

NORGES STATSBANERS
KRIGSHISTORIE
1940 - 1945

Hamar distrikt
Ved Arvid Östby

Hamar 1962

Norges Statsbaners krigshistorie 1940-1945 – Hamar distrikt

Kommentarer til scanningen av boka

Av de fire eksemplarene som er nevnt i forordet er bare ett kjent pr 2013, Norsk Jernbanemuseums eksemplar. Originalen består i all hovedsak av maskinskrevne sider med tekst kun på en side (høyresidene i den innbundne boka).

I museets eksemplarer er det skrevet inn noen kommentarer / rettelser på egne sider uten sidenummer, trolig av forfatteren. Scanningen av disse sidene ligger bak den siden de tilhører.

I museets eksemplar ligger det også noen brev med tilleggsopplysninger. Disse er scannet helt bakerst i dokumentet.

28.04.2013/NJM

q 940.53 N7
0st
ex.1

Forord.

Alle de jernbanefolk som opptrer er hele tiden nevnt ved navn, så sandt det er mulig. Dette vil kanskje virke litt uvant ved jernbanen, hvor stilen gjerne skal være mest mulig upersonlig. Men jeg mener at det er riktig å bruke samme prinsipp som er brukt i publikasjonene fra "Den krigshistoriske avdeling".

For okkupasjonstidens historie har min viktigste kilde vært distriktets arkiv, og det merkes kanskje på fremstillingen. Den er vel mest utførlig der hvor det foreligger mest skriftlige kilder. Andre ting som kan være like viktige er det kanskje skrevet lite om og da blir fremstillingen her mere kortfattet.

Alle intervjuer er ikke tatt med i bilagene, da jeg syntes det ble for meget dobbeltskriving. Men alle opplysninger av betydning er tatt med i teksten, og meddelerens navn er oppgitt. Intervjuene er tatt opp 1962, så det bør vel tas noe forbehold om erindringsfeil.

Jeg har fått skrappt sammen en samling av nesten alle Hovedstyrets og GD.s (sirkulær)skrivelser som det er henvist til i notene. Denne samlingen er ordnet kronologisk og er lett tilgjengelig i Jernbanemuseet. Men samlingen er vel ikke fullstendig, og dessuten er det ikke bare sirkulærskrivelser det er henvist til, det kan også forekomme brev som er bare til Hamar distrikt.

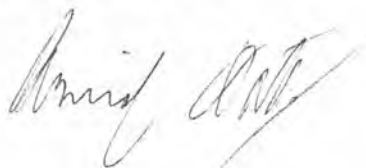
I en maskinskrevet fremstilling som denne er det ikke til å unngå at det blir en del mindre inkonsekvenser og gjentakelser, særlig i notene. Det er slikt som kan rettes i en trykt korrektur, men det er ikke så lett å rette her. Dette har ingen betydning for fremstillingen.

Det som står i klammer, [], er tilføyelser av meg.

Alle de tallene som står i parentes i teksten er henvisninger til notene side 251-68.

Denne boken er maskinskrevet i fire eksemplarer, som er fordelt slik: 1 Hovedstyret. 2 DC Hamar. 3 Jernbanemuseet. 4 Forfatteren.

Hamar, 20. juni 1962.



Innholdsfortegnelse.

	Side
Trykte kilder. Forkortelser.....	V
Hamar distrikt og dets ledelse 1940-45	1
Den militære inn- deling med depoter i 1940	7
Beredskap för krigen	9
Transportsituasjonen 1939-40	15
Krigen i april-mai 1940	17
Fra Eidsvoll til Hamar	18
Fra Hamar til Dombås	26
Gulltransporten	38
Dombås og Raumabanen i brennpunktet	41
Engelskmennenes evakuering. Kapitulasjon	58
Hjemreisen	67
Rörosbanen	70
Militærtransporter	81
Hamar etter besettelsen	82
Krigsdeltagelse	86
Situasjonen etter kapituleringen. Krigsskader	88
Gjenoppbygging	95
Gjenopptagelse av trafikken	102
Okkupasjonstiden	106
Jernbanetrafikken. Tysk kontra norsk	106
Rörosbanens ombygging	123
Sommertid	123
Flagging	124
Arbeidets dag	124
Maskinavdelingen	125
Forholdet til tyskerne	132
Beslagleggelser og rekvisisjoner	144
Arbeidsformidling. Mangel på arbeidskraft	152
Materialsituasjonen	159
Beredskap	164
Luftvern	164
Bedriftsvern	167
Linjevisitasjon.....	168
Spesielle krav	171
Taushetsplikt	172
Borgervakt	173
Passersedler	174

(Okkupasjonstiden)	
Personalet	178
Arbeidsforhold	178
Lønninger	185
Ansettelse	186
Mat og klær	187
Sosiale tiltak	188
Vaksinering	193
Foreningsarbeide	193
Arresterte	194
Rømte	197
Tyverier	199
Illegalt arbeide	201
Nasjonal Samling	207
Politisk bedømmelse av personalet	209
Oppgaveskriving	211
Møteplikt	212
Hirten	213
Frontkjempere	214
Politi	215
Slutten	216
Sabotasje	217
Alminnelig beredskap	225
Linjevisitasjon	231
Tysk vakthold og visitasjon	232
Tiltak mot invasjon	234
Frigjøringen	236
Falne	239
Hjemvendte	239
Tyske krigsfanger	240
Fiendtlig eiendom	241
Rettsoppgjøret	242
Beredskap	246
Erfaringer	248
Noter	251
Sakregister	269
Personregister	274
Bilag	Bilag side 1-150

Trykte kilder. Forkortelser.

- BK Bahnhofs-Kommandant.
 B sirk..... Hamar distrikts B-sirkulære.
 DC Distriktsjef(en).
 DW Deutsche Wehrmacht.
 GD Generaldirektør(en).
 GD sirk..... Generaldirektørens sirkulære.
 GD skr..... Generaldirektørens skrivelse.
 HD Hamar distrikt (journalnummer).
 HD sirk..... Hamar distrikts A-sirkulære.
 HOK Hærens Over-Kommando.
 HSt Hamar Stiftstidende. I tiden 1/7.43 til 8/5.45 hadde bladet tittelen "Hedemarkingen", men det er mest praktisk å bruke HSt hele tiden.
 Hst. sirk..... Hovedstyrets sirkulære.
 Hst. skr..... Hovedstyrets skrivelse.
 Johannesen Trygve Johannesen: Sikkerhetstjenesten ved norske jernbaner i de første 100 år, 1854-1954. [Oslo 1961].
 Kompani Linge.. Kompani Linge. Oslo 1948. 2 b.
 Norges krig.... Norges krig. 1940-1945. Hovedred.: Sverre Steen. Oslo 1947-50. 3 b.
 Operasjonene gjennom Hedemarken... Krigen i Norge 1940. Operasjonene gjennom Romerike-Hedemarken-Gudbrandsdalen-Romsdalen. Av O. Munthe-Kaas. Utg. ved Den krigshistoriske avdeling. Oslo 1955. 2 b.
 Operasjonene i Glåmadalføret... Krigen i Norge 1940. Operasjonene i Glåmadalføret, Trysil og Rendalen. Utg. ved Den krigshistoriske avdeling. Oslo 1953.
 Sikkerhetssirk. Hst.s (GD.s) sikkerhetssirkulære.
 Stm Stasjonsmester.
 TK Transport-Kommandantur.
 TT sirk..... Hst.s (GD.s) Trafikk- og takst-sirkulære.
 Vaktjournalen . Vaktjournal for togledelsen i Hamar distrikt. Bevart for tiden 9/4.40 til 9/2.42.
 Vårt folks historie ... Vårt folks historie. B. 9. Chr. A. R. Christensen, Okkupasjonsår og etterkrigstid. Oslo 1961.

Hamar distrikt og dets ledelse 1940-45.

Hamar distrikt av Norges Statsbaner omfatter følgende baner;
i alt 610,5 km:

Eidsvoll-Hamar 58,3 km.

Hamar-Otta 171 km.

Otta-Dombås 46 km.

Raumabanen Dombås-Åndalsnes 114,2 km.

Rörosbanen Hamar-Elverum-Tynset 221 km.

I 1940 var det smalt spor mellom Koppang og Tynset, 100 km, ellers bredt spor. Den smalsporede strekning ble bygd om til bredt spor under okkupasjonen, og var ferdig til bredsporet drift 5/8.41, helt frem til Stören (1).

Det var utelukkende dampdrift i distriktet.

I 1940 hadde distriktet en bilrute, Lillehammer-Ringebu, 58 km, som var underlagt jernbanen.

Ledelse.

Distriktsjef: Harald Poppe til 18/6.42. Kr. Løken fra 18/6.42.

Overingeniør for baneavdelingen: Tjalfe Lysgaard til 20/6.42.

Kolbjörn Romstad fra 20/6.42.

Overingeniør for maskinavdelingen: Einar Nielsen til 1/1.44.

J. O. Aksnes fra 1/1.44.

Kontorsjef: August Nyquist.

Baneinspektører:

Eidsvoll-Losna: Kolbjörn Romstad til 20/6.42.

Einar Sutter fra 20/6.42.

Losna-Åndalsnes: Einar Sutter til 20/6.42.

Halvor Lunda fra 20/6.42-7/3.44.

Eilif Iversen fra 7/3.44.

Hamar-Tynset: Johan Hoff.

Trafikkinspektører: Sigurd Humerfelt og August Petterson.

Sekretær Odd Kjelsrud utførte Pettersons gjøremål i den tid

denne var arrestert, 15/9.42-1/4.43 og 1/8.43-15/4.45.

Avdelingsingeniør: Olaf Borgen fra 1/1.41.

Sekretær: Lorentz H. Aas fra 1/10.43.

Verkstedinspektør: J. O. Aksnes til 1/1.44.

Avdelingsingeniør i verkstedet: Otto Thinn.

Avdelingsingeniør i lok.tjenesten: Anders Jølstad.

Lokomotivmester: Jens Kraft Lund.

Materialforvalter: P. R. Wærnes.

Bokholder: Olaus Kjelsrud til 6/8.41. G. Toverud fra 21/8.41.

Kasserer: Einar Johansen.

Telegrafmester: T. R. Thoresen.

Togledere: Inspektørene Humerfelt og Petterson, arkivar Ole
Hans Skjefstad

Svendsen, fullmektigene Ludvig Jensen, Leif Sveen og Erling

Audensen, telegrafist Ottar Alsos. I krigsdagene dessuten

overkonduktørene Karl Gundersen og Petter Fallet.

Lokomotivvakt-ledere: Avdelingsingeniør Jølstad, lokomotivmester

Lund, konstruktørene Trygve Kvilhaug (til 10/2.41) og

Magnus Tveit.

Stasjonsmestere i april 1940.

Minnesund: Olaf Christophersen.

Morskogen: Johan A. Riiser.

Espa: Einar H. Haugen.

Tangen: Thorleif Nielsen.

Stange: Chr. Julsrud.

Ottestad: Ledig.

Hamar: C. E. Slaatten.

Jessnes: Einar Rustad.

Brumunddal: Carsten Hernæs.

Veldre: Odvar Soelberg.

Ringsaker: Jörgen Skjefstad.

Moelv: Jens Fagerhus.

Ring: Kristian Hagen, fung.

Bröttum: Aksel Kaasen.

Lillehammer: Jens Bjølgerud.

Fåberg: J. Bøgh-Olsen.

Hunder: Olaf Simensen, fung.

Öyer: Johannes Winther.

Tretten: H. Mellbye.

Fåvang: O. A. Nybakken.

Ringebu: S. P. Svendsen.

Hundorp: Ledig.

Harpefoss: Ivar Lunde.

Vinstra: Knut Ökssum.

Kvam: Johannes Haugen.

Sjoa: Einar Bergh.

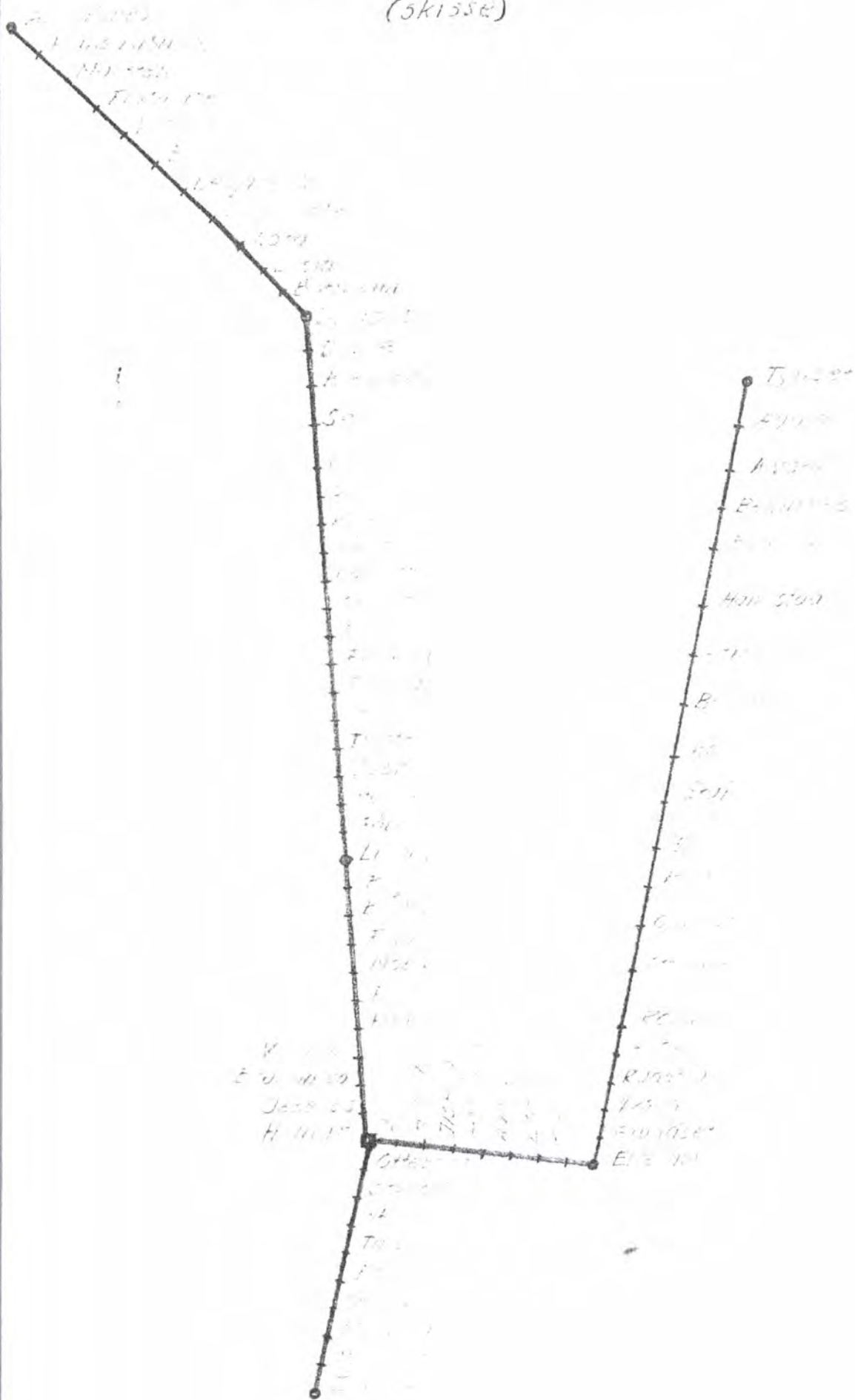
Hamar distrikt

4

Otta: Kr. Andresen.
Sel: Ingvar Lindstad.
Dovre: Sigurd Løken.
Dombås: Helge Østbye.
Lesja: Fr. Svane.
Bjørli: Johan Eriksen.
Verma: Einar Holland, fung.
Åndalsnes: Th. Thoresen.
Hjellum: Rudolf Hedemann.
Ilseng: Alexander Hagen.
Ådalsbruk: Gunnar Østhagen.
Løten: Eilif Madsen.
Elverum: Bersvend Østby.
Øksna: Ledig.
Åsta: Håkon Nygårdsmoen, fung.
Rena: Ludvig Larsen.
Steinvik: Konrad Sletmo, fung.
Opphus: Børe Glorud, fung.
Rasta: R. G. Ruyter.
Stai: Rolf Løvli.
Koppang: Ole Løkke.
Atna: Karl Husum.
Hanestad: Ingvald Olsen.
Alvdal: Th. Smeby.
Tynset: Sigurd Eggen.

Stasjoner i Hamardistrikt

(skisse)



Under okkupasjonen.

Fra 1/11.41 ble "førerprinsippet" innført ved Statsbanene. Hovedstyrets virksomhet opphørte og Statsbanenes ledelse ble overtatt av GD (2). Ny instruks for Statsbanenes forvaltning av 28/10.41 trådte i kraft 1/11.41 (3).

I henhold til instruksen bestemte GD at det skulle opprettes tre fag-kontorer i Hamar distrikt (4):

1. Administrasjons- og trafikkontor.
2. Banekontor.
3. Driftskontor.

Ordningen skulle gjennomføres etter hvert som den nødvendige omflytting og ominnredning av kontorene gjorde det mulig. Men det medførte ikke så store forandringer.

Kontorsjef Adolf Bech i Oslo ble utnevnt til DC i Hamar 9/3.42, men TK uttalte at så lenge DW.s transporter pågår bør han fortsette som kontorsjef i Transportkontoret i Generaldirektoratet. Kontorsjef Kr. Löken ble da beordret til midlertidig å gjøre tjeneste som DC i Hamar fra 18/6.42 (5).

Distriktskontoret var hele tiden i administrasjonsbygningen, Norsenggården. I 1942 ble det innredet toglederkontor i annen etasje i Hamar stasjonsbygning, for at togledelsen kunne komme i nærmere og lettere samarbeide med telegrafkontoret (6).

Hovedlageret for materialer var i Forrådet i Hamar. Det ligger ved siden av verkstedet.

Den militære inndeling med depoter i 1940.

Nesten hele Hamar distrikt lå i 2. distriktskommandos område, det vil si 2. divisjon med standkvarter Oslo, sjef generalmajor Jacob Hvinden Haug. Den eneste unntagelse var at mesteparten av Raumabanen lå under 5. distriktskommando.

Ved alminnelig mobilisering skulle 2. divisjons regimenter innkalle og oppsette disse avdelinger:

Avdeling	Oppsetningssted med depot
Inf. reg. 4, standkv. Oslo	
Inf. reg. 5, standkv. Elverum	
1 linjefeltbataljon	Terningmoen
1 linjefeltbataljon	Jørstadmoen
3 landvernskompanier	Terningmoen
1 landvernskompani	Jørstadmoen
1 landvernskompani	Starum
1 øvelsesavdeling	Terningmoen
Inf. reg. 6, standkv. Hønefoss	
Dragonreg. 2, standkv. Hamar	
Stabseskadronen	Jernbaneskolen Disen
Ringsaker geværeskadron	Telthuset Skappel gård
Vang geværeskadron	Telthuset Vang
Stange mitraljööseeskadron	Telthuset Stange

(Dragonreg. 2)

Motormitraljööseeskadronen	Hverven Ottestad og Gardermoen
Bombekasteretroppen	Jernbaneskolen Disen
2. hjulryttereskadron	Gardermoen
2. Hjulrytterkompani	Gardermoen
2. landverns hjulryttereskadron	Gardermoen
Toten landvernseskadron	Hofsvangen Ö. Toten
1 övelsesavdelöng	Jernbaneskolen Disen

Artillerireg. 2, standkv. Oslo

Sjef for Inf. reg. 5 var oberst Hans Hiorth og for Dragon reg. 2 oberst Jörgen Jensen.

Til 5. divisjon hörte:

Inf. reg. 11, standkv. Molde	Setnesmoen
------------------------------	------------

Men som kjent ble det ingen skikkelig mobilisering. Det ble nokså mange forskjellige avdelinger som deltok i kampene gjennom distriktet.

Beredskap för krig.

Spörsmålet om organisering av sivilt luftvern ved Statsbanene ble en langvarig og seigsliten sak. Den ble reist av Generalstab- en allerede i 1933 og behandlet av Hovedstyret i samråd med distriktsjefene (1). Lov om sivilt luftvern ble vedtatt av Stortinget 10/7.36. I 1938 ble det holdt befaringer på Oslo Ö. og Oslo V. for å få bragt på det rene hvordan man kunne sikre telegraf- og telefonforbindelsene i tilfelle av skade ved bombing eller brann (2). Resultatet ble "korte forholdsregler" for disse to stasjoner, men ellers sier Hovedstyret at spørsmålet vil bli tatt opp i forbindelse med organiseringen av jernbanens sivile luftvern.

Så i desember 1938 kom det et langt brev fra Hovedstyret (3) med et utførlig "P.M." på hele 19 sider: "Organisasjon av sivilt luftvern ved Norges Statsbaner" (4). Distriktet ble bedt om å utarbeide to planer for det lokale behov: 1. Foreløbig plan, som skulle omfatte de tiltak som kunne settes i verk straks. 2. Summarisk endelig luftverⁿplan med sikte på å få en samlet oversikt over de nødvendige tiltak og deres omtrentlige kostende.

Etter ytterligere korrespdanse, utsettelse og supplerings av planen ble det til at det skulle være fire kretser i Hamar distrikt: Hamar krets fra Espa til Veldre og Ådalsbruk, Lillehammer krets fra Bröttum til Lillehammer, Elverum krets fra

Løten til Rena og Åndalsnes kreft fra Marstein til Åndalsnes. Resten av distriktet mente man lå utenfor faresonen. Den foreløbige plan omfattet bare blanding og ville koste kr. 13 000,-. Den endelige plan omfattet reserve telegraf- og telefonforbindelse for togledelsen som var anslått til kr. 11000,-, maling av Minnesund bru kr. 25 000,- og blanding av rullende materiell kr. 6 000,-. Til følgende punkter i planen var det ikke oppført noe beløp: Reparasjonstog med arbeidskommandoer, spredning av rullende materiell, varsling, brannvern og sanitetstjeneste. Spørsmålet om tilfluktsrom skulle utsettes.

Enkelte spørsmål ble tatt opp særskilt. Først spørsmålet om reparasjon av sikringsanlegg under krig (5). Hovedstyret gjorde oppmerksom på at man ikke måtte gjøre regning på å få reparasjonsmateriell fra andre steder, og bad om å få oppgave over det man hadde og forslag til nyanskaffelser (6)

Dernest spørsmålet om sikring av arkivsaker (7). Det ble overlatt til distriktet å greie det, men Hovedstyret bad om at saken måtte bli forberedt, og at de nødvendige kasser ble anskaffet straks. DC fant at brev-arkivet kunne transporteres like lett i sine pappesker, men for journaler ble det bestilt 200 pappesker fra Rena Kartongfabrikk. Før bestillingen var ekspedert brente fabrikk.

For å gjøre oss ferdig med arkivsaken med det samme, kan det fortelles at en del av arkivet ble lesset opp på en G-vogn og satt inn i godshuset på Veldre. Vognen ble tatt med av det siste toget som gikk fra Hamar før tyskerne kom og havnet på Otta, hvor tyskerne lesset den av, svært skjodesløst, så papirene flöt utover. Enkelte ting forsvant, men det aller meste kom til rette.

Arkivaren uttalte som sin erfaring at arkivsaker ikke bør evakueres innen jernbanens område.

I mars 1940 ble luftvernplanen godkjent av Hovedstyret (8). Spørsmålet om tilfluktsrom var ikke kommet lenger enn at distriktet ble anmodet om å komme med forslag.

Justisdepartementets "Særskilte forskrifter for blending av Statsbanenes anlegg m. v." av 18/4.39 ble delt ut til alt personale sommeren 1939, og i august dette året ble det holdt en luftvernøvelse. Blant andre området ble Akershus, Hedmark og Oppland fylker mørklagt i 25 minutter en natt, og alle tog og stasjoner måtte blendes (9). Mørkleggingen i Hamar distrikt var fullt effektiv og togene ble nokså lite forsinket. Hovedstyret konstaterte at øvelsen ikke gav grunn til å gjøre noen forandringer i jernbanens blendingsforskrifter (10).

I Åndalsnes ble det holdt en mørkleggingsøvelse i desember 1939. Resultatet for jernbanens vedkommende var bra, men øvelsen ble riktignok holdt på en tid da stasjonen ikke hadde hverken tog eller båter (11).

Det var også kommet noen bestemmelser som fritok jernbanefolk for tjeneste i luftvernet utenom jernbanen (12). Da evakueringsplanene begynte å komme fikk naturligvis jernbanefolk tillitsverv også på dette område. Hovedstyret sendte da ut et sirkulære (13) hvor det ble bestemt at ingen trafikk-tjenestemann kunne ha tillitsverv i evakueringsledelsen.

Et meget viktig beredskapsarbeide var supplering av materialbeholdningene, og det ble gjort samvittighetsfullt i Hamar, kanskje ikke så meget med tanke på krig, men distriktene var stilt mere fritt i sine innkjöp den gangen. Ved krigsutbruddet var det store

lagre av alle de viktigste varer (14).

2/9.39, dagen etter krigsutbruddet, sendte Hovedstyret ut en sirkulærskrivelse med overskrift "Krigssituasjonen" (15). Her ble det innprentet at det måtte vises sparsommelighet med forbrukssaker, særlig artikler som må innføres. Det måtte spares på pussegarn, tas vare på avfall av metaller og olje og fyres fortrinsvis med ved.

I begynnelsen av 1940 ble det sat i gang arbeide med registrering av kvinner til arbeidstjeneste i tilfelle av mobilisering (16). Hovedstyret bad om oppgave i tre deler: 1. Antall kvinnelige tjenestemenn som kan læres opp til å overta annent arbeide. 2. Antall kvinner som uten opplæring kan brukes til erstatning av tjenestemenn. 3. Antall kvinner som etter opplæring kan brukes til å erstatte tjenestemenn.

Fra damar ble det svart på det første spørsmålet at 9 kvinnelige tjenestemenn kunne føres over til annet arbeide til erstatning av mannlige tjenestemenn. Alle 9 måtte da erstattes med kvinner utenfra som måtte få opplæring. Som svar på det annet spørsmål ble det regnet opp 50 arbeidsplasser ved stasjons- og verkstedtjenesten hvor kvinner kunne brukes uten opplæring. Og som svar på det tredje spørsmål ble det regnet opp 81 arbeidsplasser ved stasjons-, tog- og lok.driften hvor kvinner kunne brukes etter passende opplæring.

Etter at krigen var brutt ut 1/9.39 sendte Hovedstyret ut en alvorlig henstilling til personalet om å vise aktsomhet og ikke gi uvedkommende, heller ikke avisene, opplysninger om jernbanetransporter (17). Denne henstillingen ble gjentatt etter jul (18). Dessuten ble det sendt ut en plakat fra Justisdepartementet om

spionfare (19). Den ble hengt opp på alle stasjoner og i alle personvogner.

Noen plan for evakuering var det ikke i Hamar. Men distriktet skulle ta mot mange evakuerende fra Oslo. Hovedstyret sendte ut "Evakueringsplan av 26/1.40" for Oslo (20). Etter denne plan skulle det til Hamar distrikt sendes 1640 evakuerende første evakueringsdag, 6430 annen evakueringsdag og 7430 tredje evakueringsdag. Med planen fulgte 50 eksemplarer av et Hovedstyresirkulære uten nummer som inneholdt nærmere instruks for evakueringen. Ved en eventuel evakuering skulle dette sirkulære sendes ut til de konduktører som skulle tjenestegjøre i evakueringstogene.

De rent militære beredskapstiltak er det ikke så lett å fortelle om, for de var, og er, hemmelige. Dokumentene holdes innelåst, og når den aktuelle situasjon er forbi så blir de brent. Men noe kan man slutte seg til av det som hendte, og dessuten har den tjenestemann som hadde sakene fortalt det som det går an å fortelle (21).

Grunnlaget var en trykt instruks "Mobiliseringsbestemmelser for Statsbanenes distriktsjefer". Det lå ferdigtrykte rutebøker for massetransporter og fordelingslister for disse. Disse rutebøkene skulle gjelde fra tredje mobiliseringsdag. For første og annen dag skulle de ordinære ruter gjelde, med mulige mindre forandringer. Men dessuten forelå det i stensiltrykk enkelte ruter for første og annen mobiliseringsdag, muligens også for senere dager. Endelig var det enkelte planer som skulle utføres. Alt dette lå i et låst skap, og av og til kom en offiser fra generalstaben for å inspisere at alt var i orden.

Transportsituasjonen 1939-40.

5/9.39 sendte Hovedstyret gjennom Norsk Telegrambyrå en melding til pressen (1) om at situasjonen gjorde det nødvendig å foreta en del omlegninger og mindre innskrenkninger ved Statsbanene, dels for å minske forbruket og dels for å møte de nye oppgaver som melder seg. Da man ennå ikke hadde noen oversikt over den fremtidige tilgang på kull og andre forbrukssaker til lokomotivene, ville det ikke noe sted bli kjørt flere vogner enn strengt nødvendig for mest mulig å spare på Statsbanenes kullbeholdninger. Publikum måtte derfor være forberedt på at det ville bli trangt om plassen i enkelte persontog, men Statsbanene vill på beste måte søke å avvikle trafikken, og man antok at dette ville kunne oppnås uten vesentlige ulemper for publikum. Godstrafikken skulle inntil videre opprettholdes som før, men på grunn av bensinrasjoneringen skulle ombringelsen innskrenkes betydelig.

Foreløbig ble nattogene mellom lørdager og søndager innstilt fra 9/9 og ilgodstogkjøringen noe innskrenket. Fra 18/9 ble en lang rekke lokaltog innstilt (2).

I begynnelsen av september ble alle bestemmelser om moderasjon satt ut av kraft. Dette ble det lempet noe på i oktober, da rabatt for fellesreiser av skoler og sluttete selskaper ble innført igjen (3).

Fra 1/2.40 ble billettprisene forhøyet med 10 prosent (4).

Hva godstrafikken angikk, så sendte Hovedstyret i oktober 1939 ut et sirkulære (5) hvor den alvorlige situasjon ble påpekt. Det het her at under den situasjon som nå er oppstått, med stor godstrafikk som ventes å stige ytterligere, og med delvis rasjonering i toggangen, må hver mann gjøre sitt ytterste for at vognmateriellet kan bli brukt så effektivt som mulig. Det ble gjort oppmerksom på at det var et stigende behov for vogner og presenninger, og at man måtte vente store brenselstransporter og ventelig også en økt eksporttrafikk. DC sendte ut et supplerende sirkulære (6), hvor han minnet om Hovedstyrets henstilling og opplyste at distriktets vognfordeler på sine reiser ville føre tilsyn med trafikken og gi rapport om avviklingen. I februar 1940 sendte Hovedstyret ut et sirkulære med mere spesielle instruksjoner for utnyttelse av vognene (7).

Fra 1/12.39 ble godstakstene forhøyet med 10 prosent (8).

I en samtale med bladet "Fremtiden" i oktober (9) forteller GD at trafikken er steget voldsomt ved alle jernbaner i landet. Årsaken til dette er først og fremst den at bensinforbudet i så sterk grad lammer biltrafikken, men dernest også den omstendighet at det er blitt en meget livligere distribusjon av alle slags varer.

Krigen i april-mai 1940.

Hamar distrikt var ~~en~~^{et av} de ~~de~~^{er} jernbanedistrikt som fikk mest føling med krigen i april-mai 1940. Et av de første og viktigste mål tyskerne hadde var å skape forbindelse mellom de bruhoder de hadde fått i landet 9. april, først og fremst mellom Oslo og Trondheim. Og da fremrykningen foregikk langs kommunikasjonslinjene, det vil si veiene og jernbanene som går jevnslidende, og da det meste av jernbanen ligger i Hamar distrikt, kan vi si at hele Hamar jernbanedistrikt ble en av de viktigste krigsskueplasser. Særlig i Gudbrandsdalen og Romsdalen var jernbanen aktivt engasjert med militærtransporter, og da gikk det ofte på livet løs for personalet. Dessuten tjeneste døgnet rundt, for togpersonalet i dagevis uten avbrytelse. Mange av togpersonalet hadde også den påkjønning at de var helt uten forbindelse med hjemmet i flere uker, da de levde i uvisshet om familiens skjebne og hørte alle mulige rykter. Enkelte fikk sine hjem totalt ødelagt, og mange kom hjem til et hus hvor fienden hadde oppført seg som griser.

Kommanderende general Ruge sier i sin hilsen til distriktssjef Poppe etter at krigsoperasjonene er slutt: "Til distriktssjefen i Norges mest påkjente distrikt, min utrettelige medhjelper i april 1940, H. Poppe, fra Otto Ruge".

Denne uttalelse bør vel ikke tas helt bokstavelig. For eksempel Narvik distrikt var nok like meget påkjent.

Som kjent ble det stadige tilbaketrekninger gjennom hele distriktet, med inntagelse av nye stillinger. Ledemotivet for HOK

var at tyskerne skulle oppholdes mest mulig, til det kom hjelp fra de allierte. Vi måtte ikke la oss slå, vi måtte være fullt kampdyktige når hjelpen kom, slik at vi sammen kunne kaste ut tyskerne. At det ikke gikk slik er en annen sak.

Denne beretningen om jernbanens og jernbanemenns innsats i kampene 1940 må nødvendigvis skrives med selve krigshistorien som bakgrunn. Men denne historien er hele tiden innskrenket til det minimum som er nødvendig for å forstå de tiltakene som ble gjort ved jernbanen og for å forstå de skadene som jernbanen var utsatt for. Som kilder til krigshistorien er først og fremst brukt de tre bind som vedkommer distriktet i serien "Krigen i Norge 1940", utgitt ved "Den krigshistoriske avdeling".

Som før nevnt var det mange forskjellige norske militære avdelinger som deltok i kampene, og det vil bare virke forvirrende om vi her skulle prøve å skjelne mellom dem. Vi får nøye oss med å si "de norske styrker" og en gang for alle henviser til de nevnte kilder, hvor det også finnes fortegnelser over de forskjellige avdelinger som deltok med opplysning om befal og antall mannskaper (1).

Fra Eidsvoll til Hamar(2).

Allerede krigens første dag, 9. april, ble Hamar landets politiske sentrum. Kl. 11,10 ~~kom~~ kom kongen og Stortingets og regjeringens medlemmer til Hamar med ekstratog. Men myndighetenes opphold i byen ble som kjent nokså brått avbrutt ved meldingen om at tyskerne var på vei hit fra Oslo. Det var de som ble stoppet på Midtskogen.

Det kan være av interesse å sitere hva fungerende stm. på

Hamar, Johan Hagen, forteller om det ekstratoget som ble satt opp:

Kl. 19,30 kom toglederør, Hans Skjefstad, og skulle snakke med meg i all hemmelighet om noe meget viktig. "Kan du sette opp et ekstratog for 150 personer i løpet av et kvarter?", spurte han. "Ja", svarte jeg, "vi har et togsett stående som er kommet med evakuerte fra Oslo, og det kan du få. Det er oppvarmet". Ja, togsettet ble skiftet inn på spor 2, og jeg fikk beskjed fra Skjefstad at det skulle gå 20,05. Så kom alle stortingsmennene strømmende og gikk ombord. DC kom kl. 20,04 og spurte om ikke toget snart skulle gå. "Jo", svarte jeg. Toget gikk presis 20,05. (3). Litt etter kom stortingspresident Hambro og spurte etter toget, og da han fikk høre at det hadde gått, bannet han og gikk sin vei. Nygaardsvold var heller ikke kommet, så begge tok vel bil til Elverum. Utenriksminister Koht reiste vistnok med et senere tog".

Videre forteller Hagen at utover kvelden kom det beskjed fra stasjonene nedover Hedmarksbanen at en tysk bilkolonne var på vei oppover mot Hamar. Den ene stasjon etter den andre ringte. Hagen ble avløst kl. 22, men oppholdt seg på stasjonen til han fikk se lysene fra de tyske bilene nedover Bekkelaget. Da gikk han hjem. Det har ikke kunnet bringes på det rene hvem som hadde stm.-tjenesten om natten.

Da tyskerne passerte lokomotivstallen kom lokomotivpusser Ole Asperud syklende Stangeveien tilbake fra et erend i byen. Da han gikk ned trappen fra Stangeveien til lokomotivstallen ble han skutt i venstre lårben som ble helt smadret. Det kom helt uforberedt, han ble ikke tilropt av tyskerne. Asperud lå på sykehuset til 16/9.40 (4).

Ut på dagen 9/4 kom følgende telegram fra Hovedstyret, innlevert kl. 11,25:

"Almønnelig mobilisering er befalt. Torsdag den 11. april regnes som første mobiliseringsdag. Transportene forberedes etter alternativ A, såvidt det kan gjøres. Meddelelse om selve transportene vil bli gitt etterhånden. Sett straks iverk de tiltak som er fastsatt i "Mobiliseringsbestemmelser for Statsbanenes distriktsjefer".punkt 16 samt punkt 11 og 14 hvis dette ikke er gjort før. Evakueringstransportene skal gå etter planene inntil nærmere ordre. Første evakueringsdag er idag tirsdag. Kall inn alle brovakter straks. Hovedstyret".

Det var bare bestemt "delvis mobilisering," så Hovedstyret hadde missforstått ordren. Men det gjorde vel ikke så mye fra eller til. Beskjeden ble gitt videre til stasjonene, og det originale telegram til Lesja er bevart: Det er sendt kl. 14,35:

"Almindelig mobilisering er befalt. Torsdag 11/4 regnes som første mobiliseringsdag. Jfr. Hst. sirk. nr. 437 punkt 8. Erkj. Nielsen, fg."

Den samme beskjed ble sendt som sirkulærskrivelse til alt personale ved distriktskontoret. De skulle ikke erkjenne, men det stod at permiterte hjemkalles.

Samme dag ble B-sirkulære nr. 83 sendt ut med følgende innhold:

"Togordning ved mobilisering. Jfr. Hst. sirk. nr. 437 side 3 o. f. punkt 5.

Torsdag 11. og fredag 12. april (1. og 2. mobiliseringsdag) kjøres etter den ordinære Rutebok nr. 90 med tilhørende tillegg og sirkulærer.

Om ekstratog m. v. 2. mobiliseringsdag se eget sirkulære.

Fra og med kl. 0,00 lørdag 13. april (natten mellom 2. og 3. mobiliseringsdag) settes Rutebok nr. 90 med tilhørende tillegg og sirkulærer ut av ~~masse~~ bruk.

Fra det nevnte tidspunkt og inntil videre gjelder Rutebok for militærtog ved massetransporter. Denne Rutebok (massetransporttabell) er sendt ut herfra i dag.

Alle togruter i den militære massetransporttabell er behovstogruter og kan som sånne bare kjøres etter vanlig nærmere ordre fra distriktsjefen. Det vil bli sendt ut sirkulære herfra om hvilke av massetransporttabellens tog som skal kjøres.

Fra og med lørdag 13. april (3. mobiliseringsdag) og inntil videre skal foruten de nåværende ordinære togmeldingsstasjoner (Hunder ikke medregnet), også Brennehaug, Marstein, Bjørånes og Barkald være togmeldingsstasjoner. For distriktsjefen Einar Nielsen".

Dagen etter, 10/4, ble B-sirkulære nr. 85 sendt ut:

"Togordning ved mobilisering. B-sirkulære nr. 83/1940 oppheves herved.

Fra Hovedstyret er i dag mottatt melding om at togtrafikken etter nåværende ruter skal opprettholdes også fra og med lørdag 13. april og inntil videre.

Den i går utsendte Rutebok for militærtog ved massetransporter (massetransporttabell) skal således inntil videre ikke tas i bruk. Poppe".(4a),

Følgende brev som er bevart fikk ingen betydning i Hamar distrikt, for det lå en~~pa~~^{pa} i den frie son~~ø~~. Øverst i venstre hjørne er trykt "Statsministeren" og brevet lyder i sin helhet:

"Hovedstyret for Norges Statsbaner, Oslo.
Det er på en rekke stasjoner blitt opslått plakater om mobilisering.
De pålegges om straks å få disse fjernet.
Oslo 13/4.1940. Quisling, regjeringssjef".

Under mobiliseringen fikk dragonregimentet for lite karter, enda alt som fantes hos bokhandlerne ble skrappt sammen. Jernbanekspeditør Harald Ellefsen ~~som~~ var flink karttegner, og på foranledning av bokhandler Stökken kopierte han karter som ble mangfoldiggjort.

Det ble straks etablert bruvakt ved alle bruer og tunneler i distriktet, og ut på sommeren ble det sendt en regning på vakt-holdet til det norske militærvesen. Den var på kr. 29 301,-. (5).

En vanskelighet som meldte seg like etter krigsutbruddet, var at det ble for lite penger. Men da hele saken bør behandles på et sted er det mest naturlig å ta den under avsnittet "Hamar etter besettelsen".

Hovedstyrets evakuerings-sirkulære ble sendt ut 9/4 (se side 13). Etter planen skulle mange Oslo-folk evakuere til Hedmarksbygdene. Det kom også et tog med evakuerte denne første dagen, og en del var nok med de ordinære togene. Men så mange som planlagt kunne det ikke bli, for noen dager senere da det ble panikk i Hamar på grunn av Elverum-bombingen, ble Hamar-folk dirigert til Oslos evakueringssteder. Det var forresten svært mange som dro avsted i bil fra Oslo. I Hamar-avisene 10/4 står det at en endeløs kolonne av A og C biler passerte byen hele dagen på vei nordover (6), og helt forbi Otta gik det en lang bilkaravane (7).

Til side 21

Tyskerne hevdet under krigen - som bevis på britiske planer mot Norge - at kartene var produsert i Storbritannia.

DC Poppe hadde vært med Stortingets ekstratog til Elverum, men returnerte til Hamar samme kveld.

Straks etter at han kom hjem om aftenen begynte trafikken med rekvisisjon av tog, fordeling av vogner og konferanser natten igjennom. 10/4 om formiddagen var Hovedstyret kommet til Hamar, og det ble da holdt et møte hjemme hos DC, hvor situasjonen ble drøftet. Til stede var også ~~stortingsmannen~~ ^{stortingsmannen} Mowinckel, stortingsmann Valen med fler.

De følgende dager gikk det slag i slag med oppsetting av tog for mannskaper, ammunisjon og andre transporter, med til dels motstridende ordrer, fra overkommandoen, general Ruge, general Hvinden Haug, oberst Schiötz, oberst Berg, rittmester Grinaker og andre. Videre anmodning om å bryte telefon og telegraf etter hvert som tyskerne rykket frem, stadige forespørsler fra stasjonene om hvordan de skulle forholde seg, om de skulle evakuere eller ei, stadige henvendelser fra telegrafens damerom å få gå. Alle fikk beskjed om å holde seg i ro og først evakuere når kampen kom dem inn på livet, og da ta med stasjonens papirer og kontanter. Transportfly passerte til stadighet over byen, og hver gang måtte personalet i kjelleren.

10/4 kom det beskjed fra politimesteren i Elverum at det skulle settes opp et tog for 100 arrestanter. Toget ble kjørt, men det viste seg at "arrestantene" var stortingsmennene.

Etter anmodning fra overkommandoen ble i samarbeide med rittmester Johansen en motorvogn fra Solörbnanen bekledt med jernplater for at den skulle tjene som "panservogn" til bruk i Dovretraktene. Etter flere dagers intenst arbeide i verkstedet ble den kjørt til Otta 17/4 om aftenen. Vognen ble jo svært tung,

og det ble snart ugreie med motor og fjærer.

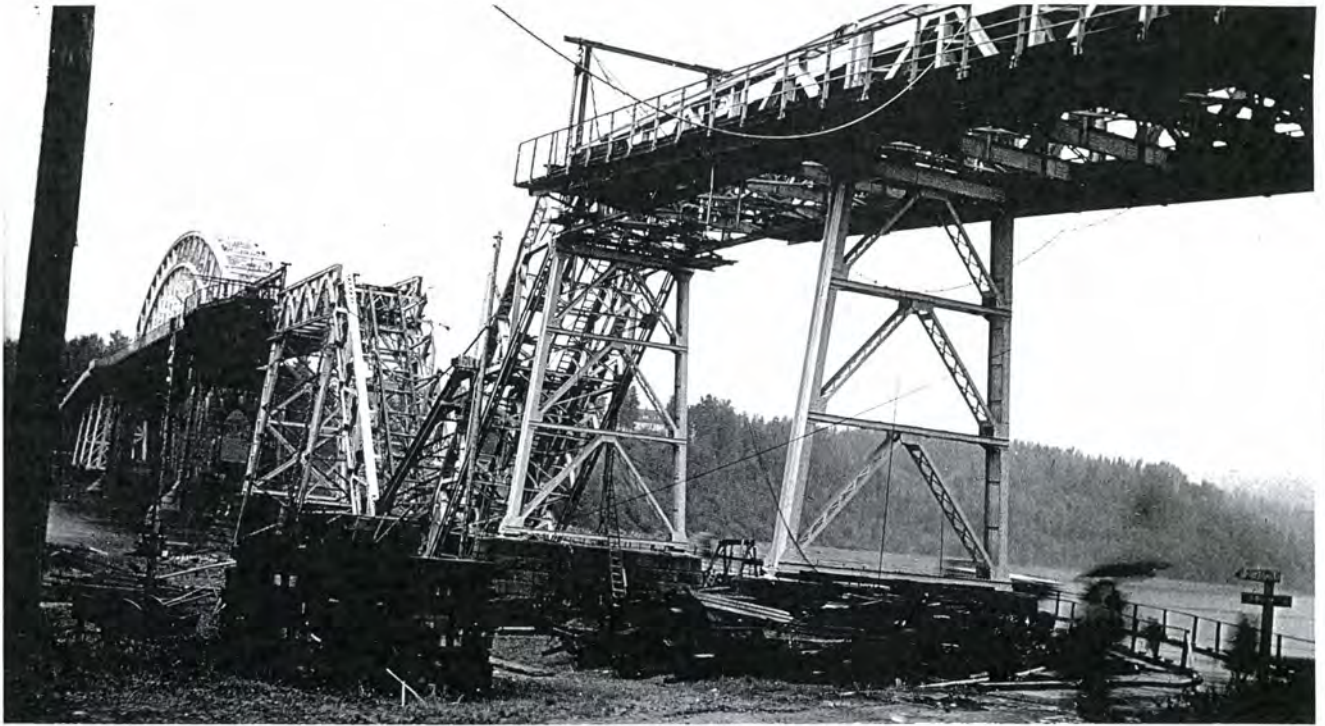
11/4 om morgenen ble Søn tunnel sprengt, og dermed var jernbaneforbindelsen med Oslo brutt. Kl. 9^h50 kom det melding om at Oslo distrikts togledelse som hadde vært stasjonert i Eidsvoll, var flyttet til Kongsvinger, så togledelsen i Hamar måtte overta strekningen til Søn (8). Det ble forresten ikke av noen varighet, for allerede samme dag ble flere tog innstilt mellom Hamar og Søn, og 12/4 ved 22-tiden ble Minnesund bru sprengt. Fra 13/4 ble alle tog innstilt på Hedmarksbanen.

Den siste dagen togene gikk ble de nøye kontrollert av norske militære. Alle tog sørfra ble stoppet og det ble kontrollert at det ikke var tyskere med. Det ble tatt kraftige forholdsregler. En skinnelengde ble fjernet slik at toget ville spore av hvis det ikke stoppet på signalet. Stoppsignal ble gitt av jernbanens folk. Kapteinen stilte seg opp med sine folk der hvor han ventet at lokomotivet ville stoppe, og soldatene hadde ordre til å skyte hvis det var en tysker sammen med lokomotivføreren. Resten av styrken ble lagt slik at de kunne skyte langs toget, og de hadde ordre til å skyte hvis det kom tyskere ut. Når toget stoppet sprang kapteinen opp på lokomotivet og ventet der på konduktøren, og så gikk de sammen gjennom toget. Omtrent 12 tog ble kontrollert.

12/4 inntok de norske sine forsvarsstillinger ved Minnesund.

13/4 ved 15-tiden kom to tyske avdelinger på vestsiden av Vormå til Minnesund stasjon. Den norske hovedstyrke som lå ved Dorr på den andre siden av sundet åpnet ild, og det ble skuddveksling i flere timer. Tyskerne brukte jernbanelinjen som dekning, og kulene gikk innom stasjonsområdet, så stm. og hans

Minnesund bru etter sprengningen



familie måtte rømme uten å få med noe av sine eiendeler (9).

Ellers hadde jo de stasjoner som bad om forholdsorde fått beskjed av De at de kunne ta med stasjonens penger og forsvinne når tyskerne nærmet seg, og det gjorde nok de fleste.

Tyskerne trakk seg tilbake fra Minnesund om kvelden, men dagen etter, 14/4, angrep de på østre side av Vorms, hvor de norske styrkene trakk seg tilbake.

Det neste sted hvor tyskerne skulle stanses var Strandlykkja. Kampen her begynte ~~14/4~~¹⁴ og ble meget hård og langvarig. Stasjonen var evakuert, men da den lå like inn til kampområdet ble den atskillig skadet. De norske styrker var plasert fra stasjonen og oppover langs bygdeveien til Strandlykkja kapell. Tyskerne rykket frem langs riksveien, jernbanelinjen og Mjösbredden. Etter ~~tre~~^{tre} dager ble stillingen oppgitt 17/4, men først etter at tyskerne hadde satt inn en avdeling over isen fra Skreia. ~~MMMMMMMMMMMM~~
~~tyskere som kom langs jernbanelinjen hadde i mellomtiden holdt til i Korakogen stasjonsbygning. Strandlykkja stasjon fikk en del skader, men vesentlig av gevær- og mitraljöse-ild. Stasjonsbygningen så ut som et grisehus etterpå. Dessuten var det dypt hull midt i skinnegangen.~~

I Espas stasjonsbygning hadde norske styrker en kommandoplass, men stillingen her ble oppgitt.

Tangen var neste hovedstilling, men den ble oppgitt uten kamp for at man skulle kunne trekke seg tilbake over de åpne Hedmarksbygdene i mørke natten 17-18/4.

Inntil 17/4 ble det kjørt en del ekstratog mellom Hamar og Stange.

En avdeling tyskere hadde i mellomtiden holdt til i Morskogen stasjonsbygning. Her ble de utsatt for et ildoverfall av en isørlert norsk avdeling som tilføyde tyskerne atskillig skade. I stasjonsbygningen var to dører i stykker, men det er uvisst om det skyldtes dette overfallet.

Fra Hamar til Dombås (10).

Da tyskerne den 18/4 nærmet seg Hamar var alt rullende materiell blitt sendt nordover.

Etter ordre fra Hovedstyret, som nå holdt til på Hundorp, ble først Solørbanen, banen Kongsvinger-Charlottenberg og hele Rørosbanen lagt under Hamar distrikt, senere også Dovrebanen.

18/4 bestemte DC seg for, etter å ha konferert med Hovedstyret, at han ville trekke seg nordover for at han fremdeles kunne lede den delen av distriktet som unngikk okkupasjon. Han sammenkalte personalet ved distriktskontoret og sa at han overlot til hver enkelt å ta standpunkt til situasjonen og handle etter eget skjønn. De som ville flykte kunne gjøre det, og de som ville fortsette på kontoret kunne gjøre det. De fikk da naturligvis utføre tyskernes ordrer(11). De fleste gikk.

Poppe var gammelt medlem av NS, og han forteller selv i sine opptegnelser at fylkesmannen underrettet ham om at folk ville ha ham fjernet. Han rykket da inn følgende erklæring i fellesnummeret for Hamar Arbeiderblad og Hamar Stiftstidende for 18/4:

"Erklæring fra distriktssjef Poppe. Det er kommet meg for øre at det blant befolkningen har vært næret misstanke om min stilling til N. S.

Jeg ønsker i den anledning å opplyse at jeg til å begynne med vistnok næret sympati for den nasjonale samling, men jeg ble ganske snart klar over at de linjer bevegelsen fulgte ikke kunne antas av meg, hvorfor jeg forlengst sluttet med noensomhelst befatning med dens arbeide. Når den nå vil tilrive seg makten ved hjelp av tyske bajonetter er jo saken helt opplagt, og jeg som alle virkelige nordmenn vil sette alt inn på å tjene Konge og fedreland, og jernbanebetjeningen har også vist at den vil det.

Dette kan alle være forvissnet om. Poppe, distriktssjef for jernbanen".

Overingeniør Lysgaard ble med DC til Gudbrandsdalen, overingeniør Nielsen ble bedt om å reise til Østerdalen, da det måtte forutsettes at de østre linjer ville bli isolert. Kontorsjef

Nyquist ble igjen i Hamar, for å fungere som distriktsjef der.

DC fikk skrappt sammen de siste rester av rullende materiell på Hamar og reiste med dette til Lillehamer ved middagstid 18/4. Alt materiell var nå sendt nordover, lokomotiver og vogner, både lessede og tomme. Først ble Lillehammer stasjon fylt, og siden andre, særlig Otta. Stasjonene ble til dels blokkert, og meget av materiellet var nok slikt som det ikke hadde vært nødvendig å sende avsted.

18/4 hadde understasjonsmester Ingv. Torp stm.-tjenesten på Hamar om ettermiddagen. Sammen med ham var Thoralf Østby som telegrafist, og han forteller:

"I løpet av dagen var det siste materiell sendt nordover. Det fantes ikke et lokomotiv og ikke en vogn på hele stasjonen, unntagen et par søppelvogner som stod på et sidespor.

Så satt vi der, Torp og jeg, og røykte og så på hverandre. "Det går så alt for mye tobakk i dag", sa jeg. Torp var enig. Sporskiftere og stasjonsformenn kom inn og spurte om de ikke kunne gå hjem. "Nei", svarte Torp, "jeg har ingen myndighet til å gi dere fri". De gikk ut igjen, men jeg vet ikke om de forsvant.

Så kom det ned et telegram fra telegrafkontoret. Akkurat hvordan teksten var husker jeg ikke, men det var fra tyskerne søndenfor og adressert til de norske styrker i Hamar, og det oppfordret til overgivelse, ellers ville byen bli bombet. Jeg spurte Torp hva vi skulle gjøre med det. "Vi får sende det bort til Stangebrua", sa han, "der er det norske soldater". Så sendte vi budet avsted."

Og budet, nåværende stm. Erling Killi, forteller:

"Jeg måtte reise ut til de norske styrker med telegrammet, de lå på nordenden av Stangebrua med maskingeværreder. Da kommanderende offiser, en löytnant, hadde lest telegrammet gav han ordre om å bryte opp og trekke seg tilbake".

Senere har vi fått vite hvem som sendte dette telegrammet (12). Det var lensmann Oppegaard i Stange, som 27/1.41 skrev slik til distriktet:

"På direkte og stedlig ordre av offiserer i den tyske krigsmakt telefonerte jeg torsdag 18/4.40 ved 17-18 tiden fra Stange jernbanestasjon gjennom jernbanens telefon til telegrafan i Hamar et telegram med bl. a. ordre til byen om overgivelse.

Jeg trenger en avskrift av telegrammet og opplysning om hvem i Hamar som mottok telegrammet.

Jeg er taknemlig for omgående svar.

Det bemerkes at Stange jernbanestasjon ved anledningen ikke var betjent, slik at jeg ikke kan få bekreftelse der. Bygdens telefoner var satt ut av bruk, slik at det kun var jernbanens telefon til Hamar som kunne brukes".

Brevet ble oversendt Hamar stasjon, som svarte:

"Avskrift av omskrevne meddelelse kan ikke skaffes, da der i henhold til bestemmelsene ikke tas gjenpart. Meddelelsen som var uten adressat og avsender ble tatt i mot av tgf.app. P. Høystad og sendt gjennom telegrafeksp. videre til det norske militære".

Kl. 22 ble Torp avløst ~~av~~ i stm.-tjenesten av jernbaneekspe-
ditör Arvid Kokkin. Et kvarters tid senere ble stasjonen besatt
av tyskerne.

Denne "besettelsen" var en smule komisk. To tyske offiserer
kom inn til stm. og forlangte noen telefonsamtaler. Det ble bare
en, og den vedkommer i så høy grad Elverum at det er fortalt om
den under krigen i Österdalen. Da offiserene gikk satte de igjen
en vaktpost på stm.s kontor. Han var godt bevepnet og satte seg
i en stol. Han var pratsom, fortalte at han var tegner og var fra
Hannover. Om litt sovnet han og sov hele natten. Det kom en vakt
til, men også han sovnet. Stm. kunne tatt alle våpnene om han
hadde hatt lyst.

Togledelsen var i Norsenggården ved krigsutbruddet. Så snart
det begynte å bli flyalarmer ble det laget til et lite kontor
ved siden av tilfluktsrommet i kjelleren. Det var ikke videre
praktisk, for telefonforbindelsen måtte stadig brytes. DC ordnet
det da slik at et togsett, lokomotiv, sovevogn og konduktörvogn,
ble stilt til disposisjon for togledelsen. Lokomotivfører var
I. K. Bråthen og fyrböter Mikael Aalerud. De kjörte til Jessnes
13/4 og flyttet videre oppover etter som troppene rykket frem.

Alle steder hvor de stoppet holdt de til på stasjonens kontor, og de baner som var i drift ble etter hvert underrettet om togledelsens oppholdssted. DC var mellommann mellom Hovedstyret og togledelsen og ordren var at toggangen skulle opprettholdes best mulig, foruten at ordrer fra den militære ledelse skulle utføres. Togledelsen var på Jessnes til 18/4, da den flyttet til Tretten. Da var det innstilt en del tog mellom Hamar og Dombås fra 15/4 og fra 19/4 ble alle tog innstilt mellom Hamar og Lillehammer. Et par ekstratog gikk dog mellom Moelv og Lillehammer 19/4.

De norske styrker hadde forlatt Tangen natten mellom 17/4 og 18/4. Gjennom Furnes var det bare den norske ettertrygd som heftet tyskerne. Det neste sted hvor de skulle stanses var ved stillingen Lundehögda-Åsmarka i Ringsaker. Hamar fikk altså være i fred. Lundehögda ligger like ved Ring stasjon. Terrenget stiger bratt opp fra Mjösa til toppen av högda, og jernbanelinjen og veien er sprengt ut på hyller i bergveggen.

Kl. 2 den 20/4 kom tyskerne til Moelv. Jernbanebrua og vei-brua var da sprengt kvelden i forveien, men det var nokså overflødig. Jernbanebrua ~~ble~~ hadde de ikke bruk for, og veibrua reparerte de i en fart. De slo seg ned i den søndre del av bebyggelsen, satte opp en kanon i den nordre del og jaget befolkningen nedover i Ringsaker. Så satte de opp et maskingevær i hver ende av jernbanestasjonen, rev ned stasjonens telefonledning og plyndret kiosken. Det siste var ganske interessant å se på, forteller telegrafisten.

Tidlig om morgenen 20/4 angrep tyskerne, også med kanoner, men de ble avvist og oppgav angrepet ut på formiddagen. Om morgenen 21/4 angrep de igjen, støttet av bombekastere og kanoner, og da

det ut på dagen også kom fly, måtte nordmennene trekke seg tilbake i løpet av kvelden og natten.

Tyngden av artilleriangrepet var rettet mot strøket ved Ring stasjon, og det meste av bebyggelsen her ble rasert. Blant annet brente stasjonsbygningen, baneformann Hjalmar Bengtsens hus og pensj. stm. G. Stensens hus.

Den andre dagen tyskerne var på Moelv skjöt de på stm. Jens Fagerhus, som hadde vært en tur i vedskuret. Han ble truffet i høyre skulder og lå på sykehuset i 6 uker. (13).

Fungerende stm. på Ring, Kristian Hagen, fortelleri (14)
[skal være 19/4]

"Lördag den 18/4 om kvelden fikk jeg underretning fra telegrafist Håkon Hagen om at tyskerne var i ferd med å slå ny bro over elva ved Moelv. Jeg fant da tiden inne til å tenke på å forlate stasjonen. Før så skjedde henvendte jeg meg til Hærens overkommando på Lillehammer med forespørsel om jeg kunne forlate tjenesten. Her fik jeg imidlertid spørsmål om hva jeg gjorde der. Etter min mening et dumt spørsmål. Etter en del prat ble det til at jeg kunne forlate stasjonen.

Hvor skulle jeg ta veien?. Rundt omkring i Rings-åsen lå mannskaper fra Garden. Før jeg forlot stasjonen ble alle telefonforbindelser brutt, verdisaker som billetter og regnskapsbøker m. v. låst inn i hvelvet.

Klokka var nå ca. 12 om natta og det var således stummende mørkt. Jeg valgte å gå jernbanelinjen nordover og fikk kontakt med de militære. Fikk beskjed om å gå opp på riksveien så skulle intet galt hende meg. Denne turen var noe av det utriveligste jeg har foretatt meg. Det tisket og hvasket på begge sider av veien. Jeg følte meg ikke svært sikker. Turen gikk til jernbanens hvilebu ca. 2 km nordenfor Ring. Tidligere på kvelden hadde bfm. Engbretsen og bv. Bengtsen reist dit opp. Det var avtalt at jeg skulle komme etter hvis det ble nødvendig. Av personlige deler hadde jeg med meg et ullteppe, en kg. margarin og en plate sjokolade.

Jeg var såvidt kommet inn i hvileboden da første skudd smalt. Tyskerne hadde da kommet til Cellulosefabrikken nordenfor Moelv. Ved Statens hagebruksskole var det den første tyske tanks ble uskadeliggjort og ble stående og sperre riksveien. - - -

Denne søndag var vi sammen med linjearbeider Mathisen på Stor-Berg gård, hvor vi foret og melket (med melkemaskiner) den store besetning. Gårdens folk var midlertidig evakuert. Det var den norske sanitet som var stasjonert der og disse tenkte vist ikke på dyra. Søndag ettermiddag ble Rings-grenda bombardert og beskytt av tyske fly, samtidig som det norske artilleri fra Biri-siden bombarderte de tyske framrykkingslinjer.

Under de forannevnte hendelser oppsto så de forskjellige braner i Rings-grenda, bl. a. Ring stasjon, banevokter Bengtsens hus

pensjonist Stensens hus og mange flere brente. Det var trist.

Vi tre flyktninger måtte flytte videre nordover da de norske styrker trakk seg fra Ring. Høyt oppe i åsen - ved Sæther gård - foregikk heftig skuddveksling. Under reisen nordover måtte vi rydde jernbanelinjen etter et bombenedslag. Vi brukte nemlig sykkeldressiner. Ved Havik-odden ble vi stanset av norske vaktposter som rettet sine geværpiper mot oss, men vi fikk da passere etter nærmere undersøkelse. Vi innlosjerte oss i jernbanens hvilebu ved Kvitsanden mellom Brøttum og Bergseng, hvor vi var til torsdag, da vi dro nedover til Ring igjen.

Onsdag var jeg på Hamar og avga rapport til jernbanens administrasjon og postmesteren. Jeg syklet frem og tilbake. Det var ingen som antastet meg på hele turen, tross jeg møtte en masse tyske avdelinger. Langs veien mellom Ring og Smestad gård var det nok så uryddig. Forvridde telefonlinjer, istykkerskutte stridsvogner og annet ødelagt materiell m. v. ""

Alle Hagens og baneformann Bentsens eiendeler brant opp."

Stasjonens kasse hadde Hagen hatt med seg, andre verdisaker hadde ligget i stasjonens hvelv og de var i behold (15).

Samtidig med Kampene ved Ring var det også kamper i Åsmarka i Ringsaker, og her deltok engelske soldater for første gang.

Engelskmennene var gått i land i Åndalsnes 18/4 og kom sydover med ekstratog 19/4 og 20/4. De deltok i kampene i Åsmarka 21/4 og trakk seg tilbake til Lillehammer samtidig med styrkene ved Lundehøgda.

Om natten 21-22/4 stod altså tyskerne foran Lillehammer. Her hadde det vært hektiske dager. Stm. forteller at her kom alle mulige, statsråder, offiserer, GD og Hovedstyret. Alle skulle ha tak i stm. og alle hadde spesielle ønsker eller rekvisisjoner. 17/4 måtte stasjonen sette opp et sanitetstog på i alt 13 vogner, som gikk til Ringebu 19/4. Stm. måtte skaffe halm til vognene og fikk malt et rødt kors på noen papp-plater som ble satt utenpå vognene. 18/4 ble det rekvirert et tog til Norges banks gullbeholdning, hvilket naturligvis ikke ble opplyst. Det gikk nordover tidlig om morgenen 19/4 og var på i alt 10 vogner. 20/4 gikk et tog med 13 vogner ammunisjon til Otta. Den var kommet med

80 biler fra Raufoss. Da engelskmennene kom måtte stm. skaffe dem hus, ved til fyring og vann til te.

18/4 kom altså DC til Lillehammer, og han stod i stadig forbindelse med togledelsen på Tretten. På Otta og Dombås ble fungerende lokomotivmestere Magnus Tveit og Trygve Kvilhaug. Ingeniør Anders Jølstad var leder av lokomotivtjenesten nord for Lillehammer.

~~Otta~~. Etter all transporten fra Hamar var det samlet 40-50 mann togpersonale på Lillehammer, og disse måtte det skaffes mat til. Man fikk litt hjelp av hærens intendantur, som var på Lillehammer noen dager.

Det rullende materiell som var blitt sendt fra Hamar hadde imens stått på Moelv, Lillehammer og i Håve grustak, og da tyskerne var i anmarsj ble det samlet. 22/4 kl. 2,09 gikk det siste toget fra Lillehammer med resten av materiellet, DC, Lysgaard, Jølstad og de av stasjonens personale som ønsket å være med. Nesten alle ble med, blant andre stm. som var med til Ringebu. Stasjonens kasse ble tatt med og fullmektig Henrik Tangen fikk ordre om å gå innom alle stasjoner oppover og la personalet få et forskudd på lønn. De penger som stasjonene hadde til overs tok han med. Han reiste helt til Åndalsnes og lønnet også togpersonalet.

DC og Lysgaard slo seg ned på Hundorp, hvor de holdt til i Hovedstyrets tjenestevogn som var med blant materiellet. Resten av materiellet ble sendt videre til Otta og nordenfor liggende stasjoner, helt opp til Hjerkin.

Togledelsen, som altså hadde vært på Tretten, flyttet samme dag, 22/4, til Vinstra. De hadde hatt mye å stå i med oppsetting av militærtog og andre ekstratog, mens tyske fly stadig var over

stasjonen. Hovedstyret og DC var mellommenn mellom HOK og togledelsen, som hadde hemmelig telefonnummer. Men togledelsen fikk også oppgitt dette nummeret og konfererte direkte. X)

HOK, som var reist til Rena 9/4, flyttet 12/4 til Öyer for å være nær den viktigste krigsskueplassen. Der var de helt til 21/4, da de flyttet til Ringebu. Dernest 23/4 til Brennhaug og 28/4 til Lesja.

Kongen og regjeringen hadde som kjent vært i Nybergsund 11/4. De reiste derfra straks og kom til Gudbrandsdalen 12/4 og 13/4, for det meste med bil, men kongen reiste med tog fra Hjerkinn til Otta. Dit kom han 14/4, og der ble det holdt statsråd og sendt ut et budskap til det norske folk. Kongen og kronprinsen ble i Otta flere dager. 20/4 flyttet regjeringen til Stuguflåten, og dit kom også kongen 22/4. På Otta var det etter ordre satt opp et tog for ham, men han reiste likevel med bil. Etter at det var holdt statsråd på Stuguflåten reiste alle til Molde.

DC traff GD på Hundorp. Han bodde sammen med sitt følge på et pensjonat et par kilometer fra stasjonen. Hønefoss stasjons pengeskasse ble funnet i tjenestevognen, og etter ordre av GD ble den brutt opp. Det var omtrent 6000 kroner i den som GD overtok, med unntagelse av omtrent 400 kroner som DC leverte til kassereren i Hamar da han kom hjem.

DC.s opphold på Hundorp varte bare et par dager. Han reiste videre til Otta, hvor han fikk høre at Dombås stasjon var bombet og ufremkommelig for tog. Derfor tok han med noen vogner med sviller og skinner og dro videre. Fra Otta fulgte major S. Sandvik med.

Togledelsen, som var kommet til Vinstra, fikk ikke arbeidsro

+) Det var HOK som hadde hemmelig mt.

der. Der var flere flyangrep med bombenedslag til dels nær stasjonen. Fra 24/4 ble alle ordinære tog Ringeby-Dombås innstilt, og tidlig om morgenen reiste togledelsen til Sel, hvor de fikk det nokså hett. To av dem hadde som regel tjeneste om gangen, mens de andre to holdt til i en berghule ovenfor stasjonen. Men det var stadig bombing og skyting så de som hadde tjeneste måtte søke dekning i kjelleren. Stasjonsbygningen ble truffet både av kuler og granatsplinter, så den så nokså trøstesløs ut til slutt. På tomten stod en vogn med ammunisjon, men den ble heldigvis ikke truffet. Det lille togsettet ble gjennomhullet av flere kuler. Forholdene ble umulige, så natten til 27/4 reiste de til Dombås. Men også det siste døgnet hadde de fått avsted nokså mange militærtog. Telefonforbindelsen var bra helt til Sel.

På Dombås ble det slutt med togledelsens arbeide. De kjørte det lille togsettet sitt inn i tunnelen, hvor engelskmennene først jaget dem ut fordi de tok dem for sabotører. Det siste de gjorde var å sette opp rute for det siste tog med engelskmenn til Åndalsnes.

Så var det krigens gang. 22/4, dagen etter de siste kampene i Ringsaker, tok engelskmennene stilling ved Balbergkampen, men ble rendt overende samme dag av tyskerne.

I Gudbrandsdalen hadde man da i flere dager vært utsatt for flyangrep med bombing og skyting. For tyskerne gjaldt det å forstyrre de troppetransporter som foregikk. 20/4 kastet et tysk fly tre bomber mot Hunder stasjon, hvor et par av uthusene ble ødelagt, stasjonsbygningen ble gjennomhullet av splinter og kuler og vindusrutene knust. Da så tyskerne 22/4 rykket nordover til Tretten bröt de seg inn i stasjonsbygningene på Hunder og Öyer og stjal og ødela (16).

5 km søndenfor Tretten hadde engelske og norske bygd opp en forsvarsstilling. Men de var alle sammen trette og utkjørte. Den engelske krigshistoriker T. K. Derry sier: "Man kan vel si at trefningen [ved Tretten] den 23/4 var tapt før den begynte".

Tyskerne bröt gjennom samtidig som tyske fly bombet Tretten, hvor mange hus brente. Et hus like ved stasjonen brente, men stasjonen greide seg *uten* større skader. Jernbanens bilholderplass i leid hus på Stav brente.

24/4 falt den norske stillingen ved Tromsa mellom Fåvang og Ringebu, og natten til 25/4 stillingen ved Vinstra.

Ved Kvam var det en sterk stilling hvor tyskerne ble stoppet i to dager av engelske styrker. Dette var friske tropper, og regulære avdelinger i motsetning til de tidligere "territorials". De var kommet til Åndalsnes 23/4 og 24/4 ble de sendt med flere ekstratog til Kvam.

På Kvam var stm. Johs. Haugen og telegrafist Paul S. Kolstad. Fra 9/4 til 25/4 delte de døgnet i to vakter, fra kl. 0 til kl. 12 og fra kl. 12 til kl. 24. På den måten fikk de noenlunde lik dag- og nattjeneste. Fra kvelden 24/4 kunne de høre drønnene av artilleri fra Vinstra. Denne natten evakuerte så å si hele Kvams befolkning til fjells, og dagen etter ble stasjonen forlatt. Så forteller Kolstad: (17)

"Torsdag morgen 25/4 forlot vi stasjonen og dro opp til det øverste bruket "Dettne" høyt oppe i lia. Herfra hadde vi god utsikt og kunne se de tyske styrker komme nordover fra Kvamsporten. I spissen kom flere store tanks fulgt av fotfolk, artilleri, biler og busser. Det hele foregikk under intens ildgivning fra tanksene, og fra begge sider av dalen. De engelske tropper var i nattens løp spredd rundt i bygda hvor de hadde gravd skyttergraver og forskansninger. Den første tanks nådde fram til

litt syd for stasjonen. Her ble den så pass skadd at den ikke kom lenger. Fra nå av satte tyskerne inn artilleri. Flere kanoner ble kjørt i stilling ved Vik gård vel en km syd for stasjonen, og dermed startet et inferno som varte i omtrent tre døgn. Der vi lå begynte også projektiler å hvine i lufta og vi fant det for risikabært å oppholde oss der lenger. Vi dro nordover lia ovenfor Veikle, men jeg og en til kom oss helt opp på Rauberget og kunne derfra se mye av det som foregikk den første dag.

Allerede ved kampens begynnelse ble flere hus - særlig låver - skytt i brand, og bygda lå snart i en dis av rök. Kanonene dundret som torden, og infernalske hvin fra granater som eksploderte med øredøvende brak så jord og sten sto høyt til værs - og samtidig en ustanselig snatring fra mitraljoser, masskingeværer, håndvåpen og bombekastere. En måtte tro at alt ville bli jevnet med jorden, men merkelig nok brant det ned bare omlag 50 hus. En god del ellers ble naturligvis mer eller mindre skadd. Fredag kveld brente kirken, to gårder og en forretning - alt i nærheten - ned samtidig, og dette veldige bål lyste opp hele bygda. Det hele ble nok fornømt av de fleste som den rene dommedags-stemning.

Vistnok lørdag kveld var en tysk tropp ved en omgående bevegelse nådd fram til riksvegen omlag 7 km nord for Kvam. Det antas at dette ble årsak til at forsvaret ved Kvam brøt sammen, og tilbaketrekkingen syntes å ha foregått over hals og hode. En mengde effekter lå igjen over alt. Søndag morgen rykket tyskerne videre nordover - - -

Mandag fulgtes stm. Haugen og jeg ned til stasjonen. Det var en mengde tyskere over alt, og det stod vakter ved grindene. Etter en del parlamentering fikk vi forbindelse med "kommandanten" ved stasjonen - en tysk offiser. Han gav beskjed om at stasjonen var lagt beslag på til fanger og at leiligheten først ville bli frigitt onsdag kl. 12, da han var utlovd transport til Lillehammer for fangene. Han tok oss imidlertid med inn, men i første etasje så det falt ut, jord og grus og støv i tykke lag. En granat var gått inn ved røstet på bygningen og alt av vindusrubet var sprengt. Til 2. etasje hadde tyskerne funnet innervinduene og satt disse på plass. Det meste av Haugens møbler hadde de stablet på venteværelset, men "blomstene var vannet" sa han. I begge stuer lå det engelske fanger tett i tett med hodet mot veggene. En stor kartong gelepulver merket Lorentz Ebbe & Sønn var plasert midt på gulvet. "Vidunderpulver" kalte tyskerne det, og det var tatt fra stykkgodsvogner som var satt ut ved stasjonen. På kjøkkenet drev tyskere og stekte og braste med kaniner, sikkert tatt fra Klevstad gård, og to-tre engelskmenn drev og skrelte poteter".

På Sjoa var stm. Einar Bern og telegrafist Jo Lökken. Lökken forteller:

"En bombe falt en av de første dagene ved brua like ved stasjonen. Av lufttyrkket ble alle vinduer, dører og vinduskarmer i stasjonsbygningen sprengt ut, slik at vi ikke kunne være der lenger. Vi flyttet da til en gård rett over elva.

Ellers var det ingen bombing. Denne enslige kom vel kanskje fordi det var blitt skutt på flyene her.

Men vi måtte jo fremdeles møte fra på stasjonen hver dag, for

det var norske og engelske militærtransporter ned og opp. Stm. og jeg delte døgnet i to skift, dag og natt, og det ble nokså slitsomt.

Etter at de kjempende var dratt forbi reiste jeg hjem til "Stange".

26/4 om kvelden trakk de engelske tropper seg ut av Kvamstillingen. Tyskerne fulgte etter, ~~alle stoppet en kort stund~~
~~deretter ved Kjörum og Heagerdalen~~ ~~veien for Stoa, og totta~~
Otta 28/4. Her ble det også kamp med engelskmennene, men om kvelden 28/4 trakk disse seg tilbake og reiste til Dombåså dels med transporttog fra Rudi nord for Otta, dels med biler.

På Otta stasjon hadde det også vært hektiske dager. Materiell sørfra ble stående, jernbanefolk, også fra andre distrikter, kom og skulle ha forskudd, de kongelige kom, major S. Sandvik kom og skulle forberede angrepet på fallskjermtroppene. Da de var tatt kom de også til Otta. Alle stoppet på Otta. Stm. var ikke av klærne en uke.

De store jernbanebruene oppover dalen var blitt sprengt av norske militære etter som troppene trakk seg nordover.

Det sanitetstoget som gikk fra ~~ØØØ~~ Lillehammer 19/4 (se side 31) var på Sel 24/4 og på Otta 26/4. Derfra gikk det til Åndalsnes. Enda det var tydelig merket med rødt ~~koker~~ var det utsatt for bombing og mitraljöseild fra tyske fly.

Lederen av lokomotivdriften, ingeniør Anders Jölstad, var nå også kommet til Dombås, hvor fungerende lokomotivmester Kvilhaug hadde vært siden 15/4. Alle som nevner Jölstad i denne tiden sier: "Han gjorde et strålende arbeide". Han ikke bare ordnet med lokomotiver og lokomotivtjeneste, men tok seg av togpersonal-et på alle måter. Det ble jo etter hånden nokså mange av dem fra flere distrikter. Etter kapitulasjonen fikk han en gave av

men ble stoppet dagen etter, først ved Kjörem og så ved
Heggerusten nedenfor Sjoa. Begge steder var det hard kamp,
men tyskerne bröt gjennom og kom til

dette personale, ledsaget av et pent diplom med følgende tekst:

"Personale ved Hamar, Kongsvinger, Eidsvoll og Lilleström vil på denne måte få takke Dem for de dager vi var sammen i april-mai måned 1940.

De var for oss den gode leder og administrator. Og fremfor alt den greie kamerat, begge deler som vi satte stor pris på.

Aldri vil vi glemme de dager. Og blant de minner vi har fra den tiden vil også Deres navn være knyttet.

For alt hva vi skylder Dem vår varmeste takk".

Under dette står navnene på 23 lokomotivførere, 23 lokomotivfyrbøtere, 8 overkonduktører, 12 konduktører, 5 verkstedarbeidere og 3 lokomotivpussere.

Gulltransporten.

Norges Banks gullbeholdning var blitt kjørt på 26 lastebiler fra Oslo til Lillehammer 9/4. Der ble den liggende i bankavdelingens hvelv så lenge fallskjermtroppene huserte på Dombås.

18/4 ble det gitt ordre om at den skulle sendes videre, og et tog med 2 boggievogner og 10 G³-vogner ble satt opp på Lillehammer som før fortalt. Toget fikk betegnelsen Litra A, og gikk fra Lillehammer 19/4 kl. 4,29 med en militær vaktstyrke på 20 mann. Etter en lang stans på Otta fortsatte toget derfra 19/4 ved 20-tiden og kom til Åndalsnes 20/4 ved 4,30-tiden. På grunn av bombardementet ble det samme kvelden kjørt tilbake til Romsdalshorn. Senere kom gullet velberget over til Amerika.

Denne gulltransporten var tyskerne svært ivrige etter å få fatt i. Nesten alle jernbanefolk fra Gudbrandsdalen som har fortalt fra denne tiden var i forhør.

Stm. Andresen på Otta hadde evakuert til Myssusetter, men ble hentet ned igjen av tyskerne til forhør. En tysk offiser viste ham et telegram om tog litra A og spurte om når det var gått. Det riktige telegrammet hadde han altså fått fatt i. Andresen

ble forhørt i tre dager, et par timer hver dag, men han kunne ikke gi noen opplysninger av betydning. Det var jo gått så mange ekstratog, og føringen av togboken ble det så som så med. Tyskerne tok også en tur opp i Vågåmo, for transporten var adressert dit.

På Dovre skulle transporten ha stått i flere timer, men det visste ikke stm. Løken. Han ble forhørt av SS-offiserer, som rotet i stasjonens telegrammer og togbok uten å finne noe.

Stm. Östbye på Dombås hadde evakuert til Lesjaskog, hvor han fikk ordre om å komme ned på stasjonen til forhør av "fire uhyggelige tyske offiserer og en norsk", som han sier. De hadde med seg Otta stasjons togbok, og skulle ha opplysning om når et bestemt tog hadde passert Dombås. Det var meget viktig for den norske stat at dette ble bragt på det rene. Östbye gransket sin hjerneboks, men kom til det resultat at dette toget ikke hadde passert Dombås, for da var det brudd på skinnegangen der.

Stm. Svane på Lesja forteller at toget med gullet krysset et annet tog der. Men da hadde det skiftet nummer, og da tyskerne kom og undersøkte togboken fant de naturligvis ikke det de søkte.

Lokomotivfører Ole Johansen forteller at mens han oppholdt seg på Otta ble alt togpersonale stilt opp på rekke en dag, og to tyske offiserer kom og forhørte dem: "Hvem av dere kjørte tog litra A fra Lillehammer til Dombås den 19/4?!" I dette toget var Norges Banks gullbeholdning. Vedkommende kan trygt melde seg, han vil ikke bli hektet. Den båten som gullet ble sendt med er nå bombet og senket". Han fikk ikke noe svar.

Ingeniör Jölstad hadde nok hørt om dette forhøret, for en konduktör har fortalt en lignende historie fra Dombås. Da det ble gitt ordre til oppstilling fikk Jölstad i en fart instruert

alle om at de skulle holde kjeft.

Stm. Erling Killi, som den gang var bud på Hamar stasjon, forteller at 1/5 kom to tyske politifolk til stasjonen og holdt forhør om dette toget. Da ingen visste noe måtte Killi hente fungerende DC Nyquist og toglederen Harald Dörum til forhør.

Men tyskerne hadde jo telegrammet om toget, og det var under-
tegn~~e~~ av arkivar Ole Svendsen som togleder. Dessuten hadde de omsider fått greie på at togets betjening hadde vært overkond-
uktör Trygve Sörrie og lokomotivförer Peder Paulsen. Etter at alle disse var kommet tilbake til Hamar ble de innkalt til for-
hör hos tyskerne. Men det var da så lenge etterpå at de ikke kunne ha noen nytte av de opplysninger de fikk. Disse funksjo-
nærene gjorde seg forresten litt dumme og så ikke mer enn abso-
lutt nødvendig. Paulsen hadde vært lokomotivförer bare til Otta, mens H. Ödegaard var lokomotivförer defra til Åndalsnes. Det ble det ikke sagt noe om til tyskerne.

Det var sikkert mange fler som ~~ble~~ forhört.

Det som gjorde det umulig å finne toget ovenfor Otta var at det hadde skiftet nummer, og så naturligvis det at togbøkene ikke ble fört så omhyggelig i denne hektiske tiden. Etter de opp-
lysninger som foreligger ser det ut som toget gikk fra Otta 19/4 som tog litra M kl. 19,50. Men heller ikke i vaktjournalen er det mulig å föolge det lenger.

Dombås og Raumabanen i brennpunktet. (18)

Stm. Helge Östbye hadde en uheldig skjebne. Han var nylig ansatt som stm. på Dombås, hadde nettopp flyttet inn i stm.-leiligheten, og overtok stillingen 10/4. Etter to redselsfulle uker på det nye sted, med bombing og brann, mistet han alt han eide. Det eneste han reddet var hverdagsuniformen som han hadde på seg. Så måtte han losjere seg inn på tilfeldige steder og være stm. på en stasjon uten bygninger til i begynnelsen av juli. Da orket han ikke mere, men flyttet til Moelv.

13/4 ble ^{en} Myre bataljon av Inf. reg. nr. 5 sendt med ekstratog fra Åndalsnes til Dombås og kom dit sent på kvelden. De skulle delta i gjenerobringen av Døndheim, men allerede dagen etter ankomsten fikk de en helt annen oppgave. Da ble nemlig en avdeling tyske fallskjermersoldater sluppet ned i disse traktene. De skulle ta det viktige trafikknutepunktet Dombås, og ble sluppet ned ved de tre jernbanelinjer, mot Dovre, Fokstua og Lesja, omtrent 50 på hver kant. Vi har rapporter fra alle de tre stm. som tok mot tyskerne og det kan være av interesse å gjengi utdrag av dem, selv om de rapportene som er skrevet lenge etterpå kanskje ikke stemmer helt over ens med begivenhetenes virkelige rekkefølge.

En avdeling av tyskerne kom til Lesja, og stm. Fr. Svane

~~skrivene~~ forteller:

"Det første vi merket til krigen var at 30-40 tyske soldater plutselig en dag kom svevende i fallskjerner og falt ned 3-4 km fra stasjonen. De var glimrende utstyrt, hadde blant annet med seg små sykler som de riktignok ikke fikk bruk for i snøen der oppe.

På Lesja var det ingen norske soldater. Vi fikk opp en patrulje fra Dombås. Tyskerne samlet seg i en utlåve på den andre siden av elva, og dagen etter kom de marsjerende i gåsegang. De norske skjöt varselsskudd, og tyskerne overgav seg med en gang. Så ble de rikelig be~~h~~vertet".

Ved Dombås falt noen av tyskerne ned like ved søndre tunnel. Et fly ble skutt ned her og flyverne ble drept. Det stod vakter med geværer ved tunnelen, men da en tysker kom dalende syd for tunnelen ble vekten bare stående og måpe rent himmelfallen. En stasjonsbetjent som stod ved siden av var flink skytter. Han tok geværet fra vekten og skjøt tyskeren. Denne bedriften ble ikke nevnt så lenge krigen varte, og det var nok heldig for stasjonsbetjenten. Dagen etter, 15/4, kom 10 tyskere nordfra og begynte å skyte med maskingevær på de militære vaktene på stasjonen. De ble straks avvepnet. 16/4 fikk stasjonen melding fra baneformannen på Dovrebanen at en rekke arbeidstraller og sykkeldressiner var på vei nedover mot Dombås. Han bad om at dette måtte bli undersøkt, for han hadde ikke noe arbeidslag ute med traller. Kommandoen på turisthotellet ble straks underrettet av stm, og en patrulje ble postert med mitraljører på begge sider av Dovrebanetunnelen. Det var 8-10 tyskere som kom på trallene. De hadde stilt opp på den forreste arbeidstrallen tre mitraljører, rettet mot Dombås og var ellers godt forsynt med håndgranater, røkbomber m. m. De hadde ikke ventet slik mottagelse, så de gav seg med det samme og ble tatt til fange. Senere ble to av dem tatt med opp til Fokstua hvor resten av dette partiet lå. Der var de to mellommenn i forhandlinger, slik at alle overgav seg.

Så var det bare de på Dovrekanten som var igjen, og det ble en nokså lang og ulykkelig historie. Vi skal først høre hva stm. Sigurd Løken på Dovre forteller:

"En fredelig søndag ettermiddag satt vi ved ettermiddagskaffen og ante fred og ingen fare. Plutselig begynte fly å komme inn over Dovre, de skjøt med maskingevær i øst og vest, deretter så vi at fallskjermssoldater begynte å dale ned ca. 3 km nord for Dovre. Straks etter så vi at folk fra stasjonsbyen begynte å

evakuere til et gjel ovenfor stasjonen. Vi sprang også i dekning under brua over jernbanen, men da intet mer hendte, gikk vi tilbake til stasjonen.

Det var igrunnen rolig natt til mandag. Om morgenen kom første ekstratog fra Elverum med norske soldater som skulle nedkjempe tyskerne. Kaptein Austlid var sjef og han sa: "Dette skal bli en interessant oppgave". De kjørte herfra i lastebiler og rett opp i tyskerens linjer. Dette gikk ikke bra, mange falt, deriblant kaptein Austlid, resten ble spredt for alle vinder. Toget som stod på stasjonen, kjørte oppover et stykke og kom tilbake med sårede og en del andre. Tyskerne hadde nå tatt både vegen og jernbanen i besittelse og brutt skinnegangen. Men en norsk panservogn med okond. Klippen som togfører tok seg imidlertid fram til Dombås i god behold.

To kompanier til forsøkte seg, men uten hell. De ble spredt og kom tilbake fra alle kanter.

Vi var nå på kontoret natt og dag. På Otta skulle så major Sandvik lede operasjonene og Sunde var stasjonert på Dovre stasjon. Slik fortsatte det noen døgn, men omsider fikk Sunde tak i en langtreckende kanon som kunne skyte ca. 3 km.

Tyskerne hadde da tatt et fjøs i besittelse og der plasert norske fanger og sine egne styrker. Med kanonen ble så dette mål skutt inn. Det ble avfyrt 42 skudd, men bare 2 ble hørt av meg, enda kanonen stod like ved stasjonen. Jeg sovnet fra alt sammen. Fullmektig Storrusten var imidlertid kommet oppover og han overtok da en stund.

Statsrådene Ljungberg og Trygve Lie kom hit følgende dag, de var her på stasjonen en dag, og Lie fikk da omsider tak i sjefen for fallskjermtroppene i telefonen for å forhandle om overgivelse. De fikk til slutt 10 minutter og siden 5 minutter og da gav de seg.

Om ettermiddagen kom kaptein Rudin og hans folk til stasjonen med tyskerne. De ble med tog herfra transportert til Åndalsnes".

Denne fremstillingen er i hovedsaken riktig, men den gjør en lang historie svært kort. Det var sjefen for hele fallskjermavdelingen som hadde fått samlet 63 av sine tropper. De sprengte jernbanelinjen søndenfor Dombås så trafikken ble stoppet i 5 dager. Omtrent 60 cm av den ene skinnestrengen var sprengt bort. Likevel klarte lokomotivfører Bratbakken å komme over bruddet med et militærtog, mens tyskerne skjøt fra begge sider. Det var flere kulehuller i førerhuset på lokomotivet og i bremsevognen. "Jeg hukte meg ned og klemt på", sa Bratbakken. Senere slo tyskerne seg ned på gården Lindsö. Her holdt de gårdens folk med kvinner og barn som gisler og dessuten en del norske soldater og sivile som de hadde tatt som fanger under de mange angrep de var utsatt

for, blant dem major Alv Kjös fra Løten. De holdt det gående i fem døgn, og det ble hele tiden gjort mange forgjeves forsök på å ta dem. Under disse forsök falt 16 norske soldater, deriblant kaptein Austlid, og 6 tyskere. Til slutt måtte de gi seg. De norske hadde da fått overlatt en engelsk haubits som ble kjørt ned til Dovre på en jernbanevogn. ~~Det er ikke kjent om denne kanonen hadde noen avlignende betydning for utfallet, men saken er av interesse for oss fordi jernbanefolk medvirket.~~ Da toget med kanonen ble satt opp på Dombås ble det spørsmål etter frivillig lokomotivpersonale (19). Lokomotivfyrböterne Ingvald Hessen og Thoralf Rolund meldte seg. Kanonen ble satt opp på en T1 4-vogn som var pansret med sviller. Før de dro fra Dombås gikk de to lokomotivfolkene omkring og tok avskjed med sine kolleger.

Etter at fallskjermtroppene var uskadeliggjort, og besettelsen av Dombås altså misslykket, begynte bombingene for alvor. Det gjaldt for tyskerne å legge mest mulig hindringer i veien for militærtransportene nedover dalen. "Der Führer" hadde befalt at stedene og jernbaneknutepunktene Namsos og Åndalsnäs skulle ødelegges og jernbanelinjene og veiene nærmest disse stedene varig avbrytes. Dessuten befalte føreren og överstkommanderende for forsvarsmakten at "die Luftwaffe" fra nå av skulle settes inn med sterkest mulige krefter til ødeleggelse av jernbane- og veiknutepunktet Dombås og til vedvarende angrep på bane og vei i Gudbrandsdalen.

Det ble en redselsfull tid som det er vanskelig å gi en sammenhengende skildring av. Det beste er å gi et utdrag av rapportene fra forskjellige steder.

Stm. Fr. Svane på Lesja ~~skriver~~ forteller:

Til side 44

Nærgående presisisjons-skyting av denne kanonen sørfra og bombekastere nordfra fremtvang til slutt overgivelsen.

"Og bombingene begynte. Det ble en redselsfull tid. I begynnelsen fikk vi beskjed fra Dombås hver gang det kom et fly, men alle sambandslinjer ble jo snart brutt, og så hadde vi flyene over oss før vi visste ordet av det. Hadde vi fått beskjed i forveien, så løp vi bort i skogen og søkte dekning, men senere hendte det at vi ikke rakk så langt, så vi måtte gå i kjelleren. Men det likte vi ikke. Det var fryktelig å ligge der og høre bombene ule. Da var det bedre i skogen.

Stasjonen ble bombet ustanselig. Noe hus traff de ikke, den nærmeste bomben falt vel omtrent 10 meter unna. Men alle vinduer ble naturligvis blåst ut, og dørene hang og slang. Heldigvis hadde jeg tatt ut dobbeltvinduene, så jeg hadde noe å sette inn etterpå. Det sto et lokomotiv og noen vogner på stasjonen og lokomotivet ble truffet og ble såpass skadet at hovedsporet ble sperret. Det tok fyr i vognene, men vi fikk slukket.

Min familie var evakuert til prestegården, men jeg fikk da litt søvn på en divan på kontoret. Likevel ble det for anstrengende i lengden, så jeg fikk en telegrafist til hjelp. Men han var så redd så jeg hadde ikke stor hjelp av ham.

Så lenge sambandet var i orden hadde jeg kontakt med togledelsen på Dombås, og det gikk noen tog opp og ned. Det var bare militærtog og de måtte gå om natta, for linjen ble bombet og stadig brutt om dagen. Så ble det reparert og kjørt om natta.

Möblene mine flyttet jeg ut i skogen da de norske soldatene kom, men da var de jo allerede mye skadet".

Stm. Sigurd Løken på Dovre skriver:

"- - - nå begynte en bombing uten like. Trygve Lie og kona mi sprang flere turer opp til en låve ca. 100 meter fra stasjonen. Omsider kom da Ljungberg og Lie seg avsted nordover. En dag lå vi oppe ved nevnte låve, min datter, kona, telegrafist Bakken og jeg. Vi lå der i fire timer langs veggen på bare is mens flyene ustanselig bombet, slapp brannbomber og skjöt med maskingeværer. Da vi, stive av kulde og skrekk reiste oss, ventet vi å finne stasjonsbygningen i brann. Det brant i gress på tomta og rundt stasjonen. Det var 15 bombehull rundt stasjonen, det nærmeste i sporet ut for stasjonen. Splinter var gått gjennom alle dørlås og på baksiden og i leiligheten så det følt ut. Vinduer var knust, granathull gjennom veggene, og sengene var fulle av glass.

Siden ble det umulig med noe arbeide eller kjøring om dagen. Så snart vi viste oss ble vi beskytt, og det var bare å springe til nærmeste fjøs, det var en fæl tid.

Å få togene avsted til Dombås var nesten håpløst, da det ingen plass var, og dertil stadig bombing.

Kjøring av tog måtte foregå om natten og i stummende mørke. Om dagen tok vi oss over til vestsiden hvor vi for det meste sto i en mökkjeller. Slik fortsatte det da inntil vi fikk beskjed om at begge Talleråsbruene ville bli sprengt. Vi ventet da bare på at de siste togene skulle komme, to persontog med evakuerte og jernbanefolk, passerte stasjonen med noen minutters mellomrom. Straks etter smalt to skudd og bruene var ødelagt.

Da samlet jeg sammen pengeskrin og annet og vi dro over på vestsiden. Allerede dagen etter tror jeg det var, kom tyskerne til fots og kjørende og slo seg ned over alt. Vi hadde nå ikke vært ute av klærne på, ja antagelig 12-14 dager!

Lokomotiv 437 på Lesja:



JMF 9974

Tog av brente vogner på Dovre:



Men det var på Dombås stasjon det var verst. 21/4 mens daghurtogtoget sto på stasjonen kom et av de vollsomste flyangrepene. Folk søkte tilflukt i de tre tunnelene, men de hadde ennå ikke lært at flyangrep er farlige. De var nysgjerrige og sto i tunnelåpningen for å se på skuespillet. En bombe falt like ved inngangen til Raumabanens tunnel og seks mennesker ble drept og 19 såret. 27/4 ble også to drept ved flyangrep. Luftvernet kunne ikke utrette noe. Men det verste angrepet var vel det som kom 23/4, enda det da ikke ble drept noen. Etter at telefonen var ødelagt så det ikke kunne komme noe varsel den veien, ble det opprettet vakthold i samarbeide med de militære. Bombeflyene kom jo plutselig over stasjonen i skjul av den store fjelltoppen nordøst for stasjonen. En militær signalpost ble så plasert oppi fjellet med utsikt nedover dalen hvor flyene kom, og han gav signal til en vaktmann nede på stasjonstomten. Et lokomotiv og to personvogner var plasert rett ut for stasjonen, og så snart vaktten meldte fly sprang hele personalet inn i vognene som ble kjørt inn i Raumabanens tunnel.

23/4 satt alle i tunnelen fra kl. 10 til kl. 18. Ute var det ustanselig drønn og rystelser. I den ene vognen var det parafinlamper. Vognen hoppet så glassene falt ned og knustes og lampene sluknet. Flyene var så lavt at man kunne se dem gjennom tunnelåpningen. Spreng- og brannbomber, eller små lette brannfakler drysset over alt. Det første huset det tok fyr i var huset til stasjonsbetjent Kvernhusøien. Noen gikk ut av tunnelen, fikk tak i en stige og skulle slukke. Det kunne lett ha vært gjort, men det var ikke meningen. Straks var flyene der og forsøkte å pepre dem med maskingeværer. Slukkingen måtte oppgis men ingen ble

såret. De kunne snart se at alt utenfor sto i brann. Stasjonen, godshuset og 30-40 person- og godsvogner.

Da alle kom ut av tunnelen kl. 18 fikk de se en branntomt med vrak av brente vogner og mange store krater etter bombenedslagene. Alle bygninger var brent så nær som ilgodsbua, men den ene veggen på den gikk også med da en blindgjenger ble sprengt. Det gråstensmurte vanntårnet sto også øgjen, og lokomotivstallen hvor alle vinduer var blåst ut. Over alt lå det blindgjengere. Ved fraktgodsrampen sto en vogn med gaudaost, og den så underlig ut. Osten hadde ikke brent, men smeltet så den rant ut på begge sider og så ut som en uformelig sopp. Der var det mange som fikk bra med pålegg.

Stm. Østbye hadde mistet alt han eide, og fikk foreløbig løsjert seg inn hos baneformannen. Noe av det første han tenkte da han fikk se ødeleggelsene på stasjonen var: Det blir lenge før det kan gå noe tog her. Men da kjente han ikke banefolkene. Om kvelden var de på plass, skyflet igjen bombehuller og la nye sviller og skinner, og allerede kl. 3 kunne det første tog gå vestover. Det var noe materiell som stasjonen hadde hatt stående på Raumabanen.

Så begynte tjenesten på en stasjon uten bygninger. Telegrafmesterens folk kom og ågtte istand enkelte linjer. Ved inngangen til søndre tunnel og til Raumabanens tunnel ble det satt opp en lem så stor som en dør, og på dem ble det montert telefoner. Det ble nokså luftige kontorere, men stm. fikk kvartetet en pels av engelskmennenes rikholdige laget. Etter noen dager ble pelsen kvartetet av en annen. Alt som fantes var felleseie.

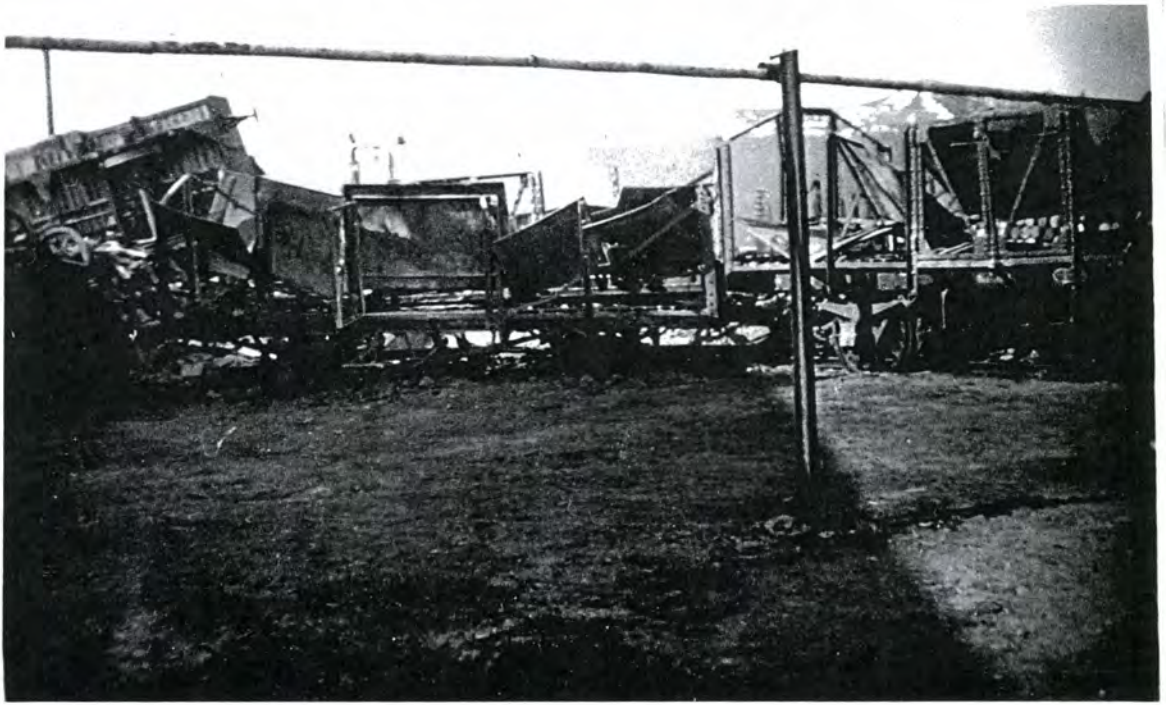
Toggangen ble nokså irregulær. DC hadde gitt streng ordre om at intet tog måtte kjøre uten at linjepersonalet hadde visitert

Dombås etter bombingene:



JMF 11562

Dombås etter bombinga:



5567



og meldt klar linje. Men det var en ordre som det var umulig å etterkomme. En dag skulle det kjøres tre tog etter hverandre vestover og konduktøren skulle melde fra Bottheim når de kom dit. Det gikk $1\frac{1}{2}$ time uten at Dombås hørte noe, og da ble det andre toget sendt. Likedan med det tredje, og alt gikk bra. En gang møttes to tog mellom Bottheim og Dombås, men de oppdaget hverandre tidsnok, så det gikk også bra.

Toglederne Audensen og Alsos reiste til Dombås 14/4. Petterson kom etter 20/4. De skulle ta seg av togledelsen Otta-Dombås-Stören. Trafikken til Stören var delvis underlagt Hamar distrikt, men forholdet var nokså uklart. Det ble satt opp noen tog til Stören, under samarbeide med Trondheim distrikt, for sambandet var i orden. Det ble et forferdelig kjørløp i noen dager, for Alsos var ikke opplært enda, så Audensen ble alene med arbeidet. Han fikk ikke mer enn en times søvn om gangen før han ble vekket igjen. Sambandet ble etter hvert så dårlig at det var ~~essssss~~ fortvilet, enda jernbanens telegraf- og banefolk var flinke til å reparere, og svært raske. Men straks ble det brudd igjen.

Fra 19/4 ble alle ordinære tog på Raumabanen innstilt (20).

Petterson reiste til Åndalsnes 28/4 for å lede trafikken der, men da var det jo praktisk talt slutt.

Det siste toget som toglederne sendte til Stören var tog 405, nattoget. Datoen kan ikke bringes på det rene, men det var nok på et forholdsvis tidlig tidspunkt (21). Bakerst i toget ble det hengt på to ammunisjonsvogner uten bremses. Det var jo nokså sinnssvakt og konduktøren protesterte. Men det nyttet ikke, vognene skulle med, og det gikk bra. Mange sikkerhetsbestemmelser måtte sove i disse dagene, men man prøvde ialfall å ikke sende to tog mot hverandre. Togledelsen på Dombås hadde ingen å spørre,

de måtte alltid handle etter eget skjønn og på eget ansvar.

I sin rapport kaller den engelske general Massy Dombås-tunnelens tilstedeværelse for en forsynets styrelse: "Under operasjonene huset den tog, forråd, ammunisjon og utstyr, og ydet det norske stasjonspersonale et sikkert tilfluktssted uten hvilket systemet ikke kunne vært opprettholdt".

Etter kapitulasjonen fikk stm. Helge Östbye følgende brev fra Forsvarets overkommando, datert 15/7.40:

"General Ruge, som for tiden er i krigsfangenskap nær Oslo, har bedt meg som sin generalstabschef å sende Dem vedlagte fotografi som en takk og anerkjennelse for Deres fortjenstfulle innsats under de særdeles vanskelige og farefulle forhold på Dombås stasjon i april 1940.

Forsvarets Overkommando har den tro, at vår kamp ikke har vært forgjeves og sender Dem som god nordmann sine hjerteligste hilsener. Deres forbundne H. Hansson, oberst!

Med dette brevet fulgte et fotografi av general Ruge som hadde skrevet en personlig hilsen til Östbye på det.

Åndalsnes var like utsatt for bombing som Dombås, men det gikk ikke fullt så galt med stasjonen. Derimot brente det meste av bebyggelsen ellers på stedet. Stasjonstomten ble bombet så den var ufremkommelig, og en masse vogner lå med hjulene i været. De to funksjonærboliger brente og dessuten godshuset som ble brukt til overnattingsrom for togpersonalet.

På Bjorli brente lokomotivstallen og den store restaurantbygningen. Stasjonsbygningen ble antent tre ganger, men man greide å slukke.

DC gjorde barøet kort opphold på Dombås, og reiste videre til Verma. Der bodde han sammen med overingeniør Lysgaard i tjenestevognen, som om dagen ble kjørt inn i tunnelen av hensyn til den forferdelige bombingene hver dag. Deres opphold på Verma ble et uavbrutt mas dag som natt med ordrer om kjøring av tog, meld-

inger om linjens, stasjonenes og telegrafens tilstand til enhver tid og ordning med reparasjoner om natten etter dagens bombing-er. Baneavdelingens folk utførte i denne tid et strålende arbeide, og fikk hver natt gjort i stand linjen slik at man kunne få frem ganske store transporter. Dag og natt måtte DC på forskjellige måter prøve å komme i forbindelse med linjepersonalet for å få rede på om tog kunne passere. Stadig gikk det fly gjennom dalen, til dels i meget lav høyde, og det ble ikke spart på bombing og skyting. Særlig var Kylling bru like ved stasjonen et yndet mål, men den ble ikke truffet.

Om situasjonen på Verma 24/4 forteller DC:

"Om aftenen ble det satt opp to tog fra Åndalsnes for engelske tropper og et for norske. I det norske var det 300 mann, 25 hester og 25 kjerrer. I løpet av ettermiddagen kom 9 engelske fly [det var i virkeligheten 18] til Lesjaskogens vann, hvor de landet på isen. Fra Dombås meldtes 40-50 vogner i brann og vannledningen bombet. I løpet av dagen omtrent 10 bomber mot Kylling bru, uten å treffe, men redskapsbua ved bruenden ble skutt i brann. Stenbrua ved Stuguflåten ble truffet av en mindre bombe, men bare ~~en~~ ballast og skinnegang ble ødelagt. Det kom et sanitetstog fra Åndalsnes, og et ammunisjonstog som ble plasert i nedre tunnel. Ammunisjonen var kommet sjøveien over Åndalsnes. I øvre tunnel ble plasert et ammunisjonstog på 25 vogner med to lokomotiver. Denne ammunisjon var nok kommet fra Raufoss".

26/4 om aftenen fikk DC på Verma melding fra Åndalsnes om at byen brenner.

27/4 sier DC om situasjonen på Verma:

"Åndalsnes evakuert, også stasjonen. Bjorli besatt av norske militære. I øvre tunnel ammunisjonstog med to lok. I nedre tunnel ammunisjonstog og tomtog. På linjen mellom Åndalsnes og Marstein er utsatt alt materiell fra Åndalsnes. Ingen telefonforbindelse hverken sørover eller nordover. Kl. 15 kom rittmester Grinaker alene og spurte om vi hadde sett noe til hans kompani, Gudbranddalens øvelseskompani. Jeg hadde tidligere på dagen sendt 50 mann til en gård på den annen side av elva og viste ham ~~dit~~. På mine gjentatte henvendelser til de norske militære om hva det skulle gjøres med ammunisjonstogene var det ikke mulig å få beskjed."

