NSB

OSLO DISTRIKT

under krigen 1940-1945.

+ + +

I n n h o l d :

Side

+ + +

INNLEDNING

I 125 år hadde Norge levd i fred, og i nesten 90 år av disse var jernbanenettet blitt bygget ut etter hvert siden den første jernbanestrekning (kalt Hovedbanen) Kristiania - Eidsvoll var åpnet for drift i 1854. I årene fremover ble strekningen Lillestrøm - Charlottenberg åpnet - i sin helhet i 1865, Oslo - Kornsjø 1879, Ski - Sarpsborg (Østre linje) i 1882, Kongsvinger - Flisa 1893, til Elverum 1910, Oslo - Grefsen - Jaren - Røykenvik i 1900, Jaren - Gjøvik og Reinsvoll - Skreia i 1902, samt Roa - Hønefoss i 1909.

Eina - Fagernes ble åpnet i 1900 som privatbane, men ble overtatt av NSB i 1937. Hertil kommer en del sidelinjer, slik at Oslo distrikts jernbanenett hadde en samlet lengde av 848,4 km ved Tysklands overfall på Norge den 9. april 1940. Av disse 848,4 km var 666,5 km dampdrevne og 181,9 km elektrifisert, nemlig Oslo - Lillestrøm 21,7 km, Loenga - Alnabru 6,1 km, Halden - Kornsjø 33,9 km og Oslo - Dilling 66,9 km. Med dobbeltspor, stasjoner og sidespor 181,9 km.

Ved bygging av jernbaner blir uten tvil linjenes militære betydning også lagt til grunn, selv om dette ikke kommer så tydelig frem i den offentlige debatt. I Norge må en imidlertid ha god grunn til å tro at jernbaner først og fremst ble bygget for å fremme kommunikasjonene innenlands og derved også landets økonomiske, sosiale og kulturelle fremgang.

Den "kamp" som var ført i disse 90 år om jernbanene i Norge, hadde nok vært hård og bitter, men det skyldtes utelukkende den iver og glød de respektive stortingsmenn viste for å skaffe "sitt distrikt" en jernbane, og de ble herunder godt sekundert av sine partiaviser. I slutten av 1930-årene var det Nordlandsbanens forlengelse det sto strid om, og det gjør det fremdeles selv om banen nå er kommet til Fauske med sidelinje til Bodø. I snart 90 år hadde jernbanen gjort sin tjeneste i fred og ro. Vel visste vi jernbanemenn at mobiliseringsordre lå i forseglet konvolutt

i stasjonens pengeskap, og at det var utarbeidet militære transporttabeller, men det var neppe noen som trodde det skulle bli bruk for disse.

Natten til 9. april 1940 sa oss imidlertid noe annet.

* * *

HEKTISKE TIMER PÅ OSLO ØSTBANESTASJON DEN 9. APRIL 1940.

Kåseri holdt i Kringkastingen den 9. april 1947 av jernbaneekspeditør Karl Englund, senere stasjonsmester ved Såner:

9. april 1940 skulle jeg begynne min tjeneste på Stasjonsmesterens kontor ved Oslo Ø. kl. 6.30 om morgenen. Forstadstoget fra Ski, som jeg kom til byen med, var bare noen minutter forsinket, og underveis på toget hadde allerede ryktene begynt å svirre. Det ble fortalt som helt sikkert (av reisende som var kommet utenfra Ås), at Moss var bombet, likeså Horten, og at det raste sjøslag ute i fjorden. Dette lød ikke bra, og mange hadde nok utsatt reisen denne morgen som rimelig kunne være. Toget var ikke så fullt som vanlig, og vi kom til Oslo Ø. litt før klokken halv sju. Da jeg gikk fra Østfoldbanens lokalplattform og gjennom toghallen, skjønte jeg at noe usedvanlig måtte være hendt. Foran alle sperrer sto allerede lange køer av reisende. De skulle med fjerntogene som først skulle gå ved 8-9 tiden. Da jeg kom inn på kontoret, traff jeg stasjonsmesteren, som fortalte hva som var hendt i nattens løp. Foran skranken på kontoret var det også kø, og det haglet med spørsmål i øst og vest om toggangen, om muligheten for å komme avsted, om togene kom til å gå som vanlig, om det ville bli satt opp ekstratog, evakueringstog o.s.v. De samme spørsmålene fikk vi også i telefonene naturligvis.

Kl. 6.45 kimer en av jernbanens telefoner faretruende iltert og vedholdende. Jeg tar den og svarer. Langt i det fjerne hører jeg at det er fra Stasjonsmesterens kontor i Bergen. Ved siden av seg har han en tysk offiser som vil tale med stasjonsmesteren på Oslo Ø. Jeg svarer at stasjonsmesteren er ute på en eller annen plattform, så offiseren måtte vente eller ringe senere; men v e n t e kunne han selvfølgelig ikke.

Da hører jeg en tysk stemme: "Er dette Oslo Østbanestasjon?" Jeg svarer: "Ja." Han spør: "Forstår De tysk, og kan De høre hva jeg sier?" Jeg svarer igjen: "Ja." Han fortsetter: "Jeg er en tysk offiser og kommandant i Bergen, kan jeg få tale med den tyske kommandant på Østbanestasjonen?" Jeg svarer ganske enkelt at noen sådan

finnes ikke her. Offiseren spør igjen: "Forstår De nu alt hva jeg sier?" Jeg svarer at jeg forstår hvert ord. Han fortsetter i adskillig raskere tempo: "Jeg ber Dem, sett telefonen øyeblikkelig over til den tyske legasjon." Jeg opplyser ham om at dette er en jernbanetelefon som ikke kan settes i forbindelse med byens telefonnett. Han spør enda en gang om det ikke kan la seg ordne, men får avslag igjen. Nå håpet jeg å være ferdig med ham, men han fortsetter: "Si meg, finnes der da ingen tyske offiserer eller soldater i Oslo?" Jeg svarer at såvidt meg bekjent finnes ingen, i ethvert fall har ikke jeg sett noen. Så spør han: "Kjenner De til om det har vært kamphandlinger i Oslofjorden i natt?" "Nei", sier jeg, "det kan jeg ikke uttale meg om." "Hvordan er stillingen i Oslo da?", sier han, "går livet sin vante gang?" Jeg svarer at her er alt i orden. Som avslutning hører jeg ham si: "Merkverdig, skal ringe igjen senere." Han var visstnok ikke tilfreds med opplysningene fra Oslo Ø.

Det var tidligere på morgenen kommet hemmelig telegrafisk ordre om at ekstra hurtigtog skulle kjøres til Hamar for Kongen, Regjeringen og Stortinget. Toget skulle gå fra Oslo Ø. kl. 7.15, og ordren fra distriktsjefen lød på at dette toget under ingen omstendigheter måtte forsinkes. Etter samtalen med den tyske offiseren og stasjonsmesteren i Bergen skjønte vi at stillingen var kritisk. Stasjonsmesteren ga ordre til at all annen skifting skulle vente inntil ekstratoget sto ferdig på plass. Dette måtte avsted i rute for enhver pris.

Det rådet en nervøs spenning blant de av personalet som kjente til ordren for dette tog. Skulle det lykkes å få kongetoget avsted før tyskerne kom? Det var det store spørsmål.

Ekstratoget ble i god tid før avgang satt ned i spor 8 og lokomotivene tilkoplet.

Kongeværelset, som bare brukes når kongelige personer reiser fra eller kommer til Oslo Ø., ble som vanlig benyttet og for siste gang på over 5 år.

Så snart Kongen og Kronprinsfamilien var kommet, ble avgangssignal gitt, og kl. 7.23 kjørte toget ut fra Oslo Ø. Den første etappe på en lang og dramatisk reise var begynt både for kongefamilien og for mange andre av togets passasjerer.

Telefonene på kontoret kimte ustanselig. Det fåtallige personale gjorde så godt de kunne, men mange ringte sikkert forgjeves Oslo Ø. denne morgen. Først av alt måtte alle ordre om toggangen besvares og formidles, hvis det hele ikke skulle gå i stå. Det var telegrammer om ekstratog, fremkjøringer og forsinkelsesmeldinger. På denne måte ble vi overlesset med arbeid; men det var ikke bare hos oss det var nok å gjøre. Hele Østbanen var praktisk talt en eneste heksegryte. Fra ekspedisjonene, både telegraf-, telefon-, billett-, plattform- og skifteavdelingen kom melding til stasjonsmesteren med krav om mere betjening. Dette ble lovet, men foreløpig hadde enhver å gjøre hva som gjøres kunne inntil hjelp kunne bli tilkalt. Særlig ille var det på telegrafkontoret og telefonsentralen.

Etter hvert kom meldinger om fjerntog som var underveis:

Nattoget fra Trondheim til Oslo Ø. kl. 7.00 meldes 22 min. forsinket.
" " Bergen " " " 7.05 i rute.
" " Stockholm " " " 7.55 ca 3 timer forsinket.
" " utlandet o/Kornsjø til Oslo Ø. kl. 9.00 ca 2 timer forsinket, o.s.v.

Kl. 8.30 ringte den tyske offiseren fra Bergen igjen. Til å begynne med var han også nå ganske rolig og kom omtrent med de samme spørsmålene som første gang, men etter hvert ble han mer og mer agressiv. Nå s k u l l e den tyske kommandanten på Oslo Ø. skaffes i telefonen øyeblikkelig, hvis ikke ble stasjonsmesteren gjort ansvarlig.

Ja, dette var lettere sagt enn gjort. Den tyske kommandanten, som skulle vært på Oslo Ø., var kanskje gått ned med Blücher? Stasjonsmesteren tok nå selv telefonen og ga ettertrykkelig beskjed om at på Oslo Ø. var det bare en kommandant, og det var ham. Siden hørte vi ikke noe mer til tyskeren i Bergen.

Ettersom tiden gikk, ble køene foran sperrene større og større. Hele toghallen så ut som en kompakt menneskemasse. Som ekstra underholdning skar av og til flyalarmens sjenerende, skjærende og samtidig uhyggelige toner gjennom all annen larm. Tyske bombefly kretset stadig over byen, og ett av disse bestene dro rett over hustakene og Jernbanetorget og skjøt med maskingevær så takstenene sprutet fra de omliggende gårder. For oss som var inne, hørtes det ut som om en kraftig haglskur feide over torget. Langt borte fra hørtes dumpe drønn, samtidig som luftvernet på Ekebergåsen dundret og skjøt. Det hele virket uhyggelig og også uforståelig for oss som var innstillet på alt annet enn krig. Noe tilløp til panikk var det ikke, men det hersket en merkbar nervøs stemning. En kunne jo aldri vite om stasjonen skulle bli bombet. Noe tilfluktsrom fantes ikke, så enten det var flyalarm eller ikke, måtte de reisende bare bli stående i køen. Det var ikke greit å være gammel og svak eller syk i denne trengselen og larmen. Også for de som hadde med seg småbarn, var det vanskelig. Stasjonens sykerom ble åpnet fra morgenen av og stillet til rådighet nettopp for disse som ikke orket å stå lengere tid i kø. Noen besvimte, og et par ganger måtte legevakten tilkalles, men ellers gikk det bra, og etter hvert ble det sørget for at også disse reisende fikk plass i sine respektive tog.

Etter hvert kom fjerntogene på plass i sine bestemte spor i toghallen. Det var

tog til	Sarpsborg over Østre linje	kl.	7.30
" "	Stockholm o/Charlottenberg samt Kongsvinger- og Solørbanen	"	8.00
" "	Gjøvik- og Valdresbanen	"	8.00
" "	Hamar og Rørosbanen	"	8.10
" "	Halden o/Vestre linje	"	8.15
" "	Bergen	"	9.30
" "	Trondheim og Åndalsnes	"	9.40
" "	Utlandet o/Kornsjø	"	10.05

samt tog til Moss, Eidsvoll, Årnes og Jaren.

Så snart et tog var på plass i toghallen, ble sperren åpnet for å få vekk så mange som mulig fra køen. Togets vogner ga i alle fall en del beskyttelse mot eventuelle

bombenedslag. I ethvert fall føltes det sikkert tryggere å sitte i toget enn å stå under glasstaket i toghallen. Høyttaleren var i stadig virksomhet. Gjennom den fikk folk greie på hvilket spor toget gikk ut fra, og hvorhen det gikk. Likeså ble de reisende anmodet om ikke å trenge på, men gå rolig gjennom sperren oppover plattformen til toget. Til de reisendes ros skal det sies at de stort sett fulgte anmodningen. Alle tog måtte forsterkes, det vil si, tilkoples så mange vogner som lokomotivene overhodet kunne trekke.

Et kapitel for seg bør de av personalet ha som hadde ansvaret for at alle tog kom på plass i toghallen, og at alle ordre om påsetting av vogner og lokomotiver gikk i orden.

Tog på tog fyltes og rullet ut fra stasjonen mer eller mindre forsinket. Under disse forhold var det nemlig helt ugjørlig å få alle tog avsted etter de oppsatte ruter. De stadige flyalarmer og forsterkning av togsettene gjorde sitt til at togene ble forsinket. Forsinkelsene på ankommende tog hadde også sin virkning både hva materiell, lokomotiver og personell angikk. De 8 fjerntogene som er nevnt foran, med avgangstid etter rutene, gikk alle noe over 2 timer forsinket, med unntakelse av toget til Halden, som gikk 3 timer 2 min. forsinket, og toget til utlandet over Kornsjø, som gikk 1 time 52 min. forsinket.

Ved siden herav gikk forstadstogene sin gang både til Kolbotn, Ski, Hakadal og Lillestrøm. Også her var det forsinkelser og noen innstillinger av tog. Forstadstogene kom omtrent tomme til Oslo, men gikk igjen overfylte. Mange reisende til fjerntogene valgte å reise med forstadstogene til Ski eller Lillestrøm i håp om å kunne komme med et fjerntog derfra. På denne måte kom de seg i all fall ut av Oslo, som denne dag ikke virket særlig tillokkende.

Endelig var klokken 12.30. Alle fjerntog var vel avgårde, og vi kunne få summet oss litt.

En masse rykter var i omløp om sjøslag og luftslag, og ryktene kunne fortelle at tyskerne var slått tilbake nesten overalt. Bergen skulle være gjenerobret av nord-

mennene etter en timelang kamp. En stor engelsk flåtestyrke var på vei oppover Oslofjorden eskortert av flere hundre fly, så vi som var igjen i Oslo, kom sikkert til å oppleve store begivenheter.

Etter mange forgjeves forsøk fikk vi endelig telefonforbindelse med Horten stasjon og spurte om byen virkelig var bombet som ryktene hårdnakket fastholdt. Telegrafisten jeg snakket med fortalte at det riktignok hadde gått varmt for seg utpå fjorden og på havna, men selve byen var ikke bombet - ennå i ethvert fall, sa han. Vi forsøkte også flere ganger å komme i forbindelse med Bergen stasjon igjen, men det lyktes ikke. Forbindelsen var brutt. Å gjøre seg opp en mening om hvordan stillingen i landet virkelig var, lot seg ikke gjøre. Ved 13-tiden begynte en ny folkevandring mot Oslo Ø. Tusener skulle med middags- og ettermiddagstogene, foruten 2 evakueringstog som var satt opp. Igjen ble det køer foran alle sperrer til toghallen, som var fylt til siste plass. At alle reisende kom med togene fra Oslo Ø. den 9. april 1940 var et under. Det så ofte temmelig håpløst ut.

Hvor mange tusener som reiste ut fra stasjonen denne dag, har vi ingen statistikk over, da alle ble tatt med så langt plassen rakk og enda lenger, enten de hadde billett eller ikke. Tidlig om morgenen kom dessuten ekstraordinær bestemmelse om at de som ikke hadde anledning til å kjøpe billett, kunne reise på sitt evakueringskort. Dette ble kunngjort over hele stasjonen gjennom høyttaleren. Antall solgte billetter ved stasjonens billettsalg og Statsbanenes Reisekontor gir altså denne dag intet grunnlag for nøyaktig statistikk.

Kl. 13.15 fikk vi for første gang direkte føling med tyskerne. To tyske soldater, bevepnet med geværer og håndgranater ble da plassert ved stasjonens hovedutgang. Noe senere, ca kl. 15.00, kom en tropp på 4 mann og plasserte seg på plattformen mellom sporene 8 og 9. Disse hadde også maskingevær med seg som de stilte opp, så nå var altså Oslo Ø. besatt.

Ingen tok noen notis av tyskerne, som forresten heller ikke gjorde noe bråk. De så nærmest forundret ut. Kanskje de ikke visste i hvilken by eller i hvilket land de egentlig var havnet?

Trafikken gikk sin gang som før med overfylte tog og forsinkede tog hele ettermiddagen og kvelden. Omsider ebbet også denne dagen ut, sikkert den vanskeligste i stasjonens historie.

+ + +

TOGLEDELSEN

Med den erfaring man hadde fra den første verdenskrig med bombing av åpne byer, ble spørsmålet om å flytte togledelsen ut fra Oslo Ø. tatt opp.

Planen, som gikk ut på at det skulle opprettes togledelse ved Bryn stasjon for Hoved-, Kongsvinger- og Solørbanen, ved Kjelsås for Gjøvik- og Valdresbanen samt ved Bekkelaget for Østfoldbanen, forelå fullt ferdig. Toglederne var fordelt og personale fra telegrafkontoret tilbeordret de nevnte stasjoner.

På grunn av tyskernes overraskende overfall og hurtige fremrykking langs jernbanen kunne planen ikke følges helt ut. Toglederne, i alt 3, på Gjøvikbanen ble beordret til Jaren, hvorfra togledelse ble opprettet fra onsdag 10. april kl. 12.00.

2 togledere ble beordret til Kongsvinger, hvor togledelse ble opprettet også fra onsdag 10. april kl. 12.00 for Kongsvinger- og Solørbanen.

Fra togledelsen ved Jaren foreligger følgende innberetning:

"Togledelse iverksatt ved Jaren stasjon fra onsdag 10.4.1940 kl. 12.00.

Imidlertid utviklet krigsoperasjonene seg meget hurtig. Såvel telefon- som jernbaneforbindelsen med Oslo ble brutt, således at togledelsen allerede torsdag ettermiddag var uten forbindelse med distriktsjefen i Oslo.

Fredag ettermiddag 12.4. var fienden rykket så langt frem at Jaren ikke lenger var noe hensiktsmessig opphoeldssted for togledelsen. Den evakuerte derfor natten mellom fredag 12.4. og lørdag 13.4. til Eina og fortsatte togledelsen derfra. Den var da uten enhver forbindelse med høyere jernbanemyndighet. Lørdag ettermiddag 13.4. kom imidlertid inspektøren for toglederne i forbindelse med Hovedstyret for NSB, som da var på Hundorp, og ved telegram opprettet Hovedstyret eget trafikkdistrikt for strekningen Stryken - Gjøvik med sidelinjer samt Valdresbanen, underlagt vedkommende inspektør med myndighet som distriktsjef med sete i Eina.

Forholdene utviklet seg imidlertid fremdeles raskt, og allerede natten mellom søndag 14.4. og mandag 15.4. evakuerte togledelsen videre til Fagernes.

Fra Fagernes fortsattes så togledelse til lørdag 27.4. 1940 kl. 4.30. Da var både Gjøvikbanen med sidelinjer og Valdresbanen i fiendens hender.

Togledelsen nedla da arbeidet og reiste tilbake til Oslo så snart forholdene tillot det."

Da linjen Oslo Ø. - Hakadal var intakt, ble forstadstog kjørt på denne strekning hver dag fra 9. april. 2 mann fra distriktets rutekontor foresto togledelsen på denne strekning fra Grefsen stasjon.

Togledelsen ble senere flyttet til Kjelsås og var der inntil 25. mai 1940, da de flyttet tilbake til Oslo Ø.

Fra togledelsen for Kongsvingerbanen:

"Togledelsen ble etablert på Kongsvinger stasjon onsdag 10. april kl. 12.00.

Da togledelsen etter hvert på grunn av brusprengninger ikke hadde ordinær togforbindelse med Oslo, og for å stå friere med hensyn til disposisjoner, ble lørdag 13. april strekningen Sander - Magnor og Solørbanen og dermed togledelsen på Kongsvinger underlagt distriktsjefen i Hamar.

Mandag 15. april var imidlertid fienden rykket frem til Galterud, hvor det pågikk kamper. Togledelsen fant da å måtte evakuere fra Kongsvinger kl. 3.00.

Togledelse ble etter hvert etablert på Roverud, Flisa og senere Elverum. Her fikk vi ordre av distriktsjefen, Hamar, om å overta togledelsen for strekningen Hamar - Elverum - Røros og senere også strekningen Røros - Støren. Vi søkte også kontakt med de militære myndigheter i Elverum for om mulig å få opplysninger som senere kunne være togledelsen til nytte, men uten resultat.

Da forholdene i Elverum på grunn av stadige bombeangrep var mindre bra, og da det likeledes måtte regnes med at videre reise oppover Østerdalen måtte bli problematisk, ble det besluttet at telegrafpersonalet (kvinner) som hadde fulgt med fra Oslo Ø., skulle reise til Hamar for å tjenstgjøre på telegrafkontoret der.

Toglederne fortsatte imidlertid tirsdag 16. april til Rena, fredag 19. april til Koppang, tirsdag 23. april til Hanestad, onsdag 24. april til Tolga, Røros og Haltdalen.

Under reisen til Tolga ble toget beskutt med mitraljøser fra fiendtlige fly.

På Haltdalen ble togledelsen avsluttet lørdag 11. mai og søkte tilbake til Oslo pr. bil og tog."

En av toglederne forteller videre:

De første dager under oppholdet på Kongsvinger kom det dit Sanitetspersonale (leger, sykepleiere og pleiersker) som hadde deltatt i Finlandskrigen. For dette personale ble det ordnet med viderereise fra Kongsvinger til Elverum. Likeså kom det norske frivillige som også hadde deltatt i krigen i Finland tilbake. Disse karene var våpenløse og måtte ha våpen før de kunne ta opp kampen med tyskerne. Dette bød imidlertid på store vanskeligheter. Våpenlageret var på Kongsvinger festning, og sjefen der nektet i første omgang utlevering. Karene tok seg imidlertid til rette selv.

Likeså forteller vedkommende togleder at det vakte stor forbauselse at noen tyske flygere, som var internert på Kongsvinger festning, allerede mens krighandlingene rundt Oslo var i gang, ble sendt med jernbane til Oslo. Kommandanten fulgte tyskerne personlig til stasjonen og tok hjertelig avskjed med dem.

På det tidspunkt (15.4.), da vi mente å høre at det var kamper i gang mellom norske frivillige og tyskerne ved Galterud, reiste toglederne og telegrafistinnene fra Kongsvinger med en motorvogn. Alt materiell, lokomotiver, motorvogner, person- og godsvogner var på forhånd sendt

oppover Solørbanen, således at Kongsvinger stasjon var ribbet for materiell av enhver art. Dette materiell ble senere delt i 3 tog og sendt fra Flisa til Elverum som tog nr. 1, 2 og 3. Ordren om kjøring av disse tog ble gitt samtlige stasjoner Flisa - Elverum pr. telefon.

Det viste seg imidlertid at Jømna bru var sperret med tømmer av det militære. Denne sperring måtte heves før ovennevnte tog kunne fremføres. Det ble fra Flisa rettet henvendelse til Overkommandoen på Elverum som etter gjentatte henvendelser hevet sperringen, slik at togene kunne passere.

Da toglederne kom til Elverum om aftenen, kontaktet de den militære overkommando for om mulig å bli orientert om NSB's stilling sett i forhold til de militære operasjoner.

Ingen opplysning eller orientering kunne gis. Toglederne måtte bare handle som best de kunne.

Togledelse for Hovedbanen ble etablert allerede den 9. april på Eidsvoll, idet trafikkinspektøren for denne bane var med samme tog som Kongen med flere evakuerte med om morgenen. Allerede den 11. april om morgenen ble sambandet med Oslo brutt på grunn av sprengningen av Bøn tunnel, og samme dag kom trafikkinspektøren tilbake til Oslo og overtok togledelsen om kvelden. Om formiddagen den 11.4. ble en av rutekontorets personale beordret til å overta togledelsen Oslo Ø. - Lillestrøm. Broen over Lerelven ved Lillestrøm var forsøkt sprengt for å hindre et tysk militærtog i å komme videre. For dette tog var det ikke sendt ut noen rute, og den tyske befalhavende var meget opphisset over å bli stoppet på Strømmen. Broen var som nevnt forsøkt sprengt. Den hadde imidlertid bare løftet seg litt i den ene ende og falt tilbake i sitt gamle leie.

Fungerende stasjonsmester underrettet toglederen om at nå var den tyske offiser så rasende at det kunne skje hva som helst.

De tyske soldater var kommandert ut av toget og hadde tatt oppstilling med mitraljøser klare til bruk. Toglederen kunne ikke gi noen ordre om at toget kunne kjøre videre før broen var meldt klar, og ga det råd at ville tyskeren kjøre, så måtte det skje på hans eget ansvar. Kort tid etter ble toglederen underrettet av Strømmen om at militærtoget var kjørt, og at man hadde fått telefon fra banemesteren om at broen var kjørbar. Toglederen ba om å få dette telegrafisk bekreftet. Dette ble gjort og forstadstrafikken, som i mellomtiden var blitt igangsatt mellom Oslo og Lørenskog, ble straks tatt opp igjen også til Lillestrøm.

Togledelsen for Hoved- og Kongsvingerbanen ble straks etter 11.4. flyttet til Bryn stasjon og var der inntil torsdag 16. mai 1940, da den flyttet tilbake til Oslo Ø.

Togledelsen for Østfoldbanen flyttet som forut bestemt til Bekkelaget stasjon. Da Østfoldbanen allerede var besatt av tyskerne fra Moss og innover mot Ski tidlig om morgenen den 9. april, hadde toglederne her ikke annet å gjøre enn å bli hvor de var, og de fortsatte på Bekkelaget inntil de flyttet tilbake til Oslo Ø. onsdag 22. mai 1940.

Det var den gang ingen faste toglederstillinger. Togledelsen ble utført av trafikkinspektører samt funksjonærer uttatt blant administrasjonspersonalet. Alle hadde sitt faste kontorarbeid ved siden av vakttjenesten, og betalingen var i den første tid kr. 5,- pr. vakt, men ble senere forhøyet til kr. 7,-. Vakttiden var fra kl. 9.00 til kl. 15.00, fra kl. 15.00 til kl. 19.00, og fra kl. 19.00 til kl. 9.00. Natt til helligdager fra kl. 19.00 til kl. 15.00 og fra kl. 15.00 til kl. 9.00. For de siste fikk man betalt for 2 vakter. Da toglederne, som før nevnt, hadde sitt ordinære arbeid ved siden av, ble arbeidstiden lang. Fridager ble ikke gitt og overtid ikke betalt.

Under okkupasjonen var det ikke vakttjeneste i dette ords mening som ble utført, men et krevende og ofte slitsomt arbeid. Av den grunn ble det antatt og opplært flere i togledertjeneste.

På grunn av tyskernes krav om kjøring av ekstratog på kort varsel, måtte disse beordres kjørt etter telegrafisk rute. Hertil kom stadige endringer i den ordinære toggang med kryssinger, forbikjøringer, innstiller m.v., som enten skyldtes luftalarm, sabotasjehandlinger og ikke minst varmgang av vogner og lokomotiver (dårlig olje) eller togene tapte kjøretid grunnet dårlige kull samt fyring med ved.

Varmgang ble det meget av ettersom tiden gikk. En del av våre egne damplokomotiver ble etter hvert utslitt. Tyskerne skaffet da hit til landet en del damplokomotiver, de såkalte "Stortyskere" som gjorde god tjeneste her i flere år etter krigen.

Om våre elektriske lokomotiver ble det sagt at de ble kjørt så hårdt at de aldri var helt avkjølet.

Togledelsen hadde også arbeid med å sende ut og motta forvarsel om flyalarm. I den første tid ble togene stoppet når forvarsel ble gitt, men senere ble det bestemt at trafikken skulle gå sin gang til flyalarmen gikk.

Merkelig nok ble det ikke plassert noen tyskere for kontroll av togledelsen før på høsten 1944. Da ble en av toglederne arrestert av tyskerne anklaget for å være medlem av illegalt "Efterretningsvesen".

+ + +

EVAKUERING

Den 28. desember 1939 ble det i Hovedstyret holdt et møte hvor evakueringsplan for Oslo ble drøftet. Fra dette møte foreligger det ikke noe i distriktets arkiv, men i et skriv, datert 6.1.1940, fra Hovedstyret, hvori det vises til nevnte møte, heter det: "En skal meddele at de trykte evakueringsbilletter er fordelt fra Billettforvalteren etter oppgave. Billettene forutsettes kontrollert av de enkelte stasjoner og ekspedisjoner som skal ha billettene liggende ferdig til bruk. Det forutsettes samtidig truffet nødvendige forberedelser til når som helst å kunne gå over til salg i det tilstrekkelige antall billettluker av disse spesielle billetter. Fra Hovedstyret er det rettet henvendelse til Narvesens Kioskkompani og Norsk Spisevognselskap om tillatelse til å bruke disse selskapers kiosker ved Hovedbanens og Østfoldbanens lokalplattformer. Dessuten har vi anmodet om å få utlånt en del av Kioskkompaniets reservekiosker. Da det har vært liten anledning for de enkelte tjenestemenn til å sette seg inn i den foreliggende plan før nevnte møte ble holdt, skal vi anmode om snarest å få distriktsjefens eventuelle bemerkninger til planen som nå er lagt til grunn for Evakueringsrådets videre arbeid med den frivillige evakuering av Oslo."

Hovedstyrets evakueringsplan for Oslo av 20. januar 1940 (datert 12. februar 1940) ble oversendt distriktet til uttalelse. Planen forutsatte at den del av sivilbefolkningen som har eget oppholdssted å flytte til, skal evakueres først. Deretter de flyttere som skal anvises oppholdssted av det offentlige. Transportplanen var utarbeidet for første til og med femte evakueringsdag, og det ville fra myndighetene bli gitt beskjed om hvilke kalenderdager de enkelte evakueringsdager falt på. Etter planen var det intet i veien for at det kunne bli en eller flere dagers opphold mellom de enkelte evakueringsdager.

Evakueringen av personer som reiste til eget oppholdssted, skulle foregå første, annen og delvis tredje evakueringsdag. Første dag skulle alle flyttere til eget

oppholdssted innen forstadsstrekningene evakueres, og dessuten alle flyttere fra de sentrale strøk av byen uansett bestemmelsessted. Annen og tredje evakueringsdag de øvrige flyttere til eget bosted. Samtlige som reiste til eget bosted, skulle reise som ordinære reisende og være forsynt med billetter.

Da ingen på forhånd kunne vite hvilken dag og dato ville bli den første evakueringsdag, inneholdt planen også direktiver om avvikelser fra den ordinære ruteplan.

For Hoved- og Dovrebanen:

Togene 15 og 19 til Eidsvoll skulle også kjøres helligdager. Togene 301, 303 og 307 til Hamar distrikt skulle bare ta med reisende til stasjoner bortenfor Eidsvoll. Likeså hurtigtogene 401 og 405 til Trondheim. Tog 405 skulle kjøres fra Oslo dagen før første evakueringsdag, samt første, annen og tredje evakueringsdag selv om toget etter gjeldende ruteordning skulle ha vært innstilt. Forstadstog 23 innstilles.

Kongsvingerbanen:

Togene 755 (785 Solørbanen) og 777 skulle kjøres også helligdager.

På Østfoldbanen skulle 10 togpar mellom Oslo og Kolbotn kjøres i forlenget rute til Ski. Hvis første evakueringsdag falt på en søndag, skulle 12 forstadstog, som ellers bare kjørtes hverdager Oslo - Kolbotn, kjøres som ekstratog og i forlenget rute til Ski.

Tog 209 kjøres også helligdager under evakuering.

