen und Geräte den Norwegischen Staatsbahnen zur Verfügung zu stellen. Es wird damit gerechnet, dass Sie am 5.10. Ihre Kräfte und Maschinen an den genannten Baustellen voll eingesetzt haben werden.

Sie treffen auch die Vorbereitungen zur Übernahme der beschleunigten Fertigstellung des Grohei Tunnel, über dessen endgültige Zuteilung bis zum 24. September 1940 entschieden wird.

Einzelheiten der Durchführung des Gesamtauftrages werden dem zwischen Ihnen und den Norwegischen Staatsbahnen abzuschließendem Vertrage vorbehalten.

Ich bitte Sie, dieses Schreiben vollinhaltlich zu bestätigen.

gez. Busich

Für die Richtigkeit  
der Abschrift.  
O.U. den 26.9.1940  
gez. Timmermann.



## NARVIK (OFOTBANEN)

I Narvik var som bekjent store kamper og store ødeleggelse, bl.a. ble jernbanens verksted, forrådsbygninger, 2 lokstaller, transformatorstasjon og kaier totalskadet. Ofotbanen var ved kamphandlingenes slutt påført svære skader på skinnegang med sporveksler, broer, fjernledning og kjøreledning. Det var også gått hardt utover stasjonsbygninger, vokterboliger m.v. hvorav mange var totalskadd, (ødelagt både banelegemet og kjøreledningen.) Dessuten var alle elektriske lok. ødelagt. To av Ofotbanens lok. var heldigvis overført midlertidig til Oslo før krigen brøt ut og disse var helt i orden. Det gjaldt nå for tyskerne å få banen farbar igjen. Daværende kontorsjef Løken ble av generaldirektøren beordret til å reise til Narvik for å søke tjenstlig opplysning hos distriktsjefen om situasjonen. Løken ble utstyrt med følgende bemyndigelser i den anledning:

"Kontorsjef Kr. Løken er bemyndiget til på Hovedstyrets vegne å treffe nødvendige forføyninger til gjenoppbygging og gjenopprettelse av driften på strekningen Narvik - Riksgrensen snarest mulig.

Oslo, 12. juni 1940.  
Waldemar Hoff".

Den 16.6.40 kom følgende telegram til generaldirektøren:

"Linjen foreløpig utbedret Riksgrensen - Straumsnes. Nordalsbroen kan bare passeres med lette damplok. Herav et tysk og et norsk til disposisjon. Intet teknisk til hinder for at begrenset sivil godstrafikk på denne strekning opptas om 5 a 6 dager. Linjen Straumsnes - Narvik sterkt beskadiget og kan neppe trafikeres før om ca. 14 dager. Kraftanlegget Nygård ødelagt, likeså omformerstasjonen og verkstedene i Narvik og høyspenningsledningen på hele strekningen. Kontaktledningen Riksgrensen - Hundalen i orden. Elektrisk lok. 2026 i orden, øvrige ødelagt. Stasjonsbygningen Narvik i orden. Malmkaien fullstendig ødelagt. Ebeltoft, Trøtteberg, Bakken, Olsen m.fl. til stedet i Narvik. Personalet vender etter hvert tilbake. Fortegnelse over ødelagt materiell m.v. opptas. Nærmere rapport om et par dager. Havnedirektør Per Larssen bes underrettet om befordringsmulighet til Straumsnes.

Løken".

Den 17.6.40 ble det holdt møte i Narvik mellom jernbane-myndighetene og tyskerne og der ble det besluttet hva det videre skulle foretas for å få banen i stand driftsmessig.

Midlertidig drift (ikke malm) ble etablert den 24.6. med damp skiftelok. mellom Narvik og Björnfjell.

På Nordalsbrua, som bare kunne passeres med lette lok., ble det satt igang reparasjonsarbeider. Den ble ferdig den 26.9.40 for trafikk med tunge lok.

Elektrisk drift ble iverksatt Riksgrensen - Katerat den 26.11.40, og på hele banen først den 25.2.41.

Det ble da reist spørsmål fra tyskerne om å få igang igjen malmtrafikken når hele banen nå var ferdig reparert. Det måtte forhandles med Sverige om dette da NSB hadde overenskomst om samtrafikk av både lok. og personale. Det ble i den anledning sendt følgende to skrivelser til Järnvägsstyrelsen, Stockholm, med forslag til ny overenskomst:

1) Skrivelse datert 30.9.40 sålydende:

"Malmtrafikken Riksgrensen-Narvik.

Det har vært nevnt at malmtrafikken muligens vil bli gjenopptatt i begynnelsen av året 1941. Det elektriske ledningsnett antas da å være ferdig slik at elektrisk drift kan gjennomføres samtidig.

Som kjent ble de fleste av de elektriske lokomotiver ødelagt under krigen, og da disse ikke vil være istandsatt før ut på høsten 1941, vil man mangle det fornødne antall lokomotiver for driften i første halvdel av 1941.

En tillater seg derfor å spørre om en del av togene Riksgrensen-Narvik i denne tid kan bli kjørt med svenske elektriske lokomotiver såfremt malmtrafikken blir større enn den kan avvikles med de lokomotiver Norges Statsbaner har til rådighet."

2) Skrivelse datert 11.11.40 sålydende:

"Malmtrafikken Riksgrensen-Narvik.

I tilslutning til skrivelse herfra av 30.9. d.å. tillater en seg å forespørre om NSB kan gjøre regning med at den før 9.4. d.å. gjeldende samtrafikk med gjennomkjøring av svensk og norsk personale samt lokomotiver på strekningen Narvik - Abisko kan iverksettes fra den tid malmtrafikken blir gjenopptatt.

Etter den oversikt vi har i dag vil en kunne gjøre regning med å disponere 3 elektriske lokomotiver av type El 3 for denne samtrafikk. De øvrige 7 lokomotiver er alle ødelagt og det er for lengst tatt skritt til å få dem istandsatt, men det kan på det nåværende tidspunkt ikke sies noe om når de vil være ferdig."

Svaret fra Kungl. Järnvägsstyrelsen kom 20.11. s.å., og det gikk ut på at norsk personale ikke kunne gis tillatelse til å tjenstgjøre på svensk område og at svensk personale ikke gis tillatelse til å tjenstgjøre på norsk område. Det ble avholdt en intern konferanse mellom distriktsjefen Narvik og Luleå om en trafikkordning under den nye forutsetning.

En ordning kom istand og første malmtog kom til Narvik 1.4.41.

Trafikken gikk så noenlunde knirkefritt helt frem til 1943, da Järnvägsstyrelsen i skrivelse av 2.8. meddelte at den gjeldende ordning om lokomotivsamtrafikken må opphøre fra 1.10. s.å., og



at lok- og personalbytte heretter skulle foregå på Björnfjell. Dette ble så meddelt distriktsjefen i Narvik i skrivelse av 1.9.43. Den 1.12.44 opphørte malmtrafikken helt.

Det hendte selvfølgelig mindre episoder på grensen, og trakasering av svensk togpersonale. Det ble da også holdt en konferanse på Björnfjell den 4.2.45 mellom SJ, NSB og Bahnhofskommandant Friedrichsen, Narvik hvor de forskjellige klager over forholdene på grensen ble drøftet. De svenske representanter under ledelse av sjefen for militærbyråen i Järnvägsstyrelsen, Major von Horn, forlangte av tyskerne å treffe sådan ordning at det svenske personale som kjørte til Björnfjell kunne utføre sine tjenesteplikter uten ulemper fra politiet. Det var særlig en NS-politibetjent Larssen som var den klagene nærmest gjaldt. Resultatet av denne konferanse ble meddelt Tpktr. i brev av 13.2.45.

Ledelsen av Narvik distrikt var tyskerne ikke særlig fornøyd med, og de forlangte en ny distriktsjef. Ebeltoft, som da var distriktsjef, ble av den grunn forflyttet som ti. til Skien den 14.3.41 og kom tilbake først 11.6.45. Maskiningeniör Odd Bakken overtok ledelsen den 10.1.41 til Ebeltoft kom tilbake. Hösten 1944 ble baneinspektör Trøtteberg arrestert og sendt til Grini, hvor han ble til frigjøringen.

## STORLIEN

Over Storlien foregikk store transporter for tyskerne. To og senere tre ganger i uken fra 2. juli 1940, kjørtes tog for DW mellom Trondheim og Narvik med soldater og forsyninger til troppene i Narvik, men den største og viktigste transport var koks-, kull- og kistransportene mellom Härnösand og Sundsvall til Trondheim. Det var ofte uregelmessigheter med disse transporter og tyskerne klaget bl.a. over av vognomløpet var for langsomt og at dette igjen bevirket at det ikke ble stillet det nødvendige antall vogner på opplastingsstedene. Det kvantum gods som etter planen skulle sendes til Norge, ville ikke kunne bli befordret innen fastsatt tid hvis ikke vogntilførselen ble bedre. For å søke finne en løsning på dette spørsmål, ble det sammenkalt til en konferanse i Stockholm den 16.12.42 mellom NSB og SJ.

Notat fra denne konferanse hitsettes:

"Anteckningar från sammanträde i Godstrafikbyrån den 16. december 1942 med representanter för Norges Statsbanor.

Närvarande: Driftschefen Dahlum, NSB.  
 Kontorchefen Heier, NSB.  
 Byråchefen Trolle, Gbr.  
 " Berger, Gxbr.  
 Förste sekreteraren Engström, Gxbr.  
 Bokhållaren Mattsson, Gbr.  
 " Hulting, Gbr. vid protokollet.

## § 1.

Byråchefen Trolle meddelade, att kol- och koks-transporterna från Härnösand och Sundsvall till Trondheimsområdet icke försiggingo på det sätt, som vore önskvärt. Oregelmässigheterna syntes bero på att vagnarna uppehollos i Norge 3 - 4 veckor. Man hade i anledning härav tänkt sig någon form av vagnlearing i Storlien. Önskvärt vore att minst 40 för dessa transporter avsedda vagnar, tomma eller lastade, kunde anlända till Storlien varje dag.

Följande kvantiteter kol och koks beräknas skola transporteras från Härnösand och Sundsvall till Trondheimsområdet under innevarande vinter.

För NSB	44000	ton kol	och	1800	ton koks
" tyska krigs-	9000	"	"	1100	"
Summa	53000	ton kol	och	2900	ton koks

Det skulle vara önskvärt, att denne kvantitet kunde avverkas enligt uppgjord plan, d.v.s. med 50 vagnar per dag, varav



20 vagnar till NSB	)	
20 " " tyska	)	- norska eller tyska
krigsmakten	)	vagnar
10 vagnar till annan	)	
mottagare	)	- svenska vagnar.

Driftschefen Dahlum anförde i anledning härav, att oregelmässigheterna ofta berott på, att det under vissa dagar ankommit flera än 20 lastade vagnar till tyska krigsmakten. Då tyska krigsmakten icke kan lossa mer än 20 vagnar per dag, blir följden långt uppehåll i Norge för vagnarna.

Driftschefen Dahlum meddelade vidare, att tyske krigsmakten önskade telegrafiskt meddelande varje dag till distriktschefen, Trondheim, om numren å de vagnar, som avgå, ävensom vikten å varje vagn.

NSB har möjlighet att lossa ett 40-tal vagnar per dag, om så erfordras. Vagnarna kunna i så fall dirigeras för lossning på flera platser på en gång.

Deträffande de vagnar, som skola lastas med svavelkis till Sverige, meddelades, att lastningen ibland försenats bl.a. på grund av kyla.

Speditörsfirman Ivar Lund & Co, meddelade per telefon, att det ovan angivna vagnantalet per dag till de olika mottagarna skulle kunna utlastas per dag under vintern. Möjligen skulle annan ordning behöva tillämpas under sommaren.

Då det är att vänta, att den nya rangeringsbangården i Trondheim skall vara färdig inom närmaste tiden och utlastningen ansågs kunna bedrivas enligt ovan angiven plan, syntes transporterna böra kunna avvecklas utan störningar under innevarande vinter.

## § 2.

Frågan om transporternas ordnande under sommaren diskuterades, varvid kontorschefen Heier föreslog, att fraktsedlarna skulle av avsändingsstationen sändas till Storlien fullständigt ifyllda utom beträffande mottagarens namn. Detta skulle ifyllas av Storliens station, sedan meddelande erhållits från Trondheim om mottagare till de olika vagnarna.

En dylik anordning ansåg emellertid förste sekreterare Engström, att SJ icke kunde gå med på. Han föreslog i stället, att et generelt medgivande för Storliens station, att, då så erfordras, få ändra mottagare och eventuellt även bestämmelsestation å fraktsedlarna, skulle införskaffas

från avsändaren. Detta medgivande skulle möjliggöra för Storliens station att efter meddelande från NSB dirigera kol- och koks-vagnar till den mottagare - NSB eller tyska krigsmakten - som vore beredd att taga emot vagnarna och lossa dem utan tidsutdräkt. Uppehåll i lastning i Härnösand och Sundsvall skulle härigenom kunna undvikas.

Entligt meddelande från Speditørsfirma Ivar Lund & Co. skulle det icke resas något hinder mot att ovannämnda anordning tillämpas vid de tillfällena, då detta kan bli behövt för att undvika vagnanhopning och skulle firman för Storliens station utfärda den fullmakt, som för detta ändsmål erfordrades.

Förste sekreterare Engström och kontorschefen Heier skulle stå i kontakt med varandra, så att saken kunde vara ordnad till den tid, då förfaringssättet skulle börja tillämpas.

### § 3.

Byråchefen Trolle frågade, hurevida NSB hade något att erinra däremot, att SJ tjänstevagnar användas för koltransporterna, då vagnarna kunde disponeras härför. Häremot hade driftschefen Dahlum intet att erinra. Då tjänstevagnarna äro utrustade med enda ledning för broms, blir det nödvändigt, att av övriga vagnar i varje tåg så många äro försedda med broms, att tillräcklig bromskraft erhållas för sträckan Storlien - Trondheim.

Stockholm den 16. december 1942.

H. Hulting, sign. "

Resultatet ble meddelt Tpkdr. skriftlig ved brev av 22.12. Videre ble distriktsjefen i Trondheim tilskrevet den 5.2.43 således:

"Kull- og kokstransporter Sundsvall - Trondheim.

Til underretning oversendes vedlagt gjenpart av "Anteckningar från sammanträde å Godstrafikbyråen den 16. december 1942 med representanter för Norges Statsbaner", mottatt fra Byråchef Trolle.

Spørsmålet som er behandlet i § 2 er ennå ikke helt løst. De nødvendige fullmakter såvel fra Deutsche Wehrmachts som fra Reichskommissars side for spedisjonsfirmaet Ivar Lundh & Co. foreligger nu, så det er utsikt til at den side av saken kan bli tilfredsstillende løst i løpet av den nærmeste fremtid, og etter hva det ble opplyst i Stockholm av firmaet Lundh & Co, skulle det i vintertiden ikke støte på vanskeligheter å foreta den ønskede fordeling av vogner mellom Deutsche





Wehrmacht og NSB. Det vises for øvrig til brev herfra til Godstrafikbyråen av 3.2.1943 hvorav herr Distriktsjefen har fått gjenpart.

For å nå opp i det planlagte antall av 40 vogner pr. dag, er det forutsetningen å øke turnusvognenes antall med ca. 100 - jfr. telegram fra Trafikkavdelingen av 30.4.1943. For hurtigst mulig å nå opp i dette antall har Transport-Kommandantur gått med på at det yderligere kan settes inn tyske åpne vogner som turnusvogner i denne trafikk.

Da det imidlertid på grunn av kullsituasjonen er ønskelig å holde tilførselen på det planlagte nivå, har en anmodet Godstrafikbyråen midlertidig å hjelpe til hermed ved innsetting av SJ tjenestevogner i kulltrafikken Sundsvall - Härnösand."

Den 17.7.44 inntraff en avsporing av lokomotiv på grensen Sverige - Norge på grunn av at avsporingssvekslen, som var innlagt der, ikke var lagt for kjøring av tog. Järnvägsstyrelsen i Stockholm sendte regning på reparasjon av lokomotivet, som var svensk. Da NSB mente at det var en feil fra svensk side at ikke det norske personale var tilstrekkelig orientert, sendte man følgende skrivelse datert 1.11.44 om å ta spørsmålet opp til ny prøvning. Skrivelsen hitsettes.

"Til  
Kungl. Järnvägsstyrelsen, Dbr.,  
S t o c k h o l m.

Avsporing av lokomotiv ved grensen Sverige-Norge ved Storlien 17. juli 1944.

Kungl. Järnvägsstyrelsens regning av 8. august 1944.

Gjennom innhentede rapporter fra det norske personale har en undersøkt dette tilfelle og tillater seg på grunnlag herav å meddele følgende:

Da det fra Statens Järnvägers side ikke ble gitt noe nærmere direktiv om trafikken mellom grensen og Storlien etter innleggingen av avsporingssvekslen, er det norske personale gått ut fra at vekselen var lagt inn for å stoppe østgående tog og at vestgående tog skulle kunne passere uhindret. Denne antagelse synes bestyrket ved at Storlien stasjon før vestgående togs avgang, ringte til vaktposten som la vekselen om så toget kunne passere uten stopp. I det foreliggende tilfelle ble sporvekselen ikke lagt om, og da det norske lokomotivpersonale kjørte med ordinær hastighet, var en avsporing ikke til å unngå, idet avstanden mellom det punkt hvor semaforen kunne sees og vekselen er for kort til at toget kan bringes til stopp ved sådan hastighet.

Ved brev av 27. august 1944 fra trafikkinspektøren, Østersund til Distriktsjefen i Trondheim distrikt er hastigheten for vestgående tog fra Storlien fastsatt til høyst 20 km/time i den tid avspøringsvekselen er innlagt.