Lesja stasjon var blokkert av et lokomotiv som var bombet og

veltet. 28/4 reiste overingeniør Lysgaard fra Verma og fikk ordnet med omlegging av linjen så tog kunne passere.

DC ordnet med proviantering av togpersonalet også på Verma. Det var ikke lett. En dag fikk de ved imøtekommenhet fra en intendanturtropp noen bröd fra bakeren på stedet, senere fikk de besök av löytnant i intendanturen Falster, som gav anvisning på en del proviant i ammunisjonstoget. Da ble de godt berget.

30/4 skulle de to ammunisjonstog i tunnelen kobles sammen på Verma for å gå samlet til övre tunnel. Men i mørket kjörte de sammen omtrent 100 meter ovenfor stasjonen, slik at tre ammunisjonsvogner ble smadret og sperret linjen, som da var sperret under resten av krigsoperasjonene.

Så skal vi ta et eksempel på en lokomotivförers opplevelser. Bjarne Iversen var stasjonert på Åndalsnes og bodde der. 22/4 kjörte han fra Åndalsnes til Björli. Så forteller han (22):

"Ordren gikk ut på at jeg skulle stanse toget utenfor første sporveksel på Björli for å sette igjen to vogner med hester og en vogn med ski. Det ble gjort. Så kjörte jeg inn på selve stasjonen.

Da slo Luftwaffe ned, og nå var det alvor. Fly etter fly drönnet inn over oss, sprengbombene pep gjennom luften og tordnet i bakken, mitraljösene knatret hissig. Av og til kjente jeg lufttrykket fra bombene som et varmt vindkast. Ingen kan leve i dette, husker jeg at jeg tenkte.

Flyene gjorde runde etter runde, men ingen av sprengbombene rammet stasjonsområdet.

Så kom brannbombene fresende, og de var værre. De satte fyr på de bakerste vognene för lokomotivet var koplet fra togstammen. Nesten samtidig sto den store restauranten i flammer. Merkelig nok kjente jeg meg trygg ved tanken på at lokomotivet var av metall. Så slo det meg at jeg måtte redde det som reddes kunne av toget - de vognene som ennå var uskadde. Jeg hoppet ned av lokomotivet og löp fra vogn til vogn, ville kople fra den første som sto i brann og som kunne spre ilden til resten av toget.

Mens jeg holdt på med det, kom flyene igjen og pepret hele stasjonsområdet med mitraljöser. Dt lå halvannen meter sne på Björli denne aprildagen, og det rare var at selv en så lös substans tok godt av for splinter og steinsprut.

Det kom ikke flere sprengbomber nå, flyene hadde vel brukt dem opp.

En mitraljösekule sneiet meg i høyre håndledd og etterlot seg

et lite svimerke. De gjorde nesten ikke vondt, men satte jo visse tanker i sving.

Flyene hadde fritt spillerom der oppe, og de boltret seg riktig. Hit var de ikke kommet som venner, hva enn Hitler sa. Og vi hadde ikke våpen å svare meg. Nåvel, så fikk vi gjøre motstand som best vi kunne her nede, hver på sin post.

Omsider fikk jeg koplet belgene mellom vognene fra hverandre og slengte også koplet av. Etterpå var det å åpne for innstrømming av luft til bremsesyndrene for å løsne bremsene. Vi brukte vakuumbremser dengang, og de var sene å manøvrere.

Da det var gjort entret jeg lokomotivet og slet av varmeslangen og fikk reddet første halvpart av toget. I neste omgang skulle lokomotivet tørnes og vann fylles for tilbakekjøringen.

Stasjonspersonalet var en - 1 - mann i tallet, og han kunne ikke bli med for å legge over sporveksler. Togføreren var ikke å se. Fyrbøteren hadde nok å gjøre med søtt arbeid, men han klarte også å ordne med sporvekslene. Lokomotivet ble kjørt ut over innkjørsels sporveksel. Da fyrbøteren hadde lagt denne over til spor 2, tok han plass på et lite stigbrett foran sylindren på lokomotivet og sto der til vi nådde sporvekselen inn til svingskiven. Nettopp som jeg skulle kjøre inn på den, mistet fyrbøteren fotfestet og falt av lokomotivet. Han kom mellom sylindren og de høye snekantene som var steinharde. Der ble han sittende fast.

Flyene sirklet over oss ennå, ingen kunne vite når de ville kaste seg over oss igjen. Fyrbøterens stilling var ikke morsom. Jeg måtte bakke lokomotivet for å få ham løs. Han stirret ut for seg med stive øyer, jeg var redd han skulle svime av, men det gjorde han ikke. Straks han kom fri, hoppet han frem og ropte: "Fem fly!"

Det var så sant som det var sagt. De kastet seg over oss som hauker. Denne gang var det vårt lokomotiv som var hovedmålet. Hittil hadde tyskerne operert med hele stasjonsområdet på Bjorli som mål. Nå samlet de seg mot ett punkt: Lokomotivet, Fyrbøteren og meg. Alt for stor ære! Vi søkte dekning under tenderen, for vi visste ikke hvor vi ellers skulle gjøre av oss. Det lot seg ikke nekte at dette oppholdsstedet var farlig. En fulltreffer mot lokomotivet ville få det til å eksplodere, og noen hver kan da selv tenke seg hvordan det ville gått med oss. Dampen var oppe.

Igjen kom sneen som reddende engel. Den virket som fender. Jeg telte femten bombenedslag mens vi lå under lokomotivet. Noen ganger holdt vi på å miste pusten, men vi fikk aldri tid til virkelig å tenke på hvor utsatt vi var. Min kone og min sønn som var evakuert til Stueflåten, hadde det ikke fullt så greit. De hadde fått vite at det var jeg som kjørte lokomotivet tyskerne jaget nå. Senere fortalte de at de hadde sett og hørt hele skuespillet på avstand, og gikk ut fra at min kamerat og jeg måtte være drept.

Etter hvert smeltet sneen under oss, vi ble gjennomvåte og frøs. Som om de ville varme oss, kastet flyene brannbomber nå. Det sprakte og freste omkring oss. Det gnistret. En av dem slo ned i isen 30 cm fra den ene skohælen min. Det var ikke andre brennbare saker her enn våre egne klær og sko, så vi krabbet enda lenger inn under tenderen.

Så sant vi ikke fikk en fulltreffer på lokomotivet, skulle vi greie oss, tenkte jeg, og fikk vi først det, var det ikke mer å snakke om.

På grunn av snesmeltingen under oss ble vi likevel nødt til å se oss om etter et annet tilfluktssted, og vi valgte vanntårnet på stasjonen som var åtte meter høyt. Det var nok splint-sikkert, men skulle det få en treffer, ville beholderen opp under taket med sine atten tonn vann bli farlig.

Som jeg lå der under tenderen, fikk jeg se at det hadde tatt fyr i en av vognene ved lasterampen. Taket brant. Jeg kröp ut, hoppet opp på lokomotivet, tok kullskuffen, entret vogntaket og lempet varmen ned. Hva vognen var lastet med visste jeg ikke. Den var låst.

Jeg oppdaget at varmen hadde brent et stor hull i taket på vognen og ved å se ned gjennom det fant jeg ut hva lasten var. I hver ende av vognen sto det beholdere med n i t r o g l y s e r i n. Det var brann på gulvet mellom dem. Det gjorde meg virkelig redd. Hvordan skulle dette gå? Jeg kan ikke huske om jeg tenkte over hvor utsatt min stilling var da jeg hoppet ned fra taket for om mulig å få brutt opp vogndøren før det hele eksploderte. Rakk jeg ikke det, rakk jeg heller ikke å komme langt nok bort fra vognen, så jeg lot det stå til. Det ville sett ille ut for Bjorli stasjon og for de militære i kjelleren om denne vognen vår gikk i luften. Kjelleren lå førti meter fra vognen med sprengstoffet, så det er lett å tenke seg hva resultatet ville blitt. Det var omkring 130 mennesker i kjelleren da brannen i vognen med sprengstoffet ble slukket.

Reaksjonen ble voldsom. Jeg skalv over hele kroppen og fikk frysninger som om jeg hadde kraftig feber. Det verste var at jeg ikke kunne stå på beina, så jeg falt overende.

Nye fly gikk til aksjon. Jeg rakk ikke å komme i dekning, så jeg ble liggende der jeg var. Bombene eksploderte bak noen sne-skjermer, blåste dem over ende og spredte dem over et større felt. Selv kjente jeg atter bare lufttrykket og proppene i øret etter detonasjonene. Her kunne jeg ikke bli. Jeg krevte meg bort til vanntårnet igjen. Der inne traff jeg fyrbøteren og 6-7 karer som hadde søkt dekning sammen med ham. Ingen av oss var særlig høye i hatten. Flyene hadde gjort en ny runde, og vi hørte hvinet fra en bombe. Den kuttet bort en hjørnestein i vanntårnet og eksploderte 6-7 meter unna.

Igjen måtte jeg tenke på at vi hadde atten tonn vann rett over hodet på oss. Best å gå ut igjen, men hvor skulle vi gjøre av oss? Fordi jeg ville passe lokomotivet, måtte et eventuelt tilfluktssted ikke være for langt vekk fra stasjonsområdet. Mens flyene gjorde en manøver for å komme i ny posisjon, løp jeg i retning av stasjonsbygningen omkring 150 meter borte. Da jeg var halvveis, skjente flyene inn igjen.

Mitraljøsene gav ild, og kulene sang om ørene på meg. Jeg kunne se at de pløyde hundrevis av furer i sneen. Det var bare ett å gjøre, å løpe videre. Det gikk godt, og endelig nådde jeg frem. Så langt har jeg ikke sprunget i hele mitt liv, tenkte jeg da jeg stupte inn gjennom døren og ville ned i kjelleren.

Det var ikke plass til meg. Huset var stuvende fullt av folk. En kar som sto nærmest døren, skjöv meg brutalt ut med noenslengord på kjøpet. Han trodde kanskje jeg var en tysk bombe. I forvirringen løp jeg rett frem, h v o r visste jeg ikke da, jeg bare sprang og sprang.

Der var de djevelske flyene igjen. Nå orket jeg ikke mer. Bena sviktet, og jeg kastet meg inn i snekanten. Jeg lå på veien som førte bort til hovedveien. Det var ikke noen dekning å finne her, men jeg måtte hvile, hvile, hvile. Jeg nøt det, jeg brydde meg ikke om duren fra flyene eller om bombene eller kulene. Hvor lenge jeg ble liggende vet jeg ikke, men jeg husker at det var lenge. Jeg hadde god utsikt over det nærmeste av landskapet, sneen var smårutet etter salvene fra mitraljøsene som hadde pløyd den opp på kryss og tvers.

Midt opp i motorlarmen og bombingene og skytingen hørte jeg en lyd jeg kjente bedre: Sikkerhetsventilene på lokomotivet spydde ut overflødig damp.

Hvordan var det med vannstanden på kjelen? Det var en god stund siden jeg hadde kontrollert den nå. Ble den for liten, var det fare for kjele-eksplosjon. I et kort opphold under angrepene løp jeg tilbake til lokomotivet og fikk se at det var nødvendig å etterfylle vann på kjelen, og det ble gjort. Jeg følte det som om jeg stelte med et kjært dyr som hadde gått uten noe å drikke i alt for lang tid. Det var nesten hyggelig å leve et øyeblikk.

Flyene var borte nå, og jeg gikk mot stasjonsbygningen for å hjelpe til med å slukke brannene. Hele militærstyrken med hjelp av frivillige bygdefolk fra Bjorli var i fullt arbeid med å berge det som berges kunne. Stm. Eriksen som var tjenestefri og hans hustru utviste et mot som vakte alminnelig beundring. Fungerende stm., telegrafist Fjellberg holdt hodet kaldt, og hans ro virket også på andre.

Det var ikke mange som trodde at stasjonsbygningen kunne bli reddet med det slukningsmateriellet vi hadde. Varmen fra det store restaurantbygget var voldsom, og det var nesten umulig å få tak i nok vann. På nordfløyen av stasjonsbygningen ble det hengt opp en presenning som dekket hele veggen. Den ble stadig sprøytet så det ikke skulle ta fyr i treverket bak den, men karene hadde ikke annet enn en liten håndspreøyte til dette. For å nå helt opp til overkanten av presenningen måtte en mann stå så nær veggen som mulig. For at det ikke skulle ta fyr i mannen, måtte en annen mann sprøyte ham. Det var ikke noe fyrbøterer og jeg kunne gjøre her, og vi hadde dessuten våre egne plikter.

Den delen av toget som ikke var brent, skulle returnere til Åndalsnes, og vi gikk i gang med å sette det sammen.

Fungerende stm., Fjellberg, utførte både konduktør- og sporskiftertjenesten på en ypperlig måte. Alt som var igjen av det opprinnelige tog, var to personboggier, to åpne vogner, og de tre vognene vi hadde satt igjen i nordenden av stasjonsområdet.

På grunn av bombingene hadde ingen husket at det var hester i de to bakerste av de tre vognene. Vi ble nokså urolige da vi så hvor gjennomhullet den første av dem var, men den var det ingen hester i. Vi gikk ut fra at de fleste av dyrene måtte være drept eller såret, og ventet oss et uhyggelig syn da dørene ble åpnet, men de to vognene med hester hadde ikke fått en eneste treff. Våre firbente passasjerer hadde det rent ut sagt ypperlig og humret tilfrets mot oss. Hvis det infernalske spektaklet hadde skremt dem, var det i hvert fall glemt nå.

Til Åndalsnes kom vi vel frem uten å se et tysk fly. Vi hadde vært med i virkelig krig, og vi følte oss mürbanket!

Ifølge HOK.s ordre av 27/4 hadde general Hvinden Haug den militære ledelse av både jernbane- og landeveistransporter Åndalsnes-Dombås.

senere major
I kaptein Michelets rapport heter det:

"Overføringen av tropper og forsyninger fra Åndalsnes til Gudbrandsdalen ble ~~størt~~ hindret av tyske fly. Hver dag ble jernbanen brutt på flere steder. Men det norske jernbanepersonell utførte et glimrende arbeide. I de første nattetimer klarte de å reparere dagens skader, og resten av natten gikk transportene inntil dagslyset kom og satte en stopper for videre transport inntil neste natt. Bombeflyene hadde sine vaner og fulgte samme tidstabell hver dag. Ved 11-tiden sprang de første bombene, dette raid holdt på en times tid og så var det pause til ved 14-tiden. Dagens tredje og siste raid kom ved 17-tiden, og ved 18-tiden var dagens bombing slutt. Etter å ha kastet sine bomber nord i dalen snudde flyene sørover og beskjøt veier og tettbebyggelse med mitraljører fra lav høyde. Det var ikke mulig i disse dager å ferdes i dagslys langs veiene uten at man enten ble bombet eller skutt på av mitraljører".

Senere oberst Ivar Navelsaker sier i sin rapport 1946:

"Skader ble hurtig reparert av jernbanens folk, som alltid sto parat til å hjelpe og uforferdet gikk med, selv om det ofte gikk på livet løs" (23).

Etter sin ankomst til Tromsø holdt general Ruge en tale, der han gir et gripende bilde av kampene i Sør-Norge. Han nevner de tingene som har gjort særlig inntrykk på ham, blant annet:

"Jeg minnes Dombås jernbanestasjon, som hver dag ble bombet og ødelagt, hvor jernbane- og telegraflinjen hver dag ble brutt, men hver natt igjen reparert av de samme utrettelige menn" (24).

Engelskmennenes evakuering. Kapitulasjon. (25)

Som før nevnt reiste de siste engelske tropper fra Otta til Dombås 28/4 om kvelden. Dermed var det slutt på kampene i Gudbrandsdalen. ~~Etter dette fikk engelskmennene ordre hjemmefra om at de skulle evakueres.~~

Problemet var da først å komme velberget til Åndalsnes, med en jernbane som hver dag ble bombet og brutt flere steder av

Til side 58

Samme dag fikk general Paget ordre hjemmefra om at engelsk-
mennene skulle evakuere.

tyske fly. Også de norske tropper som var kommet til Dombås skulle nedover Romsdalen. Det ble planlagt at styrkene skulle reise fra Dombås 30/4, med biler kl. 20,30 og med jernbane kl. 21,30. De jernbanefolk som ønsket det kunne også bli med.

Allerede om ettermiddagen 30/4 kom de første tyskere til Dombås, så der ble det kamper helt til siste øyeblikk. Men engelskmennene ~~var~~ flinke til å holde tyskerne stangen, så evakueringen ble fint gjennomført. Toget gikk kl. 22,30.

En avdeling av de engelske tropper på vel 2600 mann evakuerte med skip fra Åndalsnes natt til 1/5. De som reiste fra Dombås 30/4 var altså de siste. Toget ble svært langt, med to lokomotiver foran og to lenger ut i toget.

Det ble en dramatisk tur. I god tid før toget gikk var jernbanelinjen blitt ~~visittet~~ og var i orden. Det var Audensen som etter anmodning av den engelske general skulle undersøke det. Stasjonene kunne han ikke få tak i, personalet var forsvunnet. Han fikk da fatt i en bil og kom til Verma og tilbake. Linjen var i orden. Men mot sedvane hadde tyskerne vært ute og bombet noe senere, utenom sin vanlige tid, og et stykke vest for Lesjaverk stasjon hadde linjen i mellomtiden fått en fulltreffer, ~~sk~~ så det var blitt et heit krater midt i skinnegangen. Dette visste altså ingen om. Da militærtogget kom i mørket kl. 1,15 den 1/5 kjørte toget rett i hullet. Begge de første lokomotiver og den første vogn veltet. Vognen ble klemt sammen/og flere av passasjerene ble drept. I alt ble 4 norske og 7 engelske drept og mange ble skadet. Alle lokomotivfolkene fikk merkelig nok krøpet ut og var uskadde, med unntagelse av lokomotivfører B. Skreden som brakk en arm.

Ingvald Hessen, som var fyrböter på Skredens lokomotiv, forteller om turen:

"För vi kom til Bottheim måtte vi stoppe for en flokk norske soldater som var kommet dit over fjellet fra Otta. Noen engelske offiserer som stoß på det förste lokomotivet ville ikke tillate disse soldatene å bli med oss, de trodde kanskje at det var tyskere, for de skjöt på dem så en norsk offiser ble såret. Jeg roppte til soldatene og bad dem komme, og så fikk vi fem av dem på vårt lokomotiv, tre på tenderen og to på lokomotivet. På Lesja ble det stopp igjen, og herfra tok vi med 300 norske soldater.

En stund etter at vi hadde passert Lesjaverk, antagelig ved 24-tiden, begynte lokomotivet vårt å hoppe og danse, og för vi visste ordet av veltet vi. Farten var jo ikke så stor, men det var da så pass at vårt lokomotiv trykket det förste over bombehullet så det ble liggende på den borteste kanten av hullet. Det veltet også. Vårt lokomotiv brakk i to, og ble liggende helt nede i hullet. Vi fikk da kröpet ut, hvordan husker jeg ikke, og det viste seg at vi alle var i god behold, både vi to lokomotivfolk og de fem soldatene. Det viste seg forresten senere at lokomotivfører Skreden hadde brukket en arm. Med det samme vi hadde stoppet ble det skyting bakover i toget, og vi trodde naturligvis at vi hadde vært utsatt for et angrep av tyskere, så vi kom oss unna og kastet oss ned.

Vi ble da snart beroliget, og alle soldatene gikk ut av toget. Nærmest vårt lokomotiv hadde det vært en G-vogn med soldater, og den var blitt trykket sammen av toget bakenfor slik at den var blitt knust og flere av soldatene var drept. Ellers var det mange som var skadet, men toget hadde ikke sporet av. Förerhuset i vårt lokomotiv, nr. 435, var brent etter at vi hadde kröpet ut. Lokomotivet ble forresten reparert og går fremdeles!

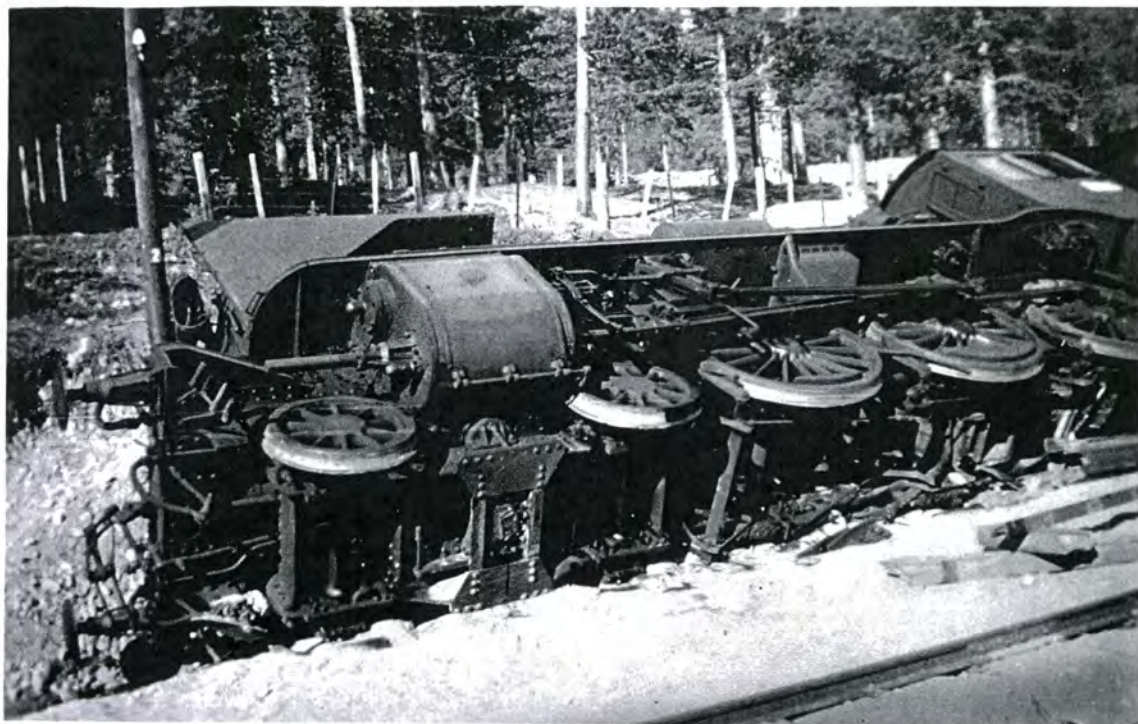
Hessen hadde med seg ski på lokomotivet, og etter ulykken dro han over fjellet til sitt hjem i Ålesund. Det kommer vi til å få höre mer om.

De norske soldatene gikk til Lesjaskog stasjon, hvor de om ettermiddagen ble avvepnet av tyskerne og sendt sydover.

Engelskmennene ble sendt i biler og til fots til Verma, hvor de ankom i löpet av natten og ble puttett inn i nedre tunnel, Der lå de hele dagen beskyttet mot bombeangrep.

På Verma tok DC imot dem, og han sier at "disse to dögn gikk i ett for meg". De to engelske generaler og deres stab fikk hvile i DC.s vogn om natten. DC sier at det var "beskjedne, tekkelige, men noe nervöse herrer".

Avsporingen p^r Lesjaverk 1/5.40:



Avsporingen på Lesjaverk 1/5.40:



JMK
11769

Men tyskerne var i helene på dem. En avdeling marinesoldater som hadde ligget som vakt ved kraftverket ved Verma ble lagt i stilling for å møte tyskerne. De kom allerede ved 16-tiden, men ble stoppet. Situasjonen var kritisk så det gjaldt å få avsted toget så fort som mulig..

Etter avtale med general Paget skulle toget med de engelske soldater gå til ^oÅndalsnes etter mørkets frembrudd, kl. 22,30 den 14/5. Men kl. 19 kom generalen til DC og bad om å få toget snarest mulig. Det var ikke lett, maskinene var ikke oppfyrt, det tunge ammunisjonstoget måtte først trekkes ut av tunnelen, skinnene var glatte og stigningen sterk.

Etter flere forgjeves forsøk lykk~~es~~ det. Generalen var nervøs, og som betingelse for å få toget avsted krevde DC at den forberedte sprengning av Kylling bru skulle oppgis. Det gikk generalen med på. Toget kom avsted kl. 22. En stund etter kom tyskerne, men de så ikke en gang til den kanten brua lå, de kom landeveien.

Men avreisen gikk ikke så rolig for seg. Den ble nokså dramatisk.

Vi skal gjengi noen öyenvitners beretninger om hvordan det foregikk. Først to engelske i oversettelse, som "Den krigshistoriske avdeling" har skaffet.

Utdrag av general H. R. S. Massy's rapport av 13/5.40 til den britiske krigsminister:

"Tunnelen fortjener beskrivelse. Inne i den sto det et opplastet ammunisjonstog. Toget var det eneste middel man hadde til å nå Åndalsnes. Dette sammen med de 1500 soldater som sto som sild i en tønne, fylte hele tunnelen. Tunnelen gikk gjennom en fjellsk~~er~~åning og var bombesikker.

Soldatene sov hele formiddagen, av og til forstyrret av bombing og mitraljöseild mot tunnelinngangene fra lavtflyvende maskiner. Om ettermiddagen begynte soldatene å komme seg og humøret

var bemerkelsesverdig godt - noe som igjen gav bevis på den britiske soldats utholdenhet.

Omkring kl. 17,30 begynte lokomotivet i tunnelen å få opp dampen og tunnelen ble fylt med tykk rök. Det var nødvendig å få soldatene ut av tunnelen og ta risikoen ved at de kunne bli oppdaget. De opptrådte meget sindig og gikk fort ut av tunnelen for å spre seg.

Omkring kl. 18 kom det melding om at marinesoldatene överst i skaret hadde gått ut av stillingene og at noen fiendtlige avdelinger hadde fått kontakt.

Både K. O. Y. L. og Green Howards (25) utviklet seg öyeblikkelig og den förstnevnte bataljon sendte et kompani bort i mot 2 km opp i skaret for å forsterke en tropp Green Howards som allerede var gått i stilling.

Den norske stasjonsmester ble bedt om å gjøre toget klart så snart som mulig. Han mente at det ville være klart til avgang kl. 20. Det berodde nå på de norske jernbanefolks lojalitet om foretagendet skulle lykkes eller misslykkes.

Som en forholdsregel ble lokomotivføreren satt under vepnet vakt. Det var ingen tvil om at troppene, selv om de var trette, kunne holde fienden unna, men det var nødvendig at tilbaketrekningen kunne foregå uforstyrret da linjen gjør en sving 800 meter oppover dalen før den går ned til Andalsnes.

Toget var klart til avgang kl. 20,30 og innlastingen begynte. Soldatene var meget sindige og hele innlastingen gikk kvikt, også denne gang dekket av en ettertrygd som hadde sine biler ventende på veien nedenfor".

Utdrag av oberstlöytnant Walter Hingstons bok "Never give up" som er 5. bind av "The History of the King's Own Yorkshire Light Infantry 1919-1942" trykt 1950 hos Lund Humphries & Co, Ltd, London og Bradford (side 105-07):

"Maidagen 1940 er en dag som aldri vil bli glemt av dem som tilbragte den i Vermatunnelen, og det var omtrent 1500. Tunnelen er ca. 725 meter lang, boret gjennom bare fjell og uten å være kledt med mursten eller sten. Veggene er grovt tilhugne med et tykt slimet sotlag. Lyset fra inngangene trenger bare inn noen få meter, så mesteparten av tunnelen er mørkere enn noen natt. Det sto to tog i den. Det ene var et norsk ammunisjonstog, mer eller mindre forlatt. Langs det sto et i sannhet verdifullt tog. Det ville avhenge av dettes lange, tomme vognrekke om det skulle bli mulig for K. O. Y. L. I., Green Howards, brigadekvarteret og hovedkvarteret å nå Andalsnes i tide, for embarkering.

Å gå gjennom tunnelen til fots var en hard jobb. Etter å ha snublet over stener og slippers, etter å ha falt i våte dreneringsgrøfter og stumpet bort i vognene kom den uheldige soldat ut på den annen side så dekket av sot, söle og vognsmörelse, at en kullgrubearbeider ville takke sin skaper for å ha fått en renselig jobb.

Tilslutt viste de lange skygger at tiden var kommet til K. O. Y. L. I for en av de mest intrikate foretagender i bataljonens

historie. Ved 17,30 tiden begynte den norske lokomotivfører å få opp dampen og stasjonsmesteren lovet at alt skulle bli klart ved 20 tiden. Alt avhang nå av det norske jernbanepersonell og for å være absolutt sikker satte general Paget en bevopnet vakt under en kaptein av staben på lokomotivets fotplate.

Tunnelen fyltes med sur, kvelende rök - mange trodde at dette skyldtes forræderi fra lokomotivførerens side - og det ble nødvendig å komme ut av tunnelen. Alle tropper ble tatt til Verma stasjon som lå ved den fra Åndalsnes fjerneste tunnelutgang.

[Etter å ha fortalt om en melding ved 18 tiden om at tyskerne nærmet seg og om den disponering av de to britiske bataljoner som stanset tyskerne, fortsetter beretningen].

Nå avhang alt av det å få toget klart. I dette kritiske øyeblikk sviktet jernbanefolkenes nerver. De sa at toget var for tungt til å kunne bakke opp til stasjonen. De anklaget britene for å ha smurt margarin på skinnene. Ved slike leiligheter duger ikke en mann med ord. En handledyktig mann er det som trengs. Det var ikke tid til å vise at britene ikke hadde noe margarin, heller ikke til å argumentere om tekniske muligheter eller umuligheter. Toget måtte bli bakket opp stigningen til stasjonen - og det var det. Snart etter begynte den lange vognrekken langsomt å kravle ut av tunnelen og til sist kom lokomotivet, spyende damp og rök, tilsyne akkurat i tunnelåpningen. Det er vidunderlig hva overtalelser og noen staute karer med geværer og bajonetter kan få til".

Dette var jo öyensynlig en stolt engelsk bedrift. Så skal vi höre ~~hög~~ de norske lokomotivførerne forteller.

Lokomotivfører H. Langseth:

"Vi hadde stått i tunnelen i noen dager, hvor mange kan ikke angis nu. Lokomotivene var under damp, fyrt på 5 a 6 kg bare så injektorene virket. Av hensyn til vannforbruket var luftpumpen stoppet og fallbremsen nedlagt på hele toget. Da vi fikk ordre om å gå oppover til Verma stasjon for at toget til Åndalsnes skulle komme frem, begynte vi öyeblikkelig å fyre for å få dampen på topp, og da må det nødvendigvis ryke av et damplokomotiv. Da vi hadde damp nok sattes luftpumpen i gang så bremsen var i orden, og vi gikk etter hele toget i tunnelen og løsnet alle fallbremses. Av vårt lange opphold i tunnelen med rök og damp, plus engelskmennene, var skinnene blitt så glatte at det var umulig å trykke toget oppover uten først å gå nedover og få begge lokomotiver ut av tunnelen. Lokomotivene sto med front til Åndalsnes, så sanden kom ikke under drivhjulene når vi skulle trykke toget. Da jeg skulle kjöre nedover ut av tunnelen ble den soldat som var plasert med revolver inne på førerhytten tydelig nervös, fektet med armene og skrek: "Sabotasje!" da vi altså kjörte i gal retning. Han slo meg over höyre arm med revolveren så jeg var uför i armen i mange dager etterpå. Min fyrböter, nu lokomotivfører F. Harder, forstod litt engelsk og fikk forklart ham hvorfor det måtte gjøres på denne måten. Vi fikk da skjövet toget opp til Verma stasjon. Alt ble gjort så raskt som det i det hele tatt var mulig".

Så er det lokomotivfyrböter W. M. Tilley, som egentlig er engelskmann. Föddt og vokset opp i England, og kommet til Norge først som voksen. Som norsk jernbanemann hadde han de aller beste betingelser for å være mellommann mellom engelske soldater og norske jernbanefolk, derfor satte DC ham som lokomotivformann på Dombås. Han fulgte med ulykkestoget og var da også på Verma denne dagen. Han forteller:

"Ut på kvelden kom en engelsk offiser, sa til meg at toget skulle gå om 10 minutter, og bad meg skaffe lokomotivfolk. "Jeg skal finne folkene", sa jeg, "men det lar seg ikke gjøre å få avsted toget om 10 minutter. Lokomotivene må først fyres opp, og det tar tid før vi får opp dampen. Dessuten er toget svært tungt, så det blir ikke lett å få det opp til stasjonen. Skinnegangen er også svært glatt fordi Deres soldater har klint margarin og corned ~~beaf~~ beaf på den når de har sittet her og spist i dag" Offiseren ble rasende og truet meg med revolver. "Ingen britisk soldat har klint margarin på skinnene", sa han, "de norske lokomotivfolkene tar på seg ski og rømmer. De bryr seg ikke noe om britene". Jeg fikk tårer i øynene av fortvilelse og raseri over slik urimelighet og uforstand og svarte: "Jeg har selv sett på at Deres soldater har klint ~~at~~ khivene med margarin på skinnegangen. Alle norske jernbanefolk arbeider natt og dag i ett kjø, og jeg har ikke noe kjennskap til at noen har rømt. Jeg er selv engelskmann, selv om jeg er norsk statsborger, og jeg akter ikke å la mine landsmenn i stikken".

Så gikk jeg for å finne lokomotivfolkene, men var ikke i stand til å se dem noe sted. Jeg begynte da å fyre opp det første lokomotivet selv, og om en stund kom folkene. De hadde sittet inne i en boggie og spist, men nå var de der alle sammen. Alle gikk til sine maskiner og vi kom avsted, men det tok en time. Det viste seg ganske riktig at hjulene til å begynne med bare snurret rundt på den glatte skinnegangen.

Jeg hadde jo vært mellommann mellom de norske og engelske helt fra Dombås, så jeg ble likefrem godvenner med general Paget. Like etter ankoms ten til England straff jeg på den offiseren som hadde truet meg med revolver. Men nå var det bare smil og glede. Han klappet meg på skulderen, bad om unnskyldning for sin opp-treden, og sa: "De gjorde akkurat den rette ting i det rette øyeblikk".

Tilley ble med til England, og der fikk han denne attest av general Paget, datert 16/12.41:

"Jeg er gla over å kunne bevidne min tilfretshet med den verdifulle tjeneste som hr. William Tilley utførte under operasjonene fra Andalsnes, og særlig for hans assistanse under oppsetting av toget for den endelige evakuering. T. Paget".

Det kan ikke være tvil om at lokomotivfolkene beretning er korrekt. Som vi ser innrømmer også engelskmennene det etterpå. Derfor er det merkelig at de kommer med slike farvede beretninger. Som det vil erindres dro Ingvald Hessen til fjells på ski, så den engelske offiser hadde en slags grunn for sin beskyldning mot lokomotivfolkene. Men Hessen hadde ikke lenger noe lokomotiv, så han hadde ingen plikter lenger. Alt personale på de fire lokomotiver i tunnelen var tilstede.

Da innlastningen først var ferdig gikk det ~~g~~^latt. Det gikk med svimlende fart ned til Åndalsnes.

Men ~~er~~^{er} var ikke spenningen slutt. Oberstlöytnant Beichmann forteller:

"På Åndalsnes nådde spenningen sitt høydepunkt. Veblungsnesbålet [fremkalt ved bombing tidligere på dagen] var nå på sitt høyeste, så det lyste rødt til de høyeste fjelltopper langt omkring, de britiske tropper snek seg i lange kolonner ned mot kaien i de dype slagskygger fra brannen, og de britiske kryssere og destroyere gled som spøkelsesaktige skygger i brannskjøret inn for å ta sine kamerater ombord. Ville tyskerne bombefly komme i natt? - natten i forveien hadde de bombet Åndalsnes, formodentlig fordi de regnet med at embarkeringen ville finne sted da og ikke visste om forsinkelsen på grunn av jernbaneulykken. Men denne natten hendte intet - skjönt jeg, som sikkert også mange andre av dem som var med, flere ganger syntes å høre motordur i luften".

Men ingen fly kom. Det ble en ilsom embarkering, og innen det lysnet av dag kunne krysserne sette kurs for Scapa Flow, hvor de ankom 3/5.

i Sør-Norge
Så var krigen ~~slutt~~^{slutt}. 3/5 kom kapitulasjonen.

Hjemreisen.

Etter kapitulasjonen skulle de hjem igjen alle de jernbanefolkene som etter hånden var havnet på Dombås og Åndalsnes. Men etter alle ødeleggelser av bruer og jernbanelinje var det ikke

lett, så hjemreisen foregikk på mange slags vis.

DC var på Raumabanen i noen dager etter kapitulasjonen og hadde konferanser med tyskerne om oppryddingen. Han kom hjem med bil 8/5.

Toglederne på Dombås hadde en vanskeligere hjemreise. Først marsjerte de til Brennhaug, hvor de gikk ombord i et tog som var ferdig til å gå. Det viste seg uheldigvis å være et tog med norske krigsfanger, og så kom toglederne også i fangeleir på Otta. De slapp heldigvis fri igjen, og fortsatte marsjen sydover. På Sjøa annekterte de stasjonens håndkjerre til sin bagasje, og etter å ha overnattet på Kvam trasket de videre til Vinstra, hvor de traff en Røde kors D-bil. De fikk ligge på lasteplanet, men måtte finne seg i at sjåføren dekket over dem med en presenning. Etter en fæl biltur kom de til Hamar om kvelden.

Det var etter hånden blitt samlet svært mye togpersonale på Åndalsnes, og etter kapitulasjonen gav DC ordre til at alle skulle sendes hjem med busser. Henrik Tangen fikk tak i to Gudbrandsdalsbusser som fraktet folkene sydover.

Konstruktør Kvilhaug, som hadde vært på Dombås, plukket sammen deler av ødelagte engelske sykler som han fant på stasjonstomta. Av dette satte han sammen en brukbar sykkel og kjørte med den til Lillehammer, hvor han fikk bil til Hamar. (27).

For mange av togpersonalet var det altså slik at når de først var reist ut i tjeneste, så måtte de følge med den vikende fronten og kom ikke hjem igjen på flere uker. Så lenge kampen varte måtte de ofte tjenestegjøre i dagevis uten avbrytelse. Et par eksempler skal gjengis, men det blir jo nokså tilfeldig hvem det blir. Det var mange lignende. Overkonduktør M. Kr. Ödegaard,

Lillehammer:

Han kjørte et godstog med krigs- og sanitetsmateriell nordover. På Hundorp ble sanitetsmateriell lesset av, ankomst til Otta sent på kvelden. Der var det stapp fullt med materiell, så han kjørte en del av det til Dombås, hvor de etter en del vanskeligheter utenfor tunnelen kom inn på stasjonen. Morgenen etter ved 5-6 tiden kjørte han til Åndalsnes, hvor han kom midt opp i bombingene og måtte bli der i to dager. Søndmøre bataljon skulle oppover, og så ble det kjøring i fem døgn i ett kjørs: Opplesning av militære på Verma, til Bjorli, Dombås, videre til Otta, Ringeby, Fåvang, opp- og avlesning av militær og materiell. Opp igjen til Vinstra, hvor han traff Fallet og bad om å få avløsning. Han henviste til overkonduktør Oscar Solheim som var blitt stasjonert på Otta for å ha tjenestefordeling for konduktørene(28). Fortsatte til Dombås hvor han tilbragte et par dager hos familien som var evakuert dit. Så kjøring fra Dombås til Åndalsnes igjen. De kom ikke lenger enn til Marstein da flyene kom og de måtte søke dekning. Ble liggende der til dagen etter, da de kom til Åndalsnes. Til slutt 8 dagers opphold inni Isfjorden. Hjemover med de to bussene fra Åndalsnes, men gikk av hos familien på Dombås. Kjøring på Dovrebanen, til Oppdal og Berkåk med to tyskere på lokomotivet og to ~~to~~ brekkvogner. Så var det vel endelig blitt litt for mye, for han ble dårlig og fikk tilfeldig skyss med en privatbil hjem til Lillehammer sammen med familien.

Lokomotivfører Ole Johansen, Hamar, kjørte et militærtog fra Hamar til Dombås 15/4 kl. 2. Han tjenestegjorde i Gudbrandsdalen og opplevde bombingene av Dombås 23/4. Så forteller han:

"Etter bombingene og brannen på Dombås ble det noe kjøring igjen mellom Dombås og Otta. Noe senere ble jeg sendt til Hjerkin, hvor jeg bodde på Hjerkinns hus hotell. En kveld hørte vi at det ble opplyst i svensk radio at engelskmennene hadde besatt Hjerkin, og det hadde nok også tyskerne hørt, for dagen etter kom flyene og bombet oss. En bombe falt på plattformen og slo inn en dør, og noen vogner brente, men ellers klarte stasjonen seg. Jeg hadde noe kjøring her også, blant annet en dag da jeg hentet proviant for baneavdelingen og leverte i de forskjellige vokterboliger. En dag kom det et tog med fire lokomotiver som måtte til Pokstua for å fylle vann, da vannstasjonen på Dombås var ødelagt. Enkelte dager kjørte jeg helt til Ulsberg.

Endelig en dag kom ingeniøren til Hjerkin og sa at nå er det slutt. Tyskerne kommer. Vi var fire lokomotivfolk her, deriblant en fra Oslo og en fra Trondheim. Dagen etter kjørte vi til Kongsvoll, men underveis ble vi stoppet av en tysk militæravdeling, som lot oss kjøre videre etter at vi hadde vært ute til oppstilling. I tunnelen ved Kongsvoll traff vi et annet tog.

Så var det tilbake til Hjerkin igjen. Ble beordret til Oppdal og måtte kjøre krigsmateriell mellom Ulsberg og Oppdal. Det holdt jeg på med minst en uke. Veibrua var sprengt så tyskernes biler kjørte på skinnegangen.

Lenger ut i mai hadde jeg noe kjøring fra Dombås sydover til Otta og nordover på Dovrebanen. Først i begynnelsen av juni kom jeg hjem etter å ha vært borte siden 15/4!

Overkonduktör Martin Örbeck hadde tjeneste i nattoget fra Hamar til Åndalsnes en av de første dagene etter 9/4. Nattoget tilbake ble innstilt. I stedet måtte han kjøre soldater fra Möre bataljon opp til Flatmark hvor de skulle stoppe fallskjermssoldater. Det ble jo ikke noe av, så tilbake til Åndalsnes. En tur til Dombås hvor bombingene var begynt. Tilbake til Åndalsnes. Underveis ble toget angrepet på Lesjaverk, så alle måtte ut og søke dekning. Vinduer ble sprengt i toget. På Åndalsnes var engelskmennene kommet og gikk i land under tyske flyangrep. Kjøring av engelskmenn i triumftog gjennom dalen til Lillehammer. Folk var begeistret. Så retur fra Lillehammer med siste tog nordover. Under togets opphold på Fåberg ble veibrua sprengt med et drønn. Denne dagen til Otta, neste dag til Åndalsnes. Så til Lesjaverk med Möre bataljon. Der var det plassert engelske antiluftskyts som var forlatt av betjeningen. Da tyske fly kom ble et av dem skutt ned av en norsk soldat. Til Åndalsnes igjen og så med engelskmenn til Dombås. Til Åndalsnes, som nå var bombet og brent. Betjentboligen var også brent, så personalet måtte ta opphold i lokomotivstallen, og ble også utsatt for bombing. For å redde materiell unna bombingene ble det kjørt opp i tunnelen ved Verma og Bjorli. En del av toget i Bjorli sto utenfor tunnelen og det fikk en fulltreffer. Fulgte med det siste engelske transporttoget til Åndalsnes. Noen dagers opphold i Isfjorden, da han hørte rykter om at hjembyen Hamar både var tatt og gjen-erobret. Endelig hjem med de bussene som fullmektig Tangen hadde skaffet, etter å ha vært borte i nesten fire uker.

En konduktöraspirant kjørte i tjeneste til Røros, hvorfra han sammen med 17 jernbanefolk fra Oslo dro over til Sverige, etter anbefaling fra norske militære. Han kom hjem først 14/6 (29).

Under en konferanse i Hovedstyret 30/4 meddelte tyskerne at en rekke tjenestemenn i Hamar distrikt ennå ikke var vendt tilbake til sine stasjoner, og bad om at det måtte skje straks (30).

Rørosbanen. (30a)

Löten stasjon var betjent hele døgnet i de første dagene etter invasjonen. Stasjonen skulle formidle samtalen med Löten sykehus hvor det var opprettet feltlasarett, og med ledelsen for 2. divisjons stab som hadde standkvarter i Löten prestegård. Man var redd for tysk angrep på Elverum over Romedal-Löten, og den dagen Elverum ble bombet fikk personalet ordre om å evakuere. De kom tilbake dagen etter. Linjen var da brutt i nærheten

av Midtskog. Det siste toget som gikk før besettelsen hadde med seg matvarer, og på Løten ble det koblet til noen vogner med korn. (30/4)

Elverum ble bombet av tyske fly 11/4, men det gikk mest ut over Leiret, hvor hele den sentrale bebyggelsen brente.

På jernbanestasjonen, som ligger på den andre siden av elva, var det satt opp maskingeverreder nord og syd for stasjonen. Det falt seks bomber mellom stasjonsbygningen og fraktgodsen, enkelte like innpå bygningene, så det gikk en del ruter. Dessuten falt en bombe på stasjonstomta og ødela en del av skinnegangen. Skadene var alt i alt ubetydelige. (31).

De norske avdelinger som var satt opp i kongsvinger ble trengt nordover av tyskerne, langs Glomma og Solørbanen. I Elverum ble forsvaret organisert av oberst H. Hiorth med Inf. reg. nr. 5.

~~Alle forsvaret ble konsentrert mot syd, da man fant at det ikke truet noe angrep fra vest så lenge Hamar var ubesatt. Men etter at meldning med Hamar var oppgitt 18/4 lå veien fri for tyskerne fra Hamar til Elverum. Det var tyskerne som bombet Elverum.~~

Fra 13/4 var de fleste tog innstilt, men helt til 18/4 gikk det flere tog.

I "Operasjonene i Glåmadalføret" side 184 er det fortalt at en tysk rittmester kom til Hamar stasjon om kvelden den 18/4 og gjennom sin tolk hadde en telefonsamtale med Elverum stasjon, da han skremte med at et tysk regiment var rykket inn i Hamar og et annet var på vei til Elverum. Begge deler var løgn. Men i boken opplyses det at man ikke har kunnet få samtalen bekreftet, da den funksjonær som hadde stm.-tjenesten i Elverum den dag er død. Det er nå lykket å bringe denne samtalen helt på det rene, også for den døde stm.s vedkommende.

Til side 71

2018

og 41 mennesker omkom. 21 av dem var sivile.

Som før fortalt var det jernbaneekspeditør Arvid Kokkin som hadde stm.-tjenesten ved Hamar denne natten. Han forteller at han tiltrådte tjenesten kl. 22 og et kvarters tid senere kom to tyskere som bare spurte om veien til Stangebrua. De forsvant straks. Så fortsetter Kokkin:

"Like etter kom to tyske offiserer og presenterte seg som rittmester Schleifenbaum og dr. Kurzenberger. Jeg husker navnene, for de ble nevnt i Hamar-avisene etterpå. Rittmesteren var en høy staselig mann. Kurzenberger snakket godt norsk og var tolk for den andre som var sjef. De gav meg beskjed om at jeg skulle skaffe dem telefonforbindelse med Oslo, Lillehammer og Elverum. Telefonen på stm.s kontor var i ustand, så vi måtte gå inn på ilgodsen. I Oslo og Lillehammer var det umulig å få svar, Elverum svarte, men ble borte igjen. Det gjentok seg, men tredje gang fikk jeg endelig fatt i fullmektig Nerموen, som var fungerende stm. Tyskerne sa at jeg skulle spørre om det i Elverum fantes tyske eller norske tropper. Jeg sa til Nerموen: "Dette er Hamar st. Her er to tyske offiserer som spør om det finnes tyske eller norske tropper i Elverum". "Nei", svarte Nerموen, "her finnes ikke hverken tyske eller norske tropper". Jeg refererte svaret for tyskerne, som også bekreftet at de trodde på det jeg sa. Den ene av dem forsto jo norsk. Så takket de og gikk sin vei etter å ha satt igjen en vaktpost på kontoret. Det er absolutt sikkert at det ikke ble sagt mer i telefonen.

Senere en gang, antagelig i juni 1940, traff jeg Nerموen i Elverum. Jeg spurte ham da nærmere ut om denne telefonsamtalen vår, om det virkelig var så at det ikke fantes norske tropper i Elverum den gangen. "Jo da", svarte han, "det var 3000 mann i Elverum. Men ledelsen ante ikke at tyskerne var kommet så langt som til Hamar. Etter denne samtalen fikk de fart på seg. Det ble satt opp ekstratog og alle reiste nordover så fort som mulig".

Tallet 3000 er jeg forresten ikke så sikker på at han sa. Det er mulig at det var noe mindre".

I "Operasjonene gjennom Hedemarken" side 236 er det også fortalt om denne telefonsamtalen, og opplysningene er der gjengitt uten at det er tatt noe forbehold om riktigheten.

Når det tok så lang tid før samtalen mellom Kokkin og Nerموen kom i stand, så var årsaken sikkert den at Nerموen først ville konferere med de militære myndigheter for å få instruks om hvordan han skulle forholde seg i en samtale med Hamar. Dessuten skulle han kippe ut alle de andre fra kontoret. I den undersøkelsen som ble foretatt i distriktet 1952 ble det nemlig opplyst

fra Elverum stasjon at forut for samtalen ble alt personale sendt ut av kontoret for at ingen skulle høre på.

Da styrkene i Elverum var for svake til å forsvare to fronter ble Elverum oppgitt, og nye stillinger ble etablert ved Åsta og Rena.

Dette var altså 18/4, samme dag som overingeniør Einar Nielsen reiste fra Hamar for å fungere som DC på Rørosbanen. Han reiste fra Hamar med det siste toget som gikk, kl. 13,05. På Rena traff han to togledere fra Oslo distrikt, inspektør J. R. Gulbrandsen og førstefullmektig Sig. M. Solberg. De hadde først hatt togledelsen på Kongsvinger, men flyttet nordover etter som fronten flyttet seg, først til Elverum og så til Rena. De hadde nå togledelsen på Rørosbanen. Overingeniøren reiste til Koppang. Fra Elverum fulgte det med toget en del gutter fra dalen som var kommet for sent til mobiliseringen.

De norske stillinger ved Åsta og Rena var etablert 19/4, og samme dag ble Rena bombet. Kartongfabrikken brente, og likeså en stor del av husene i Rena-byen. Erling Throndsen var telegrafist på Rena, og han forteller:

"Det begynte å brenne i stasjonsbygningen, men det ble slukket. Drimot brente noen vogner på stasjonstomta og en vegg i pakkhuset ble sprengt ut. En del vogner, blant annet personvogner var blitt kjørt bort i kartongfabrikken, for vi mente at det var bedre å ha dem der. Alle disse brente opp, og det fortelles at fabrikken sendte jernbanen et erstatningskrav på flere millioner, for de mente at fabrikken var blitt bombet fordi tyskerne trodde det sto et militærtog der".

Samme dag, 19/4, kom tyskerne ~~hå~~ sørfra til Elverum, og kvelden etter omtrent kl. 19,30 kom de i kamp med de norske ved veibrua over Åsta elv. Dette er nokså nær Åsta stasjon. Det var en tysk fortropp, og den ble slått tilbake i løpet av kvelden og natten. Om morgenen 21/4 fikk tyskerne forsterkninger, brøt seg

Til side 73

etter at Öksna vei- og jernbanebru var blitt sprengt natt til 19/4.

gjennom og kom ned til jernbanestasjonen. De norske tok opp igjen kampen fra gården Åset rett opp for stasjonen, men måtte snart gi seg.

Fungerende stm. Haakon Nygaardsmoen, Åsta, skrev straks etter følgende rapport: (32)

«Fra lørdag 20/4 ved 19-20 tiden til søndag 21/4 ved 15-16 tiden under kampen her oppholdt jeg meg i stasjonens kjeller sammen med mine foreldre, hustru og to barn. På skytingen fra syd forsto jeg når tyskerne nærmet seg. Jeg tok da plass øverst i kjellertrappen slik at jeg var synbar da de stormet inn i huset. Dette for å unngå at det ble skutt i kjelleren hvor det var mørkt. Skjønt tyskerne var nokså hissige klarte vi alle sammen å komme uskadd opp av kjelleren. Tyskerne gjennomførte huset fra loft til kjeller, og jeg var med inn på kontoret og venterummet. Jeg var ute og låste opp døren for WC for damer, som en tysker var i ferd med å sparke i stykker. Det gikk heldigvis bra. Tyskerne pekte på min fars hus som ligger ca. 80 meter bakenfor stasjonen. Vi forsto at de hadde tenkt seg dit for å visitere. Far, som er 75 år, var allerede på tur ut for å bli med til huset sitt for å låse opp. Jeg sa til ham at det skulle han ikke. Jeg bød meg til å gå for ham, for han går så smått. På plassen bak stasjonen, mellom stasjonsbygningen, godshuset og WC ble jeg truffet av skudd i begge ben. Skuddene kom fra noen norske soldater som var igjen på S. Åset, og som hadde åpnet ild mot tyskerne som stormet frem over skinnegangen nordfor plattformen. En tysker ble også truffet. Noe besøk i min fars hus ble det ikke noe av.

Det kan kanskje sies at jeg var uforsiktig. Men jeg var oppskaket og redd, så jeg tenkte ikke over faren. På den annen side ble det ikke begått noe innbrudd på stasjonen. Jernbanens eisdeler ble ikke forstyrret, og mine private led også ubetydelig skade. Jeg fikk et skuddsår i venstre ben under kneet og to i høyre ben over kneet. Jeg lå på fylkessykehuset til 9/5".

Denne rapporten er skrevet som innberetning om ulykkestilfelle.

Ved Korperud nordfor Åsta ble tyskerne stoppet igjen og kom ikke lenger den dagen. Kampene på Åsta varte i 18 timer og var de langvarigste i Østerdalen.

De norske trakk seg tilbake samme kveld til nordfor Rena, men en del av dem dro over til Rendalen.

Da det ble for hett for personalet på Rena ble stasjonen forlatt, og telegrafist Erling Thronsen reiste til Sorknes, hvor det ble opprettet stasjon. Han fungerte som stm. her et døgn.

Videre forteller han:

" - - - og jeg reiste til Steinvik, hvor personalet vistnok hadde fått bombesjokk. Natta der ble den mest uhyggelige jeg har opplevd. De norske soldatene fra kampene på Asta var kommet dit, og lå på venteværelset om natta. De skrek og bar seg i søvne, sloss og fektet og levde opp igjen hele kampen. Jeg måtte sitte og høre på det, for jeg hadde fått ordre om å holde telefonvakt om noe skulle komme på. Jeg var trøtt og sliten og ille tilmote".

Etter at Rena var bombet reiste toglederne til Koppang, og der fikk de og overingeniøren kontakt med oberst Hiorth. På de stedene hvor toglederne hadde vært før hadde de forgjeves prøvd å få kontakt med de militære myndigheter (33).

Togtrafikken sør for Koppang ble nå innstilt. ~~WAAAAA~~
~~WAAAAA~~ 20/4 fikk Nielsen beskjed pr. rikstelefon fra Hovedstyret på Hjerkinna at han skulle tjenestegjøre som DC for strekningen Elverum-Stören. Det var flere tjenestemenn på Rörosbanen, blant annet trøndere på Stören og Röros, som ikke hadde fått noe forskudd, og Nielsen sørget da for at stasjoner som hadde penger, blant andre Tynset, sendte penger. På den måten fikk alle 50 kroner i forskudd.

22/4 ble det bare en fektning ved Hovda sør for Steinvik, men 23/4 ble det et kraftig sammenstøt ved Kroken, nord for Opphus. Tyskerne bröt igjennom, blant annet ved hjelp av to stridsvogner som ble kjørt frem på jernbanelegemet. Det var første gang stridsvogner ble brukt i Österdalen.

Stridsvognene fortsatte nordover langs jernbanelinjen, og for å stoppe dem ble først en jernbanevogn skjövut ut på hovedsporet like syd for Rasta stasjon og avsporet. Stm. hjalp til med det. Her ble tyskerne stanset. Det ble også bedt om å få et lokomotiv ned fra Koppang. Overingeniör Nielsen gav tillatelse til å ta lokomotiv 140 på Koppang, og det ble kjørt ned og avsporet nord for Lorentsstuen (34). En lokomotivfører meldte

~~En skovtjener var vedlagt~~ seg frivillig til jobben.

Stai stasjon var forlatt. Her bröt tyskerne opp to dører, knuste vinduer, bröt opp alle skuffer og skap og rotet og rumsterte forferdelig (35).

Om morgenen 23/4 reiste Nielsen og toglederne til Hanestad, da de var redde for at Koppang kunne bli bombet. Det var nemlig livlig flyvirksomhet oppover dalen og på Koppang var det norske soldater. Nielsen tok med noen vogner kull, da det var dårlig med kullforsyningen nordenfor. På Hanestad bodde de hos stm. Ingvald Olsen.

Ut på dagen 23/4 ble Nielsen ringt opp av oberst Hiorth, som bad om at alt materiell måtte holdes klart for at styrkene kunne bli sendt nordover, foreløbig til Tynset.

Det ble en nokså hektisk dag på Koppang. De norske tropper fra Rendalen kom også, og skulle sendes nordover sammen med dem i hoveddalføret. Men så ble det panikk blant sivilbefolkningen, slik at togene for en stor del ble opptatt av sivile. Derfor måtte mange soldater bile eller marsjere til Atna, og derfra ta veien gjennom Sollia,

På Koppang var det på denne tiden sporbrudd. Her sto det en masse bredsporet materiell som var sendt oppover delvis helt fra Oslo, for at det skulle holdes unna tyskerne. Alt dette måtte jo stå igjen, men likevel ble det et riktig langt tog med 3-4 lokomotiver. Alt som fantes av matvarer og utstyr ble tatt med. Alt det togpersonale som var kommet til Koppang med evakuert materiell fulgte med toget og likeså de av stasjonens personale som ønsket det. Fra Atna og Hanestad ble det tatt med flere militære. Da man senere fikk höre at tyskere var på vei også nordfra, ble matvarene lesset av og delt ut til folk underveis.

Til side 76

fordi det ikke var vei langs Glomma nord for Atna.

Men enda var det en norsk avdeling igjen på Rasta. De marsjerte nordover, og på Stai fikk sjefen, major Röd, tak i en dressin og fikk en soldat til å trå seg til Koppang. Dit kom han kl. 4,30 den 24/4. Stedet var öde og forlatt og alt materiell var sendt nordover. Men i telefonen fikk han tak i stm. Ingvald Olsen på Hanestad, som loveð å sende et tog til Koppang så fort som mulig. På Hanestad var det jo ikke noe materiell, så Olsen måtte få tak i Alvdal og Tynset, som sendte et lokomotiv med noen vogner nedover. Ved 8,30 tiden gikk dette toget fra Koppang og ved 9-tiden fra Hanestad. Overingeniör Nielsen fikk da koblet sin vogn til dette toget. Like etter ble brua over Kjölsjöbekk sprengt av banemester Engen.

En av de siste dagene falt det en bombe på Koppang som ~~skadet~~ skadet noen vogner.

Det toget som overingeniör Nielsen var med kom til Tynset kl. 13. Etter et kort opphold reiste han sammen med förstefullmektig Solberg videre til Tolga med et tog bestående av lokomotiv, 6 kullvogner og to personvogner. Den forreste personvogn var fullt besatt av militære og i den bakre var det, foruten en del jernbanefolk, en major som i Alvdal hadde bedt om å få følge med toget til Röros.

Mellom Telneset og Tolga ble toget forfulgt av to tyske fly, som kretset over det i lav höyde og beskjöt lokomotiv og personvogner med mitraljöser. Tendertanken ble gjennomhullet og flere kuler gikk gjennom vogntakene. Bare en soldat ble truffet, men han ble ikke farlig såret. Toget ble stanset, lokomotivpersonalen søkte dekning under lokomotivet og soldatene hoppet ut til begge sider for å söke dekning i skogen. Men för de kom så langt

Kjölsjøbekk bru etter sprengningen:



var flyene forsvunnet i sørlig retning. Alle sivile ble i vognen og viste en beundringsverdig ro. Det samme var tilfelle med fru Nielsen som fulgte med toget som eneste dame.

Inspektør Gulbrandsen måtte i siste liten gå av toget i Tynset for å ordne med oppsetting av et tog for major Røds folk, altså de som var med det siste toget fra Koppang. Gulbrandsen ble da med dette toget, som var det siste militærtog som gikk. Han hadde opplevd bombingene i Elverum og Rena, og nå kom han opp i det igjen. Toget gikk nordover under et uavbrutt bombardement oppover dalen. Mens det sto på Telneset stasjon kom det et voldsomt bombardement fra fly som gikk langs toget i lav høyde. Noen av soldatene sprang ut og søkte dekning i skogen, en del ble igjen i vognene. Det fulgte nå angrep på angrep på toget og området omkring med bomber og ild fra mitraljøser. Da bombardementet var over, var toget ødelagt. Tre soldater var drept, fem var døende og mange var såret. Sykehusene på Tolga og Røros ble varslet, og Røros lovet å sende et Røde kors tog.

Heldigvis sto det utenfor stasjonen et fullastet godstog. Jernbanefolkene på det ødelagte toget overtok godstoget, og soldatene fikk delvis henge seg utenpå eller legge seg ovenpå vognene. Mange hadde stukket unna så det var ikke så mange soldater som fulgte toget nordover.

Nielsens tog ventet i Tolga til det siste toget var passert og reiste derfra kl. 18,35 med ankomst til Haltdalen kl. 23. Nielsen og toglederne tok opphold der, men de fleste av togbetjenningen fikk kvarter i Langlete. Noen ble forresten igjen i Haltdalen, hvor de bodde i et par jernbanevogner.

Trafikken ble nå opprettholdt bare noen dager på strekningen

Haltdalen-Rognes. Alle lokomotiver var trukket nordover og fordelt på stasjonene på den nevnte strekningen Haltdalen-Rognes. Av motorvogner ble det satt en igjen i Röros, men den var kjørt i stykker da den skulle brukes på tilbakereisen.

Kampene i Österdalen var slutt 3/5.

Nielsen og toglederne ble på Haltdalen helt til 11/5. Stasjonen var den siste som ble besatt av tyskerne, og det skjedde 9/5.

Det var da samlet omtrent 40 mann togpersonale deroppe, og de skulle sydover og hjem. 11/5 kl. 7,45 reiste de sammen med Nielsen og toglederne med motorvogn til Glåmos. Lenger kom de ikke med jernbanen, da brua her var sprengt. Men inspektör Löken i Trondheim fikk skaffet dem tre lastebiler, og så kjørte de med tyske sjåførere kl. 10,30 og kom til Koppang kl. 20.

Neste dag, som var første pinsedag, gikk det med tog fra Koppang, med overføring ved Öksna bru som var sprengt, og videre til hjemstedene. Nielsen ble igjen i Koppang til neste dag for å avvikle.

Det lange oppholdet i Langlete og Haltdalen ble svært ensformig og kjedelig for personalet. Overingeniören ^{forelagt} blev mange ville planer for hjemreisen, men han frarådet dem alle. Den ni timer lange turen på lastebil var ikke behagelig, for veien var i elendig forfatning. De møtte stadig tyske motorsykler og panservogner, og slike kjøretøyer skulle ikke gjøre veien bedre.

Både på Koppang ~~ble~~ på nordtur og på Langlete fikk personalet bröd av de norske militære.

Militærtransporter.

Jernbanens største og viktigste innsats under krigen var vel militærtransportene. Det kunne kanskje vært lagt mer vekt på det i den foregående fremstilling. Men det er ikke mulig å fortelle om andre transportert enn dem som man har fått rapport om, og stort sett så gir vel disse et godt inntrykk av hvordan det i alminnelighet foregikk.

Men det kunne jo være av interesse å vite hvor mange militærtransporter det var. Det foreligger en oppgave som ble laget av distriktet i 1942 (36). Den er tatt inn som bilag (37), men den er ikke fullstendig. I oppgaven er tatt med alle de militærtog som er innført i vaktjournalen, men der kan man ikke sikkert peke ut hvilke tog som er militærtog. Det er forresten toglederne selv som har laget oppgaven, så noen større feil kan det vel ikke være her. Men vaktjournalen inneholder ikke noe fra Raumabanen og Rørosbanen. Som supplement ble det riktignok innhentet oppgaver fra alle stasjoner, men flere av stasjonene sier at det er umulig å skaffe slik oppgave, noen er usikre og noen fører opp togene etter hukommelsen. Mange togbøker var kommet bort, og mange steder var det vel slik som en stasjonsmester sier i sitt svar: "Det ble ikke anledning til å føre statistikk mellom bombene".

Etter at den nevnte oppgaven ble avgitt er telegram-blokken fra Verma stasjon kommet tilrette, og den skulle vel gi et pålitelig bilde av hvor mange ekstratog det var på Raumabanen fra 14/4, da togledelsen kom til Dombås, til 23/4, da det ~~ble~~ plutselig er slutt på telegrammene. Det var den dagen Dombås brente.

Det er interessant å se fordelingen av antall telegrammer om

forandringer i toggangen. Blokken begynner 27/12.39, og fra denne dato til 8/4.40 er det 11 telegrammer. Fra 8/4 til 13/4 er det 10 telegrammer, og fra 14/4 til 23/4 er det 44 telegrammer. Der er ordrer om 17 ekstratog som ikke er nevnt i distriktets oppgave over militærtog i 1942. Disse 17 togene er sikkert vesentlig militærtog de også, og enda var det vel en del den siste uken, til 30/4.

Hvis man sammenligner ekstratog-oppgaven med de opplysninger om tog som er gitt her og der i serien "Krigen i Norge 1940", så vil man også se at flere tog mangler i oppgaven.

Hamar etter besettelsen. (38).

Som før fortalt var kontorsjef Nyquist blitt igjen i Hamar. Han var altså fungerende DC mens Poppe var borte. Til hjelp i eventuel lokomotivtjeneste fikk han lokomotivmester Jens Kraft Lund.

Da tyskerne besatte Hamar om kvelden 18/4 var praktisk talt hele sivilbefolkningen evakuert. Det var jo dumt, for i Hamar ble det ikke løsnet et skudd, mens mange av de evakuerte kom midt opp i kampene i Furnes og Ringsaker.

Hamar stasjons**stasjonens** og telegrafkontor ble besatt, og det ble forbudt å bruke telefonen. Først 26/4 oppnådde Nyquist å få tillatelse til å ta telefonen i bruk igjen, foreløpig bare fra kl. 6 til 22. 30/4 var det brukbar telefonforbindelse fra Hamar til Espa, Elverum og Ringsaker (39).

På jernbanebrua over Akersvika ble det satt vakt, og luftskyts ble satt opp på stasjonens område.

Allerede den første dagen, 19/4, ble det spørsmål etter lokomotiver og vogner. Lokomotivmester Lund fikk ordre om å møte

den tyske offiser dr. Kurzenberger, og fikk en bestemt ordre om at lokomotiv nr. 147, som tyskerne hadde funnet i lokomotivstallen, snarest skulle settes i kjørbar stand. Dette lokomotiv hadde stått bortsatt i flere måneder og var for en stor del demontert. Tender og lokomotiv var atskilt og veivstengene tatt av. Lokomotivet var nedlastet med sandsekker og ble brukt til deking av et provisorisk tilfluktsrom for stallbetjeningen. De manglende delene ble da funnet frem og lokomotivet satt i stand så godt som det lot seg gjøre. Dagen etter, 20/4, ble det fyrt opp, men først 21/4 kom det avsted. Lokomotivfører Oskar Tangen forteller:

"Søndag 21/4 fikk jeg ordre om å møte frem i lokomotivstallen. Vi entret nr. 147, jeg skulle være lokomotivfører og Alf Larsen fyrbøter. Med atskillig strev kom vi oss ned til stasjonen.

Det var Gunder Engh som var fung. stm., men han hadde jo ikke noe å gjøre på en stasjon uten materiell. På kontoret satt tyskerne og drakk öl. I restauranten gikk frøken Eilertsen og vred hendene og var fortvilet. Tyskerne hadde lagt beslag på alt, brukte kjøkkenet og hadde halm ut over hele gulvet i restauranten. Over hele plattformen lå det sykler som tyskerne holdt på å reparere. Så kom noen tyskere med lektor Bern som tolk og gav meg ordre til å kjøre nedover Hedmarksbanen med disse tyskerne. De skulle undersøke skinnegangen og tok plass på lokomotivet sammen med oss.

Vi skranglet avsted. Ved Jernstøperiet var det lagt noe dynamitt på skinnegangen, og det ble litt smelling, men det gjorde ikke oss noe. Ved brua på Akersvika stoppet jeg og fikk hatt på noe olje. Det skranglet videre til Gubberud, men der begynte det å gå bedre. Men så sto det dressiner på skinnegangen her og der, og ved Ottestad stengte portene. Alle steder måtte vi ut og rydde vei, og vi måtte kjøre forsiktig, for bremsene var elendige. Det gikk da smått om senn og med stopp for traller, til vi kom til Stange, som var betjent. Så gikk det ganske bra til Tangen, men der var skinnegangen blokkert av flere favner honved som lå utover. Det var ikke så mye på selve skinnegangen, så jeg tok sjangsen og boret meg forsiktig gjennom veden, og det gikk. Ved Espa var det værre. Der var det lagt opp veldige stabler med sviller på skinnegangen, delvis lange sporvekselsviller, og alle var surret sammen med jerntråd. Tyskerne gikk ut og begynte å lempe vekk sviller, og fyrbøteren spurte meg om vi ikke skulle hjelpe dem. Jeg svarte nei, for vi hadde ingen interesse av å komme lenger. Svillene kom vekk, men så viste det seg at sporvekseltungene var spikret fast så det ble en flere cm.s åpning. Men da åpningen gikk sydover kunne vi komme over med litt for-

siktighet. Senere fortalte stm. Haugen meg at han hadde ligget oppi bakken og sett på strevet vårt.

Neste stopp var Strandlykkja, og der ble det stopp for godt. Det var sprengt et digert hull i skinnegangen, to meter dypt, så der kom vi ikke over. Tyskerne spurte hvor langt det var igjen til Minnesund bru, og jeg svarte omtrent 15 km. Så gikk vi med tenderen foran tilbake til Espa. Sydfra ble det mye vanskeligere å komme over den åpne sporvekselen, men vi greide det til slutt. Nå ville tyskerne ha mat og inviterte oss til å bli med. Men vi tok frem skrinet vårt og sa vi hadde. Da tyskerne fikk se smørbrødene våre, sa de at dette er ikke mat, vi skal ha öl og dram. Vi ble med bort på pensjonatet, hvor vi ble møtt av en ung dame med en liten onge på armen. Hun sa at her fins ikke matsmulen, og så begynte hun å bruke kjeft på tyskerne fordi soldatene hadde stjålet fra henne blant annet ringen hennes, som hadde ligget på et bord. Tyskerne skjønnte ikke noe av det hun sa, men småpratet litt med ongen, og så gikk vi til landhandleriet. Der var det bare rot. Det eneste som fantes av spiselig var litt syltetøy i kjelleren.

Vi måtte avsted med lokomotivet igjen. På Stange prøvde vi oss på hotellet, men ble bare jagd ut. Der fantes heller ikke mat. Nå var det jo bare et kvarter igjen til Hamar, og det sa jeg til tyskerne. Da vi kom dit tok de avskjed. De var hele tiden svært høflige og elskverdige!

Det var 20/4 tyskerne bröt seg inn i jernbanerestauranten, stablet sammen stoler og bord og la halm ut over gulvet. I stasjonens venteværelse ble det også lagt halm ut over gulvet. Felleskjöpets lagerhus ble beslaglagt, likeså tollkontoret med lagerrom.

Tyskerne forlangte mer kjøring, men det var jo ikke stort man kunne greie. Lokomotiv 147 kjörte en tur over Elverum til Jömna bru med noe materiell til reparasjon av brua. Da tok de i bruk stasjonens söppelvogner. En dag ble det kjört en tur til Ringsaker, og en annen dag forlangte tyskerne å få skinnebilen, motordressinen og to arbeidstraller. Skinnebilen kjörte til Elverum, men motordressinen kom ikke lenger enn til Storhamar-skjæringen, da clutchen gikk i stykker. Selv om det hadde vært materiell på Hamar ville ikke tyskerne kommet langt, for alle större bruer var jo sprengt. Men de hadde andre transportmidler. Den ene bil-

kolonnen etter den andre kom sørfra, og fly gikk ustanselig nordover i flere dager.

23/4 kom de tre første engelske krigsfanger inn på Hamar stasjon, og dagen etter 18 engelske som ble satt i vestibylen. Her var det fremdeles fangeleir da det første persontog til Oslo ble satt opp 30/4, så billettsalget måtte foregå gjennom billetkspedisjonens vindu mot plattformen.

En vanskelighet som meldte seg med det samme var at det ble for lite penger. Bankene nektet å honorere sjekker og stanset utbetaling på innskuddskonti. Som følge herav ble jernbanen nødt til å forlange kontant innbetaling på sine tilgodehavender fra trafikanter. Forretningene nektet å levere ut varer uten mot kontant betaling, og da det nesten var gått en måned siden siste lønning, begynte situasjonen å bli vanskelig for mange funksjonærer.

Det ble da gitt beskjed til de stasjoner som man ^{anna} hadde forbindelse med, at de inntil videre skulle sende sine penger inn til distriktskassen. Dessuten ble all utbetaling av regninger stanset.

16/4 ble lønningslister for Hamar skrevet ut, og i løpet av denne og neste dag ble det utbetalt kr. 33 370,- til i alt 889 funksjonærer og pensjonister. Pengene fordeltes slik at personale som før i måneden hadde fått lønn eller forskudd, fikk kr. 30,-, de andre fikk kr. 50,- hver. Samtidig ble det sendt kr. 5000,- til en del stasjoner, vesentlig nordenfor Tynset, for at også det utenbys personale skulle få det samme forskuddet.

25/4 skaffet Vangs Sparebank tilveie kr. 50 000,-, så neste dag kunne det utbetales nytt forskudd, og endelig 1/5 fikk man

ved Norges Bank utbetalt kr. 150 000,-, så endelig oppgjør og lønnsutbetaling for april kunne bli ferdig.

Ellers var det smått stell med personale ved distriktskontoret i flere dager (40). De fleste gikk etter DC.s beskjed, og mange evakuerte sammen med familien. Selv de som kom på kontoret kom seg ikke til å gjøre noe større. For mange stoppet jo arbeidet av seg selv da alt samband ble brutt. Først i begynnelsen av mai kom arbeidet i full sving igjen.

På Hamar stasjon var det heller ikke noe å gjøre, da det ikke fantes tog.

24/4 sendte jernbanen ut et opprop får vi vel kalle det, gjennom avisene (41). Det var beregnet på evakuerte jernbanefolk. Det hette her: 1. Alle jernbanefolk må møte på sitt arbeidssted og gjenoppta arbeidet. 2. Telefonledninger må settes i stand for at man kan formidle meldinger fra distriktsadministrasjonen og Hovedstyret. 3. Det må være personale tilstede for å betjene telefon og telegraf. 4. Det må meldes til DC om linjen er i orden.

Krigsdeltagelse.

Det var ikke mange jernbanefolk som deltok i krigen som stridende.

Det var nettopp kommet ajour førte bestemmelser om jernbannemns militære stilling (42). Etter disse bestemmelser var alle fast ansatte og alle aspiranter fritatt for militærtjeneste i fred. De var også fritatt for fremmøte ved mobilisering, men her var befal unntatt.

De som var ute i militærtjeneste i tiden 9/4-31/5. 40 var da mest ekstrarfolk. I alt var det 27 stykker (43).

Etter frigjøringen kom det bestemmelser om tildeling av deltagermedalje (44). Alle som hadde tjenestegjort i minst fem dager som

Stridende,
I aktiv hjelpetjeneste,
og sivilt personell som utførte arbeide i nær tilknytning til de militære styrker, for eksempel jernbanepersonell, kunne tildeles deltagermedalje.

Situasjonen etter kapituleringen. Krigsskader.

Etter kapituleringen kom det en "død" tid, som var særlig følebar for de mindre stasjoner. De var helt uten forbindelse med omverdenen. Linjen var brutt mange steder, så ingen tog kom frem. Vi skal gi et par eksempler.

Telegrafist Jo Lökken på Sjøa reiste hjem til Stange, men fikk ordre for kontoret om å møte frem igjen. Han syklet da opp til Sjøa, men ble atter sendt hjem av stm., da det ikke var noe å gjøre der. Så var han hjemme i 14 dager.

Stm. Ingvald Olsen på Hanestad har gitt en god skildring av disse dagene: (1).

" - - - så ble det helt stille. Jeg prøvde telefonen både sydover og nordover, men fikk svar på tysk alle steder. Tyskerne ringte også Hanestad - med riktig signal - men jeg svarte ikke. Vi hørte bombing i Atnedalen og Rendalen, men allers var alt stilt - i mange dager. Det var ikke morsomt. Vi holdt oss på kontoret natt og dag. Prøvde somme tider å sage litt ved, men var for rastløse til å holde på med det. Det var som å være utenfor verden. Vi innbilte oss at andre steder, for eksempel hjemme på Hedemarken, hadde det skjedd alt mulig redselsfullt. Vi prøvde å lytte i telefonen av og til, og en dag fikk jeg høre Sveens stemme. Jeg skjønnte da at det fantes liv".

På Hedemarksbanen var det vel ikke så ensomt, men de hadde ikke mat. Einar Bergsjø forteller:

"I de første dagene etter besettelsen fantes det ikke mat på Strandlykkja, hverken for folk eller dyr. På Stange fikk vi laget til et lass med mel og høy på to traller. Vi la planker over slik at vi fikk med nok så mye. Så ble disse trallene skjøvet nedover til Tangen, hvor andre overtok skyvingen. Slik fortsatte det helt ned til Strandlykkja".

Det lå meget materiell igjen etter engelskmennene, særlig på Raumabanen. I tunnelen på Verma lå det mye proviant, kjeks, hermetikk, marmelade og annet, og mange helt nye fåreskinnspekker. Slike fantes det også flere steder langs linjen helt fra Dombås. De var vel blitt for varme.

På veien nedover Romsdalen lå det igjen meget lettere engelsk krigsmateriell, i Åndalsnes var det en del luftvernkanoner.

På Fåberg og Dombås lå det også meget engelsk materiell.

Ellers var det rot og uorden over alt etter tyskernes herjinger.

Ödeleggelsen var størst på linjen mellom Otta og Åndalsnes, med hovedtyngden mellom Lesjaverk og Stuguflåten (2). Ellers i distriktet var skadene på selve banelegemet relativt små.

Stasjonssporene ble mer eller mindre ödelagt på følgende stasjoner: Hunder, Otta, Sel, Dovre, Dombås, Lesja, Bjorli, Åndalsnes, Elverum, Rena og Koppang. Disse skadene var nesten utelukkende følger av bombing.

Følgende jernbanebruer ble sprengt: Minnesund, Moelv, Langsveen ved Hunder, Randkleiv ved Ringebu, Eide ved Sjøa, Otta, Tallerås ved Dovre, Öksna og Kjölsjöbekk ved Atna. Dessuten ble noen bruer på Raumabanen en del skadet, nemlig Jora, Stuguflåten, Foss og overgangsbru for riksveien mellom Lora og Lesjaverk. (3).

Telegraf- og telefonledninger ble mer og mindre ödelagt over hele distriktet.

Like etter kapitulasjonen lå det mange ueksploderte bomber langs linjen på Raumabanen. På en rekke stasjoner og på linjen, særlig på Raumabanen, sto det lokomotiver og vogner som var ödelagt ved brann og bombing.

Ved de to lokomotiver i bombebeholderen ~~00~~ ved Lesjaverk ble jordskjæringen utvidet og linjen lagt midlertidig i en kurve forbi lokomotivene.

I alt var det skadet eller ødelagt 72 persovogner, 110 godsvogner, 5 skiftetraktorer og 10 lokomotiver (4).

Bygninger.

Mange bygninger ble skadet eller ødelagt. Ved en befaring som ble foretatt 3/6 ble registrert følgende skader på stasjonsbygningene. Det var da allerede foretatt en del reparasjoner, og i de tilfeller det finnes rapporter av tidligere dato er dette anmerket (5):

Minnesund.

Tre dørkarmen i første etasje og en dørkarm i WC-bygningen i stykker. Syv vindusruter sprengt. Rapport 22/5: Stm. mistet meget av sine private eiendeler da tyskerne beslagla stasjonen. Morskogen.

To dører i stykker. WC noe ramponert.

Strandlykkja.

Fem dører skadet. Billettluke, billettsskap og annet ramponert. En del kulehuller i veggene. En del vindusruter i stykker. Dør i godshuset ødelagt. WC ødelagt. Et stort hull i skinnegangen.

Espa.

En dør og en karm skadd.

Ring.

Stasjonsbygningen og WC-bygningen brent. I bryggerhuset bombeholder i taket, vindusruter sprengt og døren ødelagt.

Hunder.

Stasjonsbygningen er gjennomhullet av projektiler og de fleste vindusruter er knust. Elektriske ledninger avskutt og delvis ødelagt. Dører, skap og skuffer brutt opp og delvis ødelagt. Vedskuret bombet helt i stykker. Rapport 10/5: Kontanter og frimerker for kr. 756,- stjålet, dessuten stjålet eller ødelagt verdi er for kr. 900,- for stm.

Öyer.

Skuffer og skap i stasjonsbygningen er brutt opp og delvis ødelagt. Dørene i godshuset splintret. Rapport 10/5: Dørene ble brutt opp av tyske soldater som la beslag på stm.s leilighet. Klær og mat stjålet, dessuten en del av godset, blant annet en sykkel.

Tretten.

Ubetydelige skader på stasjonsbygningen. Den asfalterte plattform nedkjørt langs ytre kant.

Ringebu.

Alle klavelås ødelagt.

Vinstra.

Rapport 23/5: Stasjonen har siden invasjonen vært en eneste militærleir. Ingesærilig skade på hus og tomt, men parken blir ødelagt av opp til 70-80 hester som står der.

Kvam.

I stasjonsbygningen mangler de fleste vindusruter. De fleste lås er brukket opp. Taket delvis ødelagt av en bombe. Uthus og godshus en del skadet. Rapport 10/5: Alle dører er brutt opp.

Sjøa.

Vinduer, dører og vinduskarmer er sprengt i stykker.

Otta.

I bygningene er mange knuste ruter, i lokomotivstallen henimot 500.

Sel.

To vogner avsporet midt for pakkhuset. I stasjonsbygningen og andre bygninger er huller i alle vegger og tak etter granatsplinter og geværkuler. Vindusrammene knust. De fleste vinduer knust. En del ovner ødelagt. Lysledninger delvis i uorden. Stm.s rapport ved tilbakekomsten til stasjonen: Huset var fullt av halm og treull, filler og skitt, med syltetøy eller lignende klistet over veggene. Spiskammeret var brukt til oppbevaring av slikt som burde vært på WC.

Dovre.

Vegger og vinduer gjennomhullet av granatsplinter. Rapport av 10/5: Venteværelset brukes nå som soverum for soldater. Dører, vinduer og vindusrammer ødelagt av bombeeksplosjoner. På stasjonen står en boggie som er avsporet og skadet ved sammenstøt.

Her slutter rapporten av 3/6. For de følgende stasjoner er opplysningene fra andre rapporter.

Dombås.

Stasjonsbygningen og godshusbygningen brent. Stållverskhusets annen etasje ødelagt ved bombing. Sikringsanlegget ødelagt. Lokomotivstall og ilgodsbu sterkt skadet.

Lesja.

De fleste vinduer knust. To dører ødelagt. Et avsporet lokomotiv på stasjonen.

Lesjaverk.

21 huller i taket. En bombe gikk gjennom taket og videre ned

i kjelleren hvor den ble liggende ueksplodert. WC skadet. Flaggstangen ødelagt.

Bjørli.

Restaurantbygningen og lokomotivstallen brent. Stasjonsbygningen gjennomhullet av granatsplinter, store huller i taket og vannskade etter brann. Begge vokterboliger skadet av splinter. Bensinbu, materialbu og hvilebu ødelagt. 200 liter bensin og 48. avdelings redskaper ødelagt. Mange ting stjålet eller ødelagt. Omtrent 100 meter spor, 300 meter sneskjerner, 100 meter gjerde og 300 m² bord i tunneloverbygget ødelagt.

Verma.

Baneavdelingens redskaper og inventar ødelagt. 24 meter av skinnegangen skadet ved sammenstøt.

Åndalsnes.

Godshuset, funksjonærbolig I og funksjonærbolig II brent. Nokså tidlig ble lys og vann borte og vindusruter sprengt, så det ~~ble~~ umulig å bo på stasjonen. Dører ble sprengt. En brannbombe gikk gjennom taket, men ble slukket. Kaigodshuset ble ~~en~~ skadet. Vinduer og dører sprengt i lokomotivstallen. Alle funksjonærer ved stasjonen mistet meget av sitt innbo. En del gods kom bort. Meget rullende materiell ble ødelagt ved bombing. Banemesterens beholdninger og inventar brente. En motortralle ødelagt. Jernbetongkaien ble skadet (6).

Elverum.

Litt skade på bygninger og en del av skinnegangen (7).

Åsta.

En masse huller i vegger, dører og tak. En vinduskarm og 10 vindusruter sprengt. En del huller og knuste ruter i vedskur og

bryggerhus. All skade skyldes geværild.

Rena.

Bygningen ble en del skadet ved bombing. 10/7 ble en ueksplo-
dert bombe sprengt, og enda dører og vinduer var tatt ut eller
dekket med lemmer, ble likevel 84 ruter sprengt og godshuset
delvis ødelagt.

Stai.

Oppbrutte dører, skuffer og skap, og knuste vinduer. (8).

Koppang.

Kontordøren i stykker. En del vinduer i stasjonen og dører og
vinduer i betjentboligen splintret. Vanstasjonen ødelagt ved
bombing.

Ved enkelt andre stasjoner var det også knuste vinduer, og
penger, frimerker, billetter og gods var kommet bort.

Mange av personalet hadde også lidt større eller mindre tap.
For eksempel av private dressiner kom det bort to, ble ødelagt
en og ble skadet 43 (9). Hovedstyret sendte ut et sirkulære om
bortkomne og skadde saker (10).

Flere av de stasjoner som lå i kampsonen ble tatt i bruk til
underbringelse av tyske soldater, både i kontor, venterom og
til dels også i stn.s privatleilighet hvor denne var evakuert.
Lokalene ble da griset til temmelig meget. (11).

Gjenoppbygging.

Bruer.(1)

Det var bruskadene som var de værste, og det var disse brudene som var hindringen for å få i gang trafikken. De fleste av distriktets større bruer var sprengt.

29/4 fikk fungerende DC Nyquist ordre om å møte sjefen for de tyske pionertropper, Hauptmann Benninghof. Denne forlangte at reparasjonsarbeidet på bruer og telegraflinjer øyeblikkelig skulle settes i gang. Det skulle tilkalles sakkyndig hjelp og arbeidet skulle forseres, med overtidsarbeide og uten hensyn til utgiftene. Nyquist svarte at Hovedstyrets samtykke måtte vel innhentes før man gikk i gang med så store arbeider. Benninghof sa, i det han truende løftet fingeren: "De har å gjøre hva jeg sier!" Baneinspektør Romstad ble tilkalt. Benninghof sa at det var av hensyn til den norske sivilbefolkning at arbeidet skulle settes i gang, og han gav ordre til at arbeidet med Moelv bru skulle begynne i morgen tidlig. Romstad svarte at det ikke var mulig å skaffe folk så fort, men han skulle gjøre hva han kunne. Benninghof sa at man skulle få 400 tyskere til hjelp. Romstad takket, men svarte at så mange kunne man ikke bruke. (2)

Dagen etter, 30/4, begynte reparasjonsarbeidet på Moelvs bru.

Men også i Oslo ble det tatt initiativ. Samme dag, 30/4, ble det holdt et mere offisielt møte i Oslo mellom Representanter

for Hovedstyret og sjefen for de tyske pionertropper ~~1/11~~. Dette var jo før krigen i Sør-Norge var slutt, men det var akkurat denne dagen avgjort at hele Dovrebanen var i tyskernes hender, og da gjaldt det å få satt banen i stand så de kunne få sendt tropper nordover, hvor det fremdeles var kamper. Hovedstyret fikk ordre til å sende en bruingeniør til Hamar distrikt med et arbeidslag som skulle reparere bruer. Ingeniør Magnus Lie reiste straks og arbeidet med sitt lag i Gudbrandsdalen det meste av sommeren.

I den følgende redegjørelse for de enkelte bruer er det først opplyst når den provisoriske reparasjon var ferdig, og så når den permanente reparasjon var ferdig. I slutten av mai var man ferdig med alle provisoriske reparasjoner og ved prøvebelastning og besiktigelse av bruene Hamar-Dombås 31/5 viste det seg at reparasjonsarbeidene var meget mangelfullt utført. De provisoriske reparasjonsarbeider skulle fortsette og det ble bestemt at Moelv og Tallerås bruer skulle tas først når den permanente reparasjon skulle begynne. Da ~~brusene~~ kunne man nemlig begynne å bruke tunge lokomotiver på strekningene Hamar-Lillehammer og Otta-Dombås (3).

Minnesund bru.

En jernpillars og tre bruspenner a 20 meter var delvis ødelagt. Gjenoppbygningen begynte 1/5 og ble utført av Vulkan mek. Verksted under kontroll av Statsbanenes brukontor. 15-24 mann arbeidet på brua (4). Den var ferdig 28/6, da maksimums kjørehastigheten ble 20 km. 28/8 ble det normal kjørehastighet (5). Brua var da permanent utbedret. De ødelagte veibaner på begge sider av brua ble reparert av jernbanen og arbeidet var ferdig 10/8.

Moelv bru.

30/4 begynte reparasjonsarbeidet på brua. Midtpillaren var helt ødelagt og de to bruspenner var falt ned. Arbeidet begynte med en styrke på 30 mann i to skift. En uke senere kom 40 tyske og 50 norske soldater til hjelp, og 7/5 kom ingeniør Lies brulag på 21 mann og 5 mann fra Hamar Jernstøperi. 12/5 var den provisoriske reparasjon ferdig, og togene kunne passere med maksimum 10 km. fart. 11/9.41 ble maksimum kjørehastighet økt fra 10 til 60 km. (6).

Langsveien bru ved Hunder.

Reparasjonsarbeidet ble satt i gang samme dag, 30/4. Søndre pillar var sprengt i stykker og de to tilhørende bruspenner var falt ned. Arbeidet ble utført av norske arbeidere under jernbanens ledelse, med en del tyskere til hjelp. Reparasjonen var ferdig 14/5 og så var det maksimum 10 km. kjørehastighet til 31/10. 41, da den ble hevet til 45 km. (7).

Randklev bru ved Ringebu.

Reparasjonsarbeidet begynte omtrent 11/5 under jernbanens ledelse. Hovedreparasjonen ble utført av Ankerløkkens mek. Verksted. 23/5 var arbeidet ferdig og maksimum kjørehastighet var 10 km. til 27/4.41, da den ble 50 km. (8).

Eide bru ved Sjøa.

Reparasjonsarbeidet begynte omtrent 11/5, ble utført av tyskere og var ferdig 27/5. 10 km. kjørehastighet til 18/4.41, da den ble 45 km (9).

Otta bru.

Reparasjonsarbeidet begynte samtidig med arbeidet på Eide bru, men med norske arbeidere. Ferdig 27/5 og 10 km. kjørehastighet til 18/4.41, da den ble 20 km. (10). En tid senere ble

Kjøre hastigheten igjen satt ned til 15 km. og 10 km. Først fra 1949 ble det normal kjøre hastighet. Brua var da helt ombygd. Tallerås bru ved Dovre.

Reparasjonsarbeider begynte 13/5 og ble utført av tyskerne. 15/5 ble det overtatt av norske, og det var ferdig omtrent 27/5. 10 km. kjøre hastighet til 18/4.41, da det ble 45 km. (11).

Overingeniør Romstad forteller at ved reparasjonen av Tallerås bru viste tyskerne en fenomenal ukyndighet, enda det var pionertroppene, Kodeis, som opptrådte her. De burde jo være sakkyndige. De støttet opp spennene på de gale steder, slik at det ble strekk der hvor det skulle være trykk og omvendt. Det var rene komedien. De norske brukere/bedidere måtte gjøre om igjen alt sammen. Etterpå stilte löytnanten seg i positur og belærte de norske om hvordan de skulle forholde seg.

Öksna bru.

Den provisoriske reparasjon var ferdig 18/5. 10 km. kjøre hastighet til 22/11.41, da den ble ökt til det normale. (12).

Kjölsjöbekk bru ved Atna.

Den provisoriske reparasjon var ferdig 1/6. Så var det 10 km. kjøre hastighet så lenge brua lå, og det ble helt til 1958. Da var brua tatt vekk og det var i stedet blitt lagt en fylling med en passende åpning for bekken.

Ingeniør Magnus Lie fortsatte med de provisoriske reparasjoner utover sommeren. Det var jo flere som var for dårlig gjort. 24/8 rapporterte han at han anså seg ferdig med sitt arbeide. Men han innskjerpet at de reduserte kjøre hastigheter måtte overholdes strengt ~~blir~~.

Utgiftene til reparasjonsarbeidet ble belastet tyskerkontoen

med kr. 158 372,-. Det var da også regnet med de nødvendigste reparasjoner av telegraf og telefon med omtrent 9000 kroner og reparasjoner av linjen med 8000 kroner. (13).

I slutten av mai ble det satt i gang vakthold ved alle bruene døgnet rundt, også av hensyn til flomfaren. Disse vaktene skulle hindre at uvedkommende oppholdt seg ved eller på brua, fjerne tømmer som måtte legge seg opp i bruløpet, og stadig holde omhyggelig oppsyn med brua og holde øye med eventuelle settninger og forskyvninger ved provisoriske opplagere og pillarer. Linjens faste personale var også pliktige til å passe på alt dette, og endelig hadde også tyskerne sitt vakthold ved bruene. Fra 17/9.40 bortfalt jernbanens dagvakt, og så var det bare nattvakt til 26/4.41, da denne også bortfalt unntagen for Moelv og Langsveen bruer (14).

De andre bruene ble nøyaktig inspisert, først en gang i uken og senere en gang i måneden. Denne inspeksjon fortsatte i flere år, helt til bruene var permanent bygd opp igjen. De siste årene foregikk inspeksjonen hver 14. dag (15).

Bygninger.

De brente bygninger ble bygd opp igjen ganske fort, etter tegninger av Statsbanenes arkitektkontor.

På Ring ble først oljebua brukt som stasjonsbygning, og noen kalte også stasjonen for "Oljebua". Den nye stasjonsbygning ble ferdig i november 1940. Den ble bygd i plankereisverk, delvis på den gamle grunnmur.

På Dombås ble ilgodsbygningen innredet til kontor etter at trafikken var kommet i gang igjen. Det ble satt opp togmeldings-

apparater og telefonsentral, og billettsalget foregikk her. Noe venteværelse fantes ikke. Før jul, da anleggsarbeiderne ved tyskerbrakkene skulle hjem, ble det solgt billetter for 11-12 000 kroner til et enkelt tog. Alle hadde reisegods, men det måtte bare legges i en haug på plattformen. Det kom ingen reklamasjoner (16).

Den nye stasjonsbygningen på Dombås ble bygd i teglsten, og var ferdig sommeren 1941. Betjent- og tilfluktsrom ble bygd bde vinteren 1941-42.

På Åndalsnes ble det bygd en ny funksjonærbolig 1941 og en til etter krigen.

Restaurantbygningen på Bjorli ble ikke bygd opp igjen, og heller ikke lokomotivstallen.

De bygninger som var skadet ble reparert sommeren 1940. På Åndalsnes kostet det kr. 7800,- og på Bjorli kr. 1800,-. (17).

Regnskaper.

9/5 ble det sendt en sirkulærskrivelse til alle stasjoner om stasjonsregnskaper m. v. Det het her:

"De regnskapsmessige hensyn har ved flere stasjoner måttet skyves til side under de siste ukers begivenheter. Men også disse forhold bør nå snarest bringes i orden eller søkes oppklart på beste måte. I denne anledning anmodes de herrer stasjonsmestere om straks å kontrollere

om stasjonens beholdning av kontanter, sjekker, billetter og frimerker er i overensstemmelse med regnskaper og kassabok, og

om stasjonens beholdning av uavhentet gods er overensstemmende med de mottatte ekspedisjonspapirer!"

Det var svært mange stasjoner som hadde mindre mangler, men alt slikt ble nå straks bragt i orden.

Gjenoppbyggingens kostende.

Pr. 30/6.46 var det på kontoen "Reparasjon etter krigsskade" i distriktet ført kr. 1 981 226,-.

Samtidig ble det avgitt budsjettforslag for de gjenstående arbeider. De belöp seg til kr. 814 000,-.

Hertil kom ekstraordinærutgifter som var en følge av krigen og okkupasjonen, og som ikke er tatt med i ovenstående belöp:

1. Nedslitning av skinnegangen som anslås til kr. 1 076 000.-.
2. Tap ved redusert vedlikehold, verdiforringelse av bygninger og bruer kr. 180 000,-.

Gjenopptagelse av trafikken(1).

I det samme møte som Nyquist hadde med Hauptmann Benninghof 29/4 forlangte tyskeren at det skulle kjøres persontog neste dag fra Hamar til Oslo, eller rettere sagt Minnesund, kl. 11. Det skulle ha med 100 evakuerte. Dette var vanskelig å få til, men det ble da grædd, med noe forsinkelse. Om aftenen fikk man inn en meddelelse i byens aviser (2). Passasjerene måtte ha passerseddel fra politiet og fra den tyske kommandant. Det eneste lokomotiv man hadde i kikkerten befant seg på Kongsvingerbanen et sted, og ordinær telefonforbindelse med Elverum hadde man ikke. Benninghof lovet at han skulle sørge for at lokomotivet kom på plass til dagen etter, men det ble det ikke noe av. Etter noe strev kom Nyquist i forbindelse med Elverum over rikstelefonen, og fikk gitt beskjed om at lokomotivet skulle sendes til Hamar. På veien fra Elverum støtte lokomotivet mot en skinnebål som var satt igjen på skinnegangen. Bilen måtte skyves tilbake til Elverum før lokomotivet kunne fortsette. Endelig kl. 12,47 kom toget avsted med 70 passasjerer. Det bestod av én personvogn og tre godsvogner. Over Minnesund bru måtte de reisende spasere, og så kom det et tog opp fra Oslo og hentet dem. Hver dag utover gikk det nå et slikt tog.

Fra 1/5 fikk evakuerte fra Oslo, som ikke hadde penger, en billett på kredit mot å undertegne en erklæring (3).

På henvendelse fra fylkesmannen og disponent Ladim ble det

også satt opp et tog mellom Hamar og Ringsaker for melketransport, og dessuten et tog til Elverum og Øksna.

Jernbaneekspeditör Harald Dörum ble midlertidig bemyndiget til å utföre togledelsen og 1/5 kom sekretär O. Hedemann fra Hovedstyret og overtok det meste. Han reiste tilbake til Oslo 8/5, da toglederne fra Dombås var kommet hjem (4).

1/5 ble det bekjentgjort trafikkbestemmelser i avisene (5). Politifullmektig Östmoe opplyste etter konferanse med de tyske myndigheter: Folk som skal til distriktene söndenfor Lillehammer og Elverum behöver ingen passersedler, unntagen menn mellom 18 og 45 år. For distriktene nordenfor Lillehammer og Elverum utstedes ingen passersedler forelöbig. I pätrengende tilfeller må vedkommende söke skriftlig til den tyske kommandant i Hamar. Det vil ta 2-3 dager för man kan få svar.

Fra 2/5 ble det kjört enkelte militærtog for tyskerne til Ringsaker og Elverum.

Fra 3/5 ble det gjenopptatt ilgods- og godstraffikk mellom Oslo, Drammen og Kristiansand distrikter og stasjoner på strekningen Morskogen-Ringsaker. Ilgods på inntil 30 kg. ble mottatt for transport over Minnesund med overföring over Minnesund bru. Andre kolli ble sendt over Elverum-Kongsvinger-Lileström-Oslo, hvor forbindelsen var i orden 4/5 (6).

6/5 ble det en rekke nye tog for sivile til Oslo, Elverum og Ringsaker.

Samme dag kom toglederne tilbake fra Dombås, og da kom det straks rekvisisjon pr. telefon fra Hovedstyret på en rekke militærtog for tyskerne. Etter at Moelv-brua var ferdig 12/5 ble det militärtransporter i stor stil fra Oslo over Elverum og

Hamar til Lillehammer. Kongsvingerbanen og Solørbanen var altså i orden, men ikke Minnesund bru. Det var for det meste flere tog i døgnet, opp til 6-8. Det var nok soldater som skulle nordover, for i slutten av mai, da bruene i Gudbrandsdalen var reparert, gikk disse togene helt til Trondheim.

Audensen ble snart sendt til Dombås igjen, for å ha togledelsen i den delen av distriktet som lå ovenfor bruddstedene i Gudbrandsdalen. Det foreligger ingen ruter for disse togene, men det var bare et i hver retning (7).

Fra 10/5 ble det satt i gang en bussrute mellom Hamar og Otta. Den gikk så lenge linjen var brutt og ble kjørt av Schöyens bil-sentraler A/S, Oslo, som 1/7 fikk utbetalt kr. 48 768,- for kjøringen (8).

17/5 fortelles det i avisen at forbindelsen med Trondheim er kommet i gang (9), men turen tar omkring tre dager, da man må bruke buss fra Lillehammer til Otta, overnatte der og fortsette neste dag med buss til Dombås. Fra Dombås tog til Gali. Fra Gali til Soknedal, omtrent en mil, er det ingen forbindelse. Fra Soknedal tog til Trondheim. Det er vanskeligheter med overnattingen og man må ta med mat.

18/5 hadde Hamar Stiftstidende et intervju med DC Poppe. Han fortalte at det nå vil bli direkte tog fra Hamar til Koppang. Hittil hadde det vært omstigning ved Öksna bru.

19/5 kom det et rutesirkulære for strekningene Minnesund-Hamar-Fåvang, Hamar-Koppang og Dombås-Åndalsnes. Det var da nokså mange tog for siviltrafikken (10).

23/5 fortelles det i HSt. at det er dannet en privat transportkomite i Hamar. Komiteen har forhandlet med Statsbanene om frakten

til Oslo, som nå beregnes for en 100 km. lenger strekning, nemlig over Kongsvinger. Men Hovedstyret sendte ut et sirkulære, hvor det ble fastslått at frakt og billetter måtte betales over den lengere strekning (11). Transportkomiteen opprettet da et formidlingskontor i Hamar for biltransport (12).

Fra 23/5 kjørte togene sydfra til Tretten.

1/6 kom det nye ruteordning, og nå var det tog helt til Dombås og Åndalsnes. Da kom også hurtigtogene i gang, helt til Trondheim (13). Fra samme tid ble det tatt mot ilgods i full utstrekning, mens fraktgods og vognlaster var innskrenket til nesten bare matvarer (14).

2/6 kom trafikken i gang mellom Koppang og Tynset. Det begynte å bli knapt med varer i de nordlige bygder i Østerdalen (15). Reparasjonen av brua over Glåmos ble ferdig først 13/6, og da først fikk man tak i alt det smalsporede materiell som var kjørt nordover (16).

De tyske militærtransporter over Kongsvinger-Elverum-Hamar fortsatte i stor stil i hele juni. Fra 29/6 ble Minnesund bru farbar, og da begynte militærtogene å gå direkte Oslo-Hamar-Trondheim.

Med åpningen av Minnesund-brua 29/6 kan vi si at trafikken var kommet til normal gjenge i hele distriktet. Vi ser da bort fra at kjørehastigheten over bruene var sterkt nedsatt. For de fleste bruene varte dette et år eller mer.

Enkelte moderasjons-spørsmål som hadde sammenheng med krigen ble avgjort i denne tiden. Det ble innrømmet fri frakt for gavesendinger til nødlidende distrikter (17), og for hjemtransport av norske soldaters sivile effekter (18). Gavesendinger til krigsskadde distrikter fikk 50 pst. moderasjon (17).

O k k u p a s j o n s t i d e n .

Jernbanetrafikken. Tysk kontra norsk.

Her skal gis oversikt over trafikkens gang i okkupasjonsårene og redegjøres for viktigere innskrenkninger og forandringer. Alt må behandles under ett, tysk og norsk trafikk, person- og godstrafikk. Det var jo nemlig slik at når det ble innskrenkninger for det ene, så ble det utvidelser for det andre. For togtrafikken er det ikke gitt noen kildehenvisninger, men det er nokså lett å finne frem til kildene, som er Hamar distrikts rutebok for jernbanens tjenestemenn for årene 1939-45 med tillegg. Dessuten en del rutesirkulærer og togledelsens vaktjournal, som er bevart for tiden 9/4.40 til 9/2.42.

De tyske militærtogene som gikk fast under hele okkupasjons-tiden Oslo-Trondheim-Oslo var et nattog i hver retning, de såkalte Urlaubertog (permisjonstog) og 8 blandettog, senere godstog, i hver retning. Disse gikk både dag og natt. Alle gikk dog ikke daglig, en del av dem gikk bare etter særskilt ordre. Men det hendte nok i lange tider at alle gikk daglig.

Selv når disse togene gikk som godstog var det alltid mange soldater med. De var sammen med hester eller satt oppå biler. Dessuten var det naturligvis alltid mange soldater i siviltogene.

Lederne av distriktenes rutekontorer var i Hovedstyret gang på

gang til konferanser om oppsetting av planer for militærtogene. Så kom det senere ordre om at plan den og den skulle kjøres da og da (1).

De ordinære daghurtigtogene gikk daglig under hele okkupasjons-tiden, men var enkelte tider innstilt mellom Oslo og Hamar eller mellom Dombås og Trondheim.

De ordinære natthurtigtogene gikk med enkelte opphold til utgangen av 1941. I 1942 gikk de nesten ikke, i ruteboken fra 1/11. 42 heter det at de skal gå etter særskilt ordre, men det ble svært sjelden, og når de gikk var det som militærtog (Urlaubertog). Fra høsten 1943 gikk de nokså fast som militærtog, slik at det ble to Urlaubertog i hver retning i døgnet. Det var da satt inn en vogn for sivile i disse togene. Det var forresten ikke bare for de sivilers skyld at denne vognen var satt inn. Den gikk alltid først i toget, for å ta støyten hvis det skulle hende noe.

1940.

Etter at Minnesund bru var ferdig reparert 29/6 kan vi si at trafikken var blitt normal. Med den viktige unntagelsen at den tyske militærtrafikken allerede nå la sterkt beslag på materiell og personale. Dette forholdet ble stadig værre utover i okkupasjons-tiden.

Det er før fortalt at de tyske militærtransporter nordover begynte allerede før midten av mai. De fortsatte i stor stil i juni og juli.

Fra 1/8 ble militærtogene tatt inn i den trykte ruteboka som ordinære tog. Ruteboka kom med et stort tillegg gjeldende fra denne dato, og her var oppført de militærtogene som er nevnt.

Urlaubertogene var riktignok ikke oppført i ruteboka, men de også begynte å gå lenger ut i august. De hadde nummer på 1700-tallet, de andre militærtogene på 700-tallet.

Enda gikk det ikke så meget ut over den sivile trafikken. Daghurtigtogene ble delvis innstilt fra 9/9, men kom i gang igjen fra 15/12, og til jul kom det vanlige ekstratogs sirkulære.

Det var godsvognsituasjonen som først ble vanskelig. Noe av det første som ble gjort var at Hovedstyret sa opp alle frakavtaler og faste moderasjoner. Hovedstyret skyldte på at under de nåværende ekstraordinære forhold, blant annet bensinsituasjonen og forholdene med hensyn til kystfarten, medførte at jernbanen måtte overta en stor og mangeartet trafikk som den ikke klarte å avvikle på en tilfredsstillende måte. Utgiftene til forbruksaker var steget betydelig siden fraktavtalene ble gjort. Derfor måtte fraktmoderasjoner avvikles og fraktavtaler modifiseres (2).