På Gjøvikbanen skulle hurtigtog 603 til Bergen kjøres fra Oslo dagen før første evakueringsdag, samt første, annen og tredje evakueringsdag, selv om toget etter gjeldende ruteordning skulle ha vært innstilt. Likeså skulle følgende tog kjøres, likegyldig hvilken ukedag første evakueringsdag falt på, nemlig 261, 263, 271, 273, 275, 267, 265 og 277. Det var tog på Gjøvikbanen og Reinsvoll-Skreialinjen som ble kjørt på forskjellige dager etter gjeldende ruteplan. Tog 257, som ellers ble kjørt bare lørdager, skulle kjøres 1. og 3. evakueringsdag

likegyldig hvilken ukedag disse falt på.

Denne ekstraordinære kjøring skulle distriktsjefen bekjentgjøre ved ekstratogsirkulære eller telegram.

For å få flest mulig ut av byen på kortest mulig tid, skulle sitte- og ståplasser nyttes fullt. Togpersonalet skulle hjelpe til med dette, og herunder opptre med den bestemthet som den alvorlige situasjon krevet.

I fjerntogene skulle alle vogndører være låst før de ble satt inn til plattformen i Oslo, hvor dørene skulle åpnes og fylles fra lokomotivet og bakover med 80 reisende i hver vogn, eller med det antall sitteplasser vognen hadde over 80. Alle vogner skulle betraktes som 3. klasse.

Under evakuering fikk de reisende bare ta med en koffert eller eventuelt ett kolli av annen håndbagasje hver. Reisegods skulle ikke sendes med samme tog, unntatt barnevogner som måtte tas med hvis det overhodet var mulig.

Reserveringen av forutbestilte soveplasser ville så vidt mulig bli opprettholdt, men alle forutbestilte sitteplassreserveringer ville bli annullert, unntatt for utenlandstogene. Etter at oppfordring til evakuering var sendt ut, skulle alt salg av plassbilletter opphøre.

Spisevogner ville ikke bli kjørt.

Da storparten av de evakuerende ville bli kvinner og barn, skulle bord i venterom og restauranter fjernes og erstattes med benker for å skaffe mest mulig sitteplass.

For å lette billettsalget ved Oslo Ø., Tøyen og Grefsen ble det trykt spesielle (edmonsonske) billetter med samme pris for forstadsstrekningene og sonetakst pr. 100 km for større avstander. Billettene skulle ikke datostemples og bare selges de dager de var gyldige.

I sitt svar av 23. januar 1940 til Hovedstyret meddeler distriktsjefen, at det fra distriktets side intet vesentlig er å bemerke til den foreliggende plan for frivillig evakuering av Oslo.

Det antas dog at det vil bli mangel på materiell hvis noen av evakueringsdagene faller sammen med de første mobiliseringsdager. Det vil likeledes bli andre forutsetninger for disse transporter hvis evakuering skal foregå etter at massetransporttabellene er tatt i bruk. Distriktet fant at det ikke ville være praktisk å trykke ekstratogrutetabeller før dagen - datoen - for evakuering var bestemt. I avskrift ble vedlagt:

1. Ekstratogrutetabell om innstilling og kjøring av en del forstadstog og tomtog på Hovedbanen.
2. Ekstratogrutetabell (HB og KB), som sendes ut hvis en evakueringsdag faller på en helligdag.
3. Ekstratogrutetabell for kjøring av togene nr. 773 og 777 direkte fra Oslo Ø.
4. Ekstratogrutetabell som sendes ut hvis det antas å bli nødvendig å supplere de tidligere forstadstogene på Hovedbanen.
5. Ekstratogrutetabell vedrørende Østfoldbanen. (Forlengelse Kolbotn - Ski av en del forstadstog.)
6. Ekstratogrutetabell vedrørende Gjøvikbanen.
7. Materielldisposisjon under den frivillige evakuering.

For evakueringstransportene ville det bare blitt gitt en dags varsel, og de var derfor basert på de ordinære tog. En dags varsel kan man vel si passer, hvis de krigførende parter ville gjøre som i "gamle dager", da regjeringene høytidelig overrakte noter om at krigstilstand ville inntre fra et bestemt klokkeslett og dato. Nå for tiden kommer de som "tyver om natten" og overrekker noten etter at overfallet har begynt. Slik gjorde Tyskland mot oss, og de evakueringsplaner som det var lagt så mye tid og arbeid på, ble ikke iverksatt og kunne heller ikke iverksettes.

Den 9. april ble det kjørt et ekstratog fra Oslo Ø. kl. 7.00 til Hamar. Med dette tog reiste Kongen, Kronprinsen, Kronprinsessen, prinsessene Ragnhild og Astrid samt prins Harald. Dessuten medfulgte Regjeringen, Stortingets medlemmer, flere høyere embetsmenn og funksjonærer fra departementene. Ekstratog var

rekvirert av stortingspresident Hambro direkte til Generaldirektøren for NSB, som igjen telefonisk underrettet togledelsen. Toget gikk etter telegrafisk rute med avgang fra Oslo Ø. kl. 7.15.

Noen ordre fra myndighetene om å iverksette evakuering kom ikke. Mange reiste ut av byen den 9. april, men mange ble igjen. Tyske fly kretset over byen og slapp et par små bomber som ikke gjorde noe større skade. Motstand møtte tyskerne ikke, og da det ikke ble noen kamphandlinger i byen, tok innbyggerne det forholdsvis rolig.

Den 10. april ble derimot evakueringen panikkartet. Ryktet om at Oslo skulle bombes kl. 12.00 fenget som ild i tørt gress over hele byen, og folk dro ut med tog, busser, person- og lastebiler, så da klokken var 12, var det på Østbanestasjonen like stille og rolig som på en julekveld kl. 24.00. Stasjonsmesteren hadde gitt sitt personale ordre om at ingen av personalet fikk forlate stasjonen, men søke ned i kjelleren. Her satt det mange også fra administrasjonen, så da det var gått en stund over kl. 12.00 og intet hendte, var snart alle på plass igjen.

Det ble senere fortalt at grunnen til ryktet var at tyskerne ville ha sperret en del gater for å få brakt alle likene fra krysseren "Blücher" i land i størst mulig hemmelighet. Krysseren ble torpedert fra "Oscarsborg" festning, kom i brann og sank i Drøbaksundet. Flere hundre tyskere omkom. Blant de ombordværende var hele den tyske administrasjon som var utsett til å overta "regjeringen" i Norge. Hadde "Blücher" sluppet uskadd forbi "Oscarsborg", ville neppe toget med Kongen, Stortinget og Regjeringen kommet uhindret avgårde.

+ + +

Smålenenes Amtstidende i Halden for 9. april 1940 skriver: "Fra Oslo meldes kl. 13.10, evakueringskontoret har opphørt sin virksomhet."

+ + +

TOGGANGEN DE FØRSTE DAGER ETTER 9. APRIL

Den 2. februar 1942 ble hele den sydlige fløy av Østbanestasjonen ut mot Havnegaten herjet av en brann som skyldtes en eksplosjon. Senere undersøkelser viste at det om kvelden kort før restaurantens stengetid var blitt plassert en koffert med sprengstoff under et av bordene. Eksplosjonen inntraff etter at gjester og personale hadde forlatt den, så noen skadede eller omkomne var det visstnok ikke.

Ved den voldsomme brann som oppsto, ble en del av distriktets arkivsaker vedrørende den første del av krigen ødelagt. Når man derfor 22 år etter skal forsøke å rekonstruere toggangen, må det bli etter kollegers og egne erindringer og avisintervjuer, idet stasjonens togbøker (unntatt Oslo Ø.'s) er makulert. For Oslo Ø. er togboken f.o.m. 12.3.40 t.o.m. 29.4.40 i behold. Etter denne kan det fastslås at det den 9. april ble innstillet 58 tog, alle var forstadstog, tomtog og løslokomotiver. Alle fjerntog, unntatt 603 til Bergen, gikk, men tildels med store forsinkelser. Innstillingene og forsinkelsene skyldtes utelukkende flyalarmene. Den første er notert allerede kl. 0.35.

I alt ble det sendt og mottatt 181 tog ved Oslo Ø. den 9.4. Den 10.4. i alt 229 tog. Denne dag er notert at tog 601 og 603 til Bergen er innstillet. Flyalarm ca kl. 11.00. Største forsinkelse denne dag er notert for tog 755 til Charlottenberg med 1 time 25 min. på grunn av flyalarmen, som var over ca kl. 13.00. Den 11.4. gikk antall togekspedisjoner ned til 204. Denne dag brøt den ordinære toggang utenfor forstadsstrekningene helt sammen på grunn av sprengninger som de norske styrker foretok for å hindre fiendens fremrykking. Tunnelen ved Bøn og et par broer på Kongsvingerbanen ble sprengt den 11.4., slik at alle fjerntog på Hoved- og Kongsvingerbanen måtte innstilles. Bare forstadstrafikken mellom Oslo og Lillestrøm ble opprettholdt.

Den 12.4. var det på linjene utenfor forstadsstrekningene følgende antall brudd:

Hovedbanen: Bøn tunnel.

Kongsvingerbanen: 5 steder, herav bruer ved Skarnes, Lilleseth, Nor og Mangå.

Østfoldbanen: 4 steder på vestre linje, herav et stort damplokomotiv avsporet ved Hafslund sporveksel. Østre linje helt stengt, da broen over Glomma ved Langnes og en bro ved Rakkestad var sprengt.

Gjøvikbanen: 2 steder. Undergangene ved Stryken stasjon og ved km 54,98.

På Aurskog-Hølandsbanen var det 14 mindre brudd.

Mens kampene pågikk, ble det likevel kjørt tog ut fra Oslo og så langt frem mot kamplinjen som det var mulig. Til eksempel kan nevnes at en del forstadstog på strekningen Oslo - Hakadal ble kjørt hver dag, mens kampen ved Stryken pågikk. Togene ble kjørt utelukkende for sivil trafikk. "Livet må jo gå sin gang bak frontlinjene."

I Sarpsborg var et stort lokomotiv kjørt ut og sporet av i sporvekselen ved Hafslund. Mellom Kornsjø og nevnte sted var linjen intakt og tog ble kjørt frem til bruddstedet. De reisende måtte gå av toget her og spasere over jernbanebroen, da veibroen var sprengt. Da Halden stasjon ikke fikk forbindelse med togledelsen i Oslo, tok togekspeditøren rikstelefon til distriktsjefen og fikk fullmakt til å fungere som togleder på strekningen Kornsjø - Hafslund inntil samband igjen kunne fås med togledelsen for Østfoldbanen.

Straks kamphandlingene ved bruddstedene var over, måtte linjepersonalet sammen med tyske ingeniørtropper rykke ut for å utbedre skadene. Krig eller ikke - togene skulle frem. Brudd på skinnegangen ble reparert og provisoriske broer lagt. Allerede den 16. april gikk en meddelelse fra distriktsjefen ut til alle stasjoner sålydende:

"Aurskog-Hølandsbanen har gjenopptatt trafikken. Fra i morgen av ordinær ruteordning på denne bane."

Den 17.4.: Trafikken er nå gjenopptatt i begrenset

utstrekning på Østfoldbanens vestre linje til Kornsjø, men Sarpsbrua kan foreløpig befares bare med små lokomotiver og godsvogner av ikke over 10 tonns akseltrykk for begge. Reisende, reisegods, fraktgods og ilgods befordres.

Strekningen Sarpsborg - Bodal holdeplass ved Rakkestad trafikkeres også i begrenset utstrekning. Fra Bodal er det farbar landevei til Rakkestad stasjon, så forsendelser kan adresseres til denne stasjon."

(Det forbehold som er tatt i ovenstående angående broen over Sarpsfossen, skyldtes at broen hadde vært utsatt for sprengning som mislyktes.)

MEDDELELSE

Den 20.4.: Gjenopptagelse av trafikken. Sammendrag.

Trafikken er gjenopptatt til Hakadal, Dal, Disenå, Spydeberg og til Kornsjø ad vestre linje. (Sarpsbroen kan nå befares med alle lokomotivtyper, men bare med 10 km hastighet pr. time av hensyn til gangtrafikken. Lokomotiver må ikke gå sammenkoplet over broen.)

Strekningen Sarpsborg - Rakkestad (Bodal) trafikkeres også, men bare for reisende og stykkgods. Fraktberegning skjer over Sarpsborg.

Forstadstrafikken mellom Oslo - Ski og Lillestrøm opprettholdes i det vesentligste.

Til Hakadal er noen forstadstog innstillet, men både her og utenfor forstadsstrekningene er det noe begrenset toggang. Det er dog togforbindelse med Oslo til og fra foran nevnte endepunkter minst morgen, middag og aften.

Mellom Rakkestad og Askim kjøres det leilighetsvis lokale kipptog uten nærmere fastsatt rute og uten forbindelse med det øvrige banenett.

Aurskog-Hølandsbanen trafikkeres normalt. Reisende til og fra utlandet over Kornsjø har forbindelse med tog 109/137 og 134/106, men tillatelse til å reise over grensen er avhengig av myndighetenes avgjørelse. Salg av direkte billetter i samtrafikk med utlandet innstilles.

Reisekontoret, Oslo Ø., kan dog inntil videre selge svenske kupongbilletter, men de reisende må underrettes om at salget skjer uten forbindtlighet."

Det ble i denne meddelelse også tatt med at det var brudd i Drammen distrikt mellom Kongsberg og Sandsværmoen, mellom Ask og Hønefoss og ved Djupdal holdeplass på Numedalsbanen. Likeså om kjøring og innstilling av en del tog i Kristiansand distrikt og kjøring av bilruter mellom Kristiansand og Flekkefjord.

MEDDELELSE

Den 26.4.:
Trafikken mellom Minnesund og Oslo er gjenopptatt, likeså mellom Drammen og Hønefoss.

Det trafikkeres daglig uten fast rute mellom Askim og Rakkestad. Som før meddelt, går det leilighetsvis tog mellom Sarpsborg og Bodal holdeplass ved Rakkestad.

Til stasjoner på strekningen Askim - Rakkestad kan il- og fraktstykkgods i begrenset utstrekning besørges med landeveisbefordring Bodal - Rakkestad eller Spydeberg - Askim.

Det er istandbrakt bilforbindelse med 2 lastebiler mellom Disenå og Kongsvinger, således at stykkgods (il- og fraktgods) kan befordres i begrenset utstrekning, likeså reisende på egen risiko.

Det er således fremkommelig mellom Oslo og Magnor og mellom Oslo og Brandval.

Odalsruten trafikkerer med kombinert buss mellom Oslo og Nord-Odal. Samtrafikkrutene mellom Skarnes og Nord-Odal har også delvis gjenopptatt driften og kjører foreløpig til og fra Disenå.

MEDDELELSE.

Den 27.4.:
Fra og med mandag 29. ds. vil det bli etablert følgende bilforbindelser:

1. Lastebilbefordring mellom Spydeberg og Bodal holdeplass, således at stykkgods (il- og fraktgods) kan befordres som ordinært over denne strekning, men i begrenset utstrekning.

2. Lastebilbefordring mellom Skarnes og Kongsvinger, således at il- og fraktstykkgods i begrenset utstrekning kan befordres over denne strekning inntil Brandval og Magnor.

3. Lastebilbefordring som ovenfor nevnt mellom Hakadal og Jaren (muligens Røykenvik).

4. Befordring med personbuss mellom Hakadal og Jaren (muligens Røykenvik) i forbindelse med togene 241 og 248 til og fra Hakadal. Alminnelige billetter benyttes. Reisende befordres bare i den utstrekning det er plass i bussen.

   Det tas forbehold om avsetting og påstigning utenfor stasjonsområdet ved Harestua og Bjørgeseter.

5. Lastebilbefordring langs Solørbanen på Glommas østside inntil Arneberg stasjon, hvorfra kjøres vestsiden til Flisa stasjon.

Den 3.5.1940:

Gjenopptakelse av trafikken Gjøvikbanen.

Fra og med lørdag 4. mai er trafikken på Gjøvikbanen gjenopptatt således at det er forbindelse for reisende, samt pakkegods og ilgods inntil 5 kg pr. sending mellom Oslo Ø. og Gjøvik, mellom Roa og Hønefoss og mellom Reinsvoll og Skreia. Større ilgods enn foran nevnt skal sendes over Oslo V. - Roa med fraktberegning over denne vei.

Togene kjører Oslo - Hakadal og Gjøvik - Roa, Roa - Hønefoss og Reinsvoll - Skreia.

Mellom Roa - Hakadal opprettholdes en begrenset trafikk ved hjelp av biler, en personbil og noen lastebiler.

Foreløpig kjører bare togene 241/244 og togene 247/248. På grunn av bilkjøringen mellom Hakadal og Roa må det regnes med forsinkelser.

3.5.:

Kongsvinger- og Solørbanen:

Trafikken er gjenopptatt i sin helhet Oslo - Kongsvinger - Magnor og Kongsvinger - Våler (Braskereidfoss). Det kan ekspederes reisende, il- og fraktgods i full utstrekning.

Følgende persontog kjøres:

Tog 753/783 fra Oslo til Våler (Braskereidfoss).
" 784/754 til Oslo kl. 21.30.
" 761/791 fra Oslo kl. 14.52 til Våler (Braskereidfoss).
" 788/768 fra Våler kl. 8.36 til Oslo kl. 13.10.

På strekningen Kongsvinger - Magnor kjøres kipptog i korrespondanse med forannevnte tog i Kongsvinger.

Den 6. mai 1940:

Gjenopptakelse av trafikken.

Valdresbanen:

Fra og med tirsdag 7. mai tas trafikken på Valdresbanen opp igjen således at reisende befordres til og fra bruddstedet ved Fall en gang daglig i korrespondanse med togene 248 og 247 på Gjøvikbanen.

Reisegods, il- og fraktstykkgods mottas til befordring, men befordringene foregår mellom Trevatn og Fall med lastebiler.

Som følge av den hermed forbundne omlasting tas forbehold med hensyn til transporttiden.

Alminnelige billetter benyttes, og det foretas direkte innskriving.

Østfoldbanens østre linje:

Som tidligere meddelt kjører togene på østre linje på strekningen Ski - Spydeberg og Sarpsborg - Bodal (Rakkestad).

Mellom Spydeberg og Rakkestad opprettholdes fra og med tirsdag 7. mai bilforbindelsen således:

Fra Rakkestad kl. 7.00 til Spydeberg, hvor det korresponderes med togene 213 og 212 og kjøres tilbake til Bodal ca kl. 10.50.

Fra Bodal kl. 11.00 til Spydeberg i korrespondanse med tog 216.

Fra Spydeberg i korrespondanse med tog 219 til Bodal.

Fra Bodal kl. 18.00 til Spydeberg i korrespondanse med tog 214 og tog 211 og tilbake til Rakkestad ca kl. 21.00.

Det benyttes alminnelige billetter og direkte innskriving av reisegods, il- og fraktstykkgods.

På strekningen Spydeberg - Rakkestad kan således befordres reisende, reisegods, il- og fraktstykkgods i begrenset utstrekning (ikke over 50 reisende og ikke over 3 tonn gods til hvert tog).

På strekningen Sarpsborg - Bodal (Rakkestad) ble det kjørt 3 kipptog fra Sarpsborg og tilbake i forbindelse med vestre linjes tog med avgang fra Sarpsborg kl. 10.00 - 12.00 og kl. 16.30. Kjøretiden fra 50 min. hver vei, og siste ankomst til Sarpsborg var kl. 18.05.

Følgende sirkulærskriv ble utsendt av distriktsjefen den 31. mai 1940:

"Gjenopptaing av trafikken Oslo - Trondheim og Oslo - Åndalsnes.

I samband med sirkulærskriv nr. 119 og 124/1940 meddeles:

Sivil trafikk blir tatt opp igjen fra og med 1/6 1940.

Reisende, håndbagasje og innskrevet reisegods befordres over Minnesund, hvor omstigning finner sted.

I sirkulærskriv nr. 119/1940 rettes togtiden "fra Trondheim kl. 7.45" til "fra Trondheim kl. 7.40".

Gods tas imot til befordring over Elverum og Dombås i følgende utstrekning:

Ilstykkgods, alminnelig i full utstrekning.

F r a k t s t y k k g o d s o g l e t t b e d e r - v e l i g i l g o d s i begrenset utstrekning, slik at sendinger som det haster med, har fortrinnsrett.

V o g n l a s t e r - foreløpig i meget begrenset utstrekning - fortrinnsvis levnetsmidler og sendinger som det haster med.

Det tas forbehold med hensyn til transporttiden som må påregnes å bli lengre enn under vanlige forhold."

Den 11.6.1940 ble følgende tjenestetelegram sendt fra Hovedstyret til distriktsjefen, Oslo, Hamar og Trondheim:

"Gjennomgående godstog oppsettes Oslo Ø. (Loenga) - Trondheim over Kongsvinger snarest mulig 6 dager i uken. Første gang fra Oslo søndag 16.6. og fra Trondheim lørdag 15.6. I store trekk er ruten forutsatt slik:

Tog 5763	Fra Loenga	ca kl.	0.30
	til Elverum	" "	9.20
	til Dombås	" "	21.00
	Fra Dombås etter tog 717		
	til Trondheim	" "	7.00
Tog 5764	Fra Trondheim	ca kl.	22.00
	i Dombås	" "	6.30
	i Hamar	" "	15.00
	Fra Elverum	" "	19.30
	til Loenga	" "	6.00

Togene i begge retninger tar med vogner til Otta og forbi."

Jernbaneforbindelsen til Sverige over Kornsjø ble tatt opp igjen allerede den 18.4. ifølge Smålenenes Amtstidende i Halden. Avisen skriver denne dag at Halden har nå 5 tog daglig til Oslo, 6 til Moss og 8 til Sarpsborg og Fredrikstad, samt 3 tog til Kornsjø, hvorav 2 med forbindelse til Ed og Mellerud i Sverige.

Samme avis skriver den 20.4.:

"Jernbaneforbindelsen til Sverige åpnet igjen. Tog fra Halden kl. 8.20 til Mellerud og kl. 14.10 til Gøteborg.

Hurtigtogene er innstillet, ellers går alle alminnelige tog. Det er forsåvidt nok med den trafikk vi nå har."

Den 9. mai skriver avisen:

"Bedre togforbindelse med Sverige. Det er i de siste dager holdt en konferanse på Ed mellom norske og svenske jernbanemyndigheter om forbindelsen mellom de to land. Det er godt håp om å få en bedre forbindelse over Kornsjø, og at vi skal få opprettet trafikken over Charlottenberg igjen. Over Kornsjø er det meningen å sende formiddagstoget sydover fra Oslo tidligere ved 7.30-tiden om morgenen. På den måte vil man få bedre tid til pass- og tollkontroll i Kornsjø og Mon, og være ferdig så tidlig at man oppnår korrespondanse med de svenske togene videre sydover. Kveldstoget vil komme senere til Oslo enn nå. I de besatte områder er det ikke noen større forandringer, sier kontorsjef Løken, som avisen har hatt en samtale med."

Den 22. april skriver Halden Arbeiderblad:

"Om utenlandstrafikken over Kornsjø i dag er det å fortelle at utenlandstoget kl. 14.40 kommer helt til Mellerud i Sverige, og her ordner Svenska Järnvägarna med den videre trafikk.

På øst- og vestbanestasjonen har det i de siste dager vært en ganske stor inngående trafikk av evakuerte, fra Kongsvinger- og Hadelandtraktene, som nå kommer hjem.

Utgående trafikk har vært adskillig under det normale. I dag er det slutt på den kredittkjøringen som Statsbanene satte i verk for noen dager siden, så fra og med i dag må alle kjøpe billettene mot kontant betaling, meddeler vår korrespondent i Oslo."

Samme avis skriver den 14. mai:

"På 3 døgn kan en nå komme fra Oslo til Bergen. En har nå kommet så langt med utbedringen på Bergensbanen, at en kan komme til Bergen. Det er mange avbrott, men fram kommer en. Tog fra Oslo om morgenen til Nesbyen kl. 15.50.

Derfra med bil til Svenkerud stasjon, videre med tog til Geilo kl. 20.50, hvor overnatting. Neste dag med tog til Myrdal stasjon og med kipptog til Ljosvannsdalen og Voss, der en overnatter. Fra Voss tar en neste dag tog ned til Granvin, der en kommer over Trengereid til Bergen."

U t e n l a n d s t r a f i k k e n o v e r K o r n s j ø.

B-sirkulære nr. 136/1940, datert 6.6.1940:

Fra 10. juni 1940 vil utenlandsforbindelsen over Kornsjø bli ordnet slik at det blir kjørt et gjennomgående dagtog mellom Oslo og Malmø. Av hensyn til pass- og tollkontrollen både i Sverige og Norge må det regnes med et par timers opphold på grensen.

Det er forutsetningen at rutene for togene 41 og 42 på svensk side blir uforandret. Fra norsk side vil det nye tog få følgende tider:

Tog 1541	Fra Oslo	kl.	7.10
	Moss	"	8.14 - 8.16
	Fredrikstad	"	8.55 - 9.00
	Sarpsborg	"	9.22 - 9.25
	Halden	"	9.55 - 10.00
	til Kornsjø	"	10.35.

Tog 1542	Fra Kornsjø	kl.	18.15
	Halden	"	18.50 - 19.00
	Sarpsborg	"	19.38 - 19.40
	Fredrikstad	"	19.59 - 20.00
	Moss	"	20.39 - 20.40
	til Oslo Ø.	"	21.50.

T r a f i k k e n o v e r C h a r l o t t e n b e r g.

B-sirkulære nr. 220/1940, datert 18.7.1940, sendt ut av distriktsjefen, Trondheim:

Fra og med søndag 21. juli 1940 vil togordningen over Charlottenberg bli satt opp slik at en oppnår forbindelse Oslo - Stockholm på dagen.

Forbindelsen blir slik:

Tog 1753	7.15 10.50	Fra Oslo til Magnor Togbytte	til 21.30) fra 18.00)	Ord. tog 754
Kipp B	11.15 11.50	fra Magnor til Ch.berg Togbytte	til 17.35) fra 17.10)	Kipp C
Ht. 51	13.25 16.45	Fra Ch.berg til Laxå Togbytte	til 15.44) fra 12.05)	Ht. 51
Ord. tog) 10)	17.34 21.05	Fra Laxå til Stockholm	til 11.40) fra 8.30)	Ord. tog 27

Som en vil forstå, var det ikke noen behagelig reise en kunne foreta hverken innenlands eller i forbindelse med Sverige i den første tid av okkupasjonen. Etter hvert som bruddstedene ble utbedret, bedret også reiseforholdene seg, men reiselysten var nok ikke så stor. Det varte jo heller ikke lenge før reisetillatelse ble innført.

+ + +

TRANSPORTER FOR DEN TYSKE MILITÆRKOMMANDOEN

Den 19. april ble følgende skriv sendt fra distriktsjefen til Hovedstyret. (Manus er ikke journalført, men signert av Ot. 16.4., Kc. 18.4., Om. 18.4. og Dc. 19.4. og påstemplet 19. april 1940. Ekspedert av S., antall bilag 1.)

"Onsdag den 10. april 1940 innfant følgende herrer - Herr Hauptmann Heil, Herr Oberreichbahnrat Augustin og tolk Herr Pinchernelle - tilhørende den tyske militærkommando i Oslo seg her og meddelte at de ville ha kjørt en del ekstratog på jernbanen.

Spørsmålet ble forelagt Generaldirektør Hoff, Eidsvoll, til avgjørelse, hvoretter togene ble beordret kjørt.

De gikk ut fra at betalingen kunne erlegges etter de for sånne transporter i Tyskland gjeldende regler. Herpå ble svart at vi ville foretrekke at transportene ble betalt etter de i Norge gjeldende regler.

I tiden inntil 19.4. kl. 12.00 er det i henhold til pålegg fra den tyske kommando kjørt de i vedliggende oppgave nevnte ekstratog. Det er dessuten gjort en del arbeider vedrørende 3 sikringstog som på befaling er utført for den samme kommando.

Oppgave over omkostningene vil bli ettersendt snarest mulig.

Vi går ut fra at godtgjørelse for transportene såvel som det utførte arbeide kreves opp ved Hovedstyrets forføyning."

Etter noteringer som finnes er følgende tyske transporter utført de første dager i april 1940:

13.4. Ekstratog R.S. fra Ski kl. 18.00 til Spydeberg og derfra til Oslo kl. 19.50. Tomtog Ski - Spydeberg.

14.4. Litra M. fra Oslo Ø. kl. 18.10 til Moss. Sto på Ski om natten, fra Ski kl. 11.35 15.4.

16.4. Litra M. fra Moss kl. 11.40 til Fredrikstad, videre fra Fredrikstad kl. 15.40 til Sarpsborg.

17.4. Litra B. fra Oslo Ø. kl. 6.40 til Spydeberg (tomtog).

Litra C fra Spydeberg kl. 10.00 til Oslo kl. 11.00. Militære (ca 700 norske fanger).

17.4. Litra M. fra Sarpsborg til Kornsjø (ordnet av Sarpsborg).

18.4. Litra M. fra Halden kl. 9.00 til Fredrikstad. Videre fra Fredrikstad kl. 13.30 til Moss.

18.4. Litra E. fra Oslo kl. 19.00 Fredrikstad-Sarpsborg. Militære. 620 mann.

18.4. Litra R. fra Sarpsborg kl. 22.00 til Bodal holdeplass, tilbake som tomtog S.G.F. Bodal-Sarpsborg-Oslo med ankomst dertil kl. 5.00 19.4. Militære Oslo - Bodal.

19.4. Litra M. fra Moss kl. 7.00 til Oslo Ø.
19.4. Litra M. fra Loenga kl. 14.00 til Fredrikstad.
20.4. Litra M. fra Fredrikstad kl. 7.00 til Kornsjø.
20.4. Litra E. fra Kornsjø kl. 10.30 til Fredrikstad.
20.4. Litra F. fra Fredrikstad kl. 13.50 til Oslo Ø.
20.4. Litra G. fra Mysen kl. 18.30 til Slitu og tilbake til Mysen.
21.4. Litra A. fra Mysen kl. 7.30 til Rakkestad og litra B. fra Rakkestad til Mysen.

21.4. Litra M. fra Oslo Ø. kl. 14.00 til Fredrikstad.

21.4. Kipptog Mysen - Brødremoen grustak - Mysen.

21.4. Litra B. fra Mysen kl. 18.00 til Askim og løslok. Askim - Mysen.

21.4. Ca 60-80 fanger i tog 103 til Østfold.

22.4. Litra B. fra Oslo Ø. kl. 9.00 til Spydeberg kl. 10.20 (ca 700 fanger).

Videre er det notert:

11.4. Tog 401 reservert 1 BCo.
1 tog 50 aksler 400 mann til Dal.

13.4. 2 tog fra Dal til Oslo Ø. 400 mann.
Togene skiftet til Havnebanen. I alt 50 aksler.

13.4. 1 tog fra Spydeberg med 18 aksler.

14.4. Spesialtog til Moss. 1 N, 3 L, lok., 3 L, 1 N, 2 G.
" " Havnebanen. 1 N, 2 L, lok., 2 L, 1 N, 2 G.

17.4. I tog 104 ankom 100 á 150 norske fanger fra Fredrikstad.

22.4. Ekstra militærtog M.53 Loenga-Dal kl. 14.35. 20 T-vg. + 1 BCo + bremsemateriell.
Litra O. (Lok. og bremsevogn) fra Grorud kl. 11.00 etter Tr. § 49 til Loenga.

Litra M.54 fra Dal kl. 16.20 til Lillestrøm. (Tomtog.)

Litra M.55 fra Loenga kl. 16.53 til Grorud. (Godstog.)

Etter forlangende av tysk kommando måtte redskapsvogner sendes til Sarpsborg for å få opp et stort damplokomotiv som med vilje var avsporet av nordmennene ved Hafslund sporveksel. Lokomotivet blokkerte således både østre og vestre linje. Om dette foreligger et notat som lyder:

"Redskapsvognene med 17 mann gikk den 15.4.40 i tog 109 fra Oslo Ø. kl. 14.40 med ankomst til Fredrikstad ca kl. 17.30. Ved ankomsten hit viste det seg at redskapsvognene ikke kunne føres videre med tog da Rolvsøysund bro var underminert. Jeg henvendte meg da kl. 17.50 til de tyske myndigheter på hotell Victoria for å få passeringstillatelse og tillatelse til å rekvirere lastebiler.