På det tidspunkt avsporingen fant sted forelå det imidlertid **intet** direktiv om hastighetsbegrensning eller om trafikkering over vekselen. Hvis direktivet i ovennevnte brev hadde vært sendt ut før vekselen ble lagt inn, ville avsporingen sannsynligvis ha vært unngått. Etter de for oss tilgjengelige dokumenter er en kommet til den oppfatning at det ikke er begått noen tjenesteforsømmelse fra det norske personales side og det inntrufne uhell bør da, etter vårt skjønn, kunne gå inn under de tilfelle hvor hver part bærer sine utgifter.

I henhold hertil tør en anholde om at den ærede Järnvägsstyrelsen vil ta spørsmålet opp til ny velvillig prøvning."

Resultatet ble såvidt erindres at forslaget ble akseptert av SJ.



## KORNSJØ

Kornsjø stasjon som var fellesstasjon for Norge og Sverige var stadig i søkelyset hos sikkerhetspolitiet. Det var klar over at det her foregikk ting som ikke var i overensstemmelse med deres syn. Det var en torn i øyet på dem at det svenske personale kjørte inn i Norge og de antydte flere ganger muligheten av å bytte personale på svensk side. Det norske personale som tjenestegjorde i togene til og fra Kornsjø, ble ofte forlangt ombyttet og delvis måtte det også gjøres. Personalet på Kornsjø stasjon ville det ha helt ombyttet, men dette motsatte man seg bestemt.

Når det gjaldt det svenske personale som overnattet på Kornsjø i en privat villa utenfor stasjonsområdet, forlangte Gestapo at personalet skulle flyttes til stasjonsbygningen for å ha det under kontroll. Dette kunne selvfølgelig ikke Norges Statsbaner ha noen bestemmelsesrett over, men lovet å forelegge spørsmålet for personalets foresatte i Gøteborg. Dette ble gjort skriftlig og man antydte eventuell konferanse herom på Kornsjø. Den ble også holdt på Kornsjø den 22. september 1944. De svenske representanter med øverste von Horn i spissen var straks klar over situasjonen og avviste bestemt flytting av det svenske personale, som i tilfelle ville fortrengte tollsjefen fra hans leilighet i stasjonsbygningen. Dette ble skriftlig meddelt Transportkommandantur i brev av 29. september. Noe mer hørte vi ikke om det. Brevet til Bergslagsbanen og brevet til Tpk. hitsettes:

"GENERALDIREKTORATET

14. sept. 1944.

Trafikkförvaltningen G - D-G,  
Driftsavdelingen,  
GØTEBORG

2495/44 D.

Dm/B-H

UNDERBRINGELSE AV DET SVENSKE TOGPERSOALE I KORNSJØ

Fra de tyske politimyndigheters side er Norges Statsbaner anmodet om å utvirke en endring i det svenske togpersonales boligforhold i Kornsjø.

Det er foreslått at dette togpersonale skal underbringes i en 3-værelses leilighet i stasjonsbygningens 2den etasje. Denne leilighet beboes for tiden av en norsk tollfunksjonær som vil bli sagt opp til fraflytting snarest mulig.

Før en foretar noe videre i saken, tør en forespørre om det fra den ærede Trafikkförvaltnings side er noe å bemerke til den foreslåtte overflytting.

Hvis det ønskes muntlige forhandlinger om saken, står en gjerne til tjeneste, og vil i tilfelle foreslå et møte i Kornsjø.

For Generaldirektøren  
Dahlum (sign.) "

"GENERALDIREKTORATET

29. Sept. 1944

An die  
Transport-Kommandantur Norwegen  
OSLO

2668/44 D.

Dm/B-H

GRENZVERKEHR ÜBER KORNSJØ

Ihr Schreiben vom 5. September 1944 - Abt. III a. Verhandlungen mit der Verwaltung der schwedischen Privatbahn wurde sogleich eingeleitet und auf Wunsch der schwedischen Privatbahn trafen Vertreter der schwedischen Bahnen, des A.O.K. und der N.S.B. in Kornsjø zu einer Besprechung am 22 September 1944 zusammen.

Die schwedischen Vertreter konnten der Unterbringung des schwedischen Personale im Bahnhofsgebäude nicht zustimmen und hat dies in folgendem Schreiben vom 25 September 1944 bestätigt:

In Beantwortung des Schreibens der Generaldirektion, J. nr. 2495/44 D betreffend die o. e. Angelegenheit, und im Anschluss an die in Kornsjø am 22 September 1944 in Gegenwart von Vertretern der N.S.B. (Betriebsschef Dahlum und Distriktschef Lilleaasen), des Armé-Oberkommandos Norwegen (Major Lühnenschloss und Leutnant v. Löbbøke) und der Bergslagens Järnvägar (Bürochef v. Horn, Generaldirektion der schwedischen Staatsbahnen und Verkehrsinspektor Andersson) geführten Verhandlungen, teilt die Verkehrsverwaltung mit, dass man keinen triftigen Grund zur Verlegung der Uebernachtungsräume zum Bahnhofsgebäude findet. Man verweist auf die von den schwedischen Vertretern bei der o. e. Besprechung behaupteten Ansichten gegen eine Verlegung."

Nach diesem Standpunkt der schwedischen Privatbahn kann in dieser Angelegenheit von Seiten der N.S.B. nichts weiteres veranlasst werden."

Et annet spørsmål som tyskerne ergret seg over var et lokal-tog som trafikerte strekningen Mellerud - Kornsjø, uten noe korresponderende tog i Kornsjø. Dette tog betegnet tyskerne som tomtog og mente at det kunne sløyfes. Pliktskyldigst måtte spørsmålet forelegges Bergslagsbanen, som naturligvis også her forsto den rette sammenheng, og vi fikk også det svar som vi ønsket, og resultatet meddelt Tpk. og det tyske sikkerhetspoliti. Saken ble deretter henlagt. På Kornsjø var det god kontakt med Sverige på alle måter, og noen innskrenkning heri var man alltid på vakt mot. Bergslagsbanens sjef, direktør Yngve Simonsson, var en god venn av NSB og Norge og støttet



oss på alle tenkelige måter når vi var i Gøteborg.

De tre brev hitsettes:

"24. juni 1944

Trafikkförvaltningen  
Gøteborg - Dalarne - Gävle,  
Driftsavdelingen,

D. GØTEBORG

Dm/B-H

Fra Reichskommissar für die besetzten norwegischen Gebiete er mottatt sålydende brev:

"Betr.: Leerzug.

"Zwischen Mellerud und Kornsjö verkehrt täglich  
"ein Leerzug, der gegen 14 Uhr in Kornsjö eintrifft  
"und diesen Bahnhof gegen 17 Uhr wieder verlässt.  
"Der tägliche Aufenthalt dieses Zuges auf norwegischem  
"Boden erscheint aus Abwehrgründen unerwünscht. Ich  
"bitte daher um Prüfung, ob die betriebliche Behand-  
"lung dieses Zuges in Kornsjö unvermeidlich ist, ver-  
"neinendenfalls bitte ich, mit der schwedischen  
"Staatsbahn mit dem Ziele zu verhandeln, die Behand-  
"lung dieses Zuges auf einem schwedischen Bahnhof  
"stattfinden zu lassen.  
"Für die Mitteilung des Ergebnisses Ihrer Verhand-  
"lung werde ich dankbar sein."

En tør anholde om sådan uttalelse fra den ærede For-  
valtnings side som saken måtte gi anledning til.

For Generaldirektøren  
K. Dahlum (sign.) "

"11. Juli 1944

An den Herrn Reichskommissar  
für die besetzten norwegischen  
Gebiete,  
Abteilung Verkehr, OSLO.  
Durch Transportkommandantur.

1858/44 D  
Dm/SB

Leerzug.

Ihr Schreiben vom 21. Juni 1944 - II Wik.

Verhandlung mit der Verwaltung der betreffenden  
schwedischen Privatbahn wurde sogleich auf Grundlage  
Ihres Schreibens schriftlich eingeleitet.

Es ist folgende Antwort eingegangen (in Uebersetzung):

"Man erlaubt sich in Erinnerung zu bringen, dass  
der Bahnhof Kornsjö gemeinsamer Bahnhof für N.S.B.  
und "Dalslands Järnvägs Aktiebolag" ist, so dass wir

vertragsgemäss berechtigt sind, unsere Züge nach Bahnhof Kornsjø fahren zu lassen. Es handelt sich aber in diesem Fall gar nicht um einen Leerzug, da der betr. Zug in Mellerud Anschluss an unserem Morgenschnellzug auf der Bergslagsbahn hat, welcher Zug auch Reisende nach Norwegen befördert.

Wenn überhaupt der Transitverkehr zwischen Schweden und Norwegen künftig aufrechtgehalten werden soll, meinen wir dass die planmässigen Züge ohne weiteres nach Kornsjø befördert werden müssen. Auf einer gewissen Strecke ein bekanntgegebener Zug plötzlich unter den jetzigen Fahrplantermin einzuziehen, würde sich ausserdem in höherem Grade nachteilig auswirken.

Mit Bezug auf das oben angeführte wollen wir auf's bestimmteste geltend machen, dass Zug 302 fort-fahrend nach Kornsjø gefahren wird."

Abschrift in schwedischer Sprache folgt anbei.

Falls noch diesem Standpunkt der schwedischen Bahn weitere Verhandlungen erwünscht sind, werden Richtlinien für diese Verhandlungen erbeten.

Der Generaldirektor,  
i. A.  
K. Dahlum (sign.)"

"27. Juli 1944

Deutsche Sicherheitspolizei,  
Victoria Terrasse 7,  
OSLO

D. Durch Transport - Kommandantur.

Dm/B-H

GRENZVERKEHR ÜBER KORNSJØ

Mit Bezug auf Rücksprache zwischen Herrn Standartenführer Keller und Generaldirektor Vik gestattet man sich mitzuteilen:

1. Die Räume die das schwedische Personal in Kornsjø benutzt, ist durch Vertrag zwischen der schwedischen Eisenbahnverwaltung und dem Besitzer des betreffenden Hauses gemietet worden. In Kornsjø Bahnhofsgebäude kann bei der gegenwärtigen Belegung nur ein Zimmer abgegeben werden und das wird nicht genügen. In jedem Fall muss das Zimmer und dessen Ausrüstung von dem schwedischen Personal bzw. von der schwedischen Verwaltung genehmigt werden.

2. Eine Verlegung des Umsteigeverkehrs von Halden nach Kornsjø ist nicht ohne weiteres durchführbar. In Kornsjø müssen in dem Falle Anlagen für Wasser-



füllung der Wagen und Heizung der Züge angelegt werden. Die Reinigung der Wagen ist auch zur Zeit in Kornsjö nicht durchführbar. Da auch die Gleisanlage für den jetzigen Verkehr knapp ist, wurde eine Verlegung des Umsteigens nach Kornsjö den Güterverkehr nachteilig beeinflussen. Für die NSB wäre eine Verlegung auf einem schwedischen Bahnhof, beispielsweise Mon erheblich günstiger, falls die schwedische Verwaltung dies genehmigt, da nach geltendem Uebereinkommen die schwedische Bahn das Recht hat, ihre Züge nach Kornsjö durchzuführen.

3. Eine Auswechselung des Bahnhofspersonals in Kornsjö würden grosse Schwierigkeiten verursachen. Der Dienst auf einem Grenzbahnhof ist spezieller Art und fordert Erfahrung und bestimmte Voraussetzungen. Besonders z. Z. wird im Güterverkehr grosse Forderung auf die Tüchtigkeit des Bahnhofspersonale gestellt. Aus eisenbahntechnischen Gründen muss deswegen gegen eine solche Auswechselung gewarnt werden.

4. Eine Auswechselung des Zugpersonals ist auch früher durchgeführt worden und kann wieder gemacht werden. Es kostet mehr Geld und Personal, da das Personal bei den jetzigen Wohnungsschwierigkeiten nicht umziehen kann, wenn es versetzt wird.

Bevor etwaige Verhandlungen mit der schwedischen Verwaltung eingeleitet werden, gestattet man sich gefällige Rückäußerung zu erbitten.

Der Generaldirektor  
i. A.  
K. Dahlum (sign.)

Med den sterke trafikkøkning som gjorde seg gjeldende under krigen oppsto ganske snart en sterk mangel på rullende materiell. Det var under krigen ikke noen større mulighet å få bygget noe vognmateriell innenlands både på grunn av mangel på bevilgninger og dessuten av mangel på materialer som var rasjonert. Spørsmålet om mere rullende materiell ble aktuelt i forbindelse med Sørlandsbanen som tyskerne ønsket ferdigbygget vestenfor Kristiansand snarest. Allerede i begynnelsen av 1941 drøftet man spørsmålet med Tpkdr, og gjorde oppmerksom på at det måtte skaffes både lokomotiver og vogner, hvis banen skulle trafikkeres. Lokomotiver ble riktignok skaffet fra Tyskland og sendt hit, men vogner var det ikke mulig å få. Imidlertid ble vognmangelen etter hvert så vanskelig at man foreslo Tpkdr. å holde tilbake en del av de tyske vogner som kom heropp. Man sendte derfor etter anmodning en skriftlig fremstilling av saken den 17.2.43 som følger:

"An die

Transport - Kommandantur Norwegen

Oslo.

Bedarf an rollendem Material bei der NSB.

Rücksprache mit den Herren Hauptmann Braun, Oberlt. Hahn und Oberlt. Rittich.

Die NSB leidet z.Z. unter Wagenmangel sowohl im Personen wie im Güterverkehr. Im Personenverkehr werden deswegen oft bei grösseren Bewegungen und stärkeren Verkehrspitzen Güterwagen verwendet, und die Züge fahren oft zu klein, auch in den Fällen wo auszeichnende Zugkraft zur Verfügung steht. Dazu kommt dass eine grosse Anzahl unserer Personenwagen von einer alten und schwachen Bauweise ist, weswegen sie nicht überbelastet werden dürfen.

Es würde sich deswegen empfehlen den Personenwagenpark um 30 bis 100 Personenwagen zu verstärken. Von diesen müssen etwa 10 der Gattung Bo sein und 3Bo und 10 Co mit elektrischer Heizung ausgerüstet sein.

Wegen Mangel an Güterwagen werden zur Zeit in Oslo Distrikt nur die Hälfte der Wagenbestellungen im Zivilverkehr gedeckt. Der Bestand an betriebsfähigen norwegischen Güterwagen beträgt zur Zeit etwa 9000 Wagen und an Auslandswagen etwa 1200, die auf Rückweg nach der Heimat benutzt werden können. Vor einem Jahr war der Bestand an fremden Wagen etwa 2400 und die Anzahl der beladenen Wagen pro Tag war damals entsprechend höher. Die getroffenen Massnahmen für Beförderung rascherer Be- und Entladung hat keinen kennbaren Einfluss auf den Wagenumlauf gehabt. Um die grösstmögliche Steigerung in der Anzahl täglich beladener Wagen zu erreichen würde ein Zuschuss an fremden Güterwagen von etwa 1500 benötigt werden. Wegen der beschränkten Grösse der Verschiebeshöfe würde man gegebenenfalls eine grössere Anzahl Güterwagen nicht in reibungslosem Umlauf



halten können. Von den 1500 Wagen möchten 700 offene und 800 gedeckte sein. Von den offenen Wagen möchten etwa 50 - 4 achsig sein.

Die Personen- und Güterwagen die der NSB eventuell zugeführt werden, müssen mit Knorr-Bremse versehen sein, da die Westinghouse-Bremse sich in unseren starken und lagen Gefällen nicht gut bewährt haben.

Wegen der beschränkten Leistungsfähigkeit unserer Ausbesserungswerke kann die jetzige Lok.zahl nicht mit Vorteil vergrössert werden.

Der Generaldirektor  
i.A.  
DM"

Resultatet av denne henvendelse ble magert. Av passasjervogner ble sendt hit opp bare 20 to-akslede og 9 fire-akslede samt 3 F-vogner og 2 kjelevogner, men ingen godsvogner. Da henvendelsen om godsvogner ble resultatløs, ble man enige med Tpkdr. om å løse spørsmålet på den måte at et bestemt antall tyske vogner som kom her opp lastet, ble tilbakeholdt i Norge og benyttet i den interne trafikk. Ved krigens slutt var her ca. 1700 tyske godsvogner. En del av disse var opprinnelig andre lands vogner og ved gjennomgåelsen av det materiale som vi fikk tilstillet av en nedsatt europeisk kommisjon, ble ca. 200 vogner identifisert som ikke tyske og tilbakesendt de opprinnelige eiere. Under krigen var vognparken i hele Europa blitt blandet uten hensyn til vognenes eiendomsmerke, og det tok flere år å få brakt orden i kaoset. De ca. 1500 tyske vogner ble tildelt NSB som eiendom.

Av tyske lokomotiver hadde Norge ved krigens slutt ca. 110, og alle disse ble beholdt som fiendtlig eiendom og overtatt av NSB. Passasjervognene, F-vognene og de to kjelevogner, fikk vi også beholde.

## UHELL OG SABOTASJE

Som nevnt foran inntraff under okkupasjonen en rekke uhell på jernbanene - både store og små. Noen av disse uhell kan føres tilbake til "hendelige" eller tekniske uhell, men de fleste må nok tilskrives sabotasjehandlinger, særlig de to siste år av krigen. Her skal bare nevnes de største:

- 1) Den 29. juli 1940 oppsto brann i et lokalgodstog ved Riksgränsen st. på Ofotbanen. Årsaken var en tysk vogn lastet med høy som blåste opp i kjøreledningen hvorved det oppsto brann og kortslutning. Toget kom hverken frem eller tilbake da strømmen ble borte, og toget ble stående i et overbygg. Toget kjørtes med svensk lok, og loket ble stående ca. 25 m på norsk side, mens de fleste av togets 44 vogner ble stående på den svenske siden. Overbygget brant også ned, og det ble stor materiell skade. Det elektriske lok (svensk) og alle vognene ble totalskadet. Bare skaden på loket utgjorde vel en halv million sv. kroner. Uhellet ble drøftet på et møte i Stockholm snart etter for å få klarlagt skyldspørsmålet. Dahlum og Bech møtte som representanter for NSB. Vognvisitasjon for tog i retning Norge skjedde ved Vassijaure av svensk personale etter overenskomst med NSB. Kontrollen av vognene i nevnte tog hadde etter vår mening ikke vært tilfredsstillende. At loket sto på norsk side var i denne forbindelse uten betydning. Generaldirektør Dahlbeck aksepterte vår fremstilling, og NSB ble fri for erstatningsansvar i dette tilfelle.