6/8 sendte Hovedstyret ut et sirkulære om vognsituasjonen. (3). Det var stor mangel på vogner, og det ble gitt nøye instruksjoner for å bedre vognsituationens sirkulasjonen.

I slutten av august ble det sendt en meddelelse til avisene at nå da ferietrafikken er over vil enkelte lokale persontog bli innstilt for at godstrafikken kan bli mere tilgodesett. Særlig vedtransporten setter store krav til jernbanens transportevne (4).

Og så, 11/9, kom den første alvorlige restriksjon. Det ble bestemt at enhver som ville bestille vogn for opplesning måtte i forveien skaffe seg transporttillatelse fra Wehrwirtschafts-Offizier, som i Hamar distrikt først var stasjonert på Lillehammer, men senere flyttet til Hamar (5). Ordningen gjaldt bare vognlaster, og unntatt var sendinger av levende dyr, melk og fersk

fisk, jernbanens egne transportere, DW-transportere og lokaltransportere på enkelte strekninger.

Ved vognfordelingen skulle først DW-transportere dekkes fullt ut. Deretter kom stykkgoods og alle de andre unntagelser og til slutt transporttillatelsene (6).

Det kom straks mange flere unntagelser. Først for enkelte større firmaer, som Norsk Hydro, Christiania Spigerverk og andre, og så for flere varer som ved, torv, gjødsel og annet (7), korn, mel, kraftfor og enda mer (8).

Disse bestemmelser skaffet jernbanen meget arbeide og mange ubehageligheter. Til å begynne med var det distriktenes vognkontorer som foresto vognfordelingen, men senere ble det etter tyskerne forlangende opprettet et såkalt transportkontor i hvert distrikt (9). Disse kontorene tok i mot alle godsvognestillinger og fordelte vognmateriellet etter den prioritetsliste som tyskerne hadde satt opp. Lederen av transportkontoret i Hamar var fullmektig Ludvig Jensen, og han måtte hver dag møte frem hos Wehrwirtschafts-Offizier og redegjøre for vognsituasjonen (10). De fraktbrev som fikk transporttillatelse fikk av Wehrwirtschafts-Offizier et stort stempel på baksiden: "Transport Zugelassen". Men det var jo fra Oslo de fleste transportere kom, så offiseren i Hamar hadde ikke oversikt oversikt over transportene selv, men måtte stadig holdes underrettet av sjefen i Oslo.

For å redusere transportene, slik at lokomotivene kunne komme til nødvendig reparasjon hadde tyskerne satt opp en tabell over det maksimale antall godsvogner som skulle sendes på hver bane om dagen (11). Dette ble kalt "Befehlsmuster Helene". For strekningen Lilleström-Dombås var det 120 vogner og for Elverum-Stören

30 vogner.

Samtidig ble det satt i verk andre tiltak for at vognene skulle bli fort lesset av. Vognleien ble kraftig forhøyet. Det begynte allerede sommeren 1940, da leien for første døgn ble forhøyet fra 3 til 5 kroner og tilsvarende for de andre døgn. Så fortsatte det nokså kvikt med forhøyelser: Fra 28/8 til 6 kroner og fra 19/9 til 15 kroner (12).

Det neste skritt var at Sosialdepartementet gav tillatelse til avlessing på søn- og helligdager, så vognleien ble regnet også for slike dager (13).

1941.

8/1 kom første utgave av det store sirkulære fra Hovedstyret om "Transporter for det tyske militærvesen". (14). Alle tidligere bestemmelser var samlet og supplert med nye, og alt var systematisk ordnet.

For å rasjonaliser og kontrollere transportvirksomheten ble det nedsatt transportutvalg i alle politidistrikter. For jernbanen ble det i januar oppnevnt konsultative medlemmer i politidistriktene Hamar, Lillehammer og Elverum. Disse hadde ikke stemmerett (15).

Fra januar ble det tillatt for reisende å følge med godstog (16).

I påsken ble det ingen ekstratog, men den gjeldende togordning, med blant annet begrenset kjøring av nattog, ble opprettholdt. Det ble innført adgangsbilletter til de viktigste tog. Slike billetter ble ikke utlevert til fribillettreisende (17). I 3. classes kupeer skulle det plaseres 10 personer og i 2. classes 8. Norsk telegrambyrå hadde et intervju med driftssjef Rishovd,

hvor han uttalte at vinterferie burde gis før eller etter påske (18). Etter påske hadde en Hamar-avis et intervju med toglederen, som sa at det hadde vært nokså mange reisende i påsken. Det hadde også vært et par ekstratog til Oslo (19).

Ut over våren og forsommeren ble det ekstra innskrenkninger i siviltrafikken og stor militærtrafikk. De ordinære natthurtigtogene ble innstilt, og fra slutten av juni ble det i to uker forbudt å sende stykkgoods. Dessuten bortfalt de fleste unntagelser fra transporttillatelser i denne tiden (20).

Dette skyldtes nok det tyske angrepet på Rusland i ~~augus~~ juni. Fra 16/6 til 20/7 gikk alle militærtog hver dag.

Som kjent fikk tyskerne tillatelse til å sende en divisjon gjennom Sverige til Finland denne tiden. Det er nok rutene for denne transporten vi har i en svar plan som kom fra Hovedstyret i juni. Fra Lillehammer foregikk det i 10 dager transporter med de ordinære militærtogene til Hamar. Herfra var det satt opp ekstratog over Elverum og Kongsvinger til Charlottenberg. Likedan var det de samme dagene satt opp transporter fra mange andre norske byer til Charlottenberg. Noen dato står ikke i planen, bare 1. til 10. dag, men Hovedstyrets brev er datert 22/6 og ekstratogene til Elverum gikk i tiden 23/6 til 9/7.

Hösten 1941 var det en tid slik vognmangel at Berger Langmoen i Brumunddal underrettet arbeidsformidlingen i Ringsaker om at han måtte si opp 100 mann. Han fikk ikke varer hverken inn eller ut. (21).

24/10 skrev distriktet til Hovedstyret og klaget over den prekære vognsituasjon (22):

"Distriktets vognbeholdning (heri medregnet löpende vogner)

som i det siste år vanligvis har holdt seg på om lag 1200 er nå kommet ned i 5-600 vogner.

Bortsett fra varer som statens korn, kis, treknott og trekull og levende dyr er det ikke på flere dager stilt vogner for annen sivil trafikk enn vesentlig stykkgoods og Nordags transporter. Det er riktig nok lesset noen få vogner med brensel, Her er brukt skadde vogner som bare kan gå innen distrikter.

En har heller ikke kunnet dekke tyske transporter og står i dag til rest med om lag 200 vogner for denne gruppe.

En mottar nå daglig sterke klager fra trafikanter som er eller blir nødlidende på grunn av at det ikke kan stilles vogner. Dette gjelder ikke minst poteter, brensel og trelast.

Distriktet har i senere tid mottatt få vognlaster. En har kunnet hjelpe seg noe med tomvognene fra Åndalsnes og Trondheim. - - - -

Hvis de store tyske tomvognbestillinger skal vedvare utover, ser en seg ingen annen utvei enn å gå til å stoppe opplasting av alt sivilt gods, herunder også fraktstykkgoods og levende dyr.

Dette er imidlertid et så radikalt skritt at en ikke vil tilrå å sette det i verk uten at lignende også iverksettes i andre distrikter.

En vil ikke unnlate å peke på at det fra trafikanthold fremholdes at det ikke er noen vanskeligheter med å få seg tildelt vogner for eksempel i Trondheim, Drammen og Kristiansand distrikter".

Fra 20/11 ble det gjort kraftige innskrenkninger i unntagelse-
ne for sending av gods. Heretter ble det unntatt bare stykkgoods,
lik, levende dyr, melk, fersk fisk og transporter på en del lo-
kalstrekninger. (23).

1942.

Fra februar og mars ble det en del toginnskrenkninger, særlig på Rørosbanen, og 23/2 ble den ubehagelig ordning med reisetil-
latelser innført. Den gjaldt til å begynne med bare de viktigste
togene.

Reisetillatelse ble utstedt bare til absolutt nødvendige rei-
ser, og søknad måtte sendes skriftlig med betalt svar til Reguler-
ingssentralen i Oslo, Bergen, Trondheim eller Kristiansand 6 da-
ger før reisen (24).

I februar hadde Dagbladet et intervju med trafikksjef Holtmon,

da han uttalte at all jernbaneplass må forbeholdes nødvendige reiser. Det vil ikke bli satt opp noen ekstratog i påsken, så det blir ingen feriereiser til fjells (25). Dette kom det også sirkulære om fra GD (26).

I forbindelse med den gjennomførte innskrenkning i togordningen ble det bestemt at salget av tur- og returbilletter skulle opphøre fra 20/4 (27).

For å øke transportkapasiteten ble det rigget opp en del G-vogner til bruk for militærtransporter og til forsterkning i persontog. De ble forsynt med ny litra Gc og var altså beregnet på forholdsvis permanent bruk (28).

Om vinteren ble det opprettet en midlertidig bussrute fra Hamar til hotellene i Gudbrandsdalen. På en måneds tid kjørte den 1000 gjester til hotellene i dalen (29). Men nå ble det innskrenkninger også i biltrafikken. Transportformidlingssentralen i Hamar, som før hadde vært privat ble i 1941 obligatorisk (30). All transport med lastebil skulle formidles gjennom sentralen. Litt senere averterte Forsyningsdepartementet at fornøyelseskjøring var forbudt med motorvogn med rasjonert brensel (31), og før påske 1942 ble det forbudt å bruke bil til påske- og ferieturer (32). Mange biler var forresten allerede ombygd til generatordrift (33).

Før sommerferien pekte avisene på at det fremdeles var reise-muligheter. Oppover Österdalen kom man hvis man tok det med ro og ikke brukte regulerte tog (34).

Etter sommerferien uttalte kontorsjef Bech i et intervju at den store jernbanetrafikk avvikles stort sett bra. Togene er fullstappet. Passasjerer og personale tar situasjonen med godt humør (35)

Omtrent samtidig med innføringen av reisetillatelser ble det

innskrenkninger i stykkgodstrafikken, blant annet til Hamar og Elverum og stasjoner nordenfor og begrenset til kolli på 500 kg. (36).

Men trafikantene fant på litt av hvert for å omgå transportbestemmelsene. Alminnelig gods og ilgods ble ekspedert som reisegods (37), og firmaer i Hamar fikk i stor utstrekning sine varer fra Oslo sendt til Stange eller Ottestad, hvor de hentet varene i bil. Så gikk stykkgodsvognene tomme eller halvtomme til Hamar. Dette ble det simpelt hen sett gjennom fingrene med (38). For å omgå vektbegrensningen på 500 kg. sendte folk for eksempel et parti kålrot på 5000 kg. til en bedrift, men adresserte sendingen til 10 forskjellige ansatte i bedriften (39).

Fra 1/9 skulle stykkgodstrafikken delvis omlegges til dampskip. På Østlandet ble det et "Spærreområde avsendt" og ved kysten et "Spærreområde mottatt". Alt stykkgods fra det første område skulle gå med dampskip hvis det skulle til et sted i det annet område. I det første område var ingen stasjoner i Hamar distrikt, men i det annet område lå stasjonene Flatmark til Andalsnes (40).

Det ble ytterligere forhøyelser av vognleien (41).

1943.

I mars og april ble innskrenkningene i stykkgodstrafikken betydelig utvidet og vektgrensen til dels satt ned. Ved større stasjoner måtte man ha transporttillatelse, og enkelte godsslag ble i det hele tatt ikke ekspedert (42).

Fra 20/4 ble reisetillatelse påbudt for alle tog, også godstog. Unntatt var bare forstadstog, men ingen i Hamar distrikt.

För söknaden ble sendt inn måtte den ha påtegning av politiet om at reisen var nødvendig. Det ble nå opprettet reguleringsentral og så i Hamar og Åndalsnes (43). Reiser under 30 km. var fri. Dette var et smutthull som mange benyttet seg av, idet de kjøpte billett for 30 km. om gangen (44).

Myndighetene sendte ut en kunngjøring gjennom avisene hvor det hette at disse innskrenkninger i reisetrafikken var ikke ment som en regulering eller innskrenkning, det betyr så godt som trafikksperring. Kun den aller mest nødvendige persontrafikk ville bli opprettholdt. Til de deler av befolkningen som ennå ikke har forstått at vi lever i et Europa med total arbeids- og krigsinnsats er det nødvendig å si at det ikke lenger kan tas hensyn til enkeltmanns personlige velvære og bekvemmelighet (45).

I påsken gjaldt omtrent de samme innskrenkninger som året før, men skjerpet med de nye alminnelige bestemmelser (46). Veidirektøren averterte at alle personbilruter var innstilt i påsken (47).

Fra 1/6 ble det den forandring at bare reisetillatelser til de viktigste togene, i Hamar distrikt hurtigtogene, skulle forelegges reguleringsentralen. Dette ble kalt de regulerte tog. Alle de andre kunne innvilges av politiet, politimester eller lensmann (48). Annonsen om dette var undertegnet av Politidepartementet (49). Heretter er alle annonser om reiseregulering undertegnet av Politidepartementet, både for jernbane, busser og dampskip (50).

Reguleringsentralene i Hamar og Åndalsnes ble nå overflødige og ble nedlagt (51).

Det ble en masse korrespondanse om dispensasjoner og om forståelsen av reglene.

Men folk reise(t), og kom også til fjells. Midt i sommerferien uttalte en pensjonateier i Sollia til avisen at trafikken var omtrent som i vanlige år. Bussen fra Atna gikk full hver dag.(52). Det var riktignok før reiseregulering for busser var trådt i kraft. Det skjedde 20/7, da busstrafikken ble underlagt de samme restriksjoner med reisetillatelse som jernbanen (53).

Fra 1/11 ble dagtogene over Rørosbanen dirigert over Kongsvinger- og Solørbanen. Det gjaldt å få mest mulig vekk fra den viktige linjen Oslo-Trondheim.

Fra 1/11 ble det lagt en befordringsskatt på 25 prosent på jernbanebilletter, månedsbilletter unntatt (54). Fra 1/7. 44 ble denne skatten forhøyet til 50 prosent på 1. og 2. klasse (55).

Gjennom NTB ble det opplyst at det ikke ville bli satt inn noe ekstra materiell i juletrafikken. For å få regulert trafikken ville det bli utstedt adgangsbilletter til en del av de tog hvor reisetillatelser var unødvendig (56).

For at kontrollen med reisetillatelsene skulle bli effektiv fastsatte Arbeidsdepartementet særskilte regler som, hvis de skulle vært fulgt, ville skaffet konduktørene så meget arbeide at det måtte vært satt inn flere til å kontrollere. For fire togpar i Hamar distrikt trengtes det syv kontrollører ekstra (57). Dette ble det vistnok ikke noe av.

1944.

Ifølge en NTB-melding uttaler politipresidenten at det nå skal bli slutt på alle ulovlige reiser. Det var blitt foretatt en kontroll på et enkelt tog og resultatet var at 100 personer ble tatt uten reisetillatelse. Heretter skal det bli politikontrull på togene (58).

I påsken var det samme innskrenkninger som året før (59).

Ifølge kunngjøring fra Politidepartementet ble alle hoteller, pensjonater, feriehem, turisthytter, private hytter og setrer og lignende utenfor byene stengt fra 4/9, men noen annonse om kunngjøringen kan ikke finnes før et halvt år senere (60). Det var kanskje hensikten at det skulle være hemmelig lengst mulig.

Fra 6/10 ble bestemmelsene for utstedelse av reisetillatelser skjerpet. Bare reiser av krigs- og livsviktig betydning ble tillatt (61). En stor annonse over fire spalter i avisene redegjorde for reguleringen av reisetrafikken på jernbane, skip og buss. Undertegnet av Politidepartementet, Lederen av sikkerhetspolitiet (62). Etter disse bestemmelser ble det ikke gitt tillatelse til noen feriereiser og ikke til familiebegivenheter som dødsfall, bryllup eller lignende (63). Det var DW som hadde bestemt alle restriksjoner både i passasjer- og godstrafikken, og de ble håndhevet med politiets hjelp. Det kom av og til klager til jernbanen over urimeligheter som bestemmelsene medførte, men jernbanen kunne bare henvise til "høyere myndighet".

En del nærmere spesifisert institusjoner, blant andre NSB, kunne selv utstede reisetillatelser for sine tjenestereiser, men sikkerhetspolitiet skulle hver måned ha en liste over de utstedte tillatelser (64). Politiet skulle også ha navnetrekkene til de tjenestemenn som hadde fullmakt til å underskrive reisetillatelser (65).

Da tyskerne trakk seg tilbake fra Finland kom de over Nord-Norge, og det ble store militære massetransporter sydover fra Mo i Rana. Planen ble satt opp i november. Til disse transportene skulle det innredes 200 G-vogner i tillegg til de 100 man

hadde för (66). Dette året begynte tyskerne også å trekke tropper fra Norge til vestfronten (67).

Fra 1/1 ble det nye bestemmelser for lastebiltransporten. Transport med lastebil måtte nå ikke utføres uten at det forelå direkte oppdrag fra transportsentralen (68).

Så tok man de gammeldagse transportmidler i bruk. I avisen kunne man lese: "Det er nå om dagen en veldig trafikk med hestekjøretøyer på veiene i Hedmark" (69).

Sommeren 1944 ble det ytterligere innskrenkning i bilkjøringen. Trekull og knott ble rasjonert og bærturer ble forbudt (70). Fra 1/11 ble det for alle bussruter på lengere avstander, over 30 km., påbudt at det skulle være plassregulering ved siden av reisereguleringen (71). Samtidig med innføring av denne plassregulering ble antall bussruter innskrenket med 12-15 prosent i Hedmark fylke, enkelte steder opp til 50 prosent (72).

1945.

Fra 2/1 ble det nye innskrenkninger i stykkgodstrafikken. Det ble nå bare to prioriterte grupper, den viktigste var matvarer. Alle andre varer måtte på visse strekninger ha transporttillatelse. Vektgrensen ble 50 kg. for ilgods og 1000 kg. for fraktgods (73). 1/3 ble det nye bestemmelser hvor mange flere varer var oppført i de to prioriterte grupper, men de aller fleste kunne bare sendes som fraktgods. Sendinger inntil 50 kg. kunne sendes uten restriksjoner. Men så var det en del godsslag som var helt utelukket for befordring (74).

Fra 1/2 ble det mange nye tog-innstillinger, til dels viktige tog. Flere av de persontogene som var igjen ble overført til de

"regulerte", og persontrafikken, både sivil og militær, ble delvis overført til godstog. Reisende Rena- Røros måtte bruke tre tog for å komme frem. Fra TK kom ordre om å bekjentgjøre innstillingene ved følgende oppslag på stasjonene: "Fra og med 1/2.45 innstilles ytterligere persontog på dampdrevne baner. Opplysninger om reisemuligheter kan fåes ved stasjonene". All annen kunnngjøring av innstillingene ble forbudt. (75). I midten av februar ble igjen flere tog regulert, samtidig som alle gamle reisetilatelser ble inndratt (76).

Som følge av de store toginnskrenkninger tok GD opp spørsmålet om ikke ilgods burde sløyfes helt, og bad distriktene uttale seg om dette spørsmål (77). GD mente at grensen mellom ilgods og fraktgods nå med de dårlige transportmuligheter var blitt så flytende at det ikke var grunn til å beholde noe skille. DC innhentet uttalelser fra de større stasjoner, og på grunnlag av disse svarte han at han ikke var enig med GD. Folk ville helst beholde ilgodset. Det ~~ble~~ heller ikke gjort noen forandring (78).

I biltrafikken ble det tilsvarende innskrenkninger. I Hamar politidistrikt var det nå bare 5 prosent av bilene som ikke var ombygd til generatordrift (79). Fra 23/4 ble alle lokale bussruter innskrenket med 50 prosent. Samtidig ble det innført plassregulering i alle ruter (80).

Etter frigjøringen.

Alle innskrenkninger kunne ikke oppheves med det samme, men det gikk da relativt fort.

Ved jernbanen var det naturligvis slik at alle innskrenkninger var gjeldende så lenge de ikke var uttrykkelig opphevet, men

transportsjefen i Hedmark og Oppland fant det nødvendig å avertere i slutten av mai at alle restriksjoner i biltrafikken fremdeles var gjeldende (81).

Men fra 1/6 ble det en del lettelser ved jernbanen. Det kom da nye bestemmelser om reisetillatelser. Reguleringen ble i det vesentlige beholdt i Hamar distrikt, men i enkelte andre distrikter ble det noen lettelser. Tillatelse måtte fremdeles søkes hos politiet og for viktigere tog hos reguleringsentralen. Den "frie" reiselengde ble utvidet til 75 km. (82).

Det ble også noen flere tog. Daghurtigtogene, som en tid hadde gått bare annenhver dag, begynte 10/7 å gå hver dag ~~1945~~.

Fra 1/6 ble også bestemmelsene om forhåndsgodkjennelse av fraktbrev opphevet i det vesentlige (83) og bestemmelsene om transporttillatelse for vognlaster bortfalt (84). Vognleien ble satt ned til 15 kroner pr. døgn (85).

Det ble uttalt til avisene at det ikke kunne bli noen feriereiser med jernbanen dette året (86). Likevel heter det i avisen litt senere at det er stor trafikk på Hamar stasjon, mest av feriereisende (87).

23/7 ble reisetillatelser sløyfet på enkelte strekninger, blant andre Oslo-Hamar (88).

Det ble en voldsom trafikk av feriereisende om sommeren. Folk kjøpte fort vekk billetter som gjaldt for det tillatte 75 km. og så nye billetter etter som det trengtes. Riktignok skulle legitimasjonskort vises frem både ved billettkjøp og kontroll, men det ble det ikke tid til (89).

5/9 begynte det å gå nattog på Dovrebanen tre ganger i uken i hver retning (90), og så gikk det fort til alt var fritt. 15/9 ble de fleste innskrenkninger i stykkgodstrafikken opphevet (91),

og 1/10 ble bestemmelsene om reisetillatelser opphevet(92).

I avisen heter det dagen etter: "Den første frie reisedag var nokså stille på Hamar stasjon" (93). Folk hadde allerede vennet seg til friheten.

Kommentarer.

Årsaken til alle innskrenkningene i siviltrafikken var jo ikke bare den at tyskertrafikken skulle gå først. Det var jo riktig nok den viktigste årsak, for DW.s trafikk utgjorde omtrent halvparten av all trafikk under krigen (94). Det ble jo til slutt 350 000 tyske soldater i landet (95), og man hadde inntrykk av at de stadig var på reise. Det var vistnok et prinsipp at ingen skulle være lenge på samme sted. Dertil kom naturligvis store ekstra transporter hver gang det skulle åpnes en ny offensiv.

En annen årsak til innskrenkningene var at bil- og dampskips- trafikken ble redusert, så jernbanen måtte overta betydelig mere trafikk.

En tredje årsak var at banenettet ble utvidet under krigen fra 3150 km. til 4000 km, altså med over 25 prosent, og til dette meget lengere banenettet hadde man liten eller ingen økning i materiellet.

Endelig må nevnes at kapasiteten ble nedsatt på grunn av slitt og ødelagt materiell. Mot slutten av krigen sto henimot halvparten av lokomotivene inne til reparasjon.

Riktignok kunne kapasiteten også økes på forskjellig måte. Som før nevnt ble mange godsvogner innredet til personvogner, og det kom særskilte bestemmelser om befordring av reisende i godsvogner (96), men det gikk jo ut over godstrafikken. Til gjen-

gjeld kom det mange godsvogner hit fra Tyskland, og dessuten mange lokomotiver.

Man fikk også en bedre utnyttelse av togene ved å lempe på forskjellige sikkerhetsforskrifter. Den tillatte last ble økt, antall dekningsvogner mellom ammunisjonsvogn og lokomotiv eller konduktørvogn ble redusert, foruten flere andre lempelser ved transport av sprengstoff (97).

Oppgaver over trafikken er det ikke mulig å gi, da det ikke finnes materiale til det i distriktene.

Vi kan gi en oppgave over opplessede godsvogner i distriktet under krigen, men den må studeres med alt forbehold. Det meste av DW.s trafikk i Hamar distrikt var jo gjennomgangstrafikk, og den har vi ikke med i denne oppgaven, for disse vognene var ikke opplesset her. At det var gjennomgangstrafikk betyr ikke at vognene gikk tvers ~~gjennom~~ gjennom distriktet uten medvirkning av distriktets personale. Tvert i mot, hver eneste dag ble massevis av vogner satt igjen på de større stasjoner, slik at det somme tider kunne stå flere hundre opplessede DW-godsvogner på enkelte stasjoner. Når det så kom ordre om at vogner med det og det Fahrtnummer skulle sendes, så hadde ^{man} det innviklet og brysomt arbeide med utplukking og skifting av de forlangte vogner (98). I et brev til GD 30/1.45 skriver DC: "Jeg har inntrykk av at Hamar distrikts stasjoner etterhvert proppes med lastede DW-vogner som ikke kan fremføres av mangel på trekkraft".

Opplessede godsvogner i Hamar distrikt (99):

[Se neste side].

Opplesede godsvogner i Hamar distrikt (99):

År	I alt	Herav for DW	
	Antall	Antall	Prosent
1940 mai-des.	42 682	8 209	19,2
1941	59 427	10 799	18,2
1942	58 040	13 079	22,5
1943	63 693	18 857	29,6
1944	57 009	18 731	32,8
1945 jan.-april	13 957	4 273	30,6

Rörosbanens ombygging.

Ved krigens begynnelse var Rörosbanen smalsporet mellom Koppang og Stören. Ombyggingen fra Hamar til Koppang var ferdig 1931, såledesvarrørosbanen og ut over i 30-årene fortsatte arbeidet så smått. Nå bestemte tyskerne at resten skulle bygges om i en fart, og strekningen Koppang-Stören ble også ferdig for bredsporet drift 5/8.41. Arbeidet ble utført av norske arbeidere under ledelse av jernbanens ingeniører. Tyskerne bestemte at hele strekningen skulle være under en norsk ingeniørs ledelse, og at en tysker skulle ha overoppsynet. Norsk leder ble ingeniør Trygve Løken i Trondheim, men i Hamar distrikt ble arbeidet ledet av ingeniør Johan Hoff (100). Til tross for det både spor ble det brukt nokså spinkle skinner, så det tillatte akseltrykk ble lavt.

Sommertid.

Sommertid ble innført fra 11/8.40. I oktober ble det bestemt at den skulle fortsette inntil videre. Det varte helt til en

særskilt lov ble vedtatt 22/10.42, og sluttet så 2/11.42 (101).

Fra 1943 ble det sommertid hvert år. 1943 fra 29/3 til 4/10, 1944 fra 3/4 til 2/10 og 1945 fra 2/4 til 1/10 (102).

Flagging.

Det ble vedtatt en "Forordning om vern som flagget og nasjonalsangen m. v." av 8/12.41, og etter denne skulle Innenriksdepartementet bestemme flaggdagene (103). De ble naturligvis preget av nazistiske interesser.

At det ikke ble noen flagging 1. og 17. mai 1940 er nok så selvfølgelig. Men det varte lenge før det ble noe. Administrasjonsrådet bestemte at det ikke skulle flagges 7. og 9. juni (prinsesse Ragnhilds fødselsdag), og så ble det ingen offisiell flagging ~~den~~, heller ikke helligdagene, før 23/9.41, da det var Snorre-jubileum. Ellers skal det her bare henvises til den fortegnelse over flaggdagene som er tatt inn som bilag (104).

Arbeidets dag.

Lov av 23/4.42 bestemte at 1. mai skulle feires som arbeidets dag og være alminnelig fridag (105). Det første året ble dagen feiret 2. mai, og det siste okkupasjonsåret, 1945, ble feiringen sløyfet. Dagen var alminnelig arbeidsdag (106).

Maskinavdelingen.

Lokomotivene var kanskje det materiell som det var størst påkjenning på under okkupasjonen, og som skapte de største vanskeligheter for avvikling av trafikken.

Alle lokomotiver ble utnyttet til det ytterste for at de livsviktige sivile transporter skulle kunne tilgodeses i størst mulig utstrekning. På et tidlig tidspunkt ble det trukket opp retningslinjer som grunnlag for utnyttelsen av trekkkraftmateriellet (1). De ble samlet i fire punkter:

1. Alt materiell i driftsferdig stand utnyttet rasjonelt til driftens formål.
2. Materiell tas ikke ut av driften for reparasjon før denne kan påbegynnes - uten at hensynet til driftssikkerheten gjør det nødvendig.
3. Materiell tatt inn i verkstedet for større reparasjon settes i arbeide straks og gjøres i stand på kortest mulig tid.
4. Materiell i stall eller verksted til løpende reparasjon som betinger uttaing av ~~turnus~~, settes i arbeide straks og gjøres i stand på kortest mulig tid.

Til reparasjon i alle jernbanens verksteder sto på denne tiden, 1941, i alminnelighet 35 a 40 damplokomotiver samtidig, og det var omtrent 10 prosent av lokomotivparken. Dessuten sto det samtidig 25 a 30 lokomotiver i lokomotivstaller for mindre reparasjoner. Hovedstyret gav instruksjer for hvordan alt burde legges

til rette på en mere rasjonell måte, slik at lokomotivenes opphold i verkstedene kunne bli så kort som mulig. Men forholdene ble heller værre. Det hendte stadig større og mindre uhell med lokomotivene, og det hadde flere årsaker. De viktigste var først den intense utnyttelse og det dårlige vedlikehold. De skulle gå lengst mulig og kom for sent i verkstedet. Så de dårlige arbeidsforhold med mørklegging og overarbeidet personale. Sabotasje forekom også mot lokomotiver.

Når et eller flere lokomotiver måtte tas ut av trafikken kunne det få langtrekkende følger. Karakteristisk er en rapport fra distriktet til GD 1945 (2):

"Fra kl. 15 den 19/1 til kl. 9 den 30/1 måtte 4 nordgående tog innstilles fra Hamar på grunn av lokomotivmangel. De lokomotiver som var forutsatt for disse tog måtte i tur og orden settes inn i lokomotivstallen for reparasjon. Det gjaldt rørlekasjer, damplekasjer i røkskap, defekte stempelstangpakninger og defekte koblestanglagere. Når nordgående tog bli innstilt, har dette til følge at sydgående tog blir stående i Dombås uten lokomotiv og må innstilles derfra. På denne måte hopper togene seg opp i Hamar og Dombås#

TK skulle stadig ha rapporter over lokomotivsituasjonen og øyeblikkelig rapport om alle lokomotivskader. Det var et ustanselig overheng fra tyskernes side med krav og med de forskjelligste instruksjoner om lokomotivene og påpakning på lokomotivpersonalet for uforstandig behandling av lokomotiver og for sen innsending av rapporter (3). Tyskerne hadde også lett for å komme med beskyldninger om sabotasje, og i noen tilfeller var det kanskje berettiget. Men i alminnelighet ikke for lokomotivpersonalet, for de hadde så lang og anstrengende tjeneste at de ikke hadde lyst til å forlenge den enda mer. Når derimot lokomotivene kom til verkstedet for reparasjon, så kunne nok oppholdet der bli lenger enn nødvendig, for det ble sendt ut paroler til verksted-

arbeiderne om å sette ned arbeidstempoet (4).

Problemer og vanskeligheter var det også med dårlig kull og senere med vedfyring, da man måtte begynne ~~me~~ med det. Det kom da spesielle instruksjoner for å møte skogbrannfaren (5), og det ble stillet enda større krav til personalets aktpågivenhet.

Når det ikke ble trafikksammenbrudd under okkupasjonen på grunn av lokomotivmangel, så skyldtes dette det jevne tilsig av tyske lokomotiver som de tyske riksbaner sendte hit. En vesentlig del av dem var helt nye eller lite brukt, så de kunne brukes et par år uten større reparasjoner. Men det var krigslokomotiver, som det var brukt mye surrogat-materialer til, så reparasjonene kom etter en tid (6).

Straks etter okkupasjonstidens slutt, før det ennå var gjort noe for å bedre forholdene, var lokomotivsituasjonen i distriktet slik (7): Av distriktets 49 lokomotiver var 24 ute av trafikk på grunn av reparasjoner. Flere av de lokomotiver som var i drift hadde så store mangler at de absolutt burde vært sendt til reparasjon. Flere tog var innstilt fordi det var for lite lokomotiver.

Årsaken til lokomotivmangelen var at verkstedets kapasitet var for liten. Lokomotivene ble stående der. Alle mindre reparasjoner ble utført i lokomotivstallen, men der fantes det ikke arbeidsmaskiner. Alt dreie- og file-arbeide måtte da utføres i verkstedet, og dermed ble verkstedarbeiderne så heftet at de større reparasjoner ble stående. Noen forøkelse av arbeidsstokken i verkstedet ville ikke nytte før man hadde fått flere arbeidsmaskiner, og det var det ikke plass til.

Til å begynne med var verkstedets kapasitet bra, men etter som årene gikk ble materiellet mer og mer slitt, og det ble så mye

reparasjonsarbeide at verkstedet ikke kunne overkomme alt. Det ble også vanskelig å få flere arbeidere, og forresten hadde man som sagt heller ikke plass til flere.

I august 1940 fikk man Hovedstyrets bemyndigelse til å ta inn 5 nye arbeidere, med den begrunnelse at krigsskadene på rullende materiell skaffet så meget ekstra arbeide (8).

Men det var lite overtidsarbeide ut over høsten. Først i begynnelsen av desember ble det i lokomotivavdelingen satt i gang så meget overtidsarbeide som arbeidervernloven tillot. Men arbeidsmengden økte, og i mars 1941 fikk man tillatelse av arbeidstilsynet til å øke overtiden til 15 timer pr. uke for hver mann, men begrenset til 3 måneder. Samtidig ble 4 nye arbeidere antatt (9).

I mars klaget Norsk Jernbaneforbund til Hovedstyret over at det var for mye overtid i verkstedene, og bad om at det måtte bli ansatt flere folk.

Men i Hamar var det altså vanskelig å skaffe plass til flere, og i desember 1941 fikk man på ny tillatelse av arbeidstilsynet til å bruke mere overtid enn arbeidervernloven bestemte.

Likevel ble det gjort meget for å skaffe flere folk. I løpet av 1941 ble det tatt inn 20 nye verkstedarbeidere, men samtidig var det 13 som sluttet. Tyskerne presset stadig på for å få opp farten i lokomotivreparasjonene (10), og en del reparasjoner ble overtatt av Hamar Jernstøperi. Det ble vanskeligere å få nye folk, så GD bad departementet om at det måtte bli overført fagarbeidere fra industrien til jernbaneverkstedene (11). Ut på vinteren kom det 14 tvangsutskrevne arbeidere til Hamar, og man begynte å arbeide i to skift i enkelte avdelinger (12).

Ellers ble det regelmessig arbeidet overtid i alle avdelinger,

unntagen i maleravdelingen og delvis også i dreieravdelingen.

Da situasjonen på arbeidsmarkedet stadig ble vanskeligere, og arbeidet i verkstedene stadig økte, bestemte departementet like godt at alle "forsvarsviktige" bedrifter kunne bruke inntil to timer overtid på arbeider om dagen, og de som ville ha "tilvist" mere arbeidskraft måtte først gjøre bruk av denne bestemmelsen (13).

Flere av de tvangsutskrevne arbeidere var udisciplinerte og øvde en uheldig innflydelse på arbeidsstokken. Dette forekom nok også i andre verksteder, for tyskerne bestemte: (14).

"De som forsømmer arbeidet blir for fremtiden meldt til sikkerhetspolitiet og S.D. (sikkerhetstjenesten), Oslo, Victoria Terrasse 7. Det vil bli tatt følgende forholdsregler: Ved mindre forsømmelser, advarsel gjennom sikkerhetspolitiet og tilbakeføring til vedkommende arbeidssted. Ved større forsømmelser og store forseelser mot arbeidsdisciplinen, kortere og lengere innsettelse i politiets varetekt".

I 1944 ble det gjort et nytt forsøk på å skaffe folk ved utskrivning. Mange av de tidligere var da sluttet, og behovet for verkstedet i Hamar ble nå oppgitt til 20 mann (15). TK fikk selve Reichskommissar til å gi Arbeidsdirektoratet ordre om utskrivning. Men resultatet ble ikke rart. Ved juletid hadde man riktignok fått 11 mann, men 7 av dem var frivillige som distriktet selv hadde skaffet. Like etter nyttår 1945 fikk man 3 mann, hvorav 2 var frivillige.

Tyskerne prøvde også på andre måter å øke verkstedenes kapasitet. GD måtte sende ut et sirkulære hvor det ble innskjerpet at fagarbeidere skulle brukes på det rette sted (16).

I januar 1943 skrev TK til GD: (17).

"Trafikkforholdene krever i vernemaktens interesse at det treffes energiske og ekstraordinære forføyninger for å påskynde lokomotivreparasjonene. Da etter foreliggende rapporter fra de tilsynshavende, akkorder f. t. anvendes i meget begrenset ut-

strekning, anser TK det for nødvendig at akkorder ved lokomotiv-reparasjonene, overalt hvor overhodet mulig, blir innført snarest mulig.

Bestrebelsene for å få tilført lokomotivreparasjonene nye arbeidere må samtidig fortsettes."

Samtidig bad tyskerne om at det måtte gjøres alt mulig for å skaffe arbeiderne bedre ernæringsmuligheter.

GD bestemte så at akkordarbeide skulle innføres ved arbeider på det rullende materiell.

Men tyskerne kom også med et utførlig forslag til forbedringer i NSB.s verksteder. Oberreichsbahnrat Nobby leverte et dokument på 23 sider med forslag til forbedringer (18). Han kritiserte at det var for mange små verksteder, at en moderne organisasjon ikke var mulig. Det var ikke noen arbeidsdeling, det måtte være flere fagarbeidere, det måtte innføres akkord, det måtte anskaffes flere verkstedmaskiner, det var for mange forskjellige typer av damplokomotiver, og det var ikke fastsatt noen normer så det var ikke mulig å utføre seriefabrikasjon.

Forslaget ble drøftet, og den viktigste forbedring var at det ble innført akkord. Men det var da allerede gjort.

To tyskere gikk stadig i verkstedet for å kontrollere arbeidet, og de uttalte titt og ofte at arbeidet måtte gå "schneller". Verkstedinspektøren var stadig overhengt med mas fra tyskerne om arbeide som skulle gjøres og oppgaver som skulle leveres (19).

"Annen-dagene" ble også utnyttet. I 1942 bestemte TK at det skulle arbeides i vanlig tid i verkstedene skjærtorsdag og annen påskedag, og påskeaften skulle ikke være fridag (20). Året etter ble det fridag annen påskedag, men i 1944 ble det igjen like strengt. I 1945 var det så nær slutten at tyskerne formodentlig resignerte. De samtykket i at det ikke skulle være noe arbeide i påsken (21).

Men i 1944 ville tyskerne at det også skulle arbeides annen pinsedag. Ordren kom så sent at det ble for liten tid til å greie det. I steden ble det påbudt at det skulle arbeides søndagen etter pinse. (22).

Det ble nokså stridt for verkstedarbeiderne, med overtid og helgearbeide, skjönt de tok nok igjen noe ved å sette ned arbeidstempoet. Det fikk de jo, som før fortalt, paroler om å gjöre. I 1944 søkte vognreparatörene, 13 mann, om å få slippe overtid i juli måned. De opplyste at de hadde arbeidet overtid i over tre år, og ville nå gjerne være fritatt en sommermåned. Men det ble avslått (23).

Like etter frigjöringen ble bestemmelsene om akkordarbeide opphevet (24), og tvangsutskrivningen bortfalt. 1/8.45 var 7 av de tvangsutskrevne fremdeles i arbeide, men de fleste av dem gikk over til å bli ordinære arbeidere (25).

Elektriker Gunnar Isaksen har skrevet en beretning om arbeidet i verkstedet i okkupasjonstiden. Den gir interessante glimt inn i det daglige liv i verkstedet (26).

Forholdet til tyskerne.

14/4.40 sendte general Falkenhorst, den tyske øverstkommanderende i Norge, et brev til GD og meddelte at NSB med personale og alle innretninger var underlagt hans befal. Alle befalinger fra generalens transportoffiser skulle øyeblikkelig etterkommes. Aktiv og passiv motstand ville bli betraktet, ikke bare som sabotasje mot DW, men som ringeakt for det norske folks interesser, og ville bli hensynsløst straffet.

Tyskerne overtok altså straks ledelsen av de norske jernbaner og beholdt den med fast hånd under hele okkupasjonen. Jernbanen skulle først og fremst tjene de tyske interesser, men kunne den greie mer, så ville naturligvis tyskerne at også de norske interesser skulle tilgodeses. Deres prinsipp var at arbeidslivet skulle gå sin gang mest mulig uforstyrret.

Jernbanen og jernbanefolk måtte altså, enten de likte det eller ikke, finne seg i et meget intimt samarbeide med tyskerne. For det meste gikk det bra. Men særlig i begynnelsen, da "tyskerne seiret på alle fronter", var det mange tyskere som opptrådte arrogant og ikke brydde seg om de bestemmelser som var fastsatt. Det forekom naturligvis også at det var enkelte jernbanefolk som ikke tålte så meget av tyskerne, og at det kunne bli sammenstøt av den grunn.

På de større stasjoner hadde man en god hjelp i Bahnhofs-Kommandanten. Han tok alltid st.m.s parti hvis denne hadde rett over-

for en fordringsfull transportfører. Jernbanefolk forteller alltid med utsøkt fornøyelse om de tilfeller da tyskerne ble kuset av sine egne, og særlig om måten det ble gjort på. Det foregikk meget kort og effektivt med et par kvasse kommandoord. Den før så stortalende transportfører ble fullstendig taus, strammet seg opp, hilste og forsvant. Saken var ordnet på et øyeblikk til stm.s fordel.

Den første underretning om forholdet til tyskerne kom fra Hovedstyret omkring 1/6.40 (udatert)(1). Her ble det opplyst at det ved Hovedstyret var opprettet et transportkontor for den tyske transportkommando, Bevollmächtigste Kommissar des Chefs des Transportwesens, kalt Bahnbevollmächtigste. Denne ble 1941 avløst av Transportkommandantur, Oslo, som under resten av okkupasjonstiden var tyskernes representasjon ved jernbanen (2).

I det første sirkulære fra Hovedstyret ble det gitt instruks om hvordan man skulle forholde seg hvis tyske militære forlangte transporter. Større transporter skulle henvises til det tyske kontor i Oslo, men mindre transporter kunne stasjonen ta mot direkte.

Driften skulle avvikles atter gjeldende norske forskrifter, men til å begynne med brydde ikke tyskerne seg så mye om det. Det ble nødvendig å regulere forholdet, og 10/7.40 meddelte Hovedstyret at anmodninger fra kommandanten for transportområdet i Oslo til distriktene eller stasjonene måtte utføres. Men hvis man fikk anmodninger som var i strid med sikkerhetsbestemmelsene, så måtte forholdsordre innhentes hos DC (3).

23/10.40 kom så selve "grunnloven" for det tyske militærvesens forhold til NSB (4). Bestemmelsene var fastsatt av överst-

befalende for den tyske hær i Norge, og var nokså kortfattet:

"For det tyske militærvesens forhold til NSB befales:

1. Det tyske militærvesens interesser varetas overfor NSB bare av Transportkommandantur Oslo.
2. Ethvert inngrep i jernbanedriften er på det strengeste forbudt.
3. Egenmektig beslaglegging eller bruk av NSB.s bygninger, rom, rullende materiell, redskaper og byggematerialeer, egenmektig bruk av jernbanens område og jernbanens telefonlinjer forbys. Unntagelse se punkt 5. Forlangender av sådan art skal forelegges Transportkommandantur Oslo til prøving, formidling og godkjennelse.
4. Besiktigelse av jernbanens område og rom som ikke står til offentlig bruk, så vel som byggeforetagender på jernbanens område skal i god tid med begrunnelse forelegges TK Oslo.
5. Punktene 3 og 4 i ovenstående befaling gjelder i alle tilfelle unntagen ved umiddelbart truende fare. I dette tilfelle bærer de stedlige befalshavere det fulle ansvar for de av dem trufne forholdsregler og melder disse omgående til TKOslo!"

Dette var altså en befaling til hæren, og forutsetningen var at personalet skulle vise disse bestemmelser til tyske militære som nektet å vende seg til TK med sine krav. Bestemmelsene var også trykt på tysk.

De måtte stadig innskjerpes og utdypes nærmere. Små utdrag av de instruksjoner som etter hvert ble sendt ut illustrerer situasjonen:

19/12.41 fra GD: (5)

"Skulle det vise seg nødvendig at noen av jernbanens tjenestemenn finner å måtte gripe inn overfor tyske militære på grunn av at disse overtrer gjeldende bestemmelser eller forskrifter for jernbanedriften m. v., må vedkommende tjenestemann være oppmerksom på at tyske militære som tilhørende okkupasjonsmakten, ikke er underkastet norske lover og forordninger. Enhver inngripen fra vedkommende tjenestemann må derfor utelukkende innskrenke seg til at han i en for anledningen passende form gjør vedkommende militære oppmerksom på de gjeldende forskrifter".

2/2.42 fra TK: (6)

"Forskjellige tilfeller i den senere tid gir anledning til påny å gjøre oppmerksom på at bare TK Oslo og dettes Bahnhofs-Offiziere er berettiget til å gi ordre til NSB.s tjenestemenn. Bare disse bestemmelser gjelder for dem.

Bortsett fra umiddelbart truende fare blir enhver annen innflytelse fra Wehrmachts side höflig men bestemt å avvise med henvisning til at Wehrmachts interesser likeoverfor NSB varetas utelukkende av TKOslo".

Den överstbefalendes bestemmelser ble trykt på tysk på en plakat som ble satt opp på stasjonene. Alle forelignede bestemmelser ble også trykt opp igjen i det nye TT-sirkulære om tyske transportert som kom ut like etterpå (7).

Fra Trafikkdepartementet 3/6.44: (8)

"Det pågående samarbeid mellom de tyske myndigheter og de etater som hører under Trafikkdepartementet, har medført at tyske tjenestesteder i stor utstrekning trer i direkte kontakt med vedkommende etat og dens underavdelinger, og fremsetter krav eller gir pålegg direkte overfor disse.

I anledning herav skal departementet etter konferanse med de tyske myndigheter gjøre oppmerksom på at tyske pålegg eller krav av prinsipiell art som gis direkte fra tyske tjenestesteder til underordnede ledd under Trafikkdepartementet vanligvis må forelegges departementet før de settes i verk.

Tilsvarende meddelelse til de tyske tjenestesteder vil bli utsendt av de tyske myndigheter".

Så sent som i september 1944 kom det et sirkulære fra GD som utførlig presiserte forholdet (9)

Bahnhofskommandant eller Bahnhofsoffiziere var Tk.s representant ved de større stasjoner. Det var Bahnhofskommandant i Hamar og Dombås og Bahnhofsoffizier i Åndalsnes (10). Men fra 15/8.43 ble det virkelig BK bare ved Hamar, mens Dombås og Åndalsnes ble kalt BK Aussenstelle (11).

Distriktsjef Löken forteller om det første møte med BK i Hamar: (12)

"Hauptmann Lambrechts, som en tid var Bahnhofskommandant i Hamar, ville gjerne være over-distriktsjef. I det første møte vi hadde, hvor overingeniører og andre sjefer deltok, opptrådte jeg naturligvis som leder, men etterhånden skjønnte jeg at Lambrechts ville gjøre meg rangen stridig. Jeg sa da til ham: "Driftsledelsen ligger hos meg. Hvis De har noen ønsker, må De vende Dem til Transportkommandantur, som så kommer til meg". Men det ville han ikke innrømme. "Jeg kan nok komme direkte", sa han. "Da behøver vi ingen distriktsjef", svarte jeg. Han måtte gi seg."

Det foreligger noen referater av de møter som senere ble holdt mellom DC og BK i Hamar. Som eksempel tas inn et forenklet referat

av møtet 18/12.44 (13):

"Tilstede var: BK Hauptmann Hempel, DC, kontorsjefen, overingeniør Romstad.

1. Meldinger om uhell.
2. Meldinger om togforsinkelser.
3. Stasjonsrings-oversikt for togler.
4. BK.s forslag om åpning og låsing av den store dør til Hamar st.
5. BK.s forslag om fraktbrev-stempling.
6. Belysning i vognene.
7. Plassforholdene i togene 303/04.
8. Om en større lampe utenfor BK.s kontor.
9. Togvekt og akselantall i togene.
10. Norske firmaer som mottar Wehrmacht-gods.
11. Avgivelse av et rom i 3. etasje i Lillehammer stasjon.
12. "Busfliden" avgis til DW".

De to første punkter går igjen på alle møter.

Etter hånden la tyskerne seg bort i alle mulige forhold ved jernbanen, skulle bestemme og kontrollere over alt: Personalforhold, togordning, materialforbruk. Enkelte eksempler ellers: TK skulle ha forhåndsmelding om alle byggeforetagender som kostet over 5000 kroner (14). Ingen forandring ved linje, stasjoner, lokomotiver eller vogner som kunne føre til en reduksjon av vedkommende banes trafikkøvrne måtte bli satt i gang før det var konferert med TK, som hadde avgjørelsen (15).

Stadig ble det forlangt oppgaver og utredninger av de forskjellige slag. Foruten de som er nevnt i andre kapitler kan eksempelvis nevnes:

Oppgaver til TK:

Hvilke tidsrom i døgnet er hver enkelt stasjon betjent? (16).
Hver måned oppgave over hvor mange vogner som var unndratt trafikken. Det gjaldt vogner i verkstedet, og oppgaven måtte spesifiseres i krigsskade, revisjon, driftsskade og annet (17).
Fra 1944 hver dag trafikk-og driftsoppgave fra alle stasjoner (18).

Oppgaver til Wehrwirtschafts-Offizier:

Hver dag over opplusede vogner.
Hver uke over opplusede vogner (19).

Oppgavene til BK var så mange så vi ikke skal begynne å regne

dem opp. Det var særlig fortegnelser over alt mulig: Bruer, tunneler, kryssingsspor, sidespor, personale, vokterboliger, lokomotiver, svingskiver, vanntårn osv. osv. Fra 1944 skulle han daglig ha oppgave over DW-vogner som ikke ble opplesset i rett tid.

Korrespondanse og samarbeide med tyskerne måtte naturligvis foregå på tysk, så det ble nødvendig å lære tysk også for det personale som ikke kunne noe før. Gonnellas "Lærebok i tysk for jernbanefunktionærer" fra 1912 var blitt gammel, og dessuten var den vel utsolgt. En ny "Lærebok i tysk for jernbanens tjenestemenn" av H. Lilleaasen og Erling Sørli ble utgitt av Hovedstyret i 1941. Den ble delt ut til alle stasjoner, og ~~da~~ de funksjonærer som ønsket det fikk kjøpt den. (20)

Reichskommissar var interessert i at jernbanefolk fikk kjennskap til tysk og oppfordret jernbanen til å sette i gang kurser (21). Slike kurser ble satt i gang i Hamar og Lillehammer våren og høsten 1941 (22). Men det var svært mange som ikke brydde seg om å lære tysk, så kursene fikk ikke så stor tilslutning.

Det kom stadig instruksjer og klager fra TK om det skriftlige mellomværende med jernbanen. Instruksene var særlig påbud om at all korrespondanse skulle gå om TK (23), og klagene gjaldt det forholdet at de sakene som TK forela og de forespørsler de kom med ble for sent besvart. Til slutt ble det bestemt at alle slike saker måtte besvares innen 14 dager, og hvis ikke det var mulig skulle man si fra innen 10 dager (24). Et særskilt skjema ble laget for at man skulle ha oversikt over sakene (25).

I februar 1944 sendte TK ut et "Kommandanturbefehl" hvor man konstaterte at i senere tid er det blitt flere og flere tilfeller da innkomne meldinger er avfattet i det norske språk. Man fant

derfor å måtte gjøre oppmerksom på at tysk er forretningspråket mellom TK og NSB. I den anledning sendte GD ut en redegjørelse for forholdet. Innenriksdepartementet anså det prinsipielt uriktig at norske myndigheter førte sin korrespondanse med tyske myndigheter på tysk. Men for at ikke sakene skulle forsinkes burde det alltid vedlegges en oversettelse til tysk. Dette ble meddelt Arbeidsdepartementet i 1942, og etterpå hadde representanter for jernbanen en konferanse med Arbeidsdepartementet hvor det ble meddelt at Statsbanene inntil da i stor utstrekning hadde før korrespondanse med TK og andre tyske myndigheter på tysk. Det ble fremholdt at en omlegning ville bety et betraktelig merarbeide for Statsbanene. Etter dette fortsatte jernbanen med å føre korrespondansen på tysk, da man anså dette for å være det mest tids- og arbeidsbesparende. Noen forandring i denne innarbeidede praksis var det ikke grunn til å gjøre nå heller (26).

Regninger på materiell og arbeide som skulle betales av tyskerne måtte også utstedes på tysk (27).

En av de tingene som det var mest kringel med tyskerne om var togforsinkelser. Det var svært mye av det under krigen, på grunn av de ekstraordinære forholdene. Under BK i Hamar sorterte to a tre tyske offiserer som skulle føre tilsyn med toggangen. Særlig gjaldt dette fremføringen av de tyske troppettransporttogene. For disse togene ble det ikke tålt noen forsinkelser. De nevnte offiserer holdt til på telegrafkontoret, og de skulle ha alle trykte og telegrafiske ruter for kjøring av ekstratog. Dessuten skulle de ha alle forsinkelsesmeldinger. De grep sjelden inn i togledelsens disposisjoner, og var forsåvidt ikke vanskelige å ha med å gjøre (28).

Men også BK skulle ha direkte underretning om forsinkelsene når det gjaldt viktigere tog, og det hadde vanskelig for å gå uten knirk. Som eksempel skal refereres en kontrovers med BK Hamar i 1944.

I februar 1944 fikk Hamar stasjon ordre fra DC om at BK skulle ha gjenpart av forsinkelsesmeldinger for visse tog. En tid etter påtalte BK både de mange forsinkelser og at han ikke fikk underretning som avtalt. DC svarte at en av årsakene til forsinkelsene var de store arbeider som foregikk på Steinsrud og Strandlykkja. BK mente at selv i slike tilfeller måtte han kunne få underretning om forsinkelsene fra Tangen og Stange. Hvis togledelsen gjorde flere vanskeligheter måtte de ansvarlige ta konsekvensene. DC forklarte i et lenggere brev at togledelsen ikke måtte heftes i sitt arbeide med å gi slike meldinger, men at stm. hadde fått pålegg om å gi meldingene. Han foreslo at Tangen og Stange skulle gi melding om forsinkelser derfra. BK svarte at det var likegyldig hvem han fikk melding fra, bare han fikk den. Han ville gjerne ha melding fra Tangen og Stange. En lignende ordning ble gjennomført på Dombås. Man var da kommet til begynnelsen av oktober. To måneder senere sa BK i fra at det ennå ikke går i orden med forsinkelsesmeldinger, og at han derfor stilte en tysk tjenestemann til disposisjon med det oppdrag å skaffe opplysning om forsinkelser. Denne tjenestemann skulle komme til stm. og få oppgitt alle forsinkelser på et fastsatt skjema (29).

Og forsinkelsene fortsatte. I slutten av januar 1945 sendte BK et brev til DC, og dette ble det sendt gjenpart av til personalet (30):

"Under henvisning til mitt brev av 7/1.45 om togforsinkelser må jeg bemerke at togforsinkelsene fremdeles blir meget store.

Den i Tyskland så høyt skattede aktelse for minuttet, som er nødvendig for at en teknisk innretning som jernbanen funksjonerer knirkefritt, kan ved mange lavere grener av NSB ikke alltid fastslås. Således stopper f. eks. et forsinket tog på en liten stasjon. Togføreren må gå inn i stasjonsbygningen og spørre om han får kjøre videre, og da først gir han signalbøt til avgang. Hvis stm. vilde komme ut til toget, slik som det er tilfelle i Tyskland, så kunne toget hurtigere kjøre videre igjen. Ved de mange opphold på små stasjoner ville en betraktelig raskere ekspedisjon oppnås hvis stm. gikk ut til toget. Det er også blitt iaktatt at togføreren ikke straks gir signal til avgang når stm. har gitt avgangsordre. Ved kryssninger blir det ofte ikke kjørt ut straks når det kryssende tog er kjørt inn på stasjonen. Godset kan lesses inn og ut hurtigere, og etter våre fagfolks anskuelser kan skiftingen foregå hurtigere. Alle disse feilkilder bevirker tilsammen en betraktelig forsinkelse, som kunne unngås. Dette måtte særlig ved enkeltsporet bane kunne la seg gjennomføre med stor fordel. Det hele vil være et spørsmål om oppløring av det underordnede personale. Det anmodes om at det må bli sendt ut et sirkulære fra DC til stasjons- og togpersonalet, hvor det blir pekt på de anførte synspunkter".

Tyskeren peker her på de mindre årsaker til forsinkelser, men nevner ikke de virkelige, store årsaker. Togkontrolløren uttalte i en rapport at det er nær sagt blitt en regel at togene er mer eller mindre forsinket. De viktigste årsaker var store og tunge tog, kryssinger, for sen ekspedisjon ved stasjonene som for en stor del skyldtes for liten betjening, overfylte tog, for meget og for stort håndgods i personvognene og for korte plattformer ved mange stasjoner, som begge deler vanskeliggjør på- og avstigning (31).

Dette var om sommeren. Om vinteren kom mikkleggingen til. Dessuten må det vel nevnes at de stadige lokomotivskader, og i det hele tatt dårlig vedlikeholdt materiell og dårlige kull var viktige årsaker.

Som et enkelt eksempel kan nevnes at togene 401/02 skulle ha 10 minutters opphold på Otta, med lokomotivbytte. Men det fantes ikke lokomotiver å bytte med. Så måtte togets lokomotiv slagges og fyres opp på nytt. Det tok en time. (32).

Tyskerne kunne også selv være skyld i forsinkelsene. De la seg

bort i togledelsens og stasjonenes disposisjoner, og sikkerhetspolitiet kunne opptør hensynsløst, som da de trakk i nødbremsen og forlangte at toget skulle stå til de var ferdige med sin kontroll (33). Også de menige soldater kunne det være krangel med. Når bestemmelsen var at de skulle bruke sine egne tog, hendte det at de ville trenge seg inn i de ordinære togene (34). Alle slike tilfeller ble omhyggelig rapportert til TK.

TK ville nemlig også følge med i forsinkelsene, og ble holdt underrettet av BK. Når TK syntes det ~~ble~~ for galt, enten i sin alminnelighet eller i spesielle tilfeller, så fikk GD et skarpt brev. GD tok DC, og så ble det en lang redegjørelse.

En gang, i februar 1942, sendte TK en tysk lokomotivfører med daghurtigtoget 401 for at han skulle kontrollere hvordan forsinkelsene oppsto. Jernbanen visste ikke noe om det i forveien, men fikk lokomotivførers rapport til uttalelse (35). Han var sannelig kommet opp i det. Toget fikk maskønskade ved Morskogen og ble 2 timer 47 minutter forsinket ~~derfra~~. Videre ble forsinkelsene: Lillehammer 4 t. 11 m., Ringebu 4 t. 26 m., Otta 4 t. 30 m. ~~Oslo~~ og ankomst til Dombås 5 t. 53 m.

Kritikken var: Lange opphold på stasjonene underveis, til dels uten synlig grunn. Ofte venting på kryssinger uten at kryssing ble av. Oppholdet i Ringebu ble betydelig forlenget fordi lokomotivpersonalet inntok middag.

Det ~~ble~~ svart på rapporten at det var fryktelig kalt den dagen og toget hadde stopp på alle stasjoner i Gudbrandsdalen. Det var vanskelig å få opp dampen på grunn av dårlige kull. Toget var overfylt og det måtte nødvendigvis gå sent med av- og påstigning og ~~hag~~ngsetting i kulde og mørke. På Ringebu måtte det slagges,

og det var vel ikke noe urimelig at lokomotivpersonalet brukte ventetiden til å spise. Av en medsendt grafisk tabell over togets rute fremgikk det at kritikken over kryssingen var grunnløs.

Tyskerne tok jo også det kjente V-tegnet i bruk i sin propaganda, enda det egentlig var engelsk og betydde "Victoria".

I august 1941 ble det påbudt at en 60 mm høy V skulle males med rød maling på begge sider av alle lokomotiver (36). Våren etter ble det gitt ordre til at de skulle fjernes (overmales) (37).

Det kom en del bestemmelser om "Ekstratog for høye personligheter". Når det var rekvirert ekstratog for general Falkenhorst eller Reichskommissar, ble det i begynnelsen nokså selvfølgelig opplyst om det i rute-sirkularet. Men det ble snart forbudt. Dessuten forlangte DW at DC personlig skulle møte frem til toget når Reichskommissar, generalen eller sjefen for TK var ute på reise. Og ved stasjonene skulle stm. personlig tjenestegjøre (38). Det var altså de samme regler som ellers gjelder for kongelige reiser. Det ble innskjerpet at ingen skulle vite hvem som reiste. For å unngå å måtte gi opplysning om det ble det bestemt at i underretningen fra GD om slike tog skulle det bare gis beskjed om at DC og stm. skulle møte frem (39). I 1944 fikk DC et personlig brev fra GD om at for disse spesielle ekstratog skulle det etter forlangende av TK kjøres et sikringstog i høyst 60 minutters avstand foran ekstratoget. Ruten for disse tog måtte ikke forandres, selv ikke etter ønske fra ekstratogets passasjerer. Da måtte spørsmålet først forelegges TK (40).

Tyskerne forbeholdt seg visse rettigheter i forhold til andre reisende:

Fra 15/3.41 skulle 1/3 av soveplassene disponeres av DW inntil kl. 14 reisedagen (41).

I spisevognene skulle prinsipielt alle plasser i første bordsetning stilles til disposisjon for DW. I annen og tredje bordsetning skulle plassene deles likt mellom DW og sivile (42).

I alle person- og blandede tog på avstander over 100 km. skulle det reserveres en 2. kl. og en 3. kl kupe for DW. (43).

Vår de tyske soldater reiste hjem på permisjon tok de gjerne med seg en sildedunk. Dette tok slik overhånd at det i 1943 ble forbudt å sende sildedunker som reisegods. De skulle ekspederes til spesielle "Heringsweiterleitungsstellen" i kystbyene (44). Til å begynne med var det ikke noe slikt "Stelle" på strekningen Åndalsnes-Oslo, så dunkene ble tatt med i kupeene. Vognene ble da så innsatt med sildelukt, at dette også måtte forbys, og det ble opprettet et slikt "Stelle" også i Åndalsnes (45).

Ludvig Jensen forteller om de tyske offiserer som tjenestegjorde ved telegrafkontoret i Hamar:

"På en av veggene i telegrafkontoret hadde de satt opp et stort kart. På dette kartet hadde de med nåler markert frontlinjene under krigens gang, og vi togledere ble ofte bedt om å komme opp og se på dette. For å gjøre det lettere for oss satte de opp et lignende kart på toglederkontoret, og kom også dit og flyttet nålene etter som fronten forandret seg. Men det så ut som om vi hadde bedre greie på frontlinjene, så vi flyttet somme tider på nålene selv. Dette ærgret tyskerne, og de flyttet da nålene tilbake uten å si noe. Men mot slutten av krigen lot de nålene stå, og lot falle ytringer om at nå går det mot slutten.

Det falt i min lodd å ha togledelsen den dagen fredsbudskapet kom. Den tjenestegjørende offiser kom ned til meg, slo helene sammen og gjorde honnør, og sa takk for seg. Så føyde han til: "Dere blir nå et lykkelig folk. Men hva kan vel vi vente oss?"

Som bilag er tatt inn en beretning om en tysk jernbanemanns opplevelser som soldat i Norge under krigen. Han har skrevet beretningen selv, og det kan være av interesse å få se forholdet også fra det synspunkt (46).

Beslagleggelser og rekvisisjoner.

Den største og mest generende beslagleggelse var naturligvis Dw.s beslagleggelse av jernbanens materiell og personale til militærtransporter. Men det er en så viktig del av okkupasjonshistorien at det har fått sitt eget kapittel, Jernbanetrafikken.

De første beslagleggelser ble ellers foretatt etter som tyskerne rykket frem under krigen. De tok da uten videre i bruk de hus som sto tomme etter evakuering, særlig stasjonsbygninger. Dessuten tok de det de hadde bruk for av materiell og fædskaper, for eksempel presenninger (1), sement (2), donkrafter (3) og mye annet.

6/5 averterte fylkesmannen at kvitteringer for ytelser til tyskerne i Hamar og Hedmarksbygdene kunne sendes inn (4). Men for ting som var tatt uten rekvisisjon måtte man ha attestasjon av to troverdige menn og feltpost-nummer eller troppeavdeling måtte oppgis. Da ble det vel ikke så lett å få noe. DC sendte ut annonsen i en sirkularskrivelse til personalet 8/5, men gjorde oppmerksom på at det gjaldt bare private eiendeler. For jernbanens saker måtte det sendes rapport.

5/6 kom det beskjed fra Dw at en rekke stasjoner skulle frigis og stilles til jernbanens disposisjon, for at man skulle kunne opprettholde en regelmessig trafikk (5). Det gjaldt Lillehammer, Otta, Dombås, Verma, Åndalsnes, Koppang og Tynset. Men 11/6 skrev DC til Hovedstyret at man ved henvendelse til BK i Åndalsnes had-

de fått beskjed om at følgende stasjoner ikke kunne frigis helt: Otta, Brennhaug, Dombås, Verma, Marstein og Åndalsnes (6). Det samme var tilfelle med Tynset og enkelte andre stasjoner, som ikke er nevnt. I flere tilfeller var det bare stasjonens uthus det gjaldt. Det foreligger ikke flere opplysninger om ^{hvur} lenge disse beslagleggelser varte, men de opphørte ut over sommeren hvis de ikke ble tatt med i de månedlige oppgaver fra stasjonen som er nevnt nedenfor.

De ledige hus jernbanen hadde på Disen ble også beslaglagt. Vang kommunale forsyningsnevnd fikk i desember 1939 tillatelse til uten godtgjørelse å lagre 1500 sekker korn i gymnastikksalen. Men straks etter kom Oppland dragonregiment nr. 2 og ville ha gymnastikksalen til oppbevaring av materiell. Forsyningsnevnden gikk da med på å overlate salen til regimentet, som fikk leie den fra 1/2.40 for kr. 140,- på måned (7).

Gymnastikksalen og det som var igjen av materiell ble straks tatt av tyskerne.

Sommeren og høsten 1940 bygde tyskerne mange brakker på jernbanens grunn uten å spørre om tillatelse. Men så ble det gjort avtale mellom Hovedstyret og tyskerne at intet byggearbeide måtte settes i gang før tillatelse var innhentet hos TK i Oslo. Slik tillatelse ville i alminnelighet ikke bli gitt før det var konferert med Hovedstyret. De tyske militæravdelinger skulle i alle slike saker vende seg til TK og få sine direktiver derfra (8).

De brakker tyskerne bygde 1940 var på Hamar to lagerskur som ble tatt i bruk 15/8, en kontorbygning og en WC tatt i bruk 25/9. På Disen to brakker og en WC. På Lillehammer 4 lagerskur. På Dombås en bygning for Ortskommandanten, oppført av A/S Kon-

struktion, vistnok etter tillatelse av DC. På Åndalsnes 5 brakker og på Elverum 2 lagerhus (9).

Det var ikke små arealer som ble beslaglagt på denne måte. På Hamar stasjon 904 m², på Disen 900 m², på Lillehammer 7500 m², på Åndalsnes 5850 m² og på Elverum 2860 m².

To sidespor ble også bygd i 1940. Furuheim sidespor ved Ringebu ble etter forlangende av DW bygd av jernbanen så tidlig at det ble tatt i bruk i juli 1940. Det var 315 meter langt. Her hadde tyskerne under hele okkupasjonen et svært anlegg med store lagere, blant annet ammunisjonslager i 150 småhus bortover i skogen. Jernbanen hadde stadig mye skifting der (10). Det andre sidesporet var ved km. 343,7 på Raumabanen, straks ovenfor Dombås. Det ble tatt i bruk i desember 1940.

De største og varigste beslagleggelser gjaldt grunn til brakker og sidespor, og de mest generende gjaldt lokaler i stasjonsbygninger til kontorer og vaktmannskaper.

Lokaler i stasjonsbygninger ble under okkupasjonen beslaglagt i Hamar, Veldre, Lillehammer, Fåberg, Tretten, Losna, Hundorp, Otta, Dombås og Barkald.

Særlig på Dombås stasjon var beslagleggelsen generende. Stasjonen var brent under krigen, og jernbanen hadde et skrikende behov for hus. Da de nødvendigste hus endelig var blitt ferdige i 1942 kom Bahnhofs-Offizier og forlangte to rom, enda DW selv hadde drevet stor byggevirkksomhet på stasjonen.

Foruten det som før er nevnt ble det et større brakkeanlegg i Håve grustak ved Fåberg. Her hadde tyskerne blant annet et stort ammunisjonslager, og området var avsperrret med 3-dobbelt piggetrådgerde. Sidespor hadde tyskerne også på Storhamar,

mellom Lillehammer og Fåberg, mellom Bottheim og Løsja og på Åndalsnes.

Ellers skal vi ikke gå mer i detaljer her, men henviser til den fortegnelse over beslaglagte tomter og hus som er tatt inn som bilag (11).

Etter som stillingen for tyskerne ble vanskeligere utover i 1943 trengte de mere transportmuligheter for tropper, og så forlangte de flere tog mellom Oslo og Trondheim. Men med de togene vi har fortalt om før var denne banen utnyttet til det ytterste. Hindringen for ytterligere utvidelse av trafikken var de lange avstander mellom stasjonene (12).

Så gav DW ordre til at det skulle anlegges 7 nye kryssingsstasjoner, hvorav 5 i Hamar distrikt, nemlig Strandlykkja, Steinsrud, Bergseng, Rosten og Korsvoll (13).

Etter at planen var utarbeidet kom det 19/6.44 ordre fra TK at arbeidet skulle settes i gang, og at det skulle være ferdig innen 1/11.44. (14). Til arbeidet trengtes 200 mann, hvorav man hadde 15. Arbeidsformidlingen kunne ikke skaffe noen. Formidlingens representant i Hamar svarte at han hadde så store oppdrag til Nord-Norge at alt som kunne skrapes sammen måtte sendes dit, og enda kunne ikke kravet dekkes (15).

Først en måned senere ble det overført 60 mann fra Rørosbanens ombygging. Så måtte Kodeis overta to av kryssingsstasjonene, og med noe forenkling av planene ble arbeidet ferdig til den bestemte tid 1/11.44.

DW la naturligvis meget beslag på telefonen. Etter forlangende av TK ble det i 1943 gitt en oppgave over ledninger som DW hadde på jernbanens stolper (16). Det ble oppgitt at det var to kortere ledninger på Raumabanen, fire på Eidsvoll-Dombåsbanen og to på Rørosbanen. Dessuten hadde DW telefonapparater tilkoblet

jernbanens telefon på Hamar, Dombås og Åndalsnes (17).

Så sent som 30/4.45 hadde TK en konferanse med elektrosjefen, da DW forlangte å få overlatt flere telefonlinjer, blant andre linje 129 Hamar-Koppang (18). Det ville blitt meget generende, men det var nå så nær slutten at det ikke ble noe av.

GD sendte også ut til supplering en liste over en lang rekke person- og godsvogner som var beslaglagt av DW (19). Det er ikke mulig å si hvor mange av disse vognene hørte hjemme i Hamar distrikt, men listen ble supplert her med to 3. kl. sovevogner som ble brukt på Dombås og Åndalsnes og en M-vogn som sto i beredskap på Dombås, lesset med skinnemateriell.

Rom ble også beslaglagt for kortere tid (20), og alt mulig slags materiell og arbeide ble stadig rekvirert.

Alt det som tyskerne rekvirerte og beslagla ble det sendt regning på, likeså for leie av hus og tomtearealer. Til å begynne med måtte stm. og banemestere den første i hver måned sende oppgave til distriktsbokholderen over husrom og tomter som hadde vært disponert av DW, over skinnemateriell og annet som var rekvirert og over skader på jernbanens eiendom som det forekom nokså mye av (21). Men da leieforholdene ble svært varige ble det forandret slik at leieforhold skulle innberettes bare når de begynte og sluttet, og skader og rekvirert materiell skulle det sendes oppgave over straks (22).

19/8.42 sendte GD ut nye regler for mellomværende med DW (23). Etter disse reglene var det en del utgifter, blant annet husleie, som DW ikke skulle betale. Men regning skulle sendes Innenriksdepartementet, så jernbanen fikk i alle tilfeller sitt.

Det ble jo så mange slags beslagleggelser, også hos privat-

folk, og noen av dem fikk jernbanen litt å gjøre med.

Etter den beryktede unntagelsestilstanden i september 1941 ble radioapparatene beslaglagt hos alle som ikke var medlemmer av NS, hvilket ville si 99 prosent av alle jernbanefolk. Men skulle ikke ha anledning til å høre nyheter fra London.

Politiet ble overlesset med apparater, så de tok gjerne mot jernbanens tilbud om å ta vare på en del. Det ble til at jernbanen overtok 353 radioapparater fra jernbanefolk (24). De ble satt inn i tre rom, et i tredje etasje i Hamar stasjon, et i fjerde etasje i jernbanens kontorbygning og et i annen etasje i jernbanens salmakerverksted. Så ble de besiktiget av politiet, som forseglet og låste dørene og overtok nøklene. Personalet kunne være sikre på at apparatene var vel forvart. Men det viste seg at noen likevel kom bort. Før frigjøringen hadde politiet til forskjellige tider tatt i besitt alt 42 apparater. De gav ikke noen opplysning om grunnen.

Da ryggsekker ble beslaglagt ble det gjort unntagelse for slike som hadde bruk for ryggsekk på reise til arbeide (25). Så ble gummistøvler beslaglagt, og da ble det gjort unntagelse for folk i bedriftsvernet (26).

Privatleiligheter.

En del privatleiligheter ble beslaglagt av DW under krigen, men de fleste ble frigitt nokså snart. I mai 1942 bad GD om å få oppgave over alle leiligheter som hadde vært beslaglagt siden okkupasjonens begynnelse (27). I Hamar distrikt var det 7 leiligheter, hvorav 2 i vokterboliger som hadde stått ledige da de ble beslaglagt. 4 av de 7 var frigitt.

Av de få andre beslagleggelser som forekom kan det være verdt å nevne at en stasjonsbetjent på Åndalsnes fikk sitt nyoppførte svenskehus beslaglagt (28). Protest til TK gjennom GD ble resultatløs. Da de nedenfor nevnte plakater kom klaget eieren igjen, idet han fremholdt at det ikke var tillatt å rekvirere svenskehus, men GD anså det nytteløst å forelegge saken påny.

Hösten 1943 ble det trykt en plakat på tysk som bevidnet at innehaveren var jernbanemann, og at hans leilighet ikke måtte beslaglegges (29). Den skulle deles ut til det strengt nødvendige antall personale (30). DC foreslo at alle distriktets tjenestemenn måtte få plakaten, og uttalte at for tjenestens fortsatte forsvarlige utførelse er det nødvendig at personalet med det nåværende arbeidspress har noenlunde tilfretsstillende boligforhold så de kan hvile ut i fristundene. Det vil virke uheldig om jernbanens tjenestemenn i tillegg til den påkjønning som driften under de nåværende forhold medfører, må bære de vanskeligheter som følger med en beslagleggelse. Det er vanskelig å påstå at den ene gruppe av tjenestemenn lettere kan unnværes enn den andre. Derfor ble det foreslått at samtlige fast ansatte skulle få plakaten.

Dette ble også GD.s forslag til TK, som gikk med på forslaget.

Også faste ekstrarfolk fikk slik plakat. I Hamar ble det delt ut 414, utenfor Hamar 461, i alt 875 plakater.

Det skulle føres nøye kontroll med disse plakatene slik at de for eksempel skulle inndras nå innehaveren ikke lenger fylte betingelsene. Et års tid senere oppdaget TK at en tjenestemann på Voss fremdeles hadde plakat i sin leilighet enda han var arrestert for et halvt år siden. Dette ble betraktet som åpenbar sabotasje. TK bestemte at hvis det gjentok seg så ville alle plakater

bli inndratt, og at det nå skulle foretas en skarp kontroll med alle plakater som var utlevert (31).

Arbeidsformidling. Mangel på arbeidskraft.

Arbeidsformidlingen begynte nokså uskyldig høsten 1940. Men etter hånden utviklet den seg til å bli av stor betydning også for jernbanen. Eller kanskje vå heller skal si at dens betydning ble meget følbar for jernbanen. Nemlig da den tiden kom da det ble så stor mangel på arbeidskraft. For det første ble jernbanen stadig og på alle måter presset for å avgi "overflødig" arbeidskraft, og for det annet måtte jernbanen gang på gang vende seg til arbeidsformidlingen for å få folk til alle de arbeidsoppgaver som tyskerne presset på med.

Etter at krigshandlingene var slutt våren 1940 nedsatte Administrasjonsrådet et utvalg for norske krigsfanger, og dette utvalget bad Hovedstyret å hjelpe til med at frigitte norske krigsfanger måtte bli satt i arbeide (1). Jernbanen hadde jo sine faste og erfarne sesongarbeidere, som det var vanskelig å forbigå, så det kom vistnok ikke noe større ut av dette, men det var vel heller ikke nødvendig. Krigsfange-utvalget opplyste i sitt brev at man ved forhandlinger med de tyske myndigheter hadde oppnådd at frigitte fanger skulle være fortrinnsberettiget ved anlegg som ble utført for de tyske myndigheter. Det var vel dette som ble løsningen. For tyskernes store anleggs- og byggevirksomhet, som satte slikt preg på arbeidslivet under hele okkupasjonstiden, begynte nokså snart. Allerede i september 1940 var arbeidsledigheten betydelig innskrenket (2).

Men situasjonen var usikker enda. Departementet trodde at arbeidsledigheten ville øke og bad om at det måtte bli planlagt ekstraordinære arbeider til vinteren (3). Hamar distrikt svarte at det kunne skaffes arbeide ekstraordinært for 110 mann (4).

Så kom Sosialdepartementets "Forordning om arbeidsformidling" av 8/10.40 (5) som trådte i kraft 14/10. Man måtte ha arbeidsformidlingens godkjennelse før folk ble tatt inn. Senere kom det forresten en alminnelig godkjennelse for Statsbanenes sesongarbeidere (6).

I 1941 var tyskerarbeidet på toppen (7), og da begynte de inntrengende henstillinger om å avgi folk.

Det kom en midlertidig "Forordning om arbeidshjelp til særlig samfunnsviktige arbeidsoppgaver" av 9/7.41 (8). Etter denne kunne folk bli pålagt å ta arbeide i nærmere spesifiserte virksomheter, blant annet "byggningsarbeider for OT (den tyske arbeidsorganisasjon "Organisation Todt"), dessuten bergverk og skipsfart. Året etter ble Statsbanenes verksteder tatt med på listen(9).

Det kom også en "Forordning om arbeidshjelp til jord- og skogbruk" (10), og slagordet ble nå, inntil videre, "Arbeidskraft til jordbruket". De offentlige institusjoner, blant andre jernbanen, ble oppfordret til å permittere folk som var villige til å delta i innhøstingsarbeidet (11). Men det ble uttalt at Statsbanene vanskelig kunne permittere folk i større utstrekning, og det ble da heller ikke noe av det i Hamar distrikt. Våren etter ble det spurt om hvor mange mann distriktet kunne avgi til jordbruksarbeide (12). Hamar distrikt svarte at man ikke kunne avgi noen.

Ut på sommeren 1942 kom det oppfordring om å utsette ekstraordinære arbeider og vedlikehold som ikke var absolutt nødvendig,

for å frigi arbeidere til jordbruket (13). Hamar distrikt svarte at vedlikeholdsarbeidet her var begrenset til det absolutte minimum, så det kunne ikke innskrenkes mer.

Både vår og høst ble det sendt ut propaganda-plakater "Meld deg frivillig til jordbruksarbeid" (14). Det hendte at Arbeidsformidlingen gav jernbanens sesongarbeidere ordre til å ta annet arbeide, men slike pålegg nektet man å etterkome (15).

Departementet tok også opp spørsmålet om å bruke kvinnelig arbeidskraft ved jernbanen for å frigjøre mannlig (16). Til dette svarte distriktet at på grunn av vanskelige arbeidsforhold og stort arbeidspress kunne det for tiden ikke anbefales å ansette kvinner til frigjøring av mannlig arbeidskraft ved jernbanen. En del kvinner kan nok uten spesiell opplæring erstatte menn med utvendig arbeide. Men under de nå rådende krav til presisjon og påpasselighet kan ikke dette anbefales, så meget mer som det gjelder tungt og anstrengende arbeide og stiller krav til praktisk erfaring. På lengere sikt vil det kunne utdannes kvinnelig betjening til kontorarbeide og innvendig stasjonstjeneste, men det forutsetter tid til utdanning. Omtrent dette ble også GD.s svar til departementet. Han føyde til at om det ble tatt inn en del kvinner, så ville ikke det frigjøre mannlig arbeidskraft, for jernbanen ville selv ha bruk for dem som ble frigitt (17).

Men departementet gav seg ikke. Det forlangte at jernbanen skulle ta inn kvinner (18). GD måtte avvæpne etter kvinnelig arbeidskraft, og opplyste her at "etter statsmyndighetenes bestemmelse" ville det ved Statsbanene bli tatt inn kvinner til arbeide i administrasjonstjeneste, innvendig stasjonstjeneste, budtjeneste og til billettkontroll i forstadstog. I et sirkulære til per-

sonalet om det samme ble det opplyst at det skjedde etter "påbud" (19).

Etter GD.s annonse ble det fra september 1942 til mars 1943 i Hamar distrikt tatt inn ved administrasjonen 2 kvinner til kontorarbeide og 5 til bud, ved stasjonstjenesten 11 til kontorarbeide og 10 til bud og ved konduktørtjenesten ingen. Ingen mannlige funksjonærer var frigjort (20).

Departementet var missfornøyd med resultatet og truet med utskrivning (21). Sommeren 1943 sendte distriktet etter forlangende av GD en redegjørelse. Det opplyses at det for tiden er 16 kvinner ved administrasjonskontorene, hvilket utgjør 24 prosent av funksjonærstaben. De gjenstående mannlige tjenestemenn ville det ta meget lang tid å erstatte med kvinner, da alle har lang arbeidstid ved jernbanen og allsidig erfaring. De fleste er forresten over 45 år gamle. I togtjenesten kan ingen konduktører erstattes av kvinner. Forstadstog kjøres ikke her, så det blir bare i hurtigtogene at noen konduktører er helt opptatt med billettkontroll. Men denne tjeneste er svært krevende og vanskelig under de nå gjeldende restriksjoner, så uerfarne kvinner kan ikke brukes. I stasjonstjenesten mangler det 27 funksjonærer, og det arbeides overtid i stor utstrekning. Selv om det blir antatt en del kvinner for å fylle hullene kan likevel ingen menn avgis.

I 1943 kom det ikke noe nedrop fra jordbruket, og det henger kanskje sammen med en uttalelse fra direktoratet for arbeidsformidling: "I den siste tid har avgangen av norske arbeidere fra krigsviktige tyske byggearbeider fått et uholdbart omfang" (22). Folk var ikke lenger så villige til å arbeide for tyskerne.

Våren 1943 kom så "Lov om alminnelig nasjonal arbeidsinnsats"

av 22/2.43 (23). Slagordet ble nå "nasjonal arbeidsinnsats" som vel i praksis betydde arbeide for tyskerne. Det ble gitt fullmakt til å nedlegge enkelte virksomheter, og de ledige ble utkommandert (24). Det ble nå somme tider vanskelig for jernbanen å få nok linjearbeidere (25), for eksempel på Lesja hvor man søkte ~~om~~ arbeidsformidlingen om 16 arbeidere men fikk bare 2. Men senere fikk arbeidsformidlingen pålegg om å ta hensyn til jernbanens krav (26).

Vinteren 1945 meddelte TK at etter større snefall skulle jernbanen få tyske tropper til hjelp ved snerydding. Dette tilbudet ble det gjort bruk av, ialfall en gang (27).

I juli 1943 ble det igjen avertert etter kvinner og GD opplyser nå likefrem at det er etter tyskernes forlangende (28). Han sender også med en fortegnelse fra TK over stillinger ved de tyske riksbaner hvor det brukes kvinner, med opplysning om hvor lang læretid de måtte ha i de forskjellige tjenestegrener.

Til Hamar kom det 28 søknader etter den siste annonsen, og distriktet rapporterte at behovet nå var dekket og at 11 mannlige bud var frigjort.

Hver måned måtte nå distriktet sende oppgave til GD over hvor mange kvinner som var antatt og hvor mange mannlige tjenestemenn som var frigjort. Oppgaven for oktober 1943 skulle inneholde opplysning om alle som hittil var antatt og frigjort. Tallene var da 41 kvinner antatt og 11 mannlige bud frigjort. Etter den tiden ble det tatt inn omtrent 20 kvinner, men det ble ikke frigjort flere menn. Av kvinnene var 37 i innvendig stasjonstjeneste og 2 ved togtjenesten. Disse to gjennomgikk først et kurs på 14 dager ved Jernbaneskolen. Resten var ved administrasjonen.

Etter frigjøringen gav GD beskjeden til distriktene at de kvinner som var tatt inn til midlertidig tjeneste skulle fratres etter hvert som de ble overflødige. Men nokså mange kom til å fortsette og ble fast ansatt.

I oktober 1944 sendte GD et brev til distriktene hvor han fremholdt at når krigen slutter vil antagelig store styrker som nå er opptatt med krigsbetonte arbeider, bli ledige. Innen disse kan bli ført over til åndelig arbeide på fredsbasis, vil det gå nokså lang tid da de må skaffes midlertidig sysselsettelse. For dette hjelpearbeide bør det på forhånd stilles opp en plan. Statsbanene må være forberedt på å ta sin del av de ledige folk (29).

Planen ble kalt "Hjelpearbeider etter krigen" og var delt i to: 1. Det øyeblikkelige program. 2. Større arbeider. Spørsmålskjemaer ble sendt til alle linjeavdelinger, som skulle foreslå arbeider som var ønskelige og oppgi hvor mange mann de kunne sette i arbeide (30). Forberedelsene ble avsluttet i løpet av vinteren, og i juni 1945 ble "det øyeblikkelige program" satt i gang og plan ble sendt til Hovedstyret for større arbeider. Til utgangen av 1945 var det brukt kr. 55 669,- til slike arbeider. Arbeidsstyrken utgjorde da 101 mann, og disse ble da flyttet over til ekstraordinære arbeider som det var egen bevilgning til.

Den såkalte "Arbeidstjeneste" (AT) hadde i de første okkupasjonsårene ført en noe tilbaketrukket tilværelse. Jernbanefolk var fritatt for tjenestegjøring i AT, men jernbanen hadde jo en del med den å gjøre, da det av og til var større transporter. Mere alvorlig ble det våren 1944, da årsklassene 1921-23 skulle registreres til "arbeidsinnsats", som åpenbart var forberedelse til mobilisering for tyskerne (31). Jernbanefolk var også nå

uttrykkelig fritatt for "innsats", men jernbanen måtte gi oppgave til arbeidskontorene over alt personale av årsklassene 1921-23 (32). Det var nokså mange unge som hadde søkt seg inn ved jernbanen for å unngå utskrivning og dette fortsatte.

Hjemmefrontens ledelse tok opp kampen mot denne mobiliseringen, og resultatet ble meget vellykket. Det hele falt i fisk (31).

Materialsituasjonen (1).

Som før fortalt, var distriktet godt forsynt med de viktigste varer da krigen bröt ut.

Kull går det meget av og i Hamar distrikt var det bare damplokomotiver. Det kom nokså meget kull til landet under krigen, men mye var svært dårlig. Det hendte at lokomotivene måtte stoppe og slagge etter å ha kjørt 15 km. Det ble også foretatt prøver med forskjellige blandinger, som alminnelig kull og antrasit og brikett-kull og antrasit (2).

Kullbeholdningen var forresten ikke så rent liten ved frigjøringen. Det var materialforvalteren som foretok de regelmessige målinger av beholdningen, og han fusket litt i oppgavene for å holde unna mest mulig. Tyskerne hadde nok litt misstanke, og en ukes tid før frigjøringen fikk materialforvalteren strengt pålegg om å måle opp nøyaktig. Men det fikk han sabotert til freden kom.

Vedfyringen begynte så smått allerede i desember 1940, særlig godstogene. Men det ble ikke så meget av det, for det kom kull under hele krigen. Fra februar 1945 ble dog vedfyring satt i gang i større utstrekning (3). Det ble satt opp vedbukker ved mange stasjoner, men alle ble ikke brukt.

Det var forskjellige meninger blant lokomotivfolkene om vedfyringen. Noen likte den ikke, mens andre sa at den var like bra

som kullfyring. Jernbanen kjøpte ved på rot og leide skogsarbeidere til vedhugging. Disse måtte skaffes brakker så de hadde et sted å ligge. Materialforvalteren i Hamar anskaffet brakker for flere hundre tusen kroner her i distriktet, og mange av dem ble sendt til andre distrikter.

Tyskerne hadde også forutsett at det kunne bli slutt på kul-lene. De hadde kjøpt veldig store skogpartier til uthugst over hele distriktet for å skaffe ved til den lokomotivfyring som de ventet ville komme. Men de kom ikke så langt, og etter frigjøringen ble hele distriktet delt i 4-5 deler, og en formann ble ansatt i hver del for å lede driften. Formann Fr. Brohaug, som hadde en slik del, har fortalt om dette.

Tyskerne hadde fått hugget alt som skulle hugges, men tømme-ret lå i skogen, det meste nokså nær jernbanen. Som arbeidere hadde de brukt russiske krigsfanger og norske fanger, og de arbeidet alle under tysk vakthold. Som et eksempel på størrelsen kan nevnes at Håkon Arnestadsveen som hadde distriktet fra Elve-rum til Stor-Elvdal, drev ut tømmer for over en million kroner. De andre delene var ikke så store, men i alt var det nok tømmer for flere millioner kroner. Det var til dels fint tømmer, så noe av det ble skåret opp til materialer, blant annet sviller.

Oljer ble det nokså tidlig snaut med. Allerede i begynnelsen av 1942 sendte Hovedstyret ut instruks om oppsamling av brukt olje (4). Biler hadde ikke distriktet, men ilgodskjøringen var bortleid til folk som brukte bilen bare til ilgods-ombringelsen. Jernbanen måtte da i 1941 hjelpe dem til å få anskaffet gassge-neratorer (5).

Distriktet sendt ut sirkulærer om at man måtte spare på olje(6).

og såpe (7). Allerede høsten 1940 ble det slutt på å levere såpe til personlig bruk (8), og høsten 1941 forteller kontorsjef Bech i et intervju at såpe får vi ikke lenger. Håndklær blir heller ikke hengt opp i 3. klasses vogner for de blir stjålet (9).

Høsten 1941 sendte DC ut et spesielt sirkulære om forsiktig behandling av alt slags inventar (10), idet han gjorde oppmerksom på at man ikke kunne gjøre regning med å få nytt.

I et intervju uttaler kontorsjef Bech at det stjeles alt mulig som er løst og kan fjernes i togene. Glass og karafler har man måttet slutte å ha i togene, men også lær, metaller og tekstiler fjernes eller ødelegges (11).

Papirforbruk kom det mange instruksjoner om. Først et brev 1941 fra Hovedstyret om at selve Reichskommissar foreslo visse innskrenkninger i forbruket (12), innskjerpet av Forsyningsdepartementet litt senere (13). Høsten 1942 begynte den første papir-innsamlingen. Det ble påbudt å sortere ut overflødige arkivsaker og annet som kunne brukes til råstoffer i papirfabrikkene (14). Jernbanens forbruk av klosettpapir ble redusert med 1/3 høsten 1942 (15). Noen måneder senere ble klosettpapir sløffet i en rekke tog.

Noe som ble kalt "metallmobilisering" begynte 1941. Alle slags metallgjenstander, kobber, nikkel og bly ved jernbanens bygninger, samt inventar som uten vanskelighet kunne unnværes eller erstattes med andre materialer, skulle sendes til lorrådet i Hamar. Straks etter kom det påbud om å skifte ut alle gelendere av messing eller andre legeringer av kobber. Dessuten skulle sendes inn alle metallgjenstander som skilter, hengsler, håndtak, knagger, hengere og alle andre metallgjenstander som kunne fjernes og

skiftes ut med andre materialer. DC antar at påbudet ikke gjelder gelendere eller andre beslag på personvogner (16).

Påbudet ble ikke tatt så alvorlig, for det var ikke meget som kom inn. Derimot ble det samlet mye bra metallavfall i verkstedet, og det ble gjemt bort så ikke tyskerne skulle få fatt i det. Noe ble gjemt under gulvet i et av forrådsrommene og noe under gulvet i et av verkstedene. (17).

Tyskerne begynte også å samle metall på egen hånd. I 1943 sendte GD ut et brev hvor det sies at fra forskjellig hold er det innberettet at tyske soldater samler inn ~~på~~ jern på jernbanens områder. Dette ønsket man å få slutt på, og gjorde derfor DC oppmerksom på forholdet (18). Straks etter ble det innskjerpet at jernbanen selv skulle ta vare på ~~den~~ skrapjern (19).

Da det begynte å bli snaut med sporvekselmateriell forlangte TK å få oppgave over ubenyttede private sidespor og oppgave over det materiell som lå der (20). Her i distriktet var det to slike ubenyttede spor, Lyngen mellom Atna og Hanestad og Holtet mellom Tangen og Stange. Materiellet her ble tatt opp og sendt Organisation Todt.

Neste gang ble det forlangt oppgave over sidespor som ikke hadde vært brukt det siste halvår, og spor som ikke var nødvendige for den nåværende trafikk (21). Svar ble sendt 10/4.45, så det resulterte ikke i noe.

Sommeren 1940 ble det etter rekvisisjon levert et stort parti skinner fra distriktet til Nordlandsbanens anlegge, i alt 560 stykker 35 kg.s skinner, 10-12 meter lange (22).

Det ble også formidlet et stort parti sviller fra private leverandører i distriktet til Nordlandsbanens anlegg, i alt

200 vogner, hvorav en del kom fra andre distrikter/på Östlandet. Det var midt i den vanskeligste tiden hösten 1944, men transporten var höyt prioritert (23).

Rasjonering og andre restriksjoner skapte etter handen mye ekstra arbeide med materialanskaffelsene. Det måtte sendes søknader om alt mulig, og man vasset i rasjoneringskort, kjøpetillatelser, kjøpekort, brukstillatelser og hva det hette alt sammen.

Men merkelig nok ble ikke materialvesenet så meget plaget av tyskerne. Det hendte at de kom til materialforvalteren og ville se lagrene, men han sa nei og henviste til DC. Dermed gav de seg. Ingen tysker var inne på distriktets lager under okkupasjonen (24).

Beredskap.

Luftvern.

Det som først ble aktuelt var blendingen. Allerede i midten av juli 1940 kom det første sirkulære fra DC som innskjerpet blendingen, og så fortsatte det jevnt ut over høsten med påminnelser og spesielle instruksjoner (1)

I september 1940 kom det en forespørsel fra Hovedstyret om hva det nå sto igjen av dekningsarbeider, det vil si innredning av tilfluktsrom (2). Distriktet svarte at man anså disse arbeider for avsluttet. I virkeligheten var det ikke gjort annet enn at kjellerne var ryddet og i noen tilfeller forsterket litt. Brevet til Hovedstyret avsluttes nokså overlegent med at "distriktets arrangementer stod sin prøve under de i april stedfundne bombardementer, hvor ^{vi} ikke mistet en mann". Men man tenkte öyensynlig ikke på at ved de større stasjoner hadde det ikke vært noen bombetreff, og ved de mindre stasjoner løp personalet ut i skogen fordi de ikke turde sitte i kjelleren.

Etter nyttår 1941 kom det nye instruksjoner om varslingsjeneste som var utarbeidet av de tyske myndigheter (3). De var bare foreløbige, da det ble arbeidet med helt nye bestemmelser. På den tiden var det blitt gitt dispensasjoner fra blendingsforskriftene for en del større arbeider som foregikk, blant andre reparasjon av de sprengte bruer, og alle disse arbeidsstedene måtte ha særskilt underretning (4).

Litt senere bad Hovedstyret om å få forslag til bygging og innredning av permanente beskyttelsesrom, med oppgave over omkostninger for dette og andre luftverntiltak (5). Tre slike rom ble foreslått, nemlig i Åndalsnes, Dombås og Hamar, anslått til i alt kr. 55 400,-. I de andre stasjoner skulle det innredes provisoriske tilfluktsrom i kjellerne, som skulle forsterkes. Til dette ble det anslått kr. 50 900,-. Med utstyr ville de samlede utgifter bli kr. 115 000,-. Nå ble det tilføyd at man trodde ikke betjeningen ville bruke kjellerne, men heller spre seg i terrenget under et eventuelt angrep.

Ut på våren 1941 kom så de endelige regler for jernbaneluftvern, meget utførlig i et trykt hefte på 33 sider (6). De trådte i kraft 1/4.41. Som innledning ble det sagt at jernbaneluftvernets formål er å sikre en mest mulig uforstyrret jernbanedrift og den hurtigst mulige utbedring av skader etter luftangrep.

I reglene var det bestemt at det skulle utarbeides en luftvernplan for hver stasjon i distriktet.

Arbeidet ble satt i gang straks, og det nødvendige utstyr ble anskaffet (7). Leder for jernbaneluftvernet i Hamar var inspektør August Petterson med stedfortreder avdelingsingeniør Olaf Borgen. Det ble arrangert kurser for luftvernledere i Oslo, og i disse kursene deltok ingeniørene Borgen, J. O. Aksnes og Otto Thinn (8).

I februar 1942 var arbeidet kommet så langt at alle stasjoner hadde minst et kjellerrom som var nødvendig avstivet. Disse rommene hadde nødutgang og vinduene var splintsikkert dekket. I de fleste var det satt opp benker, og redningsmateriell var anskaffet i den utstrekning det hadde vært mulig under vanskelige for-

hold. En plakat "Instruks for opphold i tilfluktsrom" var hengt opp. På loftrommene i alle viktigere bygninger var det plasert sandkasser med spader. Til de større stasjoner ble det senere anskaffet brannslanger med tilbehør. Likeså en del gassmasker og noen få stålhjelmer (9).

Permanente tilfluktsrom ble det bare på Hamar, Lillehammer, Dombås og Åndalsnes. I Hamar var det flere: I Forrådet for verkstedet, i oljebua for lokomotivstallen, og dessuten på Loppholmen og i Norséggården.

Det kom stadig supplerende bestemmelser.

Ifølge innkomne rapporter hadde personale som trengtes til driftstjenesten til dels forlatt sine poster og gått til tilfluktsrommene under flyalarm. Men det var meningen at driften så vidt mulig skulle holdes gående. TK gav direktiver for hvordan det skulle forholdes i slike tilfeller (10) og det ble laget en instruks for tjenestegjøring under flyalarm (11).

Luftgaukkommando forlangte at det skulle arbeides med viktige reparasjoner også under alarmtilstand, og det ble gitt ut instruks for det (12).

Det kunne gis dispensasjon fra blendingsforskriftene, og dette ble det gitt regler for (13). Det kunne gjelde store og viktige arbeider på linjen, som reparasjon av sprengte bruer, som før nevnt, eller det kunne gjelde større skiftestasjoner. Hamar stasjon hadde dispensasjon fra 15/11.43 til frigjøringen, men bare for tre måneder om gangen. Andre større stasjoner hadde lignende dispensasjon de siste måneder av krigen. I 1943 fikk man til og med dispensasjon for juletreet på Hamar stasjon. Først var bestemmelsen riktignok at lysene skulle tennes bare

under "Urlaubertogenes" opphold på stasjonen. Men like inn under jul ble det bestemt at lysene kunne holdes tent hele dagen(14).

Fra Hamar krets av det sivile luftvern kom det transportplan for evakuering av husville etter flyangrep (15). Etter denne planen skulle de fleste transporteres med rutebiler, men jernbanen skulle transportere 100 personer til Lötten, 100 til Ringsaker og 90 personer til Stange.

I Hamar distrikt var det, så vidt vites, ingen flyangrep under okkupasjonen, men noen flyalarmer forekom. "Forvarsel" var det sikkert meget av, men det fikk publikum aldri vite noe om. Det kunne vært interessant å vite hvor ofte det var forvarsel, men opplysningene er nokså tilfeldige. Bare for en enkelt måned, oktober 1944, foreligger det fullstendig oppgave fordi det da ble foretatt en kontroll. Denne måneden var det forvarsel nesten hver dag, i alt 24 ganger. Nesten alle gjaldt Gudbrandsdalen, og det er vel temmelig sikkert at de flyene som ble observert var engelske transportfly som kom med utstyr til hjemmestyrkene (16).

Ved okkupasjonstidens slutt hadde luftvertiltakene kostet Hamar distrikt kr. 141 230,-, iberegnet tilfluktsrom og brannvern.

Bedriftsvern.

Forordning om bedriftsvern i livsviktige bedrifter ble vedtatt av Innenriksdepartementet 21/8.41 (17). Det ble bestemt at denne forordning skulle gjøres gjeldende også for jernbanens verksteder. I april 1942 kom det nærmere direktiver (18) og i juli hadde distriktet ferdig to planer for bedriftsvern, nemlig for Hamar jernbaneverksted og for Hamar stasjon. For de andre større stasjoner mente man det ikke var nødvendig med noen særskilt plan.

Hamar stasjon var inndelt i fire vaktområder: 1. Stasjonsområdet. 2. Godshusområdet. 3. Verkstedsområdet. 4. Lokomotivstallområdet med kullopplag. På de tre første gikk det vakt døgnet rundt. På det fjerde ansås det ikke nødvendig med vakt, da det der ble arbeidet hele døgnet. Dessuten var det særskilt vakt ved portene. For hvert område var den øverste tjenestemann i området oppnevnt som leder. Ved stasjonen og verkstedet var det oppsatt brannverntropper og sanitetstropper, hvor hver mann hadde sin bestemte oppgave.

Samtidig med direktivene sendte GD ut bestemmelser om adgangskort til jernbanens områder (19). Heretter hadde ingen uvedkommende adgang utenom plattformer og ekspedisjonslokaler, hvis han ikke hadde slikt kort.

Det ble også etablert en spesiell vaktjeneste for verkstedarbeiderne. De skulle når som helst være ferdige til å rykke ut for å rydde opp etter toguheld (20). I Hamar var det stasjonert en fullt utstyrt redskapsvogn som kunne være klar til utrykning på en halv time om dagen og på en time om natten eller søndagene (21).

Lokomotiver og lokomotivpersonale skulle også stå i beredskap. TK forlangte oppgave over hvilke stasjoner som kunne holde slikt beredskap, men det var så snaut med lokomotiver at alle var i drift til stadighet. (22).

Distriktets utgifter til bedriftsvern var pr. 30/6.46 kr. 37 131,-.

Linjevisitasjon.

Linjevisitasjonen var en meget viktig del av beredskapstiltakene.

Inntil høsten 1941 foregikk visitasjonen uforstyrret av tysk innblanding. De fleste linjeavdelinger ble visitert to ganger i døgnet, en del, blant andre avdelingene nordenfor Elverum, en gang i døgnet (23).

I september 1941 fant TK plutselig ut at visitasjonen pr. tralle ikke var tilfredsstillende, og Hovedstyret måtte sende telegrafisk ordre til distriktene om at all linjevisitasjon heretter skulle foregå til fots (24), straks etter rettet til at det var nok at en av de daglige visitasjoner foregikk til fots. Hamar distrikt var ikke enig i TK.s oppfatning av tralle-visitasjonen. Man anså en befarings med tralle som den mest betryggende kontroll så vel av linje som skinnegang. En oppmerksom visitör kunne da lett konstatere skinnebrudd og kunne meget lettere tilkalle hjelp. TK gikk da med på noen innskrenkninger i fotvisitasjonen, men forlangte at den skulle fortsette på hovedlinjene, blant andre Oslo-Trondheim (25).

Etter de erfaringer som ble gjort ut over vinteren bad GD igjen TK om tillatelse til å gå over til den gamle ordning med tralle-visitasjon, og nå ble det tillatt (26).

Så var det stille til høsten 1943, da det forekom en del linjesprengninger. Statspolitiet sendte da et hemmelig brev til GD, beskrev hvordan spreng-legemene så ut og bad om at linjevisitasjonen måtte bli skjerpet (27). Linjeavdelingene fikk gjenpart av det hemmelige brevet og ordre om å sette i gang ekstra visitasjon. Først ble det satt i gang ekstra visitasjon foran alle Urlaubertog. Etter nyttår kom det en alvorlig henvendelse fra TK (28). Det ble gitt ordre til at alt til forföyning stående mannskap i særlige tilfeller skulle settes inn til bevoktning av linjen.

Økt kontroll og økt linjevisitasjon skulle gjennomføres. Til dette formål skulle det tas til hjelp all arbeidskraft som ble frigjort ved innskrenkning av trafikken, som godshuspersonale, personale til vedlikehold av linjen og mulig annet personale.

GD gav ordre til at det ekstra linjepersonale som ikke hadde avlagt noen prøver skulle gis en kortfattet instruksjon i de viktigste sikkerhetsbestemmelser, og derpå settes inn i linjevisitasjonen. En masse ekstrarfolk måtte tas til hjelp. Samtidig som banemesterne fikk denne instruks fikk stasjonene instruks om at de ved eventuel ødeleggelse av jernbanens anlegg, som måtte ha til følge en innskrenkning i trafikken, skulle alt ledig personale stilles til baneavdelingens disposisjon (29) etter banemesterens ordre.

Snart ble det enda værre. Fra 18/4.44 ble det gitt ordre til uopphørlig visitasjon på alle hovedlinjer, og baneavdelingens folk ble så opptatt med visitasjon at det gikk ut over linjevedlikeholdet. Dette varte helt til frigjøringen (30).

Visitasjonen ble også⁶ vanskeliggjort ved at tyskerne begynte å rekvirere traller (31). Det begynte med at TK meddelet⁷ at tyske offiserer på kort frist kunne rekvirere tralle eller annet passende befordringsmiddel, for eksempel lokomotiv med godsvogn, i tilfeller hvor det gjaldt i hast å undersøke en jernbanestrekning ved sabotasje eller lignende.

TK forlangte å få oppgave over alle traller, både jernbanens og private, med opplysning om stasjoningssted, eier og hva slags tralle (32). I Hamar distrikt ble oppgaven slik:

	Håndtraller	Sykeltraller	Sparktraller	Motortraller
Jernbanens	75	13	5	4
Private	0	180	1	0

I en senere oppgave ble det opplyst at jernbanen hadde 119 tunge arbeidstraller.

Enkelte steder, for eksempel på Lillehammer, måtte traller stå til disposisjon utelukkende for tyskerne. Men de skulle ha norsk betjening (33).

Spesielle krav.

Tyskerne hadde også en del spesielle krav når det gjaldt beredskap.

I slutten av august 1940 hadde vi den veldige skadeflom i Gaula, den største katastrofe i Rørosbanens historie, og straks etter forlangte tyskerne at det skulle organiseres særlige tiltak for utbedring av større skader på jernbanelinjen (34). Tiltakene skulle ta sikte på reparasjon av både naturskader og krigsskader. Det skulle opprettes hoveddepoter på passende steder, og de skulle utstyres med forskjellig materiell. I Hamar distrikt ble det opprettet slike depoter i Hamar, Otta og Koppang. Der var det lagre før, så det behövdes ikke noe ekstra arrangement. Det ble bestilt noen ekstra sporveksler og gjort avtale med Hamar Jernstøperi om hjelp ved bru-reparasjoner. Men ellers kokte saken bort da beredskapsarbeidet kom i gang for alvor.

I mars 1941 forlangte tyskerne at alle lasteramper skulle ryddes slik at de kunne bruke dem på kort varsel (35). I Hamar distrikt var det flere ramper som var fullt bealgt med store lager av trelast og ved som skulle sendes, og for disse fikk man disp-

pensasjon. I september ble rampene - unntagen Elverum - frigitt til ved-forsendelser, men det måtte ikke legges opp mere enn at det kunne lesses opp straks.