Tillatelse ble gitt kl. 22.00. Det lyktes å skaffe 1 lastebil med sjåfør og 1 uten. Denne ble kjørt av en av redningsmannskapene. Etter at bilene var lastet, reiste vi fra Fredrikstad ca kl. 23.00 og kom til Sarpsborg kl. 23.30. Her ventet et lokomotiv og en N.vogn. Verktøyet ble lastet over på vognen, som ble skjøvet over broen.

Avsporingsstedet lå like syd for broen. Ved ankomsten hadde baneavdelingen fått tenderen på skinnene og kjørt denne inn på Sarpsborg stasjon.

Lokomotivet var på skinnene kl. 3.10 den 16.4. og ble trukket inn på Sarpsborg stasjon.

Verktøyet ble så lastet på bilene igjen, som kom til Fredrikstad kl. 4.30. Bilene ble avlevert og redskapsvognene kom til Oslo i tog 104 kl. 10.40.

På grunn av mørket var det ikke mulig å orientere seg, så det kunne settes opp en situasjonsplan av avsporingsstedet."

Den 20.4.1940 mottok Hovedstyret et skriv fra Bevollm. Kommissar des Chefs des Transportwesens, hvori det blir forlangt "at NSB på grunn av den nåværende tilstand mellom Det tyske rike og Norge måtte nyttes i større omfang for tyske militærtransporter enn hittil. Det er derfor ikke til å unngå at den sivile trafikk på visse strekninger og til visse tider ville bli sterkt begrenset og endog helt innstillet." Det første tyskerne forlangte var at sivil trafikk i tog 808 Larvik - Drammen skulle bortfalle den 21.4., og at toget med størst mulig vognantall skulle kjøres i samme rute for Wehrmacht-transporter. Likeså måtte det skaffes forbindelse fra Drammen til Oslo med nevnte tog. Erkjennelse for at dette ville bli gjort skulle skje skriftlig innen 21.4. kl. 9.00.

Skrivet slutter med at "det derfor må regnes med at den tyske Wehrmacht også i fremtiden er tvunget til å foreta slike tiltak. Herom vil NSB bli underrettet."

Samme dag (20.4.) fikk distriktsjefene i Oslo, Drammen og Kristiansand et skriv fra Hovedstyret sålydende:

(Dc. sirkulærskrivelse nr. 74/1940.)

"Tyske militærtransporter.

Hvis tyske militære henvender seg til en stasjon eller til Distriktsjefens kontor med anmodning om transport av gods, materiell eller mannskaper over NSB, skal det høflig gjøres oppmerksom på at transporten ikke kan mottas før vedkommende militære har forelagt saken for Bevollm. Kommissar des Chefs des Transportwesens, Oslo, tlf. jernbanens sentral 26880 - nr. 291.

Henvendelsen kan skje gjennom rikstelefonen eller gjennom jernbanens linjetelefon. I sistnevnte tilfelle skal stasjonens betjening være behjelpelig med å skaffe vedkommende militære myndighet nevnte telefonforbindelse. Distriktsjefens kontor vil deretter bli underrettet muntlig eller skriftlig fra Hovedstyret om hvordan transporten skal foregå.

Ovennevnte bestemmelse gjelder ikke mindre mannskapstransporter som kan foregå i ordinære tog uten tilsetning av materiell.

Gjennom Distriktsjefen sendes innberetning til Hovedstyrets Trafikkavdeling om alle sånne mannskapstransporter som foregår uten formidling gjennom den tyske transportkommando og Hovedstyret. Det oppgis antall reisende 2. og 3. kl., reisestrekning, tog og dato."

Dette er det første sirkulære som ble sendt ut til alle stasjoner om hvordan det skulle forholdes når det gjaldt tyske militærtransporter. Senere kom det flere og en del av disse er tatt med i avsnitt "Sirkulærer om tyske militærtransporter".

Den 23.4.1940 ble det holdt et nytt møte i Hovedstyret. Ifølge notatet var følgende tilstede: Reichbahnoberat Augustin, Hauptmann V. Maltzahn for tyskerne og fra NSB trafikksjef Løken, kontorsjef Dahlum, trafikkinspektør Bech, overinspektør Hald og trafikkinspektør Fidje.

V e s t f o l d b a n e n.

Oberst Augustin la frem den norske militære massetransportplan som var tatt på militærkontoret. Den tyske militærkommando ønsket denne bane utnyttet til det ytterste for sine transporter. Trafikksjef Løken ønsket en uttalelse fra de tyske om hvilke krav som ble stilt til transporter fra tyskernes side. Begge parter ønsket at den sivile trafikk måtte opprettholdes i størst mulig utstrekning. Enkelte dager måtte enkelte tog innstilles for militære transporter. Augustin fikk utlevert en grafisk fremstilling av materiellets fordeling. Videre fikk han utlevert oppgave over antall lokomotiver og hvordan disse var disponert. Togvektene ble oppgitt både for persontog og godstog. På forespørsel ble oppgitt at de regulære tog

kunne tilsettes 2 Co-vogner i tillegg uten assisterende lokomotiv for militære transporter.

Augustin ønsket til slutt utarbeidet:

1. En ruteplan for kjørsel av ekstratog uten at den øvrige togplan endres.
2. Hvilke tog kan forsterkes for militærtransport.
3. Hvilke tog kan falle bort uten større sjene for den sivile trafikk.

Disse spørsmål ønskes bearbeidet først for Vestfoldbanen og dernest Østfoldbanen, Kongsvingerbanen (Oslo - Kongsvinger - Elverum - Hamar) og til slutt Oslo - Ål.

På dette notat har overinspektøren i Oslo distrikt skrevet: "Satt i verk 24.4. Ln. Henlegges."
(Se for øvrig avsnitt: Rutekontorets arbeid under krigsårene.)

Den 24. april 1940 ble sirkulærskriv nr. 80/1940 sendt ut og lyder:

"Transporter for den tyske militærkommando. Avregning.

Den tyske militærkommando meddeler i brev av 19. april 1940: "For å skaffe grunnlag for avregning for militærkommandoens transporter er følgende foreløpige ordning truffet:

I. For hver militærtransport utferdiger troppen det i Tyskland innførte "Wehrmachtfahrschein", hvorav del 1 tas inn av utgangsstasjonen og del 2 av konduktøren. Stasjonen stempler begge deler med stasjonens datostempel. Del 1 sendes Kontrollkontoret. Del 2 leveres den reisende og behandles av konduktøren som vanlig billett som sendes Kontrollkontoret sammen med brukte billetter.

II. For enkeltreisende offiserer og soldater utferdiges en "kleiner Wehrmachtsfahrschein" av troppen. Behandling av del 1 og 2 som under I.

III. For stykkgods og vognlastsendinger for militærkommandoen utferdiger troppen "Wehrmachtfrachtbrief". Fraktbrevene innsendes til Kontrollkontoret.

IV. Da troppene for tiden tildels ikke er utstyrt med de nevnte foreskrevne formularer, utferdiges inntil videre tilsvarende midlertidige "Wehrmachtsfahrschein" og "fraktbrev" som har samme gyldighet.

V. Om avregningsmåten vil senere bli truffet avgjørelse

Etterhvert som tyskerne rykket frem gjennom Østerdalen og Gudbrandsdalen tok de jernbanen i bruk for militær- og forsyningstog (Nachschub-tog). De første tog ble kjørt på telegrafisk rute og gikk over Kongsvinger - Elverum, da Minnesundbroen var sprengt. Togenhetene med hensyn til vogner var som for de norske militærtog, men det hendte at de var "overlange". På Jømna stasjon tok en kryssing således over 2 timer, da begge de møtende tog var overlange.

Ekstratogrutetabeller og ekstratogsirkulærer (som det den gang het) ble mangfoldiggjort og sendt til stasjonene på vanlig måte.

Tyskerne fikk også ganske snart tillatelse av svenskene til å få kjørt sine permisjons- og forsyningstog gjennom Sverige fra Trelleborg til Kornsjø og til Bjørnefjell, og den såkalte hesteskotrafikk Trondheim - Narvik over Storlien.

Tyskerne beslagla hele Aker Sykehus og det varte ikke lenge før lasarett-togene også begynte å rulle. Disse tog ble kjørt til Grefsen stasjon. Senere begynte fangetransportene av russiske og jugoslaviske krigsfanger, som alle ble sendt nordover.

Den 1. mai 1940 foreligger den første nota på utførte arbeider for den tyske militærkommando:

Forarbeidelse av 50 veiviserskilt	kr. 155,08
Istandsatt 3 togsett med godsvogner	" 3.612,16
Montering av jernplater på lokomotivene nr. 148, 345 og 406	" 2.214,00
	kr. 5.981,64

Notaen ble oversendt Kontrollkontoret. Beløpet for veiviserne skulle betales av en Zahlmeister og oppkreves av distriktet.

At de tyske militære utover i distriktet rekvirerte vogner for opplasting uten å gå gjennom den tyske transportkommando, vitner følgende meddelelse til alle stasjoner om:

"Vogner for tyske militærtransporter.

Den tyske transportkommando klager over at Statsbanene stiller vogner til disposisjon for opplessing av militærgods, særlig i Grønlia og på Sørenga uten at vognene er rekvirert gjennom transportkommandoen og Hovedstyret.

Som følge herav står det for tiden etter oppgave fra Vognkontoret ca 110 lukkede vogner ved Oslo Ø., lesset med militærgods, som transportkommandoen ikke kjenner noe til og som volder vansker ved at det stilles krav om et stort antall lukkede vogner for nye transporter.

Transportkommandoen har derfor inntrengende henstilt til Hovedstyret at vognbestillinger for tyske militærtransporter bare må formidles gjennom transportkommandoen. En skal derfor anmode om at alle vedkommende, særlig ved Oslo Ø., blir spesielt underrettet i overensstemmelse med dette. Alle vognbestillinger fra tyske befalingsmenn skal uten unntagelse henvises til transportkommandoen, jernbanens telefon nr. 291."

(Meddelelsen er datert 3. mai 1940.)

Ikke alle tyske militære var utstyrt med Wehrmachtfahrschein og sirkulærskriv nr. 93/1940 ble sendt ut den 7. mai:

"Transporter for den tyske militærkommando.

Da det tildels forekommer at de tyske militære ikke er utstyrt med det foreskrevne formular for befordringen ("Wehrmachtfahrschein"), kan konduktøren i de tilfeller ordinær billett ikke benyttes, utferdige en melding om transporten.

Til dette bruk oversendes et antall blanketter. Blankettene utfylles av konduktøren og underskrives av denne og vedkommende tyske militære. I likhet med "Wehrmachtfahrschein" (del 2) blir disse blanketter å behandle som billetter; de sendes inn til Kontrollkontoret sammen med brukte billetter. Skjemaer fåes utlevert ved konduktørstasjonene."

M E L D I N G

M E L D U N G

fra konduktør over befordring av tyske militære
vom Schaffner über Beförderung deutscher Militäre

uten billett eller annen legitimasjon.
ohne Fahrkarte oder andere Legitimationspapiere.

Med tog nr. ..... / 1940 fulgte
Mit Zug Nr. / 1940 folgten

	Reisegods Reisegepäck	
	Antall kl. Kolli	Vekt Gewicht
..... personer i 2. klasse Personen in der 2. Klasse.		
..... personer i 3. klasse Personen in der 3. Klasse.		
fra stasjon ..... von Bahnhof		
til stasjon ..... nach Bahnhof		

over .....
über

Underskrift, navn, tjenestegrad
Unterschrift, Namen, Dienstgrad

.....

Feltpostnr.

.....

.....

Konduktør
Schaffner

Den 8. mai kom et telegram fra Hovedstyret om at transport av såret tysk offiser skulle foregå 9.5. i togene nr. 784/754 i sykevogn Bz-20133. Sannsynligvis gjaldt dette en offiser av høyere grad. Allerede f.o.m. 12. april var det stillet vogner til disposisjon for tyske myndigheter for bruk som lasarettog. Det var

i alt 10 Co, 2 Ao og 1 Eo, i alt 13 boggivogner som var omrigget til lasarettvogner, samt 1 F og 2 G-vogner. Stasjonsmesteren, Oslo Ø., utba seg forholdsordre angående beregning av vognleie for disse vogner. Spørsmålet ble forelagt Hovedstyret, som svarer at det for alle personvogner som reserveres for tyske militære skal beregnes en leie av kr. 30,00 pr. løpende dag. De dager vognene benyttes i transporter skal trekkes fra. For reisegodsvogner og godsvogner beregnes vognleien etter de til enhver tid gjeldende regler for godsvogner.

Etterhånden kom det klager fra stasjonene over opphopning av vogner som ikke ble losset, om frakter som mottakerne ikke ville betale, da godset bare skulle lagres på deres tomter. Fraktbrevene var ikke stemplet forskriftsmessig o.s.v. Disse klager går igjen så å si under hele okkupasjonstiden til tross for de strenge direktiver som var gitt.

Den 9. mai sender Kontrollkontoret regning til tyskerne over transporter og arbeider utført for Wehrmacht i tiden 9. - 30. april 1940.

Fortegnelse over småtransporter	kr.	5.476,40
Transporter rekvirert av den stedlige tyske kommando	"	19.834,85
Transporter rekvirert gjennom Hovedstyrets spesialbyrå	"	234.967,00
Nota fra Statsbanenes automobilavd.	"	12.714,10
Oslo distrikt istandsatt 3 togsett med godsvogner	"	3.612,16
Oslo distrikt, montering av jernplater på lok. nr. 148, 345 og 406	"	2.214,00
Vognleie, Stavanger distrikt	"	3.159,00
Tilsammen	kr.	281.977,91

Da alle oppgaver over militærtransporter i april ennå ikke var innkommet, ville tilleggsregning bli ettersendt.

Tyskerne svarte allerede samme dag (9.5.) med følgende:

"Die Abrechnungsunterlagen für den Monat April wurden zwecks Klärung dem Chef des Transportwesens in Berlin vorgelegt.

Fritz v. Maltzahn. (Sign.)
Hauptmann d.G."

Den 17. mai 1940 foreligger et notat fra Vognkontoret om at det til sivilt bruk kun kan brukes alle H, Hf, Hvf, Hv, S, Gv, K, L, M, N og No, samt enkelte Gfo utenfor tur. Enkelte G, G^4, T og Tl, som ikke kan brukes til hester og annet gods, kan brukes etter særlig tillatelse.

Det er anmeldt transport av 700 hester og 300 vogner militærgods og annet etter hvert. Den 24. og 25. mai ble nye Dc. sirkulærskriv sendt ut med anmodning om nøye kontroll med de tyske forsendelser på grunn av avregningen med Wehrmacht.

Den 3. juni fikk distriktsjefen en meddelelse om at det ville bli sendt ut et T.T.-sirkulære med retningslinjer for tyske militærtransporter.

Den 5. juni noterer Ot. at Ao.201, Eo.18006 og Abo.581 skal stilles opp på Oslo Ø. for å tas i øyesyn av Reichskommissar Terboven. Abo.581 måtte hentes fra Drammen.

Likeså skulle det reserveres en halvkupé 2. kl. i togene 405B/406B og en 3. kl. sovekupé for tysk kurer.

Den 13. juni gir Hovedstyret en foreløpig underretning om at det fra 17. juni vil bli kjørt 4 militærtog pr. dag fra Åndalsnes og Trondheim til Oslo, i alt ca 60 tog.

Den 21. mai 1940 skriver trafikkoverinspektøren følgende:

"De tyske militærtransporter har i den senere tid foregått i så stor utstrekning at det har vært store vanskeligheter med å effektuere dem således som rekvirert.

Transportene medfører et stort kullforbruk, og det tærer sterkt på våre beholdninger, som under de nåværende forhold hittil ikke har kunnet kompletteres.

Våre lokomotiver utsettes samtidig hermed for en påkjenning som vil kunne medføre at enten militærtransportene eller den sivile trafikk, hvis krav gjør seg mer og mer gjeldende, ikke kan besørges således som det er ønskelig.

Vi tillater oss under henvisning hertil å henstille til Hovedstyret å gjøre alt mulig for å få ordnet med nye kulltilførsler.

For de baners vedkommende som kan tenkes drevet med ved som brensel, f.eks. Kongsvinger- og Solørbanen og muligens Østre linje på Østfoldbanen, bør der nå snarest mulig

sørges for nødvendig vedinnkjøp, så beholdningene kan være på plass når de trengs.

For å minske behovet for lokomotiver, vil vi anbefale at de nye dieselmotorvogner til Oslo distrikt settes i drift så snart som mulig, da vår beholdning av dieselolje er ca 270 tonn. Vognene kan med fordel anvendes i lokaltogene til og fra Hakadal og ellers på Gjøvikbanen, hvor kullforbruket er betydelig.

Det vil også være ønskelig av hensyn til lokomotivutnyttelsen om mulig å få militærtransportene ordnet således at vi får varsel om transportene lenger tid i forveien enn hittil.

Ved overføring av enda et elektrisk lokomotiv til Østfoldbanen vil stykkgodstogene 5101, 5102 og de påtenkte hurtigtog 41 og 42 kunne kjøres elektrisk mellom Ski - Fredrikstad og Oslo - Fredrikstad.

Vi tør be om Hovedstyrets medvirkning til en ordning som foran antydet."

Skrivet er signert foruten av Ot., også av Om., men den 22.5. er det igjen signert av Ot. med følgende påtegning: "Dc. har talt om dette med Gd. Henl. Ln."

I begynnelsen av juni skriver togekspeditørene på Loenga til stasjonsmesteren bl.a.:

"På grunn av de store militærtransporter som nå foregår fra Loenga hele døgnet rundt, og i tillegg hertil den sterkt økende godstrafikk, skal vi anmode om mere betjening for å få arbeidet etter forholdene best mulig utført, ellers overtar vi ikke ansvaret for at trafikken på Loenga blir tilfredsstillende avviklet."

Togekspeditørene fremsatte forslag i 5 punkter med begrunnelser for å bedre forholdene. Punktene gikk i korthet ut på følgende:

1. Et ekstra skiftelokomotiv m/betjening på alle hverdager fra kl. 15.00 til kl. 24.00.
2. Tolk hele døgnet.
3. Ekspeditør eller telegrafist fra kl. 8.30 til kl. 24.00.

4. 2 bud fra kl. 8.00 til kl. 23.00.

5. Tjenesten for alle på Loenga må settes opp som på hverdager også på helligdager.

Alle 5 punkter ble imøtekommet. Det ble også satt opp en telefon i nordre ende på militærrampen (provisorisk). Men at tyskerne også klaget, tyder sirkulærskriv nr. 237/1940 på:

"Reserverte vogner for tyske militære.

Hovedstyret meddeler:

"Vi har mottatt alvorlig klage over at det i enkelte tilfelle har vært satt inn meget gamle vogner med dårlig utstyr (oljebelysning) for de tyske militære i ordinære tog, mens togets øvrige vogner har vært tidsmessige.

I den anledning må utgangsstasjonene pålegges å være oppmerksom på at vogner reservert for tyske militære i tog som også befordrer sivile reisende, ikke må være dårligere enn de øvrige vogner i toget. Ennvidere må det alltid sørges for at vogner som stilles til disposisjon for tyske militære, såvel i ordinære tog som ekstratog, er ordentlig rengjort." (Dat. 24.8.1940.)

Det var en kjent sak at personalet med vilje tok de dårligste personvogner til tyske militærtransporter og unnskyldte seg med at noe annet materiell ikke hadde vært for hånden. Tyskerne tok mange ganger ikke hensyn til om transportene i vanlige persontog var anmeldt eller ikke. Eidsvoll rapporterer at det til tog 10 14.2.41 kom 99 soldater uten at plass var forutbestilt. Toget ble 28 min. forsinket, da en ekstra vogn måtte tilsettes.

Hønefoss rapporterer at det den 27.2.41 var anmeldt 4 offiserer og 239 mann til tog 2032 Hønefoss-Jaren. Det kom ingen og ved henvendelse til kommandanten fikk stasjonen beskjed om at det ikke ble noe av transporten. Toget ble 15 min. forsinket. Fra og med 25. mars til og med 3. april 1941 foregikk en større militærtransport fra Kongsberg til Narvik over Storlien. Det var i alt 9 tog med vognantall fra 1 BCo, 22 T-vogner, til 1 BCo, 3 Co, 15 T-vogner og 1 BCo, 8 T-vogner, 10 G-vogner. I alt 9 BCo, 14 Co, 134 T og 17 G-vogner.

Av et skriv fra Hovedstyret, dat. 29. april 1941, til Bahnbevollmächtigen der Deutschen Reichsbahn forstås at tyskerne igjen klager over vognmateriellet i de såkalte "Urlaubertog". Hovedstyret svarer at på grunn av de mange ekstratog som nå kjøres, er det umulig "nur moderne Wagen laufen zu lassen", man må anvende de vogner som er for hånden. I siviltrafikken blir sogar vanlige G-vogner brukt. Klagen over at det brukes vogner med forskjellige skader og mangler skyldes den store trafikk. I denne forbindelse unnlater ikke Hovedstyret å gjøre oppmerksom på at det i BCo-vogn nr. 309, som utelukkende er brukt av tyske militære, mangler 5 puter i 2. klasse. Disse puter kan ikke erstattes. Da dette også har forekommet før, er samtlige puter i 2. klasse fjernet.

Brev fra Hovedstyret til samtlige distriktsjefer, datert 1. mai 1941:

"Transporter for Deutsche Wehrmacht.
Kfr. T.T.sirk. 42.

Til underretning oversendes vedlagt avskrift av brev fra der Bahnbevollmächtigte av 25.4.1941. I henhold hertil vil fremtidig underretning fra Hovedstyret til distriktsjefene om "Bewegungstransporte" bli gitt således:

Avsenderdistrikt

opplyser om: F.nr., senderstasjon, antall vogner som skal stilles, lastetid, avgangstid, rute - men ikke mottager.

Gjennomgangsdistrikt

opplyser om: F.nr., togstørrelsen og rute, men ikke om senderstasjon eller mottagerstasjon.

Mottagerdistrikt

opplyser om: F.nr., togstørrelse, rute og mottagerstasjon, men ikke om senderstasjon.

Vogner i transporttogene, d.v.s. de såkalte "Bewegungstransporte", skal bare merkes med F.nr., ikke med sender eller mottager. Derimot merkes vognlaster (Nachschub) for Deutsche Wehrmacht som hittil."

Togpersonalet skulle bare gis opplysninger om toget over sine respektive kjørestrekninger. Mottakersted måtte ikke oppgis. Det øvrige personale, som hadde med togene å gjøre, skulle ikke vite mer om transporten enn det var nødvendig for å sikre gjennomføringen av den. Igjen ble det innskjerpet at alle norske tjenestemenn hadde den strengeste taushetsplikt når det gjaldt tyske militærtransporter, og at brudd på dette ville bli betraktet som sabotasje og behandlet deretter.

Ikke lenge etter at ovennevnte skriv var mottatt i distriktet, ble det kjent at tyskerne hadde fått tillatelse til å transportere en divisjon gjennom Sverige til Finland. Rutekontoret hadde allerede begynt å utarbeide ruteplan for militærtogene, og den 14. juni 1941 skriver distriktsjefen til Hovedstyret:

"Ang. militærtransporter fra Oslo Ø. over Charlottenberg fra 18. ds.

Herved fremkommer en oppgave over personale og lokomotiver som må stilles til disposisjon for Oslo distrikt for å kunne etterkomme de oppsatte krav.

Av lok. trenges 6 8-koblede m/trykkluft (12 eller 14 t),
5 6-koblede -"- (12 tonns).

Av personale: 20 førerdyktige mann
20 fyrbøterdyktige mann
10 telegrafister samt
konduktører. (Antall ikke oppgitt.)

Av lokomotivpersonalet må minst 30 mann og av konduktørpersonalet alle mann være kjent i distriktet og avgitt til Oslo distrikt minst 1 dag før transporten påbegynnes. All fyring med ved på lokomotivene forutsettes innstillet mens transportene foregår. Da det vil være ugjørlig å skaffe alt personale gyldig pass innen nevnte tid, forutsettes at det blir ordnet således at alt kjørende personale med militærtogene uhindret får gjøre tjeneste frem til Charlottenberg uten pass.

Den 22. juni kom følgende ordre fra Transport-Kommandantur:

"Før den 25. juni 1941 skal på nedennevnte stasjoner følgende vogner være ferdigstillet:

Oslo-Loenga	7 Bc	11 C	76 T	31 G.
Lillehammer	5 Bc	5 C	65 T	22 G.
Hønefoss	6 Bc	5 C	47 T	59 G.
Fredrikstad	5 Bc	7 C	74 T	10 G.
Halden	5 Bc	9 C	33 T	29 G.
Drammen	1 Bc	3 C	16 T.	
Hamar	2 Bc	2 C	24 T	2 G.
Ås	1 Bc	2 C	25 T	2 G.
Moss	2 Bc	3 C	46 T	2 G.
Brumunddal	2 Bc	3 C	31 T.	
I alt	36 Bc	50 C	437 T	157 G."

Samme dag (22.6.) ble følgende telegram sendt alle stasjoner i Oslo distrikt:

"Samtlige åpne vogner med K.K. både norske, tyske og svenske bes snarest losset og sendt i retning Oslo for nærmere ordre. Nylessing av disse vogner er inntil videre forbudt, også for D.W. transporter."

Telegrammet ble bekreftet ved sirkulærskriv nr. 152/1941:

"Sammendragning av vogner.

Herved bekreftes telegram av 22.6.1941 sålydende:

"Samtlige åpne vogner med KK, både norske, tyske og svenske, bes snarest losset og sendt i retning Oslo for nærmere ordre.

Ny lessing av disse vogner er inntil videre absolutt forbudt også for DW-transporter."

Overensstemmende hermed er ny lessing av åpne vogner (norske og utenlandske) av litra T, O, R og S inntil videre absolutt forbudt også for DW-transporter, hvis ikke spesiell ordre foreligger.

Sammendragning til Oslo Ø. g j e l d e r i k k e Ø s t f o l d b a n e n, hvor vognene sammendras etter beskjed fra Vognkontoret.

Oslo, 23. juni 1941.
For distriktsjefen
H. Lilleaasen. (Sign.)"

Som før nevnt, var rutekontoret allerede i gang med ruteplanene, men som vanlig kom det endringer, og først den 21. juni kom den endelige plan. Den tas med her i sin helhet for å vise omfanget av transporten. Det ville samtidig bli meddelt senere når transportene skulle iverksettes, og at det ville bli gitt 6 dagers varsel. Senere telefonisk meddelt at det ikke kunne regnes med så langt varsel.

REVIDERT PLAN

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

Fra Lillehammer	1. dag	kl.	18.55	tog 704/10806)	Samlet
fra Lillehammer	1. dag	"	22.10	706/10806)	
fra Oslo Loenga	2. dag	"	0.05	10701)	Samlet
fra Oslo Loenga	2. dag	"	0.05	10701)	
Hønefoss	1. dag	"	18.30	1432/703)	Samlet
Fredrikstad	2. dag	"	1.35	720/703)	
Drammen	2. dag	"	4.30	ekstratog/705)	Samlet
Hønefoss	2. dag	"	2.00	1422/705)	
Fredrikstad	2. dag	"	5.40	724/709)	Samlet
Hønefoss	2. dag	"	5.40	1424/709)	
Lillehammer	2. dag	"	9.30	714/10814)	Samlet
Hamar	2. dag	"	9.30	ekstratog/ 10814)	
Oslo Loenga	2. dag	"	19.05	10713)	Samlet
Fredrikstad	2. dag	"	11.25	728/10713)	
Halden	2. dag	"	12.00	730/10715)	Samlet
Oslo Loenga	2. dag	"	20.45	10715)	
Halden	2. dag	"	14.20	732/10701)	Samlet
Oslo Loenga	3. dag	"	0.05	10701)	
Halden	2. dag	"	19.25	734/10703)	Samlet
Oslo Loenga	3. dag	"	3.00	10703)	
Lillehammer	2. dag	"	23.30	708/10808)	Samlet
Hamar	3. dag	"	1.00	Ekstratog/10808)	
Hønefoss	3. dag	"	2.00	1422/705)	Samlet
Ås	3. dag	"	3.40	720/705)	
Halden	3. dag	"	3.00	722/709)	Samlet
Fredrikstad	3. dag	"	5.40	724/709)	
Halden	3. dag	"	9.25	728/711)	Samlet
Oslo Loenga	3. dag	"	15.40	711)	
Hønefoss	3. dag	"	11.50	1428/10713)	Samlet
Moss	3. dag	"	15.45	730/10713)	
Ås	3. dag	"	19.22	732/715)	Samlet
Brumunddal	3. dag	"	17.35	702/10802)	
Hønefoss	3. dag	"	18.30	1432/10701)	Samlet
Moss	3. dag	"	21.45	734B/10701)	

fra Lillehammer	3. dag	kl.	18.55	tog 704/10806)	Samlet
Brumunddal	4. dag	"	0.10	706/10806)	
Moss	3. dag	"	22.50	734/703)	Samlet
Fredrikstad	4. dag	"	1.35	720/703)	
Hønefoss	4. dag	"	2.00	1422/705)	Samlet
Lillehammer	4. dag	"	2.20	710/10810)	
Hønefoss	4. dag	"	5.40	1424/709)	Samlet
Moss	4. dag	"	7.10	724/709)	
Hønefoss	4. dag	"	8.35	1426/711)	Samlet
Moss	4. dag	"	13.25	728/711)	
Fredrikstad	4. dag	"	14.15	730/10713)	Samlet
Hønefoss	4. dag	"	11.50	1428/10713)	
Hamar	4. dag	"	18.30	Ekstratog/10802)	Samlet
Lillehammer	4. dag	"	13.25	716/10802)	
Sarpsborg	4. dag	"	15.30	732/10701)	Samlet
Hønefoss	4. dag	"	18.30	1432/10701)	
Sarpsborg	4. dag	"	20.35	734/703)	Samlet
Fredrikstad	5. dag	"	1.35	720/703)	
Lillehammer	4. dag	"	22.10	706/10806)	Samlet
Hamar	4. dag	"	22.00	704/10806)	
Hønefoss	5. dag	"	2.00	1422/705)	Samlet
Brumunddal	5. dag	"	3.40	710/10810)	
Hønefoss	5. dag	"	5.40	1424/709)	Samlet
Sandesund	5. dag	"	4.20	722/709)	
Fredrikstad	5. dag	"	11.26	728/711)	Samlet
Hønefoss	5. dag	"	8.35	1426/711)	
Sarpsborg	5. dag	"	13.15	730/10713)	Samlet
Hønefoss	5. dag	"	11.50	1428/10713)	
Drammen	5. dag	"	13.40	Ekstratog/715)	Samlet
Brumunddal	5. dag	"	17.35	702/10802)	
Hønefoss	5. dag	"	18.30	1432/10701)	Samlet
Sarpsborg	5. dag	"	15.30	732/10701)	
Tønsberg	5. dag	"	17.45	Ekstratog/10703)	Samlet
Fredrikstad	5. dag	"	21.30	734/10703)	
Mysen	6. dag	"	2.15	720B/703)	Samlet
Lillehammer	5. dag	"	23.30	708/10808)	
Hønefoss	6. dag	"	2.00	1422/705)	Samlet
Sandesund	6. dag	"	4.00	722/705)	
Fredrikstad	6. dag	"	5.40	724/709)	Samlet
Hønefoss	6. dag	"	5.40	1424/709)	
Fredrikstad	6. dag	"	11.26	728/711)	Samlet
Hønefoss	6. dag	"	8.35	1426/711)	

fra Mysen	6. dag	kl.	15.45	tog 730B/10713)	Samlet
Hønefoss	6. dag	"	11.50	1428/10713)	
Fredrikstad	6. dag	"	16.30	732/715)	Samlet
Tønsberg	6. dag	"	7.00	Ekstratog/715)	
Hønefoss	6. dag	"	18.30	1432/10701)	Samlet
Lillehammer	6. dag	"	18.55	704/10804)	
Fredrikstad	6. dag	"	21.30	734/10703)	Samlet
Tønsberg	6. dag	"	17.45	Ekstratog/10703)	
Mysen	7. dag	"	2.15	720B/703)	Samlet
Lillehammer	6. dag	"	23.30	708/10808)	
Lillehammer	7. dag	"	2.02	710/10810)	Samlet
Hamar	7. dag	"	5.20	Ekstratog/10810)	
Lillehammer	7. dag	"	6.50	712/10812)	Samlet
Mysen	7. dag	"	7.30	724B/709)	
Brumunddal	7. dag	"	10.50	714/10814)	Samlet
Tønsberg	7. dag	"	3.30	Ekstratog/711)	
Lillehammer	7. dag	"	13.25	716/10816)	Samlet
Mysen	7. dag	"	15.45	730B/10713)	
Brumunddal	7. dag	"	17.35	702/10802)	Samlet
Tønsberg	7. dag	"	7.00	Ekstratog/715)	
Lillehammer	7. dag	"	18.55	704/10804)	Samlet
Drammen	7. dag	"	18.10	Ekstratog/10701)	
Lillehammer	7. dag	"	22.10	706/10806)	Samlet
Sarpsborg	7. dag	"	20.35	734/10703)	
Drammen	7. dag	"	23.10	Ekstratog/703)	Samlet
Moelv	8. dag	"	0.50	708/10808)	
Lillehammer	8. dag	"	2.20	710/10810)	Samlet
Hamar	8. dag	"	5.20	Ekstratog/10810)	
Moelv	8. dag	"	7.40	712/10812)	Samlet
Lillehammer	8. dag	"	6.50	712/10812)	
Sarpsborg	8. dag	"	5.00	724/711)	Samlet
Drammen	8. dag	"	11.25	Ekstratog/711)	
Moelv	8. dag	"	14.20	716/10816)	Samlet
Fredrikstad	8. dag	"	14.15	730/10713)	
Lillehammer	8. dag	"	16.15	702/10802)	Samlet
Elverum	8. dag	"	21.20	10802)	
Lillehammer	8. dag	"	18.55	704/10804)	Samlet
Moelv	8. dag	"	19.40	704/10804)	
Lillehammer	8. dag	"	22.10	706/10806)	Samlet
Elverum	9. dag	"	3.20	10806)	
Lillehammer	8. dag	"	23.20	708/10808)	Samlet
Moelv	9. dag	"	0.50	708/10808)	

fra Lillehammer)	9. dag	kl.	2.20	tog 710/10810	Samlet
Lillehammer)					
Lillehammer	9. dag	"	6.50	712/10812)	Samlet
Hamar	9. dag	"	9.40	Ekstratog/10812)	
Lillehammer	9. dag	"	9.30	714/10814)	Samlet
Elverum	9. dag	"	15.30	10814)	
Lillehammer	9. dag	"	13.25	716/10816)	Samlet
Hamar	9. dag	"	16.20	Ekstratog/10816)	
Lillehammer	9. dag	"	16.15	702/10802)	Samlet
Elverum	9. dag	"	21.20	10802)	
Lillehammer) Lillehammer)	9. dag	"	22.10	706/10806	Samlet
Lillehammer) Lillehammer)	10. dag	"	2.20	710/10810	Samlet
Lillehammer	10. dag	"	9.30	714/10814)	Samlet
Elverum	10. dag	"	15.30	10814)	
Lillehammer	10. dag	"	13.25	716/10816	

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

Oslo, den 20. juni 1941.
For Generaldirektøren
A. Bech. (Sign.)