## 2) ULYKKEN VED MERÅKER

Den 21. januar 1941 inntraff en større ulykke på Meråker st., idet et godstog som kom fra Sverige kjørte løpsk nedover fallet mot Meråker. Toget besto av vogner lastet med koks. De fleste av vognene hadde westinghouse bremsesystem som krever en helt annen manøvreringsmåte enn våre vanlige gradvis løsbare bremsesystem, og dette fikk lokføreren ikke beskjed om ved avgangen fra Storlien. Bremseprosenten var satt for høyt etter norske regler, og dessuten var bremseventilene satt i P-stilling i stedet for stilling "G" (godstog) likesom bremsen var innstilt for kjøring på horisontal strekning i stedet for innstilling for kjøring utover fall. Toget delte seg ved Kopperå st. antakelig som følge av avsporing av en vogn. Forreste del av toget fortsatte, men sporet av ved innkjørslen til Meråker. Både lokfører og fyrbøter omkom.

## 3) UHELLET VED RYGKOLLEN

Den 7. oktober 1943 inntraff en større ulykke ved Rygkollen grustak på Randsfjordbanen, da militærtog 509 til Kristiansand avsportes p.g.a. en sabotasjehandling på skinnegangen. Flere av passasjervognene raset ut i elven. Melding ble straks sendt Tpktr. og linjen sperret i flere dager så lenge undersøkelsen pågikk. Jeg fikk anledning til en befaring på stedet neste dags formiddag før Gestapo kom. Senere ble hele området helt avsperrert som vanlig var i lignende situasjoner.

Så vidt erindres ble ingen av de sivile passasjerer drept ved den anledning, idet den ene passasjervogn som gled utfor skråningen, mistet talet, så passasjerene kom ut den vei.



Følgende melding ble i den anledning sendt Transportkommandantur:

Betr.: Støringer im Betrieb der Bahn.  
 Bezug: Ohne.

Vom Distriktschef in Drammen wird gemeldet:

- A. Donnerstag 7.10.43 um etwa 23.00 Uhr.
- B. Urlauberzug Nr. 509.
- C. Rygkollen zwischen Gulsbogen und Mjøndalen.
- D. Entgleisung von mehreren Wagen.
- E. Die Strecke gesperrt.
- F. Der Bahnhofskommandant in Drammen und die Polizei wurden benachrichtigt. Sanitätszug und Hilfszug wurden von Drammen geschickt.
- G. Wenigstens drei Tage.

Den 14. april 1942 raset kaien i Hommelvik ut. Raset forplantet seg videre i en lengde av 450 m og i en bredde på 40 m. Linjen ble ødelagt. Utbedring ble øyeblikkelig satt i gang, og en provisorisk linjeomlegging ble etablert allerede den 21. april. Ulykken hadde ingen forbindelse med sabotasje, men var av naturlig art.

#### 4) FILIPSTADULYKKEN 19. DESEMBER 1943

Søndag den 19. desember 1943 ca. kl. 13.30 inntraff en eksplosjon på kaien på Filipstad. Eksplosjonen inntraff i et ammunisjonslager på kaien med den følge at det ble store ødeleggelser i vid omkrets. På Filipstad godsbanegård hadde tyskerne flere vogner lastet med eksplosive saker, og de var engstelige for at disse også skulle "gå i luften". Vi trodde først at det var et bombeangrep, men det var det altså ikke. Jeg fikk oppringning fra Tpktr. om straks å komme på kontoret, da situasjonen på Oslo V og Filipstad var alvorlig. En tysk bil hentet meg, og under et møte sammen med tyskerne på Tpktr. ble det klarlagt hvor alvorlig situasjonen var. Det gjaldt straks å få skiftet bort de ammunisjonsvognene som sto på Filipstad godsbanegård, idet det var fare for ytterligere ødeleggelser i området hvis disse vogner ble stående. Situasjonen ble ytterligere drøftet på stasjonsmesterens kontor, Oslo V, hvordan man skulle få skiftet bort de nevnte vogner uten risiko for personalet. På forespørsel erklærte et par av det personale som var til stede, bl.a. overkonduktør Steen, seg villig til å skifte bort de "farlige" vognene. Damplok var heldigvis allerede sendt til Oslo fra Drammen. Bortskiftingen av vognene fra faresonen gikk fint, og ingen av personalet ble skadet. Det bemerkes at det ikke var uten fare for personalet å foreta denne manøvre, idet det hele tiden regnet med splinter fra eksplosjoner i de store ammunisjonslagre på kaien. Ødeleggelsene var store. Skrivelse som viser ulykkens omfang, til brannsjefen i Oslo i den anledning hitsettes:

"BRANNSKADER PÅ STATSBANENES EIENDOM VED EKSPLOSJONS-  
 ULYKKEN I FILIPSTAD 19.12.43

Etter telefonisk anmodning fra Brannsjefens kontor meddeles, at der er forvoldt følgende brannskader på Statsbanenes rullende materiell og bygninger ved eksplosjonsulykken 19. desember 1943:

Godshus for ankomne varer sterkt brannskadet, varene for størstedelen ødelagt av brann og vann.

Lokomotivstallen, linjeavdelingens verkstedsbygning og lagerhus er brent.

I lokomotivstallen er følgende materiell brannskadet:

1 elektrisk lokomotiv sterkt skadet,  
 2 " skiftelokomotiver totalt skadet.  
 2 damplokomotiver meget sterkt skadet.  
 1 motorvogn, styrevogn og mellomvogn totalt skadet.  
 1 kjelevogn totalt skadet.  
 4 godsvogner totalt skadet.  
 Tender for damplokomotiv sterkt skadet.

Utenfor lokomotivstallen ble 3 personvogner brannskadet og dessuten 10 godsvogner delvis brannskadet og en skiftetraktor meget sterkt skadet.

Verdien av de skadede bygninger, materiell og varer kan foreløpig ikke oppgis, om nødvendig kan denne senere meddeles.

De tyske myndigheter har bare gitt samtykke til at ovenstående oppgave tilstilles Oslo Brannvesen på den uttrykkelige betingelse at alle opplysninger om skader på Statsbanenes materiell og bygninger behandles strengt konfidensielt og bare benyttes til tjenestebruk."

5) FERJEULYKKEN PÅ TINNSJÖEN

Søndag den 20. februar 1944 ved 11-tiden sank ferjen på Tinnsjöen på tur mot Tinnoset etter en eksplosjon ombord. Alle passasjerer hvorav flere tyskere omkom på få nær. Årsaken til katastrofen er velkjent og skal ikke gjentas her. Meldingen innløp til Sentralkontoret umiddelbart etter, og det ble stor oppstandelse på Tpktr. da underretning herom ble mottatt. Norsk Hydros hovedkontor ved direktør Garben ble straks underrettet. Han var da ennå uten underretning om ulykken. Noen avbrekk i trafikken over Tinnsjöen ble det ikke, da reserveferje var for hånden. Ulykken som skyldes sabotasje, planlagt i lang tid, foranlediget at Rjukan fikk besök av både Terboven, Gestapo og general von Falkenhorst.

6) GEILOULYKKEN 28. FEBRUAR 1944

Av de større ulykker som hendte under krigen var sammenstøtet mellom ekstra godstog 1423 og nattog 607 ved km 246,7 på Bergensbanen det alvorligste. Det omkom da 24 norske sivile. Videre omkom lokføreren på tog 607. Antall tyske soldater som omkom vites ikke, da man på forespørsel hos Transportkommandantur selvfølgelig ikke fikk noen opplysning herom. Følgende brev datert 13. mars 1944 ble i den anledning sendt Tpktr.:



"An die  
Transport-Kommandantur,  
Oslo

Betr.: Zusammenstoss zwischen den Zügen 1428 und 607 bei Km 246,7 zwischen Hol und Geilo am 28.2.1944.

Bezug: Ihr Schreiben vom 2.3.1944 Gruppe III c 43 m (Lok 1). Br.B.Nr. 356/44.

Man gestattet sich die Fragen in obenerwähntem Schreiben folgendermassen zu beantworten:

1. und 2. Die Nummern und die Reihenfolge der Wagen (von der Lokomotive aus gerechnet) und die Bremsenrichtungen der Wagen waren folgende:

G.2328 - Leitung. Ob der Wagen mit Handbremse ausgerüstet war, weiss man nicht.

G.27674 - Kunze-Knorr, eingeschaltet. Ob der Wagen mit Handbremse ausgerüstet war, weiss man nicht.

Kessel- wagen	{	904735 - Hildebrand-Knorr (Hik), eingeschaltet. Handbremse (Kurbel).
		16670 - Hik., eingeschaltet. Handbremse (Hebel).
		14523 - Leitung. Hebel.
		901457 - Hik., eingeschaltet. Kurbel.
		909217 - Leitung. Kurbel.
		4312 - Leitung. Hebel.
		904320 - Hik., eingeschaltet. Kurbel.
		913364 - Leitung. Kurbel.
		915371 - Westinghous, nicht eingeschaltet. Hebel.
		6566 - Leitung. Hebel.
		T 60015 - Hik., eingeschaltet. Hebel.
		T 6615 - Hik., eingeschaltet. Hebel.
F 9007 - Leitung. Handbremse (Kurbel), bedient.		

3. In Bergen.

4. In Voss wurde die Lokomotive von Bergen ausgetauscht. Sonst wurde der Zug nicht geändert.
5. Bremsprobe wurde in Voss um Uhr 21.00 unmittelbar vor Zugabfahrt vorgenommen und mit gutem Erfolg.
6. Ankunft an Finse um Uhr 1.31, Abfahrt um Uhr 1.33. Die Bahnhöfe Tunga, Haugastøl und Ustaoset waren als Zugmeldestellen nicht bedient. Durchfahrt bei Geilo um Uhr 2.47.
7. Die Ursache der zu frühen Ankunft an Geilo war die Geschwindigkeit des Zuges von Ustaoset (von der Zeit da die Bremsen versagt haben) bis Geilo.
8. Der Schaffner hat die Notbremse im letzten Wagen betätigt bevor er die Bremsen der anderen Wagen angezogen hat.
9. Der Fahrdienstleiter am Bahnhof Geilo hat während der Durchfahrt des Zuges beobachtet, dass die Bremsen der Lokomotive und einiger Wagen angelegt waren.
10. Die Bremsklötze der Lokomotive haben keine Zeichen erwiesen, dass sie während der Fahrt warm gewesen waren. Die vorderen Bremsklötze waren mit dickem Öl belegt. Die Klötze waren nur auf der Mitte angelegt. Sie waren ziemlich neu. Die Lokomotive war nur zweimal auf der Strecke Voss - Ål gefahren nachdem die neuen Bremsklötze aufgesetzt waren.
11. Der Lokführer ist von der norwegischen Staatspolizei verhaftet, so dass man die Frage zur Zeit nicht beantworten kann.

Der Generaldirektor"  
i.A.

Tyskerne ville gjerne ha lagt skylden for ulykken på lokføreren for tog 1428, og han ble også av den grunn arrestert. De betegnet det som sabotasje. Imidlertid ble saken gjennomgått og diskutert på bremseteknisk hold av ingeniør Svend Jensen (M) og den tyske representant ved Tpktr., Hauptmann Trübel, -oberamtman ved de tyske riksbaner. Trübel måtte erklære seg enig i det norske syn at uhellet måtte tilskrives tidsnød m.h.t. tilstrekkelig opplæring av personale i bruk av trykkluftbremsen. Det bemerkes at trykkluftbremsen på den tid ennå ikke var innført på alle tog på NSB. Lokføreren, som var en ung mann, ble deretter løslatt og frikjent for skyld i ulykken.



## 7) ULYKKEN VED JÖRSTAD BRU 13.1.1945

Broen ble sprengt like før et tysk militærtog lastet med hester og materiell kom. Toget var på vei sydover. Så vidt det har kunnet bringes i erfaring, omkom ingen norske, men bare tyskere og naturligvis mange hester. Av materiellet ble 4 utenlandske vogner ødelagt.

## 8) SABOTASJEN PÅ RJUKAN

Den 28. februar 1943 kom den store sabotasjeaksjonen på Rjukan som er velkjent. Den angikk ikke direkte jernbanen, men vi fikk føling med den på annen måte. Ekstratog ble rekvirert straks for general Falkenhorst og Terboven, som begge skulle til Rjukan for å se på ødeleggelsene.

## REGULERING AV VOGNLASTTRAFIKKEN

Som nevnt tidligere måtte man gå til det skritt å regulere vognlasttrafikken allerede hösten 1940. Dette arbeide ble overtatt av "Wehrwirtschaftstab Norwegen" som hadde kontorer i de større byer. Det personale som arbeidet der var som regel bare tysk, og hadde liten kjennskap til norske trafikkforhold. Hovedkontoret var i Oslo og gjennom dette gikk de fleste bestillinger. Det ble straks stillet krav om å få en NSB-funksjonær til tjeneste på Oslokontoret, og jernbaneekspeditor Ingv. Blegen, nåværende transport-sjef ved Christiania Spigerverk ble beordret til denne jobb. Hr. Blegen har vært så elskverdig å gi en redegjørelse om virksomheten der, og hvordan det hele var organisert. Redegjørelsen, datert 27. mars 1963 hitsettes.

"Muster Helene"

Hösten 1940 satte de tyske myndigheter i verk en regulering av den sivile vognlasttrafikk ved NSB. Begrunnelsen fra tysk side var den, at det ikke ble stillet tilstrekkelig antall vogner til disposisjon for godstransporter av wehrwirtschaftlich interesse. Det ble blant annet klaget over at Folldals Verk ikke fikk vogner nok. Begrunnelsen var korrekt. Det gikk, som rimelig kan være, sent med å stille vogner for gods som hadde middelbar eller umiddelbar interesse for tyskerne krigføring. Det var derfor på sett og vis forståelig at tyskerne ville ha et ord med i laget, for å sikre sine egne interesser.

Vognkvoter.

Den regulering som ble iverksatt gikk ut på å stille en bestemt vognkvote til rådighet for den sivile sektor i hvert jernbandedistrikt. NSB ville på dette tidspunkt ikke ha noe med å fordele vognkvotene blant sine trafikanter. Det ble Wehrwirtschaftstab Norwegen som overtok dette arbeide. Slik som forholdene senere utviklet seg i Norge er det grunn til å tro at dette var en gunstig ordning.

Alle trafikanter som skulle sende gods i hele vognlaster måtte på forhånd sende inn sine fraktbrev for godkjenning (genehmigung).

Som godkjenningsmyndighet (genehmigungsstelle) fungerte:

For Oslo og Drammen distrikter:	Wehrwirtschaftstab,	Norwegen i Oslo
" Hamar distrikt:	Wehrwirtschaftsoffizier,	Hamar.
" Trondheim distrikt:	"	Trondheim.
" Bergen distrikt:	"	Bergen.
" Kristiansand distrikt:	"	Kristiansand.

Til hvert godkjenningskontor ble det knyttet en norsk rådgiver som ble oppnevnt av departementet.

Etter hvert ble denne regulering myket opp idet en del vogner ble fritatt for godkjenning, så som stasjonsvogner, gjödselvogner og kalkvogner. Likeledes fikk en del større bedrifter generell transporttillatelse.

Innenfor rammen av den fastsatte vognkvote kunne vognene sendes hvor som helst. Dette førte etter hvert til at enkelte strekninger ble fullstendig overbelastet. Gjenstående vogner hopet seg opp i



Hönefoss og Ål, i Hamar, Otta og Dombås og mange andre steder. Dette betød en ganske voldsom nedbremsing av vognenes omløpshastighet med derav reduserte muligheter til å dekke det sivile behov for godstransport.

#### Strekningskontingenter (Muster Helene).

Et nytt system ble derfor utarbeidet for godkjenning av sivile og militære vognlaster. I forbindelse med denne nyordning ble jeg høsten 1941 av driftssjef Karsten Dahlum beordret til tjenestegjøring ved Wehrwirtschaftsstab, Norge.