Vinteren 1941-42 ble det kjørt frem meget ved, særlig i Österdalen, men våren 1942 måtte rampene ryddes igjen (36). Og nå forlangte TK at rampene for fremtiden skulle holdes ryddet. Ut på sommeren ble det lempet litt på bestemmelsen, da TK oppga noen bestemte stasjoner som skulle holdes ryddet. Det var spesielt de større stasjoner, i Hamar distrikt i alt 10 mellom Eidsvoll og Dombås, 3 på Raumabanen og 6 på Rørosbanen. De andre ble frigitt.

Taushetsplikt.

Personalets taushetsplikt ble stadig innskjerpet. Første gang i desember 1940 (37), da det ble gjort oppmerksom på at det var forbudt å gi opplysninger om ekstratog som befordrer høyere tyske sivile eller militære personer, eller om militære ekstratog. Slike opplysninger skulle heller ikke gis til tyske militære.

I februar 1942 bestemte den tyske överstkommanderende at alle spørsmål om drifts- og trafikkforhold, både militære og sivile, skulle besvares av TK. Omtrent samtidig bestemte TK, at Statsbanenes statistikk for 1940/41 av forsvarsmessige grunner ikke skulle offentliggjøres. Det skulle heller ikke gis tillatelse til å fotografere eller fremstille filmer av nybygde jernbanelinjer. GD meddeler alt dette og konkluderer med å si at de ikke må offentliggjøres eller gis utenforstående opplysninger om Statsbanenes regnskapsmessige, økonomiske eller driftsmessige og tekniske forhold (38).

En forordning om forbud mot fotografering var sendt ut av

Reichskommissar allerede 1/5.41, og 17/2.43 fikk den et tillegg hvor også jernbaner var tatt med (39). Forbudet ble senere innskjerpet og utvidet av GD (40). Taushetsplikten ble også innskjerpet (41), særlig når det gjaldt tyske militærtransporter (42). I forbindelse med opprettelsen av transportkontorene ble det gitt meget strenge regler. Så få som mulig skulle ha kjennskap til transportene. Transportkontorene skulle arbeide isolert i egne rom som ingen andre hadde adgang til. De skulle ha egne skrivemaskindamer og egne bud. Bestemmelsene var åpenbart satt opp med tanke på transporten fra Oslo til Trondheim, for det het at det eneste alle distrikter skulle ha beskjed om var Fahrt-nummer, antall vogner og rute gjennom eget distrikt. Gjennomgangsdistriktet skulle ikke vite noe mer, senderdistriktet skulle dessutean bare vite om sendersted og mottagerdistriktet skulle bare vite om mottagersted. Meldinger om transporter skulle etter bruk- en tilintetgjøres.

Fahrt-nummer systemet fikk jernbanens folk anturligvis ingen forklaring på. Man kunne jo så noenlunde slutte seg til betydningen, men det var slett ikke alltid at slutningen var riktig. Det var en lang tallrekke som angav bestemmelsesstedet, om det var krigsviktig transport, antall vogner m. m.

Borgervakt.

Da sabotasjehandlingene tiltok ble det vedatt en midlertidig lov om borgervakt 6/8.42 (43). Det var nærmest en straff for publikum, for til denne vakten ble sivile personer beordret. Arbeidere i livsviktige bedrifter var fritatt for utskrivning, såant andre de fleste jernbanefolk.

I Hamar distrikt begynte borgervakten etter ordre fra det tyske sikkerhetspoliti av 2/10.43 (44). De som ble utskrevet fikk en trykt innkallelse fra politimesteren, hvor det på to steder sto med uthevet trykk at "De hefter med livet for sikkeringen av den strekning som skal bevoktes".

Disse sivile var dårlig eller slett ikke ~~fn~~instruert om hvordan de skulle forholde seg på jernbanens område, så flere av dem ble overkjørt og drept. I Hamar distrikt ble en borgervakt drept, nemlig Aksel Avsetengen på Dombås, hjemmehørende i Moelv, drept 19/12.43. (45).

Det var altså politiet som beordret borgervakten og GD skrev flere ganger til Politidepartementet og påpekte de farer dette vaktholdet medførte, både for vaktene og for jernbanen (46).

Spørsmålet om å sløyfe denne vekten kom da opp og GD bad om oppgave over de steder hvor slik vakt var etablert (47). I Hamar distrikt var ^{det} 32 bruer og tunneler med vakt, og det tjenestegjorde 58 mannskaper i hvert skift. Med tre skift ble det i alt 174 mann. Distriktet uttalte samtidig at borgervakten som sikkerhetsforanstaltning var helt illusorisk. Den ble opphevet før okkupasjonens slutt.

Passersedler.

Alle jernbanefolk ble stadig plaget med "Ausweis", passersedler. Under hele okkupasjonen kom det stadig nye.

Det begynte med det samme Hamar var okkupert. Det er bevart to forskjellige passersedler fra de aller første dagene, begge av norsk fabrikat. Den ene er undertegnet av den tyske Ortskommandant og den andre er undertegnet av en politibetjent ved

Hamar politikammer. Den første er udatert, den andre er datert 18/4.40, altså den dagen byen ble okkupert. De gjaldt bare i byen med nærmeste omegn. Senere ble det litt lettvintere, da Ausweis ble sendt ut fra distriktskontoret. Hovedstyret sendt ut en del allerede 22/4.40 (48) og 1/5 kom det en større forsyning (49). De ble sendt også til større stasjoner utenfor Hamar. I mai var det også en lokal passerseddel for reise i Hamar distrikt. Den ble undertegnet av politimesteren og Ootts-kommandanten personlig.

I avisene opplyses det først at passersedlene er opphevet for det sydlige Norge i slutten av mai (50), men straks etter opplyses det at forbudet mot å ferdes ute etter kl. 23 står ved makt (51). Endelig i slutten av juni heter det at portforbudet i Hedmark er opphevet (52). Men 4/9 ble det igjen portforbud i Hamar, vistnok fordi et tysk halmåger var brent. Jernbanefolk måtte da ha ny passerseddel hvis de skulle på arbeide om natten. Den måtte brukes bare i tjeneste (53).

Etter som tiden gikk og alt slags beredskap ble forsterket ble det mer og mer strengt med siviles adgang til jernbanens områder. Noe som ytterligere bidrog til dette var at det på flere større stasjoner hadde vært spetakkel med publikum, særlig om lørdagskveldene.

Først fikk vi legitimasjonskort med fotografi fra 1/4.41. Men det måtte jo alle menesker ha.

Sommeren 1941 bestemte Politidepartementet at alle som i stillings medfør måtte ferdes ute under flyalarm måtte ha passerseddel stemplet av politiet. Jernbanefolk i uniform kunne gå uhindret, men de som ikke hadde uniform måtte ha passerseddel

og gult armbind (54).

Det var ennå ikke innført noe alminnelig forbud mot å ferdes på jernbanens område, men enkelte steder var forbudt område. Det ble da anskaffet et særskilt merke, et lite jernbaneemblem i emalje med nål, som skulle gi særlig det inspiserende personale adgang over alt. Til Hamar ble det rekvirert 20 stykker, og det ble holdt nøye kontroll med dem (55).

Men så kom det alminnelige forbudet, i forbindelse med innførelsen av bedriftsvern, som nevnt før. Det ble utstedt adgangskort i fire forskjellige farver. Etter reglene skulle det være røde årskort for fast personale, grønne kvartalskort for sesongarbeidere, gule månedskort etter behovet og hvite som gjaldt bare for dagen for utenforstående. Men det gikk vistnok litt om hverander med farvene (56). Senere ble det ved alle stasjoner og planoverganger slått opp plakater med norsk og tysk tekst som innskjerpet forbudet (57).

Men tyskernes utrygghet vokste og sommeren 1944 hadde Politidepartementet i alle landets dagsaviser en annonse som innskjerpet forbudet mot å ferdes på jernbanens områder. Det ble truet med at det ville bli tatt strenge forholdsregler mot dem som overtrådte forbudet (58).

Ved siden av de alminnelige passersedler eller adgangskort hadde vi "Tjenestebevis" med fotografi som gav adgang til "grensesonen" langs svenskegrensen (59). Først omfattet grensesonen stasjonene fra Elverum til Stai samt Tynset, idet sonen mellom disse to stasjoner gikk langs riksvei 80 (60). Men fra 1/1.44 ble sonen utvidet, så alle stasjoner nordenfor Elverum kom innen grensen (61). Bestemmelsene om grensesone ble fastsatt av Administrasjonsrådet og gjaldt fra 1/7.40 (62). De som bodde i grensesonen

måtte ha grenseboerbevis, og de som reiste dit måtte ha tjenestebevis. Det gjaldt for eksempel inspektører og annet administrasjonspersonale, togpersonale, vikarer, banemester, håndverkere og andre. Enda var det spesielt sperrede områder i grensesonen, som enkelte kunne få adgang til når de var utstyrt med en særskilt legitimasjon. Hamar distrikt fikk 15 slike (63).

Enda har det nok vært flere "Ausweis" enn de som er nevnt her. For eksempel de nye som ble utstedt 5/2.45, etter de store sabotasjehandlinger. De var utstedt av tyskerne på helt nytt formular på rødt papir.

Personalet.

Arbeidsforhold.

Krigsforholdene med blending og andre tiltak, og nedslitt materiell, skapte vanskelige og usikre arbeidsforhold for personalet. Allerede i desember 1940 sendte Hovedstyret ut et sirkulære hvor det ~~ble~~ uttalt at man er oppmerksom på de vanskelige forhold personalet arbeider under, og man verdsetter den tjenesteiver som under disse forhold vises for å oppnå en rask ekspedisjon og en regelmessig toggang. Men det hadde i den senere tid hendt flere alvorlige toguhell, derfor var det nødvendig at alle sikkerhetsforskrifter ble fulgt. Så ble det pekt på en del spesielle forhold (1).

Men uhellene økte, og i mai 1942 kom det et skarpt brev fra TK til GD (2):

"I den senere tid hoper det seg opp driftsulykker og især sammenstøt med lokomotivbeskadigelse i slik mengde at vernemaktens interesser trues.

I tilslutning til samtale med driftssjef Dahlum finner TK Oslo det nå påtrengende nødvendig at det sørges for gjennomgripende forholdsregler. Om nødvendig må det gripes inn med mer følelige straffer overfor de skyldige".

GD føyde til:

"Til tross for at administrasjonen er fullt oppmerksom på de vanskelige arbeidsforhold og det store arbeidspress som legges på personalet og de vanskeligheter som blending og mørklegging medfører, må en under hensyn til det av TK anførte på det alvorligste innskjerpe overfor alt personale å vise nødvendig aktsomhet under utførelsen av tjenesten".

Men så kom det også litt påskjønnelse. I september 1942, etter

at sommerens reisetrafikk var over, sendte GD ut et sirkulære "Til alt personale", hvor han siterte forskjellige anerkjennende uttalelser om jernbanens tjenestemenn fra privat hold. GD føyde også til sin personlige takk (3).

Det ~~ble~~ nokså snaut med personale på grunn av den store ekstraordinære trafikk og liten tilgang av nye folk. Allerede i mars 1941 skrev DC til Hovedstyret at man vanskelig kunne permittere folk til ligningsarbeide og andre kommunale verv. Hovedstyret vendte seg til departementet, som sendte en anmodning til fylkesmennene om at jernbanefolk ikke burde oppnevnes til slike verv. Det ~~ble~~ også henvist til de enerverende forhold som jernbanefolkene arbeidet under (4).

Året etter bestemte Arbeidsdepartementet at på grunn av de store krav som krigsforholdene stilte til Statsbanenes personale skulle alle søknader om permisjon til gjøremål utenfor jernbanen avslås. Det gjaldt også stillinger innen^{NS} og hirden. Unntagelse skulle gjøres bare for dem som meldte seg til fronttjeneste (5).

Administrasjonen. Arbeidet økte også ved administrasjonen, så det ~~ble~~ atskillig overtid. Før jul 1943 var det særlig ille. Da ble det sendt et telegram til GD hvor det ble opplyst at overingeniør Nielsen var alvorlig syk, inspektør Petterson arrestert, to ekspeditørstillinger ubesatt og en assistent nettopp død. En ekspeditør ble da flyttet over fra driften (6).

Fra 19/1.42 skulle 48 timers arbeidsuke innføres ved alle administrasjonskontorer (7). Kontortiden ble da delt og ble kl. 8,30-13 og kl. 15-19, lørdager kl. 8,30-14. Da sommeren kom ble kontortiden sammenhengende kl. 8,30-16. Dette kom til å fortsette ut okkupasjonstiden. Delt kontortid har aldri kunnet slå igjennom.

Etter frigjøringen ble den gamle kontortiden, kl. 8,30-15, tatt opp igjen fra 4/6.45 (8).

Stasjonene. Særlig ved Dombås og Åndalsnes var forholdene vanskelige.

På Dombås var jo stasjonen brent så ekspedisjonen måtte til å begynne med foregå i et skur som sto igjen. Den nye stasjonen ble ferdig sommeren 1941, og imens var det blitt en veldig tyskertrafikk på stedet. Hundrevis av arbeidere bygde brakker for tyskerne, mest utenom stasjonen, så det til slutt ble en hel by med minst 10 000 tyskere (9). Stedet var et rekreasjonssted for tyske soldater, med sykehus, bakeri, fengselsbygning og administrasjonsbygning. Dette skapte stor trafikk, men dertil kom vanskeligheter med gjennomgangstrafikken. Stasjonens spor var for få og for korte. Det var ofte kryssing og forbikjøring samtidig, og da måtte to tog kjøres ut på Raumabanen for å få det passerende tog forbi. Dette var ulovlig, men da det gikk bra var det ingen som sa noe. Men togene ble forsinket. Da tyskerne bygde et sidespor for sin trafikk på Raumabanen litt ovenfor Dombås ble det noe bedre. Stasjonen ble proppet med vogner sydfra, for fra Dombås og nordover kunne ikke togene ta så mange vogner på grunn av den store stigning og dårlige lokomotiver. Det var vanlig at togene ble forsinket en halvtime fra Dombås til Fokstua.

På stasjonens kontor hadde to tyskere tjeneste natt og dag. De kontrollerte togtider, lokomotiv, antall vogner, om trekkraften var utnyttet og at den tyske trafikk gikk foran den norske. Stm. sier at tjensten artet seg som en kamp mellom tyskere, konduktører, togledere i Hamar og Trondheim og stm. selv. DC sier en gang i et brev til driftssjefen: "Dombås er distriktets vanske-

ligste stasjon. Jeg venter hver dag at stm. skal klappe sammen av overanstrengelse"(10).

Om dødsulykker på Dombås er det fortalt et annet sted. Ved en annen anledning raste en godsvogn ut fra stasjonen og stötte mot et tog söndenfor. Ingen kom til skade, men tyskerne opptok det som sabotasje og arresterte banefolkene og alle som hadde tjeneste ved stasjonen den natten. De slapp ut igjen etter noen dager.

Trafikken over Ändalsnes vokste under okkupasjonen slik at stasjonen ble praktisk talt sprengt.

Det var især samtrafikken med dampskipene, Møre fylkes rute-selskap, som skapte arbeide og vanskeligheter. Stasjonen har samtrafikk med utlandet i samme utstrekning som enkelte store bystasjoner, men er værre stillet enn disse fordi hovedmassen av trafikanter bor utenfor stedet og må betjenes pr. rikstelefon.

Arbeidsforholdene på stasjonen hadde aldri vært gode. Nyansatte telegrafister ble gjerne sendt dit, og når de hadde vært så lenge at de var blitt kjent med forholdene sökte de seg over til en bedre stasjon. I et tilfelle da eldstemann blant telegrafistene ble flyttet til Elverum, ble han yngstemann der (11).

Det forekom mange tyverier av gods ved Ändalsnes, så en tid ble det opprettet et spesielt nattvakthold. Det viste seg lite effektivt, og ble også til slutt ansett for ^vöverflödlig da stasjonen ble betjent hele dögn^{et}. Men tyveriene fortsatte, og hösten 1944 kom to mann fra kriminalpolitiet i Oslo for å se på forholdene ved stasjonen. I sin rapport kritiserte de blant annet de ukontrollerte forhold ved behandling og oppbevaring av godset. Men dette skyldtes det forhold at stasjonens bygninger ikke var tids-

messige i forhold til den store og mangeartede trafikk. Det samme var tilfelle med kaihus, rampe, lagerrom og kontorer. Alt var for smått og utilstrekkelig, og det kunne ikke gjøres noe effektivt ved det så lenge krigen varte. I sin redegjørelse til GD föyde DC til at politiets rapport ikke inneholdt noe nytt. Til slutt sier han:

"Trafikken her har sprengt alle rammer, forholdene er mangeartede og vanskelige, transport og arbeidsforhold har vært helt ekstraordinære. Hertil kommer de vanskeligheter som arrestasjon av övet og kjent personale har medfört.

I betraktning av plassforhold, personalforhold, trafikkforhold, ernæringsforhold, boligforhold og alle de andre vanskelighetene som fölger av okkupasjonen og krigsblokade må det nærmest betegnes som et mirakel at alt er gått så pass bra som det virkelig har gjort ved Åndalsnes stasjon med de sterkt begrensede muligheter for trafikkavvikling som denne stasjon har å by på.

Jeg er takknemlig for den interesse politiet har vist for lösning av vanskelighetene og tillater meg til slutt å uttale önske om at det må bli ordnet med et mere permanent politioppsyn ved dette viktige trafikk-knutepunkt". (12).

Det var naturligvis stor tyskertrafikk også på Åndalsnes. Det var Bahnhofs-Offizier der og stasjonen ble utenom den ordinære trafikk brukt til opplæringssted for ~~så~~ nye soldater med hensyn til det som angikk jernbanetrafikken (13).

Hamar stasjon hadde også sine vanskeligheter. Stasjonen ble nedsyltet med vogner, opp til 200 som sto og fylte opp sporene og hindret skiftingen. Men skifting ble rekvirert fra alle kanter, fra lokomotivstallen, verkstedet, baneavdelingen, godsavdelingen og sidesportrafikanter. Det var for få sporskiftere, men plattformbetjeningen besto av bare ferske ekstrafolk, så det var ingen å lære opp. Skiftelokomotivene gikk dögnet rundt, men det var umulig å imötekomme alle krav på skifting. Rett som det var kom det ordre fra tyskerne at vogner med et bestemt Fahrt-nummer skulle sendes, og så måtte de plukkes möysommelig sammen fra forskjellige steder. Fungerende stm. gikk hver morgen en tur

over tomte og noterte hvor de forskjellige Fahrt-nummer sto, for hvis de ikke ble samlet fort nok ble det spektakel.

Dette var i begynnelsen av okkupasjonstiden. Senere ble det noe bedre.

Den første Bahnhofs-Kommandant i Hamar var svært kvass og nøye. Han tålte ikke så meget som en fyrstikke på plattformen. Men han var til hjelp for stm. under det stadige bråk og kluss som forekom med tyske ~~soldater~~ soldater på stasjonen. Stm. fikk alltid medhold av BK, somme ganger var det nok bare å si at "vi går til BK". Ham hadde de prespekt for. (14).

Det foreligger også rapporter fra mindre stasjoner om 14-18 timers sammenhengende tjeneste på grunn av stadige forsinkelser og andre forhold. Stm. fraskriver seg ansvaret for sikkerhetstjenesten (15).

Lokomotivpersonalet hadde en særlig utsatt stilling under okkupasjonen, og da det var for lite personale ble det også for lang tjeneste. Allerede sommeren 1940 skrev lokomotivpersonalets forening til DC og gjorde oppmerksom på at 18-20 timers tjeneste i døgnet ikke var så sjeldent, og bad om at det måtte bli skaffet mere personale (16). Distriktet hadde da allerede skrevet til Hovedstyret om saken.

I oktober 1940 kom et nytt brev fra foreningen. Da hadde lokomotivpersonalet begynt å få føling med virkningene av blinding og mørklegging. Disse foranstaltninger skapte særlig utrygge forhold for lokomotivpersonalet. Foreningen bad nå om at det måtte bli visitasjon foran nattogene, at det måtte bli satt opp togveisluttmerke som var synlig i mørket på alle stasjoner, og at varssignal måtte bli satt opp foran alle krigsskadde bruer. Foren-

ingen fremholdt at selv om man var kjent på de forskjellige strekninger var det meget vanskelig å orientere seg i stummende mørke(17)

Et annet forhold som skapte ubehageligheter for lokomotivpersonalet var det dårlige renhold av lokomotivene. Pussegarnet ble borte og lokomotivene gikk ustanselig, så det heller ikke ble noen anledning til å pusse. Snart ble oppfatningen den at pussen var det ikke så nøye med, så det ble heller ikke gjort noe større selv i de tilfeller da det kunne gjøres. Lokomotivpersonalet klaget over at smuss og oljesøl lå i tykke lag over alt på lokomotivene. Klarne deres ble ødelagt og vareklær var det ikke å få. Oppslag som innskjerpet plikten til pussing ble satt opp i lokomotivstallene flere ganger. Det ble pekt på at meget kunne gjøres med treull og varmt vann (18).

Tyskerne var særlig interessert i at lokomotivtjenesten fungerte, så i januar 1943 sendte TK en forespørsel til GD om lokomotivpersonalets personlige forhold.

Det første spørsmål var om sykdomsforholdet. Det ble svart at i Amur distrikt var helbredstilstanden ikke verre enn vanlig på denne årstid.

Det andre spørsmål var om ernæringsforholdene. De var vanskelige. Da det var svært knapt med kjøtt og fisk måtte utnistingen bli bare bröd. På grunn av utnistingen hadde lokomotivpersonalet nokså store tilleggsrasjoner på bröd og fett, varierende fra 50 til 100 prosent på bröd og 20 til 50 prosent på fett. Det eneste man kunne foreslå til forbedring var suppeservering, og dette ble også gjennomført, men først meget senere (19).

Det tredje spørsmål gjaldt bekledning, som det var svært skrøpelig med. Lokomotivpersonalet hadde mistet sin rett til uniform,

og vareklær var ikke å få. Det gikk hårdt ut over de private klærne på grunn av det mer enn alminnelig smudsige arbeide ((20)).

Lokomotivfører Ole Johansen skildrer forholdene under okkupasjonen slik:

"Okkupasjonstiden var en fæl tid for oss lokomotivfolk. Det værste var blendingen, om natta kjørte vi i blinde, de sprengte bruene var bare støttet opp med tømmerstokker, kullene var dårlige. Det hette forresten at lokomotivet ikke skulle "arbeide" over bruene, og da kan en tenke seg hvordan farten ble. Ellers kjørte vi så det skranglet og banket alle steder i de dårlig vedlikeholdte lokomotivene. Vi var bestandig forberedt på det værste. Og alt for lite folk var det, så 18-20 timers tjeneste om gangen var alminnelig. En gang hadde jeg 26 timer i et kjørt.

En gang ble jeg innkalt til forhør hos DC fordi den ene stanga på lokomotivet mitt var røket. "Dere forlanger det umulige", sa jeg, "vi er pliktige til å undersøke om lokomotivet er i orden. Men maskinene går ustanselig, vi tar dem tur hånda på hverandre, vi får ikke olje og ikke lommelamper, så undersøkelsen må foregå i mørket, for lys er det ingen steder, og så må vi rote i de møkkete upussede maskinene hvor det er vanskelig å finne mangler selv i dagslys".

Overkonduktør M. Kr. Ödegaard forteller, og det har også gyldighet for lokomotivpersonalet:

"Konduktørtjenesten i okkupasjonsårene var en påkjønning. Det ble så alt for lang tjenestetid, og en av grunnene til det var de stadige militærtogene. Om vi var i rute så kom det alltid et transporttog og heftet oss. Vi kunne stå i timevis på stasjonene og vente på transporttogene, som ikke skulle forsinkes. Vi måtte lure oss inn i mellom med skiftingen".

Lokomotivfører Bjarne Iversen har fortalt det samme.

Lønninger.

For å motvirke inflasjon ble alle lønninger, unntagen for tyskerarbeide, holdt nåde med diktatorisk hardhet under hele okkupasjonen (21). Likevel steg prisnivået temmelig meget. Med en basis på 100 i 1938 steg leveomkostningene til 114 i april 1940 og til 155 i mai 1945 (22). Det måtte da bli nokså trangt for statsfunksjonærene, skjönt det kan vel sies at man ikke merket det så ~~mye~~ godt som man ville gjort under normale forhold,

fordi det etter hånden ble så tomt for alle slags varer at det ikke ble noe å bruke pengene til. Selv det mest nødvendige av mat og klær ble det snaut med.

Før krigen hadde statsfunksjonærene et lite dyrtidstillegg, men det ble satt ned etter krigens begynnelse. Ved nyttårstid 1942 ble det så bevilget et såkalt "forordningstillegg" på kr. 220,- pr. år, og det skulle gjelde fra 1/7.41. Det hette uttrykkelig at det var med samtykke av D~~et~~ Reichskommissar (23). Samtidig skulle betaling for overtid bortfalle, men de som fremdeles hadde meget overtid skulle inntil videre få utbetalt som personlig tillegg det samme beløp som de hadde fått for overtid i tilsvarende måned året før.

Fra 1/1.42 ble det også et barnetillegg på kr. 200,- for hvert barn man hadde mer enn 2.

Før jul 1943 fikk personalet den gladelige meddelelse at man skulle få julegratiale. Alle som hadde forsørgelsesbyrde og en grunnlønn på kr. 4000,- og derunder fikk en 1/4 måneds grunnlønn (24).

Det samme gjentok seg i 1944 og 1945. I 1944 var inntektsgrensen kr. 6000,- og maksimum gratiale kr. 125,- (25), og i 1945 var inntektsgrensen kr. 7500,- og maksimum gratiale kr. 150,- (26).

Ansettelses.

I den nye instruks for Statsbanenes forvaltning som trådte i kraft 1/11.41 hadde GD fått myndighet til å ansette personale (27). For stillinger i lønnsklasse 10 og lavere kunne han overlate denne myndighet til vedkommende avdelingssjef (nå jernbanedirektør),

og det ble gjort straks (28). Innstillingsmyndigheten lå hos vedkommende DC. Men NS la seg straks bort i dette, så saken er behandlet under kapitlet om NS.

Mat og klær.

Uniformer ble det naturligvis vanskelig med da klesrasjoneringen kom. Allerede høsten 1940 ble slitningsterminene forlengt fordi det var blitt vanskelig å skaffe tøyer (29). Termånen for uniform ble forlengt fra 18 til 22 måneder og for kappe fra 4 til 5 år. Senere ble det gitt underretning om de merker som skulle klippes på kleskortet for uniform (30), og i 1943 var det blitt så ilde at man fikk tillatelse til å sette distinksjoner på sin private dress, hvis dens snitt og farve var overensstemmende med uniformsmodellen (31).

Forsyningsdepartementet gav i 1942 instruks om at blant andre skiftepersonalet kunne få avvist lærstøvler. Men det hendte at forsyningsnevndene i lange tider ikke hadde noe å anwise. I atskillige tilfeller ble tjenestemenn simpelt hen borte fra arbeidet fordi de ikke hadde sko (32). Typisk er et brev fra en baneformann: (33).

"Må meddele at jeg i den nærmeste fremtid er nødsaget til å oppgi mitt arbeide som baneformann eller søke permisjon en tid på grunn av at jeg ikke eier skotøy. Jeg har i de siste 3 uker fått lånt et par lave skinnsko, men disse må jeg nå levere tilbake, og da har jeg kun et par utslitte kalosjer og et par fillete skinnsko å bruke".

I alle slike tilfeller skrev DC til vedkommende forsyningsnevnd og bad om at skotøy måtte bli avvist. Men det hjalp jo ikke stort, da det ikke fantes noe.

Som illustrasjon av matsituasjonen er som bilag gjengitt en jernbanefamilies spiseseddel for enkelte måneder av okkupasjons-

tiden (34). Det var vesentlig poteter og fisk man levde av. Familiens potetforbruk var under normale forhold et par tønner i året, men under okkupasjonen 13-14 tønner. Fisk ble også rasjonert, og var ofte vanskelig å få. Familiens husmor sto en gang i fiskekö i to timer, og så besvimte hun.

Sosiale tiltak.

Jernbanen hjalp sine tjenestemenn på mange måter under okkupasjonstiden. Både Hovedstyret og distriktsadministrasjonen var alltid imøtekommande når det gjaldt tiltak til å møte de mange vanskeligheter som tiden bød på. Jernbanen tok også initiativet til å skaffe personalet fordeler eller gleder. Det gjaldt både distriktet og høyere myndigheter.

Matauk. Maten var jo alfa og omega, så det er rimelig at det første spørsmålet som kom opp var det som med et populært uttrykk ble kalt matauk.

Allerede 11/5.40 svarte Hovedstyret på en forespørsel fra Oslo distrikt at de av jernbanens arealer som var brukbare kunne overlates til tjenestemennene til potet-eller grønnsakdyrking uten betaling (35). Dette var da en beskjed til alle distrikter, og tillatelsen ble brukt i stor utstrekning av personalet ved linjeavdelinger og landstasjoner. De siste okkupasjonsårene sendte distriktet ut beskjed til personalet hver vår om at ledig jord kunne brukes (36) og det ble tatt i bruk mange jordstykker på 100-200 m². Våren 1944 kom også Landbruksdepartementet med en oppfordring om at ubenyttede tomtarealer, vei- og jernbaneskrånninger, parker og lignende måtte tas i bruk (37).

Fra 1942 fikk personalet også ekstra fri til matauk, og det

gjaldt alle som hadde have eller parsell (38). Det var en masse, også i byene, som hadde det. Første året fikk man to dager om våren, i 1943 tre dager om våren og to dager om høsten, alt i tillegg til ferien (39). I 1944 var det selve ministerpresidenten som tok initiativet. Han bestemte at alle embeds- og tjenestemenn skulle få tre dagers ekstra fri til matauk, og det gjaldt alle, selv de som ikke hadde jord. De som ikke hadde ble oppfordret til å delta i jordbruksarbeide (40).

Våren 1945 kom en lignende bestemmelse, men den ble tilbakekalt etter frigjøringen (41).

En annen likea viktig matauksak var griseholdet (42). Allerede i 1938 og 1939 var det enkelte som fikk tillatelse til å sette opp grishus på jernbanens grunn, men først under okkupasjonen ble det alminnelig. Det er registrert at det ble gitt 28 slike tillatelser på disse årene. Men det var også noen som hadde anledning til å ha gris i jernbanens hus, uthus eller vedskur. 15 slike tillatelser er registrert, men det var sikkert fler. Men den store masse kommer utenom disse to kategorier. Det ble jo tillatt å ha gris i byenes villa-kvarter, og jernbanen solgte utrangerte sviller for 40 öre pr. stykke til alle ~~som~~ funksjonærer som ville sette opp et provisorisk grishus, og utrangerte vakum-tønner for 2 kroner pr. stykke til å koke grisemat i. Tallet på dem som benyttet seg av dette går nok opp i hundreder (43).

Jernbanen satte også opp grishus for Norsk Spisevognselskap på Åndalsnes (44).

Forskuddslønn til innkjöp.

I Hamar distrikt var det en gammel ordning at personalet fikk forskudd til innkjöp av større vedpartier en eller et par ganger i året. Dette forskuddet ble så trukket i lønnen i løpet av 6 måneder. I begynnelsen av 1930-årene ble denne ordningen overtatt av personalets spæreforening.

Under okkupasjonen ble denne forskuddsordningen innført av GD, og nå skulle det være "forskudd på en måneds lønn til kjøp av brensel, poteter m. v. til vinteren" (45). Beløpet ble trukket på 6 måneder. Ordningen begynte 1942 og varte resten av okkupasjonsårene, også for pensjonister (46).

Det var vel ikke mange funksjonærer som ikke benyttet seg av dette. Også poteter ble jo en stor utgift disse årene, for det var det viktigste næringsmiddel.

Suppe.

I et brev til DC i desember 1941 mente GD at personalet burde skaffes noe ekstra bespisning på arbeidsplassen i form av en porsjon suppe - grønnsaksuppe eller fiskesuppe (47). DC i Hamar var enig, og straks over nyttår 1942 begynte Hamar Slakteri å levere suppe hver formiddag til verkstedarbeidere og administrasjonspersonale. Man fikk en halv liter hver, som funksjonærene betalte halv pris for, 30-40 öre, mens jernbanen betalte resten. Ordningen ble nokså snart utvidet til å gjelde også Hamar stasjon og annet personale i Hamar.

Dette ble svært populært og utviklet seg etter hånden til å gjelde hele distriktet, ja hele landet, for departementet og GD

fastsatte bestemmelser for suppetilskudd (48). De som fikk suppe til redusert pris fikk ikke noe tilskudd, men de som arbeidet på steder hvor det ikke lot seg gjøre å få arrangert noen samlet levering fikk 35 öre pr. dag i tilskudd, forutsatt at de kunne skaffe seg noe selv i arbeidstiden.

Ordningen opphørte 1/1.46.

Tran. Etter konferanse med departementet bestemte GD i januar 1942 at personalet gratis skulle få 5 gram medisintran pr. dag (49). Forutsetningen var at tranen skulle fortæres på arbeidsstedet av vedkommende funksjonær selv, men det ble levert ut en halvflaske pr. person, og den skulle vare i to måneder.

Senere ble det bestemt at visse grupper av jernbanefolk, særlig personalet i driften, skulle få adgang til å kjøpe tran (50).

Tobakk og brennevin. Tobakk og brennevin var strengt rasjonert. Alle kjøpte det de kunne få av brennevin, men de fleste byttet bort sin rasjon mot matvarer eller andre nødvendige ting. Rasjonen av tobakk ble så liten at det var jevngodt med ingen ting. Man måtte greie seg med hjemmelaget vare.

Det var derfor et gledelig lyspunkt i tilværelsen da GD i 1944 sendte ut beskjed om at "Myndighetene har i erkjennelse av det dyktige arbeide som ytes av Statsbanenes personale tilstått GD et parti tobakk og brennevin som vil bli fordelt blant personalet mot betaling - - " (51). Menn fikk kjøpt 280 gram tobakk og kvinner 140 gram, alle fikk kjøpt 3½ flaske brennevin.

Etter nyttår 1945 ble det en ny tildeling av tobakk, da menn fikk kjøpt 50 gram og kvinner 25 gram (52).

Gavepakker. Før jul 1942 kom det et brev fra GD hvor han meddelte at det var lykket ham fra et hold som foreløbig ønsket å

være ukjent, å få løfte om et parti matvarer til gratis fordeling blant de vanskeligst stilte tjenestemenn ved Statsbanene (53). Utdelingen skulle skje til personale innen alle tjenestegrupper, både faste og ekstra, bosittende i eller i nærheten av by, og som på grunn av stor forsørgelsesbyrde, sykdom eller på annen måte var dårlig økonomisk stillet. Til Hamar distrikt var det beregnet 160 pakker. DC ble oppfordret til å plukke ut de funksjonærer som burde komme i bety^(A)ngning, og det ble sendt en liste på 160 tjenestemenn. Disse fikk en pakke hver med dette innhold: 4 kg. erter, 1 eske ovomaltin, 80 buljongterninger, 4 bokser kondensert melk og $\frac{1}{2}$ kg. tørrede grønnsaker.

Etter at utdelingen var ferdig i mars 1943 kom det beskjed om at distriktet kunne få ytterligere 40 pakker, og de som hadde flest barn fikk en pakke til.

Straks etter kom det et nytt brev fra GD om at det fra samme hold kunne ventes en ny sending matvarer til fordeling blant jernbanens tjenestemenn (54). Hamar distrikt fikk denne gang 112 pakker som ble fordelt etter samme retningslinjer som sist. Innholdet var omtrent det samme, men det var også 2 kg. kunsthonning. Dessuten noe poteter utenom pakkene. Det er ikke lett å få gitt uttrykk for hvilken ubeskrivelig glede slike pakker vakte hos mottagerne.

Samtidig begynte de svenske gaver å komme. GD sendte ut beskjed om at svenske gavesendinger skulle fraktes fritt på norske jernbaner (55), ~~sensse~~ og så danske gavesendinger (56). Svenske pakker kan ikke sees å være kommet til Hamar distrikt i denne omgang, men danske kom i stor stil fra begynnelsen av 1945. (57). Pakkene skulle være til personalet i byene, og i første omgang kom det

97 pakker til Hamar og 28 til Lillehammer. Ved annen utdeling som foregikk i begynnelsen av mai 1945 fikk alt personale i byene sin pakke. Til Hamar kom det 869 pakker og til Lillehammer 94. Enda ble det en tredje utdeling i juli 1945, like stor som den andre (58).

Som en takk til de danske givere ble man oppfordret til å gi bidrag til Skiforeningens innsamling til en skihytte for dansker. Til dette formålet kom det inn kr. 4416,- fra personalet.

Den siste utdeling av gavepakker foregikk høsten 1945, da distriktet fikk 16 svenskepakker. De ble overlatt foreningene til fordeling.

Vaksinering.

I juni 1943 ble det påbudt av Innenriksdepartementets helseavdeling at blant andre alle jernbanens trafikkfunksjonærer og verkstedarbeidere skulle vaksineres mot kopper. Det skjedde i henhold til lov av 26/1.40 (59).

Et lignende påbud om vaksinasjon mot difteri kom omtrent samtidig (60). Senere ble det innskrenket til å gjelde bare personale under 35 år.

Foreningsarbeide.

Foreningsarbeidet gikk noenlunde normalt til høsten 1941, de uforglemmelige septemberdagene med unntagelses-tilstand og arrestasjoner.

Etter at det var ^{satt}inn "kommissariske ledere" av forbundene ble det etter hånden slutt på alt ordinært foreningsarbeide. Styrene la an på å gjøre minst mulig, slik at makthaverne ikke skulle få

noe påskudd til å blande seg opp i arbeidet. Årsmøtene var i alminnelighet de eneste møter som ble holdt, og der var det hele tiden gjenvalg, for at man ikke skulle risikere å få inn noen uønsket i styret. Den nye ledelse i landsorganisasjonen gav forresten beskjed om at nyvalgte skulle godkjennes av forbundet, og det ville man ikke ha noe av. Når det av og til forekom saker som styret måtte ta seg av, så hadde formannen en nærmest hemmelig konferanse med DC eller overingeniør. Prinsippet var at det aldri skulle skrives noe.

Kontakten ble også holdt med forbundenes gamle tillitsmenn. Da parolen om boikott av stillinger kom, fikk styremedlemmene den jobben å advare medlemmene mot å søke.

En viktig oppgave for foreningsstyrene var å holde kontakt med de rømtes og arrestertes familier, for så vidt mulig å holde dem skadesløse. Det ble gjort ved hjelp av privat inn_samlede midler. (61).

I funksjonærenes bibliotek, Jernbanebiblioteket i Hamar, ble det mange beslagleggelser av bøker som var forbudt. Den første beslagleggelsen var 29/10.40, og senere fortsatte det, i alt 4-5 ganger. Det var alltid det norske politi som kom, men listene var somme tider nokså tyskpregede. Til å begynne med ble bøkene omhyggelig levert, men etter hånden som man ble vant til trafikken ble det tatt nokså lettvindt. Alle bøker av noen betydning som kunne ventes beslaglagt ble da gjemt vekk. Mange av de beslaglagte bøker kom tilbake etter frigjøringen (62).

Arresterte.

Den første arrestasjon av en jernbanemann ble foretatt 19/7.40.

Han satt sammen med et selskap på en kafe og lyttet på radio. Hele selskapet ble arrestert, men slapp ut igjen dagen etter da det ble opplyst at det var kafeverten som hadde satt på radioen. Det var formodentlig nyheter fra London, men det er det ikke opplyst noe om (63).

Værre var det å ha illegale aviser. En mann som ble arrestert for dette i februar 1941 måtte sitte inne i 21 dager. Men enda slapp han billig. Et par år senere ville han ikke ha sluppet ut igjen i det hele tatt.

I november 1941 bad GD om å få oppgave over alle som var arrestert i tiden fra april 1940 (64). I Hamar distrikt var det 4 stykker, som alle var sluppet ut igjen. Men senere økte det. I 1942 ble 10 stykker arrestert og i 1943 16. De fleste slapp ut igjen straks.

Ifølge oppgave til GD i juli 1943 var det 5 tjenestemenn som da satt arrestert (65). For 4 av dem opplyses det at man ikke kjenner grunnen til arrestasjonen.

Tjenestemen ble alltid arrestert uten varsel og uten at ledelsen visste noe om det. Dette kunne ofte skape vanskeligheter for tjenesten. Her skal bare refereres et typisk eksempel. Det foreligger bare et dokument i saken, og det er en rapport til DC fra togføreren i tog 7709 som meddeler at fungerende stm. i Dovre, en telegrafist, ikke var tilstede ved togets avgang fra Sel. Ved togets ankomst til Dovre måtte stm. vekkes. Stm. fikk rapporten til uttalelse, men kunne bare svare at telegrafisten ganske riktig hadde tjeneste til det nevnte tog, men for tiden er han borte. Så kommer det til slutt en blyantpåtegning om at telegrafisten er tatt i forvaring av det tyske sikkerhetspoliti, og at saken kan henlegges (66).

GD henvendte seg gjennom Arbeidsdepartementet til politiet og bad om at politiet ved sine inngrep overfor jernbanens funksjonærer for fremtiden måtte ta hensyn til avviklingen av jernbanetjenesten, at arrestordre måtte bli forevist vedkommende DC i betimelig tid før arrestasjonen, og at det måtte bli rettet lignende henvendelse til de tyske myndigheter (67). Departementet gjorde slik henvendelse, men det hjalp ikke noe.

I 1944 ble det arrestert 21 og i de fire måneder før frigjøringen i 1945 hele 36. Og nå slapp man ikke ut så lett. Ved frigjøringen var det 25 som sat inne.

DC gjorde stadig henvendelser gjennom GD til TK om å få frigitt de arresterte. I januar 1944 sendte han et rent nödrop:

"Mangelen på kvalifisert jernbanepersonale gjør seg stadig sterkere gjeldende. Jeg er bange for at trafikkapparatet en vakker dag vil stoppe hvis det ikke snart gjøres noe effektivt for å rette på forholdet. Midlertidig hjelp kan vi nok få, men når det gjelder fagkyndig personale som det tar flere år å utdanne er avgangen større enn tilgangen.

Dette kommer for det første av at sykdom og dødsfall under nåværende ekstraordinære forhold er hyppigere enn under normale tider. For det annet er mange dyktige folk arresterte. Hvis det ikke er noen annen råd ber jeg om at de arresterte må bli midlertidig frigitt, eller at straffen må bli utsatt".

Så oppgir han navnene på 12 fast ansatte som han vil ha frigitt.

Da dette ikke hjalp begynte DC å skrive personlige brev til de ledende menn i generaldirektoratet. I et slikt brev i januar 1945 sier han at vi har hatt personale med over 90 timers tjeneste i en uke.

Til å begynne med ble det bestemt at lønnskulle utbetales til de arresterte, også faste ekstra, så lenge de ikke var meddelt avskjed (68). Men så alminnelig som dette ble i alle etater, så måtte det mere detaljerte regler til.

"Ministerpresidenten" vedtok en maddlertidig lov av 16/4.42 om avskjedigelse og forflytning av offentlige tjenestemenn, og Finansdepartementet sendte ut en forordning av 5/5.41 om frilønn og ventelønn (69). Etter disse bestemmelser fikk de som sat arrestert i lengere tid utbetalt en redusert lønn på 40 eller 60 prosent. Hvert enkelt tilfelle måtte godkjennes av statsråden. Hvis den arresterte slapp ut og begynte å arbeide igjen fikk han utbetalt differansen mellom full lønn og ventelønn (70).

I en oppgave som ble forlangt av GD i november 1944 (71) ble det opplyst at i Hamar distrikt var det 10 tjenestemenn som hadde hatt slik lønn. To av dem var løslatt og hadde fått utbetalt differansen.

Ifølge "Norsk fangeleksikon. Oslo 1946" ble 7 av de arresterte sendt til Tyskland. Men det er vel sannsynlig at det var noen fler. Alle kom hjem igjen.

Rönte.

De første som forsvant var lokomotivfyrbøter William Tilley og verkstedarbeider Arne Kaaten. De fulgte med de engelske styrkene som evakuerte fra Åndalsnes 30/5.40.

Tilfellet Tilley er ganske eiendommelig (72). Han var egentlig engelskmann og kom fra England sommeren 1918 sammen med andre torpederte engelskmenn som ble internert på Jørstadmoen. Han ble igjen i Norge etter den første verdenskrigen, ble ansatt som lokomotivmann i Hamar distrikt, giftet seg med en norsk dame og ble helt norsk. Da så den andre verdenskrigen kom til Norge, dro han tilbake til England, hvor han tjenestegjorde i de norske styrker som sersjant og fenrik. Etter krigen kom han igjen til Norge

og ble ansatt som lokomotivfører med ansiennitet fra 1942, det året han ville blitt ansatt om han ikke hadde rømt.

Den tredje forsvant i september 1940, men det var vel bare eventyrløst som var drivkraften, for han dro til England og er gått helt over til militæretaten (73).

Så i 1941 begynte de tvungne rømningene. Det var i alminnelighet folk som hadde deltatt i det illegale arbeide og som heller ville rømme til Sverige enn å bli arrestert. Svenskegrensen ligger jo nokså lettvtint til for Hamar distrikt. Foreløpig var det ikke så mange, 5 i 1941 og 2 i 1942. Tre av dem dro videre til England. I 1943 var det 6, hvorav 2 dro til England. Men så i 1944 kom det store rusj, som riktignok spesielt skyldtes hjemmefronten.

Høsten 1944 ble nemlig hjemmestyrkene mobilisert. Da forsvant det nesten samtidig 11 verkstedarbeidere. I alt rømte 25 i 1944, og i 1945 8 stykker. De som ikke var mobilisert til hjemmestyrkene dro til Sverige. Det blir da i alt 49 som rømte. Av dokumentene kan det sees at 9 dro til England, 16 til Sverige og 19 ble mobilisert til hjemmestyrkene, men disse tallene er altså litt for lave. Alle som dro til England var yngre folk som meldte seg til de norske styrker, likeså de fleste av dem som dro til Sverige. Men noen av disse var eldre, og de tjenestegjorde i den militære administrasjon i Sverige. Enkelte hadde arbeide privat.

Alle disse rømningene var naturligvis en torn i øyet på de tyske og nazistiske myndigheter. De satte himmel og jord i bevegelse for å hindre dem. Det var bestemt at når en mann forsvant så skulle det meldes telegrafisk til DC, og statspolitiet, og det tyske sikkerhetspolitiet skulle underrettes senest to dager etter

rømningen (74). Men det var noen som var lure. De søkte permisjon eller ble sykmeldt en uke eller to, og så kunne de forsvinne i ro og mak. Det var for eksempel tilfelle med ekstra jernbaneekspeditør major Trygve Sandvik, som ble general i Hamar etter krigen.

De forsvundne ble straks meddelt avskjed (75) og stillingene skulle averteres ledige (76). Men hvis familien var etterlatt fikk den en understøttelse på kr. 4,50 til 6,50 pr. dag plus kr. 1,50 for hvert barn (77).

Tyskerne var særlig interesserte i å hindre befalet i å rømme. I begynnelsen av 1943 kom det beskjed fra GD om at alle krigsskoleutdannede offiserer under 60 år i statens tjeneste som henter lønn, skulle kvittere for denne lønn personlig minst en gang i måneden (78). De som ikke gjorde det skulle anmeldes til politiet innen to dager. I Hamar distrikt var det på det tidspunkt bare en offiser i arbeid.

Et års tid senere ble samme ordning gjennomført for befalskoleutdannet befa^l (79). I Hamar distrikt var det 31 funksjonærer i denne kategori, men to gikk fra fordi de var medlemmer av NS.

Endelig ble det forlangt oppgave over befalsutdannede tjenestemenn som ikke hadde gjennomgått befalsskole, men var utdannet ved befalskurser. Her var 3 slike, men de ble fritatt for kontroll (80).

Tyverier.

Rasjonerte varer var svært gjeve i okkupasjonstiden, og jernbanen var nokså meget plaget av tyverier. Både DC og GD sendte

ut sirkulærer hvor personalet ble bedt om å øve skarp kontroll med alle sendinger, og det ble spesifisert nærmere hvordan kontrollen skulle foregå (81). Det var særlig tobakk- og brennevinssendinger som var utsatt, og for disse ble det innført en særlig kontroll. Tobakksendinger ble lagt i samle-kasser til hver stasjon eller banestrekning (82). Kontrollen med brennevinssendinger begynte forresten alt i 1938, men under okkupasjonen økte tyveriene. Sendingene ble lagt i hundekasser som ble plombert, og innholdet måtte kontrolleres med det samme plomben ble brutt. For løse brennevinssendinger måtte konduktøren kvittere (83).

Hamar distrikt foreslo for GD at alle brennevinssendinger burde gå som ilgods, da det ville forenkle kontrollen. GD foreslo for Vinmonopolet at denne ordningen skulle gjennomføres for hele landet, og det gikk Vinmonopolet med på (84).

Alle tyverier skulle straks anmeldes til politiet, men også TK forlangte å få melding, selv om det var sivilt gods som var blitt borte (85). Senere forlangte de også å få melding om tap, for eksempel i billettsalg (86).

I 1943 ble det tatt opp en oppgave over stjålet manufaktur, skotøy og tobakk som distriktet hadde betalt erstatning for. Erstatningsbeløpene utgjorde i alt kr. 11 065,-. Det var blant annet 27 pakker tobakkvarer som var stjålet enkeltvis (87).

Sikkerhetspolitiet mente at jernbanen hadde tatt inn folk som ikke var å stole på, og forlangte å få tilsendt oppgave over ekstrapersonale, og at uttalelse fra politiet skulle innhentes om alle nye som ble tatt inn (88).

Det ble også avslørt noen tyverier som jernbanefolk hadde gjort seg skyldig i. I 1941 ble to ekstrapolk avskjediget for et

mindre tyveri (89), men i 1943 kom det opp en mere alvorlig sak.

7 fast ansatte tjenestemenn ble arrestert for tyveri av tøyer, smør og andre rasjonerte varer. Tre av dem fikk avskjed, en ble suspendert en tid, men tre ble frikjent (90)

På Vinmonopolets spritvogner var det ofte brudd på plomben når vognene kom til Hamar, slik at kranene kunne åpnes, eller det dryppet fra kranen (91). Fire fast ansatte tjenestemenn ble suspendert en måned hver fordi de hadde tatt sprit fra slike kraner(92)

Dette var jo meget alvorlige saker som fikk stor publisitet i avisene (93). Omtrent samtidig ble - etter hva avisene meddelte - fem jernbanefolk i Oslo dømt til døden for tyverier fra DW (94). GD sendte da ut et sirkulære til alt personale, hvor det ble uttalt beklagelse over at slike tyverier kunne forekomme, men at man naturligvis var klar over at de aller fleste av jernbanens tjenestemenn var fullt pålitelige. Det ble henstillet til enhver tjenestemann å gjøre sitt for å opprettholde jernbanens renommé (95).

Illegalt arbeide.

Om jernbanefolks illegale arbeide under okkupasjonen kunne det skrives en hel bok. Under/arbeidet med innsamlingen av stoff til nærværende bok er det kommet for dagen de forskjelligste ting, interessante og delvis morsomme, enda det ikke er spesielt spurt etter slikt. Men vi skal her i hovedsaken nøye oss med å fortelle om mere alminnelige forhold, for det hører jo med til beredskapsarbeidet å ti stille med sine spesialiteter.

Det som på en eller annen måte har vært offentliggjort för kan vi jo med god samvittighet referere.

Distribusjon av illegale aviser var vel noe av det som alle mennesker var med på, men jernbanefolk sikkert i større stil, forsåvidt som mange av dem stadig er på reise, og at det var så lett vint å få sendt med dem et større parti aviser til fordeling ut over distriktet. Og det var ikke bare illegale aviser de hadde med. I den nye "Vårt folks histore" heter det: "Takket være en utmerket innsats fra post- og jernbanefolk kunne viktige meldinger smugles noenlunde sikkert gjennom alle kontroller og politirassiaer" (96).

En illegal avis som het "Gjennom eteren" ble redigert og trykt i Hamar, og kom ut med i alt 57 nummer. Den hadde sine "abonnenter" vesentlig blant jernbanefolk, kom ut i et opplag på omtrent 200 eksemplarer og ble spredt ut over distriktet (97).

En annen illegal avis som het "Demokraten" ble en tid trykt hjemme hos Oscar G. Olsen, nå pensjonert stm. Redaktører var Olsens sønn og redaktør Hoff i Hamar Arbeiderblad. (98).

Tyskerne visste naturligvis at slik budbringervirksomhet foregikk, og det kom flere strenge påminnelser om at det var forbudt. Det ble også gjort oppmerksom på at all tjenestepost til utlandet ble kontrollert (99).

I Einar Hovdhaugens bok om Gudbrandsdalen i krigsårene er det oppgitt at følgende jernbanefolk var aktive i det illegale arbeide i dalen: Telegrafist Asbjörn Haug, Ringebu, telegrafist Svein Berg, Vinstra, stm. Fr. Svane, Lesja og en telegrafist på Håndorp som han ikke oppgir navn på. (100). Dette gir seg naturligvis ikke ut for å være noen fullstendig fortegnelse. En slik er usulig å gi. Stm. Svane har selv fortalt at han hadde distribusjon av tonnevis av mat og utstyr til hjemmestyrkene.

I fagorganisasjonens historie er følgende nevnt som deltagere i det illegale arbeide under okkupasjonen: (101) Erling Audensen, Karl A. Kristiansen, Marcus Olsen og telegrafist Holm.

Om jernbaneekspeditor, senere fullmektig, Harald Björaanesset på Rena har det stått flere større artikler i Hamar Arbeiderblad. (102). I den ene står det også noe om jernbanefolks illegale arbeide i sin alminnelighet:

"Jernbanefolkene har vært av uvurderlig betydning for det illegale arbeide under okkupasjonsårene, og det hadde mange ganger sett mørkt ut om man ikke hadde hatt dem å ty til under vanskelige situasjoner. Hvor mange tonn med illegalt materiale som er transportert på togene i disse årene og hvor mange flyktninger og kurerer som har fått være med som passasjerer uten den obligatoriske reisetillatelse vet vi dessværre ikke. Men at det ikke dreier seg om småtterier vet vi i hvert fall. Mange jernbanefolk hadde også farlige spesialoppdrag av forskjellig art, og vi har ikke hørt noen som har klaget over den måten disse ble utført på. Når vår okkupasjonshistorie en gang skal skrives vil de norske jernbanemenn få en meget fremtredende plass under det avsnitt som formodentlig vil komme til å hete "Illegalt arbeide".

En av de mest fremtredende personer på det illegale arbeidsområde i Østerdalen har hele tiden vært jernbaneekspeditor på Rena stasjon Harald Björaanesset. Han var med blant de første som organiserte motstandsbevegelsen her i distriktet, har arbeidet aktivt illegalt under så å si hele krigen og den 8. mai var han selv sagt å finne blant de hjemmestyrkefolk som fikk i oppdrag å sikre seg Åmots nazister".

Så kommer et lengere stykke om hans opplevelser. Björaanesset var sjef for F.O.II etterretningsorganisasjon i Østerdalen.

En av de mest aktive og dristige deltagere i hjemmefrontens arbeide, verkstedarbeider Leif Hagen, omkom ved en ulykke 7/6.45.

Om ham bør det fortelles her: (103).

"Hagen var en av de første som tok opp det aktive organiserte motstandsarbeide her i distriktet, og var den hele tid en av de dristigste og fryktløseste Mil.Org.-karer. Hans medarbeiderskap strekker seg i hvert fall fra 1942 og uavbrutt fremover, og da Mil.Org.-arbeidet blir riktig organisert og utbygd med sentralledelse, distrikter, avsnitt, områder m. v. er Hagen hele tiden med i den mest aktive pioneravdeling med stadige spesialoppdrag av forskjellige slag. Hagen var f. eks. med og forberedte det første våpenslipp fra fly her i distriktet og var også med og tok i mot dette på Stenfjellet. Senere var han med ved instruksjoner,

våpentransporter o.s.v. og var alltid den vi stolte mest på når det var spørsmål om innsats forbundet med risiko. Hagen var leder for den aktivgruppen som tok ~~en~~ frøken Smith fra Gjøvik ut fra Hamar sykehus og reddet henne fra Gestapos klør etter at de først hadde måttet uskadeliggjøre den SS-mann som sto vakt utenfor sykeavdelset. Det var et meget dristig og vellykket kupp (104). Slike episoder kan det fortelles i hopetall fra Hagens virksomhet.

Hagen fikk ordre om å gå i dekning for aktiv selletjeneste her i landet omkring 25/8.44, og forlot da sitt arbeide ved Statsbanenes verksted i Hamar. Han gjorde så selletjeneste her (på Hamarseterhøgda i Pihlske almenning) inntil dekkplassen måtte skiftes etter tyskernes rassa på Bringbu 25/10.44. Etter hvert gjorde tyskernes aktivitet deroppe forholdene umulig for fortsatt organisert sellearbeide, og guttene fikk ordre fra sentralledelsen om foreløbig å gå til Sverige. Hagen var i en pulje som gikk over 10/12.44. Han kom tilbake hit til landet 1/3.45 og arbeidet fra dekning fram til tyskernes kapitulasjon med instruksjon, våpenslipp og våpentransporter m. m. vesentlig i Ringsaker.

Etter kapitulasjonen tjenestegjorde han i hjemmestyrkene her på Hamar med gruppesjefs grad, først som hjemmestyrkenes distriktsledelses tillitsmann på Hamar politivakt og distriktsledelsens forbindelsesmann til politiet de første hektiske dagene, senere tjenestegjorde han som nestkompanisjef i hjemmestyrkene her på Hamar, inntil han den 7/6.45 ble drept ved en ulykke på Tyveholmen under kongesalutten der.

Hagens liv i motstandsbevegelsen er en enkel men stolt beretning om en ærlig norsk patriots djerve innsats og fryktløse arbeide for det landet han var gla i og som han var villig til å ofre alt for, og som han også gav sått liv i det øyeblikk han skulle hilse kongen velkommen hjem i det øyeblikk han satte foten på norsk jord igjen og det egentlige fridomsverk var endt".

Hagens navn er ikke kommet med på minnetavlen over falne jernbanefolk. Han omkom jo ved en ulykke etter frigjøringen, og da listen over falne ble satt opp ble det bestemt at han ikke kunne regnes som falt under krigen.

Hvert år den 7. juni samles hans gamle kamerater til en minnestund ved hans grav.

De sikkerhetsbestemmelser som ble satt opp i forbindelse med opprettelsen av transportkontorer var det ikke vanskelig for jernbanefolk å omgå. Tyskerne måtte jo også til slutt skjønne at det lekket mange steder, men de kunne vel ikke gi seg til å granske for dypt i alle misstenkelige forhold, for hvis alle skyldige skulle vært arrestert så ville jernbanetrafikken stoppet opp.

Bestemmelsene om godkjenn~~ing~~ing av fraktbrev var det derimot vanskelig å omgå, og i begynnelsen var jernbanens sivil~~e~~e kunder ille stedt. Men etter hånden fant jernbanefolk utveier til å omgå bestemmelsene, og kunne hjelpe sine kunder i nokså stor utstrekning. Det ble gjort med enkle midler som det ikke er nødvendig å røbe. Wehrw~~irts~~irtschafts-Offizier undret seg somme tider over at det var så meget sivilt vognladningsgods, men trøstet seg med at det hadde jo tyskerne selv ansvaret for, siden det var de som stemplet. Han visste ikke at transportkontoret hadde stempede fraktbrev på lager (105).

Den~~ne~~historien som lederen av transportkontoret i Hamar har fortalt, er fra slutten av okkupasjonstiden:

"En gang kom en almenningsbestyrer fra en av Hedmarks-almenningene og spurte meg om jeg kunne hjelpe ham. Almenningen var blitt pålagt å levere et stort parti - mange vogner - 3 toms "flyplank" til tyskerne. Dette ville almenningen helst få vridd seg fra. Jeg spurte om de hadde en akseptabel grunn som unnskyldning overfor tyskerne. Jo, veien var ufarbar innover almenningen. Da tiden kom og offiseren i Hamar spurte etter plankene oppgav jeg denne grunnen. Den ble forelagt for sjefen i Oslo, som svarte med en gang at den unnskyldningen godtas ikke, plankene skal kjøres frem. Jeg underrettet almenningsbestyreren, men han vred seg fremdeles. Dessuten lot han skinne gjennom at siden det nå går den rette veien, så måtte det vel gå an å holde det gående med unnskyldninger en stund til, så kanskje vi kunne bli helt kvitt dette maset. Så svarte jeg: "Går det ikke an å gjøre veien litt mere ufarbar?" Jo, han hadde tenkt på det. Borte ble han, og de plankene fikk tyskerne aldri".

Det var strengt forbudt å ha noe samkvem med de russiske krigsfanger, eller å hjelpe dem på noen måte (106). Men de stakkarne var det mange jernbanefolk som syntes synd på, for de ble ofte umenneskelig behandlet. Stasjonsformann Ole Dahl på Lillehammer forteller:

"Russiske krigsfanger gikk her og arbeidet på tomta, og vi prøvde å hjelpe dem med mat. Det sto to fulle sildetønner på rampa her, og vi lot dem stå. En morgen da vi kom var de snudd opp ned og var helt tomme. Russerne hadde forsynt seg. Jeg gikk opp til kjøpmannen som skulle hatt dem og fortalte hvordan det var

gått. "Har russerne fått silda, så er det bare bra", sa han.

Russerne holdt et stort avskjedslag for oss etter frigjøringen. Det ble holdt på Stapesletta og alle på stasjonen var der. De serverte hermetikk, brennevin og mye annet godt som de hadde tatt i tyskerlagrene".

Vognvisitör Kristian Mikkelsen på Koppang forteller:(107)

"En dag kom et tog med russiske kvinner som skulle transporteres til en sildoljefabrikk i Nord-Norge. Kvinnene var blitt nektet vann under transporten. Da konduktören fortalte dette til vognvisitörene, gikk disse inn for å skaffe de stakkars kvinnene vann. Men vaktholdet var meget strengt. Store vannkanner ble fylt og bragt i nærheten av vognene. Så ble vekten blendet av en vognvisitör med en sterk lampe, og den andre benyttet öyeblikket til å lange vannkannene inn til kvinnene. Man behövde ikke å forstå russisk for å merke den spontane glede som de russiske kvinnene viste da de fikk vannkannene".

DC Löken forteller at det simpelt hen ble skrevet ut falske reisetillatelser (108).

Det morsomme var - om vi kan bruke et slikt uttrykk - at det illegale arbeide var så gjennomfört fra nederst til överst i etaten. Alle gjorde sitt, rent impulsivt, uten noen som helst ledelse eller dirigering.

Det skulle vel være overflödigg å gjøre oppmerksom på at de navn som er nevnt her er bare slike som man tilfeldigvis er kommet over.

Nasjonal Samling.

I Reichskommissar Terbovens store tale 25/9.40 ble det dekretet at veien for Norge heretter gikk gjennom Nasjonal Samling.

Og dermed begynte NS sitt ihardige arbeide med å omvende folk til "den nye tid".

Det ble en intens propaganda. Særlig slagordet om "den nye tid" gikk igjen hver dag i avisenes redaksjonsartikler. Men jernbanefolkene slapp likevel forholdsvis lett fra det, de var ikke utsatt for direkte press slik som politifolk, og som kommunale funksjonærer der hvor det var en nidkjær ordfører. Ved jernbanen var det tyskerne som hadde bukten og begge ender, og de skulle ikke ha noen innblanding i en virksomhet som var så viktig for krigsføringen. NS gjorde nok noen forsøk, men de ble vist tilbake. Ikke slik å forstå at det ble sagt likefrem, men det skinner tydelig igjennom.

At distriktsjefen i Hamar til 1942 var medlem av NS hadde for såvidt ingen betydning, for han drev aldri noen propaganda for NS.

Men det var nok andre som gjorde det, og det hadde ikke tyskerne noe i mot.

Først bør det vel nevnes at distriktet fikk ordre til å abonnere på to eksemplarer av NS-organet "Fritt Folk" (1).

Det som den enkelte tjenestemann kom mest bort i var vel plakater og annet propagandamateriell. Det fikk jernbanefolk mer

föling med enn folk flest. Plakater kom stadig vekk til stasjoner og kontorere. De skulle settes opp og passes nöye, for det var mange som ville rive dem ned.

Til å begynne med var forholdet litt usikkert, for i november 1940 meddelte Hovedstyret at "Der bör fra jernbanens eller fra funksjonærenes side ikke foretas noe i anledning av de NS plakater som er eller blir slått opp på stasjonene. Stasjonsmesterne bör dog henstille til vedkommene, at plakatene ikke klistres på veggen, men at de settes opp på annen måte, så veggene ikke blir skadd eller skjemt" (2).

Men så kom det uttrykkelig instruks om at stasjonen skulle slå opp de plakater de fikk tilsendt. Alminnelige plakater beregnet på publikum og spesielle plakater som skulle slås opp på hvert eneste kontorrom. Bilder av føreren skulle henges opp. Slikt materiell skulle komme gjennom administrasjonen, men de lokale NS-lag kunne også sette opp sine møte-innkaldelser på stasjonen, og stm. var pliktig til å passe på at de ikke ble revet ned (3). Men de lokale NS-ledere ville også sette opp plakater, og så forekom det atskillige sammenstöt med plakat-klistrere som ikke ville rette seg etter bestemmelsene (4). NS-folk sendte også klager på stm. fordi de ikke fjernet "uberettigede oppslag eller skriverier" på stasjonen (5). Slikt forekom også ellers, for eksempel på gods som NS-folk fikk (6).

Det er tallet opp i alt 47 forskjellige plakater sendt ut av NS eller tyskerne, men det var nok fler, for det var mange som ble satt opp uten medvirkning av administrasjonen. Enda er ikke regnet med de plakatene som tyskerne satte opp under krigen i 1940.

På den annen side skulle gamle plakater tas ned. Allerede i

august 1940 ble det gitt ordre om å ta ned den spionplakaten som var blitt satt opp før krigen (se side 12-13) (7). På mange stasjoner hang det et reklameskilt for den Norske Amerikalinje, hvor kongefamilien var omtalt, og ved dette skiltet var det forekommet demonstrasjoner (8).

Politisk bedømmelse av personalet.

Et av de viktigste tiltak som NS gjorde var vel den politiske bedømmelse av personalet, og her støtte de da også sammen med tyskerne.

Allerede i desember 1940 kom det beskjed om at ansettelsessaker ikke skulle behandles før det var kommet nærmere direktiver om godkjenning fra NS (9). Etter nyttår 1941 ble det bestemt at i alle kunngjøringer om ledige stillinger skulle det stå: "Søkere må gi opplysning om medlemskap i tidligere og nåværende politisk parti" (10). Nye søknadsskjemaer ble trykt og i det var det også et særskilt spørsmål om NS-medlemskap (11). Først ut på sommeren 1941 vedtok Innenriksdepartementet forordning om at politisk bedømmelse skulle foretas av NS personalkontor (12).

Men det viste seg at dette forsinket ansettelsessakene slik at TK ikke ville finne seg i det (13).

Ved en overenskomst i mars 1942 ble det bestemt at alle ansettelser ved Statsbanene skulle avgjøres i forståelse mellom Arbeidsdepartementet og TK uten medvirkning av NS (14). Men dette ble likevel for mye for tyskerne. Etter en tid plukket de ut en del nærmere bestemte stillinger som de ville ha forelagt, spesielt overordnede. Resten, det store gross, overlot de til Arbeidsdepartementet å bestemme over. Der foregikk så den politiske bedøm-

melse helt til 1/2.44, da den igjen ^{ble} overlatt til NS personalkontor. Straks etter ble det bestemt at stillinger i de laveste lønnsklasser (nåværende klasser 1-6) ikke skulle forelegges til bedømmelse (15).

Da det viste seg at det var så ytterst få tjenestemenn som ble medlemmer av partiet prøvde NS å innføre en "troskaps erklæring" (16). Angående en del elever som ble uteksaminert fra Jernbaneskolen i desember 1940 uttalte NS personalkontor, at "de er imot nyordningen i landet. De er samtlige aktive motstandere av Nasjonal Samling. De godkjennes ikke av personalkontoret".

Arbeidsdepartementet uttalte da "at konstitusjon av de nevnte elever ved Jernbaneskolen i telegrafist eller konduktørtjensten ved Statsbanene bør gjøres avhengig av at vedkommende før ansettelsen avgir skriftlig erklæring om "å ville avholde seg fra all politisk agitasjon og lover å utføre sitt arbeid i jernbanens tjeneste under full lojalitet overfor det bestående styre".

Så ble det laget en troskaps erklæring som lød slik: (17)

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

Jeg vil i samsvar hermed alltid vise full og hel lojalitet overfor det her i landet bestående statsstyre.

Jeg erklærer videre at jeg særlig vil avholde meg fra enhver form for propaganda for de oppløste politiske partier!"

Men etter en tid la tyskerne seg bort i saken og TK meddelte:

(18)

"Til underretning og videre forføyning tilkjennegir TK herved sitt standpunkt til spørsmålet om troskaps erklæring som følger:

Hverken post-, telegraf-, vannbygnings- eller elektrisitetsforvaltningene forlanger troskaps erklæring ved nyansettelser. Heller ikke forlanges sådan ved besettelse av stillinger ved NSB, når besettelsen skjer uten medvirkning av TK.

Etter gjorte erfaringer synes det derfor ikke hensiktsmessig at der ut over den politiske bedømmelse av en tjenestemann også forlanges særskilt troskaps erklæring, og TK avstår av billighetsgrunner fra dette. For når en mann hittil loyalt har oppfylt sin

plikt er det i alminnelighet ingen grunn til å anta at han ikke vil gjøre dette etter en forfremmelse".

Oppgaveskriving.

Så var det alle de "oppgaver" som NS plaget administrasjonen med. Ved årsskiftet 1940/41 skulle "førerprinsippet" gjennomføres i den kommunale administrasjon, men allerede i slutten av 1940 var det noen ivrige lokale NS-førere som skrev til stasjonsmesterne og forlangte oppgave over personalet ved stasjonen. Stm. sendte brevet til DC, som forela saken for Hovedstyret. Hovedstyret gikk til Arbeidsdepartementet, som svarte at "lignende anmodninger bør etterkommes" (19).

Men etter en tid syntes Hovedstyret at det ble for mye av slike oppgaver, og et års tid senere veddt Hovedstyret seg til departementet med en henstilling om at jernbanen måtte bli spart for slikt arbeide. Det skaffet administrasjonen meget ekstraarbeide i en vanskelig tid. Saken ble forelagt for Innenriksdepartementet, som svarte at man ikke hadde noe kjennskap til hvilket formål slike oppgaver skulle tjene. Hvis det ble forlangt oppgaver som det ikke er lovhjemmel for å kreve så burde Statsbanene selv bedømme om det var grunn til å etterkomme oppfordringen, og man fant ingen grunn til å gi de kommunale myndigheter noe direktiv (20).

Så kom Innenriksdepartementet selv og forlangte oppgaver. Det skulle legges opp et "fagkartotek" i departementet over hele forvaltningen, og alle institusjoner under Arbeidsdepartementet måtte gi opplysninger om alt personale i offentlig tjeneste som ikke var rene kroppsarbeidere. Hver enkelt tjenestemann måtte fylle ut et spørreskjema med personlige opplysninger på tre sider i

kvartformat (21), og sende med portrett (22). Foruten vanlige personalia var det blant annet spørsmål om en selv eller ens kone var av jødisk avstamning, om man hadde deltatt i krig etter 25/9. 40 (3), altså ikke 9/4, og om politisk medlemskap.

Etter konferanse med Innenriksdepartementet ble det bestemt at skjemaet foreløbig skulle besvares bare av det personale som hadde stillinger av mere administrativ betydning, og etter spesifikasjonen ble det omtrent de stillinger som nå er plasert i lønnsklasse 12 og høyere. Dessuten alle stasjonsmestere. Fra Hamar distrikt ble det sendt 62 besvarelser.

Av Innenriksdepartementets begrunnelse for dette tiltaket fremgikk det at hovedhensikten var å få oversikt over personalets interesser og kvalifikasjoner, slik at de som ønsket det kunne få anledning til å utdanne seg videre ved skoler og kurser som man aktet å sette i gang. Dermed skulle alle komme på sin rette hylle. Men med den innskrenkningen av oppgavene som er nevnt bortfalt vel hele grunnlaget, for praktisk talt alle som svarte var i toppstillinger og hadde vel ikke noe ønske om videre utdanning.

Möteplikt.

I mars 1942 fikk en stm. og en banemester pålegg fra ordføreren om at de skulle holde personalet underrettet om NS-foredrag som skulle holdes. De skulle også levere fortegnelse over alle de funksjonærer de hadde, med opplysning om hvem som ikke var møtt frem til foredragene (24). Spørsmålet ble forelagt DC, som opplyste at departementet ville at det skulle henstilles til funksjonærene å delta i slike møter, og at det måtte bli gitt oppgave over funksjonærer som av tjenstlige grunner var forhind-

ret fra å møte. Men man hadde ingen møteplikt (25).

De lokale førere gav seg ikke så lett, for høsten 1944 vendte GD seg til departementet igjen og bad om at ingen utenom jernbanen måtte få adgang til å bestemme at personale i tjeneste skulle møte til foredrag (26). Departementet svarte at det bare var fylkesmennene som hadde myndighet til å innkalle tjenestemenn til møter, og at man hadde grunn til å anta at fylkesmennene ville benytte denne myndighet med varsomhet. Senere fikk også "fylkesføreren" myndighet til å innkalle til møter, men de skulle først konferere med vedkommendes overordnede (27).

Hirden.

En NS-institusjon som særlig personalet i trafikken hadde ubehagelige sammenstøt med var "hirden", NS-troppene. De optrådte ofte overmodig og satte seg ut over gjeldende bestemmelser. Hvis funksjonærene henvåste til bestemmelsene, hendte det at de ble truet og måtte gi seg (28).

Det kom mange klager til GD over hirdens overgrep, så i juli 1942 sendte GD ut ^{et} sirkulære som skulle ordne opp i forholdet. Men det er ganske karakteristisk at saken nærmest sees fra hirdens synspunkt, selv om det står til slutt at "Ut over dette må ingen inngripen fra tredjemanns side i jernbanens drift finne sted"(29).

Det var mange transporter av hirdavdelinger med jernbanen, til de forskjellige møter de arrangerte. Hirdens medlemmer, også enkeltvis, fikk utlevert billetter mot rekvisisjon av hirdledelsen (30). Det kom også klager på hirdens oppførelse i togene, og GD sendte ut et sirkulære om ordensbestemmelser i tog (31): "Anmodninger fra medreisende om å forby sang blir ikke å imøtekomme

når det kan tenkes at anmodningen skyldes politiske grunner. Det er således ikke anledning til å nedlegge forbud mot at medlemmer av organisasjoner tilhørende statspartiet synger eller musiserer under sine togreiser".

Det var to av jernbanens tjenestemenn som meldte seg til hirdtjeneste, men det var de samme som meldte seg til fronttjeneste.

Frontkjemperne.

Det kan kanskje være delte meninger om hvorvidt frontkjemperne og politi hører hjemme under kapitlet om NS. Men begge deler var så intimt knyttet til partiet at det faller mest naturlig å fortelle om disse sakene her.

Under hele okkupasjonen ble det drevet en intens propaganda for å verve soldater til fronttjeneste for tyskerne. Jernbanen fikk direkte føling med propagandaen. Det kom stadig vervingsplakater som måtte settes opp på stasjonen, og dessuten ble distriktet bombardert med sirkulærskrivelser om de rettigheter og privilegier som frontkjemperne skulle ha. Om forbud mot å berøve dem stillingen (32), at de ikke skulle miste sin ferie (33), om særlig eksamensansiennitet (34), om befordring av personer og gods for den norske legion (35), og fri frakt for sendinger til de norske gutter ved fronten, som ble gjentatt hvert år (36), lov om tjenesterettigheter for offentlige tjenestemenn som utfører frivillig krigstjeneste (37) og forskjellige lønnsbestemmelser. Departementet gjorde spesielt oppmerksom på bestemmelsen om at tjenestemenn etter endt tjenestegjøring som krigsfrivillig fikk et tillegg til sin lønns- og tjenesteansiennitet som svarte

til tre ganger den tid han tjenestegjorde som frivillig.

Men propagandaen hadde ingen virkning på jernbanefolk. I hele distriktet var det to mann som meldte seg til tjeneste i Waffen SS og en til den norske legion, men han ble ikke godtatt. Etter frigjøringen ble de to fradømt sin stilling.

Politi.

Hvis vi ser bort fra det som er fortalt om arresterte og rømte, så var det pris- og rasjoneringspolitiet jernbanefolk hadde mest berøring med.

I GD.s sirkulære om adgang til jernbanens områder (38) var det bestemt at også politiet måtte ha adgangstegn hvis de skulle inn på forbudt område. Men det hendte ofte at prispolitiet opptrådte utfordrende og truende og ikke brød seg om bestemmelsene (39). GD klaget flere ganger til departementet, og det ble sendt ut spesielle bestemmelser for pris- og rasjoneringspolitiet uten at det hjalp noe større (40).

Statspolitiet og det tyske sikkerhetspoliti hadde også i sin tjeneste en del brutale personer som er blitt nokså beryktet. Noen av dem var fra Hamar og Hedmark, og det hendte at de brukte "slående argumenter" mot personalet(41).

Slutten.

Den siste etappe av okkupasjonstiden, fra høsten 1944 til våren 1945, ble en hektisk tid, som særlig karakteriseres, på den ene side ved stadige sabotasjehandling, til dels ganske alvorlige, og på den annen side av tyskernes intense virksomhet på alle områder for å hindre sabotasje. Dessuten deres tiltak for å møte en fryktet invasjon. Dertil kom at militærtransportene økte, på grunn av tilbaketrekningen fra Finland og formodentlig på grunn av innkaldelser til frontene i Tyskland. Til sist ble det nesten slutt på sivil reisetrafikk.

Til alt dette kom det forhold at motsetningen mellom okkupanter og okkuperte var blitt i høy grad skjerpet. Alle var sikre på at slutten var nær, og alle var sikre på hvordan slutten ville bli, selv om det kanskje fremdeles var noen tyskere som hadde en merkelig tiltro til "føreren"s overnaturlige evner. Motstands-bevegelsen gjorde seg mer og mer gjeldende, og tyskerne slo hardt til over alt.

Tyskernes tilbaketrekning begynte som kjøtt i Nord-Norge høsten 1944. 10/11 rykket de første norske tropper inn i Sør-Varanger (1). Folket i Nord-Norge ble tvangs-evakuert, og sørpå var det gjort forberedelser til å ta mot dem. Det ble dannet en evakueringskomite på Hedmark og 3/11 ble inspektør S. Humerfelt oppnevnt som jernbanens representant i komiteens arbeidsutvalg (2). De første flyktninger fra Nord-Norge var vistnok kommet til Trondheim

allerede 20/9 (3), men den store trafikken kom senere. 18/11 opplyses det at hittil er det kommet 200 til Hedmark(4), og 14/3.45 opplyses det at evakueringsstrømmen er avtagende. Det var da plassert 2200 i fylket (5). Men disse tallene gir ikke noe inntrykk av jernbanens arbeide med flyktingene. For det første omfatter Hamar distrikt tre fylker, og for det annet var det en svær gjennomgangstrafikk. Røde kors avdelingene i Hamar, Lillehammer og Rena organiserte hjelpemannskaper som opp til fire personer pr. gang fulgte med togene som befordret evakuerte. Stasjons- og konduktørpersonale hjalp også til i stor utstrekning (6). Mange av de evakuerte var gamle og syke. Stm. Bjølgerud på Lillehammer forteller: (7)

"Da de evakuerte fra Nord-Norge kom, så måtte vi hjelpe dem med alt mulig. Min kone tok mange opp i leiligheten vår og stelte med dem. Jeg husker særlig en familie med 8 unger som kom marsjerende etter størrelsen inn på venteværelset. Den siste og minste bar potta".

Sabotasje.

Virkelig sabotasje i større stil forekom ikke i Hamar distrikt før i det siste halvåret av okkupasjonen. Men på grunn av mørklegging, stadig dårligere materiell og stort arbeidspress hendte det flere uheld og ulykker enn vanlig, og tyskerne hadde lett for å kalle det sabotasje. I noen tilfeller var det kanskje også berettiget. I mai 1942 skrev TK et skarpt brev til GD og påtalte særlig de mange lokomotivskader (se side 178).

Også i Hamar distrikt var det mange lokomotivskader. Men sammenstöt eller større ulykker var det ikke så meget av. Et alvorlig sammenstöt skjedde på Stange stasjon 19/3.43, da lokomotivfyrböter Th. Hermansen fra Oslo ble drept (8).

En episode som forløp meget heldig, må nesten regnes til de

humoristiske(9):

"En dag var et militærtog kommet til Tretten nordfra og samtidig et til Öyer sørfra. Lokomotivføreren på Tretten kjørte - uvisst av hvilken grunn - avsted uten at han hadde fått klart-signal. Samtidig gikk det toget som sto på Öyer, og så møttes de. Men til alt held fikk lokomotivføreren se hverandre på en km.s avstand, slik at de fikk stoppet i tide og kjørte tilbake. Så begynte de å pusle med et og annet på lokomotivet for å bortlede oppmerksomheten og antyde at noe hadde vært i ustand.

Det hele ble neddyttet, det ble ikke sendt noen rapport til Hovedstyret om det".

Lokomotivfører Ole Johansen har fortalt en historie som ubetinget hører til de humoristiske:

"En natt, antagelig i 1942, kjørte jeg general Falkenhorsts tog til Åndalsnes. Da vi kjørte forbi Lesjaverk fikk jeg plutselig høre et smell og noe skraping foran lokomotivet. Jeg ble skrekkslagen, det kunne jo være sabotasje av noen som ville generalen til livs. Jeg tenkte et øyeblikk på å stoppe og undersøke saken, men tok meg i det. Det var sikkert ingen andre enn jeg som hadde hørt smellet, og hvis jeg stoppet ville det bli et helvetes leven med generalen. Det gikk bra.

En tid etter kom jeg til å snakke med bestyreren på Lesjaverk om saken, og han lyste opp: "Jasså, var det du som kjørte i stykker håndkjerra mi? Den sto i en helling og hadde uheldigvis rullet ned på skinnegangen, og så kom altså du og kjørte over den!" Dermed var gåten løst!

Det ble også spetakkel med tyskerne på grunn av det berømte H7-tegnet, som folk skrev hvor som helst og når som helst (10). BK på Dombås meldte til DC at det over den røde V på et lokomotiv hadde vært skævet HZ, og at mange vogner hadde hatt lignende påskrifter. Han gjorde oppmerksom på at han nå hadde ordre om uvegerlig å melde slike tilfeller til TK, og at det ville få de ubehageligste følger for togpersonale eller stm. I tilfellet med lokomotivet på Dombås ble det innhentet uttalelser fra alle de "impliserte", men alle svarte at de ikke hadde vært oppmerksomme på innskriften. Det var ikke mulig å utpeke den skyldige. Hver enkelt av togpersonalet ble tildelt en alvorlig advarsel av GD, og det ble sendt ut et sirkulære hvor det ble gjort oppmerksom på at stm., baneformann, togfører og lokomotivfører hadde ansvaret

for at det ikke fantes tyskfiendtlige påskrifter på jernbanens område (11). Slike påskrifter ble av DW betraktet som sabotasje og ville bli straffet deretter.

Ellers ble det stadig sendt ut instruksjoner til personalet om at de måtte være påpasselige, og regler om hvordan alle uhell og sabotasjehandlinger skulle rapporteres (12). Alle trafikkforstyrrelser skulle meldes til DC snarest mulig, og fra ham til TK. Hvis TK hadde representant på stedet skulle han også ha melding. Men det skulle skje etter et bestemt skjema med alle opplysninger, og det kunne jo ta tid å skaffe slikt. Hvis toglederen gav seg til å vente på alle opplysninger før han sendte rapport til BK, så hendte det at denne først fikk vite om ulykken fra annet hold, og da påtalte han at han ikke hadde fått rapport. Hvis toglederen leverte rapport med det samme, så var den gjerne ufullstendig, og da ble det påtalt. (13).

De første sabotasjehandlinger i Hamar distrikt skjedde i 1943, men det var isolerte episoder som forårsaket liten skade.

18/8.43 ble 80 cm. av den ene skinne sprengt vekk omtrent en km. nordenfor Fåberg da tog 712 passerte. Et vindu i lokomotivet gikk i stykker av lufttrykket, men ellers skjedde ingen skade. Kl. 9,45 begynte linjepersonalet reparasjonen av linjen og kl. 10,30 var den klar. Omtrent 140 meter ovenfor bruddet fant banevokteren en ueksplodert sprengladning i en metallkasse (14).

Samme dag kl. 8,40 skjedde en lignende sprengning ved km. 239,45 mellom Koppang og Stai. 8 vogner i tog 381 ble avsporet. 3 godsvogner ble en del skadet, 8 skinner og 40 sviller ble ødelagt. På grunn av politiets undersøkelser kunne ikke reparasjonsarbeidet begynne før kl. 17,30. Dagen etter kl. 7 var sporet ryddet og skinnegangen i orden (15).

4/12.44 ble det oppdaget et skinnebrudd ved km. 236,14 mellom Fåvang og Ringebu. Det ble ikke bragt på det rene hva som var årsaken, og det ble fort reparert uten at det var skjedd noen materiell skade (16).

Men så, 6/1.45 braket det løs for alvor, og det var da Linge-karene og hjemmestyrkene som begynte (17). Overkommandoen hadde gitt ordre om sprengninger særlig på Dovrebanen og Nordlandsbanen for å sinke de tyske troppe-tilførsler til vestfronten. Overkommandoen hadde holdt igjen i det lengste, den ville helst ikke engagere seg i Norge, men hjemmestyrkene var utålmodige og ville gjøre noe, og etter tyskernes Ardenner-offensiv var situasjonen på vestfronten en stund så pass spent at det kunne være fordelaktig å legge hindringer i veien for de tyske troppetransporter.

Natten til 6/1.45 ble det samtidig sprengt tre bruer på Rørosbanen og en på Raumabanen, og dessuten ble skinnegangen mellom Otta og Sjøa sprengt på fem forskjellige steder (18).

Tronså bru, km. 326,53 på Rørosbanen. De to bjelker på venstre side av brua var sprengt, mens de to på høyre side var uskadd. Tyskerne overtok den foreløbige reparasjon. De bygde et brukar av sviller midt i elveløpet og la inn to uskadede jernbjelker. Reparasjonen var ferdig 10/1, men kjørehastigheten over brua ble inntil videre bare 10 km. pr. time. Dette varte til 1946.

Tresa bru, km. 250,75 på Rørosbanen. Tredje spenn fra nord var sprengt bort og sto på ende i terrenget under brua. Det var sprengt i stykker og var ubrukbart. Også her gjorde tyskerne den foreløbige reparasjon. Til erstatning for det ødelagte spenn la de inn fire jernbjelker. Arbeidet var avsluttet 13/1, men kjørehastigheten ble også her satt ned til 10 km. pr. time.

Et nytt platespenn ble bestilt fra Erik Ruuds mek. Verksted til en pris av kr. 3200,- og monteringen ble utført av Statsbanenes brukontor. Det tok lang tid, for verkstedet hadde flere leveranser til sprengte bruer. Først 18/1.46 ble det sendt ut beskjed om at nytt bruspenne var innlagt og at kjørehastigheten over brua skulle være den vanlige (19).

Bru over undergang ved Nyeggen, km. 319,35 på Rørosbanen (20). Overbygningen besto av to platebærere som begge var sprengt på midten. Spennet lå etter sprengningen omtrent i riktig stilling. Etter konferanse med Brukontoret ble det utskiftet med en gammel overbygning fra bru over Kvernbekken, km. 323,78, som var solgt til Alvdal kommune, men altså ble lånt. Reparasjonen ble utført av linjepersonalet og var ferdig 10/1. Kjørehastigheten ble satt ned til 10 km. pr.time.

I nærheten av brua var det sprengt 6 skinneskjøter. Senere fikk man en utskiftet stålverbygning fra Teigen undergang mellom Hokksund og Kongsberg. Den var laget etter samme tegning som den sprengte og ble lagt inn ut på våren. Fra 9/4.45 var kjørehastigheten igjen 60 km. pr. time.

Disse tre sprengninger på Rørosbanen ble utført av Linge-karerer.

Stuguflåten bru, km. 404,58 på Raumabanen ble sprengt av Linge-karen (21). Den søndre del av brua var ødelagt, idet den ene pille var sprengt vekk og buen var en del skadet. Banemesteren uttalte i rapporten at det ville ta uker å få utbedret skaden. Den foreløbige reparasjon ble overtatt av den tyske Organisation Todt og var ferdig 18/1. Togtrafikken over brua ble gjenopptatt 24/1 med maksimum 10 km. pr. time.

Den endelige utbedring tok lang tid, og er for såvidt ennå ikke

ferdig. 22/5.47 ble kjørehastigheten økt til 40 km. pr. time, og det er den fremdeles. For øyeblikket er det vel ingen planer om å gjøre mer med brua.

Like etter sprengningen av Stuguflåten bru ble hele avdelingens personale, 2 fast ansatte og 17 ekstrarfolk, arrestert av tyskerne. De slapp ut igjen etter 2-8 dager (22). I boken om Kompani Linge står det en lengere, dramatisk, beretning om hvordan sprengningen gikk for seg (23).

Samme natt som brusprengningen foregikk ble skinnegangen mellom Sjøa og Otta sprengt på fem forskjellige steder av Mil-Org(24). Dessuten var tre telefonstolper ødelagt og det ble funnet fire miner som ikke var eksplodert (25). Bruddene ble reparert samme formiddag. Tyskerne hadde lovet ut belønning til dem som fant og uskadeliggjorde sprenglegemer, men baneformannen svarte at han ikke ville ha noe.

De neste sprengninger skjedde 20/1.45 i Gudbrandsdalen. De er ikke nevnt i Linge-boken, og de var forresten nærmest misslykket. Ved km. 186,98 og km. 187,10 mellom Lillehammer og Fåberg ble det funnet ueksploderte sprengladninger på størrelse som et brød. Det ble ingen skade, men et tog ble en time forsinket (26). Sprengladningen var blitt lagt mellom kl. 13,54 og 14,15 og ble oppdaget straks. Kl. 15,50 var linjen i orden igjen.

Samme dag kjørte tog 7706 over en sprengladning ved km. 238,43 mellom Fåvang og Ringebu (27). Den eksploderte og 25 cm. av skinnegangen ble sprengt vekk. Den eneste skade på toget var en brukket bærefjær på en N-vogn. Vel 100 meter nordenfor var det sprengt vekk 50 cm. av skinnegangen, men det sier ikke togpersonalet noe om i sine rapporter. Dessuten var en telegrafstolpe sprengt over-

ende. Bruddet ble meldt kl. 21,15 og kl. 2,06 var skadene reparert. Noen tog ble forsinket opp til 6-7 timer.

26/1.45 ble det oppdaget en sprengladning ved undergangen km. 186,3 mellom Lillehammer og Fåberg. Den ble fjernet uten at noen skade skjedde (28).

25/1.45 ble Åsta bru på Rørosbanen sprengt av Linge-karere(29). Det var nordre endefelt på søndre spenn som var sprengt, slik at svært meget måtte skiftes ut. Men det sprengte bruspenn var ikke falt ned, det lå i praktisk talt riktig stilling. Brua ble provisorisk reparert av tyskerne, og togtrafikken ble gjenopptatt 31/1 med maksimum 10 km. pr. time. Det var da bygd en stenkiste til understøttelse for den uskadde del av bruspennet. Dette ville ikke holde i vårflommen, så nye brudeler ble straks bestilt fra A/S Vulkan, Oslo. Monteringen ble utført av Brukontorets monteringslag og var ferdig så tidlig at fra 11/4 kunne kjørehastigheten over brua økes til det normale, 60 km. pr.time.

27/1.45 ble veiundergangen ved km. 246,36 mellom Ringebu og Frya sprengt av Linge-karere (30). Hele bjelkelaget med sviller og skinner ble sprengt vekk, men brukarene på begge sider var uskadd. Bruddet ble reparert provisorisk med skinner og sviller, og 7 timer etter at sprengningen var foretatt var undergangen i orden for maksimum 10 km. kjørehastighet.

Ny ståloverbygning ble straks bestilt fra A/S Vulkan, Oslo, og lagt inn av distriktets egne folk. 20/4 var den endelige utbedring ferdig og kjørehastigheten kunne økes til det normale.

26/2.45 ble vannstasjonen på Otta sprengt av hjemmestyrkene. Pumpehus med pumper, elektrisk motor og bensinmotor ble totalt ødelagt. Bare grunnmuren av huset sto igjen (31).

Et reserve bensindrevet pumpeaggregat ble satt opp over inn-

taksbrönnen med tilkobling til trykkledning opp til bassenget. Allerede 28/2 kunne lokomotivene begynne å ta vann igjen, men vanntilførselen var nokså begrenset. I april fikk man en elektrisk pumpe fra Sörlandsbanens anlegg, men først i 1951 var vanstasjonen bragt helt i orden.(32).

11/2.45 ble det oppdaget en sprengladning ved km. 193,95 mellom Fåberg og Hunder. Den ble fjernet uten at noen skade var skjedd, men togene ble 2-3 timer forsinket (33).

Følgende fire sprengningsforsök er registrert i brevjournalen, men det har ikke vært mulig å finne rapportene:

26/1.45 Sprengladning oppdaget og fjernet i undergangen for veien til Korgen gård (34).

11/2.45 Rapport om sprengladning på linjen ved Fåberg (35).

13/2.45 Sprengladning funnet av tysk vakt på linjen mellom Dovre og Brønnhaug. Ingen skade (36).

21/3.45 Rapport om avsporing av tog 7709 mellom Fåberg og Hunder (37).

I løpet av annen halvdel av mars 1945 skjedde det 10-11 ganger eksplosjoner i lokomotivenes fyrkasser. I flere tilfeller var eksplosjonen så kraftig at lokomotivet måtte tas ut av drift for reparasjon, men bare i et tilfelle ble en av lokomotivpersonalet noe forbrent (38).

Disse eksplosjoner skyldtes sprengstoff som lå i kullene. Kullforsyningen var i alle tilfeller foregått på Otta, men lageret der var blitt supplert fra tyskernes lager på Lillehammer. Der var det allerede før opplessingen blitt uttalt formodninger om at det var sprengstoff i lageret, og undersøkelser var blitt gjort.

Hjemmestyrkenes sentralledelse bad etter frigjøringen om å få oppgitt hvilket utstyr som var ødelagt eller skadet ved dens aksjoner, og spurte om hva man ønsket som erstatning (39).

Det var mange jernbanefolk som på grunn av disse sabotasjer trodde det var meningen å stanse jernbanen helt, men det var foreløpig ikke noe i meldingene fra London som tydet på det. For å få klarhet i spørsmålet lot DC Löken forespørre gjennom et kontaktpunkt i Stockholm om det var meningen å stanse jernbanedriften på visse strekninger. I så fall mente han at man skulle kunne klare det på annen måte. Svaret gikk ut på at det på ingen måte var meningen å stanse våre jernbaner, men sabotasjehandlingene var iverksatt etter ordre fra alliert overkommando for å gjøre tyskerne usikre - og at man hadde valget mellom sabotasjehandlinger og bombing av visse norske knutepunkter (40).

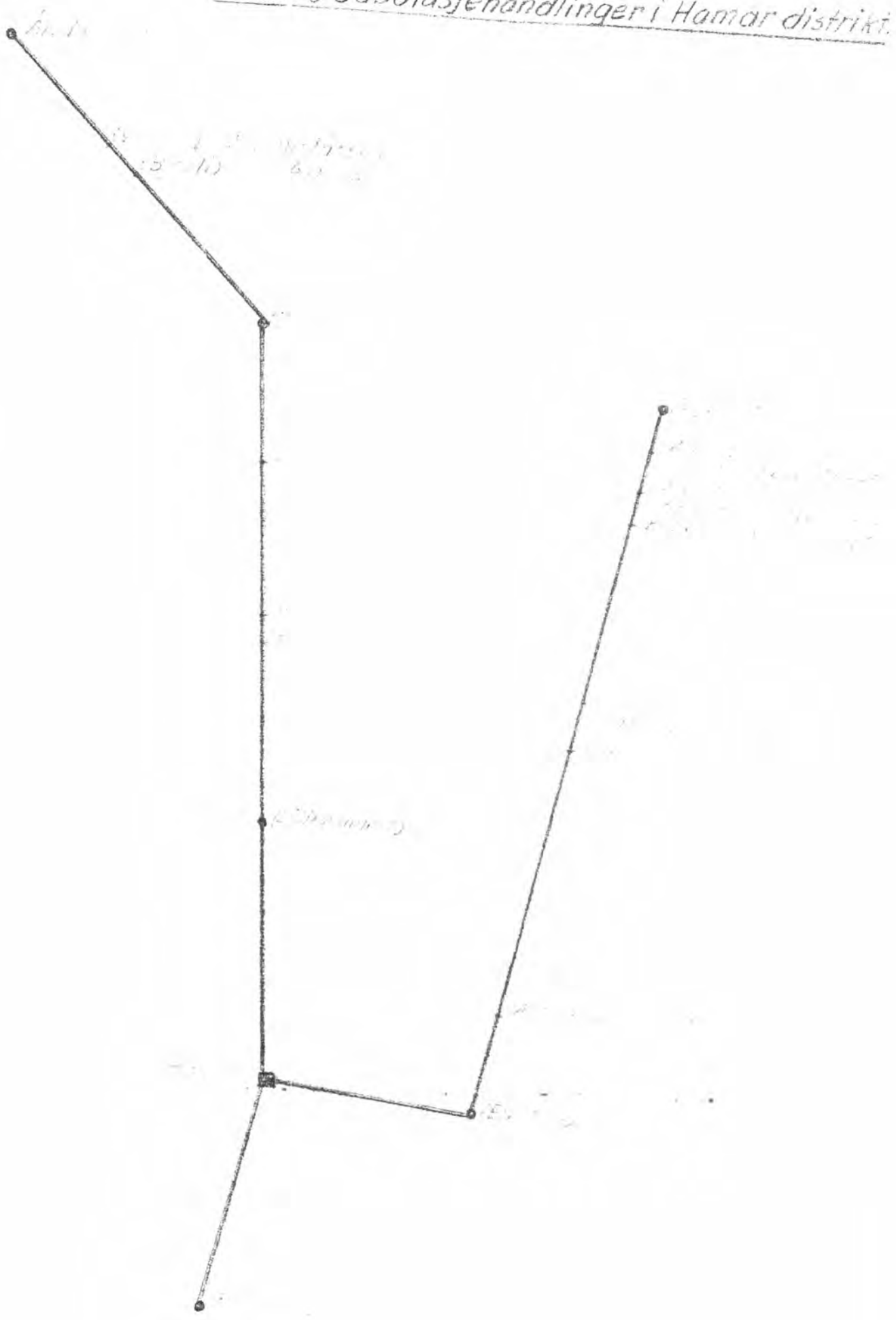
Alminnelig beredskap.

Beredskapet ble skjerpet og effektivisert på alle måter.

Et tegn på at det var blitt mere truende tider var at distriktets anleggsarkiver ble evakuert. 25 kasser ble sendt til Otta i oktober 1944, og der ble de satt i kjelleren i ilgodsbygningen. De kom tilbake i oktober 1945 (41).

Adgangen til jernbanens områder ble ytterligere innskrenket. Statsbanenes rett til å utstede adgangskort ble innskrenket til eget personale og norsk politi (42), og etter de alvorlige brusprenghninger i januar 1945 kom det skjerpede bestemmelser til erstatning for de gamle, og alle tidligere utstedte adgangskort ble erklært ugyldige (43). Den advarselsplakaten som var satt opp for publikum i 1943 (se side 176) ble avløst av en ny, hvor det ble truet med skyting (44).

Större sabotasjehandlinger i Hamar distrikt.



Der Wehrmachtsbefehlshaber kunngjorde også i avisene at tyske vaktposter uten videre ville skyte hvis man ikke stoppet på anrop (45).

BK gav ordre om at personalet måtte ta med linjens redskaper og verktøy hjem etter arbeidets slutt hver dag, for materialbuene var for utrygt oppbevaringssted (46).

Det ble innført en egen legitimasjon for tjenestemenn under spesielle forhold, for eksempel unntagelsestilstand av lengere varighet. Det het at det ville ta 24 timer å skrive ut slike, derfor måtte det utstedes en føreløbig legitimasjon til det strengt nødvendige antall av personalet (47).

TK kom også med nye og skjerpede bestemmelser for melding og innberetning om uhell, med skjema for rapport (48).

En tunnel-sprengning hadde vist at sabotører samtidig anbragte flere sprenglegemer med trykk- og tidsinnstilte tendere på en slik måte at : For det første toget bragte de med trykktendere utstyrte sprenglegemer til å eksplodere slik at toget sporet av. For det annet, de på de tilstøtende strekninger av linjen anbragte sprenglegemer med tidsinnstilte tendere førte med seg at innsats av hjelpetog med opprydningsmannskaper i høy grad ble vanskeliggjort eller endog ble helt umulig å gjennomføre (49). Det ble derfor gått instruks om at det første som måtte gjøres etter en avsporing var å undersøke linjen i begge retninger fra bruddstedet.

Det hadde flere ganger forekommet at tjenestesteder hadde fått anonyme telefonmeldinger om at en eller annen bygning eller et eller annet anlegg i løpet av noen minutter ville bli sprengt i luften. TK gjorde oppmerksom på at slike dunkle meldinger bare hadde til hensikt å skape uro og forstyrre personalets arbeide

og toggangen. TK tilrådet innstendig at personalet ikke måtte underrettes om slikt, og at arbeidet ikke måtte avbrytes slik at toggangen ble hindret. Man ble beroliget med at vakholdet var så effektivt at intet galt kunne hende. Men i dette tilfelle var ikke GD enig. Han føyde til at man finner ikke å kunne pålegge personalet plikt til å forbli på arbeidsplassen ved slike anledninger, og mener at personale og trafikanter bør gis varsel så de kan bringe seg i sikkerhet hvis de ønsker det (50).

TK forlangte oppgaver over alle verkstedanlegg med nøyaktige opplysninger om alle forhold som hadde betydning for luftvernet, blant annet om de var lett synlige fra luften (51).

En del T4-vogner ble ombygd til luftvernvogner, og omkring 1/2.45 ble tre av dem plassert på Minnesund, tre på Lillehammer og seks på Hunder. Fra Minnesund ble en sendt til Kristiansand 16/4 og en til Grefsen 28/4. Alle på Hunder ble sendt til Lodalen i Oslo 28/4. De tre på Lillehammer ble sendt til Hamar for demontering etter frigjøringen (52).

På Hamar ble kjellerne i stasjonsbygningen ytterligere avstivet, og det ble bygget splintsikre vegger omkring stillverkshusene (53). Alle stillverkshus måtte til stadighet holdes låst (54). På havnesporet i Hamar sto det et pansertog. På slutten ble det bygd et utsiktstårn på taket av stasjonsbygningen for at man skulle kunne speide etter fly. Men det ble ikke brukt (55).

TK gav ordre om oppsetting av redningstog og redningsvogner blant annet på Lillehammer (56) og gav instruks om kjøring av hjelpetog ved ødeleggelse av bruer og lignende (57). Så sent som 19/4 kom det slike instruksjoner (58).

27/3 forlangte TK en omstendelig oppgave over alle slags

hjelpemidler for skadetilfeller som fantes ved stasjonene. Det ser ut som GD saboterte henvendelsen, for først 20/4 ble brevet sendt til distriktene (59), og svaret fra Hamar distrikt ble sendt 30/4.

Den siste henvendelse fra tyskerne om flyalarm gjaldt et forslag fra Wehrmacht om at det burde kunne kjøres to tog på samme blokkstrekning under flyalarm. På den måten kunne materiellet raskere bringes utenfor de farlige stasjonsområder. De to togene skulle i tilfelle kjøres på "synbar" avstand (60). Forslaget ble sendt distriktene til uttalelse, men frigjøringen kom før man rakk å svare. Helt til siste øyeblikk var altså TK i febrilsk virksomhet.

En fullstendig oversikt over beredskapstjenesten i Hamar distrikt ble sendt ut i februar 1945. Den inneholdt atskillig nytt(61).

Søndagsvakt var etablert for baneinspektørene, på hver baneavdeling var det alltid minst en mann tilstede om søndagene og hos telegrafmesteren var det vakt hele døgnet.

Verkstedingeniørene hadde ikke søndagsvakt, men som regel var minst en av dem å treffe hjemme. Alarmklokke var innlagt hos 20 verkstedarbeidere. De hadde ikke hjemmevakt, man gjorde regning med at et tilstrekkelig antall ville møte frem ved alarm. Hvis det ble krigshandlinger skulle hjemmevakt etableres både for ingeniører og verkstedarbeidere.

Hvis det ble nødvendig å flytte togledelsen fra Hamar, skulle toglederne fordeles på Lillehammer, Dombås og Koppang.

Ble noen del av distriktet skilt fra hovedstasjonen skulle det forholdes etter instruks i S-sirkulære 103 som omhandlet "Flytning og deling av togledelse i et distrikt og overføring av togledelse fra et ~~annet~~ distrikt til et annet". Dette sirku-

læret var også nytt, nemlig fra 5/10.44.

I tilfelle av flyangrep hadde stm. ved større stasjoner fullmakt til ^a sende kiptog som skulle bringe mennesker og materiell utenfor faresonen. Rullende materiell skulle også kjøres vekk. For Hamar stasjon og administrasjonskontorene ble det nøye redegjort for hvordan telefonforbindelsen skulle arrangeres i tilfelle av ødeleggelse. Det slutter med den ytterste mulighet: "Blir hele Norseng-gården ødelagt, må et midlertidig distriktskontor opprettes i et egnet lokale i byen eller omegnen".

Til suppler~~ing~~ing av det ovenfor nevnte S-sirkulære 103 gav DC ut spesielle bestemmelser for overføring av togledelse under krigshandlinger til visse stasjoner, nemlig Eidsvoll, Lillehammer, Dombås, Åndalsnes, Elverum og Tynset (62).

Det ble også laget en instruks for tjenestegjøring under flyalarm ved Hamar stasjon (63).

Et brev fra GD om "Ombringelse av større pengebeløp" var nok også et beredskapstiltak mot sabotører (64). De drev jo en mangesidig virksomhet. Pengebud måtte ikke gå alene, det måtte være minst to i følge, og de måtte ikke gå til bestemte tider og i samme rute.

Vennlig hilsen

Midt i den mørke høsten 1944, da man skulle tro at alle tanker dreiet seg om det gigantiske oppgjør som foregikk, kom det et vennlig hilsningstelegram fra GD til DC i Hamar i anledning av 50 års dagen for åpningen av banen Hamar-Tretten 15/11.

Linjevisitasjon.

Den utvidede linjevisitasjon som det er fortalt om før fortsatte og ble innskjerpet av TK i januar 1945 (65). Brevet fra TK sammenfattet den bestående visitasjon i tre punkter: 1. Ordinær visitasjon, som er den normale for det daglige ttersyn av linjen. 2. Særskilt visitasjon foran alle Urlaubertog. 3. Forsterket visitasjon, som også ble kalt uopphørlig visitasjon.

Fra mars ble en rekke^{nye} tog betegnet som "Urlaubertog", formodentlig på grunn av økt militærtransport. De skulle da ha særskilt visitasjon etter punkt 2 (65).

Men tyskerne stolte ikke på de norske linjevisitører. I januar 1945 ville de at det skulle innføres en "meldebok" ved stasjonene, hvor visitørene skulle notere seg etter hver tur. Ved de stasjoner som ikke var betjent om natten skulle de legge et kort i en postkasse (66). Distriktet fikk forespørsel om hvor lang tid det ville ta å innføre en slik ordning, og skulle også etter TK.s ønske uttale seg om verdien av en slik kontroll. Distriktet svarte at det ville ta 8-9 dager å innføre ordningen, men sluttet nokså pessimistisk med å si: "Noen uttalelse om verdien av den planlagte kontroll ansees det hensiktsløst å fremkomme med".