Rutene for togene fra Ås og Brumunddal, Mysen - Lillehammer o.s.v. måtte settes opp slik at de kunne gå videre samlet fra Kongsvinger med minst mulig opphold der.

Av de skrivelser som finnes, ser det ut til at omfanget av transportene til Finland ville bli adskillig større enn først oppgitt av tyskerne, som ganske sikkert selv hadde avtale med svenskene om å få utlånt materiell derfra. I et telegram, datert 26.6., fra Hovedstyret til SJ, Stockholm, anmodes om å få daglig melding over antall tomme vogner, som sendes til Norge til bruk i de pågående transporter over Charlottenberg. Melding ønskes spesifisert for vognslag og overgangsstasjoner.

Over Charlottenberg ønskes 75% og resten over Kornsjø. Transportene til Finland tok til omkring 24. juni. Noen bestemt dato kan ikke oppgis, da rutekontorets arkiv delvis ble ødelagt ved brann på Oslo Ø. i februar 1942 og mye er makulert.

Den 1. juli 1941 ble følgende meddelelse sendt til stasjonsmesteren, Oslo Ø., Vognkontoret, toglederne og alle trafikkinspektører:

"Vedlagt oversendes en samlet oppgave over vognbehovet for de nå pågående transporter over Charlottenberg. For det tilfelle at det ikke kan skaffes C eller Co nok, må det anvendes oppriggede G-vogner eller tyske eller svenske Cg- eller oppriggede G-vogner for mannskapstransportene.

Dette er meddelt Transportkommandantur."

Avskrift av oppgaven:

"Aufteilung des Wagenbedarfs auf die beteiligten Bahnhöfe.

Bahnhof	Zugzahl	B	BC	C	G	T
Lillehammer	27	-	24	45	196	336
Moelv	3	-	3	-	40	31
Brumunddal	4	-	4	8	-	101
Hamar	6	-	6	9	11	106
Elverum	4	-	4	11	34	36
Hønefoss	15	-	14	23	136	168
Tønsberg	4	-	4	12	32	33
Drammen	5	-	4	9	5	95
Oslo	5	2	4	15	33	57
Halden	4	-	4	12	33	36
Sarpsborg	5	-	5	4	33	70
Fredrikstad	11	-	11	20	46	192
Moss	6	-	5	7	12	104
Ås	1	-	1	2	-	20
Mysen	4	-	4	12	31	33
Summe:	104	2	97	178	642	1418

Für nicht angemeldetes Gerät und Verpflegung wird ein Bedarf ab 150 G-Wagen geschätzt, die sich zusätzlich auf die einzelnen Bahnhöfe verteilen."

Stins. Charlottenberg meddeler at det i løpet av tiden f.o.m. 26.6. t.o.m. 29.6. vil bli sendt 39 BCo, 2 Co, 27 C^3, 17 C^4, 27 Cg og 14 Cgr, alle svenske, til bruk i militærtogene til Finland. Transportene ble avviklet uten uhell av noen art og allerede 5. juli kom ordre om at dirigering av åpne KK-bremsede vogner til Oslo skulle opphøre. Forbudet mot lessing av disse vogner gjaldt fremdeles, men ble opphevet 9. juli.

Transporten av "Wehrmachtgut" og spesielt ammunisjon fortsatte, men ikke i slikt omfang at ekstratog måtte kjøres. Ammunisjonen ble hovedsaklig sendt fra Oslo Ø., Grorud, Hauerseter og Ringebu. De svenske Statsbaner klaget over at de ikke fikk forhåndsunderretning om ammunisjonsvognene. Likeså at det ble brukt vogner, spesielt tyske, hvis revisjonsfrist var overskredet. De viste til bestemmelsene i Internationaler Güterverkehr og ba om at disse måtte følges. Tyskerne lastet opp dette gods selv og klagen fra Sverige ble sendt Transport-Kommandantur, som straks underrettet sine opplastingssteder.

Hovedstyret sendte ut følgende sirkulære:

Trafikk- og Takst-sirkulære nr. 218/41, datert 13.8.1941.

"TRANSPORTER FOR DET TYSKE MILITÆRVESEN
(Jfr. T.T.-sirk. nr. 42/41.)

T r a n s p o r t e r a v W e h r m a c h t g u t
g j e n n o m S v e r i g e.

Ved befordring av eksplosive og ildsfarlige stoffer (ammunisjon m.v.) i samtrafikk med utlandet må forskriftene i Bilag 1 til den "Internasjonale overenskomst om befordring av gods på jernbanene" (I.O.G.) nøyaktig iakttas. Disse finnes i "Internationaler Eisenbahngütertarif" (I.G.T.) side 65 og følgende. Se T.T.-sirk. nr. 188/1938.

Fra Transport-Kommandantur, Norwegen, er vedkommende tyske avdelinger instruert om nøyaktig å følge ovennevnte bestemmelser for emballering, lessing; anførsler i fraktbrev m.v.

Godset må i fraktbrevet betegnes med den i randnr. 61 ved kursivskrift fremhevede betegnelse.

Det må påses at vareslagene er understreket med rødt eller innrammet med sort, eventuelt enkel rød strek eller to røde streker ettersom bestemmelsene foreskriver for de forskjellige vareslag. (Se I.G.T. side 81.)

Avdelingene er pålagt å avgi fraktbrevene til jernbanen så snart opplessingen er foretatt.

Det må sørges for at følgepapirene foreligger på grensestasjonen senest ved vognens ankomst dit.

Forutmelding om rullende ammunisjonsvogner sendes distriktsjefen (togledelsen) som sørger for videresending av meldingen til vedkommende grensestasjon.

For transporter over Charlottenberg vil denne melding bli besørget av Hovedstyrets Sentralkontor.

Forsåvidt det for visse stasjoner foreligger særskilt instruks fra distriktsjefen om følgepapirenes fremsendelse og nevnte forutmelding for slike transporter, blir denne å følge."

Vognene skal påsettes faresedler (Gefahrzettel) i samsvar med fraktbrevets angivelser og i samsvar med de internasjonale forskrifter, og påsettes internasjonale merkelapper. De norske merkelapper med den røde diagonalstrek gjaldt bare over norske strekninger, og forutsattes fjernet av Charlottenberg (eventuelt annen grenseovergangsstasjon).

Da det viser seg at ammunisjonsvogner i flere tilfeller har vært overlesset, hvilket har medført varmgang med derav følgende fare for eksplosjon, må de veies på vognvekt og resultatet anføres med blå blyant på vognlappene.

Varmgangen skyldtes nok ikke bare at vognene var overlesset. Svenskene klaget også over at mange vogner kom dit med tørre eller urene lager. At lagrene var tørre, var jo ikke bra, men vi hadde lite og dårlig olje, og det skulle (måtte) spares. Urene lager skyldtes sabotasje. Lagrene ble fylt med sand eller småsten, og dette hendte så ofte at tyskerne til slutt måtte sette ut vakter for ammunisjons- og bensintog.

Den 19. juli 1941 inntraff en voldsom eksplosjon i en ammunisjonsvogn på Krylbo stasjon i Sverige. Svenskene mente at det skyldtes varmgang, og at den olje som fantes i flere av lagerboksene måtte betegnes som uegnet. Dette gjaldt for vogner både fra Norge og Danmark. Det ville derfor nå bli strengere kontroll med disse vogner på grensestasjonene, og skaffes bedre smøreolje til disse transporter.

Tyskerne var tydelig engstelige for den reaksjon den voldsomme eksplosjon hadde vakt i Sverige. Hovedstyret nytter høve i et skriv 1.9.1941 til Transport-Kommandantur til å minne om tidligere klager over overvektige ammunisjonsvogner og dermed følgende fare for varmgang og eksplosjonsfare. Hovedstyret henstiller derfor inntrengende til T.K. å gi sine opplastingssteder streng ordre om ikke å overlesse vognene.

Norsk Tidende i London skriver den 25.7.41 om ulykken i Krylbo følgende:

"Svensk Radio melder at 12 ble drept og 27 delvis hårdt såret ved ulykken i Krylbo. Om årsaken til ulykken vil de svenske myndigheter ikke si noe. Heller ikke er det blitt opplyst hva slags tog det var.

Aftenavisene meddeler at teorien om ulykkens årsak var at en vogn gikk varm, er blitt bestyrket, og Nya Dagligt Allehanda tilføyer at det var en norsk vogn som gikk varm, hvilket - hva en erfaren jernbanemann forklarer - skyldes den dårlige smøreolje som for tiden anvendes i Norge.

Et persontog som kom til Krylbo kort før eksplosjonen inntraff, brant opp."

I T.T. sirkulære nr. 234/1941 krever T.K. av NSB stasjoner at disse skal nekte å mottat alle mangelfullt lessede vogner eller sendinger med mangelfull emballasje. Dette gjaldt bare for Wehrmachtgut til Finland. Brevet fra Transport-Kommandantur var trykt på tysk og sendt med som bilag til hjelp for stasjonene.

Transport-Kommandantur var stort sett flere ganger til god hjelp, både for administrasjonen og stasjonene når det

trengtes å gripe inn mot forsøk på å omgå de fastsatte bestemmelser for D.W.'s egen trafikk, eller en egenmektig opptreden fra en eller annen tysk militærs side.

Det hendte således flere ganger at tyske befalingsmenn ga ordre om en annen sammenskifting av militærtogene, slik at toget ikke ble oppsatt etter den ordre som var gitt. Stasjonsmesterne på utgangsstasjonene ble gjort merksam på at det ikke måtte gjøres, men forelegge spørsmålet for distriktsjefen til avgjørelse.

Sirkulærskriv nr. 98/1942, datert 4. mars 1942:

"Ordre til stasjonene av tyske militære.

Transportkommandantur meddeler i skriv av 2.2.42 følgende:

"Forskjellige tilfelle i den senere tid gir anledning til påny å gjøre merksam på at bare Transportkommandantur Oslo og dettes Bahnhofsoffiziere 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 på trafikken fra Wehrmachts side høflig, men bestemt å avvise med henvisning til at Wehrmachts interesser likeoverfor NSB varetas utelukkende av Transportkommandantur Oslo.

Denne bestemmelse skal gjøres kjent for alle NSB's tjenestemenn og henges opp i stasjonenes ekspedisjonsrom."

Underretning herom til personalet vil bli tatt med i det nye sirkulære om tyske militærtransporter, som utsendes om kort tid.

En plakat med tysk tekst: "Verhalten der Wehrmacht gegenüber den Norwegischen Staatsbahnen", blir trykt og sendt fra billettforvalteren. Det er forutsetningen at plakaten skal anbringes på iøynefallende sted i stasjonens kontorer, venteværelser, ekspedisjoner o.l. for derved å gjøre tyske militære oppmerksom på bestemmelsene."

I løpet av tiden fra mai 1940 til september 1941 har tyskerne fått transportert så store forsyninger nordover at en del militærtog kan innstilles.

Den 4. oktober 1941 skriver Hovedstyret til distriktsjefen:

"Etter konferanse med Transportkommandantur skal forsendelse av "Nachschub" til Trondheim begrenses.

Togene skal heretter oppsettes slik:

1 tog daglig på 20 vogner (tilsvarende 360 tonn inkl. bremsevogn).

Hver annen dag:
1 tog på 30 vogner (tilsv. 450-500 tonn inkl. bremsevogn. Togets lengde begrenses til 32 vogner.

Antall vogner for D.W. i Nachschubtog til Trondheim blir altså på 2 dager:

2 tog á 20 vogner	=	40 vogner
1 " " 30 "	=	30 "
tilsammen		70 vogner eller 35 vogner pr. dag.

Togene skal ikke ha større togvekt fra Loenga, eventuelt fra Hamar, enn de forannevnte.

Ordningen iverksettes f.o.m. 5.10., således at denne dag kjøres 2 tog, den 6.10. 1 tog, 7.10. 2 tog o.s.v."

Da alle vogner fra Tyskland til Wehrmacht i Oslo kom over Kornsjø, ble disse vogner tollbehandlet i Kornsjø. Vognene ble senere fordelt og videresendt til forskjellige stasjoner i Norge etter ordre fra Transportkontoret.

Det viste seg at mange av disse vogner inneholdt sprengstoff, som i dagevis ble stående på Loenga før de ble omekspedert. Under en flyalarm i oktober 1941 sto det på Loenga ca 150 vogner. Brannsjefen i Oslo ble under en inspeksjon kjent med dette forhold, og på hans initiativ ble det foretatt en befaring av Loenga, Lodalen, Alnabru og Grorud stasjoner. I befaringen deltok også en tysk Hauptmann. Det ble enighet om å få utvirket at sprengstoffvogner ble ekspedert direkte til bestemmelsesstedet, f.eks. Grorud, Hauerseter osv. Vognene kunne da bli sendt videre ved første leilighet uten i lengere opphold i Oslo. Tollbehandlingen måtte da foretas i Kornsjø. Skriv herom ble sendt Hovedstyret den 4. oktober 1941. Svar på skrivet ble mottatt 16. oktober, hvori det heter at etter konferanse med Transportkommandantur og toll-

vesenet ville heretter vogner lastet med "Wehrmachtgut" bli tollbehandlet i Kornsjø, som på forhånd ville få beskjed om til hvilke stasjoner vognene skulle dirigeres og merkes.

Ammunisjonsvogner til Trondheim med flere stasjoner ville bli dirigert til Alnabru for derfra å bli satt opp i militærtog etter nærmere ordre.

Etter nedenstående sirkulære å dømme, later det ikke til at tyskerne forsto at mangelen på ledige vogner for største delen skyldtes deres egen store militærtrafikk og ikke minst den sene avlessing, men de hadde nok grunn til å være mistenksomme om at vogner ble stillet til sivil trafikk uten deres vitende.

Sirkulærskriv nr. 326, datert 13. november 1941.

"Tyske vognbestillinger.

Fra og med fredag 14. november 1941 blir samtlige udekkede tyske tomvognbestillinger å annullere. Heller ikke må det etter den dato stilles vogner på tidligere mottatte bestillingsnummer, dvs. til og med nr. 7759 for innenlandske og nr. 9490 for utenlandske bestillinger. Vogner som tross forbudet allikevel skulle bli stillet, vil ikke bli tildelt fartnummer.

Fra samme dag blir nye tyske tomvognbestillinger ubetinget å stille til angitt dag og klokkeslett. Skulle det i et enkelt tilfelle vise seg ugjørlig å effektuere bestillingen til fastsatt tid, må dette uoppholdelig på forhånd meldes telefonisk eller telegrafisk til Hovedvognkontoret.

Det gjøres uttrykkelig oppmerksom på at vogner som ikke blir etterspurt eller påbegynt lesset innen kl. 12.00 angitte bestillingsdag, straks skal disponeres for annen trafikk samtidig som bestillingen uten videre annulleres.

Uregelmessigheter i effektueringen av tyske tomvognbestillinger vil for fremtiden bli påtalt av Transportkommandantur."

Den 24.1.1942 skriver distriktet til Hovedstyret angående Wehrmachtvogner som henstår på Oslo Ø. Den ordning som ble gjennomført i oktober f.å. med tollbehandling og ommerking i Kornsjø virker bra, men vogner som blir opplastet i Oslo eller kommer dit for ordre, blir ofte stående i

flere dager, undertiden hele 14 dager, før transportordre foreligger. Transportordren skal etterkommes uten opphold, og det oppstår et tungvint skiftearbeid for å plukke frem og sammenskifte de ofte spredtstående vogner fra de forskjellige spor til å danne tog. Dette arbeid har nele tiden falt besværlig, men under kuldeperiode og med de dårlige kull man for tiden har, faller skiftingen meget vanskeligere enn ellers. Distriktet ber Hovedstyret ta spørsmålet opp med Transportkommandantur om å få utvirket at vogner ikke lesses på lenger enn en dags tid i forveien før transportordren gis, og at gjennomgangsvogner, som kommer for ordre, blir beordret strak etter ankomsten.

Svaret fra Hovedstyret var at Transportkommandantur allerede i høst var gjort merksam på forholdene uten resultat, og anså ytterligere henvendelser utover hva som allerede var gjort, som nyttesløse.

Det norske togpersonale er kjent for sin hjelpsomme opptreden overfor de reisende, men at det var et temmelig kjølig forhold mellom dem og tyskerne, tyder dette sirkulære på:

Sirkulærskriv nr. 19, datert 17. januar 1942.

"Varsling av mannskaper som ledsager tyske transporter om togavgang.

Wehrwirtschaftsstab har gjennom Transport-Kommandantur klaget over at mannskaper som ledsager de særlige bensintog ikke blir varslet om togavgang på mellomstasjonene. Mannskapene tvinges således til å springe på toget under fart.

På foranledning av dette bestemmes at togpersonalet skal gi muntlig varsel før togavgang, slik at vaktmannskapene får tid til å ta plass før togavgang.

Det tilføyes at påbudet senere vil bli medtatt i nytt T.T.sirkulære om tyske transporter som vil komme med det første."

Man får gå ut fra at togpersonalet heretter varslet tyskerne før togavgang, men å tilby dem "ta plass", ble nok ikke gjort, for allerede den 22. januar skrev

Transport-Kommandantur til Hovedstyret og beklaget seg over at de vaktmannskaper som ledsaget bensintogene ikke har noen anledning til sitteplasser i bremsevognene. Det anmodes om at det snarest må bli satt inn en benk til dette bruk, og følgende sirkulære ble sendt ut:

Sirkulærskriv nr. 47, datert 10. februar 1942.

"Sitteplass i bremsevognene for vaktmannskaper i bensintog.

Det er sendt Loenga 20 benker til dette bruk. Benkene er sviemerket "NSB, Oslo Ø." og påmalt "Retur Oslo Ø. (Loenga) straks".

Den 16. februar 1942 klager igjen tyskerne over at ved utbytting av vogner for D.W. var det blitt satt inn mindreverdige vogner. Hvis det blir nødvendig å skifte ut D.W.'s vogner, skulle heretter Bahnhofsoffizier bestemme hvilke vogner i toget som skulle nyttes av D.W. Med andre ord, de mindreverdige vogner skulle brukes for sivilreisende.

Den 10. august 1942 ble utsendt sirkulærskriv nr. 342 om at stasjonene skulle sende inn oppgave over kjøring av kjøkkenvogner, reisegodsvogner uten at innskrivning er foregått, samt for postvogner, post i G-vogner eller kupéer. Oppgaven skulle omfatte all kjøring som hadde foregått inntil forannevnte dato, og for fremtiden skulle slik oppgave sendes inn for hver måned til Kontrollkontoret for avregning.

Oslo Ø. hadde allerede fra de første militærtog begynte å gå, sendt inn oppgave over "Feltpostvogner". Til Trondheim gikk det 1 G^4 vogn hver dag. Konduktørene sendte inn rapporter om at tyske militære fra forleggningene utover i distriktet ofte kom med postsekker, som enten ble plassert i konduktørvognen, eller tatt med i kupéen. Ekspedere posten som ilgods eller reisegods, var det ikke tale om. Her gjaldt det post både fra og til den tyske hærmakt, og ordren til soldatene var at den skulle leveres på toget. Fra tysk side ble det ikke gjort noe for å bedre på dette forhold, og dermed ble det overlatt til stasjonene og konduktørene å ta hånd om dette så frakt kunne beregnes.

Den 29. oktober ga Hovedstyret alle distrikter underretning om hvilke fraktsatser som skulle nyttes. De tyske kjøkkenvogner, som gikk i permisjonstogene Oslo - Kornsjø - Oslo, og de norske kjøkkenvogner (ombygde Fo 5678 og 5679), som gikk i permisjonstogene Trondheim - Storlien og tilbake og Riksgrensen - Narvik og tilbake, skulle fraktberegnes etter minst 5000 kg pr. vogn (boggivogn 10 000 kg) og takstene i klasse 1 v ÷ 20%. Ved befordring i hurtigtog, Urlaubertog eller tog med hurtigtogs karakter regnes 50% tillegg.

For posttransporter i alminnelig G-vogn 5000 kg, i G^4-vogn 7000 kg, i F-vogn 5000 kg og i kupéer 3000 kg.

Frakten beregnes etter samme takst som for kjøkkenvogner, her også med 50% tillegg.

I oktober måned 1942 retter Transport-Kommandantur forespørsel til Generaldirektøren om det på de større lokomotivstasjoner, som Oslo, Trondheim, Bergen og Lillestrøm, er satt opp beredskapstjeneste for lokomotivpersonale. Kan NSB ved telefon tilkalle mer lokomotivpersonale og hvis beredskapstjeneste er oppsatt, om et lokomotiv står ferdig til øyeblikkelig bruk. Hovedstyret svarer på dette, at på de større stasjoner er det alltid satt opp reservetjeneste, og at det som oftest er et lokomotiv ferdig til bruk. Å få tilkalt personale hurtig, er vanskelig, da få har telefon. Det vil derfor være en fordel om en bil kunne stilles i beredskap. Tyskerne fant nok ikke svaret tilfredsstillende og rettet i november en ny og mer utførlig forespørsel. Fra Oslo distrikt ble følgende plan oversendt den 5.12.42:

BEREDSKAP I OSLO DISTRIKT.

Lok.-stasjon	Hvilken lok.stasjon har planmessig res.-tjeneste	Hvor mange reserveturer er oppsatt og hvilken tid Turer	I tiden	Hvor mange mann på hver tur	Hvor mange % av res.turene blir benyttet i effektiv tjeneste	På hvilken lok.stasjon kan til enhver tid innsettes kjent pers. fra skiftetjenesten	På hvilken lok.stasjon står lok. klar til øyeblikkelig innsats	Anmerkning
Ski	Ski	1	7.-15. Hvd.	1	80%		Ski	
Mysen		2	14.30-20.30 Hld.	2	50%		Mysen	
Moss		2	8.00-17.40 " 17.40-21.00 "	2	25%		Moss	
Sarpsborg		1	8.00-16.30 Lø,Sø.	2	25%		Sarpsborg	
Halden		1	8.00-16.00 Ti.	2	30%		Halden	
Jaren		1	8.00-16.00	1	25%			
Dokka	Dokka	1	8.00-20.00	2	50%		Dokka	
L.strøm	L.strøm	3	Hele døgnet	2	80%	Lillestrøm	L.strøm	
Eidsvoll		1	16.00-21.30 Hld.	2	40%		Eidsvoll	
K.vinger						K.vinger	K.vinger	
Oslo	Oslo	3	Hele døgnet	7 m. 6-15 6 " 15-22 3 " 22- 7	40%	Oslo	Oslo	

Forflytting av tropper var det stadig under hele krigen. At alt skulle foregå uten feilsendinger, var vel ikke å vente, og for å rette på dette, ble følgende sirkulærskriv av 13.11.1942 sendt ut til alle stasjoner og konduktører:

"Transporter for Deutsche Wehrmacht.

Generaldirektøren har fra Transport-Kommandantur mottatt følgende brev:

"For å unngå feilsending av små troppetransporter (bevegelsestransporter) blir å forholde slik:

Alle godsvogner i små troppetransporter som enten blir tilkoblet rutegående godstog eller som er slått sammen til ett tog og skal til forskjellige stasjoner, skal kjøres samlet. Første og siste vogn i troppetransporten merkes med Fahrtnummer og bestemmelsesstasjon.

Merkingen sløyfes når slike tilkoblede transporter eller transporter slått sammen til ett tog har samme bestemmelsesstasjon. I dette tilfelle skal bare Fahrtnummer stå på vognene.

For hele transporttog gjøres det ingen endring. Disse transporter skal ikke merkes."

Samtidig har Transport-Kommandantur innskjerpet følgende:

Togpersonalet skal underrettes om transporttogets rute bare i den utstrekning det er nødvendig, d.v.s. at togpersonale som kjører bare på en del av strekningen, ikke skal underrettes om togets endestasjon.

Personalet underrettes om transporten bare i den utstrekning det er nødvendig for togets sikre fremføring.

For fremtiden må alle meddelelser om Wehrmacht-transporters gjennomføring inndras av ordregiveren etter ordrens utførelse.

Det gjøres oppmerksom på at alle norske jernbanetjenestemenn forsåvidt de er bekjent med Wehrmacht-transporter, må bevare streng taushet om disse.

Unnlatelse herav vil bli oppfattet som sabotasje og behandlet deretter."

DET TYSKE MILITÆRVESENS FORHOLD TIL NSB

Utdrag av "Verordnungsblatt des Wehrmachtbefehlshabers in Norwegen", Blatt 1, av 5.10.1940.

Det befales:

1. Det tyske militærvesens interesser varetas overfor NSB bare av Transportkommandantur i Oslo.

2. Ethvert inngrep i jernbanedriften er på det strengeste forbudt.

3. Egenmektig beslagleggelse eller bruk av NSB's bygninger, rom, rullende materiell, redskaper og byggematerialer, egenmektig bruk av jernbanens område og jernbanens telefonlinjer forbys. Unntakelse, se pkt. 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, såvel som byggeforetagender på jernbanens område skal i god tid med begrunnelse forelegges Transportkommandantur Oslo.

5. Punktene 3 og 4 i ovenstående befaling gjelder i alle tilfeller unntatt ved umiddelbar truende fare. I dette tilfelle bærer de stedlige befalshavere det fulle ansvar for de av dem trufne forholdsregler og melder disse omgående til Transportkommandantur Oslo.

De tyske riksbaners befullmektigede
ved Hovedstyret for NSB

Peter. (Sign.)
Riksbanedirektør.

Ovenstående var trykt på tysk og norsk og sendt ut som bilag til Hovedstyrets sirkulære nr. 621 av 23.10.1940. Bilaget skulle personalet vise til tyske militære som nektet å vende seg til Transportkommandantur med sine krav overfor NSB når disse var av den art som nevnt i bilaget. I denne forbindelse gjøres oppmerksom på at

Bahnhofsoffizier og Ausladekommissar er representanter for Transportkommandantur Oslo, og som sådan hadde rett til å bruke jernbanens telefonlinjer.

Alle ytelser til Deutsche Wehrmacht skulle føres på regning, hvis ytelsene ikke ble betalt direkte.

I forbindelse med nevnte sirkulære nr. 621 kom Generaldirektørens sirkulære nr. 6/1941, hvori det heter:

"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.

Generaldirektørens sirkulære nr. 104, dat. 11.9.1944:

Bahnhofskommandantur er representant for Transport-Kommandantur og kan som sådan stille krav til distriktsadministrasjonen når det gjelder Wehrmachts interesser innen distriktet. Tjenestemenn som imøtekommer disse krav vil derfor - for så vidt de er riktig oppfattet - alltid være dekket.

Generaldirektørens sirkulære nr. 100/1944:

Jernbanetjenestemenns forhold under skjerpet militær- eller politikontroll av stasjoner og linjestrekninger.

Tjenestemenn, som er utlevert uniformsplagg bør under slike forhold alltid bære disse når de ferdes innen jernbanens område. Personale som ikke har hel uniform, bør såvidt mulig alltid være utstyrt med armbind. Personale uten uniform eller armbind bør under slike forhold ikke ferdes på stasjon eller linje uten i følge med uniformerte tjenestemenn. Samtlige må alltid medbringe legitimasjonskort, eventuelt adgangstegn, ekstrapersonale dessuten arbeidsbevis fra NSB. En tjenestemann må ikke forsøke å bringe seg i sikkerhet ved å flykte når han blir anropt av militær eller politi.

Generaldirektørens sirkulære 123/1945 10.3.:

For å unngå at tog- og skiftepersonale, vognvisitører og andre i sin tjeneste blir beskutt av vaktposter, har T.K. fått utvirket hos de bestemmende militære myndigheter, at vedkommende personale på forhånd kan henvende seg til transportføreren eller togvakten i militære transporttog og tog med S-transporter for å oppnå beskyttelse og eventuell ledsagelse. Denne adgang bør bl.a. benyttes under pålegging av hevarmbremser, skifting eller når tog er i fart.

På anrop må det svares med kjenningsordet: "Eisenbahner".

MOBILISERING OG NORSKE MILITÆRTRANSPORTER

Den 9. april 1940 mottok Distriktsjefen for Oslo distrikt følgende telegram fra Hovedstyret:

"Alminnelig mobilisering er befalt. Torsdag den 11. april regnes som første mobiliseringsdag. Transportene forberedes etter alternativ A, såvidt det nå kan gjøres. Meddelelse om selve transportene vil bli gitt etterhånden. Sett straks i verk de tiltak som er fastsatt i "Mobiliseringsbestemmelser for Statsbanenes distriktsjefer", punkt 16, samt punkt 11 og 14, hvis dette ikke er gjort før.

Lokomotiv- og vognmateriell som kan unnværes i Oslo distrikt, beordres snarest mulig til stasjoner henholdsvis nord og øst for Lillestrøm og nord og vest for Roa. Særlig viktig å få verkstedvogner i sikkerhet.

Evakueringstransportene skal gå etter planene inntil nærmere ordre. Første evakueringsdag er i dag tirsdag. Kall inn alle brovakter straks. Evakuer kontorene i nødvendig utstrekning etter distriktsjefens forslag i vinter og velg selv stedet bak ovenfor nevnte linje."

På telegrammet har distriktsjefen notert: "Evakuering av kontorene skal etter kfr. med G.D. utstå inntil videre."