Det nye system gikk ut på følgende:

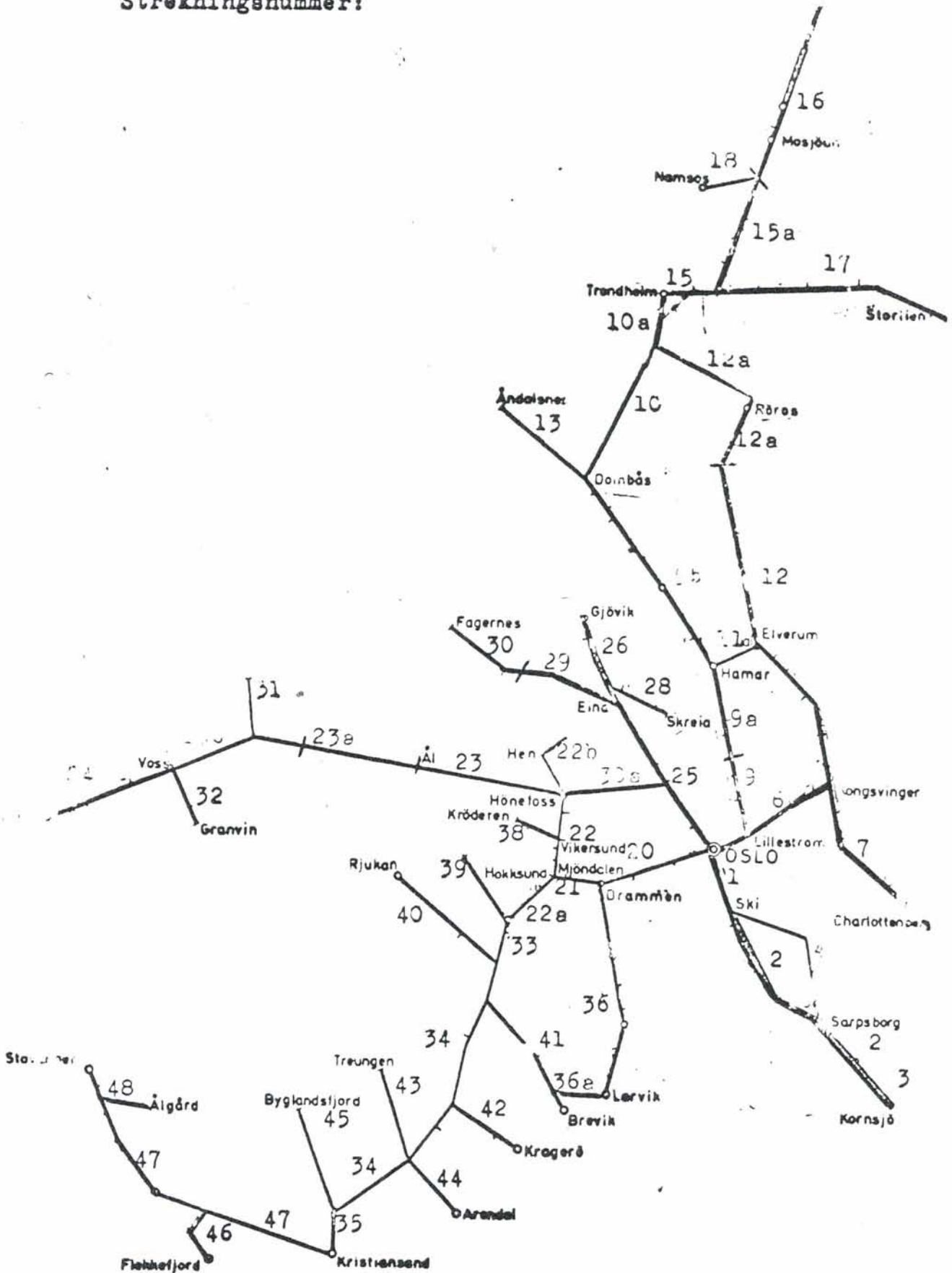
Hittil var det bare antall vogner som var fordelt mellom Wehrmacht og den sivile sektor, nå skulle også godstogkapasiteten fordeles. Fra NSB fikk Transportkommandantur oppgitt det antall vogner som kunne gå i hvert av de ordinære godstog over en bestemt strekning. F.eks. Eidsvoll - Hamar 145 vogner, Hamar - Dombås 120 vogner og Dombås - Støren 60 vogner. Det nye system tok sikte på i størst mulig utstrekning å utnytte denne godstogkapasitet og samtidig sikre at opplastingen av vogner til de forskjellige banestrekninger ble holdt innenfor de strekningskvoter som ble tildelt henholdsvis Wehrmacht (Transportkommandantur) og den sivile sektor (Wehrwirtschaftsstab).

Som det fremgår av kartet på neste side ble linjenettet oppdelt i bestemte strekninger som fikk sitt nummer, Oslo - Ski nr. 1, Ski - Sarpsborg v.l. nr. 2 osv. Denne nummerering gjalt i retning ut fra Oslo. I retning til Oslo het strekningene 101, 102 osv.



Muster "Helene"

Strekkningsnummer:





Den totale ordinære godstogkapasitet som stod til rådighet for militære og sivile formål pr. 7. mai 1942 fremgår av nedenstående tabell.

Str. nr.	Strekning	Antall vogner totalt	Str. nr.	Strekning	Antall vogner totalt
1	Oslo-Ski	125	25	Oslo-Eina	45
2	Ski-Halden	100	26	Eina-Gjøvik	30
3	Halden-Kornsjö	50	27	Jaren-Røykenvik	10
4	Ski-Sarpsborg	20	28	Reinsvoll-Skreia	20
5	Oslo-Lilleström	250	29	Eina-Dokka	20
6	Lilleström-Kongsv.	180	30	Dokka-Fagernes	15
7	Kongsv.-Charlottenberg	75	30a	Roa-Hönefoss	25
8	Kongsv.-Elverum	75	31	Myrdal-Flåm	2
9	Lilleström-Eidsvoll	145	32	Voss-Granvin	10
9a	Eidsvoll-Hamar	145	33	Kongsberg-Nordagutu	75
9b	Hamar-Dombås	120	34	Nordagutu-Grovane	40
10	Dombås-Stören	60	35	Grovane-Kristiansand	55
10a	Stören-Trondheim	90	36	Drammen-Larvik	30
11	Hamar-Elverum	50	36a	Larvik-Eidanger	30
12	Elverum-Tynset	50	37	Skoppum-Horten	11
12a	Tynset-Stören	30	38	Vikersund-Kröderen	24
13	Dombås-Åndalsnes	35	39	Kongsberg-Rödberg	15
15	Trondheim-Hell	100	40	Hjuksebö-Rjukan	48
15a	Hell-Grong	40	41	Nordagutu-Brevik	70
16	Grong-Elsfjord	25	42	Neslandsvatn-Kragerö	20
17	Hell-Storlien	35	43	Nelaug-Treungen	15
18	Grong-Namsos	12	44	Nelaug/Arendal/Grimst.	20
20	Oslo-Drammen	210	45	Grovane-Byglandsfj.	20
21	Drammen-Hokksund	240	46	Flekkefj.-Egersund	11
22	Hokksund-Hönefoss	90	47	Egersund-Stavanger	24
22b	Hönefoss-Hen	25	48	Ganddal-Ålgård	-
22a	Hokksund-Kongsberg	85			
23	Hönefoss-Ål	50			
23a	Ål-Finse	30			
23b	Finse-Voss	50			
24	Voss-Bergen	45			

Str. nr.	Strekning	Antall vogner totalt	Str. nr.	Strekning	Antall vogner totalt
101	Ski-Oslo	125	125	Eina-Oslo	50
102	Halden-Ski	100	126	Gjøvik-Eina	30
103	Kornsjö-Halden	50	127	Røykenvik-Jaren	10
104	Sarpsborg-Ski	20	128	Skreia-Reinsvoll	20
105	Lilleström-Oslo	300	129	Dokka-Eina	20
106	Kongsvinger-Lilleström	180	130	Fagernes-Dokka	15
107	Charlottenb.-Kongsv.	75	130a	Hönefoss-Roa	25
108	Elverum-Kongsvinger	75	131	Flåm-Myrdal	2
109b	Dombås-Hamar	120	132	Granvin-Voss	10
109a	Hamar-Eidsvoll	145	133	Nordagutu-Kongsb.	75
109	Eidsvoll-Lilleström	145	134	Grovane-Nordagutu	40
110a	Trondheim-Stören	90	135	Kr.sand-Grovane	55
110	Stören-Dombås	60	136	Larvik-Drammen	30
111	Elverum-Hamar	50	136a	Eidanger-Larvik	30
112a	Stören-Tynset	30	137	Horten-Skoppum	11
112	Tynset-Elverum	50	138	Kröderen-Vikersund	24
113	Ådalsnes-Dombås	30	139	Rödberg-Kongsberg	15
115	Hell-Trondheim	100	140	Rjukan-Hjuksebö	48
115a	Grong-Hell	40	141	Brevik-Nordagutu	54
116	Elsfjord-Grong	25	142	Kragerö-Neslandsvatn	20
117	Storlien-Hell	70	143	Treungen-Nelaug	15
118	Namsos-Grong	12	144	Gr.stad/Arendal/Nelaug	20
120	Drammen-Oslo	250	145	Byglandsfj.-Grovane	20
121	Hokksund-Drammen	250	146	Egersund-Flekkefj.	11
122	Hönefoss-Hokksund	100	147	Stavanger-Egersund	24
122b	Hen - Hönefoss	45	148	Ålgård-Ganddal	-
122a	Kongsberg-Hokksund	85			
123	Ål-Hönefoss	50			
123a	Finse-Ål	50			
123b	Voss-Finse	30			
124	Bergen-Voss	45			

Som tidligere nevnt, var en del vogntyper tidligere fritatt fra godkjenningsordningen og en del større bedrifter hadde generell godkjenning for sine vognlaster. Denne ordning opphørte nå og alle vognlasttrafikanter måtte uten unntagelse, sende inn sine fraktbrev på forhånd for godkjenning.



Til bruk ved godkjenningsskontorene ble det utarbeidet et streknings-skjema, det såkalte "Befehlsmuster Helene".

For hvert fraktbrev som ble tatt ut til godkjenning ble de strekninger som vognen(e) skulle passere tilsvarende belastet på Muster Helene for vedkommende dag (se neste side).

Alle vogner ble godkjent for opplasting på en bestemt dag. Til å begynne med var det faktisk en forutsetning at opplastedagen skulle overholdes. Etter hvert som det ble vanskelig å stille vogner til de godkjente fraktbrev som forelå på stasjonene, ble det imidlertid ikke tatt så nøye med opplastedagen. En regnet med en viss utjevning, slik at den daglige vognopplasting allikevel ville holde seg noenlunde på gjennomsnittstallet for hver strekning.

De strekningskvoter som ble stillet til rådighet for den sivile sektor skulle benyttes for følgende kategorier av vogner:

1. Stykkgoods
2. NSB tjenestegods
3. "Mittelbares Wehrmachtsgut" og sivilgoods.

Under den siste kategori av gods hadde til å begynne med skibnings-gods en viss prioritet. Senere ble det nødvendig å legge andre kriterier til grunn for prefereringen.

De følgende tre sider viser med et par eksempler prinsippet for "Befehlsmuster Helene".

a) Stückgut

Drontheim Distrikt

# Befehlsmuster Helene

den .....

Nr. der Strecke	Aufkommen	Zuführung Schweden	Zuführung Schiff	Summe	Nr. der Strecke	Aufkommen	Zuführung Schweden	Zuführung Schiff	Summe
1					101				
2					102				
3					103				
4					104				
5					105	////			5
6					106				
7					107				
8					108				
9					109	////			5
10	/			1	110	////			5
11					111				
12					112				
13					113				
14					114				
15	///			3	115				
16	//			2	116				
17					117				
18	/			1	118				
19					119				
20					120				
21					121				
22					122				
22a					122a				
23					123				
24					124				
25	<u>Beispiel:</u>				125				
26					126				
27	5 Stückgutwagen	Drontheim	-		127	Oslo			
28	2	"	"	-	128	Mosjøen			
29	1	"	Støren	-	129	Namsos			
30					130				
30a					130a				
31	Die Streckenbelastungen sind				131				
32	oben eingetragen				132				
33					133				
34					134				
35					135				
36					136				
37					137				
38					138				
39					139				
40					140				
41					141				
42					142				
43					143				
44					144				
45					145				
46					146				
47					147				
48					148				



3) Dienstgut

Befehlsmuster Helene

Drontheim Distrikt

den .....

Nr. der Strecke	Aufkommen	Zuführung Schweden	Zuführung Schiff	Summe	Nr. der Strecke	Aufkommen	Zuführung Schweden	Zuführung Schiff	Summe
1					101				
2					102				
3					103				
4					104				
5					105				
6					106				
7					107				
8					108				
9					109				
10					110	////		///	18
11					111				
12					112	////		////	10
13			///	3	113				
14					114				
15					115	////		////	10
16					116				
17					117				
18					118				
19					119				
20					120				
21					121				
22					122				
22a					122a				
23					123				
24	Beispiel:				124				
25					125				
26	10 Wagen	Dienstgut	Hell	-	126	Roros			
27	5	"	"	Drontheim	-	Dombaas			
28	3	"	"	Stören	-	Andalsnes			
29					129				
30					130				
30a					130a				
31	Die Streckenbelastungen sind				131				
32	oben eingetragen.				132				
33					133				
34					134				
35					135				
36					136				
37					137				
38					138				
39					139				
40					140				
41					141				
42					142				
43					143				
44					144				
45					145				
46					146				
47					147				
48					148				

# Befehlsmuster Helene

den .....

Nr. der Strecke	Aufkommen	Zuführung Schweden	Zuführung Schiff	Summe	Nr. der Strecke	Aufkommen	Zuführung Schweden	Zuführung Schiff	Summe
1	///			2	101				
2	///			2	102				
3	///			2	103				
4					104				
5	///			3	105	///		///	8
6	///			3	106	///			2
7	///			3	107				
8					108				
9					109			///	4
10					110				
11					111				
12					112				
13					113				
14					114				
15					115				
16					116				
17					117				
18					118				
19					119				
20	///			2	120				
21	///			2	121				
22	///			2	122				
22a					122a				
23	///			2	123				
24	///			2	124				
25					125				
26					126				
27					127				
28					128				
29	<u>Beleg:</u>				129				
30					130				
30a	4 Wagen	Hiesvoll - Oslo			130a	(Schiffsumschlag)			
31	2	"	Oslo - Hagerup		131				
32	2	"	Kongsvangen - Bergen		132				
33	2	"	Hellvåren - Bergen		133				
34					134				
35					135				
36	Die Streckenbelastungen sind				136				
37	oben eingetragen.				137				
38					138				
39					139				
40					140				
41					141				
42					142				
43					143				
44					144				
45					145				
46					146				
47					147				
48					148				



På de forskjellige godkjenningskontorer (genehmigungstellen) ble det hver dag i samråd med den sivile rådgiver tatt ut til godkjenning et antall fraktbrev som ble ført inn på Muster Helene. Alle hverdager ved middagstid måtte godkjenningskontorene telefonere inn sine strekningsbelastninger til Wehrwirtschaftstab Norwegen, som hadde sine kontorer i Oslo. Her ble det ført et sammendrag og dersom den sivile strekningskvote var overskredet på en eller flere strekninger, måtte godkjenningskontorene redusere antall godkjente fraktbrev som berørte disse strekninger. Kontoret i Hamar kunne f.eks. få ordre om å kutte ut 3 vogner på strekning 23 og 4 vogner på strekning 10 osv. Etter at slike justeringer var foretatt fikk godkjenningskontorene beskjed om at de kunne sende ut til trafikantene de fraktbrev som var godkjent.

Teoretisk skulle den nye ordning være til gagn for alle parter, sikre en jevn belastning på alle banestrekninger og de tyske myndigheter var meget strenge med at strekningskvotene ikke ble overskredet. I praksis fortonet det seg noe anderledes og systemet ville uten tvil ha skadet de sivile transporter hvis det ikke var lyktes i det daglige arbeide å råde bot på de verste ulemper. Ved et intimt samarbeide med Hovedstyrets driftsavdeling, Hovedvognkontoret og distriktenes vognkontorer, gikk det allikevel upåklagelig.

På dette tidspunkt ble det tatt opp et meget viktig arbeide, nemlig planlegging av sivile massetransporter som brenneved, forcellulose, kunstgjødning, korn osv. Det ble lagt vekt på å få disse transporter mest mulig jevnt fordelt over hele året, for å unngå rushkjøring i selve forbrukssesongen. Det kom her i stand et utmerket samarbeide med de interesserte bedrifter, institusjoner, forvaltninger m.fl., så som Norsk Hydro, Statens Kornforretning og Veddirektøren. Kontakt og samarbeid med Kommunikasjonsdirektoratet var bra så lenge general Ole Berg var sjef. Etter at direktoratet fikk NS-ledelse ble jeg fortsatt innkalt til konferanser, men samarbeidet opphørte. Denne forandring i forholdet til Kommunikasjonsdirektoratet var Wehrwirtschaftsstabsledelse (jeg tenker her på Fregattenkapitän Sonnenkalb) oppmerksom på uten å reagere.

Når det gjalt de store forsyningstransporter (forcellulose, kunstgjødning, korn, poteter, brennved m.m.) viste We-wi.stab stor interesse og var til stadighet behjelpelig med å få overført noe av Wehrmachts strekningskvoter til sivile formål.

Et annet viktig problem som etter hvert ble løst var krysstransportene. Under normale forhold er det, i hvert fall for NSB, helt likegyldig hvor godset kommer fra og hvortil det sendes. Under forhold hvor det ikke kan skaffes tilstrekkelig vogner og trekraft til de viktigste livsfornødenheter er det imidlertid nødvendig at en eller annen instans påser at ikke noe av transportkapasiteten går til spille ved hensiktsløse krysstransporter. Jeg skal bare nevne en enkel varesort for å belyse hvor rent bort i veggene transporten kunne foregå. Det ble søkt om transporttillatelse for trekull over følgende strekninger:

Fra Arneberg	til Bergen
" Sokna	" Oslo
" Tynset	" Oslo
" Sarpsborg	" Trondheim
" Hønefoss	" Sarpsborg



Slike krysstransporter fant sted for en rekke varesorter, så som tømmer, brennved, tremasse, såpe- og vaskeartikler m.fl. Ved å skjære vekk de aller verste utvekstene, ble det innspart tusenvis av vognkilometer. Dette møtte som rimelig er, en del motstand fra forretningsstanden som gjerne ville opprettholde sine gamle forretningsforbindelser.

Det meldte seg etter hvert nye vanskeligheter. Antallet tyske tropper i landet steg og dermed økte wehrmachtstransportene. En hel rekke av militære byggearbeider ble satt i gang og la stort beslag på våre samferdselsmidler. Byggingen av Nordlandsbanen gikk hurtig fremover og trakk til seg både godsvogner og lokomotiver, som det var for lite av på forhånd. Senere kom også Stavangerbanen til.