GD henstilte til TK å frafalle kravet, og fremholdt alle vanskeligheter, men det nyttet ikke. Ordningen skulle innføres straks (67). Det gikk over en måned, så kom det et irritert brev fra GD, som opplyste at man ennå ikke hadde fått melding om at ordningen var innført i noe distrikt (68). Da hadde Hamar distrikt nettopp gitt beskjed om at man hadde begynt 28/3. Alle var nok ikke så pass raske, for 19/4 kom det ordre om at kontrollen

skulle innføres senest 1/5 (69). Den ble altså ikke av så lang varighet.

Utgiftene til den ekstraordinære linjevisitasjon ble ført på tyskerkontoen, og kom opp i svære beløp. Fra midten av desember 1943 til frigjøringen ble det utført ekstra visitasjon i 291 064 timer, som kostet kr. 687 289,-. (70).

Tysk vakthold og visitasjon.

Det tyske militære vakthold ble betydelig forsterket. Det ble etablert tysk vakthold ved stillverk på større stasjoner, ved bruer, lengere tunneler og andre særlig viktige anlegg eller banestrekning (71), for eksempel på hele strekningen Lillestrøm-Otta (72).

På grunn av dette vaktholdet måtte alt personale utstyres med adgangskort, også stasjonspersonale på egen stasjon og linjepersonale på egen avdeling, og det ble gitt instruks for hvordan personalet skulle opptre når de ble anropt av militære vaktposter. De måtte absolutt ikke løpe sin vei, men stoppe for kontroll (73). Likevel hendte det flere ganger at linjepersonalet ble hindret i visitasjon eller reparasjonsarbeide fordi de norske adgangskortene ikke ble godtatt (74). Personalet måtte utstyres med særskilt adgangskort som var utstedt av vedkommende troppeavdeling (75). En telegrafist forteller: "Hvis vi fant på å fly i pensen, som vi hadde for vane, så kom det straks et skarpt "Halt!" (76).

GD sendte ut et sirkulære om beskyttelse av personale i tog- og skiftetjeneste overfor tyske vaktposter (77). Skiftepersonalet kunne jo for eksempel ha slikt arbeide at hvis det ble avbrutt ved anrop så kunne det oppstå fare for driftssikkerheten. Det ble

gitt underretning om stoppsignaler på linjen gitt av tyske linjevakter (78) og av hensyn til disse vakter ble reglene om varsels-sig[na]l fra lokomotiv innskjerpet. Det skulle alltid gis signal ved uoversiktlige strøkninger (79).

Den tyske avdeling som hadde dette linjevaktholdet mellom Oslo og Trondheim ble kalt Felteisenbahn-Abteilung 6. De hadde også linjevisitasjon, og til det hadde de bruk for traller som de rekvirerte fra jernbanen. Tyskerne hadde også rekvirert traller för (se side 170-71), men nå ble det satt mer i system. TK gav direktiver for bruken av trallene. De var svært utförlige for motortraller, men det var det lite av i Hamar distrikt. Her var det mest private sykkeltraller og for dem var det enklere bestemmelser, som forresten heller ikke ble overholdt av tyskerne.

Fra 4/12.44 skulle i alt 7 traller stilles til disposisjon på strekningen Eidsvoll-Otta (80). Men det ble nok mer. I februar 1945 var 12 traller rekvirert. Dessuten hendte det ofte at tyskerne uten videre tók traller, somme tider ved å bryte opp låsen, enda det altså var fastsatt bestemte regler for rekvireringen (81). Dette vanskeliggjorde det norske linjepersonales arbeide, så DC sendte ut den beskjed at hvis en tralle ble tatt av tyskerne, så bortfalt vedkommende linjemanns visitasjons-tjeneste og hans arbeide med linjevedlækeholdet inntil trallen i uskadd stand var bragt tilbake på plass (82). Det hjalp. GD gjorde også TK oppmerksom på de uheldige følger som rekvireringen hadde.

Trallene ble skjödeslöst behandlet. Etter frigjöringen viste det seg at 3 traller var totalt ödelagt, 1 var kommet bort og 22 var mer eller mindre skadet. De fleste av disse var sykkeltraller som tilhörte baneavdelingens personale privat.

Den nevnte Felteisenbahn-Abteilung 6 gav også beskjed om at den ville opprette "meldesteder" på en rekke stasjoner, med betjening på 3-5 mann hvert sted (83). Men dette ble det ikke noe av. Derimot ble det etter ordre fra BK Hamar stasjonert tyske soldater ved Espa, Hamar, Brumunddal, Moelv, Lillehammer, Tretten, Ringeby, Vinstra, Otta, Brennhaug og Dombås (84). De skulle ha adgang til stasjonens kontor, men skulle ikke blande seg opp i tjenesten. Enkelte av stasjonene klaget over at de måtte ha vakt døgnet rundt, for de kunne ikke la tyskerne være alene på kontoret. Det ble da forandret slik at vekten skulle ha adgang bare i den ordinære tjenestetid (85).

Et "Transportsicherungs-Kompani" ble også satt i virksomhet. Til dette måtte det sørges for sitteplass for 10 mann i bremsevognene til bestemte tog, og likeså brensel til oppvarming (86).

Tiltak mot invasjon.

I desember 1944 bestemte TK at stasjonenes ramper skulle være ryddet i et område på 10 meters lengde fra oppkjørselen, og dette gjaldt også de ramper som hittil hadde vært frigitt for sivil opplesning (87).

I januar 1945 forlangte TK at de fleste stasjoner på strekningen Eidsvoll-Dombås skulle være betjent døgnet rundt (88). Det ble da for lite personale i distriktet, så 12 telegrafister måtte lånes fra andre distrikter. Bestemmelsen ble opphevet fra 9/4.45.

Ut over vinteren 1945 kom det flere rapporter fra baneavdelingens folk om at tyskerne hadde begynt å grave bunkers på jernbanens område. Det ble også lagt landminer på flere steder, men slikt fikk man ikke noen fulstendig oversikt over før etter frigjøringen, så det er mulig at noe av det var gjort før. I juli 1945 ble

det sendt en oppgave til Hovedstyret over minefeltet og bunkers (89). Etter denne oppgaven hadde det vært piggrådsperringer ved bruene og ved enkelte underganger og tunneler, foruten mange andre steder. I (19) administreres det ikke noe sikkert om, men det antas at det er utlagt miner i Håve grustak, Furuheim sidespor, ved Dombås og Åndalsnes stasjoner og ved Rokka, Tresa og Örsjöbekk bruene. En del bunkers er regnet opp, men det sies ikke noe i oppgaven om at det var et utall av små en-manns skytestillinger, omtrent i størrelsen 60x150x50 cm., utformet i jord. Omtrent samtidig sendte den allierte overkommando ut en advarsel mot kamuflerte miner (90).

De minekamre som var laget i bruene før 9/4.40 (se side 14) ble fylt igjen og gjort ubrukbare etter ordre fra TK i august 1944 (91). Det var vel for å hindre sabotasje. Men samtidig laget tyskerne selv minekamre i Kylling bru og Stavem tunnel, begge på Raumabanen (92). Det gamle minekammer i Steinvik bru ble ikke fylt igjen.

GD forberedte også invasjon. 21/2.45 ble det sendt et konfidensielt brev til distriktene om "behov av penger under eventuel krigssituasjon" (93). Det ble fremholdt at under de nåværende forhold må man regne med den mulighet at all forbindelse, såvel jernbane som post og telegraf, kan bli avbrutt i kortere eller lengere tid, slik at det kan bli vanskelig eller umulig å få tilfredsstillende distriktets behov for penger ad regulær vei. Derfor hadde man spurt Finansdepartementet om det kunne bli truffet en ordning med Norges Bank slik at distriktet kunne få utbetalt de nødvendige midler til lønninger m. v. av bankens avdeling i vedkommende by. Dette gikk i orden og distriktet fikk fullmakt til å heve kr. 750 000,- pr. måned. Denne fullmakten ble tilbakekalt 6/6.45 (94, 95).

Frigjöringen.

Endelig kom frigjøringsdagen, 8. mai 1945.

En rekke telegrammer fra GD karakteriserer overgangen fra okkupasjon til frie forhold:

7/5. Blendingsbestemmelsene oppheves med øyeblikkelig virkning (1).

8/5. NSB har i forståelse med TK godkjent følgende retningslinjer for tyske transporter inntil annen ordre foreligger:

1. Alle transporter som er underveis kjøres frem til bestemmelsesstedet.
2. Vogner med forpleining, bekledning og sanitetsmateriell kjøres.
3. I blandede tog og persontog ^{re}reuseres plassantallet for Dw slik at slik at det ikke i noe tilfelle overstiger det plassantall som tidligere er reservert for sivilt behov. Trekkraft som blir ledig utnyttes inntil videre for sivile godstransporter.
4. TK annullerer alle ikke effektuerte bestillinger på transport av krigsmateriell. I sluttede sørgående transporttog fra Trondheim distrikt er dog transport av krigsmateriell tillatt.
5. TK gir alle Bahnhofskommandanturer beskjed om å sette frem anordninger som ønskes ikke som ordrer.

Det henstilles til jernbanefolk å opptre med verdighet og disiplin og fortsette sitt arbeide som hittil. (2).

- 8/5. Heretter må ingen anmodninger fra tyske myndigheter om oppgaver eller meddelelser vedkommende Statsbanenes forhold etterkommes. (3).
- 8/5. All ekstraordinær linjevisitasjon forlangt av tyske myndigheter opphører straks (4).
- 8/5. Fra og med kl. 15 8/5 1945 reduseres jernbanens almindelige beredskapstjeneste til fredsbehov. Inntil nærmere ordre opprettholdes bedriftsvernet i samme utstrekning som hittil med dertil hørende brannvern- og sanitetstjeneste. Inndradd militært vakthold ved driftsviktige anlegg bør søkes erstattet på de steder hvor det ansees nødvendig (5).
- 8/5. Da Reichskommissars befatning med godkjenning (stempling) av fraktbrev for vognlastgods bortfaller skal regulering av vognlast-trafikken straks gå over til NSB. I den anledning bestemmes: Fraktbrev for vognlastgods fra stasjoner i Hamar distrikt sendes inn for godkjennelse til DC. Foreløbig godkjennes fraktbrevene ved stempling "Transport tillatt" i den utstrekning det kan antas at trafikken kan avvikles. (6).
- 9/5. Reisetillatelser utstedt av tyske tjenestesteder, Nasjonal Samling eller arbeidstjenesten blir ikke å godta (7).
- 9/5. Arbeidsdepartementet har oppnevnt DC Kr. Løken til inntil videre å tjenestegjøre som GD ved NSB (8).
- 12/5. Det må uoppholdelig sørges for at alt slags materiell tilhørende Statsbanene som ennå måtte være i tysk besiddelse leveres tilbake ((9).
- Dessuten:
- 9/5 telegram fra DC til stasjonene: NS plakater og oppslag fra NS hold fjernes straks (10).

11/5. Den nye GD.s hilsen til alt personale: Arbeidsdepartementet har anmodet meg om inntil videre å fungere som generaldirektør for NSB.

Når jeg har etterkommet denne anmodning er det i forvissningen om at jernbanepersonalet i tillitsfullt samarbeid vil hjelpe til med det viktige gjenoppbyggingsarbeid som nå forestår.

Den verdifulle innsats jernbaneetaten har levert i krigs- og nødsårene har vakt beundring og anerkjennelse hos alle gode nordmenn. Det er en glede å vite at det er så.

La oss nå med glede og begeistring ta fatt på vår del av gjenreisingsarbeidet. Kr. Löken. (11).

12/5. GD. skr. til DC: Ordningen med meldingsbok kan opphøre straks (12).

19/5. DC.s B-sirkulære til baneavdelingen og stasjonene:

DW.s sikringstiltak ved linjen og stasjonene. Alle de av DW anordnede jordhuller på stasjonsområder og langs linjen skal fylles igjen, likesom skytestillinger, brystvern, piggrådsperringer o. l. på jernbanens område blir å fjerne snarest overalt hvor en har sikkerhet for at sprengladninger eller landminer ikke er anbragt (13).

24/5. GD telegram: Kupeer og vogner som hittil har vært reservert for DW frigis fra nå av for sivil trafikk ((14).

29/5. GD telegram: Samtlige ramper og frilastplasser som hittil har vært ryddiggjort for DW kan nå tas i bruk.(15).

1/6. DC B-sirkulære: Fra 1/6.45 oppheves forordningen om pass til grensesone (16).

Så begynte fridagene, med feiring av freden.

Flere forandringer fulgte:

29/5 ble Statsbanenes personal- og pensjonsnevnd gjenopprettet (17).

31/5 kom det beskjed om at offentlige tjenestemenn ved frigjøringen skulle gå over på de lønnsvilkår som gjaldt 9/4.40.

Men så skulle de få et reguleringstilleg på kr. 1320,- for forsørgere og 2/3 av dette for ikke forsørgere (18).

1/7 ble Hovedstyret gjenopprettet (19).

19/7 ble distriktskollegiene gjenopprettet (20).

Falne.

Hamar distrikt hadde ingen falne under krigen, henrettet under okkupasjonen eller døde i tysk krigsfangenskap (21).

Distriktet har likevel en bautasten til minne om okkupasjonen. Det ble gitt tillatelse til å reise en slik sten i jernbaneparken på Otta, til minne om avsnittssjef for Mil-org Olav Bismo, som ble skutt under en rassia på Otta 21/10.44. Stenen ble avduket 21/10.46, og jernbanen var representert ved inspektør August Petterson (22).

Under Nasjonalhjelpens innsamling til de falnes etterlatte

1946 gav Hamar distrikts administrasjonspersonale en daglønn hver og utfordret samtidig Hovedstyrets og de andre distriktsadministrasjoners personale til å gjøre det samme (23).

Hjemvendte.

De som var arrestert eller rømt kom tilbake, men ikke alle like fort. GD bestemte at alle som ønsket det uten videre skulle tas inn igjen i sin stilling hvis det ikke hadde vært noe å utsette på deres forhold (24). De fikk etterbetalt lønn for den tiden de hadde vært borte, med fradrag av den understøttelse som

familien hadde fått og det de hadde tjent i utlandet (25).

De som hørte til hjemmefronten fikk sin travleste tid etter frigjøringen med politi- og vakttjeneste. Fra hjemmefrontens ledelse kom det først beskjed om at alle jernbanefolk straks skulle gå tilbake til Jernbanen (26). Men da det dro ut ble det gjort henvendelse til distriktskommandoen, som svarte at de tjenestemenn ved jernbanen som fremdeles tjenestegjør i hjemmstyrkene utfører så viktige oppdrag at de ikke kan frigis. Men de skulle bli endelig frigitt 15/7 (27).

Men enda gikk det flere måneder for mange. Ved utgangen av 1945 var det endå 9 stykker som ikke hadde meldt seg til tjeneste. De siste meldte seg i mars 1946. To mann fortsatte som militære og gjenopptok ikke sin tjeneste ved jernbanen (28).

Ved hjemsendelsen av de norske flyktninger fra Sverige ble det nødvendig å bruke noen av de rømte jernbanemenn til hjelp i administrasjonen. En fullmektig fra Hamar distrikt meldte seg til tjeneste først 8/11.45 (29).

Alle de norske flyktninger i Sverige fikk fribillett i Norge ved hjemreisen (30).

Tyske krigsfanger.

Det tok lang tid før alle tyskere hadde forlatt landet. Det ble prøvd å skaffe noen av dem arbeide, blant annet ved jernbanen. I juli 1945 kom den første henvendelse om saken uten at distriktet reagerte (31).

Våren 1946 kom det en ny henvendelse (32), og det ble da svart at distriktet kunne sette 40 mann i arbeide i Håve grustak. Men det kom ikke noe svar på det (33).

Fiendtlig eiendom.

Det ble opprettet et direktorat for fiendtlig eiendom som forlangte oppgave over all slik eiendom i distriktet (34).

De faste eiendommer i distriktet var brakker og sidespor som det er fortalt om under beslagleggelser. Dessuten en del beholdninger, blant annet jernbjelker, og et verkstedtog på 6 vogner med inventar og verktøy, taksert til kr. 50 415,-. To av vognene ble overtatt av distriktet, de øvrige kom til andre distrikter (35).

De fleste av de bygninger som distriktet kunne overta måtte rives ned, så det kunne ikke betales noe større for dem. Sidesporene kunne overtas for prisen på brukt materiell (36).

Det foreligger også en tysk verdsettelse av eiendommene. Høsten 1944 fikk distriktet fra GD en fortegnelse over tyske eiendommer i Hamar distrikt, med oppgave over hva hver eiendom hadde kostet (37). Distriktet skulle oppgi hva som var av blivende verdi for jernbanen. Det eneste av noen betydning var Orskommandantur-bygningen i Dombås som kunne overats for kr. 75 000,- (38). Men det er interessant å sammenligne denne tyskernes fortegnelse (39) med distriktets fortegnelse over eiendommene (40).

Det var også store tyske lagre ved Melkefabrikken og på Disen i Hamar. Av dette overtok distriktet for omtrent 10 000 kroner på hvert sted. Det var blant annet 10 motorer og en masse filer (41).

Senere kom det lange lister fra Oslo over tysk materiell og utstyr, og distriktet ble oppfordret til å kjøpe. Det ble ikke kjøpt stort, bare for vel 3000 kroner (42).

Brakkene ble nokså gjeve. Fylkesforsyningsnevndene fikk overlatt disposisjonsretten, så jernbanen måtte konkurrere med andre,

enda man mente seg fortrinsberettiget til de brakker som sto på jernbanens område. Resultatet ble vistnok at jernbanen fikk kjøpt 2 brakker i Hamar, 8 i Elverum, 2 i Lillehammer, 4 i Dombås og 8 i Åndalsnes (43).

Forsyningsnevndene ble også bedt om å tilgodese behovet hos jernbanens personal. 6 funksjonærer meldte seg som interesserte i å kjøpe brakke til boligbygg (44).

De store anleggene i Håve grustak ble overført av det norske militærvesen.

Kaianlegget på Åndalsnes står i en særstilling. Det ble tilbudt jernbanen av direktoratet for fiendtlig eiendom, som sier at det skal ha kostet 4,5 millioner kroner (45). Kaien ligger like ved jernbanen. Hamar distrikt hadde allerede under krigen fremholdt for GD at jernbanen burde overta kaien og de oppfylte arealer innenfor, idet man dermed kunne sikre seg at arealene ville bli utnyttet på den mest rasjonelle måte. Det var en ganske store arealer som trafikkmessig sett allerede var underlagt Åndalsnes stasjon, og de burde også fremtidig høre til stasjonsområdet, da de ville bli nødvendige for anlegg av spor til kai-anlegg og industrianlegg på det oppfylte område.

Distriktet utarbeidet et forslag til utnyttelse av kaien og området innenfor (46).

Jernbanen overtok kaien og arealene, og bygde et kullosseanlegg med lagerplass for 12 000 tonn kull. Arealene innenfor er leid bort til industriotter fortrinsvis til større trafikanter (47).

Rettsoppgjøret.

NS-medlemmer. Blant de første telegrammer som kom fra GD etter frigjøringen var også disse: (48)

9/5: NS-medlemmer som fremdeles måtte være i tjenesten blir straks å suspendere.

12/5: I forbindelse med tidligere telegram om suspensjon av medlemmer av NS, meddeles at også tjenestemenn som har vært medlemmer av NS og som ikke meldte seg ut umiddelbart etter 9/4.40 rammes av suspensjonen og da selvsagt også alle tjenestemenn som etter den tid er blitt medlemmer selv om de senere ~~har~~ er utmeldt av partiet. (49).

11/5 fra Arbeidsdepartementet: Det skal ikke utbetales lønn eller pensjon til medlemmer av NS. Selv ikke lønn eller pensjon som allerede er opptjent skal utbetales. Overhodet ingen utbetaling til NS-medlemmer. (50).

Etter den statistikk som ble sendt Statistisk Sentralbyrå 1949 (51) hadde distriktet i alt 1165 tjenestemenn den 8/5.45. Av disse var 13 medlemmer av NS og ble suspendert. De to frontkjemperne er regnet med. Det hadde vært 18, men 4 var gått over i annen stilling og en var død (52). Litt senere, da medlemslistene ble kjent, ble tre til suspendert. Det var slike som var blitt narret inn i partiet på en eller annen måte. Ingen ~~en~~ visste at de var medlemmer, og selv betraktet de seg heller ikke som medlemmer av partiet, som de absolutt ikke sympatiserte med. Så snart forholdet var blitt klarlagt fikk de begynne igjen (53).

Det kan også nevnes at et gammelt medlem av partiet meldte seg ut 1943, og han ble da straks avskjediget. Men da meldte han seg inn igjen og ble ansatt pånytt, men i en lavere stilling (54).

Personal- og pensjonsnevnden besluttet at ansettelsen av NS-medlemmer ikke skulle godkjennes hvis den var skjedd etter 1/11. 41, da nevnden ble opphevet. Disse stillinger ble derfor kunngjort.

For dem som var ansatt før denne dato måtte avskjedsspørsmålet avgjøres ved dom. Disse stillinger var derfor ikke formelt ledige (55).

Først i 1949 ble det vedtatt retningslinjer for NS-medlemmenes inntagelse igjen i arbeidslivet. De som var ferdige med sitt rettsoppgjør kunne fritt konkurrere om ledige stillinger som de ikke hadde mistet retten til å inneha. Det skulle ikke skje til fortrengsel for andre, og før ansettelsen skulle vedkommende arbeid- ders eller funksjonærs tillitsmenn spørres om de hadde noe å innvende (56).

Men da var de i Hamar distrikt begynt igjen for lenge siden. Noen av de suspenderte var så pass gamle at de tok avskjed med pensjon, men de fleste av dem som ønsket å begynne igjen ble tatt inn som ekstrarolk i løpet av 1947. Det skjedde etter de retningslinjer som er nevnt foran, idet hvert enkelt tilfelle ble forelagt vedkommendes forening før inntagelsen. I 1949 ble de fast ansatt i en lavere stilling enn før, og senere har noen av dem avansert litt (57).

Stripete. Så har vi dem som med et populært uttrykk ble kalt "stripete". Dette uttrykket er forresten svært urettferdig her, for i de aller fleste tilfeller ble vedkommende blankt frifunnet.

14/5.45 kom dette telegrammet fra GD: (58) I tilslutning til telegram av 9/5.45 om suspensjon av NS medlemmer uten lønn meddeles: Tjenestemenn, hvis holdning under okkupasjonen har gitt grunn til å anse dem for å være tvilsomme i politisk henseende, blir - hvor DG finner forsvarlig grunn til det f. eks. hvor der fremkommer ønske herom fra ansvarlig hold innen personalet - å sette ut av tjeneste inntil videre, inntil deres forhold kan bli

undersøkt og bedømt. De beholder fortsatt sin lønn og øvrige rettigheter. Tjenestemenn som har vært frontkjempere eller lignende blir å suspendere uten lønn selv om de ikke er medlem av NS.

To tjenestemenn ble suspendert etter dette, to ekstrarfolk fikk avskjed og en ekstra ble permitert (59).

Etter initiativ av Jernbaneforbundet ble det bledsatt et utvalg med representanter fra personalet og administrasjonen til å undersøke alle tvilsomme tilfeller (60). Det kom da inn nokså mange klager, også på andre tjenestemenn, i alt så vidt det kan sees, 15 stykker. Disse ble ^{naturligvis} ikke suspendert, men sammen med de to før nevnte kan vi si at det ble 17 av denne kategori.

Disse klagene gjaldt dels alminnelig missnöye med vedkommende, dels at han hadde vist for stor iver i å etterkomme tyskernes ordrer. I de fleste tilfeller viste det seg at det ikke lå noe til grunn for missnöyen.

Resultatet av utvalgets arbeide og undersøkelser ble at den ene av de to suspenderte ble degradert og den andre ble suspendert en måned. Av de andre ble en suspendert 14 dager, en fikk påtale, en ble forflyttet, en søkte avskjed og 11 ble helt frifunnet.

Revisjon av ansettelser. Det siste ledd i rettsoppgjøret var revisjon av de ansettelse som var foretatt under okkupasjonen.

I 1944 ble det sendt ut en pa role om "søkerblokade". Etter 1/5.44 skulle ingen søke ledige stillinger som ble avertert. Men parolen måtte jo spres illegalt, så det tok tid før den ble alminnelig kjent. Derfor ble det sendt mange søknader også etter denne dato. Likevel ble denne dato tatt som utgangspunkt i bestemmelsen om revisjon av ansettelse, som ble sendt ut 20/6. 1945. og lød slik: (61)

"Arbidsdepartementet har godkjent at det ved Statsbanene gås

frem på følgende måte med hensyn til gjennomgåelse og prøvelse av ansettelse:

A. Stillinger besatt etter 1/5.44: Ansettelse som er foretatt etter at Personalavdelingen ble opprettet og boikott av stillinger ved Statsbanene ble iverksatt, annulleres. De nåværende innehavere av stillingene, som ikke allerede er fjernet på grunn av medlemskap i NS, eller på grunn av mindre lojal holdning, gis pålegg om inntil videre å forrette i stillingene inntil disse stillinger vil bli kunngjort ledig og besatt påny.

De stillinger som er blitt ledig ved avgang på ordinær måte vil bli bekjentgjort straks. Ved de stillinger som er blitt ledig ved tidligere innhavers overgang i annen stilling, må en først avvente gjennomgåelse som nevnt nedenfor.

B. Stillinger besatt i tiden 9/4.40 til utgangen av april 1944. Samtlige de foretatte ansettelse blir å gjennomgå og prøve slik at ansettelse som ikke er skjedd på regulær måte og i samsvar med ansettelsesmyndighetenes opprinnelige standpunkt blir å annullere og stillingene å besette påny - eventuelt etter fornyet kunngjøring.

Gjennomgåelsen av de foretatte ansettelse vil bli påskyndet mest mulig.

I den før nevnte statistikk er det opplyst at av de 1165 tjenestemenn som distriktet hadde 8/5.45 var det 243 som var blitt ansatt i sin stilling under okkupasjonen. Av disse ansettelse ble 88 nektet godkjent og stillingene ble kunngjort pånytt. 155 ble godkjent eller innehaveren ble tillatt å fortsette uten formel godkjenning. (62).

Multer. Endelig bør det vel nevnes at Jernbaneforbundet bad Hovedstyret om å ta opp igjen disiplinarsaker som var foranlediget av NS eller tyskerne under okkupasjonen (63). I Hamar var det ingen slike saker, men derimot var det fire tjenestemenn som var ilagt multer av statspolitiet på 200-500 kroner hver, enda jernbanen i sin tid hadde opponert. Alle fikk pengene tilbakebetalt. (64).

Beredskap.

Luftverntilstanden ble ikke opphevet så snart (65). Høsten 1945 ble det fastsatt overgangsbestemmelser. Luftvernlederne

skulle fortsette og rullen over mannskaper holdes a jour. Sanitets- og brannvern skulle beholdes ved større stasjoner, kommandovern og alarmplass holdes i orden. Ved bygging skulle det tas lufvern- messige hensyn. Provisoriske tilfluktsrom ble nedlagt. Permanente tilfluktsrom kunne tas i bruk for andre formål, men skulle på kort varsel kunne tas i bruk igjen som tilfluktsrom (66).

Ved bedriftsvernet ble vaktholdet redusert til det nødvendige for beskyttelse mot tyveri og brann, men bestemmelsene om adgang til jernbanens områder skulle fremdeles gjelde (67). Dette ble fastslått 18/6.45 i de nye endelige bestemmelser (68).

Erfaringer.

Hösten 1945 bad Hovedstyret om å få meddelt de erfaringer som var blitt gjort under krigen ved avviklingen av militærtransporter (1). I Hamar distrikt ble det innhentet uttalelser fra en del tjenestemenn, og disse gjengis her:

Stm. Jens Bjölgerud, Lillehammer:

"Militært transportreglement 1932, Hovedstyrets sirkulære nr. 434 er etter min mening så uttømmende og godt oppsatt at noen forandring ansees for helt unødvendig. Derimot vil det være av stor betydning at de gitte bestemmelser følges både av de militære og jernbanens vedkommende.

Forskjellige ting som må benyttes bør anskaffes til forskjellige stasjoner som har hatt eller kan få store militærtransporter, som f. eks. etter § 7 side 5 punkt b underlagsplater og spiker

§ 7	-	5	-	c	kastebroer
§ 34	-	30	-	89	røde flagg og lykter med rødt glass.

For avlastning av kjøretøyer på steder hvor rampe ikke finnes, kan to skinner benyttes, for hesteavlastning må jo lemmer benyttes".

Stm. Kr. Andresen, Otta:

"Stasjonen hadde relativt få militærtransporter under okkupasjonstiden. En del transport og kjøring av ekstratog ble avviklet i 1940. Senere mindre av transport herfra.

Opplastingen gikk tilfretstillende og ekstratogene likeså i rute. Transportene ble opplastet på stasjonens stikkspor og rampe, som viste seg å være tilstrekkelig uten provisoriske anordninger. De engelske troppettransporter hertil tok ikke stikkspor og rampe i bruk, men lastet av og på ved plattformen, men disse transporter bestod vesentlig av tropper.

Forövrig har intet forslag å gi til endring i jernbanetransportreglementet".

Fung. stm. A. Frydenberg, Åndalsnes:

"Slik som krigen ertet seg i 1940 på Åndalsnes med stadig flyangrep som ble utført vesentlig ved dagslys, var det naturlig at man for å beskytte transport m. v. mest mulig arbeidet om natten.

Transportbåtene kom ved mørkets frembrudd, og togene avgikk umiddelbart etter for å nå lengst mulig mens det var mørkt. Da

engelskmennene medførte lite tyngre saker, skapte ikke opplastingen av utstyr noen nevneverdige vanskeligheter, idet vognene ble lastet fra hånd til hånd. De hadde en del store biler som vistnok sto ferdig lastet, og ble hivd i vind med kran. Angående oppsetning av togene med hensyn til akselantall osv. måtte dette gjøres for hvert tilfelle i henhold til hva de ville ha med seg. Likeledes måtte en fravike reglementene i mange tilfeller hvordan togene skulle sammensettes. En hadde bl. a. et tilfelle hvor det måtte kjøpes en N-vogn med påmontert luftvernsskyts foran første lokomotiv samt en N-vogn med skyts etter hjelpelokomotivet.

Undertyskernes okkupasjon hadde stasjonen atskillig trafikk med DW, Luftwaffe og Org. Todt o. lign. organisasjoner. Stasjonen var utenom denne trafikk også brukt til opplæringssted for nye soldater med hensyn til det som angikk jernbanetrafikken.

Tyskerne, hvis arme var meget mekanisert, hadde bl. a. biler til nær sagt alle slags bruk, f. eks. alminnelige lastebiler, kjøkken, radio, sneplog og brannslukningsbiler, og flere andre. Disse ble ved sjøvarfs transport enten kjørt direkte ombord i spesialbygde båter, såkalte landgangsbåter med forsenkbar baug, eller hvis andre båter måtte benyttes kran når bilen ikke var over 5 tonn. Var intet slikt alternativ brukbart, la de to båter ved siden av hinannen og bygde ekstra dekk over begge og kjørte biler og tungt maskineri ut på. Som regel gikk det bra, men en vet om et tilfelle hvor en gravemaskin på ca. 35 tonn forsvant i sjøen under en slik transport.

Med hensyn til opplasting av lukket vogn gods foregikk det på vanlig måte fra båt enten med egen winch eller jernbanens kran. Fra ramper som vanlig. Ved lessing av kjøretøyer på åpne vogner hadde tyskerne et lite hendig apparat for kjøring over buffer. Det besto av en jernbeslått halv sylinder som lå fra vogn til vogn og dekket åpningen. Den var enten utført i slik størrelse at den dekket vognbredden eller en liten modell som kunne innpasses etter bredden på kjøretøyet. I siste tilfelle måtte det altså brukes to slike over hver åpning.

Ved lastning og lossing hvor vognene ikke ble satt på rampe eller løgn, hadde de en stor leder på hjul som kunne dirigeres i forskjellige skråstillinger ved en sveiveinnretning. Hvordan denne var innrettet kan jeg dessverre ikke gi noen skisse av, men en hadde en slik utlånt fra Dombås stasjon. Mulig at den kan finnes der fremdeles. Ellers brukte tyskerne det som var for hånden å få tak i når de hadde bruk for det. Blant annet bygde de nødramper av stuller og planker som de fant på tomt. Trafikken med mannskaper ble avviklet ved hjelp av alminnelige person- eller opppriggede G-vogner. I G-vognene ble det om vinteren innsett spesielt lagde ovner med røkrøret stikkerende ut enten gjennom vinduene eller i dørglotten.

Hvis det i transporten forekom bilfer, ble det bestandig beordret en a to mann til å sitte i førerhuset, antagelig som vakt. Feløtkjøskener ble plassert på åpne vogner og var hvis transporten skulle foregå over lengere strekning i virksomhet under reisen med matlagning.

Etter erfaringer jeg kom til i 1940 da stasjonen ofte var overlatt til seg selv uten forbindelse med administrasjon, måtte den fungerende stn. når situasjonen krevde det ofte ta avgjørelse som lå utenfor hans myndighetsområde. Det kunne derfor være en tanke

for fremtiden å utstyre visse stasjoner med den nødvendige myndighet til å opptre som direktivgivende for visse strekninger under nevnte forhold".

Togleder, sekretær H. Skjefstad:

"Det som stadig gikk igjen i denne perioden var militærtogenes mer eller mindre forsinkelser allerede fra distriktets grensestasjoner, men på grunn av de forholdsvis regelmessige kjøretider gjennom dette distrikt fikk ikke dette alltid uttrykk ved togenes ankomst til endestasjonene.

Forsinkelser oppsto selvsagt også i dette distrikt. Ofte skyldtes dette dårlige kull med derav følgende dampmangel og slagging. Mangel på lokomotiver gjorde seg også tilsine tider gjeldende. For øvrig var uunngåelige forhold under gjeldende situasjon tilstede".

Overinegniør K. Romstad:

"Provisoriske lasteramper og utlessing på åpen linje for militærtransportene (norske og tyske) har vært anordnet under hensyntagen såvidt mulig - til de lokale forhold og har derfor vært avviklet på den etter omstendighetene mest passende måte. Spesielle erfaringsresultater er ikke notert".

Andres erfaringer:

Pensjonert materialforvalter P. R. Wærnes:

"Min viktigste erfaring er at det i Hamar distrikt - innlandsdistriktet - bør holdes store krisebeholdninger. Beholdningene må bestå av driftsmidler, kanskje særlig olje, og av ting som vi har bruk for til reparasjoner. Adkomst fra Oslo kan lett bli stengt for oss. Hadde vi ikke vært så selvforsynt som vi var ved krigsutbruddet, så ville det blitt dårlig med oss". (2).

Pensjonert sta. Henrik Tangen:

"Forholdene ved jernbanen er ikke tilfredsstillende for opp- og avlastning. Sporene er for korte. Det bør på forhånd være bestemt hvem av stasjonens personale som skal ha den spesielle krigstjeneste. Der hvor det er stor nok betjening bør minst tre stykker tas ut i forveien, slik at man i påkommende tilfeller kan ha en kyndig mann i tjeneste hele døgnet".

Noter.Hamar distrikt og dets ledelse.

- 1 B-sirk. 217/41.
- 2 Hst. skr. 29/10.41, 3871 A.
- 3 GD sirk. 1.
- 4 Hamar distr. sirk. 18/42.
- 5 HD 2860/45.
- 6 HD 3703/42.

Beredskap för kriget.

- 1 Hst. skr. 10/12.38, 272 MK. HD 6180/38.
- 2 Hst. skr. 29/7.38, 151 MK.
- 3 Hst. skr. 10/12.38, 272 MK. HD 6180/38.
- 4 Hst. skr. 26/11.38, 1353 M. 4/3.39, 67 MK. 7/7.39, 174 MK.
22/1.40, 342 T. HD 4785/39, 4089/41.
- 5 Hst. skr. 31/8.39, 3808/33 B. HD 812/40.
- 6 Hst. skr. 16/2.40, 469 B.
- 7 Hst. skr. 6/3.40, 1101 B. HD 3329/45.
- 8 Hst. skr. 1/3.40, 35 MK.
- 9 Hst. skr. 4/8.39, 201 MK. HD 4379/39.
- 10 Hst. skr. 30/9.39, 255 MK.
- 11 HD 4089/41.
- 12 Hst. ~~skr~~ sirk. 582, 15/12.38. Hst. skr. 19/4.39, 123 MK.
- 13 Hst. sirk. 603, 9/3.40.
- 14 P. R. Wærnes, bilag side 61-62.
- 15 Hst. skr. 2/9.39, 2562 M.
- 16 Hst. skr. 10/2.40, 100 A. HD 703/40.
- 17 TT sirk. 146/39, 11/10.39.
- 18 TT sirk. 23/40, 15/1.40.
- 19 TTsirk. 12/40, 11/1.40.
- 20 Hst. skr. 16/2.40, 475 T.
- 21 Fortalt av nåværende overinspektör Leif Sveen.
- 22 HD 3756/46.
- 23 Fortalt av overingeniör K. Romstad.

Transportsituasjonen 1939-40.

- 1 Hst. skr. 5/9.39.
- 2 Tillegg til Rutebok nr. 90.
- 3 B-sirk. 241/39. TTsirk. 182/39. HD 1166/42.
- 4 TTsirk. 35/40.
- 5 TT sirk 151/39.

- 6 B sirk. 258/39.
- 7 TT sirk 51/49.
- 8 TT sirk 184/39.
- 9 Gjengitt i Hamar Arbeiderbl. 7/10.39.

Krigen i april-mai 1940.

- 1 Kilder som gjelder hele kapitlet om krigen:
 - Operasjonene på Hedemarken.
 - Vaktjournalen.
 - Harald Poppe, bilag side 1-11.
 - Kr. Løken, bilag side 13-37.
 - Militærtransporter, bilag side 94-95.
- 2 Jørgen Jensen, Krigen på Hedemarken. Oslo 1947.
- Johan Hagen, bilag side 83-85.
- 3 I vaktjournalen står det at toget gikk kl. 19,45, men det kan godt ha vært forsinket
- 4 Dette er Asperuds egen fremstilling, datert 16/3.42. I Operasjonene gjennom Hedemarken b. 1 side 92 står en helt annen fremstilling av episoden.
- 4a 12/6 ble mobiliseringspapirene tilbakekalt i B sirk. 149/40. De ble da spesifisert slik:
 - 1 Hst. sirk. 437.
 - 2 Transportordningen (Sendt ut- og innlastningsstasjoner).
 - 3 Rutebøker for Militær-tog ved massetransporter.
 - 4 Togstamme og innlastningstabeller (Sendt til ut- og innlastningsstasjoner og til større stasjoner).
 - 5 Grafiske ruter for militærtog ved massetransporter.
 - 6 Hst. sirk. 602.
- 5 HD 3864/40.
- 6 Hst. 10/4.40 side 3.
- 7 Fortalt av stm. Kr. Andresen, Otta.
- 8 Vaktjournalen.
- 9 HD 3070/40.
- 10 Kr. Hagen, bilag side 49-51.
 - Paul S. Kolstad, bilag side 52-54.
 - Sigurd Løken, bilag side 55-57.
 - Jens Bjølgerud, bilag side 58-59.
 - Kr. Barkald, bilag side 63-64
 - Johan Hagen, bilag side 83-85
 - Håkon Hagen, bilag side 90-91.
 - Hj. Bengtsen, bilag side 91-92.
 - Erling Audensen, bilag side 92-93.
 - Ludvig Jensen, bilag side 96-99.
 - Anders Pladsen, bilag side 100-103.
 - Arvid Kokkin, bilag side 104-105.
- 11 Denne beskjeden gjengitt etter samtidige dagboksopptegnelser av Arvid Östby. Den er litt anderledes enn i DC.s eget referat, som er skrevet nesten to år senere.
- 12 HD 534/41.
- 13 HD 6279/41
- 14 Kr. Hagen, bilag side 49-51.
- 15 Hj. Bengtsen, bilag side 91-92.
- 16 HD 3070/40.
- 17 Paul S. Kolstad, bilag side 52-54.

- 18 Helge Östbye, bilag side 71-82.
Sigurd Löken, bilag side 55-57.
Erling Audensen, bilag side 92-93.
Anders Pladsen, bilag side 100-103.
- 19 Fortalt av Ingvald Hessen.
- 20 Verma stasjons telegramblokk.
- 21 Stm. O. J. Strand, som var stm. på Berkåk, forteller at forbindelsen med Trondheim ble brutt 9/4, men forbindelsen sydover ble opprettholdt til 25/4.
- 22 Dette er en liten del av beretningen, som er trykt i ukebladet "Alle menns blad" 1960 nr. 48-50.
- 23 HD 161/2.
- 24 Vårt folkshistorie b. 9 side 203-04.
- 25 HD 161/2.
- 26 Utgår.
- 27 Fortalt av ham selv.
- 28 Fortalt av Petter Fallet.
- 29 HD 1618/42.
- 30 HD 1621/40.
- 30a Einar Nielsen, bilag side 38-41.
Ole Lökke, bilag side 59-61.
Arvid Kokkin, bilag side 104-05.
- 30b Fortalt av fullmektig Einar Tangnes.
- 31 Fortalt av stm. Odd Svernes.
- 32 Datert 12/6.40, HD 5827/44.
- 33 Fortalt av Solberg.
- 34 HD 31/52.
- 35 Stasjonens kopibok, i Jernbanemuseet.
- 36 HD 31/52
- 37 Bilag side 94-95.
- 38 A. Nyquist, bilag side 42-48.
- 39 HD 1602/40.
- 40 Arvid Östby.
- 41 Hst. 24/4.40 side 3.
- 42 Hst. sirk. 591, 15/7.39.
- 43 HD 2002/40.
- 44 Hst. skr. 15/12.45, 204/2.

Situasjonen etter kapituleringen. Krigsskader.

- 1 Fortalt av ham selv.
- 2 HD 3650/40.
- 3 HD 4808/41.
- 4 Se gjenpart av brev til Hst. av 12/6.40, bilag side 106-17.
- 5 HD 3070/40.
- 6 HD 4808/41.
- 7 Fortalt av stm. Odd Svernes.
- 8 Stasjonens kopibok, i Jernbanemuseet.
- 9 HD 3276/48.
- 10 TT sirk. 101/40, 8/6.40.
- 11 HD 3063/40.

Gjenoppbygging.

- 1 HD 3746/41. A. Nyquist, bilag side 42-48.
- 2 Fortalt av Romstad.
- 3 HD 2063/40.
- 4 HSt. 19/6.40 side 2.
- 5 B sirk. 247/40.
- 6 B sirk. 269/41.
- 7 B sirk. 354/41.
- 8 B sirk 92/41
- 9 B sirk. 86/41.
- 10 B sirk. 86/41.
- 11 B sirk. 86/41.
- 12 B sirk. 388/41.
- 13 HD 4475/40.
- 14 HD 3740/41.
- 15 HD 3755/43, 1686/47.
- 16 Fortalt av Olav Bolstad.
- 17 HD 2760/40.

Gjenopptagelse av trafikken.

- 1 A. Nyquist, bilag side 42-48.
Vaktjournalen.
- 2 HSt. 30/4.40 side 3.
- 3 HD 1741/40.
- 4 Kr. Löken, bilag side 28.
- 5 HSt. 1/5.40 side 3.
- 6 Kr. Löken, bilag side 27-28.
- 7 Erling Audensen, bilag side 93.
- 8 HD 2594/40.
- 9 HSt. 17/5.40 side 1.
- 10 B sirk. 113/40.
- 11 TT sirk. 96/40.
- 12 HSt. 25/5.40 side 3.
- 13 B sirk. 128/40.
- 14 B sirk. 132/40.
- 15 HSt. 29/5.40 side 3.
- 16 HD 2296/40.
- 17 HD 5583/40.
- 18 HD 3344/40.

Jernbanetrafikken. Tyske kontra norsk.

- 1 Fortalt av Leif Sveen.
- 2 Hst. skr. 27/7.40, 2914 T. HD. 3061/40.
- 3 TT sirk. 155/40.
- 4 HSt. 28/8.40 side 1.
- 5 TT sirk. 103/42.
- 6 TT sirk. 192/40.
- 7 TT sirk. 213/40.
- 8 TT sirk. 239/40.

- 9 HD 7399/45.
- 10 Ludvig Jensen, bilag side 99.
- 11 GD skr. 10/3.42, 1049 W. HD 1245/42.
- 12 TTsirk. 108/40, 175/40, 209/40.
- 13 TT sirk. 242/40, avertert 18/10.
- 14 TT sirk. 42/41. Senere kom disse nye utgaver, utvidet for hver gang: TT sirk. 96/42, 61/43, 65/45.
- 15 HD 427/44.
- 16 Hst. skr. 11/1.41, 1266/40 D.
- 17 TT sirk. 88/41.
- 18 Hst. 27/2.41 side 3.
- 19 Hst. 15/4.41 side 3.
- 20 TT sirk. 166/41, 178/41.
- 21 HD 589/41.
- 22 HD 432/42.
- 23 TT sirk. 304/41.
- 24 TT sirk. 60/42, 75/42.
- 25 Hst. 13/3.42 side 2.
- 26 TT sirk. 95/42.
- 27 TTsirk. 112/42.
- 28 TT sirk. 127/42.
- 29 Hst. 9/4.42 side 2.
- 30 Hst. 23/1.41 side 3.
- 31 Hst. 26/3.41 side 5.
- 32 Hst. 30/3.42 side 1.
- 33 Hst. 25/2.42 side 3.
- 34 Hst. 26/5.42 side 3.
- 35 Hst. 4/9.42 side 2.
- 36 TTsirk. 47/42, 74/42, 79/42, 83/42, 139/42.
- 37 B sirk. 86/42.
- 38 HD 2360/42, 5876/43.
- 39 GD skr. 1/12.42, 4005 T.
- 40 TT sirk. 207/42.
- 41 TT sirk. 183/42, 233/42.
- 42 TT sirk. 72/43, 85/43, 113/43.
- 43 TT sirk. 93/43.
- 44 TT sirk. 132/43.
- 45 Hst. 28/4.43 side 2.
- 46 TT sirk. 80/43.
- 47 Hst. 15/4.43 side 4.
- 48 TT sirk. 114/43.
- 49 Hst. 26/5.43 side 3.
- 50 Hst. 1943, 14/7, 26/8.
- 51 GD skr. 27/5.43 T.
- 52 Hst. 21/7.43 side 2.
- 53 TT sirk. 139/43.
- 54 TT sirk. 201/43.
- 55 TT sirk. 147/44.
- 56 Hst. 8/12.43 side 1.
- 57 HD 6529/43
- 58 Hst. 17/3.44 side 2.
- 59 TT sirk. 92/44.
- 60 Hst. 24/3.45 side 5.
- 61 TT sirk. 242/44.
- 62 Hst. 4/10.44 side 3.

- 63 Hst. 7/10.44 side 1.
- 64 Bilag side 118-19, 120.
- 65 GD skr. 22/12.44, 3466 T.
- 66 GD. skr. 9/11.44, 3075 D. HD 6251/44 og 6392/44.
- 67 Vårt folks historie b. 9 side 438.
- 68 Hst. 3/1.44 side 4.
- 69 Hst. 11/2.44 side 2.
- 70 Hst. 29/4.44 side 2. 1/8.44 side 2. 9/9.44 side 2.
- 71 TT sirk. 252/44.
- 72 Hst. 25/10.44 side 2.
- 73 TT sirk. 2/45.
- 74 TT sirk. 64/45.
- 75 B sirk. 26/45, 32/45. GD skr. 27/1.45, 255 D.
- 76 TT sirk. 63/45.
- 77 GD skr. 3/2.45, 397 T.
- 78 HD 819/45.
- 79 Hst. 22/1.45 side 2.
- 80 Hst. 21/4.45 side 2.
- 81 Hst. 25/5.45 side 3.
- 82 TT sirk. 120/45.
- 83 TT sirk. 110/45.
- 84 TT sirk. 111/45.
- 85 TT sirk. 105/45.
- 86 Hst. 3/7.45 side 1.
- 87 Hst. 31/7.45 side 2.
- 88 B sirk. 224/45.
- 89 HD 4957/45.
- 90 Hst. sirk. 55/45.
- 91 Hst. sirk. 60/45.
- 92 Hst. sirk. 69/45.
- 93 Hst. 2/10.45 side 1.
- 94 A. Bech i Nordisk Järnbanetidskr. 1945 side 289.
- 95 Vårt folks historie b.9 side 458.
- 96 Sikkerhetssirk. 28 og 79.
- 97 Sikkerhetssirk. 42, 43, 119. Johannessen side 188.
- 98 Johan Hagen. bilag side 84.
- 99 HD 3028/40, 393/49.
- 100 Fortalt av Hoff.
- 101 Hst. sirk. 614, 619. GD. sirk. 39.
- 102 GD sirk. 48, 62, 81, 105, 122. Hst. sirk. 64.
- 103 GD. skr. 17/6.42, 1909 T.
- 104 Bilag side 121-22.
- 105 GD skr. 28/4.42, 1415 A.
- 106 GD skr. 28/4.45, 250/1.

Maskinavdelingen.

- 1 Hst. skr. 7/4.41, 832 M.
- 2 HD 698/45
- 3 Blant annet HD 7258/44
- 4 HD 7202/45
- 5 GD sirk. 125, 26/3.45.
- 6 HD 7202/45, 5749/48.
- 7 DC skr. til Hst. 19/1.46, 437/46.
- 8 HD 3657/40.

- 9 HD 1768/46.
- 10 GD skr. 28/1.42, 236 M. 31/1.42, 266 M. HD 4422/45.
- 11 GD skr. 23/1.42, 204 M.
- 12 GD skr. 16/2.42, 349 M.
- 13 GD skr. 2/6.43.
- 14 GD skr. 10/10.42, 2356 M.
- 15 GD skr. 15/8.44, 3667 B. HD 5267/45.
- 16 GD ~~skr.~~ sirk. 26, 14/8.42.
- 17 GD sirk. 43 og 46.
- 18 GD skr. til TK av 7/6.43, 1014 M. HD 2877/44.
- 19 HD 1677/46.
- 20 GD skr. 28/3.42, 1129 A. HD 1881/45.
- 21 GD skr. 22/3.45, 675 M.
- 22 GD skr. 30/5.44, 190/21. HD 3339/44.
- 23 HD 4035/44.
- 24 GD skr. 14/5.45, 933 M.
- 25 HD 4422/45.
- 26 Bilag side 85-90.

Forholdet til tyskerne.

- 1 TT sirk. 100/40.
- 2 TT sirk. 148/41.
- 3 TT sirk. 131/40.
- 4 Hst. sirk. 621. Hst. skr. 25/10.40, 4337 T.
- 5 GD sirk. 6.
- 6 GD skr. 2/3.42, 1004 W.
- 7 TT sirk. 96/42.
- 8 GD skr. 9/6.44, 368/20.
- 9 GD sirk. 104.
- 10 HD 3013/43.
- 11 GD skr. ØØ 12/8.43, 2363. HD 3613/44.
- 12 Bilag side 13-14.
- 13 HD 2544/45.
- 14 GD skr. 9/12.42, 6167 B.
- 15 HD 986/41.
- 16 Hst. skr. 4/2.41, 69 W.
- 17 Hst. skr. 26/8.41, 2096 M.
- 18 TT sirk. 149/44, 2054/44.
- 19 HD 432/42.
- 20 Hst. skr. 8/3.41, 882 A.
- 21 Hst. skr. 25/1.41, 213 A.
- 22 B sirk. 50/41 og 292/41.
- 23 F. eks. GD skr. 29/11.41, 717 W og 14/8.44, 2224 D.
- 24 GD skr. 10/7.42, 2425 A.
- 25 GD skr. 1/8.42 Bilag side 123. GD skr. 10/11.43, 5276 B.
- 26 GD skr. 23/3.44, 1/17. HD 6399/44.
- 27 GD skr. 8/11.41, 3963 A.
- 28 Portalt av Ludvig Jensen.
- 29 HD 5694/44.
- 30 B sirk. 34/45.
- 31 HD 5465/44.
- 32 Portalt av stm. Kr. Andresen.
- 33 Bl. a. HD 6337/43 og 2535/45.
- 34 HD 3758/43.

- 35 HD 517/42.
- 36 Hst. skr. 4/8.41, 1943 M.
- 37 GD skr. 30/5.42, 1285 M.
- 38 GD skr. 23/2.42, 484 D.
- 39 GD skr. 7/12.42, 4072 T.
- 40 GD skr. 28/4.44, D.
- 41 Hst. skr. 10/3.41, 505 T.
- 42 HD 6275/41.
- 43 B sirk. 402/41.
- 44 TT sirk. 151/43.
- 45 HD 1480/44.
- 45 Karl Schiermann, bilag side 64-70.

Beslagleggelser og rekvisisjoner.

- 1 HD 6519/41.
- 2 HD 1756/40.
- 3 HD 3483/40.
- 4 Hst. 6/5.40 side 4.
- 5 DC telegram til stasjonene 5/6.40.
- 6 HD 2059/40.
- 7 HD 654 /40.
- 8 HD sirk. 14/40, 30/9. HD 4088/46.
- 9 HD 1017/50.
- 10 Fortalt av overkond. M. Kr. Ødegaard.
- 11 Bilag side 124-27.
- 12 HD 5165/45.
- 13 HD 6424/44.
- 14 GD skr. 19/6.44, 2816B.
- 15 HD ~~633~~ 6366/44.
- 16 GD skr. 17/11.43, 2838 E. HD 6731/44.
- 17 HD 1651/46.
- 18 GD skr. tilTK 2/5.45. HD 2899/45.
- 19 GD skr. 10/11.43, 3468 T. HD 3226/45.
- 20 HD 6519/41.
- 21 B sirk. 300/40, 22/10.
- 22 B sirk. 68/41, 31/3.
- 23 GD sirk. 27. GD skr. 9/4.43, 1506 A.
- 24 HD 3700/45.
- 25 GD skr. 14/11.41, 1696 I.
- 26 GD skr. 7/11.42, 4003 A.
- 27 GD skr. 23/5.42, 1687 A. Bilag side 127.
- 28 HD 5694/43.
- 29 Bilag side 128.
- 30 GD skr. 8/10.43, 192/0. HD 6539/45.
- 31 GD skr. 19/9.44, 192)0.

Arbeidsformidling. Mangelpå arbeidskraft.

- 1 Hst. skr. 5/7.40, 2707/B.
- 2 Norges krig b. 2 side 568-69, b. 3 side 531.
- 3 Hst. skr. 14/8.40, 3506 B.
- 4 HD 3359/40.
- 5 Hst. skr. 11/10.40, 2657 A.

- 6 Hst. skr. 13/12.40, 3307 A.
- 7 Norges krig b. 3 side 531.
- 8 Hst. skr. 5/8.41, 2792 A.
- 9 GD skr. 11/4.42, 1220 A.
- 10 Hst. skr. 14/6.41, 2116 A.
- 11 Hst. skr. 25/8.41, 3075 A.
- 12 GD skr. 1/5.42, 1455 A.
- 13 GD skr. 21/7.42, 2481 A. HD B 3433/42.
- 14 GD skr. 24/9.42, 3095 T.
- 15 Bl.a. HD 3504/42.
- 16 GD. skr. 23/5.42, 1674 A. HD 4126/45.
- 17 GD skr. 20/6.42, 1674 A.
- 18 GD skr. 18/9.42, 3285/A.
- 19 GD sirk. 35.
- 20 HD 2891/43 og 4126/45.
- 21 GD skr. 26/2.43, 124 A.
- 22 GD skr. 6/11.42, 3882 A.
- 23 GD skr. 8/3.43, 1043 A.
- 24 Norges krig b.3 side 532.
- 25 HD 2383/43.
- 26 GD skr. 29/1.44, 278/3.
- 27 HD 994/45. Kr. Løken, bilag side 14.
- 28 GD skr. 24/7.43, 287/2 og 27/7.43, 287/2.
- 29 GD skr. 17/10.44, 4448 B. HD 6667/45 og 4145/46.
- 30 Bilag side 129.
- 31 Norges krig b. 3 side 319-48.
- 32 GD skr. 24/5.44, 153/2. GD skr. 3/6.44, 153/2.

Materialsituasjonen.

- 1 P. R. Wærnes, bilag side 61-62.
- 2 HD 225/41.
- 3 Norges jernbaner 1941/42-1944/45. Oslo 1947 s. 14.
- 4 Hst. skr. 10/2.41, 265 L.
- 5 HD ~~58~~ 5898/40.
- 6 B sirk. 438/42, 318/43.
- 7 B sirk. 125/40.
- 8 B sirk. 274/40.
- 9 Hst. 21/10.41 side 3.
- 10 DC sirk. 9/41.
- 11 Hst. 22/3.43 side 1. Hst. skr. 17/5.41, S 134 I 4.
- 12 Hst. skr. 20/10.41, 1577 I.
- 13 GD skr. 21/4.42, 1281 A.
- 14 GD skr. 12/12.42, 4314 A.
- 15 HD 5308/42.
- 16 GD skr. 22/11.41, H 11 I.
- 17 Fortalt av lagermester O. Haugli og verksmester O. Kristiansen.
- 18 GD skr. 5/8.43, 2135 F.
- 19 HD 4041/44.
- 20 GD skr. 22/9.42, 4907 B. HD 1818/45.
- 21 GD skr. 19/3.45, 630 D.
- 22 HD 3728/40.
- 23 HD 5274/44.
- 23 Denne redegjørelsen for materialsituasjonen er blitt nokså tynn når det gjelder kull, olje, metaller og andre viktige forbrukssaker. Men det har ikke vært mulig å få rede på mer

hos tjenestemennene fra den tiden, eller å finne noe mer i arkivet. Det kan vel komme av at det er Hovedstyret som kjøper inn slike varer. I Grønningsøter gir en del opplysninger i Nordisk Järnbanetidskrift 1946 side 68-69.

Beredskap.

- 1 Det meste om blending finnes i HD 1506/45. Lys på lok. se GD skr. 14/1.44, 98 M og GD skr. 16/5.44, 925 D.
GD sirk. 91, 7/6.44.
- 2 Hst. skr. 4/9.40, 3967 B. HD 3727/40.
- 3 Hst. skr. 8/1.41, 44 T. HD 1537/45. GD skr. 24/10.44, 2931D.
Varslingstjeneste HD 2513/46.
- 4 B sirk. 10/41. HD 1182/41.
- 5 Hst. skr. 19/6.41, 536 D.
- 6 Hst. ~~skr~~ sirk. 631, 31/3.41. B sirk 136/41, 24/6. Hst. skr. 14/7.41, 4322 B og 19/7.41, 4524 B.
- 7 Bestemmelsene om luftverntiltak og tilfluktsrom er så mange og korrespondansen så omfattende at her kan bare oppgis de viktigste kilder, foruten de som er nevnt under andre noter:
GD sirk. 14, 20, 91, 92, 93, 107.
Sikkerhetssirk. 17, 18.
Hst. direktiv 4/4.41.
B sirk 160/44, 261/44, 327/44.
~~område~~ DC sirk. skr. 2/4.41.
HD 5249/41, 5979/41, 454/42, 7178/44, 1351/46.
Om redningsmaterieil HD 2293/43.
~~område~~ Om utstyr HD 1159/45.
Om armbind GD skr. 21/11.41, S 179 I 17. GD skr. 30/6.42, 1664 D. Bilag side 130.
Johannesen side 180-201.
- 8 HD 3176/41, 4734/43.
- 9 Gassvern GD skr. 17/7.42, 1910 D. HD 6650/44.
- 10 GD skr. 28/1.43, 3284/42 D. B sirk. 36/43. GD skr. 30/1.43, 3008/D.
- 11 GD skr. 14/4.43, 909 D. HD 5606/44.
- 12 GD skr. 28/11.42, 3562 D. B sirk. 5/43. GD skr. 6/1.43, 3854/42D
- 13 GD skr. 24/7.43, 1663 D og flere. HD 2513/46.
- 14 HD 6742/43.
- 15 HD 471/44.
- 16 HD 7008/44.
- 17 GD skr. 20/12.41, 1406 D. Erstattet av lov om b@driiftsvern av 2/3.44. GD skr. 12/4.44, 908 D. HD 247/45.
- 18 GD skr. 25/4.42, 796 D og 4/2.43, 31 D. Bestemmelser om beredskapstjeneste se GD skr. 4/4.44, 707 D.
- 19 GD sirk. 16, 24/4.42. Bilag side 134-35.
- 20 GD skr. 16/4.42, 832 M. HD 667/46.
- 21 GD skr. 24/6.42, 1652 M. HD 2958/42.
- 22 GD skr. 13/11.42, 3347 D. HD 5467/42.
- 23 HD 1241/50.
- 24 Hst. skr. 3/10.41, 6100 B.
- 25 GD skr. 17/11.41, 7222 B.
- 26 GD skr. 7/3.42, 1400 B.
- 27 GD skr. 2/9.43.
- 28 GD skr. 18/2.44, 628 B.

- 29 DC sirk. skr. til stasjonene 1/3.44.
 30 GD skr. 9/5.44, 2175 B. HD 6032/45.
 31 GD skr. 5/5.42, 1142 T.
 32 GD skr. 27/11.42, 6629 B. HD 483/46.
 33 HD 2925/45 (Ordningen ble etablert 1942).
 34 Hst. skr. 13/9.40, 4022 B. HD 4043/41.
 35 Hst. skr. 26/3.41, 172 W. HD 2557/41.
 36 GD skr. 5/6.42, 1208 W. HD 3183/45.
 37 TT sirk. 322/40, 30/12.
 38 GD skr. 25/8.42, 2989 A.
 39 GD sirk. 49, 19/3.43.
 40 GD sirk. 74, 8/1.44.
 41 GD skr. 5/11.43, 260/0.
 42 GD skr. 6/12.43, 3718 T.
 43 GD skr. 2/9.42. HD 6036/43, 6461/44.
 44 HD 5145/43.
 45 HD 6736/43.
 46 GD skr. 8/12.43, 5861 B. GD skr. 3/1.44, 6120/43 B.
 47 GD skr. 11/2.44, 702 B.
 48 Bilag side 131.
 49 Hst. skr. 1/5.40. Bilag side 132.
 50 Hst. 25/5.40 side 1.
 51 Hst. 28/5.40 side 4.
 52 Hst. 17/6.40 side 3.
 53 Bilag side 133.
 54 Hst. skr. 17/10.41, 1084 D. bilag side 134.
 55 GD skr. 23/2.42, 542 T. GD sirk. 12.
 56 B sirk 187/42, 12/5. Bilag side 134-35.
 57 Hst. skr. 28/9.43, 551 D. HD 4908/43.
 58 GD skr. 31/5.44, 190/11. B sirk 142/44.
~~60 GD skr. 12/11.44, 190/11. B sirk 142/44.~~
 59 Bilag side 135.
 60 TT sirk. 221/40, 266/40, 274/40, 19/41, 20/41, 66/41.
 Hst. sirk. 642. GD sirk. 59. HD 6271/44.
 61 TT sirk. 2/44.
 62 Hst. 24/6.40 side 3. Annonse i Hst. 27/6.40 side 5 under-
 tegnet av politimesteren i Elverum.
 63 Hst. skr. 7/8.41, 1717 T.

Personalet.

- 1 Sikkerhetssirk. 11.
 2 GD sirk. 21.
 3 GD sirk. uten nr. 12/9.42.
 4 Hst. skr. 10/7.41, 2523 A. HD 270/42.
 5 GD sirk. 29, 27/8.42.
 6 HD 6555/43.
 7 GD skr. 16/1.42, 163 A.
 8 B sirk. 163/45.
 9 Fortalt av stm. O. J. Strand og bekreftet av Olav Bolstad,
 som mener at det heller var mer enn 10 000.
 10 HD 4847/45.
 11 HD 5798/43.
 12 HD 4537/46 og 6992/45.
 13 HD 5165/45.

- 14 HD 5606/40. Johan Hagen, bilag side 84.
- 15 HD 311/41, 5881/42.
- 16 HD 2290/40.
- 17 HD 1506/45.
- 18 HD 3569/42, 4383/43.
- 19 HD 72/45.
- 20 GD skr. 12/1.43, 88 D. HD 168/43.
- 21 Norges krig b. 3 side 507008.
- 22 Norges offisielle statistikk X. 178 side 352.
- 23 GD skr. 16/1.42, 163 A. HD 250/42.
- 24 GD skr. 16/12.43, 270/12.
- 25 GD skr. 14/12.44, 270/12.
- 26 GD skr. 27/12.45, 204/5. HD 3744/48.
- 27 GD sirk 1 side 9.
- 28 GD sirk. 4.
- 29 HD sirk. 16/40, 18/10.
- 30 B sirk. 186/41, 155/42.
- 31 GD skr. 1/3.43, 464 F.
- 32 Bl. a. HD 271/44, 1016/44, 2543/45.
- 33 HD 4895/44.
- 34 Bilag side 136-37.
- 35 HD 2982/46.
- 36 B sirk. 77/43, 119/44, 124/45.
- 37 GD sirk. 5/5.44, 2011 B.
- 38 GD skr. 11/5.42, 1544 A.
- 39 B sirk. 144/43, 254/43.
- 40 GD skr. 15/5.44, 355/5.
- 41 HD 3559/45.
- 42 HD 2298/51.
- 43 Arvid Östby.
- 44 HD 3069/47 (Det ble gjort i 1941).
- 45 GD skr. 2/10.42, 3477 A.
- 46 HD 3932/48, 3933/48.
- 47 GD skr. 24/12.41, 1998I.
- 48 B sirk 261/43, 165/44.
- 49 GD skr. 23/1.42, 137 I. B sirk 35/42.
- 50 GD skr. 16/12.42, S 206 F 32. B sirk. 450/42, 275/44. Det må vel mangle noe i kildestoffet. Det har ikke vært mulig å finne noe om overgangen mellom disse to former.
- 51 GD skr. 30/8.44 og 6/9.44, 310/0. HD 6084/44.
- 52 GD skr. 15/1.45, 141 F.
- 53 GD skr. 19/12.42, A. HD 3866/43, hvor det ikke finnes noen opplysning om giverne. De som foresto utdelingen i Hamar er døde. GD.s brev er undertegnet av overinspektør Hans Dæhli.
- 54 GD skr. 30/4.43.
- 55 TT sirk. 306/42, 52/43.
- 56 TT sirk. 150/44, 11/45.
- 57 GD skr. 22/2.45, 2/3.45.
- 58 HD 5094/45. Bilag side 138.
- 59 GD skr. 1/6.43, 332/0. HD 2982/43.
- 60 GD skr. 8/6.43, 332/0. HD 3360/44.
- 61 Arvid Östby, Kontorpersonalet i Hamar distrikt i 100 år. Hamar 1958 side 87-88. Det er også konferert med de andre foreningers beretninger. Se også Jernbaneforbundets og Lokomotivmannsforbundets jubileumsbøker.

- 62 Arvid Østby.
- 63 De fleste saker om arrestasjoner ligger under HD 4847/45.
Om inspektør Petterson HD 4418/43.
- 64 GD skr. 19/11.41, 4085 A.
- 65 GD skr. 2/7.43, 278/6.
- 66 HD 2867/44.
- 67 GD skr. 7/1.43, 29 A.
- 68 GD skr. 13/1.42, 4526/41 A.
- 69 HD 6737/44.
- 70 GD skr. 14/4.44, 278/6.
- 71 GD skr. 24/11.44, 250/20.
- 72 HD 5853/46.
- 73 De fleste saker om rømte finnes i HD 90/48.
- 74 GD skr. 29/4.43, 1715 A. B sirk. 140/43.
- 75 GD skr. 24/6.43, 278/1.
- 76 GD skr. 15/2.44, 278/1.
- 77 GD skr. 19/2.42, 475 A.
- 78 GD skr. 6/2.43, 459 A. HD 4938/44.
- 79 GD skr. 17/3.44, 237/9.
- 80 GD skr. 7/6.44, 237/:
- 81 HD sirk. 12/41. TT sirk. 287/42.
- 82 B sirk 226/42.
- 83 B sirk. 281/42, 35/44, 132/44. HD 911/45.
- 84 GD skr. 25/7.44, HD 1901/46.
- 85 TT sirk. 225/43, 220/44.
- 86 TT sirk. 260/44.
- 87 HD 3365/43.
- 88 ~~XXXXXXXXXX~~ GD skr. 6/11.42, 3206 D. HD 7158/45.
- 89 HD 1926/41.
- 90 HD 1443/53.
- 91 Bl.a. HD 5369/43, 6837/43.
- 92 HD 1443/53.
- 93 HSt. 1944, 25/1, 9/5, 10/5, 11/5, 22/5.
- 94 HSt. 1944, 3/3, 4/3.
- 95 GD sirk. 87, 25/5.44.
- 96 Vårt folks historie b. 9 side 335.
- 97 HSt. 17/5.45 side 3.
- 98 Fortalt av Oscar G. Olsen.
- 99 GD sirk. 50, 56, 57, 68.
- 100 Einar Hovdhaugen, Gudbrandsdalen gjennom krigsåra 1940-45.
Otta 1949 side 37-38.
- 101 Alfred Skar, Fagorganisasjonen i Norge. B. 4. Under okkupa-
sjonen 1940-45. Oslo 1949 side 483-84.
- 102 Bl. a. 11/8.45 og 20/1.58.
- 103 Utdrag av brev fra Vaktbataljon V, Hamar, datert 9/1.46,
HD 209/46.
- 104 Referert i Kompani Linge b. 2 side 237-40. Kupet ble plan-
lagt av Leif Hagen og dr. Helge Imerslund, Hamar.
- 105 Fortalt av Ludvig Jensen.
- 106 B sirk 222/42.
- 107 Norges jernbanepersonale. Biografier. Oslo 1959. B. 4
Vognvisitører side 269.
- 108 Bilag side 14.

Nasjonal Samling.

- 1 Hst. skr. 16/4.41, 1377 A.
- 2 B sirk 313/40.
- 3 TT sirk 283/40, 52/41. Hst. skr. 16/6.41, 1452 T. Hst. skr. 1/7.41, 1633 T. GD sirk 24, 2/7.42.
- 4 HD 3171/41, 2562/44. Hst. skr. 6/8.41, 1900 T.
- 5 GD sirk. 41.
- 6 HD 4335/41.
- 7 TT sirk. 173/40.
- 8 GD skr. 4/10.43, 3054/T.
- 9 Hst. skr. 21/12.40, 3445 A.
- 10 Hst. skr. 22/1.41, 215 A.
- 11 Bilag side 139-40.
- 12 Forordning av 25/8.41. GD skr. 28/11.41, 3960 A.
- 13 Leif Tveten i Nordisk Järnbanetidskrift 1946 side 21.
- 14 GD skr. 3/2.44, 10/0.
- 15 GD skr. 15/2.44, 10/0. HD 1671/42, 5883/44.
- 16 Hst. skr. 15/1.41, 168/A.
- 17 Bilag side 141.
- 18 GD skr. 16/9.43, 3202/42 A.
- 19 Hst. skr. 21/1.41, 146 A. HD 2749/44.
- 20 GD skr. 26/1.42, 233 A.
- 21 Bilag side 142-43.
- 22 GD skr. 5/1.43, 4632/42 A. HD 1173/43.
- 23 Da ~~Sjones~~ "nyordningen" begynte, med Reichskommissars tale.
- 24 HD 1903/45.
- 25 GD skr. 17/3.42, 912 A.
- 26 GD skr. 27/11.44, 264/0.
- 27 GD skr. 24/3.45, 264/0.
- 28 HD 5094/43.
- 29 GD sirk. 25.
- 30 TT sirk. 33/41, 149/41, 9/43.
- 31 TT sirk. 265/42.
- 32 Hst. skr. 20/6.41, 1701 A.
- 33 Hst. skr. 29/10.41, 3783 A.
- 34 GD skr. 2/6.42, 1780 A.
- 35 TT sirk. 201/41.
- 36 Første gang TT sirk. 76/42.
- 37 GD skr. 29/10.43, 244/5.
- 38 GD sirk. 16, 24/4.42.
- 39 HD 4797/43, 6088/44, 2825/45.
- 40 GD sirk. 58 og 120.
- 41 HD 2228/42, 5282/42.

Slutten.

- 1 Norges krig b. 3 side 572-80.
- 2 HD 6303/44.
- 3 Hst. 20/9.44 side 1.
- 4 Hst. 18/11.44 side 1.
- 5 Hst. 14/3.45 side 2.
- 6 HD 984/45. B sirk. 335/44.
- 7 Bilag side 59.

- 8 HD 4692/43.
- 9 Fortalt av DC Lorentz H. Aas og bekreftet av fullmektig Ottar Alsos.
- 10 HD 5138/41.
- 11 Hst. sirk 640. B sirk. 229/41.
- 12 GD skr. 19/5.44, 688 D, hvor alle tidligere direktiver er regnet opp og opphevet. GD skr. 3/2.45, 237/44. GD sirk.64. B sirk. 3/43, 349/43, 8/44.
- 13 HD 3173/50 eller 5990/43.
- 14 HD 5848/43.
- 15 HD 4997/43.
- 16 HD 6969/44.
- 17 Norges krig b. 1 side 788. B. 3 side 704-10. Kompani Linge b. 1 side 245-62. B. 2 side 248-57.
- 18 HD 1293/45.
- 19 HD 6845/45.
- 20 HD 1721/45.
- 21 HD 5753/46.
- 22 HD 935/45.
- 23 Kompani Linge b. 1 side 258-62.
- 24 HD 179/45.
- 25 I Kompani Linge b. 1 side 254 opplyses det at linjen mellom Sjøa og Otta ble brutt på 10 steder. De har altså ikke vært oppmerksomme på at halvparten av sprengningene var misslykket.
- 26 HD 445/45.
- 27 HD 491/45.
- 28 HD 642/45.
- 29 HD 2628/45.
- 30 HD 2415/45.
- 31 HD 3989/51.
- 32 Distriktets halvårsberetning 1/1-30/6.51.
- 33 HD 1037/45.
- 34 HD 642/45.
- 35 HD 1037/45.
- 36 HD 1001/45.
- 37 HD 1888/45.
- 38 HD 2542/45.
- 39 GD skr. 25/5.45, 1764 B. HD 3115/45.
- 40 Kr. Løken, bilag side 37.
- 41 HD 3329/45.
- 42 GD skr. 14/11.44, 3030 D.
- 43 GD sirk. 118. GD skr. 22/1.45, 93 D.
- 44 GD skr. 16/3.45, 684 D.
- 45 Hst. 27/1.45 side 1 og 9/2.45 side 4.
- 46 B sirk. 311/44.
- 47 GD skr. 27/12.44, 3524 D.
- 48 GD skr. 24/1.45, 3381 D.
- 49 GD skr. 20/12.44, 5528 B.
- 50 GD skr. 3/2.45, 237/44.
- 51 GD skr. 6/12.44, 2599/M. HD 6983/44.
- 52 HD 555/45, 3226/45.
- 53 HD 1790/45.
- 54 HD 6709/44.
- 55 Johan Hagen, bilag side 85.
- 56 GD skr. 26/1.45, 223 M. HD 606/45.

- 57 GD skr. 5/3.45, 540 D.
 58 GD skr. 19/4.45, 856 D. HD 2445/45.
 59 GD skr. 20/4.45, 771 D. HD 2502/45.
 60 GD skr. 28/4.45, 880 D. HD 2722/45.
 61 Bilag side 144-46.
 62 B sirk 109/45, 11/4.45. Sikkerhetssirk. 124.
 63 Datert 8/3.45, bilag side 146-47.
 64 GD skr. 1/2.45, 69/3.
 65 GD skr. 20/3.45, 1056 B.
 66 GD skr. 16/1.45, 152 B. HD 4964/45.
 67 GD skr. 6/2.45/468 B. GD skr. 20/2.45, 679 B.
 68 GD skr. 28/3.45, 1144 B.
 69 GD skr. 19/4.45, 1356 B.
 70 HD 6519/41.
 72 GD skr. 22/1.45, 93 D.
 71 GD skr. 23/3.45, 625 D.
 73 GD sirk. 100. B sirk. 350/44.
 74 Bl. a. HD 6969/44, 7230/44.
 75 GD skr. 22/1.45, 93 D. Se også GD skr. 2/11.45, 2894 D til DC Oslo og GD skr. 16/11.44, 3161 D.
 76 Fortalt av daværende telegrafist Johan Tangnes.
 77 GD sirk. 123. HD 2815/45.
 78 GD skr. 11/12.44. Sikkerhetssirk. 120.
 79 GD skr. 2/2.45, 276 D. GD skr. 7/2.45, 333 D.
 80 HD 2925/45.
 81 HD 483/46.
 82 B sirk. 30/45.
 85 Bl. a. HD 2695/45.
 83 HD 2443/45.
 84 HD 1073/45.
 86 HD 6380/44.
 87 GD skr. 8/12.44, 3287 T.
 88 GD skr. 13/1.45, 283/1. HD 2095/45.
 89 HD 3756/46. Bilag side 147-48.
 90 Hst. skr. 3/7.45, 2281 B.
 91 GD skr. 25/8.44, 3839 B. HD 3756/46.
 92 Fortalt kv overingeniør K. Romstad.
 93 GD skr. 21/2.45, 272/0.
 94 GD skr. 6/6.45, 272/0. HD 3370/45.
 95 I Nordisk Järnbanetidskrift står disse artikler om forholdene under okkupasjonen:
 Kr. Löken: Våre jernbaner i krig og fred. 1945 side 175-83.
 A. Bech: Norsk rapport [om] Erfaringer fra krigsårene og planer for den nærmeste fremtid. D-seksjonen. 1945 side 283-94.
 Sverre Möller: Norsk rapport [om samme emne]. B-seksjonen. 1945 side 349-54.
 Leif Tveten: Norsk rapport [om] Statsbanerne, administrasjon og økonomi i krigsårene. 1946 side 19-27.
 I. Grønningsæter: Norsk rapport [om] Erfaringer fra krigsårene og planer for den nærmeste fremtid. C-seksjonen. 1945 side 65-73.
 H. Schreiner: [Om samme emne]. Elektroavdelingen. 1946 side 93-95.

Frigjöringen.

- 1 Kfr. GD skr. 24/5.45.
- 2 HD 2888/45, 2890/45.
- 3 HD 2841/45.
- 4 GD skr. 11/5.45, 1649 B. HD 2873/45.
- 5 HD 2026/47.
- 6 GD telegram av 8/5.45. B sirk. 136/45.
- 7 HD 2859/45.
- 8 HD 2866/45.
- 9 HD 2895/45.
- 10 HD 2562/45.
- 11 GD sirk. uten nummer, 11/5.45.
- 12 GD skr. 12/5.45, 1509 B.
- 13 B sirk. 145/45.
- 14 HD 3088/45.
- 15 HD 3183/45.
- 16 B sirk. 158/45.
- 17 GD sirk. 128.
- 18 GD sirk. 129.
- 19 Hst. sirk. 1/45.
- 20 Hst. ~~skr.~~ skr. 19/7.45, 1/28.
- 21 Hst. skr. 27/7.45, 237/118. HD 3396/47.
- 22 HD 6112/46.
- 23 HD 1960/46.
- 24 GD skr. 25/5.45, 10/32.
- 25 Hst. skr. udatert, 250/43.(1945).
- 26 B sirk. 134/45.
- 27 Hst. skr. 12/7.45, 237/117.
- 28 HD 6737/44, 90/48.
- 29 HD 6359/45.
- 30 B sirk. 153/45.
- 31 Hst. skr. 9/7.45, 2303 B.
- 32 Hst. skr. 1/4.46, 1246 B.
- 33 HD 1991/46.
- 34 Hst. skr. 28/6.45, 268/19.
- 35 HD 1071/52.
- 36 HD 4364/45.
- 37 GD skr. 20/11.44, 4906 B.
- 38 HD 118/47.
- 39 Bilag side ~~149~~ 149-50.
- 40 Bilag side 124-27.
- 41 HD 6101/46.
- 42 Hst. skr. 23/11.46, S 444 F 1. Hst. skr. 30/9.49, 3754 B.
- 43 HD 6398/46, 118/47.
- 44 Hst. skr. 28/9.46, 169/9. HD 3833/48.
- 45 Direktoratets brev til Hst. av 17/8.45.
- 46 HD 118/47.
- 47 HD 1102/10.
- 48 HD 2263/50.
- 49 GD skr. 28/5.45, 10/29.
- 50 B sirk. 134/45. HD 2858/45.
- 51 Hst. skr. 22/4.49, 264/18.
- 52 HD 2356/49.
- 53 HD 55/46, 256/46, 1416/46.

- 54 HD 2211/44.
- 55 Hst. skr. 1/11.45, 239/7.
- 56 Hst. skr. 24/11.49, 264/17.
- 57 HD 4298/49.
- 58 GD skr. 28/5.45, 10/29. HD 2918/45.
- 59 HD 2263/50.
- 60 GD skr. 28/5.45, og 1/6.45, 10/29.
- 61 GD sirk. 135. Gd skr. 18/6.45, ~~10/33~~ 10/33.
- 62 HD 3606/45, 7299/45, 1096/46, 2455/47, 2356/49.
- 63 Hst. skr. 15/10.45, 189/2.
- 64 HD 5680/46.
- 65 GD skr. 24/5.45, 1072 D.
- 66 Hst. skr. 1/9.45, 1479 D.
- 67 GD skr. 29/5.45, 1121 D.
- 68 GD sirk. 133.

Erfaringer.

- 1 Hst. skr. 13/9.45, 55/45 MK. HD 5165/45.
- 2 Bilag side 62.

Sakregister.

adgangskort 168, 232.
 administrasjon 1, 179.
 ansettelse 186, 245.
 arbeidets dag 124.
 arbeidsforhold 178.
 arbeidsformidling 152.
 arbeidskraft 152.
 arbeidstjeneste 157.
 arresterede 194, 239.
 Ausweis 174.
 Bahnhofskommandant 135.
 bedriftsvern 167, 247.
 befalskontroll 199.
 befordringsskatt 116.
 beredskap 164, 225, 237, 246.
 beredskap for krigen 9.
 beslagleggelser 144.
 bilrute 1.
 biltrafikk 113, 116, 118, 119, 120, 121.
 Bjorli 52, 54, 93, 100.
 blending 164.
 borgervakt 173.
 brakker 145, 241.
 brennevin 191.
 bruer 14, 37, 89, 95.
 bruvakt 21, 99.
 bunkers 235, 238.
 bygninger, gjenoppbygging 99.
 Bön tunnel 23.
 damskipstrafikk 114.
 Dombås 41-52, 59, 92, 99, 146, 180.
 Dovre 42, 45, 46, 92.
 dressiner, se traller.
 Eide bru 97.
 ekstratog 142.
 Elverum 71, 93.
 erfaringer 248.
 Espa 25, 90.
 evakuering 13, 21, 167, 216.
 Fahrt-nummer 173.
 falne 239.
 fiendtlig eiendom 241.
 flagging 124.
 flyalarm 167, 225.
 foreningsarbeide 193.
 forsinkelser 138.

forskuddslønn 190.
frigjøringen 236.
frontkjempere 214.
Furuheim sidespor 146.
gavepakker 191.
gjenoppbygging 95.
godstrafikk 106, 123.
godsvogner som personvogner 113, 117.
grensesone 176, 238.
grisehold 189.
gulltransporten 31, 38.
H 7-tegnet 218.
HOK 33.
Hamar 26, 82, 182, 230.
Hamar distrikt 1940-45 1.
hirden 213.
hjelparbeider etter krigen 157.
hjemmefronten 198, 240.
hjemreise 67.
Hovedstyret 33.
Hunder 34, 91.
Hunder bru, se Langsveen bru.
Håve grustak 146, 242.
illegalt arbeide 201.
invasjon, tiltak mot 234.
Jernbanebiblioteket 194.
jernbanetrafikk 106.
jernbanetrafikk gjenopptatt 102.
jernbanetrafikk 1939/40 15.
jordbruksarbeide 153, 155.
kai Åndalsnes 242.
Kjølshjebekk bru 77, 78, 98.
klær 187.
Koppang 75-77, 94.
korrespondanse 137.
krigen 1940 17.
krigsdeltagelse 86.
krigsfanger 152, 205.
krigsfanger, tyske 240.
krigsfanger, russiske 205-06.
krigsskade 88.
Kroken 75.
kryssingsstasjoner 147.
kull 159.
Kvam 35, 91.
kvinnelig arbeidskraft 12, 154, 156.
landminer 238.
Langsveen bru 97.
lasteramper 171, 238.
ledelse 1.
Lesja 41, 44, 46, 53, 92.
Lesjaverk 92.
Lesjaverk, avsporing 59-62.
Lillehammer 31.
linjevisitasjon 168, 231, 237.

lokomotiver 125.
lokomotivpersonale 183.
luftvern 164, 246.
luftvern for krigen 9.
lønn 32, 75, 85, 185, 239.
Løten 70.
maskinavdelingen 125.
mat 187.
matauk 188.
materialsituasjonen 159.
meldingsbok 231, 238.
metallmobilisering 161.
militær inndeling 7.
militærtransporter 81.
militærtransporter tyske 106, 236.
minefelter 235.
Minnesund 23, 90.
Minnesund bru 23-24, 96.
mobilisering 19-21.
moderasjoner 15, 108.
Moelv 29-30.
Moelv bru 97.
Morskogen 25, 90.
mulkt 246.
møteplikt 212.
nasjonal arbeidsinnsats 155.
Nasjonal Samling 207, 242.
Nordlandsbanens anlegg 162.
Nyeggen bru 221.
olje 160.
ombygging av Rørosbanen 123.
oppgaveskriving 211.
Otta 37, 92.
Otta bru 97.
Otta vannstasjon 223.
papir 161.
passersedler 103, 174.
penger 85, 235.
personalet 178.
persontrafikk 106.
piggtrådsperringer 235.
plakater 208, 237.
politi 116, 141, 200, 215.
politisk bedømmelse 209.
privatleiligheter 149.
radioapparater 149.
Randklev bru 97.
rapporter 219.
rasjoneringskort 163.
Rasta 75, 77.
Raumabanen 41, 89.
regnskaper 100, 148.
regulerte tog 115.
reisetillatelser 112, 237.

rekvisisjoner 144.
Rena 73-74, 94.
rettsoppgjøret 242.
Ring 29-31, 90, 99.
Ringebu 35, 91.
russiske krigsfanger 205-06.
rømte 197, 239.
Rörosbanen 70.
sabotasje 217, 226.
sanitetstog 31, 37.
Sel 34, 92.
sidespor 146.
sidespor, private 162.
silledunker 143.
Sjøa 36, 91.
skotøy 187.
sommertid 123.
Sorknes 74.
sosiale tiltak 188.
språk 137.
Stai 76, 94.
stasjoner 5.
stasjonstjeneste 180.
Steinvik 75.
Strandlykkja 25, 88, 90.
stripete 244.
Stuguflåten bru 53, 221.
suppe 190.
Tallerås bru 98.
Tangen 25.
taushetsplikt 172.
telefon 34, 82, 89, 147.
telegraf 89.
Telneset 79.
tilfluktsrom 164.
tjenestebevis 176.
tobakk 191.
togforsinkelser 138.
togledelse 28, # 32, 33, 34, 51, 73, 75, 76.
traller 170, 233.
tran 191.
transportformidlingssentral 113.
Transportkommandantur 133.
transportkontor 109, 173.
transportsituasjonen 1939/40 15.
transporttillatelse 108, 237.
Tresa bru 220.
Tretten 35, 91.
Tronså bru 220.
troskapserklæring 210.
tyskerarbeide 152.
tyskerne, forhold til 132.
tyverier 199.

uniform 187.
V-tegnet 142.
vaksinering 193.
vakthold, tysk 232.
vedfyring 159.
verksteder 125.
Verma 52, 60, 93.
Vinstra 35, 91.
vognleie 110, 114.
Øksna bru 75, 98.
Øyer 34, 91.
Åndalsnes 11, 52, 53, 93, 100, 181.
Åsta 73-74, 93.
Åsta bru 223.

Personregister.

- Aksnes, J. O., overing., 1, 2, 165.
 Alsos, Ottar, fullm., 2, 51, 265.
 Andresen, Kr., stm., 4, 38, 248, 252, 257.
 Asperud, Ole, lokst.betj., 19.
 Audensen, Erling, togleder, 2, 51, 59, 104, 203, 252, 253.
 Austlid, E., kapt., 43, 44.
 Bakken, Oddmund, tgf., 45.
 Barkald, Kr., form., 252.
 Bech, Adolf, kontorsjef, 6, 266.
 Beichmann, J. D. S., oberstl., 67.
 Bengtsen, Hjalmar, bfm., 30, 31, 252.
 Benninghof, Hauptmann, 95, 102.
 Berg, Ole, oberst, 22.
 - Svein, tgf., 202.
 Bergh, Einar, stm., 3, 36.
 Bergsjö, Einar, tgf., 88.
 Bismo, Olav, 239.
 Bjölgerud, Jens, stm., 3, 217, 248, 252.
 Björaanesset, H., fullm., 203.
 Bolstad, Olav, tgf., 254, 261.
 Borgen, Olaf, ing., 2, 165.
 Bratbakken, A., lokf., 43.
 Bråthen, I. K., lokf., 28.
 Bøgh-Olsen, J., stm., 3.
 Christophersen, Olaf, stm., 3.
 Dahl, Ole, stform., 205.
 Derry, T. K., historiker, 35.
 Dörum, Harald, jernb.eksp., 40, 103.
 Eggen, Sigurd, stm., 4.
 Eilertsen, fröken, 83.
 Ellefsen, Harald, jernb.eksp., 21.
 Engebretsen, Engebret, bfm., 30.
 Engen, Thv., banemester, 77.
 Engh, Gunder, fullm., 83.
 Eriksen, Johan, stm., 4, 57.
 Fagerhus, Jens, stm., 3, 30.
 Falkenhorst, general, 132.
 Fallet, Petter, overkond., 2, 253.
 Fjellberg, Ivar, tgf., 57.
 Frydenberg, A., fung. stm., 248.
 Glorud, Böre, fung. stm., 4.
 Grinaker, B. A., rittmester, 22, 53.
 Grönningseter, I., direktör, 266.
 Gulbrandsen, J. R., insp., 73, 78-80.
 Gundersen, Karl, overkond., 2.

- Hagen, Alexander, stm., 4.
- Håkon, tgf., 252.
- Johan, understm., 19, 252.
- Kr., fung. stm., 3, 30, 252.
- Leif, verkst. arb., 203, 263.
Hambro, C. J., stortingspresident, 19.
Hansson, H., oberst, 52.
Harder, F., lokfyrb., 65.
Haug, Asbjörn, tgf., 202.
- J. Hvinder, general, 7, 22, 58.
Haugen, Einar H., stm., 3, 84.
- Johs., stm., 3, 35.
Haugli, Ole, lagermester, 259.
Hedemann, O., sekretær, 103.
- R., stm., 4.
Hermansen, Th., lokfyrb., 217.
Hernæs, Carsten, stm., 3.
Hessen, Ingvald, lokfyrb., 44, 60, 67, 253.
Hingston, Walter, oberstl., 64.
Hiorth, Hans, oberst, 8, 71, 75, 76.
Hoff, H., redaktör, 202.
- Johan, ing., 2, 123.
Holland, Einar, fung. stm., 4.
Holm, tgf., 203.
Hovdhaugen, E., 202.
Humerfelt, Sigurd, insp., 2.
Husum, Karl, stm., 4.
Höistad, P., tgf., 28.
Imerslund, Helge, læge, 263.
Isaksen, Gunnar, verkst. arb., 131.
Iversen, Bjarne, lokf., 54, 185.
- Eilif, ing., 2.
Jensen, Jörgen, oberst, 8, 252.
- Ludvig, fullm., 2, 109, 143, 252, 257, 263.
Johannesen, Trygve, overinsp., 260.
Johansen, Einar, kasserer, 2.
- Eugen, rittmester, 22.
- Ole, lokf., 39, 69, 185, 218.
Julsrud, Chr., stm., 3.
Jölstad, Anders, ing., 2, 32, 37, 39.
Killi, Erling, bud, 27, 40.
Kjelsrud, Odd, sekretær, 2.
- Olaus, bokh., 2.
Kjös, Alv, major, 44.
Klippen, J., overkonf., 43.
Koht, H., utenriksminister, 19.
Kokkin, Arvid, jernb. eksp., 28, 72, 252-53.
Kolstad, Paul S., tgf., 35, 252.
Kristiansen, Karl A., verkst. arb., 203.
- O., verksmester, 259.
Kurzenberger, Dr., 72, 83.
Kvernhusöien, H., stbetj., 47.
Kvilhaug, Trygve, konstruktör, 2, 32, 68.
Kaasen, Aksel, stm., 3.
Kaaten, Arne, verkst. arb., 197.

- Lambrechts, Hauptmann, 135.
Langmoen, Berger, 111.
Langseth, H., lokf., 65.
Larsen, Alf, lokfyrb., 83.
- Ludvig, stm., 4.
Lie, Magnus, ing., 96-98.
- Trygve, statsråd, 43, 45.
Lindstad, Ingv., stm., 4.
Ljungberg, B., statsråd, 43.
Lund, J. K., lok.mester, 2, 82.
Lunda, Halvor, ing., 2.
Lunde, Ivar, stm., 3.
Lysgaard, T., overing., 1, 26, 32, 52, 54.
Löken, Kr., DC, 1, 6, 135, 206, 225, 237-38, 252, 266.
- Sigurd, stm., 4, 39, 42, 45, 252-53.
- Trygve, ing., 80, 123.
Lökke, Ole, stm., 4, 253.
Lökken, Jo, tgf., 36, 88.
Lövli, Rolf, stm., 4.
Madsen, Eilif, stm., 4.
Massy, H. R. S., general, 52, 63.
Mellbye, H., stm., 3.
Michelet, J., kapt., 58.
Mikkelsen, Kr., vognvis., 206.
Mowinckel, J. L., statsminsiter, 22.
Möller, Sverre, overing., 266.
Navelsaker, Ivar, oberst, 58.
Nermoen, G., fung. stm., 72.
Nielsen, Clara, 79.
- Einar, overing., 1, 26, 73, 75-80, 179, 253.
- Thorleif, stm., 3.
Nybakken, O. A., stm., 3.
Nygaardsmoen, H., fung. stm., 4, 74.
Nygaardsvold, Johan, statsminsiter, 19.
Nyquist, August, kontorsjef, 1, 27, 40, 82, 95, 102, 253.
Olsen, Ingvald, stm., 4, 77, 88.
- Marcus, jernb.eksp., 203.
- Oscar G., stm., 202.
Oppegaard, lensmann, 27-28.
Paget, T., general, 63, 66.
Paulsen, Peder, lokf., 40.
Petterson, August, insp., 2, 51, 165, 179, 239, 263.
Pladsen, Anders, banemster, 252, 253.
Poppe, Harald, DC, 1, 17, 22, 26, 27, 32, 52, 60, 63, 68, 104, 207, 252.
Quisling, V., NS-fører, 21.
Riiser, Johan A., stm., 3.
Rolund, Th., lokfyrb., 44.
Romstad, K., overing., 1, 2, 95, 98, 250-51, 254, 266.
Rudin, S., kapt., 43.
Ruge, Otto, general, 17, 22, 52, 58.
Rustad, Einar, stm., 3.
Ruyter, R. G., stm., 4.
Röd, Örnulf, major, 77, 79.

- Sandvik, S., major, 33, 37, 43.
- Trygve, general, 199.
Schiermann, Karl, 258.
Schiötz, J., oberst, 22.
Schleifenbaum, Rittmester, 72.
Schreiner, Hj., elektrosjef, 266.
Simensen, Olaf, fung. stm., 3.
Skar, Alfred, 263.
Skjefstad, Hans, fullm., 2, 19, 250.
- Jörgen, stm., 3.
Skreden, H., lokf., 59-60.
Sletmo, K., fung. stm., 4.
Slaatten, C. S., stm., 3.
Smeby, Th., stm., 4.
Soelberg, Odvar, stm., 3.
Solberg, Sig. M., ffullm., 73, 77-78, 79-80.
Stensen, G., pensj. stm., 30.
Storrusten, J., fullm., 43.
Strand, O. J., stm., 253, 261.
Stökken, J., bokhandler, 21.
Sutter, Einar, ing., 2.
Svane, Fr., stm., 4, 39, 41, 44, 202.
Sveen, Leif, overinsp., 2, 251, 254.
Svendsen, Ole, arkivar, 2, 40.
- S. P., stm., 3.
Svennas, Odd, stm., 253.
Sörli, Trygve, okond., 40.
Tangen, Henrik, stm., 32, 68, 250.
- Oskar, lokf., 83.
Tangnes, Einar, fullm., 253.
- Johan, tgf., 266.
Thinn, Otto, ing., 165.
Thoresen, T. R., telegrafm., 2.
- Th., stm., 4.
Thronsen, Erling, tgf., 73-75.
Tilley, W. M., lokf., 66, 197.
Torp, Ingv., understm., 27-28.
Toverud, G., bokh., 2.
Tveit, Magnus, konstruktör, 2, 32.
Tveten, Leif, direktör, 266.
Valen, Neri, stortmann, 22.
Winther, Johs., stm., 3.
Wernes, P. R., materialforv., 2, 250-51, 259.
Ødegaard, A., lokf., 40.
- M. Kr., overkond., 68, 185, 258.
Økssum, Knut, stm., 3.
Ørbeck, Martin, overkond., 70.
Østby, Arvid, avd.sjef, 252-53, 262-63.
- Bersvend, stm., 4.
- Thoralf, tgf., 27.
Østbye, Helge, stm., 4, 39, 41, 48, 52, 253.
Østhagen, Gunnar, stm., 4.
Aalerud, Mikal, lokfyrb., 28.
Aas, Lorentz H., DC, 2, 265.

Opptegnelser datert 20. 2. 42 av distriktsjef Harald Poppe, født 1872, død 1944, distriktsjef i Hamar 1940-42:

Etter hukommelse og med støtte av enkelte notater har jeg satt opp følgende memoarer fra min befatning med krigsoperasjonene i april - mai 1940.

Mandag 8. 4. reiste jeg med direktør Andresen (Spisevognselskapet) med nattoget til Åndalsnes for å avtale noen arbeider der, med ankomst dit kl. 6. 20. Ved $\frac{1}{2}$ 8-tiden får jeg i telefonen beskjed fra min kone, at det skal være kommet tyskere til Norge, og at regjering og storting er på veg til Hamar med ekstratog. Etter noen ventilering besluttet vi å returnere med dagtoget kl. 8. 25 med ankomst til Hamar ca. kl. 17. Under mitt fravær ble min kone i telefonen bebreidet av oberst Jensen, fordi jeg var bortreist!

Overingeniør Lysgaard møtte meg på stasjonen og meddelte at mitt nærvær var ønskelig i "Festiviteten", hvor regjering m. v. var samlet. Jeg gikk dit opp, men der var kun kongen, kronprinsen og major Østgaard, samt i forværelset kommanderende general Laache (sivil), generalstabssjefen oberst Hatledal og oberst Jensen. Jeg fikk der rede på at storting og regjering skulle reise med ekstratog til Elverum, men noen grunn herfor ble meg ikke meddelt - det fikk jeg heller ikke vite før dagen etter - jeg hadde jo vært uten underretning om situasjonen hele dagen.

I forværelset forefalt følgende pussige episode: Telefonen ringer, generalstabssjefen tar den og sier til oss: "Nå er tyskerne i Tangen, hva gjør vi nå?"

Laache: "Ja, hva gjør vi nå?"

Jensen: "Vi må sprengte bruer! Hvilke bruer har vi Poppe?"

Poppe: "Så vidt jeg vet er der ikke andre bruer enn Stangebrua, men den vil det vel ikke være noen ide å sprengte, da isen ligger."

Jensen: "Ja, men vi må sprengte bruer! "

Poppe: "Overingeniør Lysgaard fortalte meg nettopp at han hadde fått anmodning om å sende biler til Raufoss for å hente dynamitt, denne kan vel ikke være her på lenge ennå."

Jensen: "Nei, men der må sprengtes bruer! "

Imidlertid var ekstratoget oppstilt, og jeg spurte oberst Jensen om det ønskedes at jeg fulgte med - svar: "Ja, bare reis med."

På gangen i Festiviteten ble jeg et øyeblikk stående med 8-10 avisfolk og andre, da H. M. Kongen kommer ut og går like hen til meg og trykker sterkt beveget min hånd til avskjed - det samme gjør kronprinsen og major Østgaard, som i forbigarten bemerket til meg: "Mobiliseringen er jo en fjasko" - hvorefter jeg går til stasjonen, hvor stortingsmennene kommer med sin bagasje. Etter anmodning ventet vi et par minutter på Nygaardsvold, som ikke var kommet. Han kom heller ikke, var blitt forsinket og reiste med bil til Elverum. Dette hørte jeg siden av velvillige sjeler var lagt ut til, at distriktsjef Poppe hadde holdt toget igjen for at kongen kunne bli bombet! Kongen var reist til Sælid gård, hvor han bodde, og derfra til Elverum med bil. Det var ikke tent lys i toget, og på min forespørsel om det ikke ønskedes, ble resultatet nei, jeg hadde ennå ingen forståelse av at det var fare for bombing.

Ved ankomst til Elverum kunne jeg ikke få rede på om toget skulle videre, eller hva meningen med reisen var - ingen visste noe om reisens mål, og jeg returnerte da med det noe forsinkede hurtigtog, som stod ferdig til avgang.

Umiddelbart etter min hjemkomst om aftenen begynte så trafikken med rekvisisjon av tog, fordeling av vogner og konferanser natten igjennom. Togledelsen ble forflyttet til Jessnes. Om natten konfererte jeg med general Ruge, som ville sprengte Minnesundbrua for å hindre tyskernes fremmarsj. Jeg fikk ham til å gå med på i stedet å sprengte Bøn tunnel, og dette ble ordnet således at en offiser herfra med ammunisjon møtte banevokteren på Eidsvoll om morgenen kl. 8, hvorefter de reiste til tunnelen og foretok sprengningen. Etter ordre fra Generaldirektøren, som da var på Eidsvoll med sin stab, ble den tyske kommando i Oslo underrettet om sprengningen, men de tok selvfølgelig intet hensyn hertil, og om morgenen den 11. reiste de oppover. Senere ble jo Minnesundbrua sprengt allikevel. Den 10. om formiddagen samledes Hovedstyret som imidlertid var kommet til Hamar, statsminister Mowinckel, stortingsmann Valen m.fl. hjemme hos meg, hvor situasjonen ble drøftet. Mowinckel var sterkt opptatt med å etterlyse sin kone, som han til slutt fikk rede på var i Nybergsund. Han kom opp til meg 4-5 ganger i løpet av dagen og ga et nokså deprimert inntrykk. Han reiste så ut på ettermiddagen med toget, men måtte forlate dette ved Løten, hvor det foregikk noen trefninger med tyske fortropper, dro så i bil til Elverum og Nybergsund hvor han ble møtt med bomber. Derfra kom han seg over til Sverige.

De følgende dager gikk det slag i slag med oppsetning av tog for mannskaper, ammunisjon og andre transporter, til dels motstridende ordrer, fra overkommandoen, general Ruge - general Hvinden-Haug, oberst Schjødt - sanitetstog - oberst Berg, rittmester Grinaker m.fl. Ennvidere anmodning om å bryte telefon og telegraf etter hvert som tyskerne rykket frem,

stadige forespørsler fra stasjonene om hvordan de skulle forholde seg, om de skulle evakuere eller ei, stadige henvendelser fra telegrafens damer om å få gå o. s. v. - alle fikk beskjed om å holde seg i ro og først evakuere når kampen kom dem inn på livet (Morskogen - Espå - Tangen - Stange - Ottestad) og ta med stasjonens papirer og kontanter.

Transportfly passerte til stadighet over byen og foranlediget for hver gang kjellerbesøk av personalet.

Den 10. kom beskjed fra politimesteren i Elverum, at tog ønskedes for 100 arrestanter. Toget ble kjørt, men det viste seg at "arrestantene" var stortingsmennene.

Etter anmodning fra overkommandoen ble i samarbeid med rittmester Johansen en motorvogn fra Solørbanen bekledd med jernplater for å tjene som "panservogn" for å benyttes i Dovretraktene. Etter flere dagers intenst arbeid hermed i verkstedet ble den den 17. om aftenen med sjåfør i militær uniform kjørt til Otta, hvor den, så vidt vites, ikke kom i ilden. Den ble svært tung, og der ble snart ugreie med motor og fjærer.

Under tyskernes fremmarsj i Hedmark ble området for trafikken stadig innskrenket, til slutt et enkelt kiptog til Stange som siste tog.

Den 17. foregikk i tog 307 en transport av 20 tyske fanger som kom fra Morskogen i biler, til Sel. Likeledes en transport av arresterte N.S.-folk, menn, kvinner og barn, som også ble sendt til Sel.

I denne tid led det natt og dag dumpe smell ute fra Mjøsa - det ble fortalt at det ble sprenget råk i isen mellom øst- og vestsiden for å hindre tyskernes fremmarsj!

Etter ordre fra Hovedstyret, som nå befant seg på Hundorp, ble først Solørbanen og Kongsvinger-Charlottenberg samt hele Rørosbanen, senere også Dovrebanen, underlagt distriktet.

Da tyskerne den 18. nærmet seg Hamar, besluttet jeg meg, etter konferanse med Hovedstyrets vedkommende, å trekke meg nordover for å kunne holde meg utenfor besatt område. Jeg sammenkalte kontorpersonalet og henstilte til det å bli på plass, men stilte det for øvrig fritt. Jeg anmodet overingeniør Lysgaard om å følge med til Gudbrandsdalen og overingeniør Nielsen om å dra til Østerdalen, idet de østre linjer forutsattes å ville bli helt isolert. Kontorsjef Nyquist ble i Hamar. Det ble også opprettet en togledelse i Rena, liksom togledelsen for Gudbrandsdalen ble flyttet til Tretten. Etter å ha samlet alle rester av rullende materiell, reiste vi med dette til Lillehammer ved middagstider den 18. - imidlertid var byen i stor utstrekning evakuert - min kone ble igjen.

Fra oppholdet på Hamar har jeg notert meg et par episoder:

Den 13. og 14. april ble jeg vitne til at en offiser opptrådte på stasjonen og tok imot mannskaper som skulle melde seg til tjeneste, antakelig et par hundre stykker. Han holdt bevegde taler til dem, som konkluderte

i at de måtte reise hjem igjen, hvilket de også gjorde, tilsynelatende høyst ugjerne. Da dette vakte forundring på stasjonen, rapporterte jeg saken til oberst Jensen, og det utspant seg følgende telefonsamtale:

Poppe: "En kaptein møtte i går på stasjonen og tok imot mannskapene."

Jensen: "Ja, etter ordre fra meg."

Poppe: "Han forsvant igjen i går."

Jensen: "Ja, etter min ordre, og for øvrig gjør jeg like overfor Dem ikke rede for mine disposisjoner, han handler etter ordre."

Poppe: "Ja, det er vel så, og jeg ønsker ingen redegjørelse, men jeg ville bare melde fra, at han hjemsender fremmøtt mannskap."

Jensen: "Har De vitner på det?"

Poppe: "Ja, mange."

Jensen: "Jeg skal undersøke dette - - -"

Om en stund: "Dette er også etter min ordre."

Poppe: "Vel, da har jeg selvfølgelig ikke noe mere jeg skulle ha sagt."

Norges Bank i Hamar:

Etter at forbindelsen med Oslo var brutt, henvendte jeg meg etter telefonsamtale med direktør Beichmann til Norges Bank og anmodet om å få overført kr. 100 000.- til vår bankforbindelse til bruk for utbetaling av lønninger til personalet. Banken svarer imidlertid at den "ikke kan foreta en sådan overføring etter anmodning fra Hovedstyret for Norges Statsbaner". Etter dette avslag fikk jeg samlet inn remisser fra de stasjoner som var tilgjengelige og kunne på den måte utbetale et forskudd til alt personale og pensjonister på kr. 50.-. Jeg henvendte meg også til fylkesmannen for å få hjelp til å skaffe penger, men han kunne intet gjøre. Ved denne anledning meddelte han meg at han stadig hadde henvendelser om å få meg "uskadeliggjort" som gammelt medlem av N.S. Dette foranlediget meg til å avgi erklæring om at jeg aldri hadde forutsatt vår sak fremmet ved tyske bajonetter, og at jeg ville utføre min tjeneste som jeg mente var min plikt.