Telegrammet er datert 9.4., men klokkeslett er ikke angitt. Det er maskinskrevet på vanlig tjenestetelegramblankett i undertegnet stand og må derfor være brakt med bud direkte til distriktsjefen, som erkjente mottakelsen samme dag:

"Hovedstyrets telegram om alminnelig mobilisering og evakuering m.v. torsdag 11. april erkjennes mottatt kl. 13.15."

Det hastet med å få ordren ut til alle stasjoner og alt personale. Tyskerne var allerede på Østbanestasjonen, og man kunne vente en undersøkelse på kontorene når som helst. Natt til 10. april ble det ved distriktsjefens kontor allikevel arbeidet så å si hele natten med pakking av mobiliseringsordrer. Dette var på grunn av tyskernes nærhet en utrygg arbeidsplass, og det ble derfor bestemt at noen av ekspedisjonskontorets personale m.fl. skulle evakuere til en leilighet på Grorud, hvor en av personalet

bodde. En lastebil fra NSB's biltransport kom straks. Trykkemaskiner, stensiler og alt man for øvrig trengte for ordregiving angående mobiliseringen ble lastet opp og kjørt bort rett "for nesen" av de tyske vaktposter utenfor stasjonen. En del av mobiliseringsordrene ble utsendt fra Oslo før man flyttet til Grorud. Det ble arbeidet videre hele dagen 10.4. og natten til 11.4., og da alt var ferdigpakket om morgenen, ble lastebil rekvirert. Sjåføren fortalte at man ikke kunne kjøre tilbake til Oslo Ø. med slik last. Tyskerne hadde satt ut vaktposter både på Trondheims- og Strømsveien og alle ble kontrollert. I stedet ble alt kjørt ned til Grorud stasjon og der lastet inn i siste vogn i et lokaltogsett. Da tyskerne også hadde vaktposter inne på Østbanen, ble toget stoppet utenfor utkjørsignalene. Konvoluttene med ordre var på forhånd fordelt banevis i store fliskurver. Disse ble nå båret over sporene og plassert i konduktørrommet i de respektive baners togsett, og ordren kom også ut til alle stasjoner.

Ifølge Trygve Lies bok "Leve eller dø", side 19 og 20, var regjeringens ordre om mobilisering ikke klar nok for generalstaben. Det ble diskutert om det skulle være "alminnelig", "delvis", "åpenlys", "stille" mobilisering eller "straks". Regjeringen, ved forsvarsministeren, ga så pr. telefon til generalstaben beskjed om at ordren gikk ut på at det skulle være "alminnelig mobilisering og straks".

"Mobilisering.

Det er befalt alminnelig mobilisering. Torsdag den 11. april regnes som første mobiliseringsdag. Meddelelse om selve transportene vil bli gitt etter hånden. Oppslag om mobiliseringen skal finne sted.

Stasjonsmesterne henvises til Hovedstyrets sirkulære nr. 437, punkt 8, som nøye må leses gjennom i sin helhet.

Uavbrutt telegraf- og telefontjeneste settes i verk ved Distriktsjefens kontor, telegrafkontor og telefonsentral ved Oslo Ø. og ved stasjonene for øvrig, foreløpig i 48 timer, fra det øyeblikk mobiliseringsordre ble tatt imot.

Hovedstyrets sirkulære nr. 437 sendes ut til alt personale i samme utstrekning som tjenesterutebøkene (til stasjonsmesterne personlig er ett eksemplar allerede sendt ut). Ekstratogsirkulærer med ordre for militærtog og tomtog som skal kjøres 1. og 2. mobiliseringsdag, vil bli sendt ut snarest.

Gjeldende fra natten mellom 2. og 3. mobiliseringsdag kl. 0.00 sendes ut tjenesterutebøker for militærtog med massetransporter, som trer i stedet for den ordinære ruteordning (Valdresbanen har dog ingen massetransporttabell).

Overgangen fra den ordinære ruteordning til massetransporttabellen vil bli ordnet ved særskilt ordre fra togledelsen.

Samtlige massetransporttabellens tog er behovsruter, som må beordres kjørt av Distriktsjefen.

Den sivile trafikk er forutsatt avviklet etter massetransporttabellen i den utstrekning dennes tog har plass.

Innkalte mannskaper (enkeltmannstransporter) er forutsatt i løpet av 1. og 2. mobiliseringsdag å foregå med de ordinære tog og eventuelle dubleringstog.

Angående telegramkontroll, som iverksettes etter nærmere ordre, se Hovedstyrets sirkulære nr. 602, som blir sendt ut.

Alle stasjoner,
Alt personale.

Oslo, den 9. april 1940.
For Distriktsjefen
H. Lilleaasen. (Sign.)"

Oslo kringkaster ble ikke nyttet av regjeringen til utsendelse av mobiliseringsordren, og falt i tyskernes hender i ubeskadiget stand. Dessverre viste det seg at Norge hadde sin "femte kolonne", NS-partiet, hvis fører var Vidkun Quisling, tidligere forsvarsminister og major i den norske hær. Samtidig med at jernbanens personale arbeidet under høytrykk for å få mobiliseringsordren sendt ut, sto Quisling i kringkastingen og ropte ut at det ikke skulle være mobilisering. Kongen og regjeringen hadde rømt, og han (Quisling) hadde overtatt som "regjeringssjef". Dette hadde dog ikke den

virkning Quisling tenkte. Oslo ble tatt av tyskerne den 9.4., så noen mobilisering her ble det ikke, men utenfor Oslo-området meldte mange seg til tjeneste. På grunn av tyskernes hurtige fremrykking langs jernbanen kunne massetransporter ikke iverksettes. De innkalte mannskaper brukte de ordinære tog hvor det var mulig.

Halden Arbeiderblad skriver tirsdag 9. april 1940:

"Det var folksomt på Halden stasjon i dag, da de mobiliserte reiste med formiddagstogene. Det ble holdt andakt, og man sang salmen "Vår Gud han er så fast en borg"."

I tiden 10.4. til 19.4. ble følgende militærtog kjørt for de norske styrker:

1940

Dato	Tog nr. litra	Fra stasjon	Fra Avg. kl.	Til stasjon	Til Ank. kl.	Transport av avdeling m.v.	Togstamme Person	Togstamme G, N, og T.	
April 11.	F.	Sarpsborg	9.51	Slitu		Mob. soldater	2 Co		Innlasting underveis.
11.	Kipp	"	11.24	Mysen		Militærgods		6 G 5 N	
11.	208	"	15.20	Mysen		"		4 G 5 N	
11.	J.	"	19.22	Slitu		Mob.soldater		16 G	Innlasting underveis.
11.	106	Berg	11.14	Borgen hp.		Smålenenes Infanteri	Ca 22 mann		
10.	M	Sandermosen	23.45	Raufoss		Luftvern-regiment	1 CFo	6 N 1 T	
17.	P.	Roa	2.18	Eina		Kjennes ikke	6 Co	1 GFo 2 G.	Rekv. av fronten Stryken-Bjørgeseter.
16.	M.	Gran	23.24	Kolbu	1.05 17.4.		1 Co	6 G 5 T.	Kanoner, proviant, hester og ammunisjon + 160 mann.
11.	243	Gran	22.54	Raufoss	0.15	12.4.		2 G.	Ammunisjon.
14.	Kipp	Røykenvik	4.15	Jaren	4.30			1 G. 3 G.	Diverse. "
16.	K.	Eina	18.47	Kraby	20.35	350 mann	8 C.	6 G.	Rekv. av oberst Dahl.
18.	Y.	Eina	7.50	Breiskallen	9.40	240 "	5 C.	4 G.	Rekv. av major Hermanrud.
17.	M.	Brandbu	8.20	Eina	10.40	120 "	2 C.	8 G.	Rekv. av kaptein Nikolaisen.
19.	M.	Eina	16.05	Gjøvik	18.10	380 "	8 C.	6 G.	Rekv. av major Hermanrud.
18.	X.	Nygard		Eina	5 vg. 6 "	ammunisjon proviant		5 G. 6 G.	Rekv. av løytnant Berg.
17.	J.	Raufoss	13.06	Fagernes	14 vg.	ammunisjon			Rekv. av fabrikken v/major Dahl.

Fortsettes.

1940.

Dato	Tog nr. litra	Fra stasjon	Fra Avg. kl.	Til Stasjon	Til Ank. kl.	Transport av avdeling m.v.	Togstamme Person	Togstamme G, N, og T.	
April									
17.	T.	Raufoss	23.00	Fagernes		13 vg. ammunisjon			
17.	L.	Lena	13.30	Lunner		Forsyninger		1 F. 1 G. 2 N.	Fra Toten kommune v/major Dahl.
18.	S.	Lena	18.00	Dokka		Forsyninger		1 F. 2 G. 2 N.	Fra Toten kommune v/major Dahl.
19.	C.	Skreia	6.45	Lena	6.58	125 mann	1 Co	1 G.	Rekv. av major Broch.
19.	A.	Dokka	1.10	Fagernes	5.29	100 "	1 BCo	10 G. 6 T.	
19.	C.	"	7.55	"	14.28	40 "	1 Co	8 G. 14 N.	
19.	Y.	"	14.30	"	17.30	10 "	CFo	2 G. 3 N.	
19.	U.	Skrukli	5.35	Eina	6.04	Skipatrulje	1 Co 1 C		
12.	5186	Hov	9.10	Nygard		Ammunisjon		2 G.	St.komm. på Dokka.
14.	282	"	19.44	Eina		Proviant		2 N.	" " " Eina.
19.	Kipp	Bjørgo	12.00	km 83,00 mellom Bjørgo og Tonsåsen		100 mann	1 F. 1 BCo		Rekv. av kaptein Haugland.
17.	H.	Fagernes	12.04	Aurdal	12.22	50 mann Skitropp	1 Co	2 G.	Rekv. av den norske komm.
22.	A.	"	22.00	Tonsåsen	23.35	200 mann	4 Co	3 G. 2 N.	Rekv. av den norske komm.
11.	732	Hønefoss	19.48	Brandbu		For I.R. 6.		2 G.	St.komm. på Hønefoss.
12.	232	"	19.48	"		For I.R. 6.		10 G.	St.komm. på Hønefoss.

Denne oppgave over rekvirerte militærtransporter bygger på opplysninger gitt av stasjonene høsten 1940 med togbøkene som kilde, så her kan man regne med at oppgaven er riktig.

Den 9.4. var det gitt ordre om uavbrutt tjeneste ved Distriktsjefens kontor, telegraf- og telefonsentralen ved Oslo Ø. og ved stasjonene for øvrig, foreløpig i 48 timer, fra det øyeblikk mobiliseringsordren var tatt imot.

Den 12.4. ble det i telegram meddelt at normal tjenstgjøring skulle inntre etter utløpet av de nevnte 48 timer. Man var da klar over at massetransporttabellene ikke kunne settes i verk.

Den 13.4. mottok distriktsjefen et maskinskrevet tjenestetelegram fra Hovedstyret med følgende tekst:

"Til underretning og iakttagelse meddeles at en har mottatt følgende skrivelse:

""Hovedstyret for Norges Statsbaner, Oslo.

Det er på en rekke stasjoner blitt oppslått plakater om mobilisering. De pålegges om straks å få disse fjernet.

Oslo, 13.4.1940.
Quisling, regjeringssjef.""

Hovedstyret,
Beichmann."

Telegrammet er ikke påført dato eller klokkeslett av Hovedstyret, men er stemplet av distriktets ekspedisjonskontor den 13.4. Noen erkjennelse fra distriktsjefen til Hovedstyret om at telegrammet er mottatt kan ikke finnes i saken.

Trafikkoverinspektør Lilleaasen har på telegrammet skrevet med blyant:

"Til alle st. i Oslo distrikt", - og tilføyet som tekst: "Vi har fra Hovedstyret mottatt følgende telegram", - strøket "Hovedstyret" i underskriften og tilføyet: "Hvilket meddeles."

Samme dag 13.4. er det notert på saken:

Hovedstyret meddeler: "Togtrafikken etter nåværende ruter opprettholdes også fra og med lørdag 13.4. og inntil videre. Massetransporttabellene utsendes foreløpig ikke."

Den første skriftlige ordre fra tyskerne til Distriktsjefen er datert den 14.4.1940 og lyder:

"Herrn Distriktschef.

Unter Bezugnahme auf das heutige Schreiben des Oberbefehlhabers für Norwegen an Ihren Herrn Generaldirektor, haben Sie umgehend 3 behelfsmässig geschützte Sicherungs- und Ausbesserungszüge nach Angaben des Bv.T.O. mit Lokomotivpersonal zu stellen.

Joie (?)
Hauptmann i G.
Bv.T.O."

Skrivelsen er signert av Dc, Ot og Om den 15.4. og påskrevet: "Arkivet i jernskap på eget nr. (24/1940 M)."

Det er også den eneste skrivelse fra tyskerne som finnes under militærsaker.

UTDRAG AV T.T.
SIRKULÆRER OM TYSKE MILITÆRTRANSPORTER

T.T.sirkulære nr. 100/1940, sendt ut 10.6.1940:

Ved Hovedstyret er opprettet et transportkontor, hvorigjennom alle større transporter for den tyske transportkommando i det besatte område syd for Trondheim skal formidles. Kontortid fra kl. 8.30 til kl. 22.00 alle hverdager. Telefonnr. 161 og 212 gjennom Oslo Ø. sentralbord.

Sirkulæret gir nærmere direktiver om hvordan stasjonene skal forholde seg når større transporter rekvireres. Tyskerne nyttet ved disse rekvisisjoner en "Anmeldeliste" som inneholdt bl.a. transportens nummer, antall mann, antall og litra av godsvogner, når transporten skulle foregå, transportstrekning m.v. (noe lignende vårt eget militære jernbanetransportskjema 2). Transportføreren leverte til stasjonsmesteren et "Wehrmachtfahrschein", Teil 1 og 2. Disse ble kontrollert og signert og sendt K.K. for fraktberegning.

Rekvisisjoner av mindre transporter, inntil 30 mann og stykkgods, som kunne foregå i ordinære tog uten tilsetting av ekstra vogner eller trekkraft m.v., kunne ordnes av stasjonene. Ved disse transporter nyttet tyskerne for reisende og reisegods "Kleiner Wehrmachtfahrschein" og for gods "Wehrmachtfrachtbrief".

Alle stasjonsmestere og konduktører ble pålagt at alle innberetninger vedrørende tyske transporter ble avgitt så nøyaktig som mulig. Oppholdsleie for vogner regnes etter de til enhver tid gjeldende regler for sivil trafikk.

T.T.sirkulære nr. 131/1940:

Anordninger som blir gitt direkte til distriktene eller deres stasjoner av kommandanten for transportområdet Norge med sete i Oslo - eller hans stedfortreder - må utføres.

Kommandant er: Hauptmann i G-staben Heil.
Stedfortreder er: Hauptmann Dr. Probst.

F.o.m. 17.4. skal det nyttes følgepapirer til samtlige tyske transporter.

1. Fraktbrevet skal fylles ut fullstendig.
2. Fraktbrevet skal være forsynt med tysk tjenestestempel.
3. Følgende skal være angitt med rødt:
   a. Fahrtnummer (bare for vognlast).
   b. "Wehrmachtgut".
   c. Betaling av fraktbeløpet utstår.
4. Nummer på samtlige vogner som benyttes skal påføres. Består transporten av flere vogner, skal det fylles ut et fraktbrev for hver vogn.

Innskjerpet ved T.T.sirkulære 231/40:

Stasjonene plikter å bringe på det rene hos senderen om transporten skal gå som sivilt eller militært gods (med fartnr.). Alle sendinger, hvor frakten skal betales av sender eller mottaker, behandles som sivilt gods.

Allerede den 13.8.1940 ble T.T.sirkulære 157/40 sendt ut, hvori stasjonene ble strengt tilholdt at tomvogner for opplessing av gods til den tyske hærmakt enten denne skal foretas av tyskerne selv eller private, bare må stilles til disposisjon når ordre foreligger fra distriktets vognkontor eller fra Hovedstyrets sentralkontor.

T.T.sirkulære 158/40, dat. 13.8., inneholder bestemmelser om at militærgods (Wehrmachtgut) gjennom Sverige til Tyskland og omvendt, samt fra norske stasjoner gjennom Sverige til norske stasjoner (mellom Ofotbanens stasjoner og øvrige norske stasjoner) skal angis på vanlig internasjonalt fraktbrev med godsbetegnelse "Wehrmachtgut".

Hovedstyrets sirkulære 618/40, datert 28.9.:

<u>Tyske transporter (fartnr. 333000, 666000 o.s.v.).</u>

Transporter for D.W. med fastsatt fartnr., skal være fortrinnsberettiget til fremføring i togene. Slike vogner merkes derfor av alle avsenderstasjoner med avkoblingsforbud (grønn strek).

T.T.sirkulære nr. 220/40:

Fra og med 1. oktober 1940 skulle stasjonene selv fraktberegne også de lokale norske gods- og ilgodssendinger som blir angitt til og av det tyske militærvesen. Dette var tidligere beregnet av K.K. Fraktberegningen skulle skje etter takster i Godstakstboka som for norske militærtransporter. Stasjonene skulle ikke regnskapsføre disse sendinger, men sende fraktbrevene til K.K. 10. - 20. og siste i måneden. For større sendinger av personell og gods i ekstratog, samt billettberegning for enkeltvise reisende av tyske militære på "Kleiner Wehrmachtfahrschein" skulle beregningen fortsatt utføres av Kontrollkontoret.

Ved T.T.sirkulære nr. 229/40 ble det bestemt at det for alle personvogner (herunder reisegodsvogner) som etter rekvisisjon står eller har stått i reserve for militære eller sivile tyske myndigheter, skulle beregnes en oppholdsleie av kr. 30,00 pr. vogn pr. løpende dag. De dager vognene ble nyttet, skulle trekkes fra. (Øverstkommanderende Falchenhorst og rikskommissær Terboven hadde hver sine egne togsett.)

T.T.sirkulære 272/40.

Tyskerne klager over at det oppstår vansker på mottakerstasjonene når vogner som tilhører samme fartsnr. blir skilt fra hverandre underveis, og derfor kommer frem med forskjellige tog. For å unngå dette, skulle det etter fartnr. tilføyes et tall som anga hvor mange vogner det var på samme fartnr., f.eks. 333645(5).

T.T.sirkulære nr. 273/40.

I Oslo ble opprettet et kontor med tysk betjening til formidling av alle Wehrmachttransporter adressert til Oslo. Oslo Ø. og V. skulle levere alle fraktbrev angående innenlandske Wehrmachttransporter til dette kontor.

T.T.sirkulære nr. 322/40.

Stasjonene må ikke gi opplysninger om ekstratog som befordrer høyere tyske sivile eller militære personer,

eller om militære ekstratog. Opplysningene om disse tog kan heller ikke gis tyske militære. Forbudet omfattet ikke rutegående persontog som er oppsatt for helt eller delvis å befordre tyske militære, så som Urlaubertog (tog 1705 og 1704, 10121 og 10122) og lignende.

Tog 1704 og 1705 var satt opp som tyske permisjonstog mellom Oslo - Trondheim og togene 10121 og 10122 Oslo - Kornsjø (Tyskland).

Den 8. januar 1941 ble alt som før var sendt ut samlet i et T.T.sirkulære nr. 42/1941. Med bilag var det på 17 sider. Det vesentligste av dette sirkulære er nevnt foran.

T.T.sirkulære nr. 90/1941 går ut på at den tyske Bahnbevollmächtigte i Oslo har sendt ut forskrifter til de tyske avdelinger om hvordan det skal forholdes på grunn av de stadige tyverier fra Wehrmachtsendinger over norske strekninger.

T.T.sirkulære nr. 107/1941.

Da vogner med fartnr. er blitt stående igjen på underveisstasjoner i utilbørlig lang tid, og da disse vogner har fortrinnsrett, meddeler Bahnbevollmächtiger at tjenesteforsømmelser i denne retning vil bli påtalt og vedkommende trukket til ansvar. Stasjonsmesteren er personlig ansvarlig.

I februar 1943 ble T.T.sirkulære nr. 61/1943 sendt ut. Det var 41 sider og inneholdt alt som var sendt ut før vedrørende transporter for det tyske militærvesen.

H e m m e l i g h o l d e l s e.

Den 30.11.1942 ble Dc. sirkulærskriv nr. 466 sendt ut. I dette gjør Transport-Kommandantur oppmerksom på at alle tjenestemenn har den strengeste taushetsplikt hva Wehrmachttransporter angår, og at det vil bli regnet som sabotasje ikke å følge foran nevnte bestemmelse.

Ordre om militærtransporter skulle oppbevares nedlåst så ikke uvedkommende kan komme til og se disse. Som uvedkommende regnes også tyske militærpersoner, unntatt de som var utstyrt med spesielt (grønt) legitimasjons-

kort. NSB anmodes om å iaktta og underrette alt personale om følgende:

Når et ekstratog for høyere personer, som f.eks. Oberbefehlshaber, Reischskommissar o.s.v. skal kjøres, så må det i k k e i ruteplanen eller andre meddelelser til stasjoner o.l. angis hvem den reisende person er. Det skal bare meddeles at det kjøres ekstratog. Det samme gjelder også forberedende samtaler, personlige forespørsler o.l. Transport-Kommandantur forbeholder seg ved stikkprøver å kontrollere at disse bestemmelser overholdes.

I løpet av 1943 og 1944 ble det sendt ut 33 T.T.sirkulærer angående tyske militærtransporter. Disse ble igjen samlet og utgitt i ett T.T.sirkulære nr. 65/1945. Det var på 48 sider og innholdsfortegnelsen var:

Innledning.
Formidling av transportordrer.
Rene persontransporter (herunder reisegods).
Enkelttransporter.
Om bruk av Sonderfahrschein der Wehrmacht.
Reservering av vogner og kupéer.
Oppriggingen av G-vogner til persontransporter.
Oppholdsleie for personvogner.
Reisegods.
Hunder.

Blandede person- og godstransporter.
Bevegelsestransporter.
Fangetransporter for D.W.
Avlusing av personvogner.
Konduktørpersonalets plikter.

Rene godstransporter.
Vognbestilling og tildeling av tomvogner.
Fahrtnummer for militære og sivile vognlaster.
Melding om sendte vogner.
Følgepapirer.
Merking av vogner.
Låsing, plombering av vogner.
Veiing av vognlaster med Wehrmachtgut.

Oppholdsleie for godsvogner.

Oppgave over vogner til D.W. med overskredet lesse- eller lossefrist.

Kjølevogner for Armeintendant.

Presenninger beslaglagt av tyske militære.

Transportledsagere.

Høy- og halmtransporter. Bruk av presenning.

Dyrevogners rengjøring.

Alminnelig il- eller fraktstykkgods.

Kontroll med D.W.'s godssendinger.

Forbud mot etterkrav på Wehrmachtgut.

Ekspressgods.

Ekspedisjon av tyske soldaters eget gods.

Billetter og reisegods.

Billetter.

Soveplass.

Reisegods.

Wehrmachtgut.

Lokalt på NSB.

I samtrafikk med privatbaner.

Til og fra D/S- og bilstoppesteder.

Utlevering av Wehrmachtgut.

Erstatningskrav.

Åpning av Wehrmachtsendinger.

Tyske postsendinger.

Sanitetsvogner.

Tyske militæres forhold i tog.

Statsbanenes tjenestemenns forhold til tyske militære.

Opplysninger om militær- og ekstratog.

Ordre til stasjonene av tyske militære.

Forbud mot sivile reisende i visse tog og tog med S-transporter.

Oppbevaring av våpen.

Etterglemte gjenstander.

Melding til D.W. om sivile sprengstoffsendinger.

Kupé for Reichskommissars personale.

Som bilag: Ia. Frachtbriefe für Wehrmachtgut.

Ib. Prøve på utfylt fraktbrev.

II. Hovedstyrets sirkulære 621.

III. Verhalten der Wehrmacht gegenüber den Norwegischen Staatsbahnen.

Å ta med hele innholdet av sirkulæret her, vil føre for langt. Kort og godt kan en si at tyskerne laget sine egne "Befordringsvedtekter".

Under krigen ble det i alt utsendt 90 T.T.sirkulærer vedrørende tyske transporter.

Den 21. august 1940 sendte Distriktsjefen ut følgende melding til stasjonsmesterne ved Oslo Ø., Lillestrøm, Jessheim, Eidsvoll, Kløfta, Sørumsand, Kolbotn, Ski, Ås, Fredrikstad, Sarpsborg, Halden, Mysen, Hval og Hønefoss.

M i l i t æ r t o g.

"Til foreløpig orientering oversendes vedlagt oppgave over militærtog som er forutsatt lesset opp ved Deres stasjon i løpet av den nærmeste fremtid.

De vil få nærmere ordre når de enkelte togsett skal kjøres og hvorhen de skal gå."

Oppgaven var i alt på 50 militærtog.

Samme dag (21.8.) kommer brev fra Hovedstyret, hvori det heter:

"Etter mottatt meddelelse i dag fra Transportkommandoen vil de 3 første tog av de anmeldte 50 gå fra Fredrikstad fredag 23. ds. til Mosjøen således:

Tog 728/709 - 732/713 - 734/715.

Togenes oppsetting blir som anført i den tilstilte hovedliste.

Tog 728/709 -	1 BCo, 3 Co, 5 G (hester),	9 N og 4 G.
" 732/713 -	6 Co, 3 G (hester),	8 N og 4 G.
" 734/715 -	3 Co, 5 G (hester),	10 N og 2 G.

Fartnr. vil bli oppgitt senere. Det nødvendige tommateriell forutsettes dirigert til Fredrikstad."

Den 22. august ble det oversendt en plan for retur av tommateriellet for de 3 tog, som da ble betegnet for A, B og C.

Tog A returnerte således fra Mosjøen søndag 25. august i togene 818/714 og kom til Loenga kl. 17.35 tirsdag 27.8.

De neste 3 tog gikk Sørumsand - Mosjøen antagelig den 26.8. og togoppsettingen var omtrent lik de første 3:

1 BCo - 3 Co - 5 G (hester) - 10 N og 2 G.
6 Co - 3 G (hester) - 10 N og 2 G.
3 Co - 5 G (hester) - 11 N og 1 G.

Ifølge hovedplanen gikk det fra

Oslo Ø. (Loenga)	4 tog
Lillestrøm	1 "
Jessheim	4 "
Eidsvoll	3 "
Kløfta	2 "
Sørumsand	3 "
Kolbotn	1 "
Ski	2 "
Ås	4 "
Fredrikstad	5 "
Sarpsborg	3 "
Halden	3 "
Mysen	3 "
Hønefoss	5 "
Hval	6 "

Dessuten fra

Nesbyen - Flå	1 "

Togoppsettingen var som for de vanlige norske militærtog.

KJØRING AV SPESIALTOG (URLAUBERTOG)

Allerede den 12. juli 1940 kom det skriv fra Hovedstyret om at det fra og med natten 16./17. juli skulle kjøres ekstratog Oslo - Trelleborg - Tyskland for permitterte tyske soldater (spesialtog). Tog nr. 10001 med avgang fra Oslo kl. 18.10, til Kornsjø kl. 21.55, fra kl. 22.15, til Trelleborg kl. 7.05. Tog nr. 10002 fra Trelleborg kl. 19.45, med ankomst Oslo Ø. kl. 9.25 n.d.

Togene skulle befordre ca 500 militære, hvorav 50 på 2. kl. Befordring av sivile i disse tog var ikke tillatt. De første 14 dager kjørtes returtoget som tomtog, idet de første militære transporter først vendte tilbake etter dette tidsrom. Det stilles 2 togsett, hvorav det ene stilles av SJ og det annet av NSB, BJ og DJ (Bergslagernas- og Dalslands Järnvägar er nå overtatt av Statens Järnvägar). Postvognen kjøres gjennom til Berlin, de øvrige til og fra Trelleborg. Togene kjøres til og fra Loenga godsbanegård (Militærrampe).

Fra Sverige kom det skriv om togsammensetningen, som også omfattet 1 tysk fireakslet kjøkkenvogn og 1 Co stålvogn. Den siste "går som skyddsvagn från Mellerud". Håndklær og såpe skal ikke holdes i togene. Såpebeholderne fjernes. Billettkontroll finner ikke sted. Antall reisende telles og oppgave sendes inn.

Den 15. juli kom et nytt skriv fra Kungl. Järnvägsstyrelsen, hvori det heter at hva som var bestemt for inndraing av håndklær og såpe i personvognene ikke skulle gjelde for 2. klasse.

Først den 25. juli ble de tyske kjøkkenvogner satt inn i togsettene. Fra samme dag ble postvognene tatt ut, idet fireakslede godsvogner lastet med post skulle kjøres i togene. I begynnelsen av september ble rutene for spesialtogene en del endret og med nye tognummer 10011/10012.

Fra 8. januar 1941 ble ferjetidene Trelleborg-Sassnitz endret, og dette medførte nye ruter og nye tognummer for "Urlaubertogene" som de ble kalt her i landet.

Tog nr. 10121 fra Oslo kl. 11.30 til Kornsjø kl. 15.40.
" " 10122 " Kornsjø " 6.10 " Oslo " 10.15.

Dette medførte at "Urlaubertoget" fra Trondheim (tog nr. 1706) måtte omlegges for å oppnå forbindelse i Oslo med tog nr. 10121. De tyske militære fra Mosjøen måtte overnatte i Trondheim. Omleggingen av togene 10011 og 10012 til nye ruter medførte at det nå måtte anvendes tre togsett i stedet for før to. For å skaffe materiell, måtte dette tas fra forstadstogene.

Urlaubertogene var ofte gjenstand for ruteendring, utskifting av vogner, sammenskifting m.m. Antall vogner øket, således at det totale antall plasser kom opp i 1000.

Kungl. Järnvägsstyrelsen i Stockholm skriver følgende til Hovedstyret:

"Vid utspisning i specialtågen har det visat sig, att då vagnar med korridor framføras närmast køksvagnen, dessa vagnar bli før hårdt belastade på korridorsidan på grund av den stockning, som uppstår vid utspisningen. Hälsingborg F har därfør uppmanast att så vitt møjligt insätta två vagnar med gennomgång närmast køksvagnen i tåg 10121/10122.

Styrelsen får därfør äran anhålle, att ingen omväxling sker i Oslo, så att de här ovan anførda synspunkterna kunne beaktas."

Den belastning på sidegangsvognene som svenskene nevner, skyldtes nok ikke bare kødannelsen ved utdelingen av maten fra kjøkkenvognen. Tyskerne reiste nemlig ikke tomhendt hjemover. Hva de hadde med seg i ryggsekker, kartonger og pakker var ikke godt å si, men tunge bører var det. En ting kunne de iallfall ikke skjule, og det var sildebuttene. Alt skulle de ha med seg i kupéen, så det måtte bli en voldsom belastning på vognfjærene. Ettersom tiden gikk ble nok håndbagasjen lettere, men sildebuttene forsvant ikke. Imidlertid kom det klage fra svensk side, og det ble forbudt å ta med sildebuttene i kupéen.

Følgende brev, datert 19. juni 1942, til alle stasjoner, Østfoldbanen, Oslo Ø., konduktørpersonalet i utenlandstogene over Kornsjø, ble sendt ut:

"Håndbagasje i personvogner.

Det klages over at reisende til utlandet over Kornsjø tar med sildebutter i kupeene som håndbagasje og at buttene ofte er lekk så sildelake spilles i vognene.

Dette forhold må opphøre, og konduktørpersonalet må før avgang fra Oslo Ø. gå gjennom toget og sørge for at slik håndbagasje blir ekspedert som innskrevet reisegods.

Oslo Ø. stasjon vil være behjelpelig med dette."

Etter dette måtte buttene ekspederes som reisegods og ble opplastet og ettersendt i egen vogn fra Oslo Ø.

Den transittrafikk som svenskene under tysk press hadde gitt tillatelse til, vakte harme i Norge og også hos mange svensker. Da tyskerne etter hvert måtte vike på alle fronter, minsket presset på Sverige, og kjøringen av spesialtogene opphørte f.o.m. 20.8.1943, og det svenske vognmateriell ble returnert som tomtog.