#### Mangelen på trekraft og vogner.

Fra begynnelsen av 1942 blir mangelen på trekraft og jernbanevogner meget merkbart. Samtidig blir etter hvert vår kystflåtes yteevne sterkt redusert på grunn av de mange senkninger og mangel på drivstoff. De samme vanskeligheter gjorde seg gjeldende for landets lastebilpark. Også her blir rekvisisjonene fra Wehrmacht større og større. Mangelen på drivstoff, smøreolje og reservedeler blir stadig mer følelig og materiellet var etter hvert så nedslitt at antall biler under reparasjon steg fra dag til dag.

#### Preferering av godset.

Under hele den tid vognlasttrafikken hadde vært under regulering, hadde det vært nødvendig med en viss preferering av godset i de tilfeller og på de strekninger hvor det ikke var vogner og trekraft nok til å dekke etterspørselen.

Nå måtte denne prefereringen skjerpes betraktelig. Hva skal transporteres og hva skal vente?

Det måtte nå mer enn noensinne tas forsyningsmessige hensyn ved godkjenning av fraktbrevene. Selv om det med stor rett ble hevdet at ledige jernbanevogner burde lastes opp på den stasjon hvor de sto, var det ikke til å unngå at også andre vurderinger enn tomvognsløpet kom inn i bildet. Jernbanevognene måtte først og fremst benyttes der hvor det var størst og viktigst behov for dem.

Når det gjalt å dekke Wehrmachts behov for vogner måtte NSB finne seg i den mest meningsløse tomvognskjøring. Man kan f.eks. ta sementtransportene til Flisa og Hen hvor vognene måtte gå tomme tilbake (turnusvogner) til tross for at de fullt ut kunne vært benyttet for sivile transportert i retur. For sivile transporters vedkommende prøvde vi så meget som mulig å godkjenne transportert i retning av de steder som hadde stort behov for vogner.

Det kan være av interesse her å nevne en del av de godsslag som var mest dominerende.

Først på listen kom selvsagt alle slags levnettsmidler og forstoffer. Selv disse høyt prefererte varer kunne det ofte være meget vanskelig å få frem i rett tid og i tilstrekkelige mengder på enkelte strekninger. For en rekke viktige varers vedkommende



var forholdet det samme som i normale tider, nemlig det at de gikk ut fra områdene omkring Oslofjorden. I retning fra Oslo til Bergen og Trondheim var det derfor praktisk talt ikke mulig å få godkjent annet vognlastgods enn høyt prefererte matvarer, forstoffer, gjødning og brensel. Unntakelser ble gjort for gods som var nødvendig for å holde livsviktig industri i gang.

I gruppen forstoffer var det forcellulose som dominerte og som det var vanskelig å skaffe tilstrekkelig vogner og presenninger til. Forcellulosen var nemlig meget hygroskopisk og hvis den ikke skulle komme frem som gröt, måtte den være dekket med presenning. Forsök med å sende den uten presenning falt ikke heldig ut idet massen svullet ut når den fikk regn på seg og sprenget ut vognkassen. Et annet forsök falt bedre ut. Under fremstillingen kom forcellulosen ut av maskinene i store bredder som senere ble brettet og presset i baller. Jeg foreslo for produksentene å bruke forcellulose i store bredder til å dekke celluloseballene med under transporten. Den cellulosen som ble brukt som "presenning" ble regnet med i varekvantumet og brukt som for. Denne metoden viste seg å være brukbar.

Av gjødningsstoffer kom det alt vesentlige fra Norsk Hydro på Heröya. Det kom riktignok en del båtlaster medkali til Oslo, men det var ytterst beskjedent i forhold til de gjødningskvanta som gikk ut fra Heröya. Når det gjalt disse transporter stod godkjenningskontoret i Oslo praktisk talt i daglig kontakt med Norsk Hydros hovedkontor. Det skulle dog mer enn godkjente fraktbrev til for å holde disse transporter gående i nødvendig utstrekning. Det var NSB's driftsavdeling, Hovedvognkontoret, og ikke å forglemme vognkontoret i Drammen distrikt som løste denne kjempeoppgaven. Godkjenningskontoret hadde imidlertid en samlet oversikt over de aktuelle behov som var meget verdifull.

Om transportene av brennved kan man trygt si at de er et kapittel for seg. I den sivile sektor var det vel denne varesort som daglig toppet listen. Dessuten var det en rekke interesser som knyttet seg til vedtransporten ved siden av den vesentligste, nemlig den å få veden frem fra avsenderstasjon til mottakerstasjon. Ordningen med å godkjenne "individuelle" fraktbrev viste seg snart å være meget upraktisk. Veden ble kjørt frem til jernbanestasjonene og ble stablet i stor bredde langs opplastesporene. Avsenderne sendte ofte inn sine fraktbrev til godkjenning longe för veden var kjørt frem til stasjonen, og det hendte derfor daglig at stasjonene fikk tilsendt godkjente fraktbrev for vedpartier som enten ikke var kjørt frem eller som lå så langt fra sporet at den ikke kunne lastes opp. Selv om det en gang i blant förte til at enkelte av de store vedgrossister i Oslo fikk noen vogner mer eller mindre enn de andre, ble godkjenningen av vedtransportene fra de områder som lå under godkjenningskontoret i Oslo (Wehrwirtschaftstab) i praksis ordnet på en slik måte at transportmulighetene på avsenderstasjon ble best mulig utnyttet. Den praksis for godkjenning av fraktbrev for brennved som ble benyttet hadde ledelsen i Wehrwirtschaftstab ikke kjennskap til.

I höytidsperioder som jul, påske og pinse arrangerte godkjenningskontoret i samarbeid med NSB's driftsavdeling og Hovedvognkontoret spesielle opplastingsaksjoner ved de aller største vedstasjoner som f.eks. Skotterud - Vestmarka, Røykenvik m.fl. Avsenderne fikk



tildelt et større antall vogner som måtte lastes opp på helligdagene og som gikk med ekstratog til Oslo. I et tilfelle sendte en av de store vedmottagere i Oslo på selve julaften en buss fulllastet med opplastermannskap til Vestmarka for å laste opp ved i julehelgen. Han lastet opp et helt jernbanetog med sine folk. På denne måten fikk vi nyttet vogner og trekraft de dager tyskerne holdt hvile.

Om generatorknott og trekull er det nok å si at disse godsslag kom fra de samme stasjoner som lastet ved og i praksis kom inn under samme kategori, kanskje med et hakk høyere preferanse.

Av jordbruksproduktene var det korn og poteter som ruvet. Begge var selvsagt meget sesongbetont, men potetsesongen var mest hektisk fordi hovedmengden måtte frem til mottagerstedene i løpet av en meget kort periode. De trakk til seg et meget betydelig antall vogner. En av de aller største vanskeligheter var imidlertid å få frem poteter til Bergendistriktet som dekket en stor del av sitt behov fra Hadeland. En del av disse transporter måtte derfor henvises til båttransport rundt kysten.

Under hele krigen var det Bergensbanen som var den trangeste flaskehalsen og skulle vi få frem annet enn rene matvarer måtte vi tigge til oss litt av Wehrmachts kvote eller simpelthen godkjenne vognlaster "under disken".

Det er rimelig at det nevnes noe om de varekategorier som ikke ble godkjent. For det første var der alltid en del varer som ikke var det vi kalte "livsviktige" og som derfor måtte vente til det leilighetsvis ble anledning til å ta dem. Dessuten hadde vi en stor grupp gods, så som tømmer, trelast, takfliser og andre bygningsmaterialer som var bestemt til formål som lå helt utenfor norske sivile interesser. Avsendere og mottagere av disse vareslag var dels interesser i at godset ble avsendt, dels uinteressert, og noen så helst at godset ikke kom av sted. Det avhang helt av deres innstilling til forholdene. Men en del presset hårdt på for å få sitt gods av sted og klaget til de interesserte tyske instanser når deres fraktbrev ble liggende på godkjenningskontoret uten å bli behandlet eller sendt tilbake med avslag. Dette førte omsider til at denne kategori av transporter ble overtatt av Transportkommandantur og ble sendt på såkalt "Fahrtsnummer" og ble belastet de tyske strekningskvoter. Men vognene gikk selvsagt tapt for den sivile transport.

De trafikanter som av den ene eller andre grunn ikke fikk sine vognlasttransporter godkjent hadde et fremragende smutthull som en del av dem benyttet seg av, selv om det ble dyrt. De innleverte sin partier som stykkgoods. Stykkgoods ble omsider begrenset til 500 kg. pr. sending, men det var ingen begrensning for hvor mange sendinger en trafikant kunne innlevere pr. dag. Möbler fra Åndalsnes ble i stor utstrekning ekspedert som stykkgoods. Resultatet var færre vogner til korn og poteter fra Gudbrandsdalen til Oslo.

Godkjenningskontorets forhold til trafikantene var meget godt. De retningslinjer for godkjenning av vognlasttransporter som stilltiende var lagt til grunn, gjorde som foran nevnt at det var vanskelig for såkalte flisbaroner og andre konjunkturryttere å få sine transporter godkjent. Dette førte selvsagt til misnöye, og godkjenningskontoret pådro seg klager som enten ble sendt direkte til Wehrwirtschaftstabs tyske ledelse eller til Reichskommissar.



Foranstående er det som jeg har klart å trekke frem av min erindring om noe som skjedde for mer enn 20 år siden. Om forholdene ved de andre godkjenningssteder vet jeg lite eller intet, men jeg vet at det var i de jernbaneområder som "lå under" godkjenningskontoret i Oslo at vanskelighetene var størst og dessuten foregikk koordineringen av all fraktbrevgodkjenning under Oslokontoret (Wehrwirtschaftstab).

Det er mange av jernbanens tjenestemenn som kunne nevnes med heder når det gjelder avviklingen av de sivile godstransporter i krigsårene. Denne redegjørelse vil jeg gjerne avslutte med vognkontorene i Oslo, Drammen og Hamar i kjær erindring om en fremragende innsats

Oslo, 27. mars 1963.

Ingvald Blegen (sign.)

IB/ESA 3X.

## TRAFIKKONTROLL

Tyskerne var ikke alltid fornøyd med toggangen og trafikk-avviklingen, og det ble sendt ut både norsk og tysk personale for å kontrollere både godsvognfordelingen og toggangen. Resultatet av denne kontroll var av mindre verdi, da man jo ikke hadde ubegrenset tilgang på trekraft og personale for å kjøre eventuelle ekstratog med gjenstående vogner. Imidlertid var toggangen på Sörlandsbanen og Vestfoldbanen så uregelmessig sommeren 1944 at Transportkommandantur fant det nødvendig å sende ut en spesiell mann av høyere grad, major Plag, som hadde i oppdrag å studere forholdene på disse baner. Denne beretning er av såvidt stor interesse at den hitsettes. Den vitner om at vedk. major nok var fullt brukbar til den jobb han var satt til, og så alle svakheter ved togekspedisjonen. De positive forslag til forbedringer som han antydet, vitner om det.

Rapporten ble såvidt huskes oversendt de respektive distrikt-sjefer til videre forføyning.

Transportkommandantur Oslo  
Abt. III

Oslo, den 22.8.44

## A.

Reisebericht des Abteilung-leiters III  
der T.K. Oslo Major P l a g über die  
Südlandsbahn vom 11.-18.8.44

-----

I. Die allgeimeine Betriebslage ist gekennzeichnet durch den starken Ferien- Reise- und Gepäckverkehr, der grosse Zugverspätungen und Zuglauf-störungen zur Folge hat.

- Grunde: 1) Reisezüge: Zugüberfüllung, erschwertes Aus- und Einsteigen durch umfangreiches Handgepäck, unnötiges Aussteigen vieler Reisenden auf Unterwegsbahnhöfen um spazieren zu gehen, Ein- und Ausladen von zahlreichem Reisegepäck, das durch schlechtes Sortieren beim Einladen oft zeitraubendes Nachsuchen und Auseinandersetzungen mit den betreffenden Eigentümern auf den Ziel- oder Umladebahnhöfen verursacht.
- 2) Güterzüge und Güterzüge mit Personenbeförderung: Die Fahrpläne dieser Züge sind durchweg zu eng. Die Rangiergeschäfte auf den einzelnen Bahnhöfen lassen sich zwar noch verflüssigen, die Planaufenthalte reichen jedoch nicht aus.



Die Züge der befahrenen Stichbahnen fuhren nur mit Verspätungen, für die Gründe nicht erkennbar waren.

a) Auszug aus dem Zugmeldebuch Neslandsvatn:

<u>15.8. Hauptbahn</u>				<u>15.8. Kragerø</u>			
	<u>an</u>	<u>ab</u>		<u>an</u>	<u>ab</u>		
710	1.02	1.15	Z. 2552	7.30	--		
709 x 5804	2.20	3.06	2553		7.55		
5804	3.05	3.37	5654	114.0	---		
5801 x 702	10.25	11.39	2153)	13.42	13.52		
702 x 5801	11.37	11.57	2555)				
Z. 2153	13.42	Kragerø	Z. 2154)	16.25	--		
2154	Kragerø	16.36	2556)				
2802 x 701	18.42	19.44					
701	18.24	18.44	5657	-	18.52		
5803 x 710	23.34	1.25	2558	22.40	--		
			2559		23.02		

<u>16.8.</u>				<u>16.8.</u>			
	<u>an</u>	<u>ab</u>		<u>an</u>	<u>ab</u>		
710 x 5803	1.22	1.44	2552	7.25			
709	2.29	2.45	2553	--	7.55		
5804	5.19	5.43	5654	--	11.25		
5801	10.27	11.55	2153)	14.22	14.31		
702	11.27	11.42	2555)				

Kragerø an 15.25  
Übertragung einer Verspätung von  
30 Minuten auf 2556)  
2154)

b) Fahrbericht für Gt 5802  
Kristiansand-Neslandsvatn  
am 15.8.44

	<u>an</u>	<u>ab</u>
Kristiansand	-	8.30
Nelaug	14.05	14.55
Vegarshei	-	16.27
(Rangieren Anschl. Hol erfordert 15 Min.)		
Bjorvatn		16.58
Gjerstad	17.25	18.00
Brösjö	18.23	18.38
Neslandsvatn	18.45	

c) Fahrbericht für Gt 5654  
Kragerø-Neslandsvatn  
am 16.8.44

	<u>ab</u>	<u>an</u>
Kragerø	9.50	
Neslandsvatn		11.25
(später 25 Min.)		
(Z. 702 Neslandsvatn an 11.27 ab. 11.42) Lok kam an Kragerø erst 9.40 an den Zug u. rangierte ihn fertig.		
Lok-Übergang von 2553 auf 5654 in Kragerø von 8.25 bis 9.40		

d) Fahrbericht für Gt 5654 am 17.8.

	<u>an</u>	<u>ab</u>
Kragerö		10.01
Neslandsvatn	11.35	
(später 25 Min.)		
Gt 5654 fuhr infolge falscher Weichenstellung von Kragerö in das Lok-Gleis.		

Gt 2553 Kragerö an 9.05

f) Fahrbericht für Gt 5463/2135 Nordagutu-Skien-Larvik am 17.8.44

	<u>an</u>	<u>ab</u>
Nordagutu	14.35	14.44
(ohne Rangieren, wenig Gepäck) Planaufenthalt von 5 Min. trotz 25 Min. Verspätung grundlos nun weitere 4 Min. überschritten.)		

	<u>an</u>	<u>ab</u>
Valebö x 5462	15.09	15.15
Skien	15.50	16.00
Eidanger	16.30	16.40
Larvik	17.30	
später 10 Min.		

g) Fahrbericht für Gt 844 Larvik-Horten am 18.8.44

	<u>an</u>	<u>ab</u>
Larvik		10.12
Sandefjord	11.00	11.05
Stokke x 801	11.39	11.43
(an 11.42)		
Tönsberg	12.03	12.12
Skoppum	12.34	12.43
Horten	12.58	
später 8 Min.		

e) Fahrbericht für Z 702 Neslandsvatn-Nordagutu am 17.8.44

	<u>an</u>	<u>ab</u>
Neslandsvatn	11.50	12.03
Drangedal	12.20	12.24
(obwohl in 2 Min. fertig, Planaufenthalt v.4 Min.)		

Lunde x 2153 12.55 13.05  
(f. Gepäckeinladen 5 Mann, nur wenige Stücke, trotz Verspätung langsam eingeladen u. Verspätung vergrößert.)

Bö x 5381 13.20 13.25  
(Planaufenthalt grundlos um 2 Min. überschritten.)

Nordagutu 13.51 14.04

(Im Gepäckwagen Stavanger-Oslo G4-40464 Gepäck so schlecht sortiert, dass Reisende selbst ihr Umschlagsgepäck suchen mussten. Ein- u. Ausladen sehr langsam u. ohne Bemühungen Verspätung zu kürzen.)

h) Fahrbericht für Gt 808 Skoppum-Drammen am 18.8.44

	<u>an</u>	<u>ab</u>
Skoppum (später 20 Min)		14.10
Holmestrand	15.35	15.42
Skoger x 815 (an 16.28)	16.27	16.29

Drammen 16.43  
später 3 Min.

Nach den Zugmeldebüchern von Nelaug, Neslandsvatn, Nordagutu sind Zugverspätungen keine Ausnahmen sondern bilden die Regel.

#### Reisezüge:

Die Verspätungen der Reisezüge werden hauptsächlich durch den unregelmässigen Lauf der Güterzüge und der Güterzüge mit Personenbeförderung (Gt) hervorgerufen. Sie werden vermehrt durch das Verhalten der Reisenden und die zu langsame Bedienung der Gepäckwagen.