Som nevnt reiste Lysgaard og jeg med restene av det rullende materiell til Lillehammer, hvor vi ankom om ettermiddagen, hvorefter jeg meldte meg til de militære autoriteter. Her forekom også dag som natt rekvisisjoner på transport og forespørsler fra en rekke militære avdelinger, som jeg til slutt ikke kunne greie fra hverandre, men mine oppdrag gikk da i lås. Togledelsen var nå etablert på Tretten, og jeg stod stadig i forbindelse med denne. Det ble også etablert en togledelse på Dombås. På Otta og Dombås ble stasjonert fungerende lokomotivmestere (Tveit og Kvilhaug), liksom ingeniør

Jølstad ble satt til å overvåke lokomotivtjenesten nord for Lillehammer. Foruten ordning med transporten måtte jeg i disse dager skaffe proviant til 40 - 50 mann maskin- og togpersonale, som var samlet på Lillehammer. Hertil fikk jeg hjelp av hærens intendantur, som var der noen dager.

Det er betegnende for de vanskelige sambandsforhold at alle ordrer mellom de militære myndigheter gikk gjennom de lokale telefoner og kunne avlyttes av hvilken som helst.

Den 20. ankom engelskmennene i tog fra Åndalsnes - alt sitt materiell, som for øvrig var ganske beskjedent, kastet de av på stasjonen, og der ble det liggende så lenge jeg var der. Mannskapene ble sendt til begge sider av Mjøsa - offiserene la seg til på hotellene. I anledning denne transport mottok jeg følgende telegrammer:

- 1) Tog M 4 ønskes stoppet og returnert Dombås.

Middelfart.

Kommandant i Lillehammer

- 2) Tog M 4 skal foreløpig bli på Otta. Hvis vedkommende engelske befal gir ordre om å kjøre nordover, skal togbetjeningen forlate toget. Middelfarts ordre annulleres.

Overkommandoen.

Det var ikke så greitt!

Av episoder under mitt opphold på Lillehammer nevnes at jeg en aften så et tysk fly gå ned på isen ved Vingnesbrua - antakelig for å undersøke isen. Den var meget sterk, men dagen etter var brua sprengt, og tyskerne marsjerte over isen!

Den siste dagen på Lillehammer ankom bl. a. en tankvogn med bensin nordfra. Etter en del snakk frem og tilbake mellom norske og engelske militære fikk jeg beskjed om å skifte vognen opp til bensinstasjonen - ca. 1 km nord for Lillehammer - for å tømmes der. Så snart dette var gjort ble det gitt ordre til å pumpe bensinen tilbake til vognen, og da dette var halvveis gjort, gikk strømmen, så det måtte pumpes for hånden. Imidlertid var tyskerne i anmarsj, og takket være bensinen kom vi først i siste øyeblikk avsted fra Lillehammer med personell og materiell.

I disse dager ble det under stadig konferanse med de militære kommandoer opprettholdt togforbindelse Moelv - Dombås, som etter hvert ble innskrenket til Brøttum - Dombås for til slutt å stoppe opp ved Lillehammer.

Under hele oppholdet her passerte stadig fly nordover. De så ut som transportfly, antakelig fallskjermtropper til Dombås.

Etter 4 - 5 dagers opphold i Lillehammer måtte vi så atter samle restene av det rullende materiell, som var hensatt i Moelv, Lillehammer og Håve grustak, og dra nordover. Lysgaard og jeg slo oss ned på Hundorp, hvor vi beholdt Hovedstyrets tjenestevogn, som var blant materiellet, og et lite lokomotiv, mens resten av materiellet ble sendt videre til Otta og nordenfor liggende stasjoner - helt opp til Hjerkin. Togledelsen ble forlagt til Vinstra.

På Hundorp traff vi Generaldirektøren med følge, som bodde på et pensjonat et par kilometer fra stasjonen. Før vår avreise ga Generaldirektøren ordre om at Hønefoss stasjons pengekasse, som fantes i tjenestevognen, skulle brytes opp og kr. 10 000.- leveres ham. Dette ble gjort, men det var ikke mere enn ca. 6 000.- i kassen, og det ble utlevert, dessuten var det ca. 400.- kroner som jeg tok med meg og etter tilbakekomst til Hamar leverte til kassereren sammen med Generaldirektørens kvittering, som deretter ble sendt Hovedstyret.

Under mitt opphold på Hundorp ble det atskillige transporter å ordne. Enn videre fikk jeg inn fra Lillehammer og nordenfor liggende stasjoner så pass stor remisse at jeg igjen kunne dele ut 50 kroner i forskudd til alt personale inntil Åndalsnes. Kontorist Tangen fikk i oppdrag å ta imot remissene og foreta utbetalingene, som han fikk utført dels på tog, dels på bil.

Etter 3 dagers stans på Hundorp måtte vi så den 23. fortrekke nordover, foreløpig til Otta, etter at togledelsen var flyttet til Sel og senere til Dombås. På Otta fikk vi beskjed om at stasjonstomta på Dombås var bombet og ufremkommelig for tog, hvorfor jeg tok med noen vogner med sviller og skinner og dro videre. Fra Otta medfulgte major Sandvik, og på Sel tok vi for oss stasjonsmesteren, som uten videre hadde kappet telefonledningen mellom vakthytta i Rosten og stasjonen. Hvorfor? Han forklarte, at det var av hensyn til jernbanens telefoner - og slapp med en kraftig advarsel.

Ved vår ankomst til Dombås var stasjonen nedbrent. Sentom kvelden gikk jeg bort på turisthotellet, hvor et kompani soldater stod rede for å dra med et oppsatt tog til Ringebu. Nå hadde en av toglederne fra en eller annen militær pr. telefon fått anmodning om å be kapteinen med sitt kompani gå av på Kvam, men hadde ikke kunnet bringe beskjeden videre, hvilket han tilfeldigvis fortalte meg. Like tilfeldig traff jeg kapteinen på hotellet og fortalte ham det passerte, han stilte seg også tvilende, men det viste seg ved fremkomsten til Kvam å ha sin riktighet, idet det var der kampene pågikk. Jeg omtaler dette for å konstatere vanskelighetene med sambands-tjenesten.

Jeg dro så videre på Raumabanen med tanke på å bli på Bjorli, men kommet dit ble jeg frarådet dette, da stasjonen til stadighet var utsatt for bombing. Jeg dro derfor videre til Verma, som med sine tunneler ga god beskyttelse for togene, og ankom dit den 24. om morgenen.

Oppholdet på Verma, hvor Lysgaard og jeg holdt til i tjenestevognen, som om dagen ble kjørt inn i tunnelen av hensyn til bombingene, var et uavbrutt mas dag som natt med ordrer om kjøring av tog, meldinger om linjens, stasjonenes og telegrafens tilstand til enhver tid og ordning med reparasjoner om nettene etter dagens bombingene. Baneavdelingene både sør- og nordover utførte i denne tid et strålende arbeid, og fikk linjen i så pass stand at det lykkedes å få frem ganske store transporter. Dag som natt måtte jeg ad forskjellige veier søke å komme i forbindelse med linjepersonalet for å få rede på om tog kunne passere. Det var til stadighet fly gjennom dalen, til dels i meget lav høyde, og det ble ikke spart på bombing og skyting, særlig var Kylling bru like ved stasjonen et yndet mål, men den ble ikke truffet. Som tilfluktsrom tjente en kulvert som gikk under stasjonstomta.

Allerede den 24. om aftenen ble det satt opp 2 tog fra Åndalsnes for engelske tropper og 1 for norske (300 mann, 25 hester og 25 kjerrer). I løpet av ettermiddagen kom 9 engelske fly til Lesjaskogens vann, hvor de parkerte på isen. Det var disse som dagen etter ble ødelagt av tyske bomber, og de ligger den dag i dag til dels over vannet. Fra Dombås meldtes 40-50 vogner i brann, og vannledningen bombet. I dag ca. 10 bomber mot Kylling bru - uten å treffe. Redskapsbu ved Bruenden skutt i brann. Steinbrua ved Stuguflothen ble truffet av en mindre bombe, men kun ballast og skinnegang ble ødelagt. I dag sanitetstog fra Åndalsnes samt et ammunisjonstog som ble plassert i nedre tunnel. Ammunisjonen kom sjøveien over Åndalsnes. I øvre tunnel ble plassert et ammunisjonstog på 25 vogner med 2 lokomotiver. Dette var nok ammunisjon fra Raufoss.

Den 26. om aftenen meldes fra Åndalsnes at byen brenner, noe tog som bestemt kunne ikke sendes.

Den 27. var situasjonen følgende:

Åndalsnes evakuert, også stasjonen.

Bjorli besatt av norske militære.

I øvre tunnel ammunisjonstog med to lokomotiver.

I nedre tunnel ammunisjonstog og tomtog.

På linjen mellom Åndalsnes og Marstein er utsatt alt materiell fra Åndalsnes. Ingen telefonforbindelse hverken sørover eller nordover.

Kl. 15 kom rittmester Grinaker - alene - og spurte om vi hadde sett noe til hans kompani (Gudbrandsdalens øvelseskompani). Jeg hadde tidligere på dagen sendt 50 mann til en gård på den annen side av elva og viste ham dit - sterk bombing.

På mine gjentagne henvendelser til de norske militære staber om hva det skulle gjøres med ammunisjonstogene var det ikke mulig å få beskjed.

Lesja stasjon blokkert på grunn av et veltet lokomotiv, som ble bombet. Den 28. reiste Lysgaard i bil dit og fikk ordnet med omlegging av linjen, således at tog kunne passere - fint levert.

Kaptein Grøner på Bjorli rekvirerte en transport til hvilken tog ble satt opp, men det ble avbestilt.

Provisiantering for togpersonalet m.v. voldt en del vanskeligheter. En dag fikk vi ved imstekommenhet fra en intendanturtropp noen brød fra bakeren på stedet - senere hadde vi besøk av løytnant i intendanturen Falster, som ga anvisning på en del proviant i ammunisjonstoget så vi ble godt berget. En del transporter fra Lesjaverk og Åndalsnes gikk i orden.

30. april skulle de to ammunisjonstog i tunnelene sammenkobles på Verma for samlet å gå til øvre tunnel, men kjørte i mørket sammen ca. 100 meter ovenfor stasjonen, hvorved 3 ammunisjonsvogner ble smadret og sperret linjen, som forble sperret under resten av krigsoperasjonene. Samme dag ble det fra Dombås sendt et tog med antakelig 1 500 engelskmenn, og det var ordnet med korrespondanse forbi bruddstedet. Imidlertid kjørte toget om natten ned i et bombekrater, hvorved 2 lokomotiver og flere vogner ble liggende i grøften, noen norske og engelske soldater omkom - og linjen var således sperret der også. Mannskapet ble sendt i biler og til fots landeveien til Verma, hvor de ankom i løpet av natten og ble puttet inn i nedre tunnel, hvor de lå hele dagen for å sendes videre om dagen 1.5. Disse to døgn gikk i ett for meg. Jeg lot de to engelske generaler med deres stab hvile om natten i vognen. Beskjedne, takkelige, men noe nervøse herrer.

Etter avtale med generalen - Paget - skulle vi se å få toget avgårde etter mørkets frembrudd kl. 22.30, men kl. 19 kom han og ba om å få det snarest mulig. Det hadde sine vanskeligheter, maskinene var ikke helt oppfyrt, det tunge ammunisjonstog måtte først trekkes ut av tunnelen, skinnene var glatte og stigningen sterk, men etter flere forgjeves forsøk lyktes det dog. Generalen meget nervøs, tyskerne var i anmarsj. Som betingelse for å få toget avsted, krevde jeg av generalen at den forberedte sprengning av Kylling bru skulle frafalles, hva han også gikk med på, og toget kom avsted kl. 21.30. En stund etter kom tyskerne, men de så ikke engang til den kant brua lå, de benyttet utelukkende veien.

Engelskmennene lot etter seg - inne i tunnelen - ganske bra med proviant, kjeks, hermetikk, marmelade m.v. samt mange helt nye fåreskinns-pelser. Sånne fantes for øvrig flere steder langs linjen, helt fra Dombås - de var vel blitt for varme for dem.

2.5. var situasjonen i Verma og Romsdalen denne:

Alle så vel engelske som norske militære har forlatt Romsdalen. I nedre tunnel står nå et ammunisjonstog med 2 lokomotiver - tjenestevognen med ett lokomotiv.

Ca. 100 meter ovenfor stasjonen er linjen sperret.

I øvre tunnel ammunisjonstog med 2 lokomotiver - samt et blandet godstog med noe ammunisjon.

Linjen sperret mellom Lesjaverk og Lesjaskog etter togulykke.

Ingen, hverken sivil eller militær, hjelp å oppdrive.

Telefonen østover ubrukelig.

Tyske patruljer på veiene.

Under disse omstendigheter sammenkalte jeg personalet og det ble gitt forholdsordre om plassering av togene - blant annet få togene i øvre tunnel kjørt til Bjorli og i nedre tunnel til Verma.

Kl. 17.30 innfant tyskerne seg på selve stasjonen og satte ut vaktposter.

Den 3. og 4. mai hadde jeg flere konferanser pr. telefon med tyskerne i Romsdalen og på Åndalsnes, men fikk fremdeles ingen forholdsordre om hva det skulle gjøres med tog og ammunisjon. Da derfor en privatbil med skipsreder Hannevig som sjåfør kom til Verma med trafikkinspektør Petterson, som tidligere var reist til Åndalsnes for å være behjelpelig der de siste dager, og Hannevig stilte seg og bilen til min disposisjon, reiste jeg til Åndalsnes for å konferere med den tyske generalstab om disposisjonene, men fikk nærmest det inntrykk at jeg kunne ordne med tog og personale etter eget forgodtbefinnende og innrettet meg deretter.

På veien nedover Romsdalen gjendå meget engelsk, lettere krigsmateriell, i Åndalsnes en del luftvernkanoner m.v. Av jernbanens eiendommer var funksjonærboligen på stasjonen nedbrent - likeså betjentboligen utenfor Åndalsnes. Jeg fikk ordnet med buss, som skulle kjøre togpersonalet fra Åndalsnes og Verma tilbake til Hamar. På stasjonen var alt både ute og inne et eneste kaos. På kontoret fantes strødd omkring mengder av utmerkede rektangelkarter over hele Norge, trykt i "Waroffice" i januar 1940 - jeg tok en del med meg. Returnerte fra Åndalsnes kl. 23 til Verma.

Den 5. ga jeg de siste direktiver til personalet, og Lysgaard og jeg reiste i privatbilen fra Verma kl. 16, idet ingeniør Petterson ble igjen for å avvikle sakene. Var på veien innom alle Raumabanens stasjoner, og kunne derfra gi beskjed til Verma angående hensetting av togene m.v.

Foruten ødeleggelse på skinnegang og stasjoner ble det konstatert at spisesalsbygningen på Bjorli var nedbrent, likeså lokomotivstallen, den ene vokterbolig som var ubebodd, var gjennomhullet av et utall granatsplinter. Lokomotivene og noen vogner fra ulykkestoget sperret linjen. Her

ble det gitt anvisning på omlegging av linjen, som ble iverksatt straks. På Lesjaskog var en bombe gått gjennom hele bygningen og havnet i kjelleren, hvor den lå ueksplodert - for øvrig fantes mange ueksploderte bomber langs linjen.

På en rekke av stasjonene og på linjen stod en hel del av brann og bombing ødelagt rullende materiell. Ved senere gjennomgåelse viste det seg at det i distriktet av sånt fantes:

72 personvogner,
110 godsvogner,
5 skiftetraktorer,
10 lokomotiver.

Kommet nesten frem til Dombås blir jeg stoppet av en tysk bil. En offiser spør om det ikke er distriktsjefen og anmoder meg om å melde meg for staben i Dombås. Han legitimerte sitt oppdrag ved å vise frem det visittkort som jeg nest foregående aften hadde levert i generalstabens i Åndalsnes!

I Dombås ble jeg anmodet om å bli over til neste dag for å besiktige linjen Dombås - Verma. Dette ble gjort sammen med 2 offiserer og 2 fullt bevegede soldater. Jeg påviste hvilke arbeider var satt i gang for å klargjøre linjen (de to veltede lokomotiver på linjen ved Lesjaverk), fikk avtalt pionerhjelp til rydding av linjen etter kollisjonen ved Verma og påviste en rekke ueksploderte bomber, som ble lovet fjernet - returnerte om aftenen til Dombås, hvor overnatting. Jeg ble tilsagt å møte for ytterligere konferanse til neste dag kl. 8. Men da ingen møtte opp, dro jeg videre kl. 9 og inspiserer samtlige stasjoner og de bruer som var sprengt. Av storbruer var følgende nedsprenget, 1 eller flere spenn:

Tallerås,
Otta,
Sjøa,
Randklev,
Hunder,
Moelv og
Minnesund.

Dessuten en rekke av de store veibruer over Lågen.

Av jernbanens bygninger var - foruten de nevnte på Raumabanen flere mindre skadd, mens Ring stasjon var helt nedbrent. Det var ganske vanskelig å komme frem på de dårlige veier, og vi ble flere ganger oppholdt lange stunder av de uendelige lange, tyske transportkolonner, som måtte passeres.

Ankom til Hamar kl. 1 natt til 8. hvor jeg ble mottatt av min kone, som fortalte at hun under hele mitt fravær var blitt sjikanert av byens "dannete" befolkning, og hadde ikke hatt det videre godt.

Imidlertid var inspektør Petterson som nevnt, blitt tilbake i Verma og ordnet det tidligere avtalte. Tyske pionerer - ca. 40 mann - arbeidet i 3 dager med å få ryddiggjort linjen ved Verma. Han reiste med tjenestevognen til Dombås, og satte den etter tysk ordre igjen på Bottheim. Så ble da den vognen reddet fra å bli ødelagt. Han kom tilbake til Hamar 16.5.

Enskjønt jeg fra første stund anså vår "krig" for helt meningsløs, fant jeg å måtte gjøre min plikt som tjenestemann og håper å ha gjort noen nytte for meg. Det fikk jeg bekreftet, idet jeg etter krigsoperasjonenes opphør mottok et meget anerkjennende brev fra kommanderende general, med hvem jeg hadde vært i stadig kontakt, ledsaget av et fotografi av ham med påskrift: "Til distriktsjefen i Norges mest påkjente distrikt, min utrettelige medhjelper i april 1940, H. Poppe, fra Otto Ruge."

Samtidige notater av distriktsjef H. Poppe.

Notater fra befarings 13.-15.6.1940.

Åndalsnes:

Konferanse disponenten for Nes Teglværk: 200 000 stein kan skaffes, hvis jernbanen kan skaffe ham ca. 20 fv. 60 cm bjørkved og ca. 5 t. kull. Prisen i gjennomsnitt kr. 70.- pr. o/oo. MRF's godshus beslaglagt - må rømmes, idet nå jernbanens godshus og vogner benyttes. Mange ledige vogner på Åndalsnes. OB meddeler at rømming av betjentbolig på Marstein kan bortfalle, da B.M. har fått hus på Åndalsnes. Funksjonærbolig III på Åndalsnes (Koldings gamle hus) er ikke rømmet.

Privatboliger:

Baneformann Pedersen (Åndalsnes) eget hus i Neshagen, belagt med tyskere.

Bomber:

Ueksplodert på Lesjaverk stasjon (kjeller). Ved avsporet tog ved Lesjaverk, Dombås - m. fl. steder.

Bjorli:

Meget ødelagt materiell - til Hamar? Vegger utenfor restaurant! Is.

Lesjaskog:

En del ødelagt materiell!

Dombås:

Betjentboligen er helt frigitt. Telefonkiosk i kontor!
Stasjonskommandanten benytter BCo-348 - kan bli stående inntil bomben er fjernet. (Bombene vil bli fjernet når de har ligget en stund!)
Narvesen - spisevg. kiosk?
Grunnmur mot plattform og gavl kan benyttes - opprydding!

Privatboliger:

Dombås: Banemester Pladsen (bor privat).
Baneformann Helgestuen (bor privat).

Bruene:

Tallerås	bør repareres permanent snarest - av hensyn til flommen - som nr. 2.
Otta bru	ser bra ut.
Eide bru	dårlig fundamentering - flom - bør repareres snarest - nr. 1.
Randklev bru	ser riktig bra ut.
Hunder bru	ser riktig bra ut.
Moelv bru	ser riktig bra ut, prøvekjørt med 12"/8 maskiner.

Sel:

Sundvogner kan til nød gå i tog - traktor sendes Otta og opplastes der for Hamar.

Otta:

35 vogner stykkgoods og vogner til Trondheim! Spisevognselskapet angående servise.
1 traktor repareres på stedet? Sovevogn Co, nokså ramponert tilhører Trondheim!

Fåberg:

Ilgodshuset belagt med tyskere - godshus med kontor og kjølevogn likeså. Gausdals godshus helt okkupert. Veggrindene åpnes til stadighet.

Lillehammer:

I betjentrom belagt med vaktmannskap - kan foreløpig passere

Ring:

Grunnmurene brukbare (kun i kjeller). WC brent. Vedskur står - god plass i uthus + godshus.

Maf.

bør inspisere og komplettere overnattingsrommenes utstyr. Opptelling av presenninger.

Salg av havarerte, galvaniserte jernplater Bjorli.

Haave grustak

er helt tomt for vogner.

Skrapjern

- rester av vogner m.v. sendes til Hamar? Kfr. med Hovedstyret om salg.

Hunder:

Vokterboligen belagt av tyskere.

Kr. Løken.

Intervju med distriktsjef Kr. Løken, født 1883, kontorsjef i Hovedstyret til 1942, distriktsjef i Hamar 1942-45, fungerende generaldirektør fra 1945. (Intervjuerens bemerkning: Dette intervjuet ble tatt så pass tidlig i mitt arbeide at jeg ikke hadde så mange spørsmål å gjøre som jeg kanskje ellers ville hatt):

Stort sett hadde jeg ikke så mye direkte ubehageligheter med tyskerne. Men Hauptmann Lambrechts, som en tid var Bahnhofskommandant i Hamar, ville gjerne være over-distriktsjef. I det første møte vi hadde, hvor overingeniører og andre sjefer deltok, optrådte jeg naturligvis som leder, men etterhånden skjønte jeg at Lambrechts ville gjøre meg rangen

stridig. Jeg sa da til ham: "Driftsledelsen ligger hos meg. Hvis De har noen ønsker, må De vende Dem til Transportkommandanten, som så komme til meg." Men det ville han ikke innrømme. "Jeg kan nok komme direkte", sa han. "Da behøver vi ingen distriktsjef," svarte jeg. Han måtte gi seg.

Vårt brev gikk hele tiden ut på å tilgodese norske interesser, og distriktsjefen hadde noen muligheter for å greie det. Vi skrev f. eks. mange falske reisetillatelser, og det var jo ren svindel. Når det gjaldt fraktgodset, var Blegen ved Transportkontoret i Oslo en sjelden dyktig mann. Han hadde godkjennelsen av transporttillatelser og greidde det så bra at vi kan si at 60-70 % av trafikken var norsk.

Hva forholdet til NS i Hamar angår, så kan jeg nevne at jeg en gang var innkalt til et møte hos fylkesmann Vries-Hassel. Jeg var forhindret, eller ville ikke gå, det husker jeg ikke så nøye. Jeg fikk Ludvig Jensen til å møte på jernbanens vegne.

Fylkesfører Aass gjorde aldri noe forsøk på å få tak i meg. Jeg unngikk enhver forbindelse med ham. Jeg henvendte meg aldri til NS-myndigheter, unntagen den gangen det gjaldt å få frigitt inspektør Petterson. Og en gang vendte jeg meg til arbeidskontorets bestyrer, Herberg. Men jeg fikk bare et uforskammet svar.

Det var store vanskeligheter på Dombås og Åndalsnes, særlig på Åndalsnes. Der var det slyngelen Frydenberg som for det meste var stasjonsmester, (intervjuerens bemerkning: Frydenberg ble senere avskjediget for underslag) for stasjonsmester Thoresen var syk. Men Frydenberg var meget flink. Han var god i tysk, og forstod å innynde seg slik hos tyskerne at han hadde deres absolutte tillit. På den måten kunne han tilgodese norske transporter i en ganske annen grad enn det ellers ville vært tilfelle. Åndalsnes var en slik flaskehals som Trondheim. Det var samtrafikken med Møre fylkes dampskipsselskap som var vanskeligheten her. Bahnhofskommandanten på Åndalsnes ble kalt "Lille Napoleon".

På Lillehammer forlangte Bahnhofskommandanten å få overlatt administrasjonsrommet. Det sa jeg nei til, men han kunne få overnattingsrommet for togpersonalet. Dette rommet hadde en meget dårlig beliggenhet, så tyskeren sa bestemt nei. "Det er uforskammet av Dem å tilby meg et slikt rom", sa han. "Dette vil få følger for Dem." Men jeg hørte ikke mer. På Dombås tok de administrasjonsrommet.

Det var lite sabotasje, det viktigste var noen ødelagte bruer i Østerdalen og en sprengningsaffære i Rosten.

Vi hadde et stort sneskred på Raumabanen. Da rekvirerte jeg fra tyskerne et kompani soldater til å hjelpe oss med ryddingen. Og det fikk vi virkelig.

En tid var det svært vanskelig med togpersonale. Det hendte at de måtte arbeide opp mot 100 timer i uken. Og det var ikke verdt å protestere.

Inspektør Petterson ble arrestert flere ganger. Han var jo så løsmunnet, og tyskerne tålte ikke stort. Jeg prøvde flere ganger å få ham frigitt, men det var svært vanskelig.

Stasjonsmester Hedemann nektet en gang å etterkomme en tysk ordre, og ble truet med at han ville bli skutt. Men det kan han fortelle om selv.

Jeg likte meg bra på Hamar. Jeg bodde i distriktsjefleilighet sammen med min bror.

Jeg var forresten først en tur i Trondheim, for tyskerne var ikke fornøyd med distriktsjef Ruud. Men det varte ikke lenge før tyskerne ble misfornøyd med meg også, fordi jeg ikke greidde det bra nok. Trondheim var en flaskehals. Jeg svarte tyskerne at det ^{er} ikke mulig å fylle to liter vann på en en-liters flaske.

Samtidige opptegnelser i "Den 7. sans" av kontorsjef, senere distriktsjef
Kr. Løken:

1940.

- 9. april: Krig. Tysk invasjon. Bombing Fornebu og Kjeller m. v. Generaldirektøren m. fl. evakuerte.
- 10. april: Panikk! Aubert, Beichmann, Storsand og jeg hemmelig konferanse i Ingeniørforeningen.
- 11. april: Sprenging i Bøn tunnel. (Mads til krigstjeneste.)
- 12. april: Store troppebevegelser.
- 15. april: (Melding om Mads internert i Årjäng.)
- 16. april: Tysk transportkommandantur i Hovedstyret. Se særskilt notat.
- 23.-26. april: Bombeangrep på Fornebu. Se særskilt notat.
- 6. mai: Over Kornsjø til Ed. Aften hos kontorsjef Fogelberg-Høye, svenske offiserer. Se særskilt notat.

- 7. mai: Norsk-svensk konferanse på Ed. Deretter til Halden.
- 9. mai: Generaldirektøren m. fl. tilbake til kontoret. Jeg til eget kontor.
- 4. juni: Via Kornsjø - Gøteborg til
- 5. juni: Stockholm. Konferanse i Järnvägsstyrelsen.
- 6. juni: Hjem med dagtog over Charlottenberg.
- 13. juni: Via Kornsjø - Gøteborg til
- 14. juni: Stockholm. Konferanse i Järnvägsstyrelsen. Med nattog
- 15. juni: via Boden til "Bjørkliden".
- 16. juni: Til Narvik.
- 17.-18. juni: En rekke konferanser i Narvik. Se særskilt notat.
- 19. juni: Befaring Narvik - riksgrensen. Videre til Kiruna.
- 20. juni: Kiruna - Vännäs.
- 21. juni: Til Stockholm. Konferanse i Järnvägsstyrelsen m. fl.
- 22. juni: Nattog til Gøteborg. Via Kornsjø. Hjem.
- 15. juli: (Mads hjemme igjen etter fangenskap.)
- 15. sept.: Via Kornsjø - Gøteborg til
- 16. sept.: Stockholm. Nordiska Järnvägsmannasällskapet, Dahlbeck, Knutzen, Castren m. fl. Nattog til
- 17. sept.: Gøteborg. Nordisk - tysk konferanse.
- 18. sept.: Fortsatt konferanse Hindås.
- 19. sept.: Dagtoget hjem.
- 1. okt.: Nattoget til
- 2. okt.: Trondheim. Videre til Mosjøen.
- 3. okt.: Møte med dampskipsselskapene i Mosjøen.
- 4. okt.: Til Trondheim og videre med nattoget.
- 5. okt.: Hjem til Oslo.
- 2. novbr.: Flyttet Tariffkontoret til Torggt. 2.
- 6. novbr.: Med nattoget via Malmø til
- 7. novbr.: København. Nordisk persontariffkonferanse.
- 8. novbr.: Do. Via Malmø og videre
- 9. novbr.: med nattoget til Oslo.

- 1940
- 14. novbr.: Dagtoget til Gøteborg, videre nattog til
 - 15. novbr.: Stockholm. Reisebyråkonferanse (dr. Ahlbergs fratreden).
 - 16. novbr.: Til Gøteborg.
 - 17. novbr.: Hjem til Oslo.
 - 18. novbr.: Dagtog til Ed. Nordisk konferanse, Ahlberg, Engstr., Lagerberg, Fogelberg.
- 1941.
- 7. februar: D. J. (Fogelberg) og B. J. (Simonsen, Andersen) til konferanse i Oslo.
 - 18. februar: Nattoget til
 - 19. februar: Malmø, fly til Berlin, siden til Dresden.
 - 20.-21. febr.: Nordisk-tysk godskonferanse.
 - 22. februar: Dresden - Berlin.
 - 23.-24. febr.: Sassnitz - T. borg - Malmø - Oslo.
 - 21. mars: Dagtog til Gøteborg. Nattog til
 - 22. mars: Stockholm. Konferanse i Järnvägsmannasällskapet.
 - 23.-24. mars: Via Gøteborg til Oslo.
 - 26. mai: Dagtog til Bergen.
 - 27. mai: Konferanse Hardanger- Sundhordland dampskipsselskap m. fl.
 - 28. mai: Dagtog til Oslo.
 - 9. juni: Besøk av tyske tariffspesialister.
 - 10. juli: Dagtog til Stockholm.
 - 11.-12. juli: Konferanse angående transittrafikk over Trondheim og Narvik
 - 13. juli: Dagtog til Oslo.
 - 21.-22. juli: Norsk-dansk konferanse i Gøteborg.
 - 30. august: Dagtog til Trondheim.
 - 1. sept.: Tiltrådte som midlertidig distriktsjef i Trondheim distrikt.
 - 5. sept.: Konferanse i Storlien. Distriktsjef Paulsen, major Friis, distriktsjef Ruud, inspektør Nyhus m. fl.
 - 6. sept.: Tilbake til Trondheim.
 - 11. sept.: Konferanse i Oslo.

1941

- 22.-23. sept.: Befaring på Nordlandsbanen.
25. sept.: Oslo, div. konferanser i Hovedstyret.
26. sept.: Dagtog til Trondheim.
3.-4. okt.: Befaring på Dovrebanen.
9. okt.: Div. konferanser i Hovedstyret.
10. okt.: Med direktør Beichman til Trondheim.
12. okt.: Direktør Beichman død på Hamar.
15. okt.: Befaring Støren - Rognes.
17.-18. okt.: Befaring Støren - Tynset.
25. okt.: Div. konferanser i Hovedstyret.
30.-31. okt.: Mosjøen og Mo i Rana, kfr. Vik m.fl.
11. novbr.: Møte hos Generaldirektøren: Moen til Trondheim, Li. til Oslo, Dahlum driftssjef.
13. novbr.: Tilbake til Trondheim.
15. novbr.: Stor-brand ved "Kongsgården".
20. novbr.: Overlevering til distriktsjef Moen.
25. novbr.: Til konferanse i Storlien med distriktsjef Moen m.fl.
27. novbr.: Avreise fra Trondheim.
1. des.: Tiltrådt som distriktsjef i Oslo.

1942.

5. januar: Distriktsjefmøte.
14. januar: Svensk besøk: Lagerberg, Fogelberg og Anderson.
19. januar: Ny kontortid: 8.30 - 17.
23. januar: Befaring på Hovedbanen.
2. februar: Brann på Oslo Ø. Mange kontorer helt ødelagt.
10. februar: Dagtog til Gøteborg.
11. februar: Konferanse med B. J.
12. februar: Dagtog til Oslo.
27. februar: Befaring på Gjøvikbanen, kfr. Hunton Bruk.
10. mars: Moen utnevnt til distriktsjef, Oslo.

1942

11. mars: Befaring på Kongsvingerbanen.
12. mars: Befaring på Solørbanen (+ 32^o på Kongsvinger).
- 13.-14. april: Befaring på Østfoldbanen.
- 16.-18. april: Befaring på Gjøvik- og Valdresbanen.
20. april: Distriktsjef Moen tiltrådte i Oslo distrikt.
14. mai: Paleet brent.
2. juni: Beordring til Hamar.
- 4.-5. juni: Diverse konferanser i Bergen, blant annet angående "Terminus".
12. juni: Hamar, konferanse distriktsjef Poppe.
18. juni: Tiltrådt som midlertidig distriktsjef i Hamar distrikt.
- 27.-30. juni: Nordiska Järnvägsmannasällskapetets møte i København.
7. juli: Hamar - Åndalsnes.
8. juli: Møte med MFR m. fl. Befaring Dombås.
11. juli: Konferanse i Oslo (ark. Hoel m. fl.)
23. juli: Oslo: Møte i administrasjonsutvalget.
- 30.-31. juli: Befaring på Rørosbanen.
3. august: Oslo: Møte med Generaldirektøren og administrasjonsutvalget. "Kongeblomsten".
5. august: Befaring Hamar-Tretten.
- 12.-20. aug.: Ferie.
21. august: Ti. Petterson arrestert.
28. august: Oslo: Møte i administrasjonsutvalget.
10. sept.: Oslo: Møte med T.K.
11. sept.: Eidsvoll: Møte med Generaldirektøren og administrasjonsutvalget.
17. sept.: Oslo: Administrasjonsutvalget.
22. sept.: Befaring Eidsvoll - Hamar.
- 23.-24. sept.: Til Trondheim. Konferanse Dc. m. fl.
25. sept.: Over Røros til Hamar.
2. okt.: Drammen: Konferanse distriktsjef Berg m. fl. (Administrasjonsutvalget).
5. okt.: Unntagelsestilstand i Trondheim.

Kr. Løken.
1942

Bilag side 20.

- 8.-9. okt.: Befaring Hamar-Otta-Dombås-Hamar.
12.-14. okt.: Kristiansand S. (Administrasjonsutvalget).
20. okt.: Oslo: Administrasjonsutvalget.
24. okt.: Oslo: Administrasjonsutvalget.
27. okt.: Administrasjonsutvalget, møte med Hamar distrikt.
31. okt.: Administrasjonsutvalget, møte med Oslo distrikt.
9.-10. novbr.: Administrasjonsutvalget, møte med Bergen distrikt.
17. novbr.: Lillehammer, konferanse Byingeniøren.
19. novbr.: Til Åndalsnes.
20. novbr.: Åndalsnes-Dombås-Hamar.
24.-25. novbr.: Eidsvoll: Administrasjonsutvalget og Generaldirektøren.
26. novbr.: Oslo: Konferanse Forrådsjefen m. fl.
1.-2. des.: Befaring Rørosbanen.
5. des.: Oslo: Administrasjonsutvalget.
11. des.: Oslo: Administrasjonsutvalget.
12. des.: Ras på Raumabanen.
13.-15. des.: Befaring Hamar-Åndalsnes med tyske T.K. representanter.

1943.

14. januar: Oslo: Administrasjonsutvalget.
23. januar: Oslo: Administrasjonsutvalget.
28.-29. jan.: Eidsvoll og Oslo: Administrasjonsutvalget.
1. februar: Konferanse på Hamar: Helgaker og Teige.
24. februar: Oslo: Administrasjonsutvalget.
3. mars: Eidsvoll: Generaldirektøren og administrasjonsutvalget.
15. mars: Oslo: Administrasjonsutvalget.
22. mars: Flyttet inn i distriktsjefboligen.
31. mars: Oslo: Konferanse Bd.

1943

5. april: Oslo: Administrasjonsutvalget.
- 12.-13. april: Oslo: Administrasjonsutvalget.
14. april: + Distriktsjef Ruud.
- 19.-20. april: Oslo: Administrasjonsutvalget.
30. april: Oslo: Administrasjonsutvalget.
1. mai: Oslo: Konferanse Ingier og Dahlum.
2. mai: Med T.K. til Hamar.
6. mai: Oslo: Generaldirektøren og administrasjonsutvalget.
12. mai: Oslo: Distriktsjefmøte.
13. mai: Oslo: Konferanse Dahlum m. fl.
- 20.-21. mai: Hamar-Åndalsnes-Dombås-Hamar.
24. mai: Oslo: Administrasjonsutvalget.
25. mai: Dagtog til Stockholm.
- 26.-30. mai: Nordiska Järnvägsmannasällskapetets styremøte m. v.
31. mai: Diverse konferanser i Oslo.
- 6.-9. juni: Hamar-Åndalsnes-Molde-Hamar.
21. juni: Oslo: Administrasjonsutvalget.
23. juni: Befaring Hamar-Koppang.
24. juni: Befaring Koppang-Tynset-Hamar.
25. juni: Eidsvoll.
28. juni: Oslo: Administrasjonsutvalget.
6. juli: Ti. Petterson på nytt arrestert av tyskerne.
- 27.-28. juli: Åndalsnes: Konferanse angående boligselskap.
7. august: Oslo: Konferanse Generaldirektøren.
17. august: Oslo: Konferanse Generaldirektøren.
- 20.-21. aug.: Dombås: Nytt stillverk m. v.
23. august: Oslo: Administrasjonsutvalget.
- 28.-29. sept: Hamar-Åndalsnes-Dombås-Hamar.
2. okt.: Oslo: Konferanse Bd. m. fl.
9. okt.: Oslo: Administrasjonsutvalget.
19. okt.: Befaring Tangen-Stange-Ottestad-Hamar.

1943

28. okt.: Befaring Elverum-Rena-Hamar.
 30. okt.: Oslo: Administrasjonsutvalget.
 18. novbr.: Hamar-Tynset, konferanse Trondheim distrikt.
 19. novbr.: Tynset-Koppang-Hamar.
 27. novbr.: Oslo: Administrasjonsutvalget.
 29.-30. novbr.: Hamar-Åndalsnes-Dornbås-Hamar.
 17. des.: Administrasjonsutvalget møte på Hamar.

1944.

1. januar: + overingeniør Nielsen.
 31. januar: Hovedstyret, konferanse Generaldirektøren m.fl. Oslo Sentralstasjon.
 1.-4. febr.: Imøtegåelse av NS-forslag om Sentralstasjon.
 7.-8. febr.: Konferanse i Hovedstyret om NS-forslag om Sentralstasjon.
 10.-11. febr.: Konferanse i Hovedstyret om NS-forslag om Sentralstasjon.
 14. febr.: Oslo: Konferanse hos Generaldirektøren m.v. (Grimsgård).
 21. febr.: Til Åndalsnes.
 22.-23. febr.: Befaring Raumabanen og Otta-Lillehammer.
 28. febr.: Konferanse på Rena. Avsporing på Jessnes.
 4. mars: Oslo, konferanse Generaldirektøren m.fl.
 10. mars: Løten (Reistad).
 21. mars: Befaring Eidsvoll-Hamar.
 31. mars: Befaring Hamar-Lillehammer.
 18.-19. april: Åndalsnes. Eiendommen Lilleteigen.
 29. april: Til Oslo. Diverse konferanser. Flyangrep Lillestrøm.
 13.-15. mai: Åndalsnes-Molde. Konferanse MFR m.fl.
 26.-27. mai: Oslo: Administrasjonsutvalget.
 31. mai: + distriktsjef Poppe.
 6. juni: (Invasjon i Frankrike.)

- 1944
- 6.-9. juni: Kristiansand og Stavanger. Administrasjonsutvalget.
16. juni: Oslo: Administrasjonsutvalget.
- 28.-29. juni: Oslo: Administrasjonsutvalget.
13. juli: Til Åndalsnes.
14. juli: Godstog Åndalsnes-Dombås. Nattog Hamar.
- 14.-17. aug.: Åndalsnes-Ålesund-Molde m.v.
Konferanse angående bilrute Åndalsnes-Ålesund.
- 21.-26. aug.: Befaring i Møre og Romsdal. Jb. alternativ.
7. sept.: Oslo. Diverse konferanser vedrørende lokomotivdriften.
- 12.-13. sept.: Oslo: Administrasjonsutvalget.
- 16.-17. sept.: Befaring Koppang.
21. sept.: Til Oslo. Diverse konferanser. Til Eidsvoll + distriktsjef Furuholmen.
22. sept.: Eidsvoll. Administrasjonsutvalget + O.K. Ruud.
25. sept.: Møte i Jernbanemuseets styre.
30. sept.: Oslo: Administrasjonsutvalget.
7. okt.: Oslo: Administrasjonsutvalget.
16. okt.: Lillehammer. Konferanse angående stasjonsplaner m.v.
23. okt.: Oslo: Administrasjonsutvalget.
11. novbr.: Oslo: Diverse konferanser.
- 29.-30. novbr.: Hamar-Åndalsnes-Hamar. Nattog.
- 5.-6. des.: Oslo. Diverse konferanser og administrasjonsutvalget.
31. des.: Bombing i Oslo.
- 1945.
6. januar: Oslo. Diverse sprengninger. Konferanse Generaldirektøren m.f.
- 16.-17. jan.: Oslo. Diverse konferanser.
24. januar: Raumabanen i orden etter sperring.
25. januar: Åsta bru beskadiget.
27. januar: Frya bru beskadiget.

1945

31. januar: Åsta bru i orden.
10. februar: Oslo: Diverse konferanser.
3. mars: Oslo: Diverse konferanser og styremøte i Jernbanemuseet.
7. mars: Eidsvoll: Møte med Weidemann og Petersen m. fl.
14. mars: Sprengninger i Oslo m. v.
3. april: Møte hos Generaldirektøren angående togruter m. v.
17. - 19. april: Befaring Åndalsnes-Dombås-Hamar.
2. mai: + Hitlers død.
7. mai: Fred! Hamar i festrus.
8. mai: Møte på Eidsvoll om aftenen.
9. mai: Fg. Generaldirektør for Statsbanene. Diverse konferanser med Departementet og Overkommandoen.

Samtidige opptegnelser av kontorsjef Kr. Løken:

Viktigere konferanser.

Mandag 15. april 1940.

Konferanse i Hovedstyret (fg. Generaldirektør Aubert m. fl.) om opprettelse av tysk transportkommandatur. (T.K.)

Tirsdag 16. april 1940.

Transportkommandanturet installert i Hovedstyret. Underbringelsesrom for 12 mannskaper. Kort oversikt over distriktsinndeling med navnefortegnelse m. v. overlevert. Fullmektig Hagemo til disposisjon.

Onsdag 17. april 1940.

T.K. begjærte oppgave over kullbeholdninger ved NSB i alt. Meddelt etter konferanse med Bjslgerud (183 000 tonn - svarende til 9 á 10 måneders forbruk). Ytterligere 4 mann skaffet overnattingsrom.

Administrasjonsrådets formann, fylkesmann Christensen, oppnevnte kontorsjef H. til å delta i hjelpekomite for demobiliserte m. v.

Komiteen hadde sitt første møte hos bestyrer Sv. Torp kl. 14.

Et par konferanser med T.K. om transporter Kristiansand - Oslo over Kongsberg.

Torsdag 18. april 1940.

Hovedstyret godkjent ordning om hjemreise for demobiliserte militære.

Kfr. T.K. om opprettelse av sentral driftsledelse i Hovedstyret Intet å bemerke.

Ti. Poppe-Jensen innbeordret fra Drammen distrikt.

Diverse konferanser angående ordning med hensyn til betaling med sjekker.

Møte i hjelpekomiteen kl. 12 - 12 3/4.

Fredag 19. april 1940.

"Zentralstelle für Spezialfragen" (se foran) etablert i Hovedstyret (Dahlum, Bech og Poppe-Jensen) tlf. 232.

Passersedler for bruingeniører.

Anmodet om passersedler for Hovedstyrets avdelingssjefer m. fl.

Hovedstyret godkjente forslag angående hjemsendelse av sivilpersoner fra Oslo.

Møte i hjelpekomiteen kl. 14.15 - 15.30.

Lørdag 20. april 1940.

"Passierscheine" for Hovedstyrets avdelingssjefer m. fl. mottatt.

Hjelpekomiteens mandat utvidet til å omfatte en del andre transportspørsmål.

Direktør Lampe attacherte komiteen.

Etter konferanse med Bd. Aubert er det satt opp direktiver om arbeidsledelse og ansvarsforhold for de bruingeniører og andre fagkyndige som stilles til disposisjon for Overkommandoen. Eksp. av Bd. Rapporter mottatt fra direktør Lampe og disponent Dahl angående behov av transportmidler.

Komiteemøte kl. 14 - 15.20.

Søndag 21. april 1940.

I ro. Et par telefonkonferanser med "Zentralstelle".

Mandag 22. april 1940.

Møte med Oberregierungsrat dr. Augustin og to representanter for de tyske Pioneravdelinger angående reparasjon og gjenoppbygging av bruer m.v. Bd. + Tønnesen, Willoch, Li. og Dm. deltok.

Vedtatt bekjentgjørelse fra Statsbanene til personalet om å gjenoppta arbeidet m.v. Militærkontorets nøkler utlevert.

Poppe-Jensen og Heier tjenstgjør ved "Zentralstelle". Visitt av Hans-Werner Johannsen.

Tirsdag 23. april 1940.

Protokoll fra møte i går. Ordnet med Wehrmachtsfahrtscheine m.v. og passerlegitimasjoner for jernbanens personale. Betaling av frakter kan nå foregå med sjekk. Konfererte med det tyske T.K. angående trafikkordningen på Vestfoldbanen.

Onsdag 24. april 1940.

Heier fritatt for tjeneste ved "Zentralstelle". Østbye inngår i hans sted. Dessuten opplæres Edvardsen. Andelvbrua ved Bøn meldes ferdig i dag. T.K. anmoder om tegninger av Bergensbanens bruer.

Torsdag 25. april 1940.

Diverse konferanser angående etablering av midlertidig biltrafikk Disenå - Kongsvinger. (Ln. Dahl, Bang + kontorsjef Kjølstad i Forsyningsdepartementet.)

Drift av Odalsruta også drøftet.

Linjen Dal-Minnesund ventes ferdig i dag.

Konferanse Bd. m. fl. om ingeniører til reparasjon av bru ved Gulsvik. Bjerke bru ved Ask meldt i orden og skal prøvebelastes.

Fredag 26. april 1940.

Bilforbindelse etablert Disenå - Kongsvinger med lastebiler. Bang medfulgte for å sette ordningen i verk.

Drammen distrikt overtar togledelsen av Bergensbanen fra Hønefoss.

Ingeniør Nicolaisen og ingeniør Gjertsen på veg mot Gulsvik. Kfr. Bd.

Ordnet sendinger av rasjoneringskort m. v. til fylkesmann Nordanger, Hamar. (Kfr. kontorsjef Kjelstad, Forsyningsdepartementet). Møte i hjelpekomiteen kl. 14-16.

Lørdag 27. april 1940.

Ingeniør Feiring fra Bergen distrikt med tysk fly i anledning ordningen ved Hønefoss.

Hovedstyret godkjenner ordning i henhold til avtale med hjelpekomiteen om hjemreise for evakuerte nordfor Roa m. fl.

Møte i hjelpekomiteen kl. 14-15.

Søndag 28. april 1940.

Ingen vesentlige konferanser utenfor de vanlige med "Zentralstelle".

Mandag 29. april 1940.

Diverse konferanser mellom T.K., Oslo distrikt og "Zentralstelle". Ordre om at ferjetrafikken på Tinnsjøen skal innstilles overbrakt til Norsk Hydro. Kfr. Generaldirektør Aubert.

NB. Valutaspørsmål i forbindelse med samtrafikken. Brev fra dr. Ahlberg. Forslag om møte i Ed.

Beskjed om at det ikke flagges 1. mai.

Tirsdag 30. april 1940.

Avtalt ordning med 202 moderasjoner for fangers pårørende for reiser til Halden. Ordnes gjennom hjelpekomiteen (fru Seeberg-Johannessen underrettes).

Kfr. provianteringsdirektør Schei angående transport til Valdres m. v.

Også salget av svenske kupongbilletter innstilt.

Sekretær Hedemann beordret til Hamar distrikt.

Onsdag 1. mai 1940.

Vanlig arbeidsdag. Konferanse med svenske jernbanemenn var planlagt til 2.-3. mai, men må utsettes fordi papirene ikke kan skaffes fra den tyske legasjon som er stengt i dag.

Melding om at linjen skal bli klar til Kongsvinger i dag. Midlertidig trafikk Hamar - Dorr (Minnesund).

Sekretær Bang tilbake fra orientering Gjøvikbanen.

Torsdag 2. mai 1940 (Kr. Himmelfartsdag).

Møte i hjelpekomiteen kl. 18-20. Avtaler om ordning av biltransporter m.v.

Fredag 3. mai 1940.

Betydelig utvidelse av kjøringen på Gjøvikbanen og Kongsvinger banen fra i morgen (til Gjøvik-Skreia og til Elverum-Hamar).

Kfr. ingeniør Weydahl angående bensinsituasjonen.

Kfr. kontorsjef Kolstad, Forsyningsdepartementet, angående transport fra Hakadal.

Møte hos fylkesmann Christensen.

Dir. Kjelland, Norsk Hydro, melder rekvisisjon på ferje Tinnsjø.

Lørdag 4. mai 1940.

Hakadal-Roa meldes ferdig i løpet av søndag, og trafikk kan gjenopptas mandag.

Kfr. direktør Schøyen, dr. Eng m.fl. angående ordning med biltransporter fra Gjøvik, Hamar og Elverum m.v. Schøyen søker å skaffe inntil 5 busser til disposisjon for vår bilavdeling.

Linjen Våler-Elverum meldes klar i dag.

Bang beordret til Hamar.

Møte i hjelpekomiteen kl. 14-16.

Søndag 5. mai 1940.

En del konferanser om ordningen nordfor Hamar m.v.

Mandag 6. mai 1940.

Trafikk til Ringsaker, likeledes til Fagernes med overføring ved bruddstedet ved Fall ved NSB's biler. Bilrute også Spydeberg - Rakkestad.

Styremøte N.S.S.

Ordnet med godtgjørelse for tjeneste ved "Zentralstelle".

Tirsdag 7. mai 1940.

Norsk-svensk samtrafikkonferanse i Ed. Se særskilte notater.

Onsdag 8. mai 1940.

Hedemann tilbake fra Hamar. I orden med bilkjøring nordfor Hamar og på Valdresbanen. Demobiliserte militære i Tønsberg. Filial av hjelpekomiteen.

Meddelelse om at Generaldirektøren med følge er på veg til

1. Retning Norge - Sverige (tog 41).
Fra Kornsjø kl. 11. Ca. 2½ time.
Billettkjøp i Mon.
 2. Retning Sverige - Norge (tog 42).
Til Kornsjø kl. 17.
Billettkjøp i Kornsjø (fra svenske st. helt frem til Oslo).
Passkontroll i Kornsjø.
 3. Valuta.
Vekslingskontor i Mon. Direkte billetter fra svenske st. til Oslo, sydlig retning innkjøp i Mon.
 4. Godstrafikk.
"Overgang over korteste veg" settes ut av kraft og søkes etter hvert gjenopptatt.
 5. Trafikk over Charlottenberg - Magnor
søkes gjenopptatt. Utbytting av vogner så svenske vogner kommer tilbake.
 6. Sendt SJ beskjed
om hvilke områder er klar til å trafikkeres.
 7. SJ ordner med
oppsigelse av samtrafikk med Tyskland og sønnenforliggende land. Helst slik at det blir hel omekspedering på norsk grensestasjon. Dog direkte ekspedisjon til Oslo (med sendt i Kornsjø).
 8. Senere også
tilsvarende ordning ved Storlien.
- B. J.
- F-vogn 331-334 (reserve for 37-38) tilbake til B. J.

Samtidige notater av fungerende Generaldirektør Kr. Løken:

Til rådmann Stokke, Arbeidsdepartementet, datert 12. 5. 45:

1.

De tjenestemenn som er medlemmer av NS, er satt ut av tjeneste. En del tjenestemenn som ikke har opptrådt helt rettlinjert, er foreløpig permittert inntil deres forhold er nærmere undersøkt. Alle ansettelses som er foretatt under NS-styret, vil bli gransket og eventuelt omgjort.

2.

Det arbeides under høytrykk med å sette i stand det nedslitte materiell så godt som mulig. Likeså med spørsmålet om anskaffelse av nytt materiell.

3.

En rekke ekstraordinære anleggs- og vedlikeholdsarbeider er planlagt og vil bli iverksatt så snart som mulig. De tyske anlegg som vil kunne inngå i vårt fremtidige jernbanenett, vil bli fortsatt under norsk ledelse.

4.

Det vil ennå vare en tid før det kan bli noen effektiv bedring av reisemulighetene. En bedring av utenlandsforbindelsene vil dog straks bli iverksatt. Det vil heller ikke vare lenge før det kan bli lettelse i restriksjonene for godstrafikkens vedkommende.

5.

Brenselssituasjonen er prekær og det er tvingende nødvendig at vi snarest får nye tilførsler. Vedhuggingen fortsettes. Det forhandles om en rekke ekstraordinære leveranser av råmaterialer m. v.

6.

Det henstilles til publikum å være tålmodig og ikke stille for store krav foreløpig.

Til Møre og Romsdals Budstikke datert 25. 5. 45:

1. Hva er mest aktuelt for NSB i dag?

Nå gjelder det først og fremst å overvinne virkningen av krigen. Det er jo gått hardt ut over kommunikasjonene i det hele tatt - og ikke minst over våre jernbaner. Vi måtte forbauses både over jernbanens veldige trafikkevne og over dens utholdenhet. Personalet fra øverst til nederst holdt stort sett en klar linje - og leverte en utmerket innsats. Tross store vanskeligheter lyktes det å holde trafikken gående og å tilgodese betydelige norske interesser. Selv under perioder da vi var tvunget til å besørge en stor tysk militærtrafikk var mellom 60 og 70 % av trafikken norske siviltransporter. Men så er det også gått sterkt ut over vårt tekniske utstyr. Materiell og linjer er i en elendig forfatning og vi holdt nettopp på å skrape sammen våre siste kullbiter da freden kom. Vi er jo i stor utstrekning gått over til vedfyring, men det er også store vanskeligheter med å skaffe tilstrekkelige mengder brukbar ved.

Det mest aktuelle for NSB i dag er derfor å få reparert vårt materiell og å skaffe kull og en rekke andre forbruksvarer. Først og sist kull!

2. Når kan det ventes en bedring i reisemulighetene?

Hvis vi får de kullforsyninger som er lovet oss, er det meningen så snart som mulig å få satt i gang igjen et noenlunde skikkelig dagtog i hver retning på alle hovedlinjer. Forhåpentlig allerede i begynnelsen av juni. Reiserestriksjonene - som jo er en politisak - må antakelig beholdes en tid fremover, men sett fra jernbanens side bør det ikke være noe til hinder å få lempet litt på bestemmelsene iallfall for de elektrifiserte strekninger.

3. Elektrifiseringen ja! Hvilke planer foreligger det på dette område? Og hvilke planer har De i det hele for fremtiden?

Under den midlertidige administrasjonsordning som nå er truffet vil det ikke være riktig av meg å uttale noe om planene for en lengre fremtid. Men jeg går ut fra at det vil bli et folkekrav å få elektrifisert alle våre hovedlinjer snarest mulig. Det foreligger for øvrig ferdige planer for en rekke ekstraordinære tiltak som kan iverksettes straks - og som vil kunne bidra effektivt til å mot-

arbeide den arbeidsledighet som nå ventes.

4. Hva mener Generaldirektøren om trafikksituasjonen i Møre og Romsdal og om de nye jernbaneplaner som det nå arbeides med?

Trafikken over Åndalsnes har voldt oss store bekymringer under hele krigen. Men det er jo tross alt lyktes å imøtekomme de mest livsviktige krav fra distriktet selv i den tid da det vesentligste av kysttrafikken var blokkert - og det meste av trafikken måtte gå over land. Det er forståelig at fylkets menn nå er blitt klar over at en Raumabane som har sin endestasjon i Åndalsnes, ikke kan betjene distriktet på tilfredstillende måte. Planene om Raumabanens forlengelse med direkte linjer frem til Mørebyene følges med stor interesse av jernbanens administrasjon. De tekniske undersøkelser er som kjent foregått under jernbanens ledelse - og etter det som hittil foreligger er det grunn til å anta at de planlagte direkte linjer frem til Mørebyene vil gi en helt ideell løsning av fylkets viktigste trafikkproblemer.

I overgangstiden - mens disse linjer blir bygd - bør NSB overta driften av den nye bilrute Åndalsnes - Ålesund, på samme måte som de øvrige statsdrevne bilruter, Karmøyruuten, Lågensdalsruuten og Selburuten.

Til statsråd Strand-Johansen, Arbeidsdepartementet, datert 1.8.45. Til bruk ved forespørsler fra pressen:

Vedrørende de viktigste arbeids- og anleggsplaner ved Statsbanene.

1.

Den første og viktigste post er jernbanens elektrifisering. "Folkekrav". - Det er utarbeidet en foreløpig plan om forsering av disse arbeider, og denne planen er f. t. under behandling i regjeringen.

2.

Til reparasjon og fornyelse av vårt rullende materiell er forutsatt brukt betydelige beløp. Dette er vel et av de viktigste gjenreisningstiltak på kommunikasjonsvesenets område. Det blir spørsmål om anskaffelser av et stort antall nye personvogner - og en hel serie nye snøggogsett. Det er tvilsomt om de norske verksteder kan klare å effektivere alle disse bestillingene tilstrekkelig hurtig.

3.

Sentralstasjonsspørsmålet for Stor-Oslo må løses. Denne saken foreligger fullt utredet - og arbeidet bør søkes fremmet så hurtig som mulig. Om selve stasjonsbygningen med nærmeste omgivelser vil det bli utskrevet arkitektkonkurranse med det første.

4.

Det vil trenges en betydelig arbeidsstyrke for å få satt jernbanens linjer og stasjoner i stand igjen. Det er også forutsatt betydelige fornyelser og forbedringer, blant annet forsterkning av skinnegangen (for å kunne øke hastigheten) - bygging av dobbeltspor og modernisering av en rekke stasjons- og sikringsanlegg m. v.

5.

Jernbaneanleggene forutsettes fremmet videre etter de planer som er vedtatt av Stortinget. Det gjenstår atskillige større etterarbeider både på Solørbanen og på den del av Nordlandsbanen som er åpnet for drift. Nordlandsbanens anlegg fortsetter nordover fra Mo til Fauske og videre til Bodø. Spørsmålet om videre forlengelse fra Fauske nordover til Tysfjorden og eventuelt Narvik er under diskusjon.

6.

En fortegnelse over de viktigste jernbaneplaner som nå er under behandling eller er oppe til diskusjon, vedligger.

JERNBANEPLANER

A. Gjenstående - ikke iverksatte - arbeider etter stortingsbeslutningen om jernbaneplanen av 1923.

1. Sidelinjen fra Øyslebø til Mandal (Beslutningens pkt. 1 c)
2. Sidelinjen fra Fauske til Bodø (Beslutningens pkt. 2 b)
3. En Orklabane: Berkåk-Svorkmo (Beslutningens pkt. 4)
4. Forbindelsesbanen Gjøvik-Lillehammer (Beslutningens pkt. 6)
5. En bane fra Balsfjorden til Sætermoen (Beslutningens pkt. 10)

B. Jernbaneplaner som Hovedstyret nå arbeider med:

1. Sidelinjen Fauske-Bodø (se ovenfor A 2)
2. Gjøvik-Lillehammer (se ovenfor A 4)
3. Dobbeltspor Sandvika-Asker-Drammen.
4. Oslo sentralstasjon.
5. Fauske-Korsnes.
6. Ombygging Grovane-Byglandsfjord.
7. Ombygging Voss-Bergen (tunnellinje Bergen-Arna-Tunestveit m. m.).
8. Dobbeltspor Fredrikstad-Sarpsborg.
9. Dobbeltspor Støren-Trondheim.
10. Dobbeltspor Trondheim-Hell.
11. Ringeriksbanen.
12. Sulitjelmabanen.

C. Jernbaneplaner som private komiteer arbeider med:

1. Raumabanens forlengelse.
2. Torpo-Sell.
3. Torpo-Lillehammer.
4. Voss-Vik-Otta.
5. Røros-Riksgrensen (Hede-Sveg-Ljusdal-Hudiksvall).
6. Indre Stamlinje Rogaland-Telemark.
7. Setesdalsbanens forlengelse, Byglandsfjord-Valle-Bergensbanen.

Til statsråd Langhelle, Arbeidsdepartementet, datert 28.11.45:

Vedrørende Norges Statsbaner pr. 28.11.45.

1.

Gjenreisningen av NSB har siden kapitulasjonen gått jevnt og sikkert fremover. Toggangen er etter hvert utvidet så langt materiellet og personalbestanden har tillatt det. Ordningen er ennå ikke på langt nær tilfredsstillende og bortsett fra de elektrisk drevne banestrekninger vil det ennå ta lang tid før vi får en toggang som svarer til den vi hadde før krigen.

2.

Jernbanens folk har næret en viss frykt for et tilbakeslag eller i alle fall en stagnasjon i fremgangen. Vedlikeholdsarbeidet - særlig av våre damplokomotiver - gikk til å begynne med ikke så raskt som ventet. Ca. 45 % av våre tunge lokomotiver er satt inn til reparasjon. Dertil kommer at de kull som i den senere tid er kommet fra Amerika ikke egner seg for lokomotivfyring. Man kan derfor - hvis det samtidig med en stor juletrafikk skulle inntreffe snøstorm - vente seg det verste. Imidlertid er det en del bedring å spore for vedlikeholdsarbeidets vedkommende og det vil forhåpentlig lykkes å avvikle trafikken noenlunde tilfredsstillende. Det er nettopp truffet ordning om nattog på Bergensbanen 3 ganger i uken.

3.

De nærmeste gjenreisningskrav er ganske betydelige. Det gjelder både rullende materiell og fornyelse av linjer og stasjoner. For det rullende materiells vedkommende kan nevnes at det nylig er bestilt 30 moderne 3. klasses personvogner og at det likeledes gjøres betydelige bestillinger ved de norske verksteder - f. eks. 66 personvogner. Betydelige leveranser av godsvogner er dessuten i arbeide.

4.

Ombyggingen til elektrisk drift skjer foreløpig i samsvar med Stortingets vedtak av 1939 som forutsetter følgende rekkefølge:

Sørlandsbanen frem til Stavanger, Kongsvingerbanen til Charlottenberg, deretter Bergen - Voss og Lillestrøm - Hamar.

For tiden arbeides det på strekningen Neslandsvatn - Nelaug og Kristiansand - Marnardal. Det foreligger en foreløpig plan om forsering av banenes elektrifisering, men denne plan har realiseringen ennå ikke fått...

5.

Arbeidet med de hittil besluttede jernbaneanlegg går jevnt fremover. For tiden er ca. 4 000 anleggsarbeidere beskjeftiget. På Nordlandsbanen er det håp om å kunne passere Saltfjellet med jernbane til neste vinter. Arbeidet på sidelinjen Bodø - Fauske settes i gang i disse dager. Sørlandsbanen er som kjent åpnet for bredsporet drift helt frem til Stavanger, men det gjenstår ennå betydelige etterarbeider på strekningen Moi-Stavanger.

En særstilling inntar spørsmålet om bygging av sentralstasjon for Stor-Oslo. De endelige planer er for tiden under bearbeidelse og det kan formentlig ventes fremsatt forslag om saken i den nærmeste fremtid.

6.

Fra alle kanter av landet kommer det inn krav om anlegg av nye baner. Planen blir nå bearbeidet i jernbanens hovedstyre og forutsettes deretter forelagt regjering og storting. Det ser ut til at planene om Raumabanens forlengelse frem til Møre-byene samt Bergensbanens forkortelse, blant annet ved en direkte Ringerikslinje Oslo - Hønefoss må komme i første rekke. Heller ikke disse spørsmål har det imidlertid vært anledning til å fremlegge til endelig drøftelse i regjeringen.

Til høyesterettsadvokat Jon Simonsen, Oslo, datert 7.12.46:

Ad jernbanens stilling i krigsårene.

På foranledning tillater jeg meg å bekrefte at vår jernbaneledelse under krigen anså det som sin viktigste oppgave å holde jernbanedriften gående så lenge som mulig av hensyn til den sivile trafikk - og så vidt mulig under de tidligere norske sjefers ledelse.

At oppgaven lykkes over all forventning, fremgår blant annet av den omstendighet at mellom 60 og 70 % av trafikken den hele tid var sivil norsk trafikk. Det var en seig motstand og sabotasje overfor den tyske trafikk og en hemmelig favorisering av den norske som gjorde dette resultat mulig.

Jernbaneledelsen hadde full tilslutning til sitt standpunkt på høyeste hold - og det var i de første krigsår ikke noe som tydet på det motsatte.

Den over London radio bekjentgjorte blokade av offentlige stillinger ble heller ikke gjort gjeldende for stillinger i jernbanetjenesten før på forsommeren 1944 etter at Hovedstyrets personalavdeling hadde fått nazistisk ledelse.

Utover siste krigsår (1944-45) ble det imidlertid iverksatt en rekke alvorlige sabotasjehandlinger mot jernbanen, dels ved flybårne spesialtropper, dels ved norske hjemmestyrker. Det var da mange jernbanemenn som antok at det kanskje var meningen å stanse jernbanen helt på grunn av den strategiske situasjon, men det var foreløpig ikke noe i meldingene fra London som tydet på dette.

Jeg tjenstgjorde som distriktsjef den gang i Hamar distrikt, og for å få klarhet i spørsmålet lot jeg gjennom et av våre beste kontaktpunkter forespørre hos ledelsen i Stockholm om det var meningen å stanse jernbanedriften på visse strekninger. I så fall mente jeg vi skulle klare dette på annen måte. Svaret gikk ut på at det på ingen måte var meningen å stanse våre jernbaner, men sabotasjehandlingen var iverksatt etter ordre fra alliert overkommando for å gjøre tyskerne usikre - og at man hadde valget mellom sabotasjehandlinger og bombing av visse norske knutepunkter.

Dette svar var selvsagt helt opplysende for jernbanens ledelse. Vi var dermed også klar over at det var vår oppgave å bidra til å få jernbanedriften i gang igjen etter sabotasjehandlingene så hurtig som mulig - av hensyn til den sivile norske trafikk.

Opptegnelser datert 26.2.42 av Einar Nielsen, født 1882, død 1944, 1940-44 overingeniør i Hamar.

Rapport vedrørende jernbanedriften på Rørosbanen under krigsoperasjonene i tiden 18.4. til 11.5.40.

Torsdag den 18. april 1940 fikk jeg i oppdrag av distriktsjef Poppe å reise til Koppang for å ta meg av jernbanedriften i Østerdalen, idet en regnet med snarlig brudd ved Elverum.

Jeg reiste samme dag med tog 341 som viste seg å bli siste tog som kom fram på strekningen Hamar-Elverum før bruddet. Toget avgikk fra Hamar kl. 13.05.

Inspektør J. R. Gulbrandsen og førstefullmektig Sig. M. Solberg fra Oslo distrikt skulle fungere som togledere. De hadde i noen tid tjenstgjort i Kongsvinger og var nå på Rena.

Da Rena ble bombet den 19. april, kom også de til Koppang.

Togtrafikken sør for Koppang ble nå innstilt og Øksna bru ble sprengt. Lørdag 20. april fikk jeg pr. rikstelefon fra Hjerkinns beskjed fra Hovedstyret ved driftssjef Rishovd, at jeg skulle gjøre tjeneste som distriktsjef for strekningen Elverum-Støren.

Før avreise fra Hamar hadde vi fått utbetalt kr. 50.- som forskudd på lønningen. Det var imidlertid flere tjenestemenn som ikke hadde fått forskudd utbetalt, særlig var dette tilfelle med trøndere som nå befant seg blant annet i Støren og Røros. Det ble da sendt remisse fra stasjoner som ennå hadde inntekter, blant annet fra Tynset, så alle fikk utbetalt nevnte forskudd.

I Koppang søkte jeg kontakt med oberst H. Hiorth som ledet krigsoperasjonene i Østerdalen som gruppefører. Den norske styrke lå da i stillinger sør for Stai i avsnittet Kroken-Rasta.

Det var i disse dager livlig flyvirksomhet over Koppang, og da det på stedet befant seg en del militære, regnet jeg med at Koppang hva tid som helst kunne bli bombet. Vi fant det tryggest (toglederne og jeg) å henlegge vår virksomhet til et sted lenger nord og reiste tirsdag morgen 23. april kl. 7.45 til Hanestad.

Da det var dårlig med kullforsyningen nordover, tok vi med noen vogner kull fra Koppang.

Et lokomotiv ble kjørt sørover til km 232.40 (Stai) og avsporet her for å sperre linjen, da tyske tanks var på veg opp^{på}over/skinnegangen.

Utpå dagen ble jeg oppringt av oberst Hiorth som anmodet om at alt materiell måtte holdes klart for å kunne sende styrken nordover - foreløpig til Tynset. Alt disponibelt materiell ble da oppstilt for dette øyemed i Koppang. Transportene foregikk utover natten. Det ble herunder panikk i Koppang, og en stor del sivile fulgte med togene. En avdeling som var blitt igjen på østsiden av Glomma etter at vegbrua ved Stai var sprengt, kom til Koppang utpå morgensiden. Et tog ble da sendt ned for å hente denne avdeling, og vi koplet vår vogn til dette tog, idet det passerte Hanestad kl. 9.00 den 24. april.

Kjølsjøbekk bru km 267.8 ble nå sprengt.

Etter et kortere opphold i Tynset kjørte vi videre til Tolga med et tog bestående av lokomotiv, 6 kullvogner og 2 personvogner. Den forreste personvogn var fullt besatt av militære og i den bakre var det, foruten en del jernbanemenn, en major som i Alvdal hadde bedt om å få følge med i vår vogn til Røros.

Mellom Telneset og Tolga ble vi forfulgt av 2 tyske fly som kretset over oss i lav høyde og beskjøt lokomotiv og personvogner med mitraljøser. Tendertanken ble gjennomhullet og flere kuler gikk gjennom vogntakene. Kun en soldat ble truffet (av 2 kuler), men han ble ikke farlig såret.

Toget ble stanset, lokomotivpersonalet søkte dekning under lokomotivet, og soldatene hoppet ut til begge sider for å søke dekning i skogen. Før de kom så langt var imidlertid flyene forsvunnet i sørlig retning.

Alle sivile ble i vognen og utviste en beundringsverdig ro. Dette var også tilfelle med min hustru som medfulgte toget som eneste dame.

Det etterfølgende tog ble bombet på Telneset stasjon, tenderen og et par godsvogner ble ramponert, godshus og uthus ble ødelagt. To eller tre soldater ble her drept og syv eller åtte ble såret.

Inspektør Gulbrandsen, som i siste liten måtte gå av vårt tog i Tynset for å ordne med oppsetting av nye tog, medfulgte det tog som ble bombet på Telneset. Han hadde tidligere vært med under bombingen i Elverum og Rena.

Vi ventet i Tolga til alle transporttog var passert nordover og reiste derfra kl. 18.35 med ankomst til Haltdalen kl. 23.00. Toglederne og jeg tok opphold her, mens de fleste av lokomotiv- og togbetjeningen fikk kvarter i Langlete, - en del ble dog igjen i Haltdalen, hvor de bodde i et par jernbanevogner.

Trafikken ble nå opprettholdt bare noen dager på strekningen Haltdalen - Rognes. Alle lokomotiver var trukket nordover og fordelt på stasjonene på nevnte strekning Haltdalen - Rognes. Av motorvogner ble en satt igjen i Røros, men denne var kjørt i stykker, da vi skulle benytte den på tilbakereisen.

På Singsås stasjon ble restauranten ødelagt ved bombing den 24. april, den 25. april ble vegbrua ved Orvos og jernbanebrua ved Glåmos sprengt.

Den 27. april ble Støren stasjon bombet med det resultat at stasjonsbygningen og 2 betjentboliger ble totalt ødelagt.

Langlete stasjon ble bombet den 28. april. Stabbur, uthus, fjøs og en del vognmateriell ble herunder ødelagt.

Den 5. mai ble Røros bombet, - små bomber uten særlig skadevirkning.

Som siste stasjon på strekningen ble Haltdalen tatt i besittelse av tyskerne den 9. mai.

Det gjaldt nå å komme hjem hurtigst mulig, og lørdag den 11. mai kjørte hele styrken, ca. 40 mann, med motorvogn Langlete - Glåmos. (Jeg fikk notert avgang Haltdalen kl. 7.45.)

Som tidligere nevnt var jernbanebrua ved Glåmos sprengt, så jernbanen kunne ikke benyttes lenger sørover. Imidlertid hadde de tyske pionerer denne dag tilendebrakt den provisoriske utbedring av vegbrua ved Orvos, og inspektør Løken fikk ordnet med tilveiebringelse av 3 lastebiler - kjørt av tyske sjåførere - som fraktet oss videre til Koppang. Bilene var tilsagt å møte kl. 9, men kom ikke før ca. kl. 10.30. Avreisen fant sted kl. 11 med ankomst Koppang kl. 20.00. Vi hadde da hatt en times opphold i Tynset.

Neste dag, 1. pinsedag, gikk det første tog sørover fra Koppang med overføring over Øksna bru, som var under utbedring etter sprengingen. Reisen herfra til Elverum foregikk i G-vogner (lukkede godsvogner).

De fleste av våre folk reiste hjem med dette tog. Selv ble jeg igjen i Koppang til neste dag for å avvikle.

Det lange opphold i Langlete og Haltdalen i lediggang ble nokså ensformig og kjedelig for mange av folkene, og jeg ble forelagt mange ville prosjekter med hensyn til hjemreise dels over Soknedal-Oppdal-Dombås og dels over Røros og ned gjennom Sverige, - ruter som jeg fant å måtte fraråde.

Den 9 timers lange tur pr. lastebil Glåmos-Koppang var ikke bare behagelig, men man tok det med godt humør, - det bar hjemover.

Vegene var i en elendig forfatning etter teleløsningen og bombing. Vi møtte den ene motoriserte tyske avdeling etter den annen, - motorsykler og panservogner, - særlig de siste gjorde ikke vegene bedre.

En måtte flere steder stå av bilene og skyve på for å komme over de verste groper. Sjåføren på en av lastebilene uttalte at han hadde kjørt tusenvis av kilometer i Tyskland, men sånn "himmelfart" hadde han aldri vært med på.

Helbredstilstanden hadde under hele vår utferd vært utmerket, og det ble heller ikke spurt noen forkjølelse etter den kalde og strabasjose biltur.

Til slutt vil jeg nevne at en så vel under oppholdet i Koppang (på nordtur) som i Langlete fikk utlevert brød av de norske militære.

Opptegnelser datert 23.2.42 av A. Nyquist, født 1876, død 1959, 1940-45 kontorsjef i Hamar.

Begivenheter omkring jernbanen, Hamar, i tiden fra 9.4.1940.

Etter anmodning 15.2.42 av distriktsjef Poppe meddeles følgende om hva det hendte i Hamar i tiden fra 9. april 1940 for så vidt angår jernbanen.

Det var regulær togtrafikk til og med 10.4.40.

11.4.

var flere tog innstilt både i retning av Eidsvoll (togene kjørtes kun til Bøn) og Elverum.

Innstilling av tog tiltok etter hvert.

12.4.

var således 17 tog i retning Eidsvoll og 16 tog i retning Elverum innstilt.

14.4.

var innstilt: alle tog sørover, 3 tog nordover.

På Rørosbanen kjørtes sammenlagt bare 5 tog (begge retninger medregnet).

Etter hvert ble lokomotiver og vognmateriell kjørt bort, således at vi

18.4.

om kvelden da tyskerne kom, ikke hadde annet igjen enn endel vogner for transport innen stasjonens område, samt hva som var innsatt i verkstedet for reparasjon, deriblant en boggivogn (Bcz0) og et defekt lokomotiv (nr. 147).

Togledelsen og vognkontor ble allerede 15.4. forflyttet til Jessnes og fulgte senere med oppover dalen med distriktsjefens parti - se senere. Kom først tilbake ca. 7.5.

18.4.

ga distriktsjefen beskjed til administrasjonspersonalet om at de som ønsket det kunne reise bort, mens kontorsjefen fikk ordre om å forestå ledelsen i Hamar under hans fravær. Jeg fremholdt at jeg iallfall burde få sakkyndig støtte på lokomotivhold, om jeg skulle bli igjen og ta imot tyskerne. Distriktsjefen tillot da at jeg anmodet lokomotivmester Lund om å bli igjen i Hamar,

18.4.

reiste så distriktsjef, overingeniør Lysgaard og endel av personalet nordover med tog 307. Overingeniør Nielsen med en del andre reiste samme dag med tog 341 til Elverum og Rørosbanen.

Som foran nevnt rykket de første tyske tropper inn i Hamar om aftenen den 18.4. Byens befolkning var da for største delen evakuert. Situasjonen var den at så vel jernbanens telefon- som telegraflinjer sørover var brutt ved krigsoperasjonene. Gjennom jernbanens sentral som alle funksjonærtelefoner var tilknyttet, kunne man ennå komme i forbindelse med byens telefonnett. Tyskerne besatte imidlertid stasjonen og telegrafkontoret, og forbud mot å bruke telefonen ble nedlagt. Undertegnede kunne således i det hele tatt ikke komme i forbindelse med noen gjennom telefonen, mens folk i byen, som hadde sin forbindelse over rikstelefonsentralen, iallfall kunne telefonere innbyrdes.

På strekningen Eidsvoll - Hamar, hvor krigsoperasjoner hadde foregått, var det gjort følgende skader:

Minnesund bru var sprengt i nordre ende.

Espa stasjon var noe ramponert.

Espa vokterbolig var ramponert.

Strandlykkja vokterbolig var ramponert.

Før tyskerne kom var det anbrakt mitraljøser fra norsk side blant annet på Stangebrua for å ta imot dem. Om ettermiddagen den 18. ble det imidlertid bekjentgjort i byen ved oppslag at byen ikke skulle evakueres.

Stasjonsmesterens kontor holdtes under bevoktning til og med søndag 21.4. Jernbanebrua ble satt under bevoktning og luftskyts ble oppstilt på stasjonens område.

Fra natt til 22.4. kjørtes bilkolonne på bilkolonne sørfra. Flytrafikken nordover var særlig livlig 22.4. og 23.4., men avtok 24.4.

23.4.

ble de 3 første tilfangetagne engelske soldater ført inn på Hamar stasjon, og natt til 24.4. kom ytterligere 18 engelske fanger til stasjonen, hvor vestibylen ble tatt i bruk.

Allerede fredag 19.4. var det spørsmål etter vogner og lokomotiv. Lokomotivmester Lund fikk ordre om å møte tysk Befehlshaber Dr. Kurzenberger, som ga bestemt ordre om at førnevnte lokomotiv nr. 147 hurtigst skulle bringes i kjørbar stand. Dette lokomotiv hadde stått bortsatt i flere måneder og var for en stor del demontert. Tender og lokomotiv var atskilt, vannkoblinger m.m. avtatt. Lokomotivet var nedlastet med sandsekker og til dels brukt til dekning av et provisorisk tilfluktsrom for stallbetjeningen.

De forskjellige deler ble brakt til veie og lokomotivet satt i den stand som tid og lokomotivets tilstand ga anledning til. Det ble så oppfyrt om formiddagen 20.4., men først benyttet 21.4. til kjøring sørover. Kom i retur fra Strandlykkja, hvor det viste seg at skinnegangen var opprevet.

23.4.

forlangte tyskerne atter lokomotiv. Dette ble kjørt Hamar-Ringsaker-Hamar.

20.4.

brøt tyskerne seg inn i jernbanerestauranten, stablet sammen stoler og bord og la halm utover gulvet. Stasjonens venterom ble også halmlagt. Felleskjøpet lagerhus ble okkupert, likeså tollboden med lagerrom.

26.4.

krevde tyskerne utlevert skinnebil, motordresinen og 2 arbeidstraller. Skinnebil kjørtes til Elverum og dresinen skulle til Lillehammer. Imidlertid gikk clutchen itu på motordresinen i Storhamarskjæringen, og dresinen ble returnert derfra.

Etter å ha henvendt meg til kommandanten fikk vi 26.4. tillatelse til å ta telefonen i Hamar i bruk - foreløpig i tiden fra kl. 6 til 22.

29.4.

fikk jeg av politimesteren i Hamar beskjed om å møte hos kommandanten kl. 16. Jeg fikk her beskjed om å følge en tysk offiser - Hauptmann der Pioneere Benninghof til Hamar stasjon. Benninghof forlangte at reparasjon av bruer og telegraflinjer øyeblikkelig skulle iverksettes, det skulle tilkalles sakkyndig assistanse og arbeidet skulle drives med anvendelse av overtidsarbeid og uten hensyn til utgifter.

Foruten de tidligere nevnte ødeleggelser på Eidsvoll-Hamarbanen var dengang konstatert følgende:

1. På strekningen Hamar-Koppang:

Telefonen brutt Elverum-Øksna.

Elverum stasjon ramponert.

Øksna bru sprengt.

Bombenedslag i søre ende av Steinvik stasjon med beskadigelse av skinnegangen til følge.

2. På strekningen Hamar-Ringebu:

Telefonen brutt nordenfor Ringsaker.

Moelv bru sprengt.

Langsveen bru ved Hunder sprengt.

Randklev bru sør for Ringebu sprengt.

Ring stasjonsbygning brent.

Linjen var kjørbar fra nordre ende Minnesund bru til søndre ende Moelv bru og på strekningen Hamar-Elverum.

Jeg fremholdt for Benninghof at Hovedstyrets samtykke vel burde innhentes før man gikk i gang med så store arbeider. Benninghof svarte idet han truende løftet fingeren: "De har å gjøre hva jeg sier." Baneinspektør Romstad ble så tilkalt. Benninghof oppga at det var av hensyn til den norske sivilbefolkning at arbeidet som skulle settes i gang neste morgen "når solen rant", skulle utføres.

Da jernbanen manglet både lokomotiv, vogner, biler, bensin, kraner m.v., ble det fra jernbanens side gjort henstilling om at arbeidsmaskiner, biler, bensin m.v. ble skaffet til veie av det tyske militærvesen. Dette ble lovet og også - iallfall delvis - oppfylt.

30.4.

ble så gjenoppbygningsarbeidet for Moelv bru opptatt. Denne var nedskutt 20.4. av det norske militærvesen. Midtpilaren var helt ødelagt og de 2 bruspenner falt ned. 1.5. møtte 150 á 200 tyske soldater frem under ledelse av en Feldwebel for å delta i arbeidet. Brua var brakt i provisorisk kjørbar stand den 12.5.40.

Hunder bru ble 22.4. ødelagt av det norske militærvesen, idet søre pilar ble sprengt i stykker, og de 2 tilhørende bruspenner falt ned. Arbeidet med gjenoppbyggingen av denne bru ble opptatt 30.4. med norske arbeidere under jernbanens ledelse. Også her møtte opp et antall (ca. 50) tyskere som skulle delta i arbeidet. Brua var provisorisk gjenoppbygget ca. 16.5.

Randklev bru ble sprengt av det norske militærvesen ca. 23.4. Arbeidet med gjenoppførelse ble påbegynt med norske arbeidere under jernbanens ledelse ca. 11.5. Etterpå kom tyskere og deltok i arbeidet. Brua var provisorisk ferdig ca. 23.5.

Provisorisk gjenoppbygging av Eide og Otta bruene, som var sprengt henholdsvis 27.4. og 29.4., ble påbegynt ca. 11.5. Arbeidet ble drevet bare av tyskere og var provisorisk ferdig ca. 27.5.

Tallerås bru var sprengt ca. 29.4. Arbeidet med gjenoppbyggingen ble igangsatt av tyskere 13.5. 15.5. ble norske arbeidere tilsatt. Brua var provisorisk ferdig ca. 27.5.

Minnesund bru ble sprengt av det norske militærvesen ca. 12.4. En jernpilar og 3 bruspenner á 20 m ble delvis ødelagt. Gjenoppbyggingen, som påbegyntes 1.5., ble utført av Vulkan mek. verksted under brukontorets kontroll. Arbeidet med selve jernbanebruene var ferdig 1.7.40. De ødelagte vegbaner på begge sider av bruene ble reparert ved Statsbanenes forsyning og ferdig 10.8.40.

Gjenoppbyggingsarbeidene på Rørosbanen ble forestått av inspektør Hoff som også delvis assisterte med foran nevnte arbeider på Dovrebanen.

Den permanente utbedring av bruene er senere utført av jernbanen uten tyskeres mellomkomst.

Hauptmann Benninghof forlangte også den 29.4., da jeg var tilkalt til møte med ham om ettermiddagen, at det skulle kjøres passasjertog neste dag fra Hamar kl. 11 til Minnesund bru medtagende 100 passasjerer (sivile). Det var atskillige vanskeligheter med å få dette ordnet. Det måtte om aftenen innrykkes avertissement i begge Hamar-aviser. Passasjerene måtte ha med seg passerseddel fra politiet og den tyske kommandant. Det eneste lokomotiv som kunne brukes, befant seg på Kongsvingerbanen et sted. Ordinær telefonforbindelse til Elverum hadde ikke, Benninghof sa imidlertid at han skulle sørge for at lokomotivet var på plass. Men da jeg undersøkte neste morgen, viste det

seg at det intet lokomotiv var til stede. Over landstelefonnettet lyktes det meg etter endel besvær, å komme i forbindelse med Elverum stasjon, som meddelte at et lokomotiv fremdeles befant seg på Kongsvingerbanen. Jeg ga da beskjed om å sørge for at lokomotivet snarest ble sendt til Hamar, hvor folk som skulle reise, allerede hadde begynt å innfinne seg.

På vegen fra Elverum støtte lokomotivet mot en skinnebil som var gjensatt på skinnegangen. Bilen måtte skyves tilbake til Elverum før lokomotivet kunne fortsette.

Da vestibylen i Hamar var opptatt av krigsfanger, måtte billettsalget foregå ut gjennom vinduet fra billettekspedisjonen mot plattformen.

Toget ble oppsatt med 1 Bczo og 3 godsvogner. Det kom avgårde fra Hamar kl. 12.47 og hadde med ca. 70 passasjerer, - vesentlig evakuerte fra Oslo, som ville vende tilbake.

Fra Oslo kom det tog opp til Minnesund og hentet passasjerene tilbake til Oslo. Over Minnesund bru måtte passasjerene spasere.

Senere ble hver dag kjørt passasjertog fra Hamar til Minnesund bru og tilbake. Disse tog korresponderte med tog ved Minnesund bru til og fra Oslo.

På henvendelse fra fylkesmannen og disponent Ladim ble også anordnet tog mellom Hamar og Ringsaker for melketransport, videre tog til Elverum og Øksna.

Fra 3.5. ble igjen opptatt ilgods- og godstrafikk mellom Oslo, Drammen og Kristiansand distrikter og stasjoner på strekningen Morskogen - Ringsaker inklusive. Ilgodskolli inntil 30 kg ble mottatt for transport over Minnesund med overføring over Minnesund bru. Andre kolli ble transportert over Oslo - Lillestrøm - Kongsvinger - Elverum.

Fra først av besørget jeg selv all togledelse. Men da dette ble for meget, og det ikke fantes andre togledere, ble jernbaneekspeditør Dørum midlertidig bemyndiget til å utføre vakttjeneste med togledelse i Hamar distrikt. Telefon ble innlagt i hans privatbolig. Fra Hovedstyret fikk jeg oppsendt sekretær Hedemann, som også ble midlertidig bemyndiget og hjalp til som togleder.

Fra ca. 10.5. ble anordnet busstrafikk mellom Hamar og Otta i korrespondanse med tog til og fra Hamar.

I den tid da togtrafikken var stanset - fra 19.4. - kom det lite penger inn i jernbanens kasse, og det begynte å bli vanskelig med å skaffe det som trengtes til lønninger.

Bankene nektet å honorere sjekker og stanset utbetaling på innskuddskonti.

Som følge herav ble jernbanen nødt til å forlange kontant innbetaling på sine tilgodehavender fra trafikanter (ikke sjekker). Forretningene nektet å utlevere varer uten mot kontant betaling, og da det nesten var gått en måned siden siste lønnsutbetaling, begynte situasjonen å bli vanskelig for mange jernbanefunksjonærer.

Det ble da gitt beskjed til de stasjoner en ennå hadde forbindelse med, om inn-til videre å sende sine penger inn til distriktkassen, likesom all utbetaling av regninger m.v. ble stanset.

16.4. ble lønningslister for Hamar utferdiget, og i løpet av denne og neste dag, ble utbetalt kr. 33 370.- til i alt 889 funksjonærer og pensjonister. Pengene fordeltes således at personale som tidligere i måneden var utbetalt lønn eller forskudd, fikk kr. 30.-, for øvrig kr. 50.- til hver. Samtidig ble sendt ca. 5 000.- kr. til endel stasjoner, vesentlig nordenfor Tynset, for at også det utenbys personale skulle kunne tildeles samme beløp som i Hamar.

25.4. skaffet Vangs Sparebank til veie kr. 50 000.- så at vi neste dag kunne utbetale et nytt forskudd, og endelig 1. mai fikk vi ved Norges Bank utbetalt kr. 150 000.-, så at endelig oppgjør og lønnsutbetaling for april kunne foretas.

For å redde det som reddes kunne ble 18.4. en jernbanevogn lastet med arkiv- og kontorsaker fra administrasjonskontoret. Denne vogn ble sendt etappevis nordover til Gudbrandsdalen. Etter som krigshandlingene skred frem, mistet en til slutt kontakten med vognen. Omkring midten av mai kom en på spor etter vognens innhold som var blitt avlastet på Otta stasjonstomt.

Mesteparten av arkivsakene ble reddet, en nivellerkikkert var i flere deler, skruer, trådkors m.v. var fjernet. Det lyktes dog å få den reparert og i brukbar stand igjen. En skrivemaskin var borte.

Da jeg har hatt forholdsvis knapp tid, og jeg ikke har ført notater på den tid begivenhetene fant sted, er fremstillingen til dels blitt spredt og mindre sammenhengende. Det kunne muligens også vært mer å berette, men jeg mener å ha fått med det viktigste.

Opptegnelser datert 24.3.62 av Kr. Hagen, født 1900, stasjonsmester, Bryn, i 1940 fungerende stasjonsmester, Ring.

Som kjent foregikk det harde kamper ved Ring i krigsdagene 1940. Jeg skal forsøke etter hukommelsen å nedtegne en del.

Etter hvert som tyskerne rykket innover landet, begynte de militære myndigheter med forsvarstiltak ved Ring, blant annet vegsperringer og sprengning av Mjøsisen langs landet (strandkanten).

Ring stasjon ble betjent hele døgnet. Som hjelp fikk jeg daværende telegrafist-aspirant Odd Strand på Moelv.

Det var en natt forutsetningen at et ekstrapog med norsk artilleri skulle losses på Ring. Da var det likesom at man fornemmet at krigen stod for døren. Det ble dog intet av lossingen på Ring. Tidligere i uka var det kjørt endel lokomotiver og materiell av ymse slag nordover.

Jeg stod i nær kontakt med Moelv stasjon om utviklingen.

Lørdag den 18. april om kvelden fikk jeg underretning fra telegrafist Håkon Hagen (nå stasjonsmester på Lillehammer) om at tyskerne var i ferd med å slå ny bru over elva ved Moelv. Jeg fant da tiden inne til å tenke på å forlate stasjonen. Før så skjedde henvendte jeg meg til Hærens Overkommando på Lillehammer med forespørsel om jeg kunne forlate tjenesten. Her fikk jeg imidlertid spørsmål om hva jeg gjorde der. (Etter min mening et dumt spørsmål.)

Etter endel prat ble det da til at jeg kunne forlate stasjonen. Hvor skulle jeg ta vegen? Rundt omkring i Rings-åsen lå mannskaper fra Garden.

Før jeg forlot stasjonen ble alle telefonforbindelser brutt, verdisaker som billetter og regnskapsbøker m. v. låst inn i hvelvet.

Klokka var nå ca. 12 om natta og det var således stummende mørkt. Jeg valgte å gå jernbanelinjen nordover og fikk kontakt med de militære. Fikk beskjed om å gå opp på riksvegen så skulle intet galt hende meg. Denne turen var noe av det utriveligste jeg har foretatt meg. Det tisket og hvasket på begge

sider av vegen. Jeg følte meg ikke svært sikker.

Turen gikk til en av jernbanens hvilebuer ca. 2 km nordenfor Ring. Tidligere på kvelden hadde baneformann Engebretsen og banevokter Bengtsen reist dit opp. Det var avtalt at jeg skulle komme etter hvis det ble nødvendig. Av personlige deler hadde jeg med meg 1 ullteppe, 1 kg margarin og 1 plate sjokolade.

Jeg var så vidt kommet inn i hvilebua da første skudd smalt (19.4.). Tyskerne hadde da kommet til Cellulosefabrikken nordenfor Moelv. Ved Statens Hagebrukskole var det den første tyske tanks ble uskadeliggjort og ble stående og sperre riksvegen.

Søndag 19.4. formiddag var jeg en tur hos de norske styrker. Jeg tenkte på sambandstjenesten. I leiren var det foruten nordmenn også endel engelskmenn og en danske. Denne siste var beskjeftiget med barberingen og var en artig spøkefugl. Engelskmennene traktet te.

Jeg husker spesielt et tilfelle fra dette besøket. En middelaldrende mann fra stedet spurte på norsk om "de var på fremmede trakter". Engelskmennene forsto selvsagt ikke det han sa. Mannen syntes nok dette var ergerlig og tok riktig kvast i: "Jaså dere er på fremmede trakter", men soldatene ristet bare på hodet og lo.

Mens jeg oppholdt meg i leiren begynte imidlertid skytingen igjen, så jeg måtte tilbake til hvilebua.

Denne søndag var vi sammen med linjearbeider Mathisen på Stor-Berg gård, hvor vi foret og melket (med melkemaskiner) den store besetning. Gårdens folk var midlertidig evakuert. Det var den norske sanitet som var stasjonert der og disse tenkte visst ikke på dyra.

Søndag ettermiddag 19.4. ble Rings-grenda bombardert og beskytt av tyske fly, samtidig som det norske artilleri fra Biri-siden bombarderte de tyske framrykkingslinjer.

Under de forannevnte hendelser oppsto så de forskjellige branner i Rings-grenda, blant annet Ring stasjon, banevokter Bengtsens hus, pensjonist Stensens hus og mange flere brente. Det var trist.

Vi tre flyktninger måtte flytte videre nordover da de norske styrker trakk seg fra Ring. Høyt oppe i åsen, ved Sæther gård, foregikk heftig skuddveksling. Under reisen nordover måtte vi rydde jernbanelinjen etter et bombenedslag. Vi brukte nemlig sykkelresiner. Ved Havikodden ble vi stanset av norske vaktposter som rettet sine gevær Piper mot oss, men vi fikk da passere etter nærmere undersøkelse. Vi innlosjerte oss i jernbanens hvilebu ved Kvitsanden mellom Brøttum og Bergseng, hvor vi var til torsdag da vi dro ned over til Ring igjen.

Onsdag 22.4. var jeg på Hamar og avga rapport til jernbanens administrasjon og postmesteren. Jeg syklet fram og tilbake. Det var ingen som antastet meg på hele turen, tross jeg møtte en masse tyske avdelinger.

Langs vegen mellom Ring og Smestad gård var det nokså uryddig, forvridde telefonlinjer, istykkerskutte stridsvogner og annet ødelagt materiell m.v. Etter som tiden gikk kom jernbanetrafikken igang. En av dagene før dette skjedde husker jeg en tysk offiser kom kjørende på motordresin, stoppet og spurte om han kunne få låne et rødt signalfagg. Det fikk han. Dagen etter kom han tilbake, leverte flagget med takk for lånet.

Ring stasjon ble midlertidig installert i rulleboden i godshusbygningen som var noenlunde intakt, bortsett fra noe gjennomhullet av skudd.

I denne midlertidige stasjon hadde vi da tilhold inntil ny stasjonsbygning i november 1940 ble tatt i bruk.

Min familie som hadde flyttet før krigen opp til min bror på Kvam, hadde jeg ikke kontakt med på ca. 6 uker. Men vi reddet alle livet, men mistet alt vårt bohøve.

Til slutt:

Vi ante ikke hva krig var og bra var vel det. Men et ønske har jeg at krig aldri må komme til vårt land igjen.

Opptegnelser datert 12. 3. 62 av stasjonsmester Paul S. Kolstad, født 1902, i 1940 telegrafist på Kvam.

Kort beretning fra krigsdagene ved Kvam i 1940.

Under krigshandlingene i 1940 tjenstgjorde stasjonsmester Johs. Haugen og telegrafist Paul S. Kolstad ved Kvam. Fra 9. til 25. april delte vi døgnet i to vakter: Fra kl. 0.00 til 12.00 og fra kl. 12.00 til kl. 24.00. På denne måte oppnådde vi så noenlunde lik dag- og natttjeneste hver.

Mobiliseringsordrene ble mottatt over telegraifen og slått opp. De militære ekstratogruoter ble distribuert, men ble lite effektivt.

Tyske fly var til stadighet på vingene opp- og nedover langs dalen. Disse meldte vi bestandig av om i telefonen til nabostasjonene. I området ved Kvam ble det imidlertid ikke kastet bomber, men derimot ble det skutt en god del med mitraljesser fra flyene og en hadde inntrykk av at dette for en del gikk ut på å skade telegraf- og telefonlinjene.

Natten mellom 24. og 25. april ble det dirigert tre ekstratog med engelske tropper fra Åndalsnes til Kvam. Major (senere general) Bryhn som norsk formidlingsoffiser og en engelsk militærattaché m.fl. oppholdt seg under dette ved stasjonen.

Fra om kvelden 24. kunne vi tydelig høre drønene av artilleri fra traktene ved Vinstra.

Denne natten evakuerte så å si hele Kvams befolkning, tilikemed våre familier, til fjells, til setrer og hytter, hvor det ble overfylt og trangt om plass. I forefallet var det også tungt og vanskelig å ta seg fram mange steder.

Torsdag morgen 25. april forlot vi stasjonen og dro opp til det øverste bruket "Dettne" høyt oppe i lia. Herfra hadde vi god utsikt og kunne nå se de tyske styrker komme nordover fra Kvamsporten. I spissen kom flere stor tanks fulgt av fotfolk, artilleri, biler og busser. Det hele foregikk under intens ildgivning fra tanksens, og fra begge sider av dalen. De engelske tropper var i nattens løp spredd rundt i bygda hvor de hadde gravd skyttergraver og forsvarsringer. Den første tanks nådde fram til litt syd for stasjonen. Her ble den så pass skadd at den ikke kom lenger. Fra nå av satte tyskerne inn artilleri. Flere kanoner ble kjørt i stilling ved Vik gård vel 1 km syd for stasjonen, og dermed startet et inferno som varte i omtrent tre døgn

Der vi lå begynte også prosjektiler å hvine i lufta og vi fant det for risikabelt å oppholde oss der lenger. Vi dro nordover lia ovenfor Veikle, men jeg og en til kom oss helt opp på Rauberget og kunne derfra se mye av det som foregikk den første dag.

Allerede ved kampens begynnelse ble flere hus - særlig låver - skutt i brann, og bygda lå snart i en dis av røk. Kanonene dundret som torden, og infernalsk hvin fra granater som eksploderte med øredøvende brak så jord og sten sto høyt til værs - og samtidig en ustanselig snatring fra mitraljøser, maskingeværer, håndvåpen og bombekastere. En måtte tro at alt ville bli jevnet med jorden, men merkelig nok brant det ned bare omlag 50 hus. En god del ellers ble naturligvis mer eller mindre skadd. Fredag kveld brente kirken, 2 gårder og 1 forretning - alt i nærheten - ned samtidig, og dette veldige bål lyste opp hele bygda. Det hele ble nok fornemmet av de fleste som den rene dommedagsstemning.

Visstnok lørdag kveld var en tysk tropp ved en omgående bevegelse nådd fram til riksvegen omlag 7 km nord for Kvam. Det antas at dette ble årsak til at forsvaret ved Kvam brøt sammen, og tilbaketrekkingen syntes å ha foregått over hals og hode. En mengde effekter lå igjen over alt.

Søndag morgen rykket tyskerne videre nordover, etter først ved en drabelig salve å ha sprengt den skadde tanks i småbiter som havnet hundrevis av meter i alle retninger. Denne dag var alle som hadde gård og dyr nede i bygda igjen for å se om og stelle disse, men det var nok en alminnelig foreteelse å finne tyske "sveisere" i full aktivitet med foring og melking når fjøsøra ble åpnet.

Det viste seg at to eldre av stedets folk, en mann og en kvinne, var kommet i skuddlinjen og drept under kampene. Noen var også skadet av granatsplinter m. v. Mange dyr gikk også med. Men så gjennomhullet som alle hus var er det helt merkelig at det ikke gikk langt verre.

Mandag fulgtes stasjonsmester Haugen og jeg ned til stasjonen. Det var en mengde tyskere over alt, og det sto vakter ved grinda. Etter en del parlamentering fikk vi forbindelse med "kommandanten" ved stasjonen - en tysk offiser. Han ga beskjed om at stasjonen var lagt beslag på til fanger og at leiligheten først ville bli frigitt onsdag kl. 12, da han var utlovt transport til Lillehammer for fangene. Han tok oss imidlertid med inn, men i første etasje så det følt ut, jord og grus og støv i tykke lag. En granat var gått inn ved røstet på bygningen og alt av vindusruter var sprengt. Til 2. etasje hadde tyskerne funnet innervinduene og satt disse på plass. Det meste av Haugens møbler hadde de

stabet på venteværelset, men "blomstene var vannet", sa han. I begge stuer lå det engelske fanger tett i tett med hodet mot veggene. En stor kartong gelepulver merket Lorentz Erbe & Sønn var plassert midt på gulvet. "Vidunderpulver" kalte tyskerne det, og det var tatt fra stykkgodsvogner som var satt ut ved stasjonen. På kjøkkenet drev tyskere og stekte og braste kaniner, sikkert tatt fra Klevstad gård, og to-tre engelskmenn drev og skrelte poteter.

Mens vi stod på kontoret var jeg borte og kjente på døra til hvelvet. Offiseren sa da: "Har De nøkkel, kan De godt låse opp." Jeg vegret meg litt, men han sa: "Hva dere har der vedkommer ikke meg, men ting av verdi som bilder og radio bør De sette inn der." Tyskerne var også svært ivrige til å hjelpe oss med å stable inn forskjellige ting.

En stund etter at vi var kommet opp dit jeg bodde kunne vi legge merke til at fangene ble sluppet ut på plattformen hvor de fikk spasere. Det ble så foretatt en oppstilling og det ble delt opp i puljer av 6 mann som dro sydover og utover mot øyene. Om en stund kom de etter hvert tilbake og bar da faine soldater mellom seg. Ytterst på Klevstadvolden ble det kastet opp grunne graver og likene lagt ned. Etter en kort høytidsstund med tale og honnør ble gravene fylt over med jord.

Grunnet de ødelagte bruer gikk det lenge før jernbanen kom i gang igjen gjennom Gudbrandsdalen.

For oss tjenestemenn som for mange andre var dette en vond tid med uvisshet om hva fremtiden hadde å bringe. En får bare håpe på at en slipper å oppleve slikt mere.

Opptegnelser datert 20.3.62 av pensjonert stasjonsmester Sigurd Løken, født 1885, i 1940 stasjonsmester på Dovre.

En fredelig søndag ettermiddag, antakelig 9. eller 10. april 1940, satt vi ved ettermiddagskaffen telegrafist Bakken, kona og jeg og ante fred og ingen fare. Plutselig begynte fly å komme inn over Dovre, de skjøt med maskingevær i øst og vest, deretter så vi at fallskjermssoldater begynte å dale ned ca. 3 km nord for Dovre. Straks etter så vi at folk fra stasjonsbyen begynte å evakuere til et gjeld ovenfor stasjonen. Vi sprang også i dekning under brua over jernbanen, men da intet mer hendte, gikk vi tilbake til stasjonen.

Det var i grunnen rolig natt til mandag. Om morgenen kom første ekstratog fra Elverum med norske soldater som skulle nedkjempe tyskerne. Kaptein Austli var sjef og han sa: "Dette skal bli en interessant oppgave." De kjørte herfra i lastebiler og rett opp i tyskernes linjer. Dette gikk ikke bra, mange falt, deriblant kaptein Austli, resten ble spredt for alle vinder. Toget som sto på stasjonen, kjørte oppover et stykke og kom tilbake med sårede og endel andre. Tyskerne hadde nå tatt både vegen og jernbanen i besittelse og brutt skinnegangen. Men en norsk panservogn med ok. Klippen som togfører, tok seg imidlertid fram til Dombås i god behold.

To kompanier til forsøkte seg, men uten hell. De ble spredt og kom tilbake fra alle kanter.

Vi var nå på kontoret natt og dag. På Otta skulle så major Sandvik lede operasjonene og "Sunde" var stasjonert på Dovre stasjon. Slik fortsatte det noen døgn, men omsider fikk "Sunde" tak i en langtreckende kanon som kunne skyte ca. 3 km.

Tyskerne hadde da tatt et fjøs i besittelse og der plassert norske fanger og sine egne styrker. Med kanonen ble så dette mål skutt inn. Det ble avfyrt 42 skudd, men bare 2 ble hørt av meg, enda kanonen stod like ved stasjonen. Jeg sovnet fra alt sammen. Fullmektig Storrusten var imidlertid kommet oppover og han overtok da en stund.

Statsrådene Ljungberg og Trygve Lie kom hit fl. dag, de var her på stasjonen en dag, og Lie fikk da omsider tak i sjefen for fallskjermstroppene/for å forhandle om overgivelse, de fikk til slutt 10 minutter og siden 5 minutter og da ga de seg.

Om ettermiddagen kom kaptein Rudin og hans folk til stasjonen, med tyskerne, de ble med et tog herfra transportert til Åndalsnes .

Det var vel nå gått en uke eller så og nå begynte en bombing uten like. Trygve Lie og kona mi sprang flere turer opp til en låve ca. 100 m fra stasjonen. Omsider kom da Ljungberg og Lie seg avsted nordover. En dag lå vi oppe ved nevnte låve min datter, kona, telegrafist Bakken og jeg. Vi lå der i 4 timer langs veggen på bare is mens flyene ustanselig bombet, slapp brannbomber og skjøt med maskingeværer. Da vi, stive av kulde og skrekk, reiste oss, ventet vi å finne stasjonsbygningen i brann. Det brant i gress på tomta og rundt stasjonen. Det var 15 bombe-hull rundt stasjonen, det nærmeste i sporet ut for stasjonen. Splinter var gått gjennom alle døråpninger og på baksiden og i leiligheten så det fælt ut. Vinduer var knust, granathull gjennom veggene, og sengene var fulle av glass.

Siden ble det umulig med noe arbeid eller kjøring om dagen. Så snart vi viste oss ble vi beskyttet, og det var bare å springe til nærmeste fjøs, - fæl tid.

Med hensyn til den omtalte gulltransport fra Norges Bank, skulle dette tog ha stått på Dovre stasjon i flere timer. Jeg visste intet om dette da det var altfor mye å gjøre, dertil var det mørkt.

Å få togene avsted til Dornbås var nesten håpløst, da det ingen plass var og dertil stadig bombing.