Fredag 17., søndag 19., tirsdag 21., torsdag 23., lørdag 25., mandag 27. og onsdag 29. september 1943 ble det kjørt permittenttog nr. 10101 og 10102 mellom Loenga og Moss, hvorfra tyskerne tok båt videre. De samme tog ble kjørt f.o.m. onsdag 13.10. og på ulike datoer t.o.m. søndag 31.10. Fra og med 10. november 1943 ble kjøringen tatt opp igjen, men nå mellom Loenga og Fredrikstad, og togene som nå fikk nr. 10103 og 10104 skulle kjøres alle dager. Allerede 6 dager senere ble rutene for disse tog endret noen minutter, og det nye togpar fikk nr. 10105 og 10106.

Den 6.12.1943 ble det igjen ruteendring og nye tognummer 10107 og 10108, som igjen ved en ruteendring ble endret til nr. 7007 og 7008 og ble kjørt til de ble innstillet f.o.m. 23. april 1945, men med merknad om at de kunne bli kjørt på kort varsel.

Kjøringen av disse permittenttog, spesielt fra Fredrikstad, forårsaket meget ekstraarbeid for togledelsen og stasjonene. Rutene for togene var satt opp i korrespondanse med transportskipene til og fra Tyskland, men ettersom de alliertes flyangrep tiltok og Tysklands sammenbrudd nærmet seg, var det selvsagt meget vanskelig å holde skipene i rute. Innstillinger og nye telegrafiske ruter ble ofte sendt ut.

Et eksempel på hvor vanskelige forholdene til slutt ble, tyder følgende rapport (datert 15.3.45) fra togledelsen på:

"Kl. 9.15 i dag ble det etter ordre fra Gdt's Transportkontor sendt innstilling på tog nr. 7007 Moss - Fredrikstad, og tog 7008 Fredrikstad - Loenga, samt ny rute på tog 7008 fra Moss kl. 11.30 til Loenga.

Kl. 10.15 kom ny ordre fra Tpk. om at tog 7007 likevel skulle kjøre videre fra Moss (avgang Moss kl. 10.55) og nå i forlenget rute til S k j e b e r g. Nye ruter med kryssinger og forbikjøringer måtte derfor settes opp Moss - Skjeberg og Skjeberg - Loenga.

Ca 10 min. etter at denne ordre var sendt ut, fikk jeg igjen ordre fra Tpk. om at togsettet til tog 7008 skulle plasseres på en bystasjon (Fredrikstad) og ikke sendes tilbake til Oslo. Den nye rute for tog 7008 måtte påny innstilles.

I ettermiddag måtte løslok. kjøres fra Oslo Ø. kl. 19.00 til Fredrikstad for å kjøre tog 7008's materiell som tomtog til Skjeberg og militærtog fra Skjeberg til Oslo Ø. Disse ordre ble sendt ut mellom kl. 19.00 og 20.30. Kl. 20.30 kom ny ordre fra Tpk. om at tomtoget fra Fredrikstad til Skjeberg og militærtoget fra Skjeberg til Oslo Ø. skulle innstilles og i stedet skulle tomtoget kjøres ved 21-tiden fra Fredrikstad til Oslo med opplessing av militære i Ås.

Av hensyn til underretning til linjepersonalet og stasjonene og på så kort varsel, er det uheldig med så mange forandringer."

Distriktsjefen oversender rapporten til Generaldirektøren og tilføyer:

"Det er innlysende at en slik ordregiving om toggangen er meget uheldig og i sikkerhetshenseende i høy grad utrygg. For linjepersonalet er den meget farlig, idet man ikke kan regne med på så kort tid å få underrettet alt linjepersonale om disse stadige endringer i toggangen. Man vil ikke unnlate å nevne at i forbindelse med den av vakthavende togleder omskrevne transport fra Ås, ble forstadstog nr. 2778 37 minutter forsinket, fordi en del av de militære som skulle reise med ekstratog nr. 7026, tok plass i forstadstoget og nektet å etterkomme jernbanebetjeningens anmodning om å forlate toget. Det tok adskillig tid før stasjonen fikk beveget en av befalet til å telefonere til Transport-Kommandantur, hvoretter soldatene gikk ut av toget. Man ber om at det må bli rettet en alvorlig henstilling til Tpk. om å søke unngått slike disposisjoner som de der er nevnt i vakthavendes rapport."

SANITETSTOGENE

Allerede fra og med 12. april 1940 ble følgende vogner rekvirert av tyskerne og brukt som lasarettvogner, Co-39, 40, 42, 43, 44, 45, 47, 18067, 18093, 878, Ao-155, 159, F-3033, G-8177, G-10342 samt Eo-499.

I begynnelsen ble vognene bare brukt enkeltvis i forskjellige militærtog. Det er først etter at transporten av sårede fra Finland tar til, at de norske vogner går samlet i ett tog, kalt det norske lasarettog. Tyskerne hadde selv 3 lasarettog, som ble nevnt under nr. 623-661-744.

I september 1940 ble Co-vognene 18093-40 og 43 frigitt mot at tyskerne til gjengjeld fikk overlatt Zo-vognene 16 og 126.

I april 1941 ble Bo-724 utrustet for syketransport og sendt Narvik for bruk Narvik - Trondheim. I juni samme år ble Eo-499 byttet ut med Eo-979.

Transporten av sårede fra Finland over Charlottenberg øket høsten 1941 i den grad at tyskerne måtte leie et svensk lasarettog (kalt H-40), så i alt gikk det 3 tyske, 1 norsk og 1 svensk tog i denne trafikk.

De tyske togsett gikk også til Tyskland med sårede, da Aker sykehus, som tyskerne hadde overtatt, vel ble helt sprengt. Grefsen stasjon ble nyttet som sluttstasjon, og da det ofte ble lang ventetid her før de sårede ble brakt til sykehuset, kunne det ofte bli vanskelig å få avviklet den ordinære trafikk tilfredsstillende. Det måtte også treffes særskilte hygieniske foranstaltninger, da klosettene ble brukt og tomten på den måte ble tilsvinet.

Også i lasarettogene forsvant utstyret. I en meddelelse 30.7.41 til alle utgangsstasjoner og konduktører opplyser distriktsjefen at det i det norske tog er forsvunnet 3 dobbelte ulltepper, 10 dunputer, 1 undermadrass, og fra spisevognen 26 servietter og 1 duk.

Etter en konferanse med Transport-Kommandantur ble det enighet om følgende ordning med hensyn til utrustingen av det norske lasarettog:

"1 Co sovevogn som skal benyttes av det tjenstgjørende personale skal utrustes med sengetøy fra NSB. Den 2. sovevogn og lasarettvognene utrustes av det tyske sanitet. For spisevognens vedkommende skal dekketøy holdes av NSB. Sovevogntøyet utleveres mot kvittering av lasarettogets transportfører."

Av alle de skrivelser som finnes i saken vedrørende lasarettogene, utgjør de aller fleste reparasjoner, spesielt gjelder dette de tyske vogner. I de norske vogner Co 42-44-45 og 47 ble sengene (bårer) gjort 20 cm bredere og alle vogner fikk etterhvert elektrisk oppvarming og Hik-bremser. Sommeren 1944 ble det norske lasarettog så lite brukt, at distriktsjefen tok opp spørsmålet om frigivelse av de sanitetsvogner som hensto i Lodalen. Noen av vognene var allerede frigitt før, og noen var sendt Trondheim for å stå i reserve der. Transport-Kommandantur avslo å frigi vognene og fastholdt kravet om at vognene Zo-126, Co-18067-42-44-47 og 159 fremdeles skulle henstå som norsk lasarettog, og likeså at ACo-106 og 208 skulle stå som reservevogner for lasarettog 744.

Den 20.10.1944 forlanger tyskerne at det senest søndag 22.10. skal settes opp et nytt lasarettog bestående av:

8 sovevogner (de rommeligste må brukes).
1 salongvogn som forbindingsvogn,
1 kjøkkenvogn,
1 finkevogn.

Toget skulle settes opp i Lodalen og ha nummer B. lasarettog nr. 1.

Følgende vogner ble avgitt til dette bruk:
Ao-987, ACo-117-629-630, Co-152-579-18005-18115, Bo-426, Fo-5679 og en Fd etter ordre for hver gang. Bo-426 ble senere byttet ut med Eo-979.

Den siste skrivelse fra tyskerne angående lasarettogene er datert 10. mars 1945 og gjelder oppvarmingen av togene i Lodalen. Etter kapitulasjonen overtok den allierte militærkommisjon lasarettogene. Den 3.8.45 mottok distriktsjefen følgende brev fra Hovedstyret:

"Frigivning av sanitetsvogner.

Ao nr. 18048, Co 983-18103, Fd 3030, G^4 40392-40887-40414-40636 og 40121 som står i Lodalen, er ifølge beskjed fra R.T.O. frigitt.

Da vognene er blitt nyttet til transport av syke russiske krigsfanger (smittsom tuverkulose), må de desinfiseres grundig. Bårer i G^4-vognene samt annet inventar i vognene er overlatt til NSB og bes lagret på et sikkert sted, så de kan være disponible for montering av et eventuelt sanitetstog.

G^4-vognene er forsynt med ekstra bordgulv, og vegger og tak er bekledd med isolasjonsplater. En solid ovn er montert i hver vogn. Vognene bes derfor forsynt med benker og merket med "Gc"-skilt for å brukes til persontransport. Det kan senere bli tale om å ha vognene stående som reserve for militærtransport."

Den 19.9. ble ytterligere 14 vogner frigitt, men fremdeles disponerte det allierte hovedkvarter 14 tyske og 14 norske vogner.

Den 14. januar 1946 meddelte Hovedstyret at den norske hærs sanitet var interessert i å beholde 4 av de tyske sanitetsvogner pluss den tyske operasjonsvogn. Øvrige vogner frigis straks til jernbanen. Alt materiell som finnes i vognene overtas av Forsvarets Sanitet.

Den 7.12.1946 ble også disse 5 vogner frigitt.

Den 13.12.1941 sendte Distriktsjefen følgende brev til stasjonene Oslo Ø., Grefsen, Alnabru, Lillestrøm, Kongsvinger, Magnor og Charlottenberg:

"Lasarettogene.

Den norske og svenske lasarettog (H.40) oppvarmes elektrisk på svensk strekning. På norsk side må anvendes kjelevogn i begge tog, idet lokomotivet ikke kan overta oppvarmingen av hele togsettet. Kjelevogn for det norske togsett holdes av NSB, mens kjelevogn i det svenske togsett holdes av SJ. Dog må NSB holde betjening i den svenske finkevogn på den norske strekning.

Når det svenske togsett er anmeldt, må vakthavende sørge for at finkefyrer blir sendt Charlottenberg tog 751 dagen før uten særskilt ordre herfra. Anmeldes det norske togsett, sendes både kjelevogn og mannskap tog 751 dagen før.

Med hensyn til kullforsyning for den svenske kjelevogn er det truffet sådan avtale at SJ holder kull for hele strekningen til og fra Oslo. Utgiftene hermed blir debitert Deutsche Wehrmacht gjennom Kungl. Järnvägsstyrelsens forsorg. Finkevognen påsettes det svenske togsett i Kristinehamn og vognen skal være fullt oppvarmet ved togets ankomst til Charlottenberg.

Det svenske togsett behandles og ettersees i Oslo som for vanlige togsett bestemt. Inngående ettersyn av togsettet foregår i Ørebro, hvor det står et døgn på vei til Haparanda."

NSB's FORVALTNING
GD-SIRKULÆRE NR. 1/1941.

Fra og med 1. november 1941 kom det ny instruks for Statsbanenes forvaltning.

Forvaltningsorganene ble:

1. Generaldirektøren for Statsbanene, som har overledelsen av Statsbanenes samlede virksomhet.
2. Distriktsjefene, som under generaldirektørens overledelse forestår forvaltningen av Statsbanenes stedlige distrikter.
3. Statsbanenes landsråd, som forelegges spørsmål av almen interesse som knytter seg til Statsbanenes virksomhet.
4. Statsbanenes pensjonsstyre, som fastsetter pensjoner og understøttelser for Statsbanenes tjenestemenn og deres etterlatte og forvalter pensjon- og hjelpekassens midler.

Generaldirektøren fikk et større myndighetsområde, men også et større personlig ansvar.

Landsrådet skulle bestå av:

1. Generaldirektøren, som er rådets formann.
2. 3x) representanter av Statsbanenes personale.
3. x) Representanter for større næringsorganisasjoner og større landssammenslutninger, hvis interesser særlig berøres av jernbanedriften.

x) Antall representanter bestemmes av Arbeidsdepartementet.

Generaldirektøren bestemte når rådet skulle sammenkalles og hvilke saker skulle forelegges. Dog skulle en sak av almen interesse forelegges når minst 4 av rådets øvrige medlemmer krevet det.

Den 2. februar 1942 godkjente Arbeidsdepartementet Generaldirektørens forslag om opprettelse av en ny avdeling - Elektroavdelingen.

Den 13.4.1944 (Generaldirektørens sirkulære nr. 83/1944) ble det ved Ministerpresidentens vedtak konstituert en NS-mann som generaldirektør for 6 år fra 1. mai 1944. Vedkommende var tidligere distriktsjef i Trondheim.

Samtidig ble det kunngjort at det ved Ministerpresidentens vedtak av 10.3.44 var opprettet en personalavdeling ved Statsbanene. Som sjef for denne ble konstituert en NS kontorsjef. Denne hadde tidligere vært personalinspektør i Oslo distrikt.

Personalavdelingens arbeidsområde ble meget omfattende og gjelder for så vidt fremdeles unntatt punkt 4, "Forelegg til politisk bedømmelse av personale i den utstrekning dette er foreskrevet".

Tilsynskommisjonene for Statsbanene ble opphevet fra 15.4.1941 (T.T.sirkulære nr. 112/1945).

Den 29.5.1945 kom Gd.-sirkulære nr. 128, hvori Statsbanenes Personal- og Pensjonsnemnd ble gjenopprettet.

Gd.sirkulære nr. 135/1945 av 20.6.:

Arbeidsdepartementet har godkjent at det ved Statsbanene gås frem på følgende måte med hensyn til gjennomgåelse og prøvelse av ansettelser:

A. Stillinger besatt etter 1. mai 1944.

Ansettelser 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 fortsette i stillingene inntil disse stillinger vil bli kunngjort ledig og besatt på ny.

B. Stillinger besatt i tiden 9. april 1940 til utgangen av april 1944.

Samtlige de foretatte ansettelser blir å gjennomgå og prøve, slik at ansettelser som ikke er skjedd på regulær måte og i samsvar med ansettelsesmyndighetenes opprinnelige standpunkt, blir å annullere og stillingene å besette på ny - eventuelt etter fornyet kunngjøring.

Det første sirkulære som ble sendt ut etter krigen, er datert den 1. juli 1945:

"NORGES STATSBANER, HOVEDSTYRET
Nr. 1/45 (j.nr. 1/0-1945)

Statsbanenes forvaltning.
(Herved oppheves Gd.sirk. nr. 1-83-96 og 97.)

I henhold til Statsmyndighetenes bestemmelse har det tidligere Hovedstyret for Statsbanene gjenopptatt sin funksjon.

Instruksen for Statsbanenes forvaltning er under revisjon og vil bli utsendt så snart den er vedtatt av myndighetene. En gjør foreløpig oppmerksom på at forvaltningsinstruksen av 1938, inntatt i sirkulære nr. 566, for så vidt angår ansettelsesmyndigheten, må sammenholdes med Gdt.sirk. nr. 128 angående Statsbanenes Personal- og pensjonsnemnd."

PRIS- OG RASJONERINGSPOLITIETS ADGANG TIL JERNBANENS OMRÅDE

Mangelen på matvarer og andre nødvendige artikler som klær, skotøy m.m. førte med seg mange ulovlige transaksjoner. Det var mange som reiste ut i bygdene for å kjøpe eller bytte til seg matvarer, og i T.T.-sirkulære nr. 58/1943 blir det gitt Pris- og Rasjoneringspolitiet adgang for kontroll på jernbanens område.

Politiet hadde adgang til godsekspedisjoner og lignende områder som ellers ikke er tilgjengelig for publikum.

I Gd-sirkulære nr. 120/1945 er det i 11 punkter bestemmelser for hvordan det skulle forholdes ved kontroll eller beslagleggelse av rasjonerte varer. Kontrollen kunne foregå når som helst i tog, på plattformer, godshus og reisegodsekspedisjoner. Åpningen måtte ikke iverksettes før såvel senderens som mottakerens navn var konstatert, bl.a. av hensyn til at Wehrmachtsendinger ikke måtte åpnes uten at det var innhentet tillatelse fra Transport-Kommandantur.

REICHSKOMMISSAR BESLAGLEGGER HUMMERSENDINGER

Den 9.1.1942 mottar Distriktsjefen følgende rapport fra Ank. Ilgodsekspedisjon, Oslo Ø.:

"Av to tyske politioffiserer, som legitimerer seg å høre direkte under Reichskommissar Terboven, ble vi diktert følgende ordre under personlig ansvar:

Samtlige hummersendinger som beror her eller senere ankommer til følgende 3 firmaer, Inger Sørensen, Otto Christiansen og Th. Thorstensen, skal beslaglegges etter ordre fra Reichskommissar Terboven. Ankomst av mulige hummersendinger til disse firmaer skal underrettes til telefon 13810, app. 988, Herrn Erich Stapel. Ordren gjelder inntil nærmere underretning innløper."

Ekspedisjonen må ikke telefonere til disse 3 firmaer, da dette er en "Statshemmelighet".

Rapporten ble oversendt Generaldirektøren og Distriktsjefen tilføyer: "Varemottakerne som i dag skulle hente sin hummer, kunne altså ikke få denne og ba om å få vite grunnen hvorfor. Det ble svart at varene ikke kunne skaffes, men at de fikk sende regning til jernbanen."

Etter at meddelelsen var skrevet, kom en ny meddelelse om at beslagleggelsen var opphevet etter at Karl A. Jensen hadde skaffet Reichskommissariatet 250 kg hummer.

KLIPP FRA SMÅLENENES AMTSTIDENDE HALDEN
om de første dager av krigen og om et intervju med kontorsjef Løken.

Smålenenes Amtstidende 9. april:

En Haldenmann som kom fra Oslo, meddeler oss at han ved Såner traff på en avdeling tyske soldater, antagelig 300 mann. Det så ut til å være en mitraljøseavdeling. Avdelingen hadde beslaglagt 2 lastebiler. Da vår meddeler var i Oslo, var luftvernet i sterk virksomhet.

Den første flyalarm i Oslo gikk kl. 0.15 og opphørte kl. 1.35. Det var i natt ikke fly over Oslo, men sterk kampvirksomhet i det nordlige Kattegat. Fra Oslo meldes kl. 13.10: "Evakueringskontoret har opphørt sin virksomhet."

Onsdag 10. april:

I går ettermiddag ble det i norsk radio i Oslo, etter at denne hadde vært taus i ca 3 kvarter, meddelt at det skulle utsendes en tale av Vidkun Quisling, som skal danne den nye regjering.

Etter at tyske fly hadde nedkjempet de norske fly ved Fornebu og Kjeller i går, gikk de tyske fly innover Oslo. Kl. 12.30 ble et par bomber sluppet over Akershus og straks etter hadde tyske tropper besatt festningen. Kl. 3 i går ettermiddag begynte innmarsjen i Oslo.

Grensetrafikken med Norge fortsetter som normalt uten større forsinkelser. Reisen Kongsvinger - Oslo synes dog å være vanskelig.

Allerede 16. april måtte Quisling tre tilbake og et råd ledet av fylkesmann I. E. Christensen, overtar.

17. april 1940:

Jernbaneforbindelse med Oslo fra i formiddag. Korrespondanse ved Hafslund og Fredrikstad, hvor reisende må gå.

26. april 1940:

Elektrifiseringen går etter programmet. Man regner å komme frem til Fredrikstad i begynnelsen av mai. (Var ferdig 5. mai.)

22. mai 1940:

Innkjøpssjef Rasmussen ved NSB opplyser at NSB ventilerer å gå over til vedfyring for en del av trafikkens vedkommende. Noen bestemmelse er ennå ikke gjort og kommer neppe i gang før den verste tørkeperiode er over.

Mandag 27. mai 1940:

Avisens korrespondent i Oslo har hatt en samtale med kontorsjef Løken i NSB's Hovedstyre.

I den tid kommunikasjonene mellom distriktene og de forskjellige landsdeler har vært brutt, er det mange steder hopet seg opp store varemengder av forskjellig slag, som ikke har kunnet sendes frem til markedene. Nå da kommunikasjonene etter hvert kommer i orden igjen på de fleste linjer i de besatte områder, er det et meget stort behov for godstrafikk, forteller herr Løken. Fremdeles er det en del bruddsteder på jernbanen hvor godstrafikken må befordres med bil, f.eks. mellom Svenkerud og Nesbyen på Bergensbanen, strekningen mellom Sandsværmoen og Kongsberg, da det er brudd på broen over Lågen, og videre over en lengere strekning i Gudbrandsdalen, hvor det er en rekke brudd mellom Tretten og Dombås. Over disse strekninger er adgangen til å sende gods meget begrenset, men etter hvert kommer vi i gang igjen, og godstrafikken tar seg opp for hver dag.

Har jernbanen tilstrekkelig materiell disponibelt til å klare påkjenningen?

Nokså meget av materiellet står dessverre unyttet bortom bruddstedene, og fordelingen blir ikke som den bør være. Således har vi stående nesten alt vårt smalsporede materiell på Rørosbanen nordenfor Glåmos nord for Røros. Dette gjør at det er meget vanskelig å få trafikken i gang igjen sønnenfor Røros til Koppang. Vi samarbeider både med veimyndighetene og forsyningsdepartementets bensinavdeling for å få reservert bensin til opprettholdelse av absolutt nødvendige sideruter med bilkjøring. Avgjørende her er det at man mest mulig må søke å unngå parallellkjøring med jernbanen. På den annen side er det meget viktig at man får bensin til f.eks. Gausdal Bilselskap, som trafikkerer ruten fra Lillehammer og opp

Gausdaltraktene. Likeså at Valdresruten får den nødvendige bensin til å kunne opprettholde sine forbindelser, og det samme gjelder det kommunale selskap i Ottadalen for å nevne noen av de viktigste. Om disse ting er det truffet de nødvendige avtaler. Man vil på best mulig måte få de forskjellige kommunikasjonsmidler til å utfylle hverandre og unngå all unødig parallellkjøring.

Et særskilt kapitel er fiskeforsyningen. Her samarbeider Statsbanene med Handelsdepartementets fiskerikontor og en del andre interesserte, og det arbeides med en plan for transport av fisk, særlig makrell, fra Sørlandet og oppover hele Østlandet. Her baseres ordningen på det samme prinsipp at fisken føres med jernbane så langt det lar seg gjøre, og så fordeles videre utover landet over sidelinjer med biltransport.

Med transporten av matvarer for øvrig har det vært en del nødrop fra Rogaland, som en tid var avskåret. Bilruten mellom Flekkefjord og Kristiansand maktet ikke den store påkjenningen, men nå er forholdene adskillig bedre etter at kysttrafikken tar seg opp igjen.

Og godstrafikken til utlandet?

For tiden har vi bare en forbindelse, nemlig over Kornsjø, hvor det de siste dagene har vært daglig forbindelse, men det er jo meget begrenset hvilke varer det er som kan gå over grensen den ene eller annen vei, dels på grunn av restriksjoner her og tilsvarende i Sverige.

Til slutt uttaler kontorsjef Løken sin anerkjennelse til jernbanens personale som har hatt en overordentlig vanskelig tid med sterk påkjenning. Alle er enige i at det har vært utført et særdeles godt arbeid.

KLIPP FRA HALDEN ARBEIDERBLAD
om de første dager av krigen og intervjuer med trafikkinspektør Bech og generaldirektør Hoff.

9. april 1940:

Det var folksomt på Halden stasjon i dag da de mobiliserte reiste med formiddagstogene. Det ble holdt andakt, og man sang salmen "Vår Gud han er så fast en borg".

10. april 1940:

Jernbanelinjen til Oslo nord for Moss sperret. Toget brukte hele natten fra Oslo.

Vi har snakket med en reisende som kom fra Oslo i går. De hadde reist fra Oslo kl. 7.00 (19.00), men måtte gjøre vendereise til Ski, hvorfra toget ble dirigert over Indre Østfold. Hit til Halden kom toget først kl. 7.00 i dag morges, da det sto lenge på stasjonene. Tyskerne har satt vakt med maskingeværer ved Kambo, Vestby og Son, hvor hovedsentret er. Tyskerne ligger med maskingeværer langs linjen, stopper toget og kontrollerer passasjerene. Det er visstnok ingen i militærdyktig alder som får slippe inn i Oslo.

I Oslo var det i går plassert tyske soldater med maskingeværer utenfor alle offentlige bygninger. Også på Østbanen var det militærer, men passasjerene fikk passere uhindret.

Mandag 15.4. omkom 3 mann, da kjørebrua over Sarpsfossen ble sprengt. 3 mann, 2 fra Brannvesenet og 1 arbeider fra Borregård, var i ferd med å fjerne sprenglegemer som var anbrakt der av norske styrker. Brua ble revet opp i ca 10 meters lengde.

Torsdag 18. april:

Fra i dag går og kommer togene til og fra Oslo noenlunde regulært igjen. Til og fra utlandet kjøres foreløpig ingen hurtigtog.

Lørdag 20. april:

Stasjonsmesteren på Askim opplyser at han har vært nede og sett på Langnes jernbanebro. Skaden er stor. Ved Spydebergsiden er hovedspennet falt ned 3 m.

Dessuten er den bro som fører over Bovim elv sprengt.

3000 norske krigsfanger har vært internert i Oslo. I går ble en hel del av dem sendt med ekstratog til Østfoldbyene. Til Halden kom det 65 offiserer. (Internert på Fredriksten festning.)

Onsdag 1. mai:

Fra Oslo meldes:
Med Dovrebanen kan en nå komme til Minnesund, men det er ikke kommet noen stabil ordning med sambandet videre. På Kongsvingerbanen går togene i dag nesten frem til Kongsvinger. Togene stanser ved Sander.

Tirsdag 7. mai:

A.P. har hatt en samtale med trafikkinspektør Bech om trafikksituasjonen på jernbanen.

Vi har nesten ingen (sivil) trafikk om dagen, forteller herr Bech. Folk har ikke råd til å reise. Reiselivet er lammet, eksporten likeså. Transitt har vi ikke. Den trafikken vi har, er innskrenket til det okkuperte område, og det blir svært lite. - Elektrifiseringen av Østfoldbanen er jo snart ferdig?
Ja, det er åpnet elektrisk drift til Fredrikstad, og vi har tatt til med å kjøre dit. Så blir det å forsere til Sarpsborg så fort råd er. -

Det er ikke spørsmål om å gå over til vedfyring?

Foreløpig kjører vi med kull, og det er ikke planer om å gå over til ved ennå i hvert fall. Derfor kjører vi med kull. Det går på lagrene løs. Vi får jo ikke noe inn, men rutene er så innskrenket at vi sparer mye ved det.

Vil jernbanen kunne drive for fullt hvis alle linjene kommer i orden?

Ja, vi har nok brennstoff for en tid. Trafikken vil naturligvis bli innskrenket så lenge vi ikke får noen tilførsler, men det er for øvrig vanskelig å ha noen oversikt over det ennå.

Lørdag 11. mai 1940:

Melding fra Berlin.

Tyske jernbaneeksperter har i Norge hittil frigitt 2000 meter tunnel, og herunder er det bygd opp igjen over 700 meter jernbanebruer.

Fredag 17. mai 1940. (A.P.)

Mange har spurt seg hvor store skader jernbanene har lidd under kampene hittil, og vi har latt spørsmålet gå videre til generaldirektør Hoff ved NSB.

Noen samlet oversikt har vi ikke ennå, svarer herr Hoff, men at det dreier seg om store summer er i allfall sikkert. Arbeidet med utbedringen har vært drevet hele tiden, og vi er nå kommet så pass langt, at vi kan si at trafikken mellom Oslo - Trondheim og til Åndalsnes vil være i orden fra 1. juni, og til Bergen fra 15. juni. I løpet av 1 måneds tid skulle altså skadene være så pass utbedret, at vi kan regne med uavbrutt trafikk, bortsett fra Minnesundbroen, som det vil bli et stort og kostbart arbeid å få i stand igjen. Samarbeidet med tyskerne går bra, men det er blitt slik at det er Statsbanene som mer og mer overtar gjenoppbyggingsarbeidet. Jeg har vært på inspeksjonsreise, forteller generaldirektøren videre, og med egne øyne sett mye av det ødelagte. Dombås er blåst vekk, og mange andre stasjoner ser ikke stort bedre ut. Stasjonen i Åndalsnes står fremdeles på samme stedet som før, men er en del maltraktert. Materiellet har vært spredt på forskjellige steder og ofte blitt innesperret mellom 2 ødelagte punkter på linjen. Derfor har mye av det vært ute av funksjon, og en del fått samme skjebne som Dombås stasjon.

Spørsmålet om vedfyring for jernbanene er i høyeste grad aktuelt nå, og vi arbeider med saken. Vi har kull for omlag et halvt års normal drift, så det er ingen øyeblikkelig fare for mangel på brennstoff, men vi regner forsiktig med ikke å få noen tilførsler foreløpig, så vi tar til med vedfyrte tog meget snart. Det blir på linjer som f.eks. Numedalsbanen, Solørbanen, Østerdalsbanen og muligens Valdresbanen. Bergensbanen og Dovrebanen vil vi søke å holde kulldrevne så lenge som råd er.

De vedfyrte lokomotiver går jo adskillig langsommere og har dårligere trekkraft enn de vanlige. Men når vi engang kommer så langt at forbindelsene er i orden, kan vi ikke vente å få normal toggang. Det blir avgjort ganske store innskrenkninger i trafikken.

Vil det bety innskrenkninger i personalet også?

Nei, svarer Hoff, vi vil beholde personalet selv om arbeidet vil komme til å måtte omlegges en del. Jeg vil her nytte høvet til å fremheve den strålende innsats som hver enkelt har gjort i denne krevende tid. Alle mann har gjort mer enn sin plikt, tildels under meget farefulle omstendigheter. Jeg har selv hatt høve til å se det, og det er intet mindre enn beundringsverdig.

Mandag 27. mai 1940:

Lørdag mottok Statsbanene 8 nye kraftige elektriske lokomotiver fra Norsk Elektrisk Brown Boveri og Thunes Mek. Verksted. 4 av dem skal trafikkere Drammensbanen og 4 Østfoldbanen. Trekkraften er på 2800 HK og maks. fart 110 km i timen.

Fredag 7. juni:

Distriktsjefene i Oslo, Drammen, Kristiansand, Hamar og Trondheim har vært innkalt til møte hos generaldirektøren, hvor man drøftet gjenoppbyggingsarbeidet, driftsmidlene, ruteordning, personal- og arbeidsforhold, takster m.m.

Mandag 17. juni 1940:

Lørdag 15. juni ved 20-tiden skjedde en togavsporing ved Grorud stasjon. Tre vogner gikk av sporet. 12 passasjerer ble skadet. 2 damer hårdt såret og avgikk senere ved døden. (De vogner som sporet av, var 3 oppriggede godsvogner for persontransport. En jernstang var falt av et forangående tog i sporvekselen ved innkjør til stasjonen.)

Torsdag 1. august 1940:

Trafikkdirektør Holtmon uttaler at trafikken med jernbanen er så stor at hele det disponible materiell er nyttet fullt ut. Ferietrafikken har en ikke full oversikt over ennå, men regnet over hele, ligger jernbanens inntekter omlag på samme nivå som i fjor.

NASJONAL SAMLING (NS) OG HIRDEN

Etter at Administrasjonsrådet var trådt tilbake, ble Quisling av tyskerne utnevnt til "ministerpresident", og hans parti, NS (Nasjonal Samling), det eneste "lovlige parti" i det okkuperte Norge. Partiet var i avgjort mindretall og hadde ingen sympati i det norske folk og ble betraktet som landsforrædersk. Quisling opprettet en såkalt "hird", som ble uniformert og ganske snart opptrådte temmelig utfordrende, ikke minst overfor jernbanens personale, som ikke ville motta ordre fra noen andre enn sine overordnede. Distriktsjefen sendte derfor den 7. mars 1941 følgende skriv til Hovedstyret:

"Krav fra medlemmer av hirden.