#### Abhilfe:

Aufstellung von Wartezeiten für die durchgehenden Hauptbahnzüge auf den Knotenbahnhöfen, Beschleunigung des Aus- und



Einsteigens der Reisenden und Verbot unnötigen Aussteigens von Reisenden auf Unterwegsbahnhöfen mit kurzen Planaufhalten durch entsprechende Anschläge in den Zügen und durch Ausrufen der Aufenthaltszeiten durch das Zugbegleitpersonal, Beschleunigung des Gepäckumschlages durch entsprechende Beihilfe des Bahnhofspersonals.

#### Güterzüge:

Für die Abwicklung der ordnungsmässigen Rangierarbeiten auf den Zugbildungs- und Unterwegsbahnhöfen fehlt die Zeit. Bunte Züge, d.h. nicht nach den angegebenen Bestimmungsbahnhöfen zu Wagengruppen rangierte Züge, ausserplanmässige Wagenabstellungen und damit Beförderungsverzögerungen sind die Folge.

#### Abhilfe:

Revision der Güterzugsfahrpläne und Anpassung in die tatsächlichen Bedürfnisse. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Rangiergeschäfte auf den Unterwegsbahnhöfen meistens wegen Fehlen von Rangierloks von den Zugloks durchgeführt werden müssen. Das Aus- und Einladeverfahren für Stückgut bei den Unterwegsgüterzügen muss beschleunigt werden.

#### Betriebsmaschinendienst:

Das Lokpersonal ist durchweg anerkennend bestrebt, den Zuglauf zu fördern und Verspätungen zu vermeiden oder auszugleichen. Dies führt jedoch zwangsläufig dazu, dass allgemein und fast ausnahmslos nur noch mit kürzester Fahrzeit gefahren wird. In dieser schwersten und nachteiligen Überbeanspruchung der Loks liegt wohl der Grund für den unverhältnismässig hohen Reparaturstand der Zugloks.

Was durch kürzeste Fahrzeiten aufgeholt wird, geht auf den Bahnhöfen durch starres Festhalten an den Planaufhalten oder durch die bereits dargestellten Verzögerungen auf den Bahnhöfen wieder verloren. Die Anstrengungen des Lokpersonals werden dadurch sinnlos und stumpfen ab.

Die Planmässigen Dienstzeiten des Zugpersonals werden regelmässig erheblich überschritten, führen zu schlechter Dienstabwicklung auf den Zielbahnhöfen und insbesondere zu schlechter Wartung der Loks mit allen nachteiligen Folgen für den darauffolgenden Dienstabschnitt. Der hohe Krankheitsstand hat zweifalls hierin seine Hauptursache.

## II. Notwendige bauliche Veränderungen zur Verbesserung der Betriebsleistung

#### Bahnhof Moi:

Aus Richtung Stavanger fehlt Linksweiche für direkte Einfahrt nach den abstellgleisen. Ist betrieblich dringlich erforderlich, damit auch die Abstellgleise umfahren werden können und bei Ausfall der Ausfahrweiche Richtung Oslo die Abstellgleise nicht blockiert sind. Nach örtlicher Besichtigung vom Distriktchef sofort durchführbar.

Bahnhof Kristiansand:

a) Einfahrhauptgleise für lange Güterzüge zu kurz. Verlegung der Einfahrweiche um etwa 150 Meter schafft Platz. Nach örtlicher Besichtigung mit Distriktschef sofort und ohne Schwierigkeiten möglich.

b) Die Bhfs.Kdtr. Kristiansand benutzt zur Aufbewahrung von Wehrmachtsgepäck einen voll betriebsfähigen G4 und 2 Bahnhofs-wagen und verspart Bahnhofs-gleis.

Vorschlag:

Sofortiger Ersatz dieser Wagen durch Aufstellung von 3 gut erhaltenen Wagenkasten abgestellter Schmalspurwagen an geeigneter Stelle im Vorgarten der Bhfs.Kdtr.

Nach örtlicher Besichtigung und Vereinbarung mit Distriktschef sofort durchführbar, Arbeiten bis spätestens Mitte September fertig.

Bahnhof Stavanger:

Verlegung des Wehrmachtgüterverkehrs auf den Güterbahnhof dringlich. Die bei der Generaldirektion beantragte Holzzuweisung für den hierfür zu errichtenden Schuppen fehlt immer noch. Bauzeit etwa 2 Monate. Die entbehrliche Dienstbaracke des Eisenbahnbau-stabes und sein daneben liegendes nur noch kleines Eisenlager, auf dessen Platz der Güterschuppen erstellt werden soll, wäre zeitgerecht zu räumen.

Derzeitiger Zustand ist unhaltbar.

a) Die jetzigen Entladeplätze auf dem Güterbahnhof und dem Per-sonenbahnhof sind räumlich etwa 1 km voneinander getrennt.

b) Die Bahnhofsbedienung für DW ist wegen starker Beengung der Bahnhofsanlagen stockend.

c) Durch Mangel an Schuppenplatz kann Wehrmachtgut häufig nicht ausgeladen und eingelagert werden. Dadurch werden Güterwagen ver-botswidrig zu Lägerräumen.

d) Umstellung von täglich 3 Wehrmachtswagen vom Güterbahnhof zum Personenbahnhof braucht regelmässig 3 Tage. Es gehen verloren täglich 2 mal 3 = 6 Wagenumlauf-tage, monatlich 30 mal 6 = 180 Wagenumlauf-tage = monatlicher Ausfall von 45 Wagen.

Bahnhof Kragerö:

Der Aufbewahrungsraum für gepäck und Güter ist viel zu klein. Die unmittelbar daneben liegende grosse Restauration ist völlig unbe-nutzt. Umänderung ist auch im Wehrmachtinteresse sehr erwünscht.

III. Leerwagenumlauf:

Der Leerwagenumlauf auf der Strecke Stavanger-Kristiansand-Nelaug-Neslandsvatn bedarf dringender Verbesserung. Der unverhältnismä-sig hohe Leerwagenbestand in Stavanger war bedingt durch voraus-sichtlichen Wehrmachtsbedarf. Ausserdem bestanden Abfuhrschwierig-keiten durch Ausfall einer E-Lok zwischen Sira und Marnardal bis 15.8., ab 16.8. sind wieder 3 E-Lok auf dieser Strecke eingesetzt.



Leerwagenrückstau am 14.8.:

	8 G)	abverfügt nach Richtung Osten
Nelaug	22 O)	8 0 abverfügt nach Richtung Osten
		6 0 abverfügt nach Blakstad-Arendal
		8 0 Rest nicht abverfügt.

Flaten 21 Wagen abgestellt wegen Platzmangel in Nelaug.

Zusammen 51 Wagen, die hauptsächlich von der Strecke Arendal-Nelaug angefallen, täglich den Wagenbüro Kristiansand von Nelaug gemeldet und trotzdem schon etwa 1 Woche stehen bleiben, weil die verkehrenden Hauptbahnzüge Richtung Osten ausgelastet waren.

Wagenverfügungen sind wertlos, wenn Abfuhr nicht gesichert ist.

Durch ungleiche Zugkraft Stavanger-Sira (Dampf) Sira-Marnardal (elektrisch) Marnardal-Kristiansand-Neslandsvatn entsteht zwischen Stavanger-Neslandsvatn ein natürlicher Leerwagenrückstau von wöchentlich etwa 70 Wagen, deren Abfuhr nur durch Einlegung eines Bedarfsleerwagenzuges bis Neslandsvatn und ab da in vorhandenen Planzügen Richtung Osten abzubefördern sind. Hierzu ist enges Einvernehmen zwischen den Distrikten Stavanger und Kristiansand notwendig und von beiden Distriktchefs zugesagt.

Sonstiges:Kristiansand:

Die abgestellten Flakschutzwagen sind in schlechtem Zustand. Die Unterhaltung aller abgestellten Wehrmachtswagen muss verbessert werden, damit diese stets einsatzfähig bleiben. Entsprechende Weisung an Distriktchefs und Überwachung der Durchführung erforderlich. Die Bhfs.Kdtren erhalten entsprechenden Befehl.

Neslandsvatn:

Der sehr starke Gepäckumschlag von Z 5654 von Kragerö auf Z 702 und umgekehrt wurde am 16.8. nur vom Schaffner des Z 702 und des Z 5654 bewältigt. Die Verspätung des Z 702 erhöhte sich dadurch um weitere 10 Minuten. Bahnhofspersonal von Neslandsvatn war nicht beigestellt. Abhilfe erforderlich.

Flag, Major  
(gez.)

## TYVERI FRA TYSKE VOGNLASTER

Tyveri fra tyske matvaretransporter (nachschrub) fra Tyskland til de forskjellige forlegninger i Norge, ble hyppig meldt Centralkontoret av Tpk. Det ble foretatt en del undersøkelser i den anledning spesielt ved grensestasjonen Kornsjö. Alle plomber på ankommende vogner ble undersøkt for å finne ut hvorvidt tyveriet var foregått før vognlasten kom til Norge. Det ble sendt en lengre redegjørelse til Tpk. om saken, hvor NSB hevdet at tyveriene - etter de foretatte undersøkelser - neppe fant sted på norsk side. De måtte i tilfelle være skjedd under transporten før ankomsten til Kornsjö.

Imidlertid fant Tpk saken såvidt alvorlig at det ble sendt en særlig representant fra DR heropp, for å bringe klarhet i forholdet. Ernst Kurth fra Essen kom heropp sommeren 1943. Han var jurist av utdannelse og ansatt ved DR. Vi besøkte sammen bl.a. Kornsjö st. hvor han fikk anledning til å se på forholdene der når godstogene med de tyske transportere kom. Han ble ikke mange måneder i Oslo, og hans korte opphold her ble resultatløst. Før avreisen uttalte han at de tyverier som foregikk i Norge intet var å regne sammenlignet med størrelsen av de tyverier som foregikk i de øvrige akkuperte land som f.eks. i Frankrike. Der ble vognenes adresselapper forandret underveis og ble dirigert dit som motstandsbevegelsen ønsket. Jeg kjenner til bare et tilfelle hvor det ble gjort noe lignende i Norge og det gjaldt en vogn med smör fra Stavanger til Deutsche Wehrmacht i Oslo. Denne vogn ble omdirigert til Harestua ved å bytte ut den opprinnelige vognlapp med en ny. Det ble gjort på Filipstad. Vognen ble naturligvis etterlyst av Tpk, og det ble pliktskyldigst satt igang de rutinemessige undersøkelser uten selvfølgelig å komme på spor etter vognen. Dette hendte vinteren 1945. Når Tpk ikke satte mer inn på å få rede på vognen, skyldes det sikkert at det var andre og viktigere ting som krevet deres oppmerksomhet akkurat da.

I 1956 kom følgende brev fra Kurth som viser hans innstilling:

"Sehr geehrter Herr Bech!

Nach langen Jahren des Schweigens ist es mir ein Bedürfnis, Ihnen doch einmal zu schreiben.

In meiner Eigenschaft als Hauptmann war ich im Jahre 1943 einige Monate bei der Transportkommandantur in Oslo, die damals Major Bohner leitete. Ich hatte seinerzeit die besondere Aufgabe zur Bekämpfung der Diebstähle, usw. - Mit Ihnen, sehr geehrter Herr Bech, und mit Herrn Dir. Karsten Dahlum stand ich im allerbesten Einverständnis. Noch sind mir die freundschaftlichen und kameradschaftlichen Besprechungen in allerbesten Erinnerung.

Am Tage meiner plötzlichen Versetzung und als ich von Ihnen und Herrn Dir. Dahlum Abschied nehmen musste, übergaben Sie und Herr Dahlum Ihre Karten mit dem Bemerken, nach dem Kriege Ihnen doch einmal zu schreiben. Das habe ich nun 13 Jahre nicht getan, trotzdem ich so oft an Sie gedacht habe.



Nachdem ich nun seit 1 1/2 Jahren im Ruhestand lebe und nicht mehr bei der Bundesbahndirektion in Essen beschäftigt bin, kann ich Ihnen mitteilen, dass es mir und meiner Familie gesundheitlich gut geht und auch zufrieden bin.

Es würde mich sehr freuen, von Ihnen auch einmal zu hören, und ob Sie oder Herr Dahlum sich meiner noch erinnern.

Und so bleibe ich in der Hoffnung, dass es Ihnen gut geht, mit den herzlichsten Grüßen.

Ihr sehr ergebener

Ernst Kurth."

Kurth var oss behjelpelig på mange måter og orienterte oss om den militære situasjonen hver morgen. Dessuten holdt han oss ajour med personalstaben på Tpkdr., hvem som var Gestapo og hvem som var partimedlem.

FORTEGNELSE OVER TYSKERE VED TRANSPORTKOMMANDANTUR I TIDEN 19.4.40 -  
8.5.45

Augustin	Oberbaurat D.R.	Nau	Oberzahlmeister
Anderson	Oberleutnant	Nowack	Oberleutnant
Apel	Feldwebel	Neumann	Hauptmann
Braun	Hauptmann	Ottensmayer	Oberleutnant
Brune	Oberleutnant	Oppenheimer	Feldwebel
Bohner	Major + Chef	Plag	Major
Eckel	U.off.	Peter	Reichsbahndirektor
Emmermann	Hauptmann	Probst	Hauptmann
Freund	U.off.	Rogacki	Hauptmann
Grund	Oberleutnant	Renner	U.off.
Gerlach	Kriegsverwaltungsinsp.	Rittich	Ing. b/D.R.
Gratza	Oberzahlmeister	Schnabel	Hauptmann
Griebel	Oberleutnant	Siebeneik	Hauptmann
Giegel	Oberfeldwebel	Schwabe	Reichsbahninsp.
Greel	Oberleutnant	Schaffner	U.off.
Graff	Inspektor b/D.R.	Solesky	U.off.
Geusen	Hauptmann	Streble	Reichsbahnbaurat
Heil	Hauptmann	Sommer	Oberzahlmeister
Heinrich	Hauptmann	Trübel	Oberamtmann D.R.
Honigbaum	Hauptmann	Vermut	U.off.
Heinz	Hauptmann	Weber	Reichsbahninsp.
Hahn	Hauptmann	Wahl	Reichsbahninsp.
von Kettler	Oberstl. Freiherr		
Kolbers	Reichsbahninsp.		
Klotz	Hauptmann		
Kurth Ernst	Decerndent b/D.R.		
Klinge			
Kaiser			
Kamlade	Inspektor b/D.R.		
Lemann	Reichsbahninsp.		
Maltzan	Generalstabs <b>officer</b>		
Melhaase	Oberleutnant		
Münckel	Hauptmann		
Müther	Oberleutnant		
Mulius von	Major + Chef		
Machatus	Hauptmann		



Det var en rekke offiserer og menige som tjenstgjorde ved Transportkommandantur under okkupasjonen. Flere av offiserene var jernbanetjenestemenn fra tyske riksbaner og de var som regel ved den tekniske avdeling (Bbv.) i Transportkommandantur. Helt nøyaktig fortegnelse har det ikke vært mulig å skaffe. Det vises til en oversikt over det personale som man har kunnet skaffe rede på. Heller ikke har det vært mulig å få med de rette titler på alle.

Å huske de enkelte personer så lang tid etter at man kan gi en karakteristikk er ikke mulig, men noen av dem blandt de ledende som vi stadig hadde kontakt med huskes jo, og man vil her nevne:

A u g u s t i n; Oberbaurat ved DR, var en korrekt og grei tjenestemann og i de konferanser som vi hadde med ham opptrådte han korrekt og høflig. Han kom med "Blücher" og ble reddet ved å svømme i land - etter hva han selv fortalte. Han foretok en flytur vestover langs Bergensbanen i slutten av uken 9. - 14. april og søkte ved hjemkomsten om nærmere opplysning om en stor lokstasjon (Ål) han hadde sett fra flyet. Han ble ikke mange måneder i Oslo.

M a l t z a n, Hauptmann, var generalstabsoffiser og typisk preusisk offiser, arrogant og overlegen. Han var også med Blücher og ble reddet. Jeg måtte ledsage Maltzan på en reise til Trondheim allerede i juni måned, og fikk da anledning til å komme i nærmere kontakt med ham. Han ble heller ikke så lenge i Oslo. Det var disse to representanter som de første krigsdager søkte kontakt med jernbanen (Hovedstyret) og forberedte de nødvendige skritt til å overta kommandoen over jernbanene.

P r o b s t, Hauptmann, tannlege av sivil profesjon, såvidt huskes fra Nürnberg. Han var en grei og liketil mann, hvis interesser vesentlig lå utenfor det militære område. Som første sjef for Transportkommandantur tok han sin stilling mindre høytidlig. Vi hadde stor hjelp av ham når det oppsto kontrovers mellom tyskere og stasjonspersonale under utøvelsen av sitt virke, og det inntraff jo hyppig, særlig i den første tid. Som regel sto han på vår side i tvistemålet.

P e t e r, Direktør ved Riksbanene, ble sjef for den tekniske avdeling. Han var fagmann, som man lett kunne diskutere med. Han var i likhet med Probst liketil og grei, og vi kunne uttale oss nokså fritt til ham. Han foretrakk alltid å opptre i sivilt antrekk og fikk i den anledning ofte påtale av sine overordnede for det. Som eksempel kan nevnes at han engang ble bortvist fra plattformen på Oslo Ø av general Falkenhorst ved et offisielt frammøte (Goebbels ankomst).

Direktør Peter ble i Oslo til engang i 1942, da han ble sendt tilbake til Tyskland. Hverken Peter eller Probst var tilhengere av partiet. Probst ble heller ikke så lenge i Oslo. Han ble etterfulgt av friherre v o n K e t t l e r, en korrekt og rolig offiser, som vi hadde det beste samarbeide med. Han var heller ikke så lenge, og ble etterfulgt av graf von Mylius, som var her flere år, men som på grunn av uregelmessigheter og drikk ble forflyttet til Østfronten i 1943 hvor han - etter hva som ble oss fortalt - falt. Han ble etterfulgt av Hauptmann Bohner, som ble til krigens slutt.