Kjøring av tog måtte foregå om natten og i stummende mørke. Om dagen tok vi oss over til vestsiden hvor vi for det meste sto i en møkkjeller. Slik fortsatte det da inntil vi fikk beskjed om at begge Talleråsbruene ville bli sprengt. Vi ventet da bare på de siste togene skulle komme, og de kom, to persontog med evakuerte og jernbanefolk, passerte stasjonen med noen minutters mellomrom. Straks etter smalt to skudd, og bruene var ødelagt.

Da samlet jeg sammen pengeskrin og annet og vi dro over på vestsiden. Allerede dagen etter, tror jeg det var, kom tyskerne til fots og kjørende og slo seg ned over alt. Vi hadde nå ikke vært ute av klærne på, ja antakelig 12-14 dager.

Vi besluttet da å gå tilbake til stasjonen, og det første som møtte oss der var tyske SS offiserer som rotet rundt på kontoret for å finne spor etter gulltransporten. De rotet blant telegrammer, togbok m.m. Jeg ble da forhørt, men kunne ingen opplysning gi.

Nesten før vi hadde fått installert oss igjen kom tyskerne og tok venterom, kontor og delvis 2. etasje i besittelse, og det tok oss ca. $\frac{1}{2}$ år å få dem ut derfra.

Ellers var det hele tiden ca. 2 000 tyskere rundt oss, og en svær hestestall like ved stasjonen. Med meget strev kom da omsider togene igang, dårlig med hjelp særlig første året med bare 2 mann, 8 t. tjeneste og 8 t. fri, og med kryssinger stadig springing fra den ene veksel til den andre.

Episoder var det mange av, og jeg skal ganske kort fortelle et par.

Vi var forresten daglig truet med banking på revolveren, det ble til slutt dagligdagse ting. Natt til 1. juledag 1942 eller 1943, jeg husker ikke sikkert, hadde jeg tjeneste om natten. Det var kryssing der ved 2-tiden mellom pensjonstogene (orlovstog). En tysk soldat hadde tullet seg av det ene tog og ble stående igjen på Dovre. Sterkt beruset var han og meget aggressiv. Omsider fikk vi ham til å bli med til pensjonatet hvor vi fikk vekket den tyske sjef. Etter mange vidervedigheter ble vi da omsider kvitt ham. 1. juledagsmorgen kom den tyske sjef på forhør. Telegrafist Svane var tolk. Sjefen fortalte da at det var heldig for oss at vedkommende ikke hadde våpen på seg, ellers kunne han blitt meget farlig.

En natt, antakelig i 1944, hadde en vogn (godsvogn) på Dombås kommet i drift og fortsatte i retning Dovre. Et godstog var passert Dovre på veg til Dombås og et sammenstøt var uunngåelig. Telegrafist Erling Killi hadde tjeneste den natten. Det ble et svære rabalder med tyskerne. De skulle ha linjen ferdig til en bestemt tid, ellers ville arbeiderne bli skutt. På Dovre stasjon var det 15 á 20 tyske offiserer/^{samlet} på kontoret hele dagen og holdt et svært rabalder.

Heldigvis ble linjen ferdig ved 16-tiden, og togene kunne fortsette å kjøre. Det var visstnok den verste påkjønning jeg hadde. Jeg måtte også gå å legge meg en stund ved 17-tiden. Jeg orket ikke mer. Påkjønningen var ellers stor under hele okkupasjonen.

Jeg slutter her, jeg kunne ha skrevet en hel del, men det får være med dette.

Intervju med pensjonert stasjonsmester Jens Bjølgerud, født 1881, i 1940 stasjonsmester på Lillehammer.

Da Hamar ble evakuert, kom alt materiell, lokomotiv og vogner, hit og ble stående her noen dager før vi kippet det videre nordover. Det var med mye togpersonale, også fra andre distrikter.

Engelskmennene kom nordfra en natt, og jeg fikk skaffet hus i Bergsengs bryggerhus. Dessuten skaffet jeg dem ved og vann til te. De hadde med seg blant annet en diger koffert med papirsaker. Det var bare ubeskrevne skjemaer, ikke noe arkiv som tyskerne skrot^{av}/at de hadde erobret.

Så kom alle mulige. Offiserer, statsråder, Generaldirektøren og Hovedstyret. Alle skulle ha tak i stasjonsmesteren. Hovedstyret kom forresten i bil og reiste senere til Hundorp. Det kom også en masse evakuerte fra Oslo.

En dag kom en offiser og bestilte transport av ammunisjon som kom med 80 biler fra Raufoss. Vi lesste det i vogner som fylte hele sporet nedover her, og nordover gikk det.

En dag fikk jeg beskjed om å stille et tog med en personvogn og 8 godsvogner. Det var til gullet fra Norges Bank som var kommet med biler til Norges Bank her.

En dag kom en offiser og skulle ha satt opp et sanitetstog av personvogner. Jeg foreslo ham å bruke G-vogner for det var mere praktisk, og det ble god-tatt. Det ble lagt halm på gulvet i vognene. Jeg fikk malt røde kors på noen papp-plater som vi satte utenpå vognene. Toget ble sendt nordover.

Det siste toget fra Lillehammer gikk kl. 2.09 en natt. Distriktsjefen sa at alle som ønsket det kunne være med, og de fleste av stasjonens personale fulgte med. Min kone var reist i forvegen, men jeg ble med toget. Dessuten Poppe, Lysgaard og Jølstad. Vi tok med stasjonens penger og lot personalet få 50 kroner hver mot kvittering. Det samme fikk stasjonene oppover beskjed om å gjøre. Lysgaard ville at vi skulle ødelegge stasjonens stillverk og telefon før vi reiste, men det nektet jeg å gjøre.

Jeg ble med til Ringeby og var der i noen dager. Der var det ustanselig flyalarm. Da jeg skulle hjem til Lillehammer igjen, fikk jeg tak i en bil. På vegen traff jeg en lastebil som var full av lokomotivfolk fra Hamar som var på veg hjem fra Åndalsnes. På Lillehammer stasjon var alt i orden.

Under okkupasjonen hadde vi tyske observatører på kontoret natt og dag. Det var 7 mann under en løytnant som skiftet på. De bodde i 3. etasje her. Vi hadde ikke noe bråk med dem.

Da de evakuerte fra Nord-Norge / så måtte vi hjelpe dem med alt mulig.^{kom,} Min kone tok mange opp i leiligheten vår og stelte med dem. Jeg husker særlig en familie med 8 unger som kom marsjerende etter størrelsen inn på venteværelset. Den siste og minste bar potta.

Stasjonen hadde et meget solid tilfluktsrom utenfor stasjonsbygningen, der hvor det nå er torv.

Det var 10 000 tyskere her i byen under okkupasjonen.

Intervju med pensjonert stasjonsmester Ole Løkke, født 1882, i 1940 stasjonsmester på Koppang.

Omkring 21.-22. april ble det bestemt at det skulle kjøres et lokomotiv til Stai, hvor det skulle spores av for å bryte skinnegangen for tyskerne. Det var da etter hånden blitt samlet mange lokomotivfolk og konduktører på Koppang, og en lokomotivfører meldte seg frivillig til jobben, som han gjennomførte meget fint. Det var forresten samlet svært meget materiell på Koppang, både lokomotiv og vogner. Det var sendt oppover, delvis helt fra Oslo, for at tyskerne ikke skulle få noen nytte av det. Blant vognene var det også noen fine 1. kl. sovevogner, som de menige tyskerne begynte å romstere med etter at de var kommet. Men da jeg så sa fra til en offiser, ble det slutt på den moroa.

Fra Koppang og andre steder oppover dalen var det reist mange ungdommer, norske soldater, nedover til Elverum for å bli utstyrt på Terningmoen og delta i krigen. Men de kom tilbake uten utstyr med det siste toget som gikk fra Elverum. De kom for sent. Overingeniør Nielsen var også med det toget.

I de første krigsdagene i april var stasjonen oversvømmet av folk som ville høre nyheter. Jeg advarte dem og sa at stasjonen ville være det første mål for et eventuelt bombefly. Men det nyttet ikke. En dag kom det virkelig et fly og slapp ned noe. Men da ble det fart på folk! Stasjonen var tom på et øyeblikk. Det som flyet slapp ned var propagandatrykksaker fra Quisling. Jeg ga det til lensmannen

Natten til 24. 4. sa major Rød på Rasta at vi fikk skrape sammen alt vi hadde på stasjonen og dra nordover. Da hadde det allerede nettopp gått et tog med en norsk avdeling under ledelse av en underoffiser. De var visstnok kommet fra Rena, men kom ned til Koppang fra Storsjøen. Ved Atna ble de bombet. En hest gikk med, men avdelingen kom fram til Alvdal.

Ja, vi skrapte sammen et riktig langt tog av det smalsporete materiellet vi hadde, det bredsporete måtte jo stå igjen. Det ble mange vogner og 3-4 lokomotiver, og vi lesset på alt vi hadde av matvarer og utstyr. Jeg gikk av på Bjørånesset. Toget fortsatte, men da de fikk høre at tyskerne var på veg også nordfra, ble maten lesset av og delt ut til folk underveis.

Overingeniør Nielsen hadde også reist med et tidligere tog. Først etter oss, lenger ut på natten, kom major Rød med sine soldater til Koppang, og ennå var det såpass materiell igjen der at de fikk satt opp et tog til og reiste nordover.

Jeg var evakuert på Bjørånesset i fem dager. Den 24. 4. falt det en eneste bombe på Koppang. Den ødela vannstasjonen og skadet noen vogner og andre ting. Samme dagen var det også bombing i Atnedalen.

Da tyskerne kom til Koppang, var stedet helt forlatt, men det første de gjorde var å skyte vilt mellom husene. Da jeg kom tilbake, var stasjonen helt belagt. Tyskerne lå på gulvene alle steder. Jeg måtte følge dem ned til Stai for å ta i øyesyn det lokomotivet som lå der. De kunne ikke begripe hvordan de skulle få det opp igjen. Det ble til at vi måtte få folk fra verkstedet i Hamar. Men banemester Engen hadde greidd å sprengte Kjølsjøbekkbrua etter oss, så med jernbanen kom de likevel ikke lenger enn til Koppang.

v. Øknaal bruk nær opplyst
I de siste dagene i april kom det lange tog med bombekasser til Koppang. Her ble kassene lesset av og stablet tre i høyden utover stasjonstomta. I dagene utover kjørte så 50 lastebiler ustanselig oppover til Tynset med bomber.

Så lenge skinnegangen var brutt ved Kjølsjøbekk, eller iallfall en 14 dagers tid, var det nærmest et tysk sentrum på Koppang. Der var f. eks. et telegrafkompani, og sjefen for dette ble skutt av de norske en gang han kjørte på dresin oppover til Tynset.

Sjefen for de tyske troppene, en major, var temmelig ubehagelig og etterhengende. Kom et tog kanskje 20 minutter forsinket, så var det sabotasje fra min side. Til slutt ble jeg lei det og ringte til Bech i Oslo og klaget. "Det skal vi sette en stopper for", sa Bech. "Be ham komme, så skal han få snakke med transportkommandanten". Det gjorde jeg, og det var en nytelse for meg å se hvordan majoren krøp sammen og ble liten etter som han ble høvlet over av sin overordnede. Til slutt slengte han røret fra seg og la på dør. Siden fikk jeg fred.

Intervju med pensjonert materialforvalter P. R. Wærnes, født 1876, under krigen materialforvalter i Hamar:

I årene før krigen hadde vi gjort store innkjøp, så ved krigsutbruddet hadde vi store lagre av alle slags varer. Men dette var ikke blitt gjort som noe beredskapsarbeid, det var ingen som tenkte på krig. Men vi hadde jo den gangen mere myndighet til å kjøpe selv, vi fikk ikke alt mulig gjennom Hovedstyret.

Jeg ble ikke så mye plaget av tyskerne. Det hendte at noen av dem kom og ville se lagrene våre, men det sa jeg nei til, og bad dem vende seg til distriktsjefen. Det ble vel ikke noe av, for jeg hørte ikke mer. Ingen tysker var inne på våre lagre under hele okkupasjonen.

Når det gjaldt oppmåling av kullbeholdningen, fusket jeg en del, da jeg ville holde unna mest mulig til etter krigen. Jeg foretok målingen selv, og tyskerne mente nok somme tider at vi hadde mere kull enn det stod i oppgavene. Men de kunne ikke bevise noe. En uke før krigen var slutt fikk jeg streng beskjed fra tyskerne om at kullbeholdningen skulle måles opp nøyaktig, men til tross for strenge purringer fikk jeg sabotert påbudet til frigjøringen kom. Da ble det gitt en helt korrekt oppgave til Hovedstyret, og det viste seg at vi hadde 700 tonn kull mer enn de tidligere oppgaver viste.

Det ble brukt nokså mye ved til lokomotivfyring, særlig i Østerdalen, men også i Gudbrandsdalen. Jeg satte opp vedbukker, f. eks. på Hamar, Elverum, Rena, Koppang og Tynset. Det var forskjellige meninger blant lokomotivfolkene om vedfyringen. Noen likte den ikke, mens andre sa at den var like bra som kullfyring. Vi måtte leie skogsarbeidere til vedhugging, og vi måtte anskaffe brakke så de hadde et sted å ligge. Jeg anskaffet brakker for flere hundre tusen kroner her i distriktet, og mange av dem ble sendt til andre distrikter.

Det måtte jo sendes behovsoppgaver til Hovedstyret hvert år, men jeg kan ikke huske noen særlige vanskeligheter. Heller ikke kan jeg si noe om improvisasjoner. Det ble naturligvis kjøpt forholdsvis mer her på stedet. Om olje og bensin kan jeg ikke si noe særlig.

Etter krigen kjøpte jeg nokså mye av de lagre som tyskerne hadde etterlatt seg. Det fikk vi billig.

Min viktigste erfaring er at det i Hamar distrikt - innlandsdistriktet - bør holdes store krisebeholdninger. Beholdningen må bestå av driftsmidler, kanskje særlig olje, og av ting som vi har bruk for til reparasjoner. Atkomsten til Oslo kan lett bli stengt for oss. Hadde vi ikke vært så selvforsynt som vi var ved krigsutbruddet, så ville det blitt dårlig med oss.

Intervju med pensjonert stasjonsformann Kr. Barkald, født 1899, i 1940 sporskifter på Lillehammer.

Jeg var med det siste toget som gikk fra Lillehammer nordover. Bath-Larssen og jeg gikk av på Fåvang, hvor jeg tjenstgjorde noen dager. Vi så røkskyer fra Tretten til Fåvang og hørte skytingen derfra. På Hunder ble det også litt skyting flere hus var truffet.

Jeg kom tilbake til Lillehammer 4.5. Sørensen var visstnok den eneste som hadde vært igjen på Lillehammer.

Under okkupasjonen hadde vi tysk vakthold på kontoret og tomte. De par siste årene hadde vi også tyske jernbanefolk som tjenstgjorde sammen med oss og skulle passe på oss. Det var en vognskriver og to sporskiftere. Sporskifterne tjenstgjorde en om gangen. De gjorde vel ikke så mye nyttig arbeid, men de var jo til hjelp for oss som tolker, og så fikk de kjeften hvis noe var galt.

Til tross for denne påpasseligheten fikk jeg gitt atskillige rapporter til den norske etterretningstjenesten. Jeg noterte alle tyskertransporter og ga beskjed om dem, så den norske ledelsen visste om alt som gikk. Mange av de tyske transportene var det forbudt å komme i nærheten av. Jeg husker særlig en som var uvanlig sterkt bevoktet av bevopnede vakter på begge sider. Men meg måtte de jo slippe til, for lokomotivet skulle skiftes ut. Jeg fikk da anledning til å kikke under presenningen og så at vognen var lastet med en-mannstørpedoer. Det rapporterte jeg, og vognene ble bombet i Namsos. Jeg fikk senere høre at lasten var gått ut fra Hamburg, og engelskmennene hadde fått rapporter om den. Men så hadde de mistet kontakten med den helt til de fikk min rapport, som jeg fikk stor anerkjennelse for.

I de tyske "blandet-togene" var det ikke så mye personvogner. Men soldater var det over alt i togene, sammen med hester og oppå biler. Dessuten var det mange tyskere i siviltogene.

I Håvemoen hadde tyskerne et svært sidesporanlegg. Det kunne kjøres rundt, så toget behøvde ikke gå baklengs ut igjen. Der var et veldig ammunisjonslager som var nedgravd. Sporet dit var dekket over med grønn netting.

Jeg kan bekrefte Bjølgeruds opplysning om at det var 10 000 tyskere i Lillehammer. På Nordseter hadde de massevis av brakker og 900 hester.

På Jørstadmoen ligger 1 000 russere begravet.

Opptegnelser datert mars 1962 av Karl Schiermann, tysk jernbanemann, under krigen tysk soldat i Norge. Opptegnelsene er stilet til jernbanekspeditør Per Johan Krogstie, Løten, er skrevet på esperanto og oversatt til norsk av Krogstie.

Min tjeneste som "potet-general".

Denne fortelling er skrevet for å bli lest og studert til hjelp for det historiske verk som herr bestyreren av Jernbanemuseet i Hamar, Norge, utarbeider.

Jeg vil si at jeg absolutt ikke liker å beskrive krigssaker.

Følgende hendte under mitt opphold som soldat i Norge, mellom våren 1944 og august 1945.

Denne min gjerning som "potet-general" varte noen uker i tidsrommet september - november 1944.

Fra den høyere militærkommando som var forlagt i byen Lillehammer, kom det en dag et brev til min bataljon med ordre om å avgi en erfaren soldat, erfaren med hensyn til ekspedisjonsmåter. Man gjennomgikk troppelisten, og til min beklagelse valgte man meg.

Nå ble jeg omstasjonert til byen Hamar, som var filial under hovedadministrasjonen i Lillehammer. Her overga man meg de nødvendige dokumenter og formularer med ordre om å gjøre tjeneste i byen Kongsvinger.

Som bolig ble det anvist meg et værelse i hotell "Victoria". Jeg synes å huske at det ligger rett overfor stasjonen. Til min overraskelse var min anviste bolig bebodd av en offiser tilhørende et fremmed tropperegiment. Han, den høye

offiser, var ikke ferdig til å forlate værelset, og han brydde seg ikke om å adlyde meg som bare var en menig (skjønt jeg jo ble "general" der i byen siden).

Du forstår sikkert at jeg var svært forferdet fordi han ikke respekterte meg. Derfor protesterte jeg til filialen i Hamar, men dette forårsaket intet resultat, men jeg fikk tillatelse til å få bolig i en bygning som jeg tror må ha vært Kongsvinger skole. Der sov jeg på gulvet, men dette var ikke ukjent for meg, for jeg kom fra Russland og der var dette vanlig. Den neste morgen gikk jeg en tur gjennom byen og benyttet anledningen til å presentere meg for stasjonsmesteren i Kongsvinger. Han ga inntrykk av å være en hyggelig mann som jeg sikkert ville kunne samarbeide godt med. Dette viste seg å holde stikk.

Fra filialen i Hamar mottok jeg daglig ordre om å bestille et nøyaktig antall vogner for bruk følgende dag. Disse skulle stilles for opplessing av poteter eller kålrot. Rengjøring og istandsetting av vognene besørget stasjonspersonalet.

Den neste morgen kl. 8.00 kom bøndene, og de kjørte med seg sine poteter og rotfrukter i kjerrer og andre kjøretøyer. De kjørte opp på en stor vekt for å konstatere nettovekten som jeg skrev ut attest for og ga leverandøren. Denne attest var senere et viktig bevis for bonden for at han skulle få penger for sine produkter.

For å hindre frosten i å ødelegge lasten måtte man dekke vognenes vegger og gulv med halm. Innlastingen besørget leverandørene selv. Ved hjelp av samarbeid med kjøpmenn og forsyningsnemnd kom leveransene i stand.

Om ettermiddagen kom toget for å motta de lessede vognene. På forhånd hadde jeg skrevet ut fraktbrevene ifølge de mottatte leveranser, dessuten skrev jeg i fraktbrevene antall plomber hver vognør var forsynt med. Fraktbrevene ble så overgitt til stasjonens godsavdeling. Deretter gikk jeg til min "komfortable bolig" for å utføre de øvrige skriftlige oppgaver vedrørende forsendelsene, og rapporterte resultatet til filialen i Hamar telefonisk.

Under dette mitt daglige arbeid hendte det noen ganger at man kalte meg "potet-generalen". Jeg lurte på hva man mente med dette, jeg skjønte dessuten ikke noe av det norske språk. Muligens holdt man spetakkel med meg, forskjellige blikk, fakter og tegn tydet på det.

En kjøpmann som ofte snakket med meg, fattet jeg mot til å spørre om en forklaring, i min nysgjerrighet. Den hyggelige mannen forklarte meg meget nøyaktig hva man la i ordet "potet-generalen".

Enda i dag, så lang tid etterpå, må jeg smile av dette, og tillat meg at jeg her viser takknemlighet til disse nordmenn for denne store ære og for at de i situasjonen kunne spøke.

Av en kjøpmann mottok jeg ofte invitasjon til å være hans gjest til middag i et av byens hoteller. Jeg er meget takknemlig overfor denne høflige og vennlige gest. Bare til å begynne med var jeg litt skeptisk om hvorvidt jeg burde motta invitasjonen eller ikke.

Jeg ville ^{nemlig} ikke skape vanskeligheter for ham, ofte hadde jeg lagt merke til at man ikke likte å ha soldater som gjester. Jeg hørte også årsaken til dette: Man var bestukket med brennevin dersom man inviterte en gjest. Slik ble man beskyldt.

I hvert fall var jeg meget takknemlig for hans deilige måltider.

Muligens på grunn av at jeg ikke kunne skaffes skikkelig bolig i Kongsvinger, ga man meg ordre om forflytting til Ilseng stasjon. Da jeg kom dit, tok jeg bolig i "Arbeiderkafeen" i nærheten av stasjonen. Her skulle jeg nå komme til å oppleve mange meget hyggelige dager.

Vertskapet var virkelig hyggelige mennesker som ikke bare tok godt vare på meg, men også på mine eiendeler, blant annet mitt våpen.

Jeg gikk alltid ubevæpnet gjennom distriktet, og dette ble lagt merke til at jeg lot våpenet ligge hjemme. Ved hjelp av samarbeidet med den hyggelige stasjonsmesteren på Ilseng hadde jeg der et lett arbeid. Dette minnes jeg både gjerne og ofte.

På Ilseng stasjon la jeg godt merke til utførelsen av jernbanetjenesten. Som jernbanemann selv gjenkjente jeg jo mye av denne fra mitt land.

Med hensyn til morsetelegrafi har jeg eksamen i dette, og alt var likt hva jeg var vant med hjemmefra, endog de utvendige gjøremål med hensyn til ekspedisjon av togene og øvrige arbeidsoppgaver.

Når jeg tenker på deres måte å gi signal til lokomotivbetjeningen for "Afgang" og "Stopp", må jeg smile litt, - dog, jeg vil ikke beskrive jernbanetjenesteaffæren som du kjenner bedre. Der som på Kongsvinger, foregikk det daglige arbeid like ens.

La meg få nevne en liten opplevelse jeg hadde i denne tiden.

Det hendte noen ganger at toget kom for tidlig om ettermiddagen for å motta vognene våre fullastet, men om de var fulle eller ikke måtte de vekk. Da gjaldt det å skynde seg å låse vogndørene og plombere dem, samt skrive ut fraktbrevene.

Nå kunne det ofte under slikt hastverk hende at en del poteter og rotfrukter ble liggende i sporet, og i den til dels sterke nattefrost ville de være ubrukelige den neste morgen.

En dag husker jeg at jeg så noen småbarn stå ved stasjonen der de nysgjerrige betraktet meg og sugde på tommelfingeren. Jeg tenkte at de muligens var sultne, og jeg ropte på dem, men de kom ikke, og jeg tenkte at de kanskje var redde for meg. Derfor kastet jeg bort til dem noen turnips. Men nå oppsto det et fryktelig spektakel, storskrikende sprang de vekk. Dette oppstyr hørte stasjonsmesteren, han spurte straks om årsaken. Jeg forklarte ham min vilje, men han ble meget engstelig, det kunne få farlige konsekvenser for meg mente han. Han sa omtrent som så at dersom jeg ville gi dem turnips kunne kanskje han også få noe av det om jeg ville tillate? Jeg svarte at selvfølgelig måtte han gjerne det. Han løp avsted straks for å finne et eller annet å plukke i, og straks lå vi begge på alle fire i sporet og plukket poteter og turnips i de beholdere han hadde, og vi fikk også tak i barna som var blitt så redde, slik at også de fikk hente det de ønsket.

Hva jeg senere hørte, hadde noen protestert overfor min tillatelse, det kom kontroll fra Hamar, og man krevde av meg at jeg for fremtiden måtte bære våpen og absolutt ikke gi bort landmannsprodukter.

Noe senere mottok jeg fra ordføreren en invitasjon til å overvære en kinoforestilling i huset hvor jeg bodde. Så vidt jeg husker var det en film med titelen "Gen Himmelen", den var svensk, og jeg forsto ikke et ord, dessverre, jeg får bare skylde på at jeg i folkeskolen ikke har lært noe fremmed språk.

En annen ting jeg husker godt var da verten min skulle slakte grisen sin. Dette interesserte meg, og jeg ville gjerne se på slaktingen. Jeg merket at jeg ikke var særlig velkommen som tilskuer.

Dagen etter derimot holdt de på å lage pølser i kjøkkenet, og nå fikk jeg se hvorledes man laget disse i Norge. Noen dager senere satt jeg i værelset mitt, og man gjorde tegn til meg fra døren og spurte meg ved fakter og tegn om jeg ville smake pølser og poteter. Enten du tror meg eller ikke, så har jeg inntil denne dag aldri smakt herligere måltid enn disse stekte pølsene. Og jeg vil ikke glemme disse elskverdige vertsfolkene som jeg forblir takknemlig mot på grunn av deres vennlighet, og deres gode middag. De har sikkert bare følt sympati for meg og ville meg vel.

Dette var min opplevelse som potetgeneral.

Etterpå ble jeg ved nærmest en feiltakelse stasjonert ved Dombås, og der ble jeg gitt administrasjonstjeneste. Av og til var jeg stedfortreder i bataljonens etterretningsavdeling.

Jeg hørte mye om sabotasjehandlingar og andre hemmelige saker i Norge og andre okkuperte land. To ganger ble jeg tatt ut av denne tjeneste og sendt til en ekserserplass nær Lillehammer. (Denne byen med omegn likte jeg meget godt.)

For en fireukersperiode ble jeg sendt til hovedstaben i Oslo på kurs for å bli korporal. Hovedstaben lå utenfor byen, i en ås, der man bygget underjordiske forsvarsverker.

Et annet tema er sikkert meget interessant, nemlig de russiske fanger.

I vårt distrikt, ved Dombås, var det en slik fangeleir, der det kun fantes russere

De stedlige tropper mottok hver dag fanger for arbeide mot å holde dem med mat.

En dag hørte jeg om tumulter som oppsto ved mottakelsen om morgenen. De fangene som pleide å arbeide ved vår bataljon, protesterte mot at man forsøkte å overføre dem til andre arbeidsområder. De krevde å få være hos oss fortsatt, og andre ville komme til oss, fordi maten hos oss var bedre og rikligere enn hos de andre.

Helt frivillig overtok jeg vaktholdet noen ganger over disse fanger under spisepausene. Ofte så jeg da at de lette etter noe spiselig blant skyllene. (Tross alt var sulten uhyggelig, og hvis man gransket nøye, var nok ikke den utdelte dagsrasjon så god som jeg til å begynne med har fortalt.) Jeg nektet dem denne letingen, for de fant ofte bare fiskehoder og annet avfall som ikke var gode og som forårsaket forgiftning. Jeg ba kokken om noe restmat eller om brød for dem, enda forbedring i kostholdet var strengt forbudt, og helt ulovlig ga vi dem så mye spiselig som mulig. Dette ble nok helt uforglemmelig for fangene. Faktisk, da de norske myndigheter etter krigens slutt nektet innbyggerne å samtale med oss, og de norske hjemmestyrker hersket over land og folk, skjedde det at disse tidligere fanger ble våre venner. De ble for oss de nødvendige formidlere og våre hemmelige vaktmenn mot de ofte meget brutale angrep fra de norske hjemmestyrker som dag og natt angrep oss og drepte mange kameras. Jeg kunne fortelle mye om disse saker, men jeg ønsker det ikke.

Den britiske general, en sindig, nøktern herre, protesterte kraftig overfor disse angrep som ikke var særlig verdige for de nordmenn som deltok i dem.

Med megen beklageelse må jeg konstatere at disse saker ikke var hyggelige.

Følgende glemmer jeg ikke:

Noen uker etter frigjøringen av de russiske krigsfanger kom det høye russiske offiserer for å kontrollere sine lahdsmenn. Mange av dem løp vekk og gjemte seg fordi de fryktet inspeksjonen av forskjellige årsaker. De skulle nemlig sendes hjem til Russland straks. Men fangene kom til oss og ba om hjelp, de ville ikke til Russland. Men det hjalp ikke, de måtte, og mange tårer falt av den grunn til jorden. Jeg retter en stille takk mot disse tidligere motstandere som ble venner.

Men diskusjonen mellom de norske hjemmestyrker og de engelske troppene og oss ble spent.

Fra tid til annen ga den britiske generalen ordre til at vi skulle bli tilbakelevert forskjellige våpen til vårt eget forsvar mot sabotører som forstyrret oss. En del ting foretrekker jeg å tie om istedenfor å fortelle.

Uskadeliggjørelsen av miner i kystdistriktene Åndalsnes, Molde, Kristiansund og Ålesund, som tidligere sorterte under oss, skjedde imidlertid i meget godt samarbeid med nordmenn, briter og oss, og mange av dem vi arbeidet sammen med mistet livet.

Helt frivillig overtok jeg vaktholdet noen ganger over disse fanger under spisepausene. Ofte så jeg da at de lette etter noe spiselig blant skyllene. (Tross alt var sulten uhyggelig, og hvis man gransket nøye, var nok ikke den utdelte dagsrasjon så god som jeg til å begynne med har fortalt.) Jeg nektet dem denne letingen, for de fant ofte bare fiskehoder og annet avfall som ikke var gode og som forårsaket forgiftning. Jeg ba kokken om noe restmat eller om brød for dem, enda forbedring i kostholdet var strengt forbudt, og helt ulovlig ga vi dem så mye spiselig som mulig. Dette ble nok helt uforglemmelig for fangene. Faktisk, da de norske myndigheter etter krigens slutt nektet innbyggerne å samtale med oss, og de norske hjemmestyrker hersket over land og folk, skjedde det at disse tidligere fanger ble våre venner. De ble for oss de nødvendige formidlere og våre hemmelige vaktmenn mot de ofte meget brutale angrep fra de norske hjemmestyrker som dag og natt angrep oss og drepte mange kamrater. Jeg kunne fortelle mye om disse saker, men jeg ønsker det ikke.

Den britiske general, en sindig, nøktern herre, protesterte kraftig overfor disse attack som ikke var særlig verdige for de nordmenn som deltok i dem. Med megen beklageise må jeg konstatere at disse saker ikke var hyggelige.

Følgende glemmer jeg ikke:

Noen uker etter frigjøringen av de russiske krigsfanger kom det høye russiske offiserer for å kontrollere sine lahdsmenn. Mange av dem løp vekk og gjemte seg fordi de fryktet inspeksjonen av forskjellige årsaker. De skulle nemlig sendes hjem til Russland straks. Men fangene kom til oss og ba om hjelp, de ville ikke til Russland. Men det hjalp ikke, de måtte, og mange tårer falt av den grunn til jorden. Jeg retter en stille takk mot disse tidligere motstandere som ble venner.

Men diskusjonen mellom de norske hjemmestyrker og de engelske troppene og oss ble spent.

Fra tid til annen ga den britiske generalen ordre til at vi skulle bli tilbakelevert forskjellige våpen til vårt eget forsvar mot sabotører som forstyrret oss. En del ting foretrekker jeg å tie om istedenfor å fortelle.

Uskadeliggjørelsen av miner i kystdistriktene Åndalsnes, Molde, Kristiansund og Ålesund, som tidligere sorterte under oss, skjedde imidlertid i meget godt samarbeid med nordmenn, briter og oss, og mange av dem vi arbeidet sammen med mistet livet.

Etter uskadeliggjørelsen av minene uttrykte den norske og den britiske general sin takk til vår kommandant for det gode samarbeidet, og dette bevirket at vi kom hjem tidligere enn beregnet, allerede i august 1945.

I den tiden da dere ikke snakket med oss som følge av forbud, opplevde vi noen eventyr, fordi en del nordmenn ikke respekterte forbudet og satte inn på å møte de av oss som var deres venner. Det hendte at en kamerat av meg hadde en venninne fra trakten.

En dag kjørte en motorsykel plutselig inn i vår leir. Den stanset, og jeg gjenkjente et kjent fjes som hilste militært. Vedkommende ønsket å gå inn i brakken for å kle seg om. Forbauset sto jeg som fjetret med åpen munn. Jeg løp vekk, for jeg trodde det var et spøkelse jeg hadde sett. Hvorledes hadde hun kunnet tatt seg gjennom de sterke norske barrikader? Måten hun lurte sine egne landsmenn på moret oss storlig. Andre ganger kom hun forkledt som sykepleierske eller som stabens kontorassistent, eller forkledt og maskert som offiser, gående eller bilende. Alltid fant hun vegen. Leiren ble kontrollert, men hun ble ikke funnet. Situasjonen ble av oss oppfattet bedre enn av kontrollørene. Hun gikk aldri tilbake tomhendt, hun forlot oss med kjøtt og smør og annet nødvendig i matvegen. (Hun skal nå, etter sigende, være gift med min daværende kamerat og bo i Øst-Tyskland.)

En annen interessant opplevelse skjedde i Dombås-trakten også. Mens jeg tjenstgjorde i telefonsentralen rapporterte en kamerat om vanskeligheter i telefonsambandet. En gruppe fagfolk fra min bataljon mottok ordre om å kontrollere så omhyggelig som mulig de ledningene som gikk ut og inn. Etter noen timer mottok vi telefonisk ordre om å sende hjelpemannskaper straks. Man hadde merket at det førte en tynn metalltråd fra en stolpe og ned til jernbaneskinnen. Ved denne mulighet hadde sabotørene adgang til å avlytte våre telefonsamtaler. En gruppe spesialtropper grep straks sabotørene.

Mange lignende situasjoner hendte ofte, nesten daglig.

Tillat meg å avslutte min beretning her angående krigsopplevelser.

Jeg håper, i noen grad, å ha oppfylt de ønsker om en fortelling du har bedt om, og jeg ber deg: Unnskyld meg at jeg ikke fortsetter mere om dette.

Utdrag av opptegnelser, skrevet 1949, av stasjonsmester Helge Østbye, født 1885, død 1959, i 1940 stasjonsmester ved Dombås.

Vi hadde bodd på Finse fra 1. 4. 1938 til jeg overleverte denne stasjon 31. 3. 1940 for å ta over Dombås den 10. 4. 1940. Vi hadde meget å dra og flytte på. Fullt møblert 5 værelser og kjøkken. Under pakkingen klaget mor og sa: "Når vi skal flytte fra Dombås igjen, skal vi gjøre auksjon, så vi slipper alt dette drag." Det slapp vi, uten auksjon. Ved brannen den 23. 4. 1940 mistet vi alt vi hadde samlet gjennom 31 års ekteskap. Vi hadde bare igjen de klær vi hadde på oss. Jeg hadde 2 nye helt ubrukte uniformer, men tok på meg den dårligste. Den greier seg her nå som vi bor mere i tunneler enn i leiligheten vi har.

Onsdag den 9. 4. 40 kl. 8. 00 holdt jeg på å pusse vinduer mot plattformen. Stasjonsbetjent Norheim kom da forbi og fortalte at det var krig. Tyskerne hadde gått i land og satt seg fast i Oslo, Stavanger, Bergen, Trondheim og Narvik.

Jeg må ærlig tilstå at jeg ikke forsto noe av det hele. Og godt var det. Skulle vi den gang ha visst at det ville vare i over 5 - fem - lange år. Lange år, og dog gikk tiden så fort. Hver dag var lang, men tiden gikk uventet raskt.

13. 4. og natten til den 14. 4. kom I. R. 11 fra Åndalsnes med 900 á 1 000 mann. Hester og kjøretøyer med all slags utrustning. Det myldret og krydde over hele stasjonen da vi sto opp den søndag morgen 14. 4. Samme dag, søndag 14. 4., kom fallskjermtroppene, ca. 150 mann, som ble sluppet ned på 3 kanter, mot Dovre, Fokstua og Bottheim. Ca. 50 på hver kant. En del av de mot Dovre ble sluppet ned like syd for Dombås. Et av transportflyene ble skutt ned litt syd og opp for søndre tunnel på Dombås. Flygeren ble drept. Flyet lå på ryggen. Flygeren var fastklemt foran i flyet. Det som var synlig av ham var fra knærne og ned. Han hadde nye svære ullstrømper og nye fine støvler. Det ble fortalt at en engelsk soldat som kom for å se, han tok av de svære støvlene som flygeren nå ikke hadde noe mere bruk for, - og satte disse på sine egne ben. Kalde karer!

Det var etablert sivile vakter ved tunneler og bruer. Vaktene hadde geværer. I søndre tunnel var det flere som hadde søkt tilflukt. Blant andre stasjonsbetjent Nordheim, som er en meget flink jeger og skytter. En fallskjerm med en tysk soldat kom dalende ned mot jordet syd og ned for tunnelen. Vaktene som de andre sto da himmelfallen. Bare en mann hadde full åndsnærværelse, Norheim. Han tok geværet fra den sivile vakt, la an og brente på. Den fallskjermssoldaten kom ned, men han reiste seg aldri mere. Denne bedrift av Norheim ble aldri nevnt så lenge krigen varte. Det var best for Norheim så.

Etter at fallskjermtroppene kom 14.4. til søndag 21.4., var det lite bombing. Men flyalarm flere ganger om dagen. Det var tyske fly som kom og fikk kontakt med troppene på bakken.

Mandag 15.4. om morgenen så vi norske soldater straks syd for stasjonen, de krabbet i den dype snøen. Vi hadde da vakter med mitraljører over hele stasjonen. Ut på formiddagen så vi fra stasjonen 4 á 5 mann litt på skrå opp for oss, som bakset i snøen. Det var uenighet om dette var norske eller tyske. Vaktene var hissige og ville skyte, men ble overtalt til å se tiden an. Mens diskusjonen sto på fikk vi høre en kjent lyd: ta-ta-ta-ta-ta. Da var det ikke lenger noen tvil. Tyskerne sto da med hendene i været. Den norske overkommando var underrettet og sendte en patrulje som kom ovenfor karene og tok disse under behandling med sin medbrakte mitraljøre. Hendene i været. Vaktene kom da med de ca. 10 tyskere ned til stasjonen hvor de ble avvepnet. De hadde utrustning av alle mulige slag som de kunne få med. Av niste tuber med spisefett ca. 25 cm lange og 5 cm i diameter.

Tirsdag 16.4. kom det pr. telefon melding fra baneformannen på Dovrebanen at det nå kom 2 á 3 arbeidstraller og like mange sykkelresiner i retning mot Dombås. Han ba om at dette måtte bli undersøkt, da han ikke hadde ute noe arbeidslag med traller.

På den forreste arbeidstralle var montert 3 mitraljører rettet mot Dombås. Lasten besto av 8 á 10 mann med massevis av håndgranater, røkbomber m.m.m. De hadde med seg store tuber, ca. 25 cm lange og tykkere enn vanlige tuber. Det var spisefett. Samtlige ble tatt til fange. To av disse ble onsdag 17. tatt med i et ekstratog til Fokstua hvor resten av de 50 fallskjermssoldater befant seg.

De to mann, tyskere, formidlet forhandlinger mellom de norske og tyskerne som alle kom som fanger til Dombås.

Den norske overkommando på turisthotellet ble omgående underrettet og sendte opp en patrulje som posterte seg med sine mitraljører på begge sider av inngangen til Dovrebanetunnelen. Dette hadde ikke tyskerne regnet med og

ga seg over uten kamp da de norske varslet med sine maskingeværer. Trallene kom ned til stasjonen og tyskerne ble tatt i forvaring. Her var løytnant, nå kaptein, Rypdal med som sjef. Jeg hilste på ham senere.

Etter hvert som fallskjermtroppene ble tatt, ble de sendt i lukkede, låste, godsvogner til Åndalsnes og videre til Setnesmoen, 3 ganger med ca. 50 mann hver gang. Men disse 150 manns skjebne etter at krigen var slutt på Dombås har jeg aldri hørt.

De første engelske tropper vi hadde føling med var 17 å 18 ganske unge sjøgutter som kom opp fra Åndalsnes. De hadde med seg en liten skipskanon. Sjefen var en meget ung mann, tynn og blek. Alle var kjekke karer. De hadde kvarter i en 3. klasses vogn (Co 767) som sto på tomten. Ingen fyring. Jeg har fremdeles vondt når jeg tenker på disse gutter. Som de måtte fryse. Men den gang tenkte jeg dessverre ikke over det. En råd hadde det blitt hvis noen hadde tenkt på det.

Først da tyskerne kom for alvor, etter 1. mai 1940, da fikk vi greie på hvordan det skulle være. De forlangte fyring av sin losjivogn fra første dag og nøyde seg heller ikke med en 3. klasse.

Stasjonskommandanten, en Hauptmann, + 2 mann hadde en 2. og 3. klassesvogn som kvarter og kontor. De før nevnte 18 unge engelskmenn med sin kanon skulle hjelpe til å få bukt med fallskjermtroppene mot Dovre. De fikk montert sin lille kanon på en åpen godsvogn, Tl. plattformvogn med jernlemmer. Det var kjentmann med. Tyskerne hadde forskanset seg på en liten bondegård hvor de holdt folkene som gisler. Skulle tyskerne ut, måtte de norske gå foran. Engelskmennene kom med sin kanon på jernbanevogna. Men under fyringen rystet vogna så de fikk ikke rett drag på skytingen og kom igjen første dag uten noe resultat. Den andre dagen ble det sendt med full vogna med sviller. Disse ble brukt under avlastingen av kanonen. De skjøt først et skudd uten noen virkning. Likeså med det andre. Men tredje gang gikk kulen gjennom låven på gården. Det likte ikke tyskerne. De kom da ut og overga seg og senere sendt til Åndalsnes som før nevnt.

Fra søndag 14. april lå mor og jeg med fulle^{gang-}klær på om natten. Det var flyalarmen. En dag måtte vi til tunnelen før klokka var 6, uten å få kaffe. Jeg sov på stasjonen, men hun overnattet på forskjellige steder blant ukjente folk og på fremmede steder. Da jeg mente at dette ville bli for slitsomt for mor i lengden, så fikk jeg overtalt henne til å reise til Lesjaskog til mor. Jeg mente det skulle være mere stille der, men det var å komme fra asken

til ilden. Der var det like urolig som på Dombås og kanskje vel så det. Den dag tyskerne kom og bombet de 17 engelske jagere på Lesjaskogsvannet, var det særlig hett. Hun reiste til Lesjaskog 17.4. Som sjef for I.R. 11 kom først kaptein Bang. Han ble senere, antakelig den 16.4., avløst av kaptein Navelsaker.

Den 15. om formiddagen kom det en mann som spurte etter stasjonsmesteren på Dombås. Jo, det var da meg, Gud bedre. Han presenterte seg som statsråd Støstad og fortalte at nå var regjeringen på flyttetur. De skulle ta inn på et hotell på Lesja og ville komme i flere fordelinger. De som hadde stikkordet "Banken" skulle få greie på den norske regjerings nåværende oppholdssted, andre ikke. Jo da, det kom flere som hadde sine saker i orden, blant andre utenriksminister Koth, som under oppholdet på Dombås hadde en telefonforbindelse. Han presenterte seg da som "Halvdan". Senere på dagen kom det en bil med 2 herrer og 1 dame. Disse skulle også ha adressen. Har De stikkordet? Nei. Men de hadde et maskinskrevet brev. Så vidt jeg husker ikke noen signatur på papiret. De skulle snarest mulig melde seg for regjeringen. Men uten stikkordet fant jeg ikke å kunne si noe. Men de måtte fram og ga seg ikke. For å bli kvitt disse, foreslo jeg at de skulle oppsøke sjefen for overkommandoer herr kaptein Bang. Det er mulige at han også visste adressen. De reiste dit, men kom igjen. Da gikk jeg med på å bli med til Bang og foreslå for ham: "De får vite adressen og tar ansvaret for om De vil meddele den videre." Det var straks avgjort: Nei. Bang ville ikke ha noe med dette å gjøre. Om kvelden skulle Bang avvises av herr Navelsaker. Det var mellom kl. 20 og 20.30. Bang og Navelsaker sto ute ved flaggstangen på stasjonen og konfererte. Det måtte være rent tilfeldig at jeg kom der. Bilen med de 3 sto der også. Bang gjorde da Navelsaker merksam på hvordan det hang sammen. Jeg har flere ganger hatt besøk av disse 3 i ettermiddag, og De blir nok heller ikke fri for henvendelser.

Mor og jeg vi la oss. Det var før vi hadde begynt å ligge fullkleddt. Mellom kl. 1.30 og 2 om natten våknet vi av at det kom tunge skritt i trappen. Det banket på, kom inn. I nattskjorten tok jeg da imot kaptein Navelsaker på kjøkkenet. Det gjelder denne bilen som De kjenner til. Jo, jeg gjorde da det. Navelsaker sier: "Jeg blir ikke kvitt disse 3. Jeg tror de snakker sant. Men nå får jeg adressen. Jeg sender med en patrulje på 10 mann. Hvis de ikke snakker sant, så skyter jeg dem. Jeg skyter dem." Ja, patrulen reiste med de 3 og ble borte. Det var nok sant som de sa. Har senere hørt at det var: Arne Ording, Birger Godtaas og frk. Berggrav, Koths maskinskriverske og kontordame. Har så ofte tenkt å oppsøke en av disse for å høre om jeg gjorde rett. Men jeg kjente jo ingen av disse, og etter den ordre jeg hadde fått av statsråd Støstad, så mente jeg at jeg måtte handle som jeg gjorde.

De siste fallskjermssoldater på Fokstua. Den 16. 4. da tyskerne med hell ble tatt, ble det meldt at det var igjen ca. 45 stk. i en hytte på Fokstua. Derav en som var meget medtatt etter fallskjermfallet. Skjermen hadde hengt seg opp i et tre. Og mannen hang med hodet ned hele natten ute i kulden.

Den 17. 4. ble det satt opp ekstratog med 1 personvogn. En del norske militære samt 2-3 tyskere som kjentmenn. Disse forklarte sine feller at videre kamp var håpløs. Alle overga seg og kom i ekstratog til Dombås og videre til Åndalsnes.

Den sårede, han som hang med hodet ned, var mørke blå i ansiktet, da de kom. Han døde før transporten gikk til Åndalsnes.

Søndag 21. 4. 40. Med hurtigtoget 402 fra Trondheim til Oslo kom det 1 vogn lik som var adressert til Dombås. Toget kom og vogna ble tatt ut. Før toget gikk, kom det beskjed om at dette var feil. Vogna skulle til Lillehammer. Det var liket av kaptein Daae som var falt nordenfjells og skulle sendes hjem til Lillehammer. Dette at vogna igjen måtte settes inn i toget gjorde at dette ble stående lenger enn vanlig, 10 minutter. Hvis toget ikke hadde fått dette forlengede opphold, så ville toget ikke ha stått på Dombås da tyskerne kom og bombet første gang. Men det gjorde det, og tyske fly kom. Det gikk flyalarm så alle måtte søke dekning. Det var ikke så vanskelig her hvor det var 3 tunneler, 1 mot Dovre, 1 mot Fokstua og 1 for Raumabanen. På grunn av ekstra skifting av likvognen var jeg denne gang i tunnelen mot Dovre og unngikk således å se tragedien i Raumabanetunnelen. Alle hadde søkt dekning. De fleste i de 2 nordre tunneler. Uhellet ville at en bombe falt like ved inngangen til Raumabanetunnelen. Det var noen som var nysgjerrige og skulle følge med begivenhetene. De hadde ikke søkt langt nok inn i tunnelen. De sto i åpningen. Denne bombe drepte 6 og såret 19. Deriblant den amerikanske militærattaché i Sverige. Han var ute på leting etter den amerikanske militærattaché i Norge. Denne siste hadde passert Dombås lørdag 13. april. Han kom med familie og følge og brukte 3 biler. Han tenkte seg til Hjerkinns med bilene og videre ned Folldalen til Alvdal og videre østover. Men det var ikke framkommelig med biler fra Dombås til Hjerkinns. Ved henvendelse til de norske militære på Dombås fikk han tillatelse til å følge et militærtog fra Dombås til Hjerkinns. De 3 nye biler, har jeg hørt, ble overlatt de norske militære vederlagsfritt.

Militærattachéen som omkom, hadde svensk bil og sjåfør. Etter at tog 402 var gått ble det spørsmål om å skaffe en passende vogn til transport av de 19 sårede nordover. Oppdal? Var så heldig at jeg hadde en boggi bremsevogn hvor de sårede ble båret inn. Vogna ble sendt med daghurtigtoget 401 nordover.

Den 23.4. mellom kl. 8.30 og 9.00 kom Torleif som hadde med seg en nordmann og en svenske. Jeg ble da med opp i 2. etasje, satte på kaffe og fant fram mat. Så måtte jeg gå. Hadde noe av hvert å ivareta. Ca. kl. 10 gikk flyalarmen. De tre i 2. etasje så jeg ikke mere til. De hadde bil og kom seg vekk.

Etter at alle telefoner var ødelagt så vi ikke kunne varsles om fly fra det militære, hadde vi en mann ute som brukte øyne og ører. Hadde stående ferdig 1 lokomotiv og 2 personvogner rett ut for stasjonen. Når det ble varslet fly, så sprang alle inn i vognen og kjørte inn i Raumabanetunnelen. Den dag satt vi i tunnelen fra kl. 10 til kl. 18. Ute gikk det livlig for seg. Ustanselig hørte vi drønn og rysting. I den ene vogna i tunnelen var det parafinlamper. Rystingen var så voldsom at vogna hoppet. Glasset falt ned og ble knust, og lampen sluknet. Det var ikke noe særlig hyggelig. Vi var jo ute og tittet. Flyene var så lavt at vi kunne se dem gjennom tunnelåpningen.

Spreng- og brannbomber var det ingen mangel på. Det siste sådde de over alt. Det første hus som ble antent, var stasjonsbetjent Kvernhussøyens. En enkelt brannbombe hadde slått gjennom toget. Ganske lite røk. Vi fikk tak i en stige og det kunne lett ha vært slukket. Men det var nok ikke forutsetningen. Da kom de og forsøkte å pepre oss med sine ta-ta-ta-ta. Slukkingen måtte vi oppgi. Men ingen ble såret. Gjennom vognvinduet kunne vi se at alt sto i luer. Stasjonen, godshuset og 30 å 40 person- og godsvogner som sto på tomten. Men en ting har forundret meg meget. Alle flyene kom ovenfra åsen og fløy tvers over stasjonstomten. I stedet for å komme sør- eller nordfra og fly langsetter tomten. Hvorfor?

Blindgjengere lå det alle steder. Ovenfor i oreskauen og nedenfor stasjonen. På tomten lå igjen, like inn til spor 5, en stor en. Det ble sagt 250 kgs. Dessuten en liten 25's flaske på kanten av plattformen like ved ilgodsboden som var det eneste hus som sto igjen ganske uskadd. Veggen mot linjen ble slått inn da "flasken" ble sprengt senere.

Denne dag, den 23.4., kjørte vi inn i tunnelen kl. ca. 10. Vakthavende togleder den dag var Ottar Alsos, - alle vakthavende var kommet til Dombås etter hvert. Vi menige holdt til der, mens de i høyere stillinger hadde tatt opphold på mere rolige plasser. En av dem, inspektør H., hadde fast tilhold i Dovrebanens vendetunnel, Grønbogen. Der var han sikker.

Vakthavende den 23.4., daværende kontorist Ottar Alsos, og jeg var de første som gikk ut av tunnelen kl. 18.00. Har foran fortalt hvordan det så ut. Bare branntomter og vrak av brente vogner. Store og mange krater etter bombingene,

og jeg tenkte i mitt stille sinn: "Det blir lenge før det kan gå noen tog her." På enderampa ved fraktgods sto det en underlig raring. Den 20. 4. var det kommet 1 vogn helfet gaudaost til de norske militære. Osten brente ikke, men smeltet og så nå ut som en uformelig stor sopp. Rant ned på begge sider. Vi sto der med hver våre 2 tomme hender og kunne intet gjøre. På stasjonen kunne vi intet foreta, men vi kunne da ikke bli stående der. Vi gikk til den militære overkommando og berettet om ostevogna og sa at meget kunne reddes om ilden i vogna kunne slukkes. Vedkommende ga meg da ordre om å besørge det. Men gjorde ham da oppmerksom på at jeg var helt alene. Hvor de andre fra stasjonene nå befant seg, visste jeg ikke. Nok om det. Ilden i vogna ble slukket, eller den slukket av seg selv. Det vet jeg ikke, men når det begynte å svinge og rulle igjen, så ble hatten tatt av ostevogna. Det var mange, mange som fikk bra med pålegg der. Jeg så da en mann som dro med 2 oster i en vending. Mulig han gjorde flere slike.

Etter at stasjonen var brent den 23. så tenkte jeg som før nevnt, at det ville bli lenge før det kunne kjøres noe tog. Var noe i villrede om hvor jeg skulle ta vegen. Jeg havnet da hos baneformann Løkken sammen med banemester Plassen og stasjonsbetjent Alme. Fru Løkken hadde evakuert. Vi fire mannfolk innrettet oss så bra som mulig og hadde det riktig bra der. Alme og jeg fikk hver vår madrass på gulvet.

Den første kvelden. Løkken og banemesteren var ikke hjemme. Alme og jeg vi la oss. Og jeg sovnet. Kl. 1.30 våknet jeg. Da kom Løkken og Plassen. Hørte at de to snakket sammen på kjøkkenet og forsto at det nå var ryddet det nødvendigste og at det nå skulle kjøres med noe materiell som hadde stått ute på Raumabanen. Jeg opp. Fikk på meg nødvendige klær og sprang på stasjonen. Der var ett spor brukbart. Det materiell vi hadde ble dradd ned og kl. ca. 3 gikk første tog mot Bottheim. Det var mer enn jeg hadde tenkt for 9 timer siden.

Etter den 23. gikk den ene dag som den andre. Om formiddagen kom tyskerne og fortsatte å bombe. Som regel var dette slutt for dagen ikke senere enn kl. ca. 17. Da kom baneavdelingen og satte i stand skinnegangen i den utstrekning det lot seg gjøre. Når det var gjort, så kjørte vi tog med det materiell vi hadde.

Noen stasjonsbygning hadde vi ikke. Telegrafmesterens folk var kommet. Enkelte linjer ble satt i stand. Ved inngangen til søndre tunnel og til Raumabanen ble satt opp en lem på hvert sted - store om lag som en dør. Der fikk vi montert telefoner. En i hver ende av stasjonen. Noe å sitte på fantes ikke og trengtes heller ikke. Det var noe luftige kontorer sist i april, særlig om natten.

Engelskmennene hadde alle tiders utrustning da de kom, både av mat og klær. Alle hadde fine pels. Utenpå tykt vindstoff, foret med fint lammeskinn. Når kraven var brettet opp, så en bare nesen. En slik pels hadde jeg fått "overlatt", det vil si den hang et steds, og jeg "lånte" den. Den var god å ha. Men så ville ulykken at jeg en gang måtte ut med en ordre som det hastet med. Jeg hengte pelsen på "kontorveggen" (lemmen) og dro ut. Da jeg kom igjen, var pelsen "gått". Det var nok en som trengte den. Om ikke så godt som meg som mest var henvist til å passe "kontoret". Det eneste jeg hadde reddet utenom de klær jeg hadde på, det var en bisam spaserpels som jeg hadde arvet etter min far. Da kom denne til god nytte. "Stasjonen" i søndre ende ble snart nedlagt. Tyskerne hadde sprengt skinnegangen så tog ikke kunne kjøres nord for Dovre. Men, så en formiddag, kan ikke oppgi dato, vi var 3 á 4 ved nordre stasjon. Så kom det et tog dampende ut fra søndre tunnel. Overraskelsen ^{meget} var stor. Alle mann dro da ned til ^{der} stasjonen hadde stått for å ta imot toget og se hva det var.

Straks toget, 3 á 4 vogner pluss lok., stoppet, kom fyrbøteren med sitt matskrin og sa: "Nei, nå kjører jeg ikke lenger." Det var lokomotivfører Bratbakken som kjørte. Det hadde vært en dramatisk tur. På Brennhaug var det norske militære. De hadde beordret ut alle sivile og gitt ordre til at toget skulle kjøre så langt som overhodet mulig. Militære fulgte med. Overkonduktør Klippen kjørte som togfører. Tyskerne som lå på begge sider av toget, hadde skutt på lokomotivet og bremsevognen. Det var flere huller etter kuler i førerhuset på lokomotivet og gjennom bremsevognen. De hadde kjørt over 2 brudd, men kom over.

"Jeg hukte meg ned og klemte på", sa Bratbakken. Det var ³ før vi hadde fått igjen signallinjen. Vi skulle kjøre ³ tog vestover. Det var gått ut streng ordre fra distriktsjefen om at intet tog måtte kjøre uten at baneavdelingen hadde visitert og meldt "klar linje". Det var en ordre som i k k e kunne etterkommes. Det var heller ingen som husket på den for så vidt. Som sagt, vi skulle kjøre 3 tog. Det første skulle Klippen kjøre. Hvis mulig skulle han melde fra Bottheim når han var der. Ja toget kjørte. Vi holdt øye med det da det var fint pent vær. Men vi hørte aldri noe fra Klippen. Etter 1½ time sendte vi tog nr. 2. Det gikk på samme måten. Vi hørte intet. Så etter nok 1½ time gikk tog nr. 3. Borte ble alle, og det gikk bra. Bare en gang møttes 2 tog mellom Bottheim og Dombås. Det gikk også bra. Begge to stoppet og kom tilbake til Dombås sammen. Siste dag det var åpent sydover kom et langt tog med 3 lokomotiver og alle slags vogner om hverandre. Dette hadde ikke vi plass for på Dombås. Det var ingeniør Jølstad som var sjef for toget. Vi ble da enige om å kjøre alt, slik det kom, opp i Grønbogen vendetunnel. Der sto det. De 3 lokomotiver gikk til Fokstua og tok vann.

Den 30. 4. bestemte de norske militære at Dombås skulle oppgis. De som ønsket det, kunne forlate Dombås. Alt materiell som kunne brukes, skulle samles. Det skulle gå tog fra Dombås kl. 19.30. De som ønsket, kunne følge med. Toget skulle gå til Åndalsnes. Dit kom det aldri. Det var bestemt at toget i Grønbogen skulle komme ned og slås sammen med det vi hadde. Klokken ble 19.30, 20.30 o. s. v. Vi hverken så eller hørte noe til toget fra Dovrebanen. Kampene foregikk. Engelske på Dombås og tyskerne lenger syd. De skjøt på hverandre. Kampen gikk over hodet på oss, så vi hørte bare smell på smell. Kl. 22.30 gikk toget vestover. 2 lokomotiver foran, person- og godsvogner om hverandre. Lenger bak nok et lokomotiv og bakenfor der igjen vogner. Overkonduktør Thore Olsen var togfører. På de 2 lokomotivene foran var lokomotivfører Skreden, Lillehammer, og fyrbøter Hessen, lokomotivfører Kristoffer Bratli, Hamar og fyrbøter Smedsrud. På bakerste lokomotiv Leif Hansen, Hamar. Stoppet ved alle stasjoner. På Lesja kom ombord ca. 300 norske frivillige fra Hamar-kanten. Alle engelske som var i nærheten. Fra Lesja var det ca. 1 500 med toget. Vesentlig engelske soldater, ca. 1 200. Stoppet på Lesjaverk for vanntaing. Gikk derfra kl. 0.20 1.5. Jeg hadde bedt Kr. Bratli slippe meg av ved Lesjaskog. Det ruslet avsted smått og pent. Leif Hansen og lokomotivfyrbøter Glittum har senere fortalt meg at de ikke brukte sitt lokomotiv. Ca. kl. 0.30 ble det bråstopp, som om toget hadde kjørt mot en fjellvegg. Fra vi gikk fra Lesjaverk sto jeg ute i gangen ved vinduet. Det jeg hadde av jordisk gods hadde jeg i en strisekk. Det var noe hermetikk blant annet, og på meg hadde jeg fars spaserpels. Etter at toget var stoppet sto jeg fremdeles ved vinduet. Langs toget kommer lokomotivfører Kristoffer Bratli og hans fyrbøter, og jeg spør: "Nå Bratli, hvordan gikk det?" "Å, har du sett så galt, begge lokomotiver er veltet." Lokomotivfører Skreden brakk armen. Av lokomotivpersonalet fikk en ^{lokomotivfører} brukket en arm. Ellers var de uskadde. Fyrbøter Hessen forsvant, og alle mente han var blant de omkomne. Han var fra Ålesund-kanten og dro dit, uten å si ifra, og kom senere til rette i god behold. Lokomotivfører Skreden som brakk en arm, og Hessen tok inn på en gård, så man en tid var redd de var omkommet. Skredenk kom snart til rette, men Hessen tok nevnte tur hjem til Ålesund.

(Marsj fra ulykkesstedet til familien på Lesjaskog er utelatt her.)

Da var jeg så nedfor. Sterkt forkjølet og hadde store gnagsår. Jeg lå til sengs de første 3 dager. En dag kom det ekspressbud fra stasjonen at jeg straks hadde å melde meg der. Ja, jeg sto opp, kledde på meg og gikk på stasjonen. Der var det fire uhyggelige tyske offiserer og en norsk. Han måtte være norsk, da han snakket helt perfekt norsk. De hadde med seg Otta stasjons togbok.

Det var kommet et tog til Otta. Datoen husker jeg ikke. Når gikk det toget videre og når passerte det Dombås? Det var den norske som spurte. Det var m e g e t viktig for den norske stat at dette ble brakt på det rene. (Gullet var disse ute etter.) Så godt det lot seg gjøre gransket jeg min hjerne. Men nei. Det tog er ikke passert Dombås. Da var det brudd på skinnegangen så noe tog kunne ikke komme fram. Noen annen opplysning kunne jeg ikke gi. Fikk ordre om å holde meg der på Lesjaskog til det ble sendt bud etter meg.

Søndag 5.5. kom det ordre fra distriktsjef Poppe om at jeg snarest mulig måtte komme til Dombås. Jeg fikk lånt sykkel. Men så fikk jeg greie på at det skulle gå en bil fra lasarettet der og til Dombås mandag. Hvis jeg var ferdig straks, skulle jeg få kjøre. Fikk med niste, brød, smør og noe pålegg og en kjøkkenkniv med elghornskaft. Kom til Dombås mandag formiddag 6.5.40. Jeg dro til Brekken, Halvd. Lies gård, hvor jeg holdt til i 14 dager. Lie og frue var meget snille og forståelsesfulle mot meg. Lie og jeg delte døgnnet. Vi hadde 12 timer hver. Skiftet på dag og natt.

Den 7. eller 8. kom stasjonsmester Alme, Oppdal, banemesteren der og en inspektør fra Støren. Vi fikk ordre om å møte hos den tyske overkommando, som nå hadde tatt over Dombås turisthotell. Spørsmålet gjaldt: "Hvor mange lokomotiver og hvor mange vogner av de forskjellige slag kan disponeres for kjøring mellom Dombås og Soknedal?" Vi kunne stille 4 lokomotiver, 11 lukkede og ca. 50 åpne av forskjellige slag. Tyskerne kom da marsjerende sydfra. Det skulle da settes opp 3 togsett med 4 lukkede i 2 og 3 i et sett pluss 15 åpne i hvert. Det skulle kjøres 3 tog i døgnnet. Avgang fra Dombås kl. 8, kl. 16 og kl. 0.00. Beregnet ankomst for ledig materiell ca. 1 time før hver avgang. Togsettene skulle gå som de var sammenskiftet. Men det gikk nok ikke. Det ble for langt omskifting hver gang. Hvor lenge vi holdt på med dette, husker jeg ikke nå. Etter hvert ble mere og mere i orden så vi måtte kjøre mer og mere.

Dagene og nettene gikk, den ene som den andre. Jeg må tilstå at jeg var ikke noe særlig sprek. Da jeg var klar over at denne psykiske påkjenning ikke ville gå i lengden, så søkte jeg stasjonsmesterstillingen i Moelv og fikk den. Det var jo kjedelig å søke stasjon av lavere klasse enn det jeg hadde. Men det tilstår jeg åpent og særlig at på Dombås hadde jeg i k k e holdt ut. Da ville jeg ha vært borte for alltid. Men jeg fikk Moelv. Dit "flyttet" vi 12. juli 1940. Vi slapp det drag og mas som vi tidligere hadde hatt under flytting. Det vi hadde med hadde vi på en plattformtralle på Dombås og likeså på Moelv.

Det var 1 kasse kjøkken- og glasstøy, 1 dobbeltseng, 2 divaner, 1 kommode og 6 bjerketres stoler. Sivile klær hadde jeg ikke. Jeg måtte låne 1 slik jakke av baneformann Løkken. Den har han senere fått igjen med en hjertelig takk for lånet.

De av mine arbeidskamerater på Dombås i 1940 som jeg særlig erindrer med taknemlighet, er telegrafistene Ivar Lunde og Gunnar Leinaas og stasjonsbetjent nå konduktør Ophus, Koppang.

De tyske militære som kom til Dombås etter bruddet sydover og som hadde marsjert, det var ikke spreke karer. Trette og slitne både folk og hester. Allerede da hadde de kaffeerstatning, brent bygg. Telegrafist Solvik tjenstgjorde som proviantforvalter. Alt som jernbanens folk fikk overlatt, skulle betales. Solvik noterte nøyaktig. Men hvorvidt det noen gang ble betalt, det vet jeg ikke.

En tysk avdeling med hester fikk kvarter i Brekken hos Halvd. Lie. Da det ikke var husrom for alle hester, ble de som ikke kunne skaffes hus, bundet i furuskogen ovenfor gården. Alt etter første dag hadde hestene gnaget barken av alle furutrær fra roten og så høyt som de kunne nå. Hestene var så sultne, og jeg tror også mannskapene. Iallfall stjal de alt de kunne komme over av mat. En dag forsvant 3 kasser fiskekaker som sto på plattformen. De var fra Trondheim til Dovre og ventet på togleilighet. Ved hjelp av stasjonskommandanten kom de til rette. (Stasjonskommandanten som vi hadde på Dombås i april dagene i 1940 - ingeniør i det sivile - han var et virkelig godt menneske. Så det fantes da slike selv blant tyskerne også. Han hjalp oss alltid når jeg ba om det. Var streng mot sine landsmenn. Jeg hørte aldri et bebreidende eller vondt ord fra ham.) Men de forsvant igjen straks etter og kom da ikke til rette mere.

Senere, en gang i Moelv, hadde vi 5 tønner fiskemelke liggende på plattformen. Neste morgen var det igjen bare 4. Den som manglet hadde tyskerne tatt om natten da et transporttog sto der. Men fiskemelke er ikke folkemat, men brukes til reven, så den jobb hadde de lite igjen for. De merket nok at det ikke var spisende, så den tønne veltet de ut av toget da dette passerte i skjæringen ved Sterudodden.

Etter at vi kom til Moelv 12. 7. 1940 fikk jeg ettersendt et brev fra Hærens Overkommando. Brevet, som er datert 15. 7. 1940, er undertegnet av H. Hansson, generalstabssjef. Med brevet fulgte fotografi av general Otto Ruge med egenhendig påskrevet hilsen.

Jeg må tilstå at jeg setter meget stor pris på den oppmerksomhet fra general Ruge og Hærens Overkommando.

Intervju med pensjonert understasjonsmester Johan Hagen, Hamar, født 1893, i 1940 fullmektig ved Hamar stasjon:

Jeg hadde ettermiddagstjeneste 9.4.40. Kl. 14 gikk jeg på tjenesten som fungerende stasjonsmester. Om ettermiddagen kom det fly som ble beskytt av maskingeverposter på taket av Astoria Hotell. Flyene skjøt ikke, men en del av oss gikk likevel i kjelleren. Der ble jeg forresten ikke lenge. Om ettermiddagen kom det et ekstratog med evakuerte fra Oslo, og hele tiden utover var det mye flying her av disse folkene og andre evakuerte som kråkte og spurte når togene gikk. Kl. 19.30 kom toglederen, Skjefstad, og skulle snakke med meg i all hemmelighet om noe meget viktig: "Kan du sette opp et ekstratog for 150 personer i løpet av et kvarter?" spurte han. "Ja", svarte jeg, "vi har et togsett stående som er kommet med evakuerte fra Oslo, og det kan du få. Det er oppvarmet." Ja, togsettet ble skiftet inn på spor 2, og jeg fikk beskjed fra Skjefstad at det skulle gå 20.05. Så kom alle stortingsmennene strømmende og gikk ombord. Distriktsjef Poppe kom kl. 20.04 og spurte om ikke toget snart skulle gå. "Jo," svarte jeg. Toget gikk presis 20.05. Litt etter kom stortingspresident Hambro og spurte etter toget, og da han fikk høre at det hadde gått, bannet han og gikk sin veg. Nygaardsvold var heller ikke kommet, så begge tok vel bil til Elverum. Utenriksminister Koht reiste visstnok med et senere tog.

Senere utover kvelden fikk vi beskjed fra stasjonene nedover Hedmarksbanen at en tysk bilkolonne var på veg oppover mot Hamar. Den ene stasjon etter den andre ringte. Kl. 22 ble jeg avløst, men jeg ble til jeg fikk se lysene fra de tyske bilene nedover Bekkelaget mot Stangebrua. Da gikk jeg. Med det samme vi løp hørte vi skudd. Etterpå fikk vi høre at en pusser var blitt skutt i benet av tyskerne. Da jeg var kommet hjem, kom sykebil fra sykehuset og ulte nedover Grønnegate. Tyskerne var da kommet hit til telefonsentralen, som ligger rett over gata her, var gått ut av bilene og satt på fortauet og hvilte seg. De stoppet sykebil, men den fikk kjøre videre straks. Den skulle til lokomotivstallen og hente den sårede pusser. Min bror, lokomotivfører Oscar Hagen, som også bodde her i huset den gangen, var nettopp gått ut og skulle på tjeneste. Han ble også stoppet, men slapp straks forbi. Straks etter ble tyskerne borte.

Dagen etter, 10.4., hadde jeg formiddagstjeneste. Vi begynte da å sende materiell oppover til Åndalsnes. Men så fikk jeg blindtarmbetennelse og ble sendt på sykehuset. Der ble jeg i to måneder.

Da jeg kom tilbake til tjenesten igjen ut på forsommeren, ble stasjonsmester Slaatten sykmeldt, og noe etter også understasjonsmester Torp. Jeg var da alene som fungerende stasjonsmester en tid. Minnesundbrua var jo sprengt, så trafikken til Oslo gikk over Kongsvinger. Det hadde vi mye bråk med.

Det var da blitt Bahnhofskommandant her. Han hadde kontor bak stasjonsmesterkontoret, der hvor det nå er ilgodsmagasin. Den første kommandant, Kramer, var kvass og nøye. Alt skulle være blåst. Han tålte ikke så mye som en fyrstikk på plattformen. Vi hadde jøstendig bråk og kluss med tyske soldater som reiste forbi eller reiste herfra, og jeg fikk alltid medhold av kommandanten. Somme tider var det nok at jeg hadde ham i reserve. Som da en avdeling hirdmenn fra Oslo hadde vært på Moelv og kom nedover igjen i fire G-vogner. Da de kom hit, ville de gå over i den eneste 3. kl. vognen som gikk i det toget, men det nektet jeg. De brydde seg ikke om det, men gikk over i 3. klassen, som de fylte helt. Jeg gjorde lederen oppmerksom på at de skulle ut, for det var bestemt at transporten skulle foregå i G-vogner. Han nektet. Så ba jeg ham bli med bort til Bahnhofskommandanten, og sa at toget gikk ikke før de var gått tilbake til sine egne vogner. Det var nok. Han turde ikke bli med, men kommanderte sine folk tilbake til G-vognene. Bahnhofskommandanten hadde også et par medhjelpere eller sekretærer, ja til slutt tre. En av dem hette Jakob, og han kunne noe norsk.

Vi hadde stående hundrevis av vogner med såkalt Fahrt-nr. Noen kunne være beordret hit og andre sto fordi vi manglet trekraft. Hver dag gikk jeg ut på tomte og skrev opp alle Fahrt-nr. og hvor de var plassert, for rett som det var kunne det komme ordre om at vogn det og det Fahrt-nr. skulle sendes. Og hvis vi ikke fikk tak i den straks, ble det spetakkel.

Under krigen gikk vi også over fra vakuumbremser til Kunze Knorr. Jeg fikk stadig beskjed fra Bech i Hovedstyret at de og de vogner skulle innom Hamar Jernstøperi for å få byttet bremses.

Det var jo en masse tyske militærtransporter under hele krigen, men ikke så mange herfra. Militærtogene hadde nummer på 1700-tallet, men ellers var det jo mange tyskere også med de ordinære togene. Da tyskerne sendte soldater gjennom Sverige til krigen i Finland, ble det satt opp et tog for dem her med svenske vogner.

Vi skulle sørge for at togene gikk i rute, ellers ville vi bli arrestert. Sent en kveld ble det flyalarm mens et tog sto her og var ferdig til å gå. Men det skulle visiteres først, og da vognvisiteren kom, var det umulig å få gjort det, for hele stasjonen lå i mørke. Den tyske offiseren forlangte at toget likevel skulle gå i rute. Jeg forklarte ham at toget ikke var visitert, så hvis han ville kjøre før det var gjort, så måtte det bli på hans ansvar. Nei, det turde han ikke, så han måtte vente til flyalarmen var over.

Det var tre av oss som hadde oppstillingen av tjenestelister for personalet. Torp hadde stasjonspersonalet, jeg hadde skiftepersonalet, og kontorpersonalet hadde de på billettavdelingen. Jeg kan ikke huske at det var noe særlig snaut med folk. Det var lite overtid eller ekstraarbeid.

Mot slutten av okkupasjonstiden kom det også noen tyske vakter som holdt til på stasjonsmesterens nåværende kontor. Det var da også tyske vakter ute på tomte både dag og natt. Et pansertog sto på det såkalte "havnesporet". Det ble også bygd et utsiktstårn på taket på stasjonsbygningen, for at man kunne speide etter fly. Men det ble ikke brukt. Ellers ble det på slutten gravd bunkers mange steder på stasjonen.

Opptegnelser 1962 av verkstedarbeider Gunnar Isaksen, født 1886.

Fra verkstedet under okkupasjonen.

Å skrive ned etter hukommelsen alle hendelser på den tiden er ikke greitt for den enkelte, men skal da gi en del spredte ting som jeg ble vitne til og var med på.

Det var fredag den 18.4. at den tyske invasjon av Hamar skulle finne sted. Våre norske soldater hadde gått i stilling på begge sider av Stangebrua, utrustet med mitraljøser og rifler klar til å ta imot tyskerne når de kom. Skulle vi fortsette vårt arbeid i verkstedet når tyskerne kom? Dette var spørsmålet mann og mann imellom. En vag antydning om at arbeidet skulle fortsette, men uten ansvar fra noen, ble nevnt.

Om ettermiddagen arbeidet jeg med forandring av noe lys på loftet over verktøyburet. Ferdig med dette gikk jeg ned i maskinverkstedet, men det var tomt for folk. Jeg fortsatte ut til snekkerverkstedet, men samme resultat der. Jeg gikk derfor ut i lokomotivverkstedet hvor vi elektrikere holdt til, og der traff jeg verksmester Ole Hansen sammen med et par andre. Hansen så på klokka, den var 16.30, vi sluttet kl. 17 den tiden."Vi kan like godt gå hjem vi også", sa han, og det gjorde vi. Vi passerte soldatene ved Stangebrua som fremdeles lå og ventet.

Det ble altså ingen krigshandling, da den tyske kommandanten hadde lovet å spare byen for bombing hvis man overga byen uten motstand, og slik ble det.

Lørdag morgen^{måtte} en del av oss på verkstedet til fastsatt tid, mens en stor del hadde tatt seg fri for å evakuere familien ut av byen til, som de trodde, sikrere steder. Noen var heldige, andre ikke. Vi ble hjemme alle hos oss og hadde det godt. Flere av naboene reiste bort, men noen led meget vondt. Etter hvert kom det til ro igjen, og arbeidet i verkstedet gikk som før.

Arbeidet omkring i landet ble jo meget kaotisk med årene. En god del ble arbeidsledige, og disse lot tyskerne tvangssende til forskjellige steder hvor de hadde bruk for dem. Fem norske verkstedarbeidere kom til jernbaneverkstedet hvor de ble satt i arbeid i lokomotivverkstedet under verksmester Ole Hansens ledelse. Hva disse skulle gjøre der, er en gåte for meg, for bortsett fra to av dem var de øvrige noen uforbederlige individer som skaffet verksmesteren bar bry og ergrelser, som skade på verktøy og ødelagt materiell. Men dette var ikke nok. Enkelte tok seg friheter med å spasere omkring med hendene i lommene midt for nesa på verksmesteren. I denne tiden var det ikke så strengt fra verkstedledelsens side om en og annen laget noe privat, fusket, men vanlig disiplin ble da utvist da som før. En slik opptreden var ikke godt å finne seg i for en arbeidsleder, ei heller vi andre fant deres oppførsel noe å rope hurra for. Det varte derfor ikke lang tid før disse tre fikk sparken, og ingen gråt for det.

Utenom disse fikk vi også fem tyske soldater til hjelp i verkstedet. En ble tilsatt i platesmia, en annen i snekkerverkstedet og to fikk annet arbeid hver i sitt fag. Femtemann kom til oss elektrikere. Denne elektrikereren var et eie-godt menneske, høflig og munter var han bestandig, dertil usedvanlig gavmild. Når han fikk sin rasjon av sigaretter og sigarer, spanderte han bort det meste på oss mens han selv høvlet tobakksstilk som vi forsynte ham med. En dag fikk han 6 sigarer, og ved middagstid ga han bort alle 6 til de omkringstående.

Vi elektrikere sto under Ole Hansens ledelse, men som eldstemamm måtte jeg legge opp arbeidet til de yngre etter deres fagdyktighet. Når tyskeren skulle ut på en jobb sammen med meg, tok han alltid verktøykassen, åpnet dørene hvor vi skulle inn eller ut og ba meg gå først. "Du først, Gunnar", sa han. Vi brukte bare fornavn - han hette Jakob.

På den store apparattavlen i maskinrommet hadde vi hengt opp et stort Europa-kart, og etter som de illegale meldinger kom om de alliertes framgang, skraverte vi opp stillingen. De tyske arbeiderne var meget interessert i dette, og hver middagshvil kom de inn for å studere stillingen. Det ble ikke sagt noe større om forholdet. Jo, Jakob fortalte med sitt godlynte smil: "Min mor er russer, kona og barna er amerikanere". Deres oppholdssted lå på hver side av fronten øst - vest. Vi kunne diskutere åpent med tyskerne, men de advarte oss mot en av dem, han som var snekker. Rundt omkring på verkstedområdet patruljerte soldater natt og dag bevæpnet med rifle og med håndgranater i beltet. At ikke disse karene var videre begeistret for krigeryrket kom stadig fram i deres harmfulle protester mot hærledelsen. En av dem grep riflen om løpet med begge hender og gjorde tilløp til å hive rifla i Mjøsa. "Hadde jeg løytnanten min for meg sjøl, skulle jeg rundjule ham", sa han. En annen, en ung lokomotivfører, raste åpenlyst for meg over hærledelsen og styremaktene. "De er gale og mangler noe her oppe", sa han og pekte på hodet. Men Jakob sa ingenting galt om noen, tok tingene rolig med sitt joviale smil.

Siste året av krigen fikk vi tilkjørt 6 prektige verktøyvogner beregnet på reparasjon av lokomotiver. Soldatene fortalte at et hundretall av disse vognsett var laget spesielt for felttoget mot Russland, men nå var de fleste trukket tilbake for ikke å falle i russernes hender. Disse vognene var godt utstyrt med dreiebenker, lagerstøperi, lagervogn for alt nødvendig materiell og hertil sovevogn og spiserom. Den ene vognen var dessuten forsynt med en 15 hestekrefters dynamo med oljedrevet turbin til drift av dynamoen som skaffet drivkraft til verktøymaskinene og til lys.

En dag kom fire tyske offiserer inn i maskinrommet og forlangte strøm fra verkstedet til vognene. Jeg var i mellomtiden blitt hudsendt og på deres krav om å få strøm til vognene fra oss sa jeg som det var, idet jeg viste til våre målere: "Våre maskiner arbeider på topp så v i kan ikke avse noe. Men henvend Dem til kraftselskapet og få kraft fra ledningene i Stangevegen", sa jeg. Med denne beskjed forlot de oss, og siden fikk de lagt opp ledninger fra Stangevegen til vognsettet.

De tyske verkstedarbeiderne som hadde sitt virke i vognene, tok velvillig et stykke arbeid for enkelte av våre folk i verkstedet, både metalldreining og annet som ikke lot seg gjøre i arbeidstiden hos oss. Jeg tror de nærmest var glad til for å ha noe å beskjeftige seg med, for oppgavene fra deres overordnede var ikke så overveldende store. Alt mellom de tyske verkstedarbeiderne og oss gikk ganske gemyttlig for seg. De var jo arbeidere som oss og en hørte aldri krigersk misstemning fra noe hold. Jeg kom i snakk med en eldre soldat på tomannshånd. "Jeg har lenge forstått at dette måtte ende galt", sa han, "men det går ikke an å si, for da blir en betraktet som kommunist".

Største kravet til verkstedarbeidet under krigen var lokomotivreparasjoner. Tyskerne trengte jo stadig vekk trekraft til all transport av soldater, fanger og gods. Det ble derfor mye natt- og overtidarbeid for maskinarbeiderne. Her fikk jeg og min andel, da jeg i lengre tid var alene elektriker i verkstedet idet en var gått av med pensjon, en annen ble overflyttet til telegrafmesterens avdeling. Av den grunn var det et stadig jag dag og natt så vel som i helgen. Rett som ofte kom det bud hjem til meg fra lokomotivstallen om at jeg måtte komme og reparere en lysmaskin, turbogenerator, og lyset på lokomotivene. Det kunne være midt på natta, på morrakvisten og om søndagene. At jeg ikke var noe videre henrykt for disse budskapene, det tenkte vel de færreste på, men gå måtte jeg. Også Gustav Falch måtte avsted i utide på disse reparasjonene, da han hadde dampturbinen som sin spesialitet.

Som gode patrioter burde vel en regulær sabotasje vært satt i gang, men plikten til å utføre det arbeid en var satt til og likeledes de tyske offiserers årvåkenhet under deres stadige inspeksjoner gjennom verkstedet demmet vel opp for ønsket. En del mindre fart i arbeidet var det nok, men på den annen side ble ingen direkte provokasjon satt i gang.

Reisetillatelse ble, så vidt jeg forsto, bare gitt for tjenestereiser. Min kone og jeg bestemte oss en dag til å besøke barn og slektninger i Oslo. Jeg søkte derfor våre myndigheter om å få reise, men fikk avslag med forannevnte begrunnelse. Da var det noen som sa: "Bare gå til den tyske kommandanten så får du reisetillatelse". Vel, tenkte jeg, jeg kan da prøve. Jeg gikk fra verkstedet i mine arbeidsklær og kommet bort til skranken i kontoret spurte jeg om å få snakke med kommandanten. Jo da, bare vent litt. Spent undret jeg meg på å treffe en brysk militær med distinksjoner og tilbehør. Da kom en enkelt antrukket herre bort til meg og spurte hva jeg ønsket. "Er De kommandanten?" spurte jeg. Jo- han var da det. Jeg fremholdt da mitt ønske om å få en reisetillatelse til Oslo. "Nei", svarte han, "det har vi ikke lov til. De får henvende Dem til Deres overordnede ved jernbanen", svarte han. "Men det har jeg gjort og fått avslag", sa

jeg. Han tenkte seg om og sa: "Vi kan bare gi reisetillatelse til dem som arbeider direkte for oss". Men så sa han: "Vel, De skal få en reisetillatelse allikevel men ikke si det til noen, for da får vi hele jernbanepersonalet på oss". Jeg fikk da denne reisescheinen, men bare med mitt navn på. "Men jeg skal ha min kone med og", sa jeg. Da ga han beskjed til sin kontordame: "Tilføy hans hustru med også!" Kontordamen fulgte meg ut på gangen, ga meg tillatelsen idet hun sa: "Dette må De ikke nevne for noen, for vi har ikke lov til det." Nei, det lovte jeg da.

Imens gikk tiden. De skraverte skygger på kartet vårt trakk mer og mer sammen, og så, en formiddag kom meldingen: "Tyskerne har kapitulert!" Under stor begeistring fløy meldingen fra mann til mann gjennom verkstedene. De tyske arbeiderne visste ikke noe om det da, men da de på sin faste runde kom inn i maskinrommet, ble de møtt med ropet: "Tyskland har kapitulert!" Uttrykket i ansiktene deres var ubeskrivelig. Det var nok både lettelse og forundring å lese i dem, kanskje mest det første.

Etter middag ba Jakob meg bli med opp til vognsettet, han ville vise meg omkoblingen av dynamoen, som etter at de hadde fått strøm, var blitt kjørt som motor. På vegen opp sa han: "Nå er vognene deres, Gunnar!" Kommet opp til vognsettet møtte vi en lang, mager soldat, synlig bedugget. Han beklaget seg over å ha mistet gebisset, men humøret hadde han og med hånden hevet tok han strofen med sitt tannløse flir: "Deutschland, Deutschland über alles!" Vi gikk da inn i spisevognen hvor flere soldater var samlet. Jakob fant straks fram en flaske full av noe som jeg trodde var akevitt. Han skjenket i et glass, som jeg forsiktig smakte på. Det var fin liker. Deretter satte han korken i flasken, rakte meg den og sa: "Den skal du ha Gunnar!" Jeg tok da fram tobakkesken for å rulle meg en røyk. Imidlertid sto vår magre sanger der, som nå hadde funnet sitt gebiss. Han holdt en stor pose med hollandsk røyketobakk i hånden. Jakob tok da tobakkesken min og ropte: "Hei Fritz! Kom med tobakken din!" Fritz kastet pakken bort til ham, og Jakob begynte å stappe i esken min. "Så, så, ikke så mye", sa jeg. "Esken skal være full!" svarte han og rakte meg den stappfulle esken. Deretter fant han fram et fint kort med en innfelt, presset edelweiss i. "Dette skal du ha som en erindring", sa han. Jeg protesterte, da han hadde fått det fra sin sønn. Jo da, jeg måtte nok ta det. En av de tyske soldatene så det og sa: "En slik edelweiss koster 10 mark i Tyskland".

Som avslutning på denne beretning må man også nevne gutta som dro på skauen, og flere av dem gjorde en tapper innsats. Flukten fra verkstedet var meget hemmelig, for rett som det var ble en horte. Hvorhen? Var han blitt syk? Nei, ingen visste det. Men etter hvert sivet det ut: De var gått til motstandsbevegelsen. Av dem som særlig ble fremhevet var Leif Hagen som hadde sitt arbeid i metallstøperiet. Når en så den beskjedne, stillfarende gutten, skulle en aller minst tro at han var i besittelse av det mot og den handlekraft som han utfoldet sammen med kameratene på skauen. Men Leif fikk en tragisk skjebne. Da han etter krigen ved kongens hjemkomst skulle avfyre kongesalutten, 21 skudd, med plastammunisjon, var det feil i lunten ved 19. salven så ladningen eksploderte og endte hans unge liv.

At sympatien for Leif ved hans tragiske død var overveldende, det fikk man bevis for ved begravelsen som fant sted i Stange kirke. Fra alle kanter strømmet folk til kirken. Soldater fra kompaniet som han tilhørte, fra verkstedledelsen og verkstedarbeiderne som møtte med foreningens fane. Til slutt var kirken stappfull av folk og mange slapp ikke inn. Det ble en gripende høytidelighet hvor lønnetørkberne var i flittig bruk blant de mange kvinner som hadde møtt fram. Også vi mannfolk var sterkt grepet. Verkstedarbeider Egil Solbakken holdt en vakker minnetale ved båren, og etter talen la han ned en krans av mose og skogblomster som symbol på avdødes kjærlighet til skog og fjell. Under jordfestelsen sto soldatene i giv akt og presenterte gevær mens regnet høljet ned fra en stor byge som i samme øyeblikk strøk over kirkegården.

Intervju med stasjonsmester Håkon Hagen, født 1906, i 1940 telegrafist på Moelv.

Tyskerne kom til Moelv stasjon kl. 2 den 20.4. Da hadde vi stengt stasjonen, og de gifte av personalet hadde evakuert med sine familier. Men det var nokså mange ungarer av betjeningen, og de var igjen. Jeg tok meg av dem så de fikk bo hos meg. Tyskerne satte opp et maskingevær i hver ende av stasjonen, og så plyndret de kiosken. Det var ganske interessant å se på.

Alle innbyggere i Moelv ble ført ned i Ringsaker, og så slo tyskerne seg ned i søndre ende av bebyggelsen, men satte opp en kanon i nordre ende. Stasjonens telefonledning rev de ned, og da Moelv-brua var sprengt, hadde vi ikke mer å gjøre. Leiligheten min hadde tyskerne tatt med det samme, men jeg fikk den igjen

dagen etter. Jeg skulle jo ta meg av unglarene, og så holdt vi til hos meg. Mat fikk vi på hotellet.

Stasjonsmester Fagerhus var forresten også igjen, og jeg så at tyskerne skjøt på ham. Men det har du altså rapport om.

Intervju med pensjonert baneformann Hjalmar Bengtsen, født 1895, i 1940 banevokter på Ring.

19.4. begynte de norske å stille til forhugninger omkring Ring. Om kvelden ble brua ved Moelv sprengt, og det var dumt, for det heftet tyskerne bare noen få timer. Tyskerne satte opp en kanon i Moelv, og vi lå i materialbua om natta og hørte skytingen. Stasjonsmester Hagen på Ring var også med oss. Så dro vi avsted med tralle og la oss til i ei hytte ved Brøttum stasjon, hvor vi ble noen dager. Hagen hadde med seg stasjonens kasse. Vi hadde det ganske bra. Hagen, som var svært religiøs, sang og holdt andakt hver morgen og kveld. Kona mi var jo reist opp i åsen sammen med kua vår.

24.4. kom vi tilbake til Ring. Der var all bebyggelse brent, også stasjonsbygningen og mitt hus. Det første vi gjorde var å slå overende pipene som sto igjen på branntomten. Alt vi eide, både Hagens og vårt, var gått med. Det som lå i stasjonens hvelv var i behold. Stasjonens oljebu og vedskur sto igjen, og i oljebua ble det kontor. Stasjonen ble da også kalt for "Oljebua" en tid.

Jeg har hørt at grunnen til at tyskerne bar seg at så stygt på Ringsaker var den at de var blitt forsinket. De skulle vært på Lillehammer 20.4. som var Hitlers fødselsdag.

På slutten av okkupasjonen var den tyske vekten svært skarp. Det gikk to mann på avdelingen om dagen og tre om natta. Kontrollen med dem var like skarp som med de norske visitørene. Tyskerne hadde også meldebøker og sine egne postkasser hvor nattvaktene la sine sedler. Vakterpå vår egen avdeling kjente vi, så dem hadde vi ingen ubehageligheter med. Men traff vi dem på naboavdelingen, så forlangte de "Ausweiss". Vi måtte få et tysk.

To østerrikere fikk aldri gå på vakt sammen. Det var alltid en tysker og en østerriker.

Vi var redde for at vaktene skulle gjøre bråk når vi begynte med skoringen og stellet av skinnegangen om våren, men det sa de ikke noe om. Men fikk de se en skjøtskrue som var av, så kom de skrikende.

Borgervakten på Moelvbrua sluttet allerede de første krigsårene.

Intervju med pensjonert inspektør Erling Audensen, født 1894, i 1940 jernbaneekspediter og togleder.

Togledelsen ble flyttet til Jessnes 13.4., men jeg var der bare en natt. Søndag 14.4. reiste telegrafist Ottar Alsos og jeg til Dombås. Alsos var ikke utlært som togleder enda, men han skulle hjelpe meg. Vi skulle spesielt ha togledelsen for Otta-Dombås-Støren og Raumabanen. Trafikken til Støren var delvis underlagt Hamar distrikt, men forholdet var nokså uklart. Vi fikk da satt opp noen tog til Støren, og kunne konferere med Trondheim, for sambandet var i orden. De andre toglederne fra Hamar kom også etter hvert til Dombås. Det var et forferdelig kjøer i noen dager mens jeg var alene. Jeg fikk ikke mer enn en times søvn om gangen før jeg ble vekket igjen. Og sambandet ble jo så dårlig at det var fortvilet, enda jernbanens telegraffolk og baneavdelingens folk var flinke og raske til å reparere. Men straks ble det brutt igjen.

Jernstøperiet hadde laget en panservogn som vi brukte blant annet på en tur til Dovre. Men kulene slo tvers igjennom.

Vi hadde togforbindelse Otta - Dombås til etter at engelskmennene kom tilbake til Dombås. De siste engelske hentet vi ved Sel. Da var tyskerne like i helene på dem.

Ilgodsbua på Dombås sto igjen etter brannen, så der hadde vi kontor. Tilfluktsrommet var i tunnelen. Jeg så på klokka da den første bomben falt. Da var den 10 på 5. Det var antakelig 14.4.

Inspektør Petterson reiste til Åndalsnes for å lede trafikken der, men det ble jo ikke stort.

Etterhånden ble det fullt opp med konduktører og lokomotivfolk på Dombås.

Det siste toget som gikk fra Dombås til Støren var 405. Bakerst i toget hadde jeg hengt på to ammunisjonsvogner uten bremses. Det var jo nokså sinnssvakt, og konduktøren protesterte. Men det nyttet ikke, vognene skulle med. Det gikk bra. Mange sikkerhetsbestemmelser måtte nok sove i disse dagene, men vi prøvde iallfall å ikke sende to tog mot hverandre. Vi måtte alltid handle etter eget skjønn og på eget ansvar. Vi hadde ingen å spørre.

Jeg var på Dombås til det siste tog gikk til Åndalsnes 30.4. I forvegen fikk jeg beskjed av den engelske generalen om å undersøke om linjen nedover var klar. Stasjonene kunne vi ikke få tak i, personalet var forsvunnet. Jeg fikk tak i en bil og dro avsted. Det fantes ikke liv noen steder. Litt før vi kom til Lesja kom det et fly. "Han skyter", sa sjåføren. "Nei, det er jeg som gjør lyder", sa jeg, for jeg satt og klemte på min blikk tobakkeske, som kneppet. "Det er merkelig at det er blitt hull i taket på bilen da", sa sjåføren. Ganske riktig, kulen var gått mellom oss. Så måtte vi stoppe en stund. Vi kom så langt som til Verma, hvor linjen var sperret av to ammunisjonstog som hadde støtt sammen. De sto på høykant. Her var Poppe og Lysgaard. Lenger enn til Verma behøvde jeg ikke dra, for nedenfor var linjen i orden. Så reiste engelskmennene fra Dombås. Da de var kommet forbi Lesjeverk, kjørte togets to lokomotiver ned i et bombekrater. Linjen var sprengt etter at jeg hadde passert. Så måtte troppene marsjere til Verma, hvor de kunne ta tog til Åndalsnes.

De andre toglederne ble igjen på Dombås. Jeg reiste sammen med noen andre til Lesjeverk, hvor vi bodde i ingeniør Zieglers hytte til 3.5. Da fikk vi merkelig nok tak i en liten privat buss som vi kjørte hjemover i. Til å begynne med måtte vi kjøre på skinnegangen da vegen var ufremkommelig. Vi møtte et tysk militærtog, hvor en offiser gikk foran for å se etter at linjen var i orden. Vi måtte rappe oss og løfte vekk bussen, og vi greidde det så vidt. Vi var jo omtrent 20 mann.

Noe senere i mai ble jeg sendt til Dombås igjen, for å være togleder der. I Gudbrandsdalen var jo banen brutt på flere steder, så det var ingen trafikk sydover. Vi hadde et tog i hver retning, men tyskerne la seg bort i ledelsen.

De militære massetransporttabellene var fullstendig ubrukelige. Alt kom så brått, så ekstratogene måtte settes opp etter beste skjønn.

Oppgave over militærtransporter i Hamar distrikt 9.4. - 2.5.40, avgitt fra distriktet til Generaldirektøren 19.2.42.

Dato:	Tognr. litra:	Fra		Til		Transport av avdeling m.v.
		stasjon	avg. kl.	stasjon	ank. kl.	
12.4.	MH	Minnesund	4.33	Hamar	7.25	
13.4.	ÅD1	Åndalsnes	19.00	Dombås	22.10	
13.4.	ÅD2	Åndalsnes	21.00	Dombås	0.10	
15.4.	HL	Hamar	2.00	Dombås	8.30	
15.4.	BL	Bjorli	14.20	Lesjaverk	14.35	
15.4.	EH	Elverum	20.10	Hamar	21.10	
16.4.	OS	Otta	3.40	Sel		
16.4.	?	Åndalsnes	5.25	Verma	6.20	
16.4.	VD	Verma	7.23	Dombås?		
16.4.	VL	Verma	10.40	Lesja		Tropper, gods, hester.
16.4.	ÅD	Åndalsnes	22.05	Dombås		
17.4.	BD	Bjorli	12.09	Dombås		1 kompani.
17.4.	M1	Lesja	18.50	Dombås	19.20	Norske.
17.4.	HF	Hamar	20.00	Fåberg		
17.4.	K	Elverum	21.00	Koppang	22.50	
18.4.	HB	Hamar	3.00	Brøttum		Tropper, hester, kanoner m.m.
18.4.	ÅD	Åndalsnes	9.10	Dombås		
18.4.	?	Lillehmr.		Otta		4 vg. ammunisjon.
18.4.	C	Elverum	15.00	Koppang	17.15	
19.4.	K	Elverum	0.30	Koppang	2.30	
19.4.	M2	Åndalsnes	1.25	Lillehmr.	2.50	Engelske?
19.4.	F	LILLEHAMMER	4.29	OTTA Ca 7 ⁰⁰	20/4.)	> 19.4. Gulltoget
19.4.	M1	Åndalsnes	9.45	Verma	10.15	Pansermotorvogn.
19.4.	?	Otta	10.15	Dombås		Engelske?
19.4.	M4	Åndalsnes	11.30	Otta		Engelske?
19.4.	M6	Åndalsnes	14.55	Lillehmr.	13.41 20/4.)	Engelske?
19.4.	G	Otta	15.55	Fåberg		
19.4.	M8	Åndalsnes	18.23	Dombås		Engelske?
19.4.	M3	Åndalsnes	19.09	Verma	20.30	
19.4.	MLD	Lesja	19.30	Dombås	19.51	Norske.
19.4.	M10	Åndalsnes	21.52	Lillehmr.	19.40	Engelske.
19.4.	?	OTTA	20.00	Åndalsnes	20/4.)	Gulltoget
19.4.	T3	Lillehmr.	23.00	Ringebu	→ kl 4.30	Sanitetstog.
20.4.	T35	Bjorli	3.17	Dombås?		
20.4.	BD	Bjorli	4.20	Dombås		
20.4.	M36	Åndalsnes	4.42	Dombås?		
20.4.	M8	Otta	8.30	Lillehmr.	15.20	Engelske?
20.4.	T11	Lillehmr.	10.45	Otta		Ammunisjon.
21.4.	?	Åndalsnes	19.12	Dombås?		
21.4.	M12	Otta	20.20	Fåberg		
22.4.	M30	Åndalsnes	1.45	Dombås		
22.4.	ÅV	Åndalsnes	2.10	Verma		
22.4.	M16	Dombås	4.30	Tretten		
22.4.	M32	Åndalsnes	7.00	Dombås?		
22.4.	M18	Dombås	9.40	Tretten		
23.4.	VD	Verma	2.13	Dombås		
23.4.	M20	Dombås	4.45	Fåvang		
23.4.	BD	Bjorli	4.47	Dombås		
23.4.	M2	Lesjaverk	5.40	Fåvang		2.kp. av IR11
23.4.	M22	Dombås	5.45	Fåvang		
20.4	?	ÅNDALSNES		ROMSDALSHORN		GULLTOGET

Dato:	Tognr. litra:	Fra		Til		Transport av avdeling m. v.
		stasjon	avg. kl.	stasjon	ank. kl.	
23.4.	R	Rasta	16.00	Koppang		(Mannskaper og proviant. Sanitetstog.
23.4.	H/T5	Harpefoss	18.15	Hundorp-Sel		
23.4.	K	Koppang	19.47	? Nordover		
23.4.	G	Koppang	22.20	Tynset?		Ca. 200 mann.
23.4.	T7	Ringebu	22.30	Otta		(Ca. 50 mann + noen vogner ammunisjon.
24.4.	A	Koppang	0.21	? Nordover		
24.4.	ÅL?	Åndalsnes	1.40	Lesjaverk?	3.48	
24.4.	M26	Dombås	2.00	Kvam-Otta		
24.4.	M28	Dovre	5.10	Otta		
24.4.	OHO	Otta	5.30	Harpefoss- Otta		Ammunisjon.
24.4.	M3	Åndalsnes	6.30	Dombås?		
24.4.	C	Koppang	6.53	? Nordover		
24.4.	M2	Sel	ca.8.00	Otta		
24.4.	TR	Tynset	11.15	Røros		Ca. 200
24.4.	VÅ	Verma	17.30	Åndalsnes	18.55	
24.4.	M6	Otta	21.00	Kvam		Engelske.
24.4.	M8	Brennhaug	ca.21.30	Otta		Ammunisjon og tren.
24.4.	M10	Dombås	22.00	Kvam		
24.4.	?	Åndalsnes	23.55	Dombås?		
25.4.	T21	Otta	2.00	Dombås 26.4.		Engelske.
25.4.	M12	Dombås	2.10	Sjoa		Engelske.
25.4.	M14	Sel	5.00	Otta		Sanitetstog.
25.4.	T23	Otta	7.00	Åndalsnes		Sanitetstog.
25.4.	OS	Otta	10.00	Dombås (Verma)		Ca. 25 vg. ammuni- sjon.
25.4.	M18	Dombås	23.30	Otta		Engelske.
26.4.	DV	Dombås	ca. 1.00	Verma	4.25	
26.4.	T25/DÅ	Otta	1.45	Åndalsnes		300 engelske.
26.4.	T27	Otta	3.30	Dovre		(150 engelske, 11 vg. (ammunisjon, 6 vg. proviant.
26.4.	?	Dombås	ca. 5.00	Åndalsnes		
26.4.	M22	Dombås	22.00	Otta		600 engelske.
26.4.	D	Dovre	23.55	Dombås-Dovre		150 engelske.
27.4.	T1	Otta	1.30	Dombås		800 mann.
27.4.	T3	Otta	2.30	Dombås		Norske.
27.4.	T5	Otta	3.10	Dombås		500 engelske.
27.4.	T7/T9	Otta	3.50	Dovre/Dombås		(Ca. 30 vg. for Ing.- våpenet.
27.4.	?	Verma	23.55	Åndalsnes	0.57 28/4.	
Natten 28.-29.4	?	(Knipstuen, km 382.0 (Lesjaverk- (Lesjaskog.		Åndalsnes?		En avdeling.
30.4.	1	Dombås?	Ca. 0.00	Verma	3.40	
30.4.	2	Dombås?	Ca. 1.00	Verma	5.12	
30.4.	DÅ	Dombås	22.30	Verma	-	Ca. 300 norske og 1200 engelske.
1.5.	?	Verma	22.00	Romsdalshorn?		

Opptegnelser skrevet i 1962 av pensjonert stasjonsmester Ludvig Jensen, født 1893, i 1940 fullmektig, togleder og leder av vognkontoret, senere transportkontoret, i Hamar:

Togledelsen var i Nersenggården ved krigsutbruddet. Så snart de begynte å melde flyalarm ble det etablert et lite rom ved siden av tilfluktsrommet i kjelleren. Dette var lite betryggende idet telefonforbindelsene måtte brytes hyppig. Ved distriktsjefens forføyning ble det ordnet slik at det ble stilt et togsett, lokomotiv, sovevogn og konduktørvogn, til disposisjon for togledelsen. Lokomotivfører var I. K. Bråthen og fyrbøter Mikael Aalerud. Første stasjon ble Jessnes hvortil vi reiste 13.4. Ved alle stasjoner vi var delte vi kontor med stasjonens folk, og de baner som var i drift ble etter hvert underrettet om vårt oppholdssted.

Ordren vi fikk fra Hovedstyret gjennom distriktsjefen var å søke toggangen opprettholdt best mulig samt å ta imot ordre om militære forføyninger.

Straks de tyske begynte å bevege seg nordover, ble det bestemt at alt brukbart jernbanemateriell så vel lokomotiver som vogner, både lessede og tomme, skulle sendes nordover i Gudbrandsdalen. Først ble Lillehammer stasjon fylt og siden lenger nordover (Otta). Dette medførte at en blokkerte flere stasjoner og vi så det senere at mye av det vi trakk nordover kunne godt ha stått igjen. Det var sikkert et riktig trekk, for tyskerne ble sinte for at de ved ankomst Hamar ikke fant brukbart materiell, f.eks. lokomotiver og vogner for tropper.

Jessnes.

Vi hadde det ganske travelt her. Det var nesten normal toggang enda, kjøring av militærtog nordfra (engelske). Etter hvert som de tyske tropper kom nordover fikk vi ordre om å forlate Jessnes 18.4. og slå oss ned ved Lillehammer, men straks vi kom dit, ble det bestemt at vi skulle reise helt til Tretten.

Tretten.

På Tretten stasjon var det livlig med engelske og norske soldater, og det var stadig tyske fly over oss. Norges Banks gullbeholdning, som var opplest på 1 stor godsvogn, passerte oss på Tretten. Den ble ført fram ved togledelsens forføyning til Otta og videre til Dombås og derfra satt inn i Vendetunnelen ved Verma hvorfra senere til Åndalsnes. Dens videre gang kjenner vi ikke detaljene til. Fikk ordre allerede 22.4. om å dra vekk fra Tretten for å reise til Vinstra.

Vinstra.

På Vinstra var det flere bombenedslag, og da det ble bombet i nordenden av stasjonen, ble det å reise videre, foreløpig til Otta, men det ble straks forandret til Sel.

Sel.

Ved Sel opplevde vi vår mest kritiske tid. Ved ankomsten dit var det ført frem både soldater og hester som var bestemt for Raumabanen. På grunn av hyppig skyting fra fly lyktes det ikke å få hestene innlesset. Det mest uhyggelig var flere vognner ammunisjon som sto ved Sel og skulle formentlig vært brukt på Dovre og Raumabanen. Heldigvis ble ikke vognene truffet hverken av bomber granater eller mitraljøseld. Ved Sel hadde vi som regel to og to tjeneste ved stasjonen, men de øvrige holdt til i en berghule ovenfor stasjonen. På grunn av denne stadige skytingen med granater og med bombingene var det å fly ned i kjelleren for å søke dekning.

Stasjonsbygningen ble flere ganger truffet både av prosjektiler og granatsplinter og den så trøstesløs ut den siste dagen vi var der. Togsettet vi hadde var også utsatt for skyting, således ble det funnet 3 hull i sovevogna, og lokomotivets tender måtte plugges igjen for å holde vannet inne. Siste dagen på Sel ble det meldt oss at tyske soldater var sett på jernbanelinjen over Selsmyrene.

Lokomotivet med en pansret kassevogn ble da med norske soldater kjørt sør over et stykke, men uten at de så noe til dem. Siste dags ettermiddag hadde Fallet og jeg tjeneste, og vi gikk og speidet etter bombefly. Da vi fikk se et kretse over stasjonen, sprang vi for livet over linjen og opp skråningen og fikk kastet oss ned slik at bombesplintene gikk over oss. Det var et sjokk for oss, og vi forsto at det var bare slumpehellet at vi slapp unna denne gangen. Men bombesplintene hadde herjet stygt med stasjonsbygningen.