På foranledning av inntrufne tilfeller, hvor medlemmer av hirden stiller krav til jernbanens tjenestemenn som disse etter gjeldende bestemmelser ikke har myndighet til å etterkomme, vil vi anbefale, at det treffes en ordning så tjenestemennene ved inntredende tilfeller straks kan forelegge spørsmål av denne art for en instans som har myndighet til å treffe avgjørelse.

Vi har tenkt oss at dette kunne ordnes på lignende måte som det er ordnet for de tyske militære, som i tilfelle får forelagt sine krav telefonisk for transportkommandanturet til godkjennelse eller forkastelse.

Derved vil jernbanens tjenestemenn unngå mange av de ubehageligheter som nå oppstår når nektelse skaper misnøye hos de rekvirerende hirdfolk.

Eksempelvis anføres at det fra hirmedlemmers side har vært rekvirert ekstratog, uniformstøy til soldatuniform (regiment Nordland) og arrestasjoner av sivilpersoner. Ved sånne forlangender stilles jernbanens tjenestemenn i en vanskelig stilling, og dette bør unngås, særlig i en tid hvor påkjenningen på personalet for øvrig er meget stor på grunn av trafikkforholdene."

Det tok det "Statsbærende parti", som NS også kalte seg, nesten 1½ år før det kom noen bestemmelse.

Den 28. juli 1942 ble Gd.sirkulære nr. 25 sendt ut og lyder:

"Angående forholdet mellom statsbanenes tjenestemenn og Hirden.

Arbeidsdepartementet har i skriv av 21. juli 1942 fastsatt følgende bestemmelser i forholdet mellom statsbanenes tjenestemenn og Hirden:

Statsbanenes tjenestemenn har plikt til å gripe inn overfor forstyrrelser av ro og orden eller andre overtredelser av lover og bestemmelser på jernbanens område.

Skulle medlem av Hirden bli oppmerksom på forhold innen jernbanens område som han mener bør påtales, kan han påtale forholdet overfor vedkommende tjenestemann med anmodning om at denne søker saken ordnet i minnelighet, eller eventuelt ved å tilkalle politi. Er vedkommende medlem av Hirden av den oppfatning at vedkommende tjenestemann ikke gjør sin plikt, har han rett til å få oppgitt vedkommende tjenestemanns navn og stilling for at saken eventuelt senere kan forfølges. Han kan dessuten i samme øyemed gjennom jernbanen kreve oppgitt navn og adresse for de reisende som er implisert i forholdet - om nødvendig med bistand av politiet. Ut over dette må ingen inngripen fra tredjemanns side i jernbanens drift finne sted."

I mellomtiden, og også etter at dette sirkulære var sendt ut, fortsatte krangelen mellom hirden og jernbanens personale. Oppslag av Nasjonal Samlings plakater og bilder av "Føreren" (Quisling) på alle stasjoner og kontorer, var et stort irritasjonsmoment, og da plakatene ble revet ned eller tilsmusset like etter at de var slått opp, medførte dette mange klager fra NS-hold til jernbanen. De respektive lagførere for NS utover i distriktet sendte klager til stasjonsmesterne, og påla disse å få fjernet inskripsjonene. Det var fortrinnsvis Kongens merke (H) som ble tegnet, malt eller skåret ut overalt. En tysk Bahnhofsoffizier ved navn Werner overleverte den 26.2.1942 til stasjonsmesteren, Oslo Ø., en lapp han hadde funnet på toalettet med følgende tekst:

"Op med kongen,
set'n på plass.
Ned med Quisling,
dyt'n i Dass.

Ned med NS.
Ned med faen Quisling."

Lappen ble på vanlig måte oversendt distriktsjefen, som lot den gå i arkivet.

Ministerpresidenten fant det nødvendig å gi nærmere instrukser angående oppslag av sine plakater, og disse ble sendt ut ved Gd.sirkulære nr. 24 2.7.1942.

"Oppslag av N.S.plakater.

Til underretning og iakttagelse meddeles:

Arbeidsdepartementet har fra Ministerpresidenten fått følgende meddelelse datert 4. mai 1942:

"Herved bestemmes at alle saker vedrørende framstilling og oppslag av plakater som tjener den politiske propaganda og annen propaganda som berører NS program, henhører under Kultur- og Folkeopplysningsdepartementet, som bemyndiges til å gi de nødvendige forskrifter herom."

I henhold hertil har Kultur- og Folkeopplysningsdepartementet i brev av 5. mai 1942 til Arbeidsdepartementet bestemt følgende:

"B e s t e m m e l s e r o m p l a k a t o p p - s l a g.

I henhold til meddelelse fra Ministerpresidenten av 4. mai 1942 bestemmes:

1. Plakater som tjener den politiske propaganda og annen propaganda som berører NS program, må være godkjent av Kultur- og Folkeopplysningsdepartementet.
2. Ved hvert offentlig kontor, møtelokale m.v. kan etter Kultur- og Folkeopplysningsdepartementets nærmere bestemmelse forlanges oppslått minst en av de godkjente plakater.

3. Med offentlig kontor menes et kontor som ikke er rent privat. Kontorer som får bidrag av stat eller kommune kommer således inn under oppslagsplikten. Alle kontorer som ekspederer offentlige saker som jernbane, post, telegraf o.l., alle banker og forsikringsselskaper samt lokaler hvor offentlige møter og tilstelninger holdes, er oppslagspliktige. Vinmonopolets utsalg og rutebilstasjoner er også underlagt oppslagsplikten. Oppslag skal finne sted i nevnte lokalers ekspedisjonsrom eller venteværelser. Det er ikke oppslagsplikt i sjefskontorer eller i kontorer som også er private beboelsesrom.

4. NS propagandaleder i hvert herred er, enten selv eller gjennom en han oppnevner til det, ansvarlige for at plakatene blir opphengt i henhold til ovenstående. De enkelte kontorers og institusjoners ledere er ansvarlig for plakatene mens de er oppslått.

5. Oppslag finner sted på foranledning av den for plakatoppslag ansvarlige NS mann på stedet i samråd med kontorets eller institusjonens leder. Partiets tillitsmann bestemmer hvilken, eventuelt hvilke plakater som skal slås opp i henhold til departementets instruks og påser at plakatene skiftes ut etter hvert som nye foreligger.

   I tvistespørsmål avgjøres saken av Kultur- og Folkeopplysningsdepartementets representant i fylket.

6. De enkelte departementer gir sine underliggende tjenestekontorer meddelelse i henhold til ovenstående. Nasjonal Samlings Presse- og Propagandaavdeling gir sine propagandaledere nøyaktig instruks vedrørende formene for plakatoppslag og innskjerper deres myndighet i så henseende."

Det hjalp ikke stort, iallfall ved jernbanen utover landet, at stasjonsmesterne ble gjort ansvarlig for plakatene og skriverier på disse samt vegger og annet.

Den 11.8.1942 rapporterer en "norsk" S.S.mann til Nasjonal Samlings Generalsekretariat, at "på Oppegård st. har det i den siste tid forekommet at folk med kniv

har skåret i vegger m.m.: "Ned med Quisling og N.S. Leve Håkon den 7. og fedrelandet" og for øvrig mange andre ting.

NS Generalsekretariat oversender rapporten til Arbeidsdepartementet og uttaler samtidig bl.a.: "Det er ikke bare Oppegård stasjon, men også ved en rekke andre stasjoner i landet de i dette brev nevnte forhold forekommer. Å komme dette uvesen til livs er jo ikke ganske liketil. Således som situasjonen for øyeblikket er på mange stasjoner utover landet, har bestyreren ingen som helst interesse av å forhindre skriverier av denne art, k a n s k j e t v e r t o m. Det ville utvilsomt hjelpe om man kunne få inn i større utstrekning medlemmer av N.S. ved stasjonene."

Den 27.1.1943 skriver laglederen for NS til stasjonsmesteren, Såner:

"Idet en henviser til lov av 14.1. d.å. om illegale inskripsjoner m.v., bes De sørge for at jernbanens skur på Sonsveien stoppested blir renset for denslags."

Banemesteren meddeler: "Vi har ikke maling, så når disse illegale skriverier skal fjernes, må det bli med skraping o.l. Skriften fjernet så godt vi har kunnet."

Stasjonsmesteren, Flisa stasjon, rapporterer at 3 mann, hvorav 1 tysk grensepoliti, innfant seg på stasjonen og forlangte at V-tegnene på bryggerhusveggen skulle fjernes innen 1½ time. Hvis ikke, ville bryggerhuset bli brent.

Stasjonsmesteren, Roa stasjon, ble innkalt til Ortskommandantur i Brandbu, av hvem han ble gjort kjent med at det gikk vogner i togene med inskripsjoner "Leve Kongen", "Ned med Quisling" o.l. Dette ble tatt som en fornærmelse mot den tyske hærmakt. Inskripsjonene skulle fjernes selv om det gikk ut over togenes rutemessige opphold, og stasjonsmesteren ble uttrykkelig gjort oppmerksom på at han sto ansvarlig overfor den tyske hærmakt.

Dette er bare et par eksempler av alle de rapporter og skriv som finnes i arkivet angående N.S.-plakater og

illegale skriverier.

Etter hvert ble dog forholdet bedre.

En annen sak som skjerpet motsetningen mellom N.S. og jernbanens tjenestemenn, var at disse ble innkalt til N.S.'s politiske møter. Innkallelsene ble av stasjonene oversendt distriktsjefen med anmodning om forholdsordre.

Den 9.4.1941 sender distriktsjefen følgende brev til Hovedstyret:

"Innkalling til N.S.-møter.

Stasjonsmesteren i Halden meddeler i dag at partiet ved herr Børresen hadde innkalt Halden stasjons betjening til møte i går aftes.

I dag morges forlanger partiet, ved herr Kronhaug, å få stasjonsmesterens skriftlige bevitnelse for hvilke tjenestemenn som var forhindret fra å møte av tjenstlige hensyn.

Vi har henvist stasjonsmesteren til vedliggende sirkulærskriv nr. 67/1941 og anmodet ham om å forholde overensstemmende med de i dette inneholdende direktiver.

Vi tør be meddelt snarest mulig om stasjonsmesteren skal etterkomme oppfordringen og avgi den begjærte navnefortegnelse."

Sirkulærskrivet som det vises til, var sendt ut og angår oppslag av NS-plakater og lød bl.a.:

"Partiet eller avdelinger av dette kan ikke gi direkte pålegg til statsinstitusjoner. Det forutsettes alltid at ønskemål fra partiets side fremsettes overfor det departement som saken vedrører, hvilket gir de derunder hørende statsinstitusjoner fornøden instruks."

Hovedstyret svarte på distriktsjefens skrivelse samme dag 9.4. og skriver:

"Innkalling til N.S.-møter.
Deres skriv av 9.4.41. J.nr. 100/143.

I mangel av direktiver fra høyere hold finner Hovedstyret

at vedkommende stasjonsmester ikke skal etterkomme den fremsatte oppfordring om å avgi den begjærte navnefortegnelse."

Den 25.4.1941 oversender stasjonsmesteren på Kambo et skriv han har mottatt fra NS lagfører i Jeløy, og som lød slik:

"Til offentlige tjenestemenn i Jeløy herred.

I henhold til Reichskommissars forordning om avskjedigelse og forflytning av offentlige tjenestemenn som etter sin politiske holdning ikke byr noen sikkerhet for at de med hele sin kraft vil medvirke til den politiske nyordning, finner jeg som Nasjonal Samlings ansvarshavende i Jeløy herred å måtte innkalle Dem til et møte i Gimle kino søndag førstk. kl. 13 presis for å gi Dem en redegjørelse om situasjonen i dag.

Såfremt De har tvingende grunn til ikke å møte, må dette meddeles skriftlig innen lørdag til organisasjonslederen i Jeløy, adresse NS Kretskontor, Moss.

Heil og sæl.
Ernst Jonsson. (Sign.)"

Distriktsjefen sendte saken til Hovedstyret og meddelte at både Kambo og Moss stasjoner skulle forholde seg i overensstemmelse med før nevnte sirkulærskrivelse nr. 67/1941.

Heri erklærte Hovedstyret seg enig.

Sirkulærskriv nr. 49/1942:

"Forhør av jernbanepersonale.

Statspolitiet har ved en stasjon bebudet forhør av alt fast ansatt jernbanepersonale, verkstedsarbeidere foreløpig unntatt. De øvrige etater som f.eks. post-, telegraf- og tollvesen skal allerede være avhørt.

Forhørene går såvidt bekjent ut på avgivelse av personlige data og erklæringer om politisk innstilling.

Det er anmodet om å sette opp en liste over personalet til dette bruk.

Generaldirektørens skrivelse av 6.2.1942 herom er sålydende:

"Saken har vært forelagt Arbeidsdepartementet, hvor der er gitt følgende påtegning:

""Minister Hustad meddeler etter å ha konferert om saken med minister Lie at omhandlede forføyning av statspolitiet ikke vil bli iverksatt. Spørsmålet om levering av de begjærte oppgaver forutsettes da å bortfalle.""

Krav om fremmøte ble stadig gjort av NS. Den 15. juni 1944 ble stasjonsmesteren på Flisa innkalt til et møte kl. 20.00. Innkallelsen inneholdt den beskjed at dersom han ikke møter, vil han bli regnet som fiende av det norske folk, og må være forberedt på å ta alle konsekvenser som en slik holdning fører med seg.

Stasjonsmesteren møtte ikke og skriver den 17. juni til distriktsjefen:

"Jeg ble natten til 16. juni vekket kl. 1.30. Av flere grensepolitibetjenter (væpnet) ble jeg i bil kjørt til Folkets hus. Etter et foredrag ble jeg avhørt om hvorfor jeg ikke hadde møtt. Jeg henviste til gjeldende sirkulære og ga de opplysninger jeg kunne. Imidlertid forsto jeg på Fylkesføreren at han mente bestemmelsene ikke gjaldt for dette møte. Jeg kan ikke finne at der i sirkulæret er noe sådant forbehold. Jeg hadde arbeidet på kontoret om aftenen til kl. 22.00!"

Sirkulæret stasjonsmesteren viste til var nr. 137/1942 som lød slik:

"<u>Møteplikt for Statsbanenes tjenestemenn ved foredrag og lignende arrangement av N.S.</u>

Generaldirektøren har i brev av 17.3.1942 meddelt følgende:

En har i den senere tid blitt forelagt spørsmål om hvordan det skal forholdes i tilfelle hvor det mottas pålegg fra de stedlige tillitsmenn i N.S. om å holde personalet i nærmere bestemt krets (kommune) underrettet om foredrag o.l. arrangement av N.S. Samtidig er anmodet

om fortegnelse over samtlige funksjonærer og tjenestemenn innen kretsen og oppgave over de som ikke har overvært møtet.

Arbeidsdepartementet har i slike tilfelle meddelt at ønskemål med hensyn til tjenestemenns deltagelse i møter for å gi orientering om landets politiske innstilling må fremsettes overfor det departement som saken vedrører, hvilket selv gir de derunder hørende statsinstitusjoner fornøden instruks.

Departementet har imidlertid anmodet om at det må bli henstilt til vedkommende funksjonærer å overvære omhandlede møter i den utstrekning tjenesten tillater det, samt at det - når det blir begjært - meddeles oppgave over de funksjonærer som av tjenestlige grunner er forhindret fra å møte. Man har forstått Departementet således at andre oppgaver ikke blir å meddele.

Noen møteplikt for tjenestemennene er ikke instituert.

Oslo, 25. mars 1942."

Saken ble oversendt Generaldirektoratet for NSB som igjen forela den for Trafikkdepartementet og et nytt sirkulærskriv nr. 415/1944 ble sendt ut 6.12.1944:

"Møteplikt for Statsbanenes tjenestemenn ved foredrag og lignende arrangement av N.S.

Til underretning meddeles at Generaldirektoratet for Norges Statsbaner den 27. november 1944 har skrevet til distriktet således:

""Foranlediget ved et tilfelle, hvor de i sirkulærskriv nr. 137/1942 fastsatte retningslinjer ikke ble fulgt, forela en saken for Trafikkdepartementet og ba meddelt om det ville bli gitt nye bestemmelser eller om det også framtidig kunne forholdes etter ovennevnte sirkulærskrivelse. Videre anførte en bl.a. følgende:

En må i ethvert tilfelle rå til at ingen utenom jernbanen får adgang til å bestemme at personale i tjeneste kan tas bort fra denne og at ingen arbeidsleder ved jernbanen bør pålegges personlig ansvar for at funksjonærer eller arbeidere møter fram til foredrag o.l., idet de hverken har tjenestelig adgang til å pålegge dem plikt utenom deres arbeide eller virkemidler til å

gjennomføre at en slik ordre blir etterfulgt.

I annen skrivelse vedrørende lov om fylkesmenn framholdt en bl.a. at etter loven, dens § 7, kan fylkesmenn bl.a. innkalle tjenestemenn innen fylket til konferanse og til å delta i møter. En framholdt at en forutsatte at jernbanens tjenestemenn var fritatt for å møte fram til slike konferanser m.v., hvor frammøte ikke var forenlig med utførelsen av deres tjenestlige plikter. Som svar på disse henvendelser har Trafikkdepartementet i brev av 21. november 1944 meddelt følgende:

"Innenriksdepartementet har i brev av 10. november 1944 meddelt at det tilligger fylkesmennene, og fylkesmennene alene, å treffe avgjørelse om innkallelse av funksjonærer til møter med politiske foredrag m.v. i medhold av § 7 i lov om fylkesmenn. En har grunn til å anta at fylkesmennene vil benytte omhandlede myndighet med varsomhet.

I samsvar med det av Innenriksdepartementet uttalte blir innkallelser til politiske møter o.l. overfor enkelte tjenestemenn eller grupper av tjenestemenn kun å etterkomme dersom det skjer gjennom vedkommende fylkesmann."

En har også forelagt for departementet spørsmålet om hvem som skal bære de utlegg som jernbanen kan bli påført som følge av at tjenestemennene blir innkalt til politiske foredrag i arbeidstiden eller utlegg som kostgodtgjørelse til tjenestemennene m.v. Svar herpå er ennå ikke mottatt."" "

I tidsrommet 1.7.1944 - 30.6.1945 var personalantallet (inkl. administrasjonen) 4421 fast ansatte og 3286 ekstrapersonale, i alt 7707. De som tilhørte "partiet" var så få, og de var så godt kjent både innenfor sine egne tjenestegrener og av det øvrige personale at de var lette å "isolere". De fikk aldri noen innflytelse på opinionen blant sine øvrige kolleger. Da "Partiet" fikk en trafikkinspektør som var ivrig og aktiv medlem av NS, ansatt som sjef for personalkontoret i Generaldirektoratet, og at det fra den tid ble forlangt at man på søknader om forfremmelser skulle oppgi sin politiske innstilling, gikk det en parole ut på at

ingen som var ekte "jøssing" måtte søke. Denne blokade var meget effektiv. De få ikke-medlemmer av "partiet" som hadde søkt om forfremmelse rett før parolen gikk ut, og ikke hadde trukket søknaden tilbake, ble gransket etter krigens slutt. De som var medlemmer av "partiet" fikk avskjed. Noen av disse ble senere tatt inn som ekstra personale.

Alle var klar over at Tyskland ville tape krigen. Man skulle da tro at nasistene ville ha innsett at de bare hadde en kort tid igjen til å "regjere" i, men den 5. april 1945, bare 1 måned før tyskerne også kapitulerte i Norge, ble et nytt sirkulærskriv nr. 162/1945 sendt ut. I dette er det selve "Ministerpresidenten" som ønsker å gjøre kjent hvilken myndighet fylkesmannen og fylkesføreren hadde til å innkalle til møter. Tonen i skrivet er spakere nå, og det sier bl.a.:

"Det ligger i sakens natur at både fylkesmenn og fylkesførere bør vise varsomhet ved innkalling av offentlige tjenestemenn til møter. I ethvert fall når det gjelder møter som kan sies å ha politisk preg, forutsettes begge å handle i samråd med hverandre."

Sjefen for elektroavdelingen i Oslo distrikt var medlem av NS. Han ble tilsatt som distriktsjef i Oslo noen måneder før krigens slutt og ble arrestert av Hjemmevernet den 8.5.1945.

Ifølge T.T.sirk. nr. 33/1941 fikk NS gjennomført at Rikshirden skulle få utlevert billett uten betaling for reise lokalt på Statsbanene mot avlevering av rekvisisjon utferdiget av stabssjefen for Rikshirden. Ordningen ble straks etter utvidet til også å gjelde Rjukanbanen, men straks etter ble det meddelt at ordningen gjaldt bare for reise lokalt på Statsbanene. At Rjukanbanen var en privatbane, hadde ikke NS tenkt på.

Allerede 1. juni 1941 kom T.T.sirk. nr. 149, hvor ordningen med at stabssjefen utferdiget billettrekvisisjoner opphørte. Heretter skulle disse utferdiges av Riksøkonomisjefen.

Fra 2. januar 1942 ble ordningen med utlevering av billett uten betaling for reise lokalt på Statsbanene utvidet til også å gjelde for medlemmer av NS. Også disse rekvisisjoner ble utstedt av Riksøkonomisjefen. I dagene 26. og 27. september 1942 holdt NS et riksmøte i Oslo. Det ble satt opp en rekke ekstratog, og medlemmer av NS fikk mot levering av rekvisisjon utlevert billetter både for frem- og tilbakereisen. Disse billetter gjaldt bare til de oppsatte ekstratog. Togpersonalet fikk en underhåndsunderretning om å telle antall reisende i disse tog. Det var en lett jobb, for tilslutningen var meget liten. Antallet er dessverre ikke notert, men etter alt det forarbeidet som var igangsatt, må det hele betegnes som en fiasko for NS.

Var forholdet dårlig mellom jernbanens personale og hirden, så var det samme tilfelle mellom politiet og hirden. Herom vitner følgende forordning som av Politidepartementet ble sendt alle politimestere samt Generaldirektøren for NSB, som igjen sendte avskrifter til alle distriktsjefer. Saken er merket "Fortrolig" og ble ikke kunngjort. Foranledningen var at det i flere tilfeller hadde vært tvister og uoverensstemmelser mellom Politiet og Hirden. For å hindre dette, ble det bestemt:

1. Politiet er eneste bærer av politimyndighet og er alene ansvarlig for opprettholdelse av ro og orden.
2. Alle rettslige skritt som anholdelse, avhør, beslag m.v. tilligger alene politiet. I tilfelle hirden griper inn ifølge den rett som tidligere enhver norsk borger i henhold til straffeprosesslovens § 232 hadde, skal den anholdte straks overleveres til politiet og en nøyaktig forklaring om årsaken til anholdelsen gis.
3. Hirden underretter straks politiet når den får kjennskap til en statsfiendtlig handling, fornærmelser mot NS eller hirden, og politiet igangsetter straks etterforskning i slike tilfeller.
4. Hirden har, som alle andre borgere retorsjonsrett og kan på stedet gjengjelde fornærmelser mot NS og hirden. I slike tilfeller griper politiet ikke

inn, unntatt hvor det er nødvendig for å gjennopprette ro og orden.

5. Ved avhør skal hirdmenn forklare seg til Politiet. I avhør angående politiske saker skal det fortrinnsvis benyttes politimenn som er medlemmer av NS.

6. Politiets arbeid og uniform skal i enhver henseende respekteres. Det skal søkes kontakt mellom politiet og hirden, og best mulig samarbeid søkes oppnådd.

7. I tilfelle det fra politiets side klages over hirden, skal saken sendes gjennom politimesteren til Politidepartementet, som vil ta saken opp med hirdens øverste ledelse. På samme måte vil hirden ved klage overfor politimenn gjennom ledelsen forelegge saken for Politidepartementet.

Slik lød forordningen til Politiet. Den til hirden har en litt annen ordlyd. I punkt 4 er f.eks. "som alle andre borgere" sløyfet.

Pkt. 5 lyder:
"Ved forhør av hirdmenn skal disse prinsipielt svare på de spørsmål som stilles, men kan nekte å svare hvis spørsmålet angår Hirdens tjenestegang. Det skal påsees at forhør av hirdmenn bare kan foretas av politimenn som har den rette verdensanskuelse og som er utpekt av Politidepartementets sjef.

Meningsforskjell mellom politiet og hirden må aldri bringes til kjennskap for offentligheten."

Forordningen skulle leses opp for den samlede styrke hver 1. og 15. i måneden.

GRENSESONER
REISERESTRIKSJONER

T.T.sirkulære 221/1940.

Mange som følte seg truet av tyskerne (herunder jødene) og nordmenn som ville delta aktivt i krigen mot tyskerne, søkte i begynnelsen av krigen over til Sverige. Tyskerne opprettet derfor grensesoner. Alle personer over 15 år, som var bosatt utenfor disse soner og som ønsket å reise dit, måtte være i besittelse av passérseddel. Vedkommende reisende måtte sende skriftlig søknad med fotografi til politimesteren (lensmannen) på det sted søkeren bodde. Gebyr kr. 1,00. Norske offentlige tjenestemenn måtte ha bevis for tjenestestilling. Distriktsjefen kunne utstede dette for jernbanens tjenestemenn.

Ved T.T.sirkulære nr. 266/40 ble grensesonene utvidet. I Østfold fylke ble Moss og Jeløy tatt med.

For offentlige tjenestemenn skulle tjenestebevis heretter utstedes av politimesteren uten betaling.

T.T.sirkulære nr. 274/1940 gjør kjent bl.a. at funksjonærer som har fast bopel i en grensesone og som derfor skal være i besittelse av grenseboerbevis, ikke behøver tjenestebevis (passerseddel) for reiser innen den grensesone hvor han er bosatt, og heller ikke for reiser til og fra steder i Norge som ligger utenom noen av grensesonene.

I T.T.sirkulærene nr. 19 og 20/1941 er en gjentagelse av de forannevnte sirkulærer 221-266 og 274/40.

På nyåret 1941 ble det pålagt alle rikets innvånere å skaffe seg legitimasjonskort med fotografi. I T.T.sirk. nr. 66/1941 gjør kjent at innehavere av legitimasjonskort etter 1. april også trenger passérsedler for innreise i grensesonen.

T.T.sirkulære nr. 58/1952 påminner hva det trengs av papirer for å reise inn i grensesonene.

Grensesonene for Oslo distrikt omfattet:

I.

1) I Østfold fylke: Grensesone øst:
Herredene Hvaler, Idd, Aremark, Øymark, Rødenes, Rømskog.

2) De deler av følgende herreder som ligger øst for riksveien Halden - Rakkestad - Mysen - Fet. (Stedene omfattes av grensesonen.)
Berg, Degernes, Rakkestad, Eidsberg, Mysen, Trøgstad.

II. I Akershus fylke:

1) Herredene Søndre og Nordre Høland, Setskog, Aurskog.

2) De deler av følgende herreder som ligger øst for riksveien Mysen - Fet og jernbanelinjen Fetsund - Kongsvinger. (Stedene omfattes av grensesone.)
Enebakk, Fet, Blaker, Nes.

III. I Hedmark fylke:

Eidskog, Trysil, Engerdal.

De deler av følgende herreder som ligger øst for jernbanelinjen Fetsund-Kongsvinger-Elverum-Stai.
Sør-Odal, Vinger, Brandval, Grue, Hof, Åsnes, Våler (Elverum).

Grensesone vest omfattet i Oslo distrikt Moss og Jeløy, herredene Rygge, Råde, Tune, Varteig, Rolvsøy, Glemmen, Onsøy, Kråkerøy, Borge, Skjeberg, Torsnes og Hvaler samt byene Sarpsborg og Fredrikstad.

I de sirkulærer om grensesoner som var sendt ut før, var Halden by unntatt, men var nå tatt med.

T.T.sirkulære 2/1944.

Den 4.11.1943 kom en ny bestemmelse vedrørende grensesone øst. Det særlige var at sonen utvides og heretter med få unntagelser skulle følge herredsgrensene i stedet for at grenselinjen før hovedsakelig fulgte jernbaner og veger. Passérsedler til grensesone øst kunne bare utstedes av politimesterne, ikke av lensmennene.

Det minket nok en del med reisende til de stasjoner som lå i grensesonene, men på grunn av at tyskerne først og fremst krevde fortrinnsrett for kjøring av alle sine militærtog, lasarettog, permittenttog, forsynings-

tog og at jernbanen alltid skulle ha lokomotiver og personale i beredskap for mulige ekstratog, tok dette sterkt på kullbeholdningen. Kull skaffet tyskerne til landet, men ikke nok til å kunne holde togene for siviltrafikken i gang i den utstrekning som var nødvendig.

På grunn av dette måtte kjøringen av persontog på dampdrevne baner innskrenkes. Dette førte med seg at disse tog ble helt overfylt, og en regulering av reisetrafikken måtte iverksettes.

Fra og med mandag 9. februar 1942 ble "Adgangsbilletter" innført for reise med visse tog fra Oslo Ø., Oslo V., Kristiansand, Bergen og Trondheim. Billettene ga fortrinnsrett til befordring, men ikke til noen bestemt plass i toget. De ble utstedt for reiser over minst 100 km, for Kongsvingerbanen dog for minst 67 km. En person kunne få utlevert høyst 3 adgangsbilletter og bare mot fremvisning eller kjøp av tilsvarende antall reisebilletter. Adgangsbillettene ble utlevert gratis.

Reisende bosatt utenom Oslo og nærmeste omegn kunne bestille adgangsbillett for reise med tog fra ovennevnte utgangsstasjoner gjennom nærmeste stasjon mot et begyr av kr. 0,50. Reisende bosatt i Oslo måtte møte frem personlig. Ordningen gjaldt for følgende tog:

Tog nr.	501	Oslo V.-Kristiansand	Sø.-ti.-fre.
" "	601	Oslo V.-Bergen	Ma.-ons.-fre.
" "	301/401	Oslo Ø.-Trondheim	Ma.-ons.-fre.
" "	" "	Oslo Ø.-Åndalsnes	Alle dager.
" "	753/301 B	Oslo Ø.-Charlottenberg og Elverum-Røros	Alle dager.
" "	241/281	Oslo Ø.-Gjøvik-Fagernes	Alle dager.
" "	602	Bergen-Oslo V.	Sø.-ti.-tors.
" "	402/302	Trondheim-Oslo Ø.	Sø.-ti.-tors.
" "	499	Trondheim-Elsfjord	Alle dager.

Dette gjaldt fjerntogene, men den 20. februar samme år fant distriktsjefen det nødvendig å sende ut sirkulærskriv nr. 68 om innskrenkning i reisetrafikken på l ø r d a g e r i tog nr. 17 fra Oslo Ø. kl. 16.30 til Hamar, og i tog nr. 211 fra Oslo Ø. kl. 18.00 til Mysen.

Reise med disse tog ble bare tillatt for absolutt nødvendige reiser og fortrinnsvis for folk som arbeidet i Oslo og som skulle til sitt hjemstad. Legitimasjonskort måtte forevises.

Tog 17 skulle på lørdager bare ta med reisende til Leirsund - Hamar og tog 211 bare til Kråkstad - Mysen. Reisende til Fetsund - Årnes måtte benytte tog fra Oslo Ø. kl. 16.20.

Ved T.T.sirkulære nr. 60/1942 ble ytterligere reiserestriksjoner iverksatt ved at sivile, såvel norske som utlendinger, måtte ha en særskilt reisetillatelse for reise med nedennevnte tog og strekninger (helt eller delvis, altså også fra mellomstasjoner):

Tog	241	Oslo - Gjøvik.
"	281	Eina - Fagernes.
"	301/401	Oslo Ø. - Dombås - Trondheim.
"	753/773	Oslo Ø. - Charlottenberg.
"	783	Kongsvinger - Elverum.