B o h n e r var lærer og fra sudeterland. Han var en meget korrekt tjenestemann. Vi hadde aldri såvidt huskes noen alvorlig uoverensstemmelse med ham, tross det i hans tid var megen uro og sabotasje og dessuten mange vanskeligheter transportmessig sett. Jeg fikk anledning til å besøke ham på Hotel Royal den 17. mai 1945, da han var internert der. Vi tok da avskjed med hverandre i god forståelse.

Tre som også spesielt huskes var Hauptmann Neumann, Braun og Münckel. Neumann, som hadde norske slektninger i Kristiansand, var grei å ha med å gjøre. Det samme var tilfelle med Braun og Münckel som begge var jernbanemenn. Det var derfor lett å komme overens med dem, på tross av at de hadde sine overordnede å svare for. De var mottakelig for saklige innvendinger N e u m a n n arbeidet - før han kom til Norge - i Goebbels propaganda-ministerium, og var da sikkert medlem av partiet. De to andres politiske vita kjennes ikke.

G r i e b e l, Oberleutnant, var sterk tilhenger av partiet og ved enhver anledning ga han oss gratis undervisning i dets politikk. Han var på Transportkommandantur i lang tid og var god venn av daværende direktør på Lilleborg, som forsynte ham med diverse ting som vi nordmenn manglet. Griebel drev dessuten litt "buisness" ved siden av sin jobb, idet han fikk stempelt fraktbrev for private trafikanter og ba Sentralkontorets personale om å besørge fraktbrevene sendt de resp. stasjoner pr. jernbanepost. Han holdt ukentlige politiske foredrag for sitt personale og var således politisk aktiv. Vi ble advart mot ham av hans underordnede. Av utdanning var han lærer. Han hadde imidlertid en kultivert og høflig oppførelsen.

N a u, Oberzahlmeister og jernbanemann i underordnet stilling i Køln. Han brakte som regel alle transportrekvisisjoner til Sentralkontoret. Han var nok partimedlem, men ikke særlig interessert sådan. Han ble til krigens slutt.

Ved den spesielle tekniske avdeling (Bbv) hadde vi tre som sto litt på avstand fra det øvrige personale, nemlig løytnantene Müther, Wahl og Rittich, alle jernbanemenn. Rittich var ingeniør i Berlin og behandlet alle tekniske saker vedrørende lok. og vogner. Samarbeidet med ham var det beste. Noen politisk interesse hadde han neppe såvidt vi kunne bedømme. Wahl og Müther var trafikktutdannet. De var også greie og forståelsesfulle vis a vis oss. Wahl ble i 1943 sendt til en stasjon i Russland (Ukraine). Han kom ikke tilbake, men falt under krigen i Russland.

S c h m e l l i n g, underoffiser, var i resepsjonen i første etasje. Han ble skutt av sabotører under sprengningen av Jernbanetorget 8/9, idet han ikke lystret ordre fra sabotøren.

S o l e s k y, Hans, ble arrestert sammen med vaktmester Karsten Hansen, men ble frigitt, Han var ansatt ved DR i Hamburg, Han var nærmest motstandsmann siden han arbeidet sammen med vaktmesteren.

I m m e n d o r f, Paul, var med i motstandsbevegelsen og han arbeidet også sammen med vaktmester Karsten Hansen. På Sentralkontoret hadde vi ikke direkte med ham å gjøre, men opplysningene om ham er gitt av Karsten Hansen. Immendorf ble dessverre skutt på Akershus da han ble avslørt av Gestapo.



K u r t h, Ernst, jurist ved DR. Han ble sendt heropp for å greie opp med tyveriene som foregikk fra godsvognene. Han var her en kort tid, og av ham fikk vi London-nyheter hver morgen. Han var ikke partimedlem, og hans opptreden mot oss bekreftet det. Resultatet av hans korte besøk her var beskjedent og han uttalte ved sin avreise at tyveriene i Norge som det var klaget over, intet var å snakke om. I Frankrike var tyverier fra godsvogner av ganske annen størrelse relativt sett.

Stort sett var Sentralkontoret fornøyd med tyskerne og deres opptreden. Våre faste kontakter blandt dem holdt oss godt a jour når det kom en ny mann, hvorvidt han tilhørte det hemmelige politi eller ikke. Det var jo en veldig fordel for oss, så vi kunne ta oss i akt for eventuelle medlemmer av denne organisasjon. Sjefene skiftet heldigvis sjeldenogde var alle greie å samarbeide med. Det var naturligvis i begge parters interesse. Det ble jo mange tildels ømtålige spørsmål som gjennom de fem år måtte forelegges dem - og særlig gjaldt det personalet vårt. Det ble Dahlum som hadde den lite missunnelsesverdige jobben å være kontaktmann på dette område, og den oppgaven løste han på en glimrende måte.

Det hitsettes et par brev som jeg fikk av major Bohner etter at han kom tilbake til Tyskland, og et fra Oberleutnant Wahl, datert Russland 28. april 1943, mens han var i Ukraine.

Videre hitsettes en rapport fra en av personalet ved Sentralkontoret om underoffiser Schaffner, som fortalte ham sin livshistorie under sine aftenvakter.

"Lippramsdorf über Haltern, 15.9.46  
Kreis Recktinghausen/Westfalen (Dorf Nr. 1)

Sehr geehrter Hr. Bech!

Ich danke Ihnen für Ihren Brief v. 26.8. Er hat mir rechte Freude gemacht. Vorher er hielt ich eine Nachricht von Frau Wesmann aus dem Wolsen Gård - Röa, wo unsere Reservation lag. Fr. W. habe ich in der Beantwortung gebeten sich mit Ihnen mal in Verbindung zu setzen, denn ich fürchtete, dass Sie meinen Brief nicht erhalten hätten. Falls Fr. W. Sie mal aufsucht, bitte ich, die Dame bestens zu grüssen. - Ihre fachlichen Mitteilungen interessieren mich sehr, u. ich bitte Sie, mir mal mehr davon zu schreiben. Wenn auch unser Abgang aus Ihrem schönen Lande für uns so überaus depremierend war, denken wir doch gern an die gemeinsame Arbeit zurück, die Zeitweilig die Kriegsfeindschaft ganz in den Hintergrund drängte. - Wie steht es um die Nordlandbahn? Banen Sie nach Bodö? Bewähren sich die neuen Schnelltriebwagen? Wo werden Sie verwendet? Schicken Sie mir doch bitte viel - wenn es möglich ist - einen Fahrplan. Er soll mein Erinnerungsstück von Norge sein, denn alle meine Dinge von dort sind in der verlorenen Heimat. - Sehr gern möchte ich auch von den mir bekannten Herren mal hören. Wenn es ihnen nicht von Nachteil ist, lasse ich sie auch mal um eine Nachricht bitten. Ist Hr. Dahlum noch an alter Stelle? Wie geht es Hr. Schreiner? - Vik? - - Wer ist Generaldirektor?

Es freut mich sehr, dass Ihr Sohn eine angenehme Beschäftigung, die seinen Neigungen entspricht, gefunden hat. Ich wünsche ihm gute Erfolge. Meine Söhne gehen einer sehr ungewissen Zukunft entgegen. Der Älteste macht 1 Jahr praktische Arbeit im Bergwerk. Wenn es meine Verhältnisse gestatten, wird er dann die Bergakademie besuchen. Der Jüngste ist sehr musikalisch. Leider stehen uns weder Instrumente noch Noten zur Verfügung, sodass seine Ausbildung vorläufig nicht möglich ist. Hoffentlich können beide Söhne mal später im Ausland weiter kommen, denn in Deutschland bestehen vorläufig keine Aussichten. Ende dieses Monats kann ich meine Familie auf meinen Dorf mal unterbringen. Sobald Sie oder einer Ihrer Herren nach Deutschland kommt, bitte ich um einen Besuch. Lippramsdorf ist von Hamburg aus gut mit dem D-Zug zu erreichen. Halten ist D-Zug Station, u. von dort kann ich Sie mit dem Wagen abholen. Wir würden uns freuen. -

Herrn Maeuss verwute ich noch in Schweden. Können Sie mir evtl. die Adresse mitteilen? Ist H.v. Horn noch in Stockholm in der alten Verwendung?

Beste Grüsse Ihnen, Ihren verehrten Angehörigen  
u. allen Bekannten.

Ihr.  
Paul Bohner

N.B.

Die Lage auf der Reichsbahn hat sich in der letzten Zeit erheblich gelöst. Der Fahrplan wird meist eingehalten. Auf den Hauptstrecken ist die Zugfolge bedeutend dichter geworden u. es verkehren auch D-Züge. Der Wagenpark sieht sehr schlimm aus. In den Personenzügen laufen meist einige Güterwagen ohne jede Ausrüstung für die Reisenden. Oft sind die Züge enorm überfüllt. In einer G 2 sind oft 100 und mehr Menschen. Ausserdem sind Plattformen u. Tvillebretter meist besetzt. - Die Arbeit in den Bergwerken läuft nicht gut, denn viele Arbeiter unterbrechen oft ihre Tätigkeit, weil sie von dem Verdienst den Lebensunterhalt für sich u. ihre Familien nicht gut bestreiten können. Sie arbeiten lieber auf dem Lande u. in ihren Gärten. Viele Leute machen Geschäfte auf dem schwarzen Markt. Dabei können sie viel Geld verdienen. Man erwartet eine Abwertung des Geldes, das in viel zu grosser Menge noch im Umlauf ist. Vorläufig sind die Steuern sehr hoch und schöpfen die Neuverdienste stark ab. - Durch ~~den~~ lieben Hensmeyer bekomme ich einige Möbel. Leider kann man aber weder Kleidung noch Wäsche bekommen. Meine Söhne u. ich haben darin grossen Mangel. Auch fehlt uns Tisch- und Bettwäsche. Darum bitte ich Sie u. die anderen Herren, übrigwerdende Stücke freundlichst zu verwahren bis der Versand nach Deutschland einmal wieder freigegeben wird. Das würde dann eine grosse Hilfe für uns sein! Darf auch von Schweden aus eine Sendung abgeschickt werden -----

Nochmals beste Grüsse  
Ihr. P. Bohner"



Russland, den 28.4.43.

Lieber Herr Bech!

Schon seit längerer Zeit hatte ich Ihnen durch Herrn Dahlum **einen** Brief angekündigt. Heute will ich das nun doch nachholen.

Leider hatte ich damals im Februar keine Gelegenheit, und von Ihnen persönlich zu verabschieden. Sie waren gerade auf Urlaub und ich habe Ihnen durch andere Herren der Generaldirektion Grüße sagen lassen. Meine Versatzung ging ziemlich schnell vor sich und sie war der Anfang einer grossen Neubesetzung die sich ja wohl in diesen Tagen durch die Abreise des Kommandanten - Obstltn v. Kettler hendet. Ist im Zuge dieser Veränderungen wenigstens Ihr gute Freund Griebel auch versetzt worden?

Ja, lieber Herr Bech, hier sieht es doch etwas anders aus als in Oslo. Hier stehen keine schönen Häuses, es gibt auch keine gepflegten Strassen und Gärten. Wir leben zwischen zusammengestürzten oder ausgebrannten Strohhütten und Steinbäutsen einer sowjetischen Stadt. Gerade aber zieht der Frühling ein und alles sieht etwas freundlicher aus. Natürlich wirkt der junge Frühling nicht so auf die Menschen hier wie droben bei Ihnen oder bei uns zu Hause. Dafür sind die Zustörungen zu ablenkend.

Wir Soldaten aber sehen mit fester Hoffnung und stolzen Glauben an die Hinderung des Bolschewismus in den vor uns liegenden Sommer hinein.

Meine Arbeit ist ähnlich der dort oben bei Ihnen, denn ich bin leider bei der Eisenbahn geblieben. Sie wissen ja, dass ich gerne zur Truppe gegangen wäre. Aber diese Gelegenheit wird auch noch kommen! Herr Bech, wie geht es Ihnen? Ich wäre dankbar, von Ihnen etwas hören zu können. Mit Freude denke ich an die Zeit unserer Zusammenarbeit zurück. Für mich war es sehr interessant, gerade als junger Eisenbahner einmal Gelegenheit gehabt zu haben, mit einer ausländischen Eisenbahnverwaltung zusammenarbeiten zu können. Und Sie Herr Bech, haben mich ein Verständnis mancher Dinge freundlicherweise immer unterstützt. Hierfür bin ich Ihnen sehr dankbar, und ich bitte Sie meinen Dank und herzliche Grüße auch an Ihr Centrankontor weiterzugeben.

Indem ich hoffe, dass es Ihnen auch weiterhin recht gut geht, und Sie und Ihre werte Familie immer gesund bleiben,

bin ich herzlichst  
Ihr

Hans Wahl.

Bitte viele Grüße auch an Herrn Dahlum, Wichström, Aamodt usw.

Hans Wahl  
Oberleutnant  
Feldpostnummer 44223

Schaffner het en tysk underoffiser som tjenstgjorde i Transportkommandantur det siste krigsåret. Han fortalte en del om seg selv. Arbeidsledig i 20-årenes Tyskland, meldte seg inn i NSDAP p.g.a. at han da fikk arbeide. Han ble ansatt som "grauer" i Deutsche Reichsbahn. Ble mobilisert ved krigsutbruddet, og deltok i angrepet på Russland i 1941. Støtte frem til 30 km fra Moskva, men så aldri byen p.g.a. at den var innhyllet i tåke og dis, mens de beleiret den. Trakk seg tilbake under kamp. En gang traff en bombe eller granat like ved ham. Han ble sprengt ut av tøyet sitt og ble funnet splittet naken. Kom på lasarett i Polen. Siden sendt til fronten igjen og kjempet gjennom Baltikum over til Finland. Her befant han seg da den tyske tilbaketrekningen begynte høsten 1944. Marsjerte gjennom Finland over den norske grensen og kom frem ved Skibotn. Fortsatte marsjen sydover, fikk delvis bilskyss til han nådde Nordlandsbanen. Derfra fikk han togtransport til Oslo. Her ble han kommandert til tjeneste ved TK og løp rundt med Fahrtnummer og Anmelde liste. Det var han lykkelig over, og ble aldri trett av å rose nordmenn for den høye kultur her i landet. Men ved nyttårstid ble han nedfor og fortalte de gangene vi var på tomannshånd "In April/Mai ist alles vorbei". Ut på vinteren 1945 hendte det en kveld at Raumabanen ble sperret av en 3 meter høy sne- og isbarriere. Akkurat den kvelden sto en tysk general med følge på Åndalsnes stasjon og skulle absolutt til Dombås. Han truet hele betjeningen på stasjonen med arrestasjon hvis de ikke fikk ham gjennom. Schaffner hadde vakt den kvelden og jeg ba ham ta i mellom. Det turde han ikke, men beordret et lokomotiv til å kjøre. Han håpet nok at lokomotivet ikke kom gjennom for han tilføyte " ..... so kann er dort mit seinem dicken Kopf sitzen".

Schaffner fikk en soldats endeligt. Han ble hardt såret under spregningen av Jernbanetorvet 8/9 den 14. mars 1945 og lå bevisstløs i 8 døgn, og siden hørte jeg ikke mer om ham.



REGULERINGSSENTRALEN REISETILLATELSE FOR REISENDE

Som nevnt foran ble trafikksituasjonen vinteren 1941/42 så vanskelig at en regulering også av passasjertrafikken ble nødvendig. Man måtte derfor gå til det skritt å etablere en reguleringssentral, hvor alle som ønsket å reise måtte henvende seg. Et spesielt skjema måtte utfylles og der angis bl.a. hensikten med reisen. Videre måtte ansøkningsen attesteres av arbeidsgiver. Det henvises til skjemaet.

Det var to instanser som var bemyndiget til å gi sådan reisetillatelse, nemlig

- 1) Wehrwirtschaftstab eller Wehrwirtschaftsofficier for tyske sivilreisende og for norske reisende som måtte reise etter oppdrag av tysk tjenestested eller firma.
- 2) Reguleringssentralen i de respektive byer (hvor sådanne var opprettet) for alle sivilreisende.

Det er naturlig at et slikt inngrep i publikums reisevaner følte tungt og besværlig på alle måter og lederne av Reguleringssentralene fikk naturlig nok sterk pågang av trafikanter som ønsket å få reisetillatelse. Det var jo knapphet på levnetsmidler og alle som hadde slektninger på landet, foretok hyppige reiser for å få tak i de meget ettertraktede matvarer. Dette kunne selvfølgelig ikke angis som årsak for å få reisetillatelse. Den mest alminnelige årsak var besøk av slektninger, feiring av fødselsdag, sykebesøk etc. For forretningsfolk var det enklere, idet det her kunne angis mer plausibel årsak, "forretningsøyemed". De som bestyrte Reguleringssentralene, var alle hjelpsomme og tok de av myndighetene fastsatte restriksjoner mindre alvorlig, unntatt når det gjaldt medlemmer av Nasjonal samling. Da holdt de seg strengt til reglene. Sentralkontoret fikk flere besøk av disse partimedlemmer som forsøkte seg ad denne vei å oppnå reisetillatelse.

Fra Statspolitiet i Stavanger fremkom høsten 1942 ønsket om en bedre kontrollordning med de reisende enn tilfellet var. Det ville bl.a. ha flere opplysninger enn de som ble krevet i skjemaet. Spørsmålet ble gjennom Arbeidsdepartementet forelagt jernbanen, og det ble innhentet uttalelse fra Reguleringssentralen i Oslo om dette forslag. Reguleringssentralens redegjørelse forelå den 1.12.42 sålydende:

"Generaldirektørens skrivelse av 27.11.42. Kontroll med de reisende:

Der er ikke påbudt noen kontrollordning for reisende fra Oslo - bortsett fra passersedler for visse distrikter - og forhåpentlig vil den heretter heller ikke bli påbudt, da den nødvendigvis vil medføre store ulemper for det reisende publikum og påføre det offentlige økede utgifter.