Vi var nå blitt kjent med at tyske bombeflygere hadde ordre om å ødelegge jernbanen og dens stasjonsarrangement mellom Otta og Dombås, dette for å hindre eventuelle engelske styrker fra å komme nedover dalen. Forholdene var nå slike at vi ikke kunne holde til der lenger, og da dessuten toggangen nedover dalen var innstilt, ble vi ved HOK's forføyning beordret med togsettet til Dombås, hvoretter vårt arbeid med togledelsen skulle opphøre. Vi kom til Dombås og kjørte straks inn i Dovrebanetunnelen.

(Jensen husket ikke så nøyaktig de datoer som er nevnt ovenfor, men kontrollerte dem selv ved hjelp av vaktjournalen.)

Supplement ved intervju:

Hovedstyret og distriktsjefen var stadig i kontakt med Hærens Overkommando som hadde hemmelig telefonnummer. Vi fikk stadig greie på det, ellers så var distriktsjefen mellommann mellom oss og overkommandoen. Vi satte opp en del tog, f. eks. fra Dombås og nedover, særlig for de engelske soldatene.

På Dombås ble det ikke noe arbeid for togledelsen. Det siste vi gjorde var å sette opp rute for det siste toget med engelskmenn til Åndalsnes. Det var det toget som gikk i et bombehull ved Lesjaverk. Vi fikk ligge hos jernbaneekspediter Halvdan Lie, som hadde en gård i nærheten av stasjonen.

Da så tyskerne var kommet og hadde overtatt, ble det slått opp plakater at ingen fikk forlate stasjonen. Vi sa vi var evakuerte og ba om å få reise, men ble bedt om å vente. Likevel sto vi opp kl. 4 morgenen etter og trasket sydover, godt forsynt med mat fra de engelske lagre. Omsider kom vi til Brennhaug, hvor det sto et tog med norske soldater. De fortalte at de skulle til Otta, og så ble vi like godt med toget. Men da vi kom til Otta og skulle gå vår veg, ble vi stoppet av tyske vakter, og vi gjorde den ubehagelige oppdagelse at vi var blitt innlemmet i en fangetransport. Vi måtte følge med til fangeleiren i nærheten av stasjonen, og her ble det ransaking. Gudskjelov at vi allerede hadde kastet fra noen revolvere som vi hadde tatt med fra det etterlatte engelske lageret. Hadde vi hatt dem, så var vi sikkert blitt skutt som franktirører. Da vi forklarte at vi var evakuerte, fikk vi gå, men under bevoktning til stasjonen. Vakten var så ondskapsfull at han kommanderte springmarsj. Vi hadde mye å bære på, så stakkars Svendsen, som var både gammel og tykk. Dessuten var han en engstelig natur.

Så marsjerte vi sydover igjen da, og kom til Kringen hvor vi slo oss ned for å hvile og koke kaffe. Men her kom naturligvis også tyskere. De kom skrikende og hujende at det var forbudt å tenne bål, og heldte en bøtte vann over bålet vårt.

Vi opp igjen og trasket videre utover natta. På Sjoa stasjon tillot vi oss å ta stasjonens håndkjerre, så vi hadde noe å dra pakningene på. Min veide 30 kg. Langt på natt kom vi til Kvam stasjon. Den var mere ødelagt innvendig enn noen annen stasjon vi hadde sett. Her fikk vi endelig sove.

Dagen etter gikk vi til Vinstra hvor vi traff en Røde Kors D-bil. Jeg kjente sjåføren, og etter litt parlamentering fikk vi lov til å ligge på lastepanet, men han dekket over oss med en presenning. Det ble en føel tur, men det var da forholdsvis fort gjort likevel. Sjåføren skulle til Høsbjør, så ved sidevegen der

Jensens egne opptegnelser:

Tyskernes veldige behov for bruk av jernbanen førte til at de først og fremst opprettet sitt Transportkommandantur som skulle samordne både krigsmaktens troppe- og materielltransporter samt forsyningstransporter til krigsmakten fra sivilt hold. Det viste seg snart at det ble for lite både vognmateriell og trekraft. Av den grunn ble det sendt opp fra Tyskland 2 - 3000 godsvogner og over 100 lokomotiver. Men selv med denne tilførsel av materiell var det vanskelig å avvikle godstrafikken uten reguleringer. På bakgrunn av nevnte vansker ble det så etter tyskernes forlangende opprettet et Transportkontor i hvert jernbanedistrikt. Disse kontorer skulle ta imot alle godsvognbestillinger og fordele vognmateriellet etter prioritetslister, utarbeidet av tyskerne. Wehrmachts militærtransporter var selvsagt holdt utenfor og skulle gå uhindret, likeså sivile stykkgodstransporter samt vognlaster av dyr, melk og fersk fisk. For alle andre varesorter som det trengtes egen vogn for, måtte det således søkes om transporttillatelse. Denne ble gitt av de respektive distrikters Wehrwirtschafts-offizier. Transporttillatelsen ble gitt i den form at fraktbrevet som var innsendt på forhånd, ble gitt et ganske stort stempel på baksiden: "Transport Zugelassen". Uten sådant stempel ga ikke fraktbrevet rett til bestilling av godsvogn. Men det var også andre vansker med å få sendt sivile vognlaster. Den tyske Wehrmachts vognbehov skulle dekkes først, siden skulle tyskernes egne forsyningstransporter dekkes. Dessuten kjørte tyskerne opp med nok en hake, nemlig "Befehlsmuster Helene", et skjema som inneholdt oppgave over det største antall godsvogner som av omsyn til redusert trekraft kunne påregnes fremført på en dag. Som det vil forstås, var det ingen lett sak for våre sivile trafikanter å få transporttillatelse og siden stilt vogn for sine transportere. Det sivile transportbehov på jernbanen var særlig stort som naturlig var, og når våre trafikanter ikke fikk ordnet sine transportere gjennom de foreskrevne kanaler, ble de av stasjonene henvist til transportkontoret. Til å begynne med var det ikke så meget vi kunne gjøre, men etter hvert fant vi frem til brukbare veier slik at vi i ganske stor utstrekning kunne hjelpe våre egne. På hvilken måte får være vår hemmelighet.

Wehrwirtschaftsoffizieren som vi hver eneste formiddag måtte møte frem hos og redegjøre for en masse ting, kunne ikke forstå at det ble mere og mere sivilt vognlastgods som ble opplesst og sendt, "men det får være vår sak", sa han, "for det er jo her vi gir transporttillatelsen". Han visste bare ikke at vi hadde stemplede fraktbrev på lager.

Opptegnelser datert 9. 3. 62 av pensjonert banemester Anders Pladsen, født 1896, i 1940 banemester på Dombås.

Erindringer fra krigsutbruddet i 1940 og den nærmeste tid.

Jeg var i 1940 stasjonert på Dombås og hadde strekningen Otta - Dombås - Lesjaverk. Den 9. 4. om morgenen kom nyheten om at tyske tropper var gått i land på flere steder i vårt land. Mobiliseringsordre gikk ut til våre styrker og spenningen var stor, hvorledes dette ville utvikle seg. Jeg bodde med min familie (hustru og 6 barn i alder $14\frac{1}{2}$ - $2\frac{1}{2}$ år) like nedenfor Dombås stasjon. Dombås var jo et knutepunkt, og dersom det kom til krigshandlinger her, var vår stilling særlig utsatt. Vi fant det derfor sikrest å forberede evakuering, og vi fikk komme inn på gården Lykja hos gårdbruker Ola og Peder Hestdal, Dovre. Gården ligger på vestre side av Lågen, og vi mente å være utenfor alfarvei og noenlunde trygge. Selv fikk jeg bo hos baneformann Olav Lækken et stykke vest for Dombås stasjon. De første dager hendte det ikke noe spesielt, bortsett fra at tyske fly på rekognosering var å se. Lørdag 13. 4. ankom ekstrapog fra Åndalsnes med norske tropper fra Møre og Romsdal. Det var også på høy tid, for søndag den 14. 4. ved 17-18 tiden ble ca. 250 tyske fallskjermssoldater sluppet ned syd, nord og vest for Dombås i nærheten av de 3 jernbanelinjer, og hensikten var åpenbart å besette Dombås stasjon, for å bryte jernbaneforbindelsen. Det ble nå kamp mellom de to parter, og fallskjermssoldatene fikk en varm mottakelse. Det gikk heller ikke så lenge før tyskerne som var sluppet ned ved Raumabanen og på Dovrebanen mellom Dombås og Fokstua, var uskadeliggjorte. De fleste ble tatt til fange. Derimot gikk det ikke så fort syd for Dombås mot Dovre stasjon. Her var terrenget mer åpent, og tyskerne som lå i stilling i skogsnar på forskjellige steder, var vanskelige å få bukt med. Senere forskanset tyskerne seg på gården Lindseth på Dovre. Her hadde de en ypperlig stilling og behersket dalen og jernbanelinjen med sine automatvåpen. De hadde dessuten tatt endel norske sivile som gisler, og dette vanskeliggjorde de norske troppers aktivitet. Så vidt jeg erindrer gikk det bortimot en uke før tyskerne kapitulerte og oppga sin stilling på Lindseth, og det etter at engelske tropper med tyngre skyts var ankommet. Natten mellom den 14. og 15. 4. sprengte fallskjermssoldatene skinnegangen like nord for Ulekleiv tunnel og skadet en undergang like i nærheten. Skaden på skinnegangen besto i at et stykke, ca. 60 cm langt, var sprengt bort av en skinne i ytterstrengen i en kurve. Noen visitasjon av linjen var ikke mulig å foreta på grunn av tyskerne den mandagen, og det underlige hendte at det siste tog som foreløpig ankom til Dombås sydfra, et godstog på en 14-15 vogner passerte dette brudd uten å spore av. Det ble fortalt at lokomotivet ble beskyttet like foran Ulekleiv

tunnel, og lokomotivfører og fyrbøter kastet seg ned på dørken mens kulene gikk gjennom sidevinduene, og de kom uskadd frem til Dombås stasjon. Etter at tyskernes planer om å besette Dombås mislyktes, begynte de sin terrorbombing av Dombås, og det var daglige angrep. Stasjonstomten ble bombet, likeså ble flere privathus, et hotell, en forretningsgård og et forsamlingslokale ødelagt. Nabohusene på begge sider av huset hvor vi hadde bodd brant opp, og splinter gikk gjennom veggen og trengte inn i en skrivepult som sto igjen på mitt kontor. Skrivepulten bærer dette minne også i dag. Vi var da glad at vi hadde fraflyttet stedet.

Linjepersonalets oppgave etter bombeskadene på stasjonstomten var å søke å få dem reparert så snart som mulig, men det viste seg vanskelig å få den nødvendige arbeidsro. Bombeflyene kom plutselig over oss i skjul av den høye fjelltopp nordst for stasjonen. Dette ble imidlertid avhjulpet i samarbeid med de norske militære, idet en signalpost ble plassert oppe i fjellet med utsikt nedover dalen hvor flyene kom, og fra vaktmannen ble det så gitt signal til vaktmannen på stasjonstomten, hvorved arbeidsfolkene fikk så vidt tid til å søke tilflukt i en av tunnelene før angrepet kom. Dette pågikk i flere dager. Vannforsyningen til stasjonen ble brutt, idet en stor bombe traff ledningen og dannet et veldig krater, alt så trøstesløst ut. Søndag 21.4. falt en bombe like i innslaget til tunnel til Raumabanen og drepte noen personer. De sto for nær åpningen og ble truffet av splinter. Tirsdag 23.4. (så vidt jeg husker) ble Dombås stasjonsbygning bombet og brant opp på kort tid. Flere jernbanevogner som sto på stasjonen, gikk opp i luer, deriblant en ammunisjonsvogn som putret og smalt i lengre tid. Under et angrep som kom særlig plutselig måtte jeg søke tilflukt under en jernbanevogn, og noen dager før stasjonsbygningen brant opp søkte jeg tilflukt i kjelleren i bygningen. Da var jeg virkelig redd, murpussen falt av veggene av rystelsene fra bombene, og jeg bestemte meg for aldri å søke tilflukt i kjelleren mer. I denne periode ble det lite både av søvn og mat, da forsyninger stoppet opp og butikkene var tømt, og alt var kaos. Noe hjelp hadde vi av proviant (kjeks og hermetikk) som engelske tropper hadde etterlatt.

Tyskerne trengte nå etter hvert lenger oppover Gudbrandsdalen, og det kunne ikke gå så lenge før de var på Dombås. Norske og engelske tropper søkte å hindre fremrykkingen, og ved Kvam var det harde trefninger, men overmakten var for stor, og forsvaret måtte oppgis. Den 30.4. kom det beskjed om at troppene skulle returnere til Åndalsnes, og ekstratog skulle settes opp på linjen

nord for tunnelen på Raumabanen. Så vidt jeg husker besto toget av 13-14 boggier, med 2 lokomotiver foran og 1 lokomotiv midt i togstammen. Det ble også av jernbanens administrasjon tilkjennegitt at tjenestemenn som ønsket det, kunne få være med toget, da intet mer kunne utrettes på Dombås før uværet var over. Da det viste seg at min familie flere ganger hadde vært i fare på det sted på Dovre hvor de oppholdt seg, bestemte jeg meg for å prøve å få dem med på toget og reise til Verma til mitt opprinnelige hjemsted. Etter stor spenning og ikke uten fare lykkes det også, og vi fikk plass i en boggi like bak det lokomotiv som var plassert midt i togstammen. Ved 22-tiden eller noe senere satte toget seg i bevegelse. Det gikk ganske smått og kommet forbi Jora bru ble det stopp. Om et øyeblikk hørte vi et veldig brak. Det var skinnegangen på Jora bru som ble sprengt. Ferden fortsatte så videre til Bottheim, Lesja, Lora og Lesjaverk uten at noe særlig hendte. Militære ble opptatt overalt, og toget var overfylt. Det gikk så videre fra Lesjaverk og kommet ca. 2 km forbi stasjonen ble det plutselig stopp. Det gikk et veldig rykk gjennom toget og de to lokomotiver foran toget sporet av og lå delvis veltet over på siden. Et bombekrater og en ødelagt skinnegang var årsaken. Det oppsto nå panikk på toget. Lokomotiv nr. 2 gikk baklengs med tenderen foran, og en finkevogn som var nærmest ble delvis smadret mot maskinen og ble presset mot skorstenen og det oppsto brann. Engelske soldater var plassert overalt og flere omkom. Vi hørte skyting, og det ble fortalt at soldater ble skutt av sine egne, da de satt fastklemt i flammene.

De engelske og norske tropper tok nå landevegen fatt mot Åndalsnes. Ingen av min familie ble skadd, og lokomotivet midt i togstammen tok de vogner som sto på sporet tilbake til Lesjaverk stasjon. Klokken var da mellom 1 og 2 om natten. Hvor skulle så vi gjøre av oss? Vi måtte prøve å få hus et eller annet sted, tok landevegen fatt og kom inn på gården Stensrud nord for Lesjaverk ved 3-tiden om natten. De var forståelsesfulle, og vi ble anvist et stort rom i 2. etasje med flere senger og kom til ro. Neste dag, den 1.5., gikk i spenning, hva ville hende? Det gikk flere tyske fly langs dalen uten å gjøre noen skade, og ved middagstider så vi fra gården at tyske tropper på motorsykler passerte på veg mot Åndalsnes. Det var da intet annet å gjøre enn å holde oss i ro hvor vi var, da ingen mulighet var til stede for å komme videre til Verma. Det var flere jernbanemenn som oppholdt seg rundt Lesjaverk, og 2. eller 3.5. kom det beskjed om å innfinne seg på Dombås så snart som mulig. Familien ble så tilbake på Stensrud, og var der i ca. 8 dager før de fikk anledning til å flytte til Verma, og jeg tok meg frem til Dombås. Jeg fikk da i oppdrag å lede utbedringsarbeidene på stasjonen med de arbeidsfolk som kunne skaffes, og det under oppsikt av tyske soldater med full utrustning. Det var om å gjøre å få trafikken i gang så snart som mulig for transport av tropper nordover. Tyskerne skaffet rør for reparasjon av vannledningen, bombekraterne ble fylt igjen og skinnegan-

gen utbedret. Ved Tallerås bru på Dovre som var sprengt før de engelske og norske styrker trakk seg tilbake, var tyske tropper i gang med å bygge senk-kasse i elveløpet og løfte det nedfalle bruspenn. Det hastet med å få brua kjørb-ar igjen. Også her ble jeg tilkalt for å ta meg av skinnegangen etter at bru-spennet var på plass.

Så var det bruddet på Jora bru, og ved Lesjaverk hvor de 2 lokomotiver sperret linjen. Egentlig hørte linjen ved Lesjaverk til på banemester Sprakehaugs strek-ning, men da også han hadde meget å gjøre på sin øvrige strekning, fikk jeg opp-draget. Det var bra terreng på stedet, en jordskjæring ble utvidet og linjen lagt i en kurve forbi lokomotivene og skinnegangen tilknyttet på begge sider. Kan ikke huske hvor lang tid arbeidet tok, men alt gikk bra, og trafikken kunne tas opp igjen.

For øvrig var det overalt rot og uorden etter tyskernes herjinger, og den første tid var det vanskelig å kunne greie alle oppgavene. Foruten det daglige arbeid ved jernbanen kom bekymring for familien hvor vi skulle få leilighet igjen. Tyskerne beslagla huset hvor vi evakuerte fra til eget bruk og vi var uten leilig-het. Ut på sommeren lykkes det å få flytte inn hos Olav Nørstebø, Kjørengrenda, ca. 7 km fra Dombås stasjon.

Vintrene 1940/41 og 1941/42 var usedvanlig harde med langvarige kuldeperioder, så det var ikke noe behagelig å ta seg frem til Dombås hvor jeg daglig måtte være til stede. For det meste brukte jeg sykkeldresin. Foruten denne besværlig-het var det en sterk nervepåkjenning, daglig så å si å bli bevoktet av herrefolket som tok seg til rette etter ønske. Jeg bodde i Kjørengrenda til jeg i begynnelsen av mai 1942 ble overflyttet til Oslo distrikt, med bopel i Halden. Også på det nye sted fikk jeg føling med tyskerne uten å komme i noen særlige vanskeligheter. Når jeg nå ser tilbake på disse år, og særlig på den første tid på Dombås, er det med undring og takk at vi alle ble bevart gjennom de farer vi var omgitt av. Gud alene skal ha æren.

Intervju med jernbaneekspeditor Arvid Kokkin, født 1896, i 1940 jernbaneekspeditor på Hamar stasjon.

Jeg skulle ha stasjonsmestertjenesten natten 18.-19.4.40. Jeg var på stasjonen også om dagen, og da fikk jeg se distriktsjefen og noen andre som skulle reise med det siste toget som gikk nordover. Alt materiell var jo allerede sendt unntagen dette toget, så jeg skjønnte at distriktsjefen skulle forsvinne. Vi visste jo at tyskerne var i farvannet, derfor gikk jeg bort til distriktsjefen og fortalte at jeg skulle ha stasjonsmestertjenesten om natten og spurte hvordan jeg skulle forholde meg hvis tyskerne kom. "Gi dem de opplysninger de forlanger", svarte han.

Jeg skulle tiltre kl. 22 og satt ut over kvelden oppe hos svigermor sammen med flere andre jernbanefolk som hadde tydd hit utenfor byen. Vi ventet jo at tyskerne nå kunne komme når som helst, og jeg hadde svært liten lyst til å gå ned i byen. Mine kolleger frarådet meg også å gjøre det, men det er vel ikke sikkert at de mente det alvorlig, for jeg måtte naturligvis gå. Jeg kom på stasjonen ved 21-tiden. "Det var bra du kom", sa Torp, som jeg skulle løse av, "nå går jeg". "Nei", svarte jeg, "jeg tiltre kl. 22, så du skal være her til da". Det måtte han finne seg i, og jeg satt hele tiden og håpet at tyskerne ville komme mens han var her. Men nei, kl. ble 22 uten at noen tyskere kom, og Torp gikk. Det var vel et kvarters tid senere så kom de første to tyskere. De spurte hvor langt det var bort til Stangebrua. Jeg svarte på det, og de forsvant straks. Like etter kom to tyske offiserer og presenterte seg som rittmester Schleifenbaum og dr. Kurzenberger. Jeg husker navnene, for de ble nevnt i Hamar-avisene etterpå. Rittmesteren var en høy staselig mann. Kurzenberger snakket godt norsk og var tolk for den andre som var sjef. De ga meg beskjed om at jeg skulle skaffe dem telefonforbindelse med Oslo, Lillehammer og Elverum. Telefonen på stasjonsmesterens kontor var i ustand, så vi måtte gå inn på ilgodsens. I Oslo og Lillehammer var det umulig å få svar, Elverum svarte, men ble borte igjen. Det gjentok seg, men tredje gang fikk jeg endelig fatt i fullmektig Nermoen som var fungerende stasjonsmester. Tyskerne sa at jeg skulle spørre om det i Elverum fantes tyske eller norske tropper. Jeg sa til Nermoen: "Dette er Hamar stasjon. Her er to tyske offiserer som spør om det finnes tyske eller norske tropper i Elverum". "Nei", svarte Nermoen, "her finnes ikke hverken tyske eller norske tropper". Jeg refererte svaret for tyskerne, som også bekreftet at de trodde på det jeg sa. Den ene av dem forsto jo norsk. Så takket de og gikk sin veg etter å ha satt igjen en vaktpost på kontoret. Det er absolutt sikkert at det ikke ble sagt mer i telefonen.

Den vaktposten som satt igjen, var godt bevæpnet og satte seg i en stol. Han var pratsom, fortalte at han var tegner og var fra Hannover. Om litt sovnet han og sov hele natten. Det kom en vakt til, men også han sovnet. Jeg kunne tatt alle våpnene deres om jeg hadde hatt lyst.

Senere en gang, antakelig i juni 1940, traff jeg Nerموen i Elverum. Jeg spurte ham da nærmere ut om denne telefonsamtalen vår, om det virkelig var så at det ikke fantes norske tropper i Elverum den gangen. "Jo da", svarte han, "det var 3 000 mann i Elverum. Men ledelsen ante ikke at tyskerne var kommet så langt som til Hamar. Etter denne samtalen fikk de fart på seg. Det ble satt opp ekstratog og alle reiste nordover så fort som mulig".

Tallet 3 000 er jeg forresten ikke så sikker på at han sa. Det er mulig det var noe mindre.

Jeg hadde også stasjonsmestertjeneste da tyskerne kom og skulle ha sitt første ekstratog. Det var en av de første dager etter besettelsen, og det fantes ikke materiell igjen på stasjonen, men tyskerne hadde fått snust opp et utrangert lokomotiv som sto oppi lokomotivstallen. Det var så skrøpelig så det var ikke tillatt å bruke det, men de fikk da fyrt det opp. Så fant de to søppelvogner som sto her, og som det heller ikke var tillatt å bruke utenfor stasjonen. Med dette materiellet skranglet de avsted over Elverum til Jomna bru. De hadde med noen jernplater som brua skulle repareres med.

Med det samme jeg fikk tyskernes ordre om dette toget, ringte jeg forresten til kontorsjef Nyquist som var fungerende distriktsjef og ba ham sette opp rute for toget. Det var jo han som skulle være togleder. "Det kan De gjøre", svarte han.

Krigsskadd rullende materiell.

Hovedstyrets skriv av 14/5.40- 800 M.

En tillater seg herved å sende inn oppgave over krigsskadd rullende materiell i Hamar distrikt :

A. Personvogner.

1. Oslo distrikts vogner.

Bo2a - type 1 nr. 905.

2 vinduer knust. En del skudd i panel.
Reparasjonsutgifter anslåes til ca.

kr. 100.-

BCo2a - type 1 nr. 902.

En endevegg og tak over plattformen ødelagt. 5 vinduer knust. Seteputer fjernet. Apparatavle for maskinbelysningen ødelagt. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.

kr. 2000.-

BCo2a - type 3 nr. 305.

Vognkassen brent. Vognrammen en del nedbøyd, men kan muligens anvendes.

BCo2a - type 3 nr. 307.

1 vindu knust. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.

kr. 35.-

BCo3a - type 1 nr. 36.

Seteputer i 2 kl. fjernet. Redningsverktøy fjernet.
Reparasjonsutgifter anslåes til ca.

kr. 600.-

BCo3c - type 1 nr. 234.

Samtlige vinduer knust. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.

kr. 900.-

Co2a - type 2 nr. 328.

14 vinduer knust. En utgangsdør og en del panel gjennomskutt. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.

kr. 350.-

Co2b - type 2 nr. 171.

Samtlige vinduer knust. En del vindusrammer ødelagt. Atskillige store splinthull gjennom tak og vegger. Litt brannskade i sidegang. Kassen kan repareres. Beholdere og rørledninger under vognen gjennomhullet. Understilling forøvrig i orden. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.

kr. 12000.-

Co2b - type 2 nr. 283.

Vognkassen brent. Understillingen kappet opp av tyskerne. Boggiene muligens brukbare.

Co3a - type 1 nr. 218.

1 dør skadd. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.

kr. 50.-

Vend.

Co3b - type 4 nr. 88.

Alle vinduer på den ene side knust. Brannbombe gjennom taket. En benk skadd av varme. En endevegg og litt av taket brannskadd. Reparasjonsutgifter anslåes til ca. kr. 1 700.-

Co3c - type 1 nr. 287.

Samtlige vinduer knust. En del panel gjennomhullet. Reparasjonsutgifter anslåes til ca. kr. 800.-

Co4d - type 3 nr. 75.

6 vinduer knust. Reparasjonsutgifter anslåes til ca. kr. 200.-

Cm - 18234.

Vognkassen helt ødelagt. Benker og en del inventar kan brukes. Den ene motor delvis demontert. Understilling ser forøvrig brukbar ut. Skaden kan ikke kalkuleres.

CDFo - type 3 nr. 162.

4 vinduer knust. En del panel gjennomhullet. Verktøy fjernet. Reparasjonsutgifter anslåes til ca. kr. 200.-

Cfo2c - type 1 nr. 94.

7 vinduer knust. Splinter gjennom taket på flere steder. En kupé litt brannskadd. Reparasjonsutgifter anslåes til ca. kr. 700.-

CFo2c - type 2 nr. 294.

Vognkassen brent. Understilling meget skadd av varme. Boggier kan muligens anvendes.

F - type 7 nr. 2014.

Vognkassen brent. Understilling brukbar.

F - type 7 nr. 2019.

Alle vinduer knust. Panel på den ene side delvis utsprengt. Bunnrammen på denne side delvis ødelagt. Dører med beslag skadd. Verktøy fjernet.

Reparasjonsutgifter anslåes til ca. kr. 1 100.-

F - type 11 nr. 2029.

Vognkassen brent. Utstyr for trykkluftbremse sannsynligvis skadd av varme. Understilling brukbar.

F - type 11 nr. 6022.

Verktøy fjernet. Verdi ca. kr. 40.-

Fd - type 5 nr. 2023.

Vognkassen brent. Understilling brukbar.

2. Hamar distrikt vogner.

ACola - type 1 nr. 705.

2 vinduer knust. Reparasjonsutgifter anslåes til ca. kr. 100.-

Bo2c - type 1 nr. 426.

2 vinduer knust. Seteputer fjernet. Reparasjonsutgifter anslåes til ca. kr. 700.-

Bo2c - type 2 nr. 427.

Vognkassen brent. Dynamo og batteri muligens ødelagt av varme. Understilling brukbar.

Bo3b - type 1 nr. 706.

Bord og en del kurvstoler fjernet. Likeså seteputer. Verdi anslåes til ca. kr. 2 000.-

Vend.

<u>Bo3b - type 1 nr.707.</u>	Vognkassen brent. Understilling brukbar.	
<u>BCo2a - type 2 nr.922.</u>	Vognkassen brent. Understilling oppkappet av ty- skerne. Boggier muligens brukbare.	
<u>BCo2a - type 2 nr.954.</u>	4 vinduer knust. Redningsverktøy og nödbelysnings- lamper fjernet. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.	<u>kr. 300.-</u>
<u>BCo2b - type 4 nr.740.</u>	1 vindu knust, nödbelysningslamper fjernet. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.	<u>kr. 150.-</u>
<u>BCo3b - type 1 nr.738.</u>	Vognkassen brent. Understilling brukbar.	
<u>BCFo2b - type 1 nr.798.</u>	Vognkassen brent. Understilling oppkappet av ty- skerne.	
<u>Co2b - type 2 nr.782.</u>	Samtlige vinduer knust. En del vindusrammer ødelagt. En utgangsdør skadd. En del panel gjennomhullet. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.	<u>kr. 1 400.-</u>
<u>Co2b - type 2 nr.783.</u>	Redningsverktøy fjernet, ca.	<u>kr. 10.-</u>
<u>Co2b - type 4 nr.767.</u>	6 vinduer knust. En del panel gjennomhullet. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.	<u>kr. 150.-</u>
<u>Co2c - type 2 nr.761.</u>	1 vindu knust ca.	<u>kr. 35.-</u>
<u>Co3b - type 1 nr.973.</u>	3 vinduer knust, ca.	<u>kr. 100.-</u>
<u>Co3c - type 1 nr.747.</u>	Vognkassen brent. Dynamo og batteri vistnok ødelagt av varme. Understilling brukbar.	
<u>Co3c - type 1 nr.748.</u>	1 vindu knust, ca.	<u>kr. 35.-</u>
<u>Co3c - type 1 nr.774.</u>	Samtlige vinduer knust. En del panel gjennomhullet. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.	<u>kr. 800.-</u>
<u>CDFo2b - type 1 nr.804.</u>	Vognkassen så ramponert at det neppe lønner seg å reparere den. Understilling hel, bortsett fra en del ødelagte rörledninger.	
<u>CFo2a - type 1 nr.778.</u>	12 vinduer og 1 vaskeservant knust. Verktøy fjernet. En del panel gjennomhullet. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.	<u>kr. 500.-</u>
<u>CFo2b - type 1 nr.764.</u>	6 vinduer knust. En del panel hullet. Verktøy fjernet. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.	<u>kr. 200.-</u>
<u>CFo2b - type 1 nr.765.</u>	Tak over åpen plattform og endevegg brannskadd. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.	<u>kr. 300.-</u>

Vend.

CFo2b - type 6 nr. 785.

2 vinduer knust. 2/3 av tak må fornyes. En kupé ramponert. Verktøy vekk. Reparasjonsutgifter anslåes til ca. kr. 3 300.-

CFo2b - type 6 nr. 795.

Kollisjon. Endebejelke i den ene ende brukket. Understillingsramme under plattform bøyd, vridd og sprukket. En del rørledninger og bremsestenger ødelagt. Boggien en del skadd. Innelukket plattform helt ødelagt. 9 vinduer knust. Verktøy, sykebare og nödbelysningslamper fjernet.

Reparasjonsutgifter anslåes til ca. kr. 5 000.-

CFo2c - type 1 nr. 806.

Alle vinduer på den ene side knust. Tak atskillig skadd. En kupé ramponert. Reparasjonsutgifter anslåes til ca. kr. 2 200.-

CFo2c - type 1 nr. 807.

4 vinduer knust. En del panel gjennomhullet.

Reparasjonsutgifter anslåes til ca. kr. 130.-

CFo2c - type 2 nr. 784.

Samtlige vinduer knust. En del vindusrammer ødelagt.

En del panel ødelagt. Tak en del skadd. Verktøy fjernet.

Reparasjonsutgifter anslåes til ca. kr. 2 500.-

CFo2c - type 3 nr. 805.

Tak gjennomhullet. Verktøy og iste-hjelpsutstyr fjernet. Reparasjonsutgifter anslåes til ca. kr. 400.-

Dg - type 2 nr. 787.

Vognkasse brent. Understilling litt skadd av varme, men kan vistnok repareres.

F - type 1 nr. 5006.

Telegrafmesterens redskapsvogn. Oppbrutt, en del materiell og verktøy vekk. Skaden kan ikke angis.

FZc - type 1 nr. 5017.

Samtlige vinduer knust. Endevegg og tak i konduktørrom helt ødelagt. En hel del panel ødelagt av splinter. Sykekupé stygt ramponert. Inventar i sykekupé fjernet eller ødelagt. Verktøy vekk. Understilling vistnok hel.

Reparasjonsutgifter anslåes til ca. kr. 4 000.-

Fd - type 1 nr. 5007.

Vognkassen brent. Understilling brukbar. Kjøl sannsynligvis skadd av varme.

Fd - type 5 nr. 5010.

Vognkassen brent. Understilling brukbar. Kjøl sannsynligvis skadd av varme.

Fd - type 5 nr. 5011.

Totalt vrak. Understilling oppkappet av tyskerne. Kjelen så forholdsvis hel ut, bortsett fra armatur.

Fd - type 5 nr. 5014.

Døren oppbrutt. Verktøy og annet inventar fjernet. En del panel gjennomhullet. Reparasjonsutgifter anslåes til ca. kr. 600.-

Fd - type 7 nr. 5021.

Dør skadd (oppbrutt). Verktøy fjernet.

Reparasjonsutgifter anslåes til ca. kr. 200.-

Zu - type 1 nr. 270.

Vognkassen helt ødelagt. Inventar fjernet. Understilling brukbar.

Vend.

Zu - type 1 nr. 423.

Vognkassen helt ødelagt. Inventar fjernet. Understilling brukbar.

Zu - type 1 nr. 424.

Vognkassen helt ødelagt. Inventar fjernet. Understilling brukbar.

3. Trondheim distrikts vogner :

Aola - type 1 nr. 18048.

Seteputer og sengklær fjernet. Verdi kan ikke angis.

Aola - type 1 nr. 18049.

Vognkasse brent. Understilling en del bøyd, men kan vistnok repareres.

Cola - type 1 nr. 18005.

Samtlige vinduer knust. En del vindusrammer ødelagt. Veggene delvis utsprengt nedentil. Bunnrammen delvis ødelagt på den ene side. Skaden ansees så vidt stor at det må regnes med ca. 1/2 fornyelse av vognkassen. Understilling i orden.

Co2b - type 2 nr. 18037.

Samtlige vinduer knust. Redningsverktøy fjernet. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.

kr. 800.-

Co3a - type 1 nr. 18030.

3 vinduer knust. Inventar ramponert. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.

kr. 500.-

Co3c - type 1 nr. 18007.

12 vinduer knust ca.

kr. 420.-

CDFo2c - type 2 nr. 875.

Alle vinduer på den ene side knust. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.

kr. 240.-

CFo2a - type 3 nr. 18020.

Samtlige vinduer knust. En del vindusrammer ødelagt. Endevegg ved konduktørrom og tak over åpen plattform ødelagt. Taket forøvrig en del skadd av splinter. En del panel gjennomhullet. En del inventar ramponert.

Reparasjonsutgifter anslåes til ca.

kr. 3 000.-

CFo2a - type 3 nr. 18021.

11 vinduer knust, ca.

kr. 400.-

CFo2a - type 3 nr. 18023.

1 vindu knust. Verktøyskap oppbrutt, verktøy fjernet. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.

kr. 100.-

Fo - type 1 nr. 5679.

Verktøy fjernet, ca.

kr. 40.-

B. G o d s v o g n e r.

G1 - type 1 nr. 15061, Drm.

Tak, vegger og en dør skadd. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.

kr. 500.-

G1 - type 3 nr. 8407, Hmr.

Vognkassen helt ødelagt. Understilling litt skadd av splinter.

G2 - type 2 nr. 2915, Oslo.

Vognkassen brent. Understilling brukbar.

Vend.

- G2 - type 1 nr. 2919, Oslo.
Vognkassen helt ødelagt, Understilling brukbar.
- G2 - type 1 nr. 3304, Oslo.
Vognkassen brent, Understilling brukbar.
- G2 - type 1 nr. 3226, Oslo.
Vognkasse og understilling helt ødelagt.
- G2 - type 1 nr. 3228, Oslo.
En del panel gjennomhullet,
Reparasjonsutgifter anslåes til ca. kr. 50.-
- G2 - type 1 nr. 3232, Oslo.
En del panel skadd, Reparasjonsutgifter anslåes til ca. kr. 50.-
- G2 - type 1 nr. 3248, Oslo.
Vognkassen helt ødelagt, Understilling litt gjennomhullet av splinter, men kan brukes, En buffer ødelagt.
- G2 - type 1 nr. 3265, Oslo.
Vognkasse og understilling helt ødelagt.
- G2 - type 1 nr. 6063, Oslo.
Tak og vegger en del skadd,
Reparasjonsutgifter anslåes til ca. kr. 500.-
- G2 - type 1 nr. 8136, Hmr.
En endevegg ødelagt,
Reparasjonsutgifter anslåes til ca. kr. 350.-
- G3 - type 1 nr. 3370, Oslo.
Vognkassen brent, Understilling brukbar.
- G3 - type 1 nr. 3381, Oslo.
Tak og inventar skadd,
Reparasjonsutgifter anslåes til ca. kr. 350.-
- G3 - type 1 nr. 5657, Thm.
En del panel gjennomhullet,
Reparasjonsutgifter anslåes til ca. kr. 150.-
- G3 - type 1 nr. 6112, Oslo.
Vognkassen brent, Understilling brukbar.
- G3 - type 1 nr. 6113, Oslo.
Vognkasse brent, Understilling brukbar.
- G3 - type 1 nr. 8159, Hmr.
Vognkasse brent, Understilling brukbar.
- G3 - type 1 nr. 8193, Hmr.
Tak en del skadd, Reparasjonsutgifter anslåes til ca. kr. 250.-
- G3 - type 1 nr. 8338, Hmr.
Vognkassen brent, Understilling brukbar.
- G3 - type 1 nr. 8383, Hmr.
Vognkasse brent, Understilling brukbar.
- G3 - type 1 nr. 10218, Thm.
Tak og inventar skadd,
Reparasjonsutgifter anslåes til ca. kr. 350.-
- G3 - type 1 nr. 12173, Thm.
Vognkassen helt ødelagt, Understilling brukbar.
- G3 - type 1 nr. 15205, Drm.
Vognkassen brent, Understilling brukbar.

Vend.

<u>G3 - type 1 nr. 15304, Drm.</u>	Tak skadd. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.	<u>kr. 250.-</u>
<u>G3 - type 1 nr. 15323, Drm.</u>	Vognkasse brent. Understilling vrak.	
<u>G3 - type 1 nr. 15393, Drm.</u>	Tak, vegger og inventar skadd. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.	<u>kr. 500.-</u>
<u>G3 - type 1 nr. 15396, Drm.</u>	Tak og inventar skadd. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.	<u>kr. 50.-</u>
<u>G3 - type 1 nr. 17170, Oslo.</u>	Vognkassen brent. Understilling brukbar.	
<u>G3 - type 1 nr. 17182, Oslo.</u>	Begge endevegger skadd. En del panel gjennomhullet. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.	<u>kr. 200.-</u>
<u>G3 - type 1 nr. 20168, Drm.</u>	Vognkasse brent. Understilling brukbar.	
<u>G3 - type 1 nr. 20175, Drm.</u>	Vognkassen helt ødelagt. En langbjelke i understillingen brukket, 2 buffere ødelagt.	
<u>G3 - type 1 nr. 20184, Drm.</u>	Vognkassen helt ødelagt. Understilling brukbar.	
<u>G4 - type 1 nr. 15480, Drm.</u>	Vognkassen brent. Understilling brukbar.	
<u>G4 - type 1 nr. 15500, Drm.</u>	Tak og vegger en del gjennomhullet. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.	<u>kr. 200.-</u>
<u>G4 - type 1 nr. 17191, Oslo.</u>	Vognkassen brent. Utstyr for trykkluftbremse sannsynligvis skadd av varme. Understilling forøvrig brukbar.	
<u>G4 - type 1 nr. 17225, Oslo.</u>	En langvegg ødelagt. Tak en del gjennomhullet. Understilling brukbar. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.	<u>kr. 600.-</u>
<u>G4 - type 1 nr. 17297, Oslo.</u>	En langvegg ødelagt. Tak en del gjennomhullet. Understilling brukbar. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.	<u>kr. 600.-</u>
<u>G4 - type 1 nr. 17638, Thm.</u>	Tak en del gjennomhullet. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.	<u>kr. 50.-</u>
<u>G4 - type 1 nr. 17656, Thm.</u>	Vognkassen brent. Jerntaket gjennomhullet av splinter. Trykkluftbeholdere og rørledninger gjennomhullet. Utstyr for trykkluftbremse sannsynligvis skadd av varme.	
<u>G4 - type 1 nr. 17679, Thm.</u>	Vognkassen brent. Understilling brukbar. Utstyr for trykkluftbremse sannsynligvis skadd av varme.	
<u>G4 - type 1 nr. 17702, Thm.</u>	En langvegg ødelagt. Tak en del gjennomhullet. Understilling brukbar. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.	<u>kr. 600.-</u>

Vend.

G4 -- type 1 nr. 20382, Drm.

Vognkassen helt ødelagt. Understilling en del skadd. Trykkluftbeholdere og rørledninger en del gjennomhullet.

G -- type ? nr. ?

Vognkassen brent. Understilling brukbar. Vognnummer ikke innstempelt på understilling. Bygd ved Strømmens verksted 1910.

G -- type ? nr. ?

Vognkassen brent. Understilling brukbar. Vognnummer ikke innstempelt på understilling. Bygd ved Eidsfoss verk 1908. Firmaskiltet nrk. 1697 - 461.

Gf2 -- type 2 nr. 2059, Oslo.

Tak og inventar skadd. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.

kr. 60.-

Gf2 - type 2 nr. 2116, Oslo.

Vognkassen brent. Understilling brukbar.

Gf2 -- type 2 nr. 17051, Oslo.

Vognkassen brent. Understilling brukbar.

Gf2 - type 2 nr. 17082, Oslo.

En endevegg ødelagt. Understilling hel. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.

kr. 350.-

Gfo2 - type 2 nr. 5152, Hmr.

Vinduer knust. 2 dører en del skadd. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.

kr. 250.-

Gfo2 -- type 3 nr. 3396, Oslo.

Vognkassen brent. Understilling oppkappet av tyskerne.

Gvf2 -- type 1 nr. 2837, Oslo.

En langvegg og begge endevegger skadd. Understilling brukbar. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.

kr. 1 000.-

H3 -- type 1 nr. 5529, Hmr.

Vognkassen brent. Understilling brukbar. Utstyr for trykkluftbremse sannsynligvis skadd av varme.

H3 -- type 1 nr. 10055, Oslo.

Vognkassen brent. Understilling brukbar.

H3 - type 1 nr. 10057, Thm.

Vognkassen helt ødelagt. Understilling en del skadd.

Hv3 - type 1 nr. 3423, Oslo.

En endevegg ødelagt av splinter. Panel utvendig på en sidevegg og en endevegg brent. Understilling brukbar. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.

kr. 1 000.-

Hv3 - type 1 nr. 5542, Hmr.

En endevegg ødelagt. Understilling atskillig skadd, men kan repareres. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.

kr. 2 500.-

Hv3 - type 1 nr. 14967, Brg.

Vognkasse brent. Understilling brukbar.

Hvf3 -- type 1 nr. 8495, Hmr.

Vognkassen brent. Understilling brukbar.

Hvf3 - type 1 nr. 17087, Oslo.

Vognkassen brent. Understilling brukbar.

Vend.

- L3 - type 2 nr. 3666, Oslo.
Vognkasse ødelagt. Understilling kassabel.
- L4 - type 1 nr. 32371, Oslo.
Vognkasse og dører en del gjennomhullet.
Reparasjonsutgifter anslåes til ca. kr. 30.-
- L4 - type 1 nr. 32394, Oslo.
Kasse en del skadd. Understilling brukbar.
Reparasjonsutgifter anslåes til ca. kr. 100.-
- L4 - type 1 nr. 32609, Oslo.
Vognkassen ødelagt. Understilling brukbar.
- L4 - type 2 nr. 32662, Oslo.
Vognkassen brent. Understilling brukbar.
- Lf4- type 1 nr. 11196, Oslo.
Bremsfus ødelagt. Reparasjonsutgifter anslåes til ca. kr. 150.-
- Lf4- type 1 nr. 32561 T.P.B.
Vognkassen ødelagt. Understilling brukbar.
- LK1- type 1 nr. 5170, Hmr.
Vognkassen brent. Understilling brukbar.
- LK3 -type 1 nr. 6715, Oslo.
Vognkassen brent. Understilling brukbar.
- LK3- type 1 nr. 10651, Thm.
Vognkasse og understilling helt ødelagt.
- LK3- type 1 nr. 15906, Drm.
Vognkasse helt ødelagt. Understilling en del gjennomhullet av splinter, men ellers brukbar.
- LK3- type 1 nr. 15918, Drm.
Kassen en del skadd. Dragstang avslitt.
Reparasjonsutgifter anslåes til ca. kr. 400.-
- LK3- type 1 nr. 15921, Drm.
Vognkassen brent. Understilling litt skadd av splinter og endel vridd.
- LK3- type 1 nr. 15925, Drm.
Vognkassen helt ødelagt. Understilling brukbar.
- LK3- type 1 nr. 15928, Drm.
Vognkassen brent. Understilling brukbar.
- LK3- type 2 nr. 1426, Oslo.
Vognkassen ødelagt. Understilling brukbar.
- LK3- type 2 nr. 1449, Oslo.
Vognkassen helt ødelagt. Understilling brukbar.
- M1 - type 1 nr. 2504, Oslo.
Vognkassen helt ødelagt. Understilling brukbar.
- M1 -type 2 nr. 8277, Hmr.
Diverse skade på vognkasse og understilling.
Reparasjonsutgifter anslåes til ca. kr. 300.-
- M1 - type 2 nr. 14401, Brg.
2 buffere, en endelem, ca. kr. 150.-
- M2 - type 1 nr. 17513, Thm.
Vognkasse brannskadd. Reparasjonsutgifter anslåes til ca. kr. 80.-

Vend.

<u>N1 - type 2 nr.1837,Oslo.</u>	Bunn ødelagt. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.	<u>kr. 200.-</u>
<u>N1 - type 2 nr.2405,Oslo.</u>	Vognkasse og understilling litt skadd. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.	<u>kr. 80.-</u>
<u>N1 - type 2 nr.3930,Oslo.</u>	Vognkasse og understilling helt ødelagt.	
<u>N2 - type 2 nr.4123,Oslo.</u>	Bunn ødelagt. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.	<u>kr. 200.-</u>
<u>N2 - type 2 nr.5362,Hmr.</u>	Vognkasse brent. Understilling brukbar.	
<u>Nf1- type 1 nr.6418,Oslo.</u>	Bremshus ødelagt. Bunn skadd. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.	<u>kr. 350.-</u>
<u>S^P3- type 2 nr.9251,Brg.</u>	En del panel gjennomhullet. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.	<u>kr. 30.-</u>
<u>T3 - type 1 nr.4834,Oslo.</u>	En geide ødelagt. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.	<u>kr. 50.-</u>
<u>T3 - type 1 nr.6625,Oslo.</u>	Brent. Understilling brukbar. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.	<u>kr. 250.-</u>
<u>T3 - type 1 nr.17009,Oslo.</u>	Brent. Understilling brukbar. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.	<u>kr. 250.-</u>
<u>T04- type 1 nr.16654,Drn.</u>	Brent. Understilling atskillig nedbøyd og lønner seg vistnok ikke å reparere. Boggier muligens brukbare.	
<u>T13- type 1 nr.10929,Thm.</u>	2 geider ødelagt, ca.	<u>kr. 200.-</u>
<u>T13- type 1 nr.10953,Thm.</u>	Totalt vrak.	
<u>T13- type 1 nr.10993,Thm.</u>	2 buffere og en del staker ødelagt. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.	<u>kr. 200.-</u>
<u>R - 4954,Oslo.</u>	Vinduer knust. Panel og dører en del skadd. Verk- tøy fjernet. Verdi kan ikke angis.	
<u>R - 11101,Oslo.</u>	Vinduer knust. Dører og verktøyskap oppbrutt. En del verktøy mangler. Verdi kan ikke angis.	
<u>R0 - 8114,Hmr.</u>	En del panel gjennomhullet. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.	<u>kr. 80.-</u>
<u>Rs - 5321,Hmr.</u>	Totalt vrak,	
<u>Rs - 8577,Hmr.</u>	Hytte en del ramponert. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.	<u>kr. 80.-</u>
<u>Ro - 10197,Hmr.</u>	En del utstyr mangler. Verdi ca.	<u>kr. 2 000.-</u>

Vend.

C. Utenlandske vogner.

1. Svenske vogner.

Nr. 1772. Litra Os. Bane GDJ.

Alt treverk brent opp. Understilling brukbar.

Nr. 6621. Litra Nss. Bane BJ.

Ca. halvparten av karmene brent. Bunn og understilling i orden.

Nr. 18550. Litra ?. Bane S. J.

Vognkassen brent. Understilling brukbar.

Nr. 20838. Litra Os. Bane S. J.

En endestokk inntrykket. Dragstang og dragkrok böyd. 2 buffere ødelagt.

Nr. 23427. Litra Os. Bane ?.

Kastet helt rundt. Understilling atskillig ramponert. Ramme en del böyd. Kan vistnok repareres.

2. Tyske vogner.

1 stor G-vogn brent. Understilling brukbar.

2 små G-vogner totalt vrak.

D. Skiftetraktorer.Traktor nr. 18.

Vinduer knust. Batteri fjernet. Motor m.v. ser ut til å være i orden. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.

kr. 300.-Traktor nr. 46.

Vinduer knust, ellers ingen krigsskade. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.

kr. 100.-Traktor nr. 24.

Treverk i førerhus atskillig ramponert. Batteri fjernet. Motor m.v. ser ut til å være i orden.

Reparasjonsutgifter anslåes til ca.

kr. 700.-Traktor nr. 39.

Sammentrykket ved kollisjon. Rammeplatene böyd sideveis og langsetter. Hele overstyret må sannsynligvis fornyes. Batteri og alt tenningsutstyr fjernet. Motor, gearkasse og vendedrevkasse ser ut til å være uskadd. Likså hjul, stenger og akselkasser. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.

kr. 8 000.-Traktor nr. 55.

Vinduer knust. Batteri vistnok ødelagt. Motor m.v. ser ut til å være uskadd.

Reparasjonsutgifter anslåes til ca.

kr. 300.-E. Lokomotiver.Lok. nr. 140, type 15 f, Oslo.

Avspørt ved Koppang av norske militære. Arbeid med påsporing ca.

kr. 300.-Lok. nr. 137, type 18 a, Hmr.

Tendertank gjennomhullet. Atskillige splinter gjennom kledningsplaten for fyrkasse og rundkjel men vistnok ikke gjennomslag i kjelplater. Førerhytte brent. Armaturen skadd av varme. Reparasjonsutgifter anslåes til ca.

kr. 2 000.-Vend.

Lok. nr. 158, type 18c, Hmr.

Har vært i kollisjon (kjørt av tyskerne). Tenderen en del skadd. Pottene til vassventilene ødelagt. Buffere og skinneryddere ødelagt. En del rør på tenderen skadd. Vinduer knust.

Reparasjonsutgifter anslåes til ca. kr. 2 000.-

Lok. 435, type 26 c, Hmr.

Avsporet i bombehul ved Lesjaverk. Veltet over på siden, ligger i løs grus. Maskineriet ser ikke ut til å være særlig skadd, men en del stenger m.v. er sannsynligvis bøyd. Kjelen ser ut til å være hel. Hvorvidt fyrkassen er brent opp kan ikke avgjøres. Førerhytten brent. Armaturen skadd av varme. Tendertanken hel. Tenderunderstilling en del skadd.

Reparasjonsutgifter (inkl. påsporing) anslåes til ca. kr. 14000.-

Lok. 5, type 45 a, Oslo.

Avsporet sammen med lok. 435. Tendertank skadd. Kjelen ser ut til å være hel. Fyrkassen muligens skadd av varme. Førerhytten delvis ødelagt (ikke brent). Bremsstell revet løs og delvis ødelagt. Maskineriet ser forholdsvis uskadd ut. En del stenger sannsynligvis bøyd.

Reparasjonsutgifter (inkl. påsporing) anslåes til ca. kr. 13500.-

Lok. 437, type 26 c, Hmr.

Avsporet på Lesja st. ved bombenedslag kloss i skinnegangen. Tendertank og tenderunderstilling helt ødelagt. Tenderboggier en del ramponert, men kan muligens repareres. Førerhytten helt ødelagt. Armatur i orden. Maskineri og kjel ser ut til å være uskadd. Aksler og stenger kan muligens være en del bøyd. Reparasjonsutgifter (inkl. påsporing) anslåes til ca. kr. 25000.-

Lok. nr. 258, type 30 a, Hmr.

4 - 5 splintmul i kjelkledning. Antagelig hull i rundkjel på et par steder. En del rørledninger skadd. Tendertank gjennomhullet på 7-8 steder. (Kan lappes).

Reparasjonsutgifter anslåes til ca. kr. 1 500.-

Lok. nr. 469, type 30 c, Thm.

Buffere og skinneryddere foran ødelagt. Frontlampen smadret. En del skudd gjennom røkskap.

Reparasjonsutgifter anslåes til ca. kr. 1 000.-

Lok. 415, type 31 b, Thm.

Tak i førerhytten ødelagt av bombesplinter. Stenger, barder, hjul og ramme en del skadd av splinter. Gjennomstrømningsrør for omløp gjennomhullet. Likeså forvarmer Vinduer knust. Reparasjonsutgifter anslåes til ca. kr. 1 000.-

Utgifter ved påsporing av avsporte vogner anslåes til ca. kr. 2 500.-

I tillegg til foranstående kommer en del mindre skader på vogner og lok. Disse kan ikke angis da dette materiell har vært anvendt i trafikk og således stadig har skiftet plass.

En del vogner ble anvendt som losjivogner for tyske tropper under inspeksjonen og skader på vogner og inventar kan derfor senere være blitt større enn angitt.

[Handwritten signature]



Nr. 25K.

Reisetillatelse

Bilag side 118

for beordret tjenestereise
for

Navn *T. Røgh Olsen*, født *27/4-1907 i Vinger*

Adresse *Haugesveien, Kamar*, stilling *Rovdriftør*

Legitimasjon: (Leg.kort. Passerseddel. Tj.bevis. Grenseboerbevis. Politipass).

Nr. *234/40* Utstedt av Politimesteren i *Kamar*
Lensmannen

For reise på strekningen(e) Framreisedag: *16/11* 194 *4*

fra *Oslo* til *Kamar*

“ ”

Framreisen må være foretatt innen 7 dager og tilbakereisen innen 30 dager fra framreisedagen. Tillatelsen gjelder bare i forbindelse med gyldig reisebillett. Den må vises fram ved billettkjøp og billett kontroll og må oppbevares under reisen samt avleveres etter endt reise sammen med billetten. Tillatelsen gir ikke rett til noen bestemt plass. Den kan ikke overdras. På forlangende må De forevise legitimasjon. Tillatelsen er bare gyldig såfremt den er forsynt med foreskrevne stempel.

Kamar den *15/11* 194 *4*

H. Skjerve
underskrift.

UNGES STATSBAKER
Kringkassens i *Kamar* distrikt
stempel

N S. R. 7. 44. 100 000.

Vend.

r tjenestereiser (enkelt reise)

i måned 194

Bopel

Tjenesteopdrag

Strekning

For reise med regulerte tog må skriftlig henvendelse skje til Reguleringsentralene for anvisning av plass før reisen kan tiltres.

De regulerte tog er:

Tog nr.:	Avg.tid:	Fra:	Til:
281	11.30	Eina	Fagernes
401	7.10	Oslo Ø.	Trondheim
405	18.30	Oslo Ø. (Loenga)	Trondheim
601	9.00	Oslo V.	Voss
		mandag, onsdag og fredag	
607	19.00	Oslo V.	Bergen
701	18.10	Neslandsvatn	Stavanger
709	21.00	Oslo V.	Egersund
402	7.20	Trondheim	Fokstua
406	16.50	Trondheim	Oslo Ø. (Loenga)
602	7.55	Bergen	Ål
		søndag, tirsdag og torsdag	
608	16.55	Bergen	Oslo V.
702	22.40	Stavanger	Neslandsvatn
710	10.10	Stavanger	Oslo V.

For reise med regulert buss må henvendelse skje til bilrutenes reguleringsentraler hvor sådanne er opprettet, eller til vedkommende busseiers kontor, for anvisning av plass før reisen kan tiltres.

For reise med regulerte tog må skriftlig henvendelse skje til Reguleringsentralene for anvisning av plass før reisen kan tiltres.

De regulerte tog er:

Tog nr.:	Avg.tid:	Fra:	Til:
281	11.30	Eina	Fagernes
401	7.10	Oslo Ø.	Trondheim
1703	15.40	Oslo Ø.	Trondheim
405	18.30	Oslo Ø (Loenga)	Trondheim
601	9.00	Oslo V.	Voss
		mandag, onsdag og fredag	
607	19.00	Oslo V.	Bergen
701	18.10	Neslandsvatn	Kristiansand
709	21.00	Oslo V.	Egersund
402	7.20	Trondheim	Fokstua
1704	12.30	Trondheim	Oslo Ø.
406	16.50	Trondheim	Oslo Ø. (Loenga)
602	7.55	Bergen	Al
		søndag, tirsdag og torsdag	
608	16.55	Bergen	Oslo V.
702	7.35	Kristiansand	Neslandsvatn
710	10.10	Stavanger	Oslo V.

Bilstrekningen Kristiansand—Flekkefjord og omvendt er plassregulert.

For reise med regulert buss må henvendelse skje til bilrutenes reguleringsentraler hvor sådanne er opprettet, eller til vedkommende busseiers kontor, for anvisning av plass før reisen kan tiltres.

Offisielle flaggdager under okkupasjonen.

1941

23/9 Snorre-jubileum.

1942

1/2, 2/2 og 3/2 Statshandling på Akershus.

17/5

24/5 Pinsedag.

7/6

18/7 Ministerpresidentens fødselsdag.

29/7 Olsok

26/10 Minister Lundes død.

25/12 Juledag.

1943

1/1 Nyttårsdag.

25/4 Påskedag.

1/5 Arbeidets dag.

1/2 Minne om statshandlingen på Akershus.

17/5

7/6

13/6 Pinsedag.

15/6 Grieg- jubileum.

18/7 Hafrsfjordslaget.

29/7 Olsok.

1944

9/4 Påskedag.

17/5

28/5 Pinsedag.

18/7 Ministerpresidentens fødselsdag og dagen for Hafrsfjord-
slaget.

29/7 Olsok.

25/12 Juledag.

1945

1/1 Nyttårsdag.

1/4 Påskedag.

1/5 Arbeidets dag.

Det er sansynlig at det var flagging også de høytidsdagene som mangler i 1943 og 1944, men det er ikke funnet noen instruks om det.

DW.s beslagleggelse av hus og grunn tilhørende NSB.

	Areal	Leie	Fra
	m2	pr.år	dato
Minnesund. Tomt til brakke	126	25,20	16/2.43
Tomt til utsiktstårn	36	7,20	23/1.42
Strandlykkja. Brakke	110	720,-	18/11.44
Steinsrud. Brakke	32	300,-	20/11.44
Stange. Lagerskur	124	24,80	1/9.43
Hamar. Tomt til lagerskur	640	640,-	15/8.40
Tomt til lagerskur	200	200,-	15/8.40
Tomt til kontorbygning	60	60,-	25/9.40
Tomt til WC	4	4,-	25/9.40
Tomt til Felleskjøpets lager	70	14,-	
Tomt Disen	7100	1420,-	24/8.40
Skole og gymnastikkbygning på Disen		5160,-	
BK kontor 2 rom		1200,-	1/8.43
2 kontorrom i stasjonsbygg.	50	1200,-	15/8.44
Venterom i spisesalen i Jernbanerestauranten	55	500,-	1/11.44
Parkgaten 14, 2 rom		2000,-	1/1.45
Parkgaten 14, 1 rom		250,-	1/1.45
Brumunddal. Lagerskur	200	40,-	1/8.43
Brakke med tilbygg	25	150,-	20/12.44
Veldre. Lagerhus	126	25,20	
Stm. leilighet		1850,-	23/12.44
Rudshögda. Lagerskur	124	24,80	1/8.43

DW.s beslagleggelse			Bilag side 125
Ringsaker. 2 lagerskur	204	60,80	1/8.43
Moelv. Lagerskur	150	30,-	-
Ring. Lagerskur	250	50,-	-
Bergseng. Lagerskur	143	28,60	-
Lillehammer. Tomt for lagerskur	10200	2040,-	1/10.40
Tomt for brakke	100	20,-	1/5.44
Tomt for DW formål	600	300,-	1/5.44
Oljerom i vedskuret	57	24,-	24/5.44
Vaktrom i materialbu	15,6	120,-	18/2.44
Administrasjonsrom i st.bygn.	19	400,-	15/3.45
Konduktörrom i st.bygn.	27	550,-	22/12.44
Håberg. Byggetomter i Håve grustak	1160	238,-	9/5.43
Ilgodsrommet	10,5	150,-	15/11.44
Et rom i bryggerhuset	11,8	170,-	17/11.44
To rom i ilgodsbygningen	11,9	170,-	14/12.44
Hunder. Vokterbolig nr. 2	47	500,-	20/12.44
Løftet i vokterbolig nr. 1	30	120,-	14/11.44
Tretten. Lagerskur	38	7,60	
Et rom i stasjonsbygningen	12,5	270,-	20/11.44
Losna. Et rom i stasjonsbygn.	12,5	270,-	17/11.44
Fåvang. Materialbu	16	60,-	24/11.44
Bryggerhus i vokterbolig	12	100,-	17/11.44
Ringebu. Furuheim sidespor	2720	544,-	13/7.40
Brakke tilhørende Nils Myhr	60		1/9.43
Tomt for lagring av kull	230	46,-	1/9.43
Hundorp. Et rom i stasjonsbygn.	12,5	270,-	23/11.44
Otta. Latrine km. 297,29	20	4,-	1/4.43
To rom i stasjonsbygn.	45	1600,-	30/11.44
En leilighet i funksjonærbolig	55	1150,-	26/11.44

DW.s beslagleggelse	Bilag side 126		
Rosten. 3 rom i brakken	44,5		14/1.45
Dombås. Tomt for Ortskommendatur	400	80,-	1/10.40
Gamle ilgodsbygning	199	2700,-	15/9.41
Tomt til brakke	134	26,80	5/10.41
Utv. gammel ilgodsbygning	22	4,40	8/3.43
Potetkjeller	26	5,-	1/1.42
Skur på siderampe	24	4,80	1/3.41
Tak over dyreleidere	64	12,80	1/4.43
Latrine for DW	33	6,60	6/7.43
4 4 rom i stasjonsbygningen	58,5	1960,-	30/11.44
Sjokoladekiosk	4,6		
Dombås-Lesja. Sidespor og tomt			
km. 343,7	500		1/12.40
km. 345,9	10000	2000,-	19/3.43
Bottheim-Lesja. Selmers sidespor	1100	50,-	1/9.42
Feste for telefontråder		31,20	17/1.43
Mørstein. Tomt for sirkelsag	120		
Tomt for lagerplass	105		
Romsdalshorn. Tomt for lagerskur	300	97,80	1/7.41
Åndalsnes. Tomt for brakke	5950		1/9.40
Do.	170		1/6.42
Tomt i stm.s have	400	i alt	15/5.42
Tomt ved kai med skur og kontor	225	1461,-	12/9.42
Tomt ved Hensveien	660	hit	1/7.42
Tomt for sidespor km.456,7	400	80,-	1/6.42
Tomt for hus i Neshagen	1250	250,-	4/5.43
Ilseng. Lagerskur	208	41,60	1/9.43

DW.s beslagleggelse

Bilag side 127

Elverum. Tomt for lagerskur	4987	997,40	1/8.40
Tomt for kullager	865	173,-	15/6.43
Tomt for lagerplass	400	80,-	1/5.44
Koppang. Stasjonsgrunn	529,5	105,90	1/12.44
Fjøs på stasjonstomten	250		3/2.45
Barkald. Et rom i stasjonsbygn.	14,5		10/2.45
Tynset. Rom i telefonsentralen	11		9/6.42
Tomt for skur	16		15/11.42
Koppang. Hvilerom i lok.stall	14,5		5/2.45
Hamar. Sidespor km. 128,97			
Storhallar			24/11.44
Lillehammer. Sidespor km. 188,31			16/8.44

Beslagleggelse av tjenestemenns leiligheter.

- O. Christophersen, stm., Mønnesund, stm.-leilighet, 12/4-8/5.40
Dorr banevokterbolig, 2 vær. og kjøkken, fra 15/9.41
- H. Lange, verkst.arb., Hamar, 3 vær. og kj., 24/5.40-15/5.41
- M. Aarvold, telegrafist, Fåberg, 3 vær. og kj., fra invasjonen
Hunder baneform.bolig, 2 vær. og kj., 4/6-3/9.40, 30/10.40-
14/4.41.
- S. Løken, stm., Dovre, 3 vær. og kj., 8 dager i mai 1940.
- A. Pladsen, banemester, Dombås, 3 vær. og kj., fra mai 1940.
- Ole Rønning, stasjonsbet., Åndalsnes, nytt hus, fra 1/8.42.
- Ingv. Lindstad, stm., Sel, 2 måneder i april-mai 1940.
- E. Sørensen, lok.fører, Åndalsnes, april-juni 1940.
- Oskar Olsen, lok.pusser, Otta, fra 26/11.44, frigitt.
- Gunnar Noren, lok.fører, Lillehammer, 12/1.45, fikk annen leil.

Lfd. Nr. 379.

Diese Wohnung wird von dem N. S. B. Bediensteten

Verketstarbeider Sverre Stenberg

bewohnt und darf nur mit Zustimmung der Transport-
Kommandantur Oslo in Anspruch genommen werden

(V. O. Bl. Nr. 26 vom 22. September 1943 Ziffer 366).

Für die Richtigkeit:



Distriktchef — ~~Abteilungs~~chef.


Major und Kommandant.

2a. Hvormange mann kan beskjeftiges ved arbeider, som er uavhengige av sesong (som kan drives hele året)?

b. Hvormange kan tas i tillegg på rene sommerarbeider?

c. — * — vinterarbeider?

3. Kan arbeidet fordeles så styrken kan holdes noenlunde jevn?

4a. Hvormange kan settes i arbeide straks (med nuværende losjiforhold)?

b. — * — 14 dage senere?

c. — * — 1 mnd. senere?

5. Hvor mange må være spesialarbeidere, murere?

tunnel og fjell?

smed?

6a. Hvormange kan skaffes losji straks i forhåndenværende hus, ved leie eller rekvisisjon av husrom som er ledig eller tynt bebodd?

b. Hvormange kan plasseres i tillegg til a ved påkosting (ovner, komfyrer, enklere innredning)?

c. Hvormeget brakkeplass kan det være tale om å skaffe?

7a. Hvormeget trenges av almindelig redskap og forbrukssaker for styrke 4a?

b. — * — 4b?

c. — * — 4c?

(Fyll ut vedlagte liste — beregn nøkternt, det må gås ut fra supplering etterhvert. Reserve 5—10%)

8a. Hvad trenges av brakkeutstyr for styrke 4a?

b. — * — 4b?

c. — * — 4c?

(Fyll ut vedliggende liste).

9. Særskilte opplysninger.

den 1944

GENERALDIREKTÖREN FOR
NORGES STATSBANER,
Driftsavdelingen,
Jnr.1664/42 D.

Oslo, den 30. juni 1942.

K J E N N I N G S T E G N (Armbind).

for

HJELPETJENESTEN M.V. VED
NORGES STATSBANER

Ved utrykning, under flyalarmtilstand m.v.

Stadfestet av Politidepartementet den 22. juni 1942.

Nr.	Bindets farve	Bokstav- farve	P å s k r i f t	Anven-des for
1.	Hvit	Blå	NORGES STATSBANER	Arbeids-Bedrifts- og Luftvernledelsen.
2.	Röd	Hvit	NORGES STATSBANER B R A N N V E R N	Brannvernet
3.	Hvit	Röd	NORGES STATSBANER F Ö R S T E H J E L P	Sanitetstjenesten
4.	Grön	Hvit	NORGES STATSBANER O R D E N S V E R N	Ordansvernet. Vaktmannskap, Nöd- betj. Observasjons- & Ordonn.tjen.
5.	(Brun Hvit stripe)	Brun	NORGES STATSBANER (i den hvite stripen)	Rydning- og Reparasjonstjen- esten.
6.	Gul	Sort	NORGES STATSBANER GASSVERN	Avgassingstjen- esten.
7.	Gul	Sort	NORGES STATSBANER.	Passering på offentlige gater m.v. under fly - alarmtilstand for sivilklædte jern - banefunksjonærer med passerseddel.

Denne liste over de forskjellige kjennings tegn slås opp på kom -
mando -og alarmplasser samt i alle tilfluktsrom på tjeneste -
steder hvor hjelpeavdelinger er organisert.

B e v i s .

A u s w e i s .

Innehaveren av dette bevis er jernbanetjenestemann og har tillatelse til å passere de tyske poster.

Inhaber dieses Ausweises ist Eisenbahnbeamter und darf die deutschen Posten passieren.

OSLO, den 22. april 1940.

OSLO, den 22. April 1940.

For Generaldirektøren

Für die Gruppe XXI

Der Kommandeur der Eisenbahnpioniere



des Transport

Hauptmann d. Ger. Stab



Der Ortskommandant
A. B.

Leutnant

NORGES STATSBANER

Hovedstyret

Gruppe XXI

Abt. II a.

Bilag side 131

B e v i s .

A u s w e i s .

Innehaveren av dette bevis er jernbanetjenestemann og har tillatelse til å passere de tyske poster.

OSLO, den 22. april 1940.

For Generaldirektøren

Inhaber dieses Ausweises ist Eisenbahnbeamter und darf die deutschen Posten passieren.

OSLO, den 22. April 1940.

Für die Gruppe XXI

Der Kommandeur der Eisenbahnpioniere



Bevollm. Kommissar
des Chefs des Transportwesens.

Bilag side 132

A U S W E I S .

Der Inhaber dieses Ausweises ist Angehöriger der Norw. Staatsbahnen. Er ist berechtigt, zu jeder Tages- und Nachtzeit alle Anlagen der Norw. Staatsbahnen in dem von der Deutschen Wehrmacht besetzten Gebiet zu betreten. Ausserdem hat er die Genehmigung den Weg von seiner Wohnung zum Arbeitsplatz und umgekehrt jeder Zeit ungehindert zurückzulegen.

OSLO, den 1. Mai 1940.

Der Bevollm. Kommissar
des Chefs d. Transportwesens.

Für die Generaldirektion der
Norwegischen Staatsbahnen.



[Handwritten signature]
Hauptmann d. Gen. Stab.

Norges Statsbaner
Hovedstyret

[Handwritten signature]

644

Viserbehør:

Bilag side 133

Name *H. Ståveland* geb. 1887

Beruf *gamm. Kverveg. Slakter*

Wohnort *Storhamar, Hamar*

wird hiermit die Erlaubnis erteilt, während der Nachtstunden vom *21-6 Uhr*

die Strecke *Vang Hamar* von *Wohndort nach Arbeitsort* zu betreten

Gültigkeit von 4/9-40 bis *18-9-40*

HAMAR POLITIKAMMER, den 4/9-1940

S. Gjermoe



Her Ortskommandant
A.B.

[Signature]
Leutnant

Hamar (Sted) 8/4 - 1943 (Datum)

Innehaveren av denne passerseddel:

Ralp (Fornavn) Svane (Etternavn) Dombås (Adresse)

er som dagleier (Tjeneste i d. s. l. eller stilling)

berettiget til å passere offentlige vegar, gater og plasser under flyalarm

NORGES STATSBANER
Distriktschefen i Hamar distrikt

for distriktschefen
Wing. Schram
(underskrift)

inspektør (Tjenestegrad) Vend

Der Inhaber dieses Ausweises ist als Arbeiter (Stellung)

berechtig bei «Fliegeralarm» öffentliche Strassen, Wege und Plätze zu betreten.



Thovau
Rittmeister u. Ortskommandant

Vend

Form. nr. 821 B2



B. N^o 04661

Adgangskort

til km 411.9 - 418.3 (Verksted—Stasjonsområde o. l.)

for baneform. P. Akerjordet (Fullt navn og stilling)

Tid: 1. kvartal 1945. Vend!

Sign. *[Signature]*

Paksiden, se neste side

Kortet utferdiges for bestemt angitt område. Det utstedes på innehaverens navn for en bestemt tid og kan ikke overdras. Kortets forside må være overstemplet med distriktsjefens (anl.sjefens) eller avd.sjefens navnetrekk.

Misbruk vil bli påtalt og eventuelt straffet.

(10. 42)



den 20/9-1941.

S. Gjovik

Tjenestebevis. *ppm*

Innehaveren av dette tjenestebevis skal alltid ha dette med seg på tjenestereiser i grensonene og på oppfordring forevise det for alle norske og tyske kontrollorganer.

Forsiden, se forrige side

Tjenestebevis.

Nr. 211/1941.

Politimesteren i Hamar
 bevidner at Ivar Karlsen Braathen
 født 24/6-1882 i Lier
 bopel Briskeby pr. Hamar
 er lokomotivfører
 i ved Norges Statsbaner.



Hamar politi, den 28. mars 1941.

I. Braathen
 Egenhendig underskrift.

S. Gjovine
 Politimesterens underskrift.
J. Jm



Stempel.

Uten betaling.

Vend

Utdrag av en jernbane-families spiseseddel.

Mai 1943	Middag	Aftens
Lördag 1	Brosme	Smørbrød
Søndag 2	Fiskepudding	Fiskesuppe, poteter
Mandag 3	Fersk lange	Fersk lange
Tirsdag 4	Stekt sei	Fiskesuppe, poteter
Onsdag 5	Fersk lange	Do.
Torsdag 6	Fiskepudding	Spekesild
Fredag 7	Fersk lange	Fiskesuppe
Lördag 8	Do.	Fersk lange
Søndag 9	Fiskepudding	Fiskepudding
Mandag 10	Lettsaltet torsk	Spekesild
Tirsdag 11	Fiskekaker	Do.
Onsdag 12	Kolje	Fiskerester
Torsdag 13	Fiskekaker	Sildekaker
Fredag 14	Lettsaltet torsk	Fiskerester
Lördag 15	Stekt gråbensild	Do.
Søndag 16	Kjöt-karbonader	1 karbonade, 1 smørbrød
Mandag 17	Stekt gråbensild	Fiskekaker
Tirsdag 18	Lettsaltet torsk	Sildekaker
Onsdag 19	Røkt torsk	Rester og lompe
Torsdag 20	Fersk sild	Stekte poteter, 1 smørbrød
Fredag 21	Fersk sild	Rester, lompe
Lördag 22	Fersk sei	Potetsuppe, smørbrød
Søndag 23	Stekt sei	Smørbrød
Mandag 24	Stekt gråbensild	Rester
Tirsdag 25	Fiskepudding	Smørbrød i anl.potetsett.
Onsdag 26	Stekt makrel	Rester
Torsdag 27	Kokt makrel	Fiskekaker
Fredag 28	Fersk torsk	Plukkfish
Lördag 29	Saltet torsk	Smørbrød
Søndag 30	Fiskepudding	Smørbrød
Mandag 31	Kokt makrel	Fiskepudding

November 1944

Onsdag 1	Salt torsk	Spekesild
Torsdag 2	Fersk sild	Do.
Fredag 3	Lettsaltet sei	Do.
Lördag 4	Salt torsk	Do.
Søndag 5	Røkt torsk	Do.
Mandag 6	Fersk sild	Fersk sild
Tirsdag 7	Sildekaker	Sildekaker
Onsdag 8	Ingen middag	Spekesild
Torsdag 9	Salt torsk	Sildekaker
Fredag 10	Sildekaker	Spekesild
Lördag 11	Salt torsk	Smørbrød
Søndag 12	Salt sei	Spekesild
Mandag 13	Knakkpølse	Do.
Tirsdag 14	Salt sei	Do.
Onsdag 15	Do.	Do.

November 1944

Her slutter vi, for nå ble villa-grisen slaktet, og da ble det velstand.

Noen bemerkninger bør dog gjøres til spiseseddelen:

"Fersk" fisk bør stå i gåseøyne.

Fisk er alltid uten smør, men med "hvit" saus, hvilket i praksis vil si svart.

Etter de danske giveres ønske er det etablert et samarbeid mellom de 5 store offentlige etater: jernbane, post, telegraf, toll og fengsel. Det er dannet en felleskomite med medlemmer fra alle 5 grupper. Komitéen har som oppgave å stå givene bi ved den tekniske avvikling av arbeidet med fordelingen, å skaffe tilveie navnelister over de funksjonærer som skal komme i betraktning og for øvrig legge arbeidet best mulig tilrette for de danske givere— *under streng hensyntaken til givernes fastsatte direktiver.*

For den utdeling som nå forberedes har givene gitt utdelingskomitéen følgende direktiver:

Det skal ved utdelingen av disse danske gavepakker legges vekt på å hjelpe funksjonærer og arbeidere hvis hovedbeskjeftigelse er i en av ovennevnte 5 etater og som:

1. ikke daglig (alle virkedager) får dansk eller svensk suppe eller gavepakker regelmessig. De som nå får suppe kan *ikke* si denne fra seg for å få pakke, og de som *kan* få suppe heretter, etter den nå utvidede adgang til suppespisning, må ta denne istedenfor en *eventuell* pakke.
2. En og samme familie (husstand) skal bare ha én pakke. (Er det ved den begrensede førstegangs-utdeling som allerede er ferdig levert ut to pakker til samme familie (husstand) hvor flere er ansatt i ovennevnte etater og som følge derav har fått én pakke for meget, vil dette bli regulert ved første utdeling etter nærværende direktiver). Er 2 eller flere av husstanden ansatt i noen av de nevnte etater, utleveres 2 pakker hvis minst 5 familiemedlemmer hvorav tre eller flere er uforsørgede.
3. Under særlige forhold kan funksjonærer med årslønn høyere enn kr. 6750. — få pakke.
4. Da antallet av pakker er begrenset, må pakkene først og fremst reserveres for den som har sin hovedbeskjeftigelse og har arbeidet noen tid i vedkommende etat. Det medtas alle slags reserve- og ekstrarfolk, både faste og midlertidige, når de har ca. $\frac{1}{2}$ års tjeneste. Rengjøringspersonale (og vikarer for disse) med ca. $\frac{1}{2}$ års tjeneste kan få pakke, videre sykepermitterte, herunder også de som har tjenestefrihet uten lønn med invalidepensjon, og kvinner som har permisjon på grunn av barnefødsel inntil 1 år etter barnet fødsel.
5. For hver pakke betales kr. 1.00.

Gavepakker skal deles ut i Oslo, Bergen og Trondheim (disse steder med lokalstrekninger) videre i Moss, Fredrikstad, Sarpsborg, Halden, Drammen, Holmestrand, Horten, Tønsberg, Sandefjord, Larvik, Porsgrunn, Skien, Notodden, Rjukan, Kongsberg, Hønefoss, Gjøvik, Kongsvinger, Hamar, Lillehammer, Steinkjer, Namsos, Mosjøen, Arendal, Kristiansand, Stavanger med Sandnes.

Komitéen kan ikke gi dispensasjon fra ovenfor anførte direktiver uten etter innhentet forholdsordre.

Hovedkomitéen meddeler direktivene uavkortet og uten tillegg til sine medarbeidere ute i distriktene slik at alle grupper funksjonærer på samtlige utdelingssteder blir behandlet ensartet.

Oslo, den 6. april 1945.

Felleskomitéen

Bilag side 134
HAMAR
DISTR. 112

Søknad om stilling i offentlig tjeneste.

Under henvisning til annonse i Fritt Folk nr. _____ for 194 _____ *)
kunngjøring nr. 32 av 344 1942 *) søker jeg herved

ledig stilling nr. 326 som stasjonsformann
i Hamar distrikt

med årlig lønn kr. 3800

Søkerens fulle navn: *Edvardsen Einar.*

Fødselsdatum og fødested: *8/2 1890 Fåberg*

Nøyaktig adresse: *Strødatnes st.* tlf. nr. _____

Nåværende stilling: *sporskipper* årlig lønn kr. *3700*

Stasjoningssted: *Strødatnes.*

Bierhverv a: (i jernbanen) årlig fortjeneste kr. _____

b: (utenfor ») » » » _____

Samlet årlig arbeidsinntekt: kr. *3700*

Gift: *ja* Ektefelles navn og fødselsdatum: *Margota 23/12 1892*

Antall barn: *Inger* i alderen: _____

Ektefelles eventuelle stilling og bierhverv: _____

Ektefelles årlige arbeidsinntekt kr. _____

Nåværende og tidligere politisk medlemskap og tillidshverv (tidsrum): *f.ø. ikke politisk medlemmer. Tidligere medlem av det Norske arbeiderpartiet.*

N. S. medlem siden: _____ nr. _____

Nåværende medlemskap og tillitshverv i yrkesforening eller fagforbund:

Norsk jernbaneforbund.

Tidligere medlemskap og tillitshverv i yrkesforening eller fagforbund (tidsrum):

Norsk jernbaneforbund 1923.

Nåværende og tidligere offentlige tillitshverv (tidsrum):

Tidligere medlem av herredstyre 9 år

Utdannelse: (Oppgi skolens navn, eksamensår og hovedkarakter)

Tjenesteliste

Første antagelse, ansettelse og senere for-
fremmelser m. v. ved Statsbanene.

Tjenesteforretninger.

(Datum og årstall)

<i>Antagelse 14/3 1919.</i>	
<i>Ansatt stotj. 27/3 1920.</i>	
<i>" sporsk. 5/10 1928.</i>	

Tidligere virksomhet utenfor jernbanen: *jord og skogsarbeide.*

Helbredstilstand: *God.*

Bilag side 14

Søkerens egne bemerkninger:

Åndalsnes den *11/5* 194 *2*

Einar Eikvarden.

Underskrift.

Foresattes attestasjon jfr. Røde bok, side 169-170)

Sporskipper Eikvarden er en meget flink jordenarbeider som jeg kan anbefale på det bedste. Ved hans edruelighetsforhold er det intet å bemerke.

Åndalsnes den

11/5 194 *2*

Stor Thorsen

Underskrift.

Sendes hr Distriktsjefen i

Hamar

distrikt.

Avskrift av rulleblad.

Ordensstraffer m. v.

(Fylles ut ved Distriktsjefens kontor)

~~20. 12. 1943. Bølt kr. 25,- for å ha nytt berusende drikke under
sin tjenste ved Lillehammer stasjon natt til 17. desember
f.å. 1. og 2. 1943.~~

De i søknaden anførte data for antagelse, ansettelse og forfremmelser er kontrollert.

Hamar den 23 nei 1942.

Distriktsjefens kontor.

E. A. ...

E r k l æ r i n g .

04229
1942

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

Jeg vil i samsvar hermed alltid vise full og hel loyaltet overfor det her i landet bestående statsstyre.

Jeg erklærer videre at jeg særlig vil avholde meg fra enhver form for propaganda for de oppløste politiske partier.

nta

rel

nc

Hvis

De

1

R.

Spørreskjema.

(Sendes Innenriksdepartementet, Sentralkontoret, Oslo.)

11.12.1942

Fullt navn
(etternavn, samtlige fornavn, for gift kvinne også pikenavn.)

Født den i

Nøyaktig adresse

..... Telefon

Nåværende hovedstilling i

Årlig lønn (med alderstillegg og mulige andre tillegg m. v.) kr.

Bierverv

..... årlig fortjeneste „

Samlet årlig arbeidsinntekt kr.

Ektefelles eventuelle stilling og bierverv (arb.giverens navn og adr. anføres)

.....

..... Ektefelles årlige arbeidsinntekt „

Gift den* Ektefelles navn (også pikenavn) og fødselsdatum

.....

Antall barn i alderen deres utdannelse

.....

Foreldres navn, (også morens pikenavn) stilling, statsborgerskap

.....

Er noen av følgende personer jøder eller av jødisk avstamning?

(Hvis noen av dem ikke er eller var norske, bes deres nasjonalitet og statsborgerskap angitt)

1. Deres far:

2. Deres ektefelles far:

„ mor:

— „ — mor:

„ farfar:

— „ — farfar:

„ farmor:

— „ — farmor:

„ morfar:

— „ — morfar:

„ mormor:

— „ — mormor:

* Hvis flere ganger gift, anføres dette.

Medlemskap (tidsrom) i hemmelige foreninger eller organisasjoner (frimurer og lign.)

Grad eller tillitsverv?

Statsborgerskap

Religion

Helbredstilstand

Hvor oppvokset

Utdannelse (Skolens eller instituttets navn. Eksamensår. Hovedkarakter)

Behersker De fremmede sprog (hvilke?)

Planer om videre utdanning

Praksis og tidligere virksomhet (når og hvor)

Nåværende og tidligere politisk medlemskap og tillitsverv (tidsrum)

Nåværende og tidligere offentlige tillitsverv (tidsrum)

Nåværende og tidligere medlemskap og tillitsverv i yrkesforening og fagforbund (tidsrum)

Verneplikt Våpen (tjenestegren)

Siste tjenestegrad Bilag side 143

Krigsdeltagelse efter 25. september 1940

Arbeidstjeneste

Utmerkelser (også idrettslige)

Interesse for samfundsspørsmål

Andre særlige interesser

Hvilke saker og spørsmål interesserer Dem særlig i Deres nåværende stilling

Plan for fremtidig virke

Ønsker De å delta i kurser eller kvalifikasjonsprøver

tilfelle i hvilke fag

Andre bemerkninger

Jeg forsikrer herved at foranstående faktiske opplysninger er uttømmende og korrekte.

..... den 19

underskrift

Oversikt over beredskapstjenesten i Hamar distrikt.Linjepersonalet.

Søndagsvakt er etablert for inspektørene. Valgliste med telefonnummer er hengt opp på veggen i togledelsens kontor.

På hver avdeling er alltid minst en mann til stede søndager.

En av telegrafmesterens folk har vakt hele døgnet hver dag. Telefonsentralen er alltid underrettet om hvem det er.

Verkstedpersonalet.

Verkstedsingeniørene har ikke søndagsvakt men som regel er minst en av dem å treffe i telefonen hjemme.

For tilkalling av verkstedsarbeidere benyttes alarmklokker som betjenes fra telefonsentralen. Instruks for bruken finnes hos sentralens betjening. Hjemnevakt er ikke etablert, men da alarmklokken er anbragt hos 20 mann, må man kunne regne med at ihvertfall noen er hjemme til enhver tid og møter frem ved alarm.

I tilfelle krigshandlinger eller annet gjør situasjonen slik at det blir ønskelig å etablere hjemnevakter, kan slik anordnes gjennom maskinoveringeniøren så vel for verkstedsingeniører som for verkstedsarbeidere.

Togledelse.

Blir det nødvendig å flytte togledelsen fra Hamar, vil distriktets togledere fordele seg således:

Stasjon	Besørger togledelsen på strekningen	Antall togledere
Lillehammer	Eidsvoll-Otta	4
Dombås	Otta -Åndalsnes	3
Koppang	Hamar-Tynset	2

Sammen med hvert parti togledere reiser en tjenestemann som kan utføre lokomotivmestertjeneste.

Lokomotivinspektøren utpeker dem som skal reise.

Sammen med hvert parti togledere bør det også følge en tjenestemann som skal ordne med det kjørende personales tjeneste og med vognfordeling.

Blir noen del av distriktet skilt fra hovedstasjonen, forholdes med hensyn til togledelse overensstemmende med S-sirk. nr. 103. Dette er sålydende:

[Ikke tatt inn her].

Finner man det ønskelig å flytte togledelsen vekk fra Hamar for en forholdsvis kortere tid, vil det forsøksvis bli plasert togleder på Jessnes og Hjellum stasjoner.

Det er en selvfølgelig forutsetning at alt personale som er forhånden må hjelpe til ved ryddingsarbeid etter uhell, uansett hvilket arbeid de ellers er tildelt. Se Hcs [distriktets sirkulærsamling] side 4.

I tilfelle flyalarm eller luftangrep kan stasjonene, med distriktsjefens tillatelse for hver gang, sende togene foran sin rute hvis det finnes hensiktsmessig. Se S-sirk. nr. 17.

En rekke stasjonsmestere er bemyndiget til å sende kiptog med reisende når det trengs under flyalarm for å bringe mennesker og materiell utenfor faresonen. Se S-sirk. nr. 18 og tillegg nr. 1 til ruteboken side 9.

Eksempelvis kan stasjonsmesteren, Hamar, sende kiptog til samtlige nabostasjoner. Stm. Åndalsnes kan sende kiptog til Romsdalshorn og Marstein.

Forholdsregler i tilfelle

Flyangrep på Hamar.

Som nevnt kan stm. Hamar i tilfelle flyangrep sende tog medførte reisende vekk fra Hamar ved ekstra kiptog.

Det øvrige materiell (lok. og vogner) søkes også kjørt vekk i størst mulig utstrekning fordelt på Ottabanen og Rørosbanen, fortrinnsvis førstnevnte.

Tog i retning mot Hamar stoppes senest på nabostasjonen, som nevnt i Hst.s sirk. 631.

I tilfluktsrom under DC-boligen er anbragt stikker for telefon nr. 180. Denne forutsettes i tilfelle brukt av togledelsen.

I tilfluktsrom under stm.-boligen er stikker for telefon 131. Denne forutsettes brukt av Hamar st.

Til begge steder må apparat medbringes.

I tilfelle Hamar distrikts telefonsentral skulle bli ødelagt, vil alle administrasjonens telefoner bli satt ut av drift. Man har derfor fått en direkte telefonforbindelse med bysentralen til telegrafmesterens kontor. Telefon nr. 1963.

Gjennom Hamar bysentral og bygdesentralene i nærheten kan man nå flere av stasjonene i nærheten av Hamar.

Disse kan som formidlingssentraler holde administrasjonen i forbindelse med distriktet.

Blir det utilstrekkelig med denne telefonlinje, finnes det hos Norsengårdens leieboere flere telefoner som man ~~kan~~ nå kunne få overført til jernbanen.

I tilfelle Norsengårdens øverste etasjer blir ødelagt, vil telegrafmesterens kontorer egne seg bra som "midlertidig distriktskontor".

Blir hele Norsengården ødelagt, må et midlertidig distriktskontor opprettes i et egnet lokale i byen eller omegnen.

Av hensyn til opprettholdelse av driften selv etter større ødeleggelse ved Hamar er det plasert en del forbrukssaker for lok. ved Otta og Koppang.

Flyangrep på Dombås.

Stm. er bemyndiget til å sende kiptog til begge nabostasjoner i Hamar distrikt.

Allt materiell og personale søkes bragt bort fra stasjonsområdet.

Tog i retning Dombås stoppes senest på nabostasjonen.

Dombås har til enhver tid nok lok. til å trekke vekk det materiell som står på stasjonen.

Flyangrep på Åndalsnes.

Stm. er bemyndiget til å sende kiptog til Romsdalshorn og Marstein.

Alle tog på Raumabanen i retning Åndalsnes stoppes straks, og lokomotivene fortsetter ledig til Åndalsnes (Eventuelt til Marstein eller Romsdalshorn) for å bringe det materiell som befinner seg på Åndalsnes i sikkerhet.

Hvis stm. Åndalsnes finner det nødvendig, kan også tog fra Åndalsnes stoppes ved en stasjon og loket sendes ledig tilbake til Åndalsnes. Toget må dog være kommet minst til Bjorli.

I det tilfelle at forbindelsen med togledelsen i Trondheim og Hamar er brutt, kan stm. Åndalsnes, på DC.s vegne disponere de lok. som befinner seg på Raumabanen og gi ordre om kjøring og innstilling av tog på Raumabanen.

For raskest mulig å gjennomføre evakueringen kan skifteloket på Åndalsnes pendle med kiptog mellom Åndalsnes og Romsdalhorn eller Marstein, hvorfra de eventuelt rekvirerte toglok. kan kjøre materiellet videre som tog.

20/2.45

Hamar stasjon. Tjenestegjøring under flyalarm.

Jfr. Hst. sirk. 631 side 9 avsnitt B punkt a og b.

Felles instruks for tog - og stasjonspersonale i sikkerhetstjenesten ellere annet arbeide nødvendig for ekspedisjon eller kjøring av tog.

Godkjent av DC 8/3.45 for Hamar stasjon.

1. Alt tog- og stasjonspersonale i sikkerhetstjeneste (inkl. skifting), personale i lokstall og driftsbanegård (pusser-, forsynings-, visitasjons- og utbedringstjeneste) samt togledelsen betraktes når intet annet er sagt som nödbetjening.
2. Nödbetjeningen fortsetter sitt arbeide som før inntil angrep på jernbanen eller på et område i faretruende nærhet finner sted. Ved inntredende alarmtilstand (flyalarm, skyting eller bombing), skal dog skifting eller kjøring av materiell med ildsfarlig gods, gassflasker, tankvogner og lign. bort fra særlig utsatte eller sårbare områder straks forberedes og iverksettes, hvis mulig etter samråd med fung. stm.
3. Ved umiddelbar fare skal nödbetjeningen forlate arbeidsstedet for å oppsøke tilfluktsrom i nærheten. Slikt finnes i stasjonsbygningens kjellere, under godshusrampen og på Loppolmen. Det må dog først sørges for sikret togvei, slik at tog eller skift kan kjøre bort, også på senere tidspunkt.

4. Varsel om umiddelbar fare gis av luftvernlederen, fung. stm., ved 2 ganger 3 korte stöt i de to sirener som er satt opp på stasjonstøtten.
5. Når nødbetjeningen har forlatt arbeidsstedet, skal den, såvidt mulig, snarest underrette luftverlederen om sitt oppholdssted.
6. Nødbetjeningen må vere forberedt på å gjenoppta sitt arbeide når luftverlederen finner det forsvarlig og nødvendig.
7. Ved fremste etter innbrådt alarmtilstand skal enhver tjenestemann melde seg for luftvernelederen, eventuelt gjennom nærmeste foresatte.
8. Nærverende instruks gjelder for Hamar st. fra 8. mars 1945. Den skal vere tilgjengelig for alt personale.

Oppgave over tyske minefelter, bunkers m. v. i Hamardistrikt.

Minnesund st.

Piggtrådsperring i venstre skåningstopp.
En større bunker på stasjonsplanet like syd for Minnesund bru.
En stor ponton av tre på stasjonsplanet.

Minnesund bru.

Under brua et utstrakt nett av piggtrådsperringer både langs stranden og ute i elveløpet.
På søndre strandbredd er lagret flere store trepontoner.
På nordsiden av brua en bunker med utsiktstårn og skyteskår.

Ved km. ca. 70 på høyre side av linjen i toppen av skjærings-skråningen flere bunkers med piggtrådsperringer.

Korslund tunnel.

Piggtrådsperringer i begge ender av tunnelen.

Ved Östlandske Petroleumskompanis lager.

Et høyt piggtrådgjerde langs lagerplassen.

Hamar st.

I nordre ende av stasjonen 2 bunkers .

Moelv bru.

Piggtrådsperringer ved brukarene.

Lillehammer st.

Piggtrådsperringer ved undergang km. 184,5.
Til venstre for linjen ved km. 184,6 hele arealet opptatt av tyske lagerbygninger.

Håve frustak.

Forpleinings- og ammunisjonslager med piggtrådsperringer. Landminer antas å være nedlagt på området.

Furuheim sidespor.

Ammunisjonslager, avsperrret med gjerder og piggtråd. Det antas at det her er nedlagt landminer.

Ved km. 327.

En bunker.

Ved km. 341,25.

En bunker.

Dombås st.

I terrenget utenfor stasjonsområdet er det sansynligvis anbragt landminer.

Sidespor ca.km. 345.

Landminer anbragt ved den russiske fangeleir.

Ved km. 346,5.

En bunker.

Åndalsnes st.

En rekke piggtrådsperringer.
En betongbunker like ved den nye funksjonarbolig.
Landminer er muligens anbragt på enkelte steder utenfor stasjonsområdet.

Elverum st.

Dobbelt gjerde, til dels piggtråd, rundt DW forrådsskur. Mellom disse gjerder var det meningen å anbringe miner, men sånne er såvidt vites ikke nedlagt.

Rokka bru.

Piggtrådsperringer dels på dels utenfor jernbanens grunn.
Før kapitulasjonen sto plakater med advarsel om miner. De er fjernet. Det er mulighet for miner.

Tresa bru.

Piggtrådsperringer utenfor jernbanens grunn. Angående miner som ved Rokka.

Ørsjøbekk bru.

Piggtrådsperringer. Varselsplakater om miner står fremdeles.

Auma bru. Piggtrådsperringer utenfor jernbanens grunn.

DW.s bygg på jernbanens område i Hamar distrikt.

Oppgaven er satt opp av DW og gir opplysning om byggenes kostende.

Kr.

Brakker og bygninger.1940-41.

3 brakker og 1 skur ved km. 346,3 mellom Dombås og Bottheim	190000,-
Forpleiningsbrakke Åndalsnes	133100,-
Brakkebygg Lillehammer, Hamar og Elverum	590000,-
Postbrakke Åndalsnes	32800,-
Forpleiningsbrakke Dombås	38000,-
2 brakker Lillehammer	320000,-
Skur på trekai Åndalsnes	29900,-
Forpleiningslager Romsdalshorn	138000,-
Blokkhus Elverum	31800,-

1942

Forlengelse av brakke i Åndalsnes	16500,-
Forbedring av skur Åndalsnes	1300,-
Forpleiningslager Håvemoen	135809,90

1943

28 potetkjellere (nshat vsm 137)	350400,-
Verktøyskur Åndalsnes	21470,-
Lagerskur Åndalsnes	14646,50
WC Åndalsnes	7170,11
Latrine Dombås	4854,82
Forpleiningsbrakke Dombås	17302,-
Utvidelse av do.	8628,86
Brakker og et skur ved km. 346,3 mellom Dombås og Bottheim, utvidelser	60000,-
Hus for Ortskommandantur Dombås	200000,-
Utvidelse Dombås	3243,13
Potetkjeller og forrådsrom Dombås	4218,19
Forpleiningslager Hovemoen, rest	2069,89
Vaktbrakke Minnesund bru	6320,-
Lagerhus Neshagen	19865,-
Forpleiningslager Romsdalshorn, rest	320625,-

Sidespor.

Ved km. 343,7 Dombås-Bottheim 1940-41	11706,64
Forlengelse av spor Åndalsnes -	927,26
Mellom Ringebu-Hundorp -	60898,97
Ved bygningslager Åndalsnes 1943	52448,11
Forlengelse av spor Fåberg-Lillehammer 1943	22021,60

Ramper.

Hovedrampe Dombås 1940-41	3217,32
Stikkspor km. 346,08 Raumabanen Dombås 1943	182892,50

<u>Spesielle byggesarbeider.</u>		
2 lysmaster Andalsnes	1940-41	193,50
Vannledning Andalsnes	-	320,-
2 brakker på Disen	-	?
Höyttaleranlegg Dombås	1942	9309,07
Latrine Otta	-	2250,-
Vei km. 346,17 Raumabanen	-	3490,-
Beskyttelsestak Dombås rampe	1943	2441,31
Jordkabelkryssing km. 343,7 Dombås	1943	1800,-
Kryssing km. 333 EDB.	-	1460,-
Vannledning Romsdalshorn	-	1605,-
Treskur Tynset	-	6683,68
Sidespor Mellom Ringebu-Hundorp,	Vedlikehold 1942	1259,60

AD.1940's Krigsminner

Bestyrer Arvid Østbyes Krigsnotater i sin bok

1.Ad.side 172 ang.Arvid Kokkins telefonsamtale med Elverum st. den 18/4-40, forholder det seg slik: To tyske offiserer(som Kokkin har navnene på) ankom stm's kontor om aftenen nevnte dag.Her var Kokkin fung.stasjonsmester. Ved ' Elverum st.var ved dette tilfelle tilstede:innvendig tjeneste to mann, fung. stm.fullm.g.Nermoen og tgf.Arne Bakke. Vi fikk ordre fra det militærer øverst-befalende om å sette opp ekstratog for soldater til Rena, da det ved Elverum var kun et lok disponibelt. Nermoen og utv.p var så øverst i tomte og ordnet dette med oppsetting av ekstratoget.

Det var kun meg,(Arne Bakke) som var på innvendig tjeneste når telefonen kimet Elverum fra Hamar. Det var Kokkins stemme jeg kjente,(han presenterte seg ikke, og det gjorde heller ikke jeg)vet ikke om Kokkin kjente min stemme.Kokkins spørsmål var:Her ved Hamar st.stm's kontor er nå to høye tyske offiserer og de spør:Finnes det i dette øyeblikk norske eller tyske soldater ved Elverum st? Svaret må være korrekt, hvis ikke blir deres st.bombet i natt. Jeg tenkte meg litt om og svarte:et øyeblikk(men det ble nok langt).For dette ville jeg prate med Nermoen om. Jeg låste døra og ruslet oppover tomte og fant Nermoen langt der oppe. Så øyeblikket ble nok langt for tyskerene,men det fikk ikke hjelpe. Vi ruslet så nedover mot st.og diskuterte da dette svaret vi skulle gi.

Og vi ble enige om å svare: at her ved Elverum st.i dette øyeblikk er hverken norske eller tyske soldater her, og denne beskjed fikk Kokkin ved Hamar st. av Nermoen.

(Men et par dager før drog vi fram fire sivile menn i sorte frakker som lå gjemt under benkene på venterommet. Var ikke svar å få av disse,De var vel redde for å røpe dialekt. Men de var nok tyske spioner. Varslet så øverst-kommanderende ved de norske styrker Major Sandvik, hvor disse ble tatt hånd om.)

Østbyes bok side 172-173 ang.personalet Nermoen måtte se å få ut av st.var jo noe Nermoen måtte skylde på, for tia ble jo lang fra det Bakke måtte opp-over i tomte for å treffe Nermoen. Det antall personale som var inne på kontoret da var Nermoen og meg.-Denne telefonsamtalen fra Kokkin til Elverum mener jeg var 14/4-40,og ikke 18/4 - for Nermoen var allerede før denne dato sykepermittert av en togleder ved Rena fra Oslo Distrikt(Gulbrandsen). Kokkins dato 18/4 må være feil, for ved middagstider 18/4 passerte de tyske tropper ELverum og utpå ettermiddagen 18/4 passerte de Rudstad stoppested(som kan bevitnes av 2 til).

Notater fra 1940 ved Elverum st.
av Arne Bakke,1/7-1987

Bilag til side 76

Da de norske styrker trakk seg tilbake fra Kroken, var den militære stab, fg. Dc og 2 togledere på Hanestad st. Undertegnede var tgf. og hadde tjeneste. Jeg formidlet alle inn- og utgående telefonmeldinger, staben skulle ikke røpe sitt tilholdssted.

Det jeg husker best:

Stm. Rasta:

Nå kommer det 2 tyske tanks i søndre sporveksel, nå går jeg.

2 av lok.personalet på Koppang ville kjøre mot tanksene, men fikk ikke tillatelse.

Det militære fant det ikke tilrådelig å ta seg over Koppangkjølen, tyske styrker tok seg fram langs Storsjøen.

Militært tren meldte seg om natten på Atna st: Vi kommer ikke videre for det er ikke vei. De fikk ordre om å ta seg fram over Sollia til Folldal, eventuelt Ringebu. Samme dag ble de bombet i Sollia, jeg så fly og hørte drønnene helt til Hanestad.

En gruppe ble sendt for å sprengte pilarene til ei bru sør for Atna (Kjølsjøbekk bru). Denne brua var litt spesiell for den lå i kurve.

Stm. og familie evakuerte noen dager.

Da det militære reiste, ble jeg bedt om å oppholde meg på stasjonen, men ikke utsette meg for noen fare ???

Med en koblevender for tlf. forstyrret jeg den tyske forbindelse mellom Tynset og Oslo. Bruddet kunne lokaliseres så jeg mente det ikke var riktig å bryte forbindelsen for godt. Det norske militære hadde merkelig nok ikke ødelagt linjen.

Noen dager senere måtte jeg også ta imot de første tyskere. Soldatene siktet på meg med gevær inntil jeg hadde fått kontakt med en offiser. Han ville ha oversikt over alt rullende materiell på st. og skader på linjen. Han viste meg en skissebok med en flott tegning av Kjølsjøbekk bru.

Tyskerne spiste sin niste: "Freia kokesjokolade med meierismør og brød", så dro de videre.

Dagen etter meldte Atna st. at et fly var underveis. Jeg tok fotoapparatet og stilte meg opp på plattformen. Noen minutter senere kom et tomotors fly i meget lav høyde. Foran var en glassrute med et maskingevær pekende mot bakken, det ble ikke noen fotografering.

Vi hadde også besøk av et lettere rekognoseringsfly som i flere timer undersøkte terrenget rundt Hanestad.

Hamar, 03.04.95

Gunnar Hjerkin
Gunnar Hjerkin

Ad. 1940, > Krigsminner.

Beskrivelse av (i Østbyes Gunbarummuseet)

I.

Foto
14/4-46. X

Krigsnotater, i sin bok
ad. side 172 ang. Povel Rokkins telefon-
samtale med Eivertsen St. den 18/4/40^{2.1}
del II
Serholdes det slik: To tyske offiserer
(som Rokkin har navnene på) ankom Stm. s kontor
om aftenen nevnte dag, hvor Rokkin
var fg. Stm. Ved Eivertsen St. var ved
dette tilfælde inv. fineste to menn,
fg. Stm. fyllm. G. Karmoen og fgf. Amé Bakke.
Vi fikk ordre fra det militær øverstbefalende
om å sette opp masketog for soldater til
Rena, da ved Eivertsen var kun et
lok. disponibelt. Karmoen og utv.
pus. var på øverst i tonta og ordnet
dette med oppsetting av masketog.

Det var kun mig (Amé Bakke) som
var på innøndig fineste når telefonen
kimet Eivertsen fra Hamar.
Det var Rokkins stemme jeg kjente,
(han presenterte sig ikke, og det gjorde heller ikke jeg)
net ikke om Rokkin kjente min stemme.

Kan ikke nå
184-10.

Kokkin's spørsmål var: Her ved Hamar
St. stanskontor er nå to høye tyske
offiserer og de spør: "Kunnes det i dette
øjeblikk norske eller tyske soldater ved
Elverum St.?" Svaret må være korrekt,

hvis ikke blir deres st. bombet inett.
Jeg tenkte mig litt om og svarte: et øyeblikk.
(men det blir nok langt.) For dette ville jeg samtale
med Narmoen om. Jeg låste døra og
ruslett oppover tomte og fant Narmoen
langt der oppe. Da øyeblikket ble nok langt
for tyskerne men det fikk ikke hjelpe.

Vi ~~ruslett~~ så nedover mot st. og diskuterte
da dette svaret vi skulle gi.

Og vi ble så enige om å svare: at her ved
Elverum St. i dette øyeblikk ikke er
hverken norske eller tyske soldater
her, og denne besked fikk så Kokkin
ved Hamar St. av Narmoen.

Men et par dager før dro vi fram fire
sivile menn i sorte jakker som lå
gjemt innen benkene på ventrom. Var
ikke bra å få av disse, var vel rett for å
ribe tikkelt. Men var nok tyske spioner.
Varslett så øverst, ved de norske styrken Major
Sandvik og hvor disse ble tatt hånd om.

÷

Østbys bok sid¹⁷² 173, ang. personalet Nurnoem
mitte se å få ut av st. var jo noe Nurnoem
mitte skulle på for fia blev jo lang for det Bakte
mitte oppom i tonte for å kuffe Nurnoem.
Det antel personale som var inne på Kontoret da
var Nurnoem og mig. - Denne telefonsamtalen
for Kokkin til Elverum menig jeg var 1st 4-40 og
ikke 1⁸ 4- for Nurnoem var allerede for denne
dato bykepermittert av en togleder ved Rana for
Oslo distrikt (Gullbranden). Kokkins dato 1⁸ 4- mi
vare feil for vid midleptiden 184- passerte de Tyske
kopper Elverum og utpå i Hermedde an 1⁸ 4-
passerte de Rudsstad stoppested (som ^{Plan} heridnes av 2 till.)

Notater fra 1940 fra Elverum st.
av Arne Bakke, 17-87.