De trykte søknadsformularer som no foreligger - kfr. vedlagte - gir ved sin tekst beskjed på hvad søknaden skal inneholde, men det viser seg allikevel at en hel del søknader som innkommer er ufullstendig utfylt og

av den grunn må henlegges eller tilbakesendes. Skal publikum bli pålagt å gi enno flere opplysninger - vil Reguleringsssentralens arbeid økes betydelig. Formentlig måtte opplysningenes riktighet bevidnes av offentlig myndighet, hvilket også i mange tilfelle vil medføre vanskeligheter.

Det vil bl.a. være nødvendig, særlig under hensyn- tagen til at det ikke skal fremkomme at opplysningene ønskes av politiet, å trykke nye søknads- skjemaer hvor det av teksten fremgår hvilke opplysninger er nødvendige. De nye skjemaer måtte trykkes i kvartformat, ikke som no i oktavformat, og dette betyr dobbelt forbruk av papir. Reguleringsssentralen har no anslagsvis 100 000 søknads- formularer opptrykt, en del beror hos Statsbanenes formularforvalter og endel er spredt ut over hele landet. Disse skjemaer måtte kasseres. En tillater i denne forbindelse å peke på knappheten på papir og de vanskelige trykningsforhold. (Siden regulerings- ikrafttreden den 23. februar 1942 er det i alt trykt 580 000 søknadsskjemaer).

Hvis det er forutsetningen med omhandlede kontroll- ordning at politiet skal ha spørreskjemaene før an- draget behandles av Reguleringsssentralen for even- tuelt å foranledige at reisetillatelse blir nektet, så må søknadsskjemaet vedlegges et eget spørreskje- ma som av Reguleringsssentralen videresendes til politiet. På grunn av det store antall søknader som hver dag kommer inn, vil en sådan ordning ikke kunne gjennomføres og det vil ikke være mulig å holde hemmelig at opplysningene ønskes av Statspolitiet.

Omhandlede kontrollordning kan for øvrig ikke bli effektiv da den bare vil kunne iverksettes for de reisende som må ha reisetillatelse, og som kjent er det bare et fåtall tog hvortil reisetillatelse er nødvendig. På samtlige jernbanestrekninger, også der hvor det kjøres sperrede tog, har de reisende full anledning til å benytte personførende godstog som ikke er underkastet regulering. Det fremkommer dess- uten et stort antall telegrafiske søknader, og i enkelte tilfelle pr. rikstelefon. Disse søknader gjelder som regel presserende og uoppsettlige reiser (leger, politifolk, embetsmenn, syke- og fangetrans- porter etc.), og det vil i disse tilfelle ikke være mulig å tilveiebringe de ønskede opplysninger, og disse henvendelser må på grunn av reisens art som regel imøtekommes.

Som bekjent har Arbeidsdepartementet bestemt at søknader skal oppbevares i en måned regnet fra av- reisedagen, og sølvsagt står dokumentene om ønskes til disposisjon for politiet og politiet benytter seg ofte av dette.

I henhold hertil vil Reguleringsssentralen som sin mening uttale at omhandlede kontrollordning vil med-



føre store ulemper for det reisende publikum og økede utgifter for det offentlige uten å føre til det ønskede resultat, nemlig en effektiv kontroll.

Reguleringsentralens sjef herr disponent E. Lind er enig i ovenstående."

Generaldirektøren sendte denne redegjørelse til Arbeidsdepartementet og sluttet seg helt til det som Reguleringsentralen i Oslo hadde uttalt. Det ble heller ikke noen forandring i de gjeldende regler. Imidlertid foretok Statspolitiet og Hirten av og til kontroll av de reisende, både med hensyn til hvorvidt de hadde gyldig reisetillatelse og at de ikke hadde matvarer som var kjøpt utenfor rasjoneringen. Og her ble det dessverre ofte fin fangst for Statspolitiet og Hirten, men togbetjeningen var flinke til å varsle de reisende når den fikk teften av at en razzia var å vente.

## RESYMÉ AV TRAFIKKSITUASJONEN PÅ NSB UNDER KRIGEN 1940-45.

Under full forståelse av jernbanens grunnleggende betydning for krigsførselen, var det helt naturlig at tyskerne i sine krav til den norske regjering den 9. april 1940 bl.a. forlangte fullt herredømme over NSB.

Allerede den 18. april satte derfor okkupasjonsmakten inn tyske offiserer og tyske jernbanefunksjonærer ved Hovedstyret for å overvåke driften av jernbanen og sikre seg at de militære krav ble tilgodesett i første rekke. Under krigsoperasjonene i Norge ble det utført meget omfattende ødeleggelser av alle hovedlinjer. I denne tid foregikk det derfor bare lokale transporter - tildels ganske store-over forholdsvis korte avstander. I løpet av juni måned 1940 var imidlertid alle hovedlinjer igjen i drift og ødeleggelsene av vogner og lokomotiver under krigsoperasjonene var forholdsvis beskjedne, og da alle NSB's forråd av forbruksaker på den tid var velfylte, kom trafikken hurtig igang igjen omtrent i samme omfang som før okkupasjonen.

Kravene fra okkupasjonsmakten på transporter over NSB var også i den første tid relativt beskjedne i forhold til hva vi senere fikk føle, og da Statsbanenes lokomotiver og vogner var i ganske god stand og derfor kunne utnyttes sterkt uten langvarige verkstedopphold, kunne NSB imøtekomme de stigende krav fra sivilbefolkningens side. Ved større troppeforskyvninger var det imidlertid ikke til å unngå at det måtte foretas visse restriksjoner over for siviltrafikken, i første rekke persontrafikken, da godstrafikken måtte søkes opprettholdt i størst mulig utstrekning av hensyn til næringslivet.

Etter hvert som biltrafikken ble innskrenket og trafikken overført til jernbanen og tyskernes krav til transportytelser øket, ble situasjonen stadig vanskeligere for administrasjonen som alltid følte seg forpliktet til med alle midler å søke å vareta de norske transportinteresser. Til sine tider var lokomotiv-situasjonen kritisk på grunn av dårlig smøreolje som ikke tålte lav temperatur i forbindelse med forskjellige surrogater av lagermetall. Fra midten av 1942 måtte derfor de tyske riksbaner låne oss lokomotiver. En del av lokomotivene, særlig i den første tiden, var i dårlig forfatning, gamle og sterkt slitt så de skaffet våre verksteder meget reparasjonsarbeide. Senere kom det nye lokomotiver av en enhetstype som tyskerne bygget under krigen i serie i meget stort antall. Disse lokomotiver viste seg godt egnet for våre forhold, men da det ved fabrikkasjonen er spart overmåte sterkt på alle metaller, ble det meget reparasjonsarbeide også på disse. Etterhånden fikk NSB "låne" av de tyske riksbaner i alt 110 tyske lokomotiver. De siste 5 stk. ble losset bare noen dager før kapitulasjonen på Grønlibrygga i 1944. Transport gjennom Sverige var det da ikke adgang til. For å gi et begrep om hva disse lokomotiver betød for jernbanedriften, kan opplyses at Statsbanene av gruppen tunge lokomotiver, som alle de mottatte tyske lokomotiver regnes til, før krigen hadde 157 stk.

Da det under krigen ble bygget svært lite personmaterieell på grunn av materialvansker og da det bredsporte banenett ble øket med ca. 1 000 km. ved nybygginger og ombygging av smal-sporte baner, oppsto det stor mangel på personvogner. Det var dengang en sterkt utbredt oppfatning at et større antall norske personvogner skulle være blitt overført til Tyskland, men dette var ikke tilfelle. Det var lykkedes å beholde alle våre egne



vogner her hjemme, og det hadde vært lett for publikum å konstatere at vi til stadighet har hatt et betydelig antall utenlandske, især tyske godsvogner på våre baner.

Allerede i det siste fredsår var trafikken på NSB meget livlig, men det foregikk under krigen fullstendig revolusjon med hensyn til utnyttelsen av transportapparatet, ved en planmessig utnyttelse av alle muligheter. Visstnok førte dette til adskillige ulemper for publikum, men det gjaldt i første rekke å få godset frem og deretter de reisende, som nok mange ganger har måttet stue seg sammen langt mer enn en med rimelighet kunne forlange. Foruten de tyske transportene som hadde en stadig stigende tendens ble det etterhånden som biltrafikken og kysttrafikken måtte innskrenkes, stillet meget store krav til Statsbanene. De betydelige vedmengder som måtte transporteres til byene måtte for den overveiende del gå med jernbanen. Til sine tider kom det opptil 12 000 favner brenneved bare til Oslo pr. uke med jernbanen. Dertil kom betydelige mengder av kunstgjødning, kraftfor og kull, og andre industriprodukter som tidligere var transportert med andre transportmidler. For å sikre de mest nødvendige transporter, ble det nødvendig å etablere en ordning med transporttillatelse for gods. Denne ble imidlertid helt dirigert av tyskerne etter meget byråkratiske prinsipper og førte til dels til en dårligere utnyttelse av transportapparatet enn nødvendig. Reguleringen av persontrafikken var betydelig strengere og vidtløftigere enn nødvendig av hensyn til jernbanen, men politiske hensyn spilte her en vesentlig rolle. Tross at Statsbanene dessverre måtte avvise ikke så få transporter, kan det være av interesse å nevne at den sivile trafikk som NSB avvirket i krigsårene var vesentlig høyere enn i årene før krigen. Inntektene av den sivile persontrafikk f.eks. i 1943/44 lå således 45% høyere enn inntektene av persontrafikken i driftsåret 1939/40 med uforandrede takster, samtidig lå inntektene av godstrafikken i krigsårene ca. 25% høyere enn i driftsåret 1939/40. Dertil kom den tyske militærtrafikk som i krigsårene representerte en bokført driftsinntekt av ca. 450 millioner kroner. Til sammenligning kan nevnes at Statsbanenes samlede driftsinntekter i årene før krigen var ca. 88 millioner pr. år.

Disse helt ekstraordinære ytelser, som Statsbanene ikke på noen måte var forberedt på, har ikke kunnet praktiseres uten en helt enestående innsats fra personalets side. I bevisstheten om at det var av livsviktig betydning å holde siviltrafikken oppe, arbeidet personalet beredvillig overtid i en utstrekning som til sine tider lå på grensen av hva folk kan yte. Blant NSB's tallrike personale på ca. 20 000 var det bare en prosent medlemmer av NS. Den øvrige del sto fast i den nasjonale front og ytet hver på sin kant det illegale arbeide sin støtte. Arrestasjonene var derfor tallrike og det satt til sine tider innpå 400 norske jernbanemenn som politiets fanger i de forskjellige tyske leire i Norge og Tyskland og av disse er det dessverre en del som ikke er vendt tilbake.

En del av fangene lykkedes det administrasjonen å få frigitt, da personalforholdene innen enkelte grener til sine tider var ytterst prekære, og de ble overfor de tyske transportmyndigheter selvsagt ikke fremstillet gunstigere enn de i virkeligheten var.

De katastrofale innskrenkninger i trafikken vinteren 1944/45 og i tiden før kapitulasjonen skyldtes den overmåte vanskelige brenselforsyning og de store troppeforskyvninger fra Nord-Norge til Tyskland. Da kapitulasjonen kom, var Statsbanenes kullbeholdning kommet ned på ca. 14 dagers normalt forbruk. Det var derfor nødvendig i stor utstrekning å benytte ved på lokomotivene, og i våre sterke og lange stigninger er vedfyring vanskelig; men en kan jo holde en innskrenket trafikk gående så det var vår plan å ha holdt den aller nødvendigste trafikk gående med vedfyring etter at kullbeholdningen var helt oppbrukt.

Det må innrømmes at Statsbanenes materiell under krigen ble overmåte sterkt nedslitt, og det lå et kjempearbeide før alt igjen ble brakt tilbake til førkrigsstandarden enn si å gjøre Norge delaktig i de fremskritt som jernbanen ute i verden har gjort i de siste årtier. Foruten å få reparert våre lokomotiver, hvorav f.eks. ca. 40% var i verksted eller på tur til å komme inn i verkstedene, og våre meget slitte personvogner, måtte det gjennomføres et betydelig nybyggingsprogram. Først i 1958 ble en moderniseringsplan fremmet og vedtatt av Stortinget. Som tidligere nevnt ble det under krigen åpnet og ombygget baner av en samlet lengde på ca. 1000 km, hvortil måtte tas materiell fra de andre baner som på forhånd ikke var overflødig utstyrt.

Av det ordinære materiell lykkedes det å holde utenfor den ødeleggende trafikk i krigsårene de nye moderne sovevogner som ble levert like før krigen og som gikk en tid i nattogene mellom Oslo og Stockholm. Dessuten var våre nye dieselmotorvogner som ble levert før krigen i god behold, da det nødvendige drivstoff ikke ble stillet til disposisjon. Disse vogner var i god stand.

På de elektrifiserte baner ble trafikken under hele krigen opprettholdt i full utstrekning når unntas en kortere tid fra slutten av mars til i mai 1942. Det viste seg hvilke store fordeler de elektrifiserte baner hadde frem for de baner hvor vi var avhengig av tilførsel av kull og olje utenfra.

En utredning om dette spørsmål ble utarbeidet av Elektroavdelingen ved overingeniør Schreiner i 1945 for tidsrommet 1.7.39 - 31.12.44. Utredningen som hitsettes, viser tydelig den store fordel elektrisk drift har fremfor dampdrift, som krever tilførsel av utenlandsk brennstoff.



## STATSBANENES ELEKTRISKE DRIFT I KRIGSTIDEN 1.7.39 TIL 31.12.44

Nedenstående utredning er ikke foretatt på kr. og öre, det er brukt avrundede tall.

I tiden 1.7.39 til 31.12.44 er det av  
 elektrisk energi brukt ..... ca. 394 000 000 kWh  
 Herfra fragår for energi brukt/til belysning " 9 000 000 "  
 Elektrisk energi som erstatter kull således ca. 385 000 000 kWh

Regnes som en middelværdi  
 1 kWh å tilsvare 1,5 kg kull  
 motsvarer de 385 mill. kWh ..... ca. 578 000 tonn kull

Ved en midlere kullpris i tiden 1.7.39 til 31.12.44 av  
 kr. 100,- pr. tonn ville kullene kostet ... ca. 57 800 000,- kr.

Den elektriske energi har kostet ..... 13 300 000,- kr.

Gjør man den antagelse, at damp- og elektrisk drift ville  
 balansere ved en kullpris av 20,- kr. pr. tonn, blir differanse  
 i kullprisen  $100,- \div 20,- = 80,-$  kr. pr. tonn og vi får:

578 000 x 80 ..... ca. 46 240 000,- kr

Disse 46 mill. kroner skulle under de gitte forutsetninger være  
 Statsbanenes besparelse. Pr. år blir da besparelsen ca. 84 mill.  
 kroner og pr. km elektrifisert enkeltsporet bane ca. 11 700,-  
 kr. pr. år.

Tallene gir ikke et uttømmende bilde av de fordeler Statsbanene  
 har hatt av sin elektriske drift. Den trafikk som er opprettholdt  
 på de elektrifiserte strekninger hadde således delvis ikke  
 kunnet utføres med dampdrift. Dertil kommer at kullsituasjonen  
 ville medføre en formentlig sterk reduksjon i togantallet. Og  
 sammenligningsvis bør man også være oppmerksom på at de over  
 13 mill. kroner Statsbanene har betalt for elektrisk energi  
 til stat, kommune og private verker, ville falt bort ved damp-  
 drift. Utgiftene til kullene ville i denne krigstid i sin hel-  
 het gått til utlandet.

Det har i denne forbindelse sin interesse å se hvor meget  
 Statsbanenes elektrifiseringer har kostet. Strekningen  
 Marnardal - Sira og Flåmsbanen er ikke tatt med da de ikke  
 hadde vært synderlig i drift i 1944. Derimot er alle utgifter  
 som er belastet de øvrige elektrifiseringer, frasatt rullende  
 materiell, tatt med. Således også de banetekniske arbeider som  
 fulgte med elektrifiseringene. Når rullende materiell er holdt  
 utenfor skyldes det at anskaffelsesutgiftene til damp- og  
 elektrisk materiell ikke er særlig forskjellige. Det elektriske  
 rullende materiell er dyrere pr. enhet, men til gjengjeld er  
 antallet mindre.

Oslo - Drammen	kr.	7 289 358,-
Oftbanen	"	6 400 418,-
Drammen - Kongsberg	"	3 165 246,-
Kongsberg - Hjuksebö	"	931 995,-
Bratsbergbanen:		
Notodden - Borgestad	kr.	2 390 493,-
Skien G - Eikonröd	"	<u>81 986,-</u>
Oslo - Ski	"	1 212 779,-
Ski - Kornsjö - Riksgrensen	"	7 911 737,-
Nordagutu - Neslandsvatn	"	2 322 364,-
Hovedbanen	"	6 278 557,-
Hardangerbanen	"	<u>684 400,-</u>
	kr.	38 669 333,-

## Konklusjon:

Utgiftene til elektrisk energi har vært	kr.	13 300 000,-
Tilsvarende kullutgift ville vært	ca. "	57 800 000,-
Statsbanenes besparelse ved elektrisk drift"	"	46 000 000,-
Anleggsutgifter til elektrifiseringene	ca. "	38 700 000,-

Regnes renter (3,6 % p.a.) av anleggsutgiftene til elektrifiseringene, reduseres den foran beregnede besparelse på ca. 46 mill. kroner til ca. 38,3 mill. kroner.