Reisetillatelse ble utstedt for utlendinger av Wehrwirtschaftstab, Oslo, og for norske av Reguleringssentralen, Reisekontoret, Oslo Ø. Følgende tog var unntatt: Tog 242, 282 Gjøvik- og Valdresbanen, 302B og 498 på Hovedbanen og togene 754/784 på Kongsvinger- og Solørbanen. Reisende med disse tog kunne altså reise f.eks. til Oslo, men måtte på forhånd ha sørget for reisetillatelse for returreisen. Alle stasjoner hadde fått tilsendt søknadsskjemaer. Stasjonene fikk pålegg om å gjøre oppmerksom på at vognantallet nå var sterkt begrenset i alle tog, og at det måtte regnes med at mange måtte stå i ganger og kupéer. Reisetillatelse til sperrede tog kunne bare påregnes til absolutt nødvendige reiser. Generelle reisetillatelser kunne ikke innvilges. Unntatt var bare de jernbanefunksjonærer og postfunksjonærer som tjenstgjorde i toget, samt leger og jordmødre på reise i praksis og politifolk under utøvelse av deres virke. Reisende som ikke hadde tillatelse, skulle henvises til å bruke de ikke sperrede tog eller til godstog som førte en personvogn (3. klasse). Reguleringen gjaldt bare for dampdrevne baner. Østfoldbanen, som da var elektrifi-

sert helt frem til Kornsjø, var på en måte regulert fra før, da det allerede høsten 1940 var opprettet grensesone hvortil man måtte ha passérseddel. (Nevnt foran.)

Bestemmelsene ble nok overholdt, men mange ble hjulpet på beste måte både av Reguleringssentralens personale og togpersonalet, spesielt de som var ute i illegalt arbeid.

Reisende f r a mellomstasjonene til de før nevnte tog nr. 753, 773, 783 på Kongsvinger- og Solørbanen, togene 301B, 301/401 på Hovedbanen, tog 601 på Bergensbanen samt togene 241/281 på Gjøvik- og Valdresbanen var hittil fritatt for å skaffe seg reisetillatelse. Som vanlig var folk flinke til å finne utveier til å omgå bestemmelser. Påstigning av reisende fra mellomstasjonene øket i den grad, at distriktsjefen fant det nødvendig å sende ut følgende sirkulærskriv den 16. mars, nr. 120/1942:

"Den någjeldende ordning, hvoretter reisende fra mellomstasjoner med togene 753, 773, 783, 301B, 301/401, 241, 281 og 601 ikke trenger reisetillatelse, oppheves for reise f.o.m. torsdag 19. mars. For reise f.o.m. nevnte dag innvilger Reguleringssentralen bare reisetillatelse for absolutt nødvendige reiser, således bl.a. ikke for ferieturer og rekreasjonsreiser. Stasjonene på de angjeldende strekninger må gjøre publikum kjent med ordningen ved oppslag, likesom stasjonene må gjøre hotellene ved deres sted uttrykkelig oppmerksom på foranstående."

Det viste seg snart at den iverksatte regulering ikke var nok, spesielt for utreisen fra Oslo hverdag før helligdag og helligdager.

Distriktsjefen fant det nødvendig å innføre adgangsbilletter til de "sperrede" tog og ikke sperrede tog på de førnevnte dager.

Distriktsjefens sirkulærskriv av 3.11.1942:

"Reisende med nedennevnte tog og på nedennevnte dager må foruten reisebillett også ha adgangsbillett:

Tog	241	fra	Oslo Ø.	kl.	8.00	til	Gjøvikbanen.	Helligdager.
"	243	"	"	"	17.30	"	Jaren.	Hvd. før hld.
"	753	"	"	"	7.10	"	Kongsvinger- og Solørbanen.	(Hvd. før hld. og (hld.
"	17	"	"	"	16.30	"	Eidsvoll.	Hvd. før hld.
"	303	"	"	"	17.00	"	Lillehammer.	Hvd. før hld.
"	19	"	"	"	20.10	"	Eidsvoll.	Hvd. før hld.

Adgangsbilletter både til 2. og 3. kl. utleveres ved Billettsalget, Oslo Ø., men Grefsen og Lillestrøm kan også utlevere et begrenset antall billetter.

Adgangsbilletter utleveres inntil videre i følgende antall:

Tog	241	Oslo Ø.	15 II	220 III
		Grefsen		30
"	243	Oslo Ø.		300
		Grefsen		100
"	753	Oslo Ø.	5	300
		Lillestrøm		60
"	17	Oslo Ø.		400
		Lillestrøm		50
"	303	Oslo Ø.	30	180
		Lillestrøm		20
"	19	Oslo Ø.		400
		Lillestrøm		100

Stasjonsmesteren, Oslo Ø., kan hvis nødvendig, f.eks. på grunn av manglende materiell, redusere ovennevnte antall.

Adgangsbilletter utleveres tidligst 3 dager før avreisen.

På grunn av fåtallige plasser på 2. kl. i tog 753/753B skal Oslo Ø. og Kongsvingerbanens stasjoner selge 2 kl. billetter bare til svenske stasjoner.

I et senere sirkulære ble tog nr. 19 med avgang fra Oslo Ø. kl. 20.10 unntatt fra reguleringen.

Ettersom tiden gikk og kullmangelen gjorde seg sterkere gjeldende, ble det foretatt innstillinger og endringer i togrutene for den sivile persontrafikk. Reisetillatelse ble påbudt i alle tog (også godstog). Ifølge T.T.sirkulære 114/1943 skulle heretter reisetillatelse

for norske borgere utstedes av politiet i byen og av lensmannen på landet. Reisetillatelsen gjaldt bare i de tog som ikke var underkastet særskilt regulering. Alle reiser i en omkrets av 30 km fra bostedet var unntatt, men på strekningene Moss - Kornsjø, Mysen - Kornsjø, Årnes - Magnor, Skotterud - Vestmarka, Sørumsand - Skulerud og Kongsvinger - Elverum var reisetillatelse i alle tilfeller nødvendig. Disse strekninger lå i den "sperrede sone" og var den vanlige "flyktningevei".

Reisetrafikken avtok i slik grad at fra og med 21. april 1943 kunne ordningen med adgangsbilletter til togene nr. 241, 243, 753, 17 og 303 opphøre.

Til de store høytider som jul, påske og pinse ble det anordnet adgangsbilletter for utreise fra Oslo i alle tog, unntatt forstadstogene.

Den 8. desember 1942 sendte Distriktsjefen ut følgende sirkulærskriv:

"For det tilfelle man blir nødt til å gå til ytterligere innskrenkninger av tog ut fra Oslo Ø. til stasjoner utenfor forstadsstrekningene, vil det bli nødvendig å foreta en sterk begrensning av antall reisende, således at bare strengt nødvendige reiser blir tillatt. Da adgangsbillettene vil bli solgt i tur og orden ettersom de reisende melder seg, vil det bli nødvendig av hensyn til de faste reisende å utstyre disse med adgangsbilletter gjeldende for en noe lengere tid, f.eks. en uke eller måned. For å få en sikker oversikt over behovet for adgangsbilletter for faste reisende, skal stasjonene innen 12. desember sende hit en oppgave lydende på navn for de personer som er faste reisende til Oslo eller annet arbeidssted i nærheten av Oslo. Oppgaven skal omfatte:

Den reisendes navn.
Dag og tog for tilbakereisen fra Oslo.

Oppgaven skulle omfatte, ikke bare de faste daglige reisende, men også de arbeidere, jernbanens eller andre, som måtte reise hjem for å proviantere bare hver uke eller hver 14. dag.

Befordring over Moss-Horten.

På grunn av bombing og miner var det usikre forhold med hensyn til ferjetrafikken mellom Moss og Horten i begynnelsen av 1945.

F.o.m. 5. februar opphørte befordring av reisegods, ekspressgods, ilstykk- og fraktgods samt levende dyr i gjennomgang over Moss - Horten og inntil videre. Forsendelsen skulle heretter gå over Oslo.

Befordring av reisende over ferjestrekningen vil foregå som hittil. (T.T.sirkulære nr. 51/45.)

FORBUD MOT FOTOGRAFERING
ILLEGAL POST
HJELPEN TIL FLYKTNINGER

Forbudet mot fotografering innen jernbanens område var gjeldende også før tyskerne kom til Norge. Den 1. mai 1941 utstedte Reichskommissar en forordning om forbud mot fotografering av militære gjenstander med trussel om strenge straffer og bøter.

Den 17. februar 1943 kom "Annen forordning" med nøye spesifisering av hva forbud mot fotografering gjaldt. For jernbaner: Skinneanlegg, bygninger og øvrige anlegg eller innretninger samt strekninger under bygging, troppe- og militærtransporttog.

Den 30.3.1943 kunngjorde Generaldirektøren i sirkulære nr. 50 "at det i den senere tid er skjedd en rekke arrestasjoner bl.a. av togpersonale. Grunnen er ikke oppgitt, men en antar at det i enkelte tilfelle skyldes at vedkommende har hatt brevsaker på seg. Under henvisning hertil gjøres oppmerksom på at det er forbudt å ta med brev, brevkort og lignende meddelelser på togene, unntatt tjenestepost.

I samme forbindelse innskjerpes at det er forbundet med straffansvar å befordre personer hemmelig over grensen i togene, eller å medvirke til at sådan befordring finner sted. Det er også forbudt å bringe til og fra utlandet bildefremstillinger og trykte saker av enhver art, såsom bøker, brosjyrer, prospekter, aviser, tidsskrifter etc."

Forbudet ble innskjerpet i dagspressen den 21. mai 1943 om at meddelelser til og fra utlandet bare måtte formidles gjennom det norske post- og telegrafverk.

Transport-Kommandantur, som ble forelagt spørsmålet om hvorledes det skulle forholdes med jernbanens tjenestepost, bestemte i brev av 12.7.43 bl.a. følgende:

"Stasjonene skulle ikke tillates å sende jernbanepost direkte til utlandet. Slik post måtte sendes Distriktsjefen for kontroll. Ved hjelp av stempel og signatur

på dokumentet skal det bekreftes at det angår tjenestesak. Kontrollen skulle ved Generaldirektørens og Distriktsjefens kontorer foretas av den funksjonær personlig som forestår vedkommende kontors ekspedisjon. Konvolutter skulle påskrives (eller stemples) nederst i venstre hjørne "Tjenestesak", samt fra hvilket distrikt eller kontor det var. Konduktørpersonalet må påse at brev som manglet slik påskrift (stempel) ikke ble ført over grensen. Wehrmachtorganer ville foreta kontroll enten på avgangsstedet eller grensestasjonene."

Forbud og innskjerpelser nyttet ikke. Allerede den 1.9.1943 kom Generaldirektørens sirkulære nr. 57, som lyder:

"Fra Transport-Kommandantur har man under 13. august 1943 mottatt en skrivelse som i oversettelse lyder slik:

Befehlshaber der Sicherheitspolizei und der S.D. gjør påny oppmerksom på muligheten av at illegal post blir befordret av norsk jernbanepersonale. Han gjør samtidig oppmerksom på, at brevsmugling til utlandet straffes med tap av frihet, av formue og inntekt, og at straffen skal sones i Tyskland. Man ber om at personalet må bli gitt direktiver om dette."

<u>Generaldirektørens sirkulære 68/1943:</u>

På foranledning må Generaldirektøren påny henlede oppmerksomheten på forbudet mot å befordre illegal post og den risiko man utsetter seg for ved å overtre forbudet. I samme forbindelse vil en nevne at denne risiko selvsagt er like stor for personer som har befatning med illegale skrifter i det hele."

Til tross for de strenge straffer det ble truet med, fortsatte den "illegale postgang" til og fra Sverige under hele okkupasjonen. For det sakkyndige jernbanepersonale på lokomotiver og personvogners område lot det ikke til å være noen vanskelighet med å finne sikre gjemmesteder og gode kontaktpunkter var det på begge sider av grensen. Svenske aviser var det stor etterspørsel etter her i Norge, men for å få kjøpt disse, måtte man ha svenske penger, og det var det lite av.

Den daværende tollstedbestyrer på Kornsjø forteller om en svensk konduktør som var flink til å ha med seg Gøteborgposten og Gøteborg Handels- og Sjøfartstidning, at han hadde spurt en av redaktørene om han kunne få noen eksemplarer til nordmennene. "Ja", svarte redaktøren, "hvor mange vil De ha? 300?" "Nei takk, så mange kan jeg ikke få gjemt i toget, men 30 eksemplarer vil passe." Det fikk han, og alle eksemplarene ble tatt med til Norge under hele krigen. Foruten brev- og avissmugling over grensen var en del av jernbanepersonalet også behjelpelig med å få sendt flyktninger over. Mange av disse ble sendt i godsvogner. På Oslo Ø., Loenga og Grefsen var det kontaktmenn som tok seg av flyktningene. Disse ble anvist en vogn, fortrinnsvis svenske i retur. Vognen ble låst, plombert og merket på vanlig måte og sendt med det ordinære godstog enten til Charlottenberg eller Kornsjø. Vogner som var låst og plombert, ble ikke åpnet for kontroll av det tyske grensepoliti, så alle kom heldig over grensen.

Ifølge "Norges Krig 1940-1945" gikk det også en hel del flyktninger over Halden. Merkelig nok var denne by unntatt i grensesonebestemmelsene om reisetillatelse, og da kontaktnettet her var godt organisert på begge sider av grensen, ble denne vei ofte nyttet. Flere av personalet var med i denne organisasjon og ydet meget god hjelp helt frem til sommeren 1944, da flere av kontaktmennene ble arrestert eller selv måtte rømme til Sverige.

Sommeren 1944 lyktes det tyskerne å "rulle opp" flere hemmelige organisasjoner, og høsten 1944 ble 15 jernbanemenn fra forskjellige tjenestegrener innen etaten arrestert og anklaget for å ha deltatt i "Etterretningsvesen".

ORDENSFORSTYRRELSER PÅ TOG OG STASJONER FORÅRSAKET AV LEGIONÆRER, HIRD, STATSPOLITIET OG TYSKE SOLDATER

Som kjent er det etter norsk lov forbudt å nyte alkoholholdige drikke under reise med tog. En konduktøraspirant som ville håndheve denne bestemmelse også overfor tyske militære, kom ille ut for det. Han sender inn følgende rapport:

"Med tog 785 i dag 26.7.1940 fulgte blant andre passasjerer 9 tyske soldater. Av disse var 7 i ett følge, mens de to hadde hver sin billett. Alle 9 tok plass i motorvognens bakre avdeling. Straks etter avgang fra Kongsvinger tok den ene av de to opp en flaske, hvorav det ble drukket. Etter hvert steg humøret hos soldatene, og de ble svært høyrøstet. Etter avgang fra Kirkenær ble en ny flaske trukket opp, og jeg gikk da inn og sa at det var forbudt å drikke i toget. Dette tok soldaten, som var underoffiser, meget ille opp og forsøkte gjentatte ganger med stor kraft å trampe med sine støvelhæler på benene mine. Jeg trakk meg da tilbake til motorvognens bagasjerom. Underoffiseren kom imidlertid etter og tilkalte en annen soldat som stengte døren så jeg ikke kunne komme ut og så gikk han på meg med knyttnevene. Jeg fikk flere slag i brystet og ansiktet. Overleppen sprakk og strupehodet og høyre kjeveben er ømme etter slag. Ved ankomst til Namnå ble lensmannen i Hof og det tyske politi på Flisa underrettet. Disse møtte opp på Arneberg og en midlertidig forklaring ble avgitt. Episoden forsinket toget 1 time 15 min. Jeg returnerte med tog 784 til Kongsvinger, hvor jeg søkte lege."

Av rapportene fremgår det videre at underoffiseren og soldaten opptrådte ubehagelig og ubehersket før det tyske politi kom. De sa at konduktøren var arrestert for å ha slått en tysk soldat. Han skulle stilles for krigsrett og skulle ikke få tjenstgjøre lengere i toget. Underoffiseren kommanderte motorvognføreren til å kjøre videre til Flisa. Føreren gikk imidlertid inn på kontoret og fikk da vite at tysk politi var underveis.

Tyskeren ble sint fordi det tyske politi var varslet, idet han ville ha tilkalt tyske soldater fra Flisa. Imidlertid hadde lensmannen notert navn og adresse på de sivile reisende for senere vitneprov. Det tyske politi opptok forhør av tyskerne. Saken ble sendt Hovedstyret, som igjen sendte den til Politimesteren i Oslo til videre forføyning.

I skriv av 20.8.1940 ble politiets etterforskningsdokumenter oversendt Hovedstyret. Det fremgår av skrivet at de tyske militære myndigheter har truffet disiplinære forføyninger overfor vedkommende underoffiser, men det presiseres med adskillig styrke at det etter tysk skikk og bruk i k k e er forbudt å nyte alkoholholdige drikke på tog. At det skulle eksistere et forbud på dette område i Norge, var den tyske krigsmakt ukjent, og det må være ganske utvilsomt at et sådant forbud ikke kan bringes i anvendelse på tyske soldater.

Resultatet av det hele ble at forbudet mot å nyte rusdrikk i tog ble opphevet inntil videre ved Distriktsjefens sirkulære nr. 143/1940, datert 25.11.1940:

"Forbud mot å nyte berusende drikker på jernbanen.

Det har i den senere tid meldt seg vanskeligheter med å håndheve bestemmelsen om at det er forbudt å nyte berusende drikker i tog. De tyske militære som nå trafikkerer jernbanen i stor utstrekning, kjenner ikke til det norske forbud og etter skikk og bruk i hjemlandet er det ikke forbudt å nyte alkoholholdige drikker under reisen med tog.

Hovedstyret har forelagt dette for Arbeidsdepartementet som igjen har innhentet uttalelse i saken fra Sosialdepartementet, om hvordan det for tiden bør forholdes med dette forbud.

Sosialdepartementet har herpå svart at det på grunn av de nåværende forhold ikke vil gjøre noen merknad til at det omhandlede forbud blir opphevet inntil videre så lenge disse forhold varer.

I henhold hertil settes bestemmelsen om at det er forbudt de reisende å nyte rusdrikk i togene inntil videre

ut av kraft.

I plakaten "Til de reisende", form. nr. 752.b I og II, overklebes det nåværende punkt 4. Overklebningslapper til dette bruk rekvireres hos Billettforvalteren. Lappene er for påklebningen gummiert på den ene side, på den annen side har de som nytt punkt 4 trykt:

Bokmål: 4. Viser noen seg drukken, kan det bli straff etter loven.

Nynorsk: 4. Syner nokon seg drukken, kann han bli straffa etter lova.

Bestemmelsene i Grønne bok A, avsnitt I, punkt 4, side 8-9, om opprettholdelse av ro og orden innen jernbanens område må påsees nøye overholdt."

Dette medførte ikke noen lettelse for togpersonalet. Tvertimot, - det ble adskillig vanskeligere å håndheve ro og orden i toget, og det ble ofte sendt inn rapporter om berusede og kranglete reisende. Den 4.3.1941 rapporterer en konduktør at det i tog 1387 3.3. oppsto slagsmål mellom tre hirdgutter og en reisende. To av hirden holdt mannen, mens den tredje hadde tatt strupetak. Da mannen var blåsvart i ansiktet og utstøtte noen pipende strupelyder, rev konduktøren hirdgutten bort. Hirden var rasende og ga konduktøren et køllesslag over høyre øye, og anklaget ham for sabotasje, samtidig som konduktøren fikk vite at "NS rikshird representerer staten og staten befaler over NSB". Køllesslaget var så hårdt at konduktøren ble sykmeldt for hjernerystelse.

Den 10.8.1943 medfulgte i tog 1373 to S.S.-soldater fra Oslo til Myrvoll. Begge to var beruset og støyende. Da konduktøren ba dem forholde seg rolige, svarte den ene, som var norsk: "Hold kjeft ellers skyter jeg deg ned på flekken." Senere grep de fatt i konduktøren og kom med en rekke trusler. En av dem trakk revolveren, satte den i brystet på konduktøren og sa at han skulle skyte ham (konduktøren) ned uten skrupler, for det hadde han lov til. Begge S.S.-karene var skjønt enige i at ingen skulle snakke til dem, da de var tysk politi og gjorde hva de ville.

Den 10.9.1943 var det et lignende opptrinn i tog 138.

Her var det en norsk "freiwilliger" som nektet å levere billett. Han viste frem en "Marschbefehl", men da konduktøren ikke ville godta den fordi han ikke var i uniform, trakk den reisende revolveren og spurte om den var god nok som billett. Konduktøren henvendte seg til en statspolitimann som var med toget, satte ham inn i forholdet, og politimannen ble med konduktøren til den reisende. Politimannen trakk revolveren og sa at han skulle betale, men den reisende nektet, tok med venstre hånd fatt i politimannens revolver som han forlangte sikret og holdt sin egen revolver i høyre hånd. Under dette trakk en tysk Wachtmeister sin revolver, siktet på den reisende og sa at han skulle betale, og at han neppe hadde rett til å bære revolver. Den reisende oppførte seg brutalt og sa at det var konduktøren han ville skyte. På Moss ble den reisende arrestert av to statspolitibetjenter som var tilkalt. Vedkommende skulle til Politiskolen i Kongsvinger.

Det var nå forekommet så mange tilfeller av lignende art i tog 138 at Generaldirektøren fant det ønskelig med fast statspoliti i dette tog. Det ble godkjent av Politidepartementet og Transport-Kommandantur.

Slike dramatiske episoder var det mange av under krigsårene, og flest var de mellom de sivile norske reisende og nordmenn som hadde meldt seg til tysk tjeneste som legionærer, frontkjempere o.s.v. Nesten i alle tilfeller var en eller begge av partene mer eller mindre beruset, og det skulle svært lite til før gemyttene kom i kok. Overløperne ble jo overalt møtt med den kolde skulder, og for å hevde seg, grep de til brutalitet. En fikk inntrykk av at heller ikke tyskerne hadde noe til overs for dem. At det moralske nivå også var meget lavt blant overløperne, tyder følgende utdrag av en rapport, sendt inn av fung. stasjonsmester, Movatn, på:

"Søndag 23.7. kom en hirdmann med følge av tog 205 her. Han og hans følge var synlig beruset. Følget gikk straks fra stasjonsområdet, men hirdmannen ble stående en stund og antastet 2 damer og 1 herre som han mente hadde fornærmet ham. Da han opptrådte brautende og

utfordrende, snakket jeg ham til rette. Han ba da om å få tilkalt politi, hvilket jeg også gjorde, da han var umulig å snakke til fornuft. Han lovet å bli på stasjonen til politiet kom, men forsvant oppover veien, hvor han fortsatte sin utfordrende opptreden, og etter å ha ligget en stund i veigrøften, hadde samleie med en av sine kvinnelige medreisende rett for folks syn."

Politiet fant ham senere og politiets rapport til "Politipresidenten" i Oslo bekrefter med navn på vitner, fungerende stasjonsmesters rapport.

Den 22.10.1942 ble en grensepolitikonstabel skutt i tog 103 mellom Skjeberg og Døle. Da toget kjørte forbi Høili holdeplass, hoppet tre mann av toget. En tysk sanitetsoberwachtmeister som tilfeldigvis var med toget, ble underrettet. Likeså politiet i Halden. Vedkommende som ble skutt, var kjent som en ivrig nasist og gikk omkring i forskjellige forkledninger for å spionere. Spesielt ivrig var han etter flyktningene, og da Halden ofte ble nyttet for rutene til Sverige, var det den alminnelig mening at han ble likvidert av flyktninger.

Tyskerne - både militære og sivile - brakte ved sin opptreden både stasjons- og togpersonalet opp i mange ubehagelige og tildels dramatiske situasjoner. På Oslo Ø. var det innkvartert tyske militære stasjonsvakter både i 3. og 4. etasje.

Det norske stasjonspersonale, som hadde sine overnattingsrom i 3. etasje, klaget over tyskernes bråk og festing med kvinner, vin og sang. Den 19.1.1941 rapporterer stasjonsmesteren, Oslo Ø.:

"I natt ca kl. 0.30 kom en av de tyske vaktene inn nordre inngang og hadde med en dame. En stund etter hørte vaktmannen høyrøstet snakk foran stasjonspersonalets hvilerom. Han gikk dit og forsøkte å gjøre det forståelig at damen måtte gå, men da trakk tyskeren bajonetten og begynte å hugge om seg. Damen rømte unnav i retning mot Hovedbanens lokalstasjon. Politiet ble varslet og to norske og to tyske politier kom straks. De tyske politier fant soldaten og fulgte ham opp til rommet i 4. etasje."

En beruset sivil tysk mann laget bråk ved reisegodsekspedisjonen. Han ble høflig anmodet om å fjerne seg, men nektet dette. Politiet - to tyskere - kom tilstede og etter et kort forhør måtte tre av jernbanepersonalet følge med politiet. Disse slapp dog løs igjen etter 1½ time. Saken ble rapportert på vanlig måte.

Natt til 1.5.1942 ble nattvakten på Sørenga overfalt av to tyske sjømenn som ville inn på Sørenga med to damer. Nattvakten ble sykmeldt og fikk uniformsjakken ødelagt på grunn av overfallet. Tyskerne ble arrestert.

Den 8.2.1942 rapporterer stasjonsmesteren, Sarpsborg, at to tyskere slo til flere norske personer på plattformen. Fire personer måtte behandles av lege som ble tilkalt. En mann måtte innlegges på hospital for sterk øyenskade. Tyskerne ble arrestert av tysk politi.

Den 21.5.1943 ble telegrafisten på Greåker stasjon overfalt av en beruset sivil tysker som var misfornøyd med at togene nr. 164 og 134 ikke gikk frem til Moss, da det var dit tyskeren skulle. Under basketaket ble en blomsterkolli og en dunk til Tune Keramik skadet, og en list på en reol ødelagt.

Saken ble som vanlig rapportert, og her foreligger et svar fra Transport-Kommandantur om at vedkommende, en Oberwerftbuchhalter, er blitt straffet for overfallet.

Den 27.3.1944 om kvelden oppholdt fire tyske soldater med sine fire damer seg i venteværelset på Grorud. Da telegrafisten gjorde tyskerne kjent med at de måtte gå da venteværelset skulle stenges, sprang den ene tyskeren opp og tildelte telegrafisten flere slag i ansiktet. Politiet ble varslet og tyskerne stakk da av. Tre av damene ble låst inne på venteværelset og måtte avgi forklaring for politiet.

I året 1944 ble det sendt inn mange rapporter som alle inneholder klager over tyske militæres brutale opptreden overfor personalet. Det er tydelig å merke at

disiplinen begynner å svekkes, både blant offiserer og menige. Tyskerne innså vel at krigen var tapt og at deres "herredømme" ebbet ut. De tok seg mange ganger selv til rette uten hensyn til de bestemmelser som var fastsatt. Personale som forsøkte å håndheve disse, rapporterer at de er blitt slått i ansiktet og truet med revolver eller gevær. Selv ikke postvesenets personale på Oslo Ø. gikk fri. En postfunksjonær rapporterer at søndag den 13.11.44 kom en beruset tysk underoffiser til postinntaket og forlangte å bli kjørt til Nordahl-Bruunsgate. Det ble nektet. Tyskeren trakk revolveren og skjøt rett forbi øret på en sjåfør. Bahnhofsoffizier ble varslet. To tyske soldater kom til, men underoffiseren opptrådte like truende. Han ble til slutt med de tyske vaktene og ble arrestert etter at det fra stasjonsmesterens kontor var ringt til Schnellkommando.

Stasjonsmesterne på Dilling og Hval samt en baneformann på Alnabru rapporterer at tyske soldater under militærtogenes opphold, har ribbet deres hager for bær, grønnsaker og frukt.

De vil selvfølgelig gjerne ha erstatning i en eller annen form, men det fremgår ikke av saken om de fikk noe.

Alle rapporter er sendt fra distriktsjefen til de rette instanser, men hvorvidt de førte til noen straff for de anklagede, sier sakene ikke noe om.

FORTEGNELSE

over bundne vogner (tyske og norske) 1942, 1943 og 1945.

Antall	Litra	Nr.	Hemstasjon	Anvendelse	
1	P.W.4.U.	107196	Berlin	I lasarettog	
1	P.W.4.i.	112243	Wuppertal	"	744
1	C.i.ü.	82917	Dresden	"	623
1	C.i.d.	82920	"	"	623
1	C.i.	82962	"	"	623
1	C.S.R.	2625	Voitürs	"	744
1	C.4.i.	74202	Køln	"	744
1	C.4.i.	74121	Essen	"	744
1	C.4.i.	74205	Køln	"	744
1	C.4.i.	74195	Køln	"	744
1	C.4.i.	74213	Køln	"	744
1	P.W.4.i.	112016	Essen	"	744
1	P.W.4.i.K.	112363	Halle	"	744
1	B.C.4.i.	33688	Køln	"	744
1	C.4.i.	74207	Køln	"	744
1	C.4.i.	74502	Karlsruhe	"	744
1	C.4.i.	74122	Essen	"	744
1	P.W.4.i.	112275	Halle	"	623
1	C.i.D.	82964	Dresden	"	623
1	C.i.	80931	Berlin	"	623
1	P.W.4.i.	112096	Dresden	"	623
1	C.i.L.	82910	Dresden	"	623
1	C.i.	82942	Dresden	"	623
1	C.i.	82950	Dresden	"	623
1	C.i.	82949	Dresden	"	623
1	C.i.	82896	Dresden	"	623
1	C.i.	82952	Dresden	"	623
1	C.i.	82906	Dresden	"	623
1	C.i.D.	82750	Dresden	"	623
1	C.i.D.	82913	Dresden	"	623
1	C.i.	82909	Dresden	"	623
1	C.i.	82955	Dresden	"	623
1	C.i.	82961	Dresden	"	623
1	C.i.	82927	Dresden	"	623
1	C.i.	82956	Dresden	"	623
1	C.i.	82948	Dresden	"	623
1	C.i.	82753	Dresden	"	623
1	C.i.D.	82960	Dresden	"	623

Antall	Litra	Nr.	Hjemstasjon	Anvendelse
1	C.i.	82895	Dresden	I lasarettog 623
1	C.i.D.	82953	Dresden	" 623
1	C.i.D.	82916	Dresden	" 623
1	C.i.	82902	Dresden	" 623
1	C.i.l.i.	82905	Dresden	" 623
1	C.i.	82954	Dresden	" 623
1	C.i.D.	82851	Halle	" 623
1	C.i.D.	82939	Dresden	" 623
1	ABC4ü	14150	Hamburg	Kurier, tog nr. 10121-10122
1	P.W.4.ü	105560	"	Post, tog 10122
1	"	108964	"	" " 10122
1	C.4.i.	73852	"	Personvg. i tog 10144
1	"	73856	"	" " " 10144
1	"	73767	"	" " " 10144
1	"	73683	Hannover	" " " 10144
1	"	73787	Hamburg	" " " 10144
1	Boggivg.	108554	"	Post.
1	P.W.4.ü	107137	Berlin	Kj.vogn i tog 10122
1	P.W.4.ü	107988	"	Post i tog 10122
1	BC.4.ü	15900	"	Kurier i tog 10144
1	P.W.4.ü	107369	"	Post i tog 10122
1	ABC.4.ü	14424	"	Kurier i tog 10122
1	P.W.4.ü	107194	"	Kj.vogn i tog 10122
1	Boggivg.	14462	"	Kurier
1	P.W.4.ü	107585	Dresden	Kj.vg. i tog 10122
1	"	107554	Frankfurt	" " " 10144
1	BC.4.ü	15614	Berlin	Kurier i tog 10122
1	ABC.4.ü	14423	"	" " " 10122
1	P.W.4.ü	100983	Stettin	Post i tog 10122
1	"	105142	"	" " " 10122
1	BC.4.ü	15889	Berlin	Kurier i tog 10122
1	P.W.4.ü	107758	"	Post " " 10144
1	BCo.4.ü	15877	"	Kurier " " 10144
1	P.W.4.ü	100011	"	Post " " 10144
1	"	107203	Frankfurt	Kj.vg. i tog 10144
1	"	105141	Stettin	Post " " 10122
1	AB.4.ü	14643	Berlin	Kurier i tog 10144
1	ABC.4.ü	14642	"	" " " 10122
1	P.W.4.ü	107754	"	Post " " 10122
1	ABC.4.ü	14957	"	Kurier
1	"	14958	"	"
1	P.W.4.ü	107408	"	Post i tog 10122

Antall	Litra	Nr.	Hjemstasjon	Anvendelse
1	P.W.4.ü	10988	Berlin	Post
1	P.W.4.ü	107726	Münster	Kj.vg. i tog 10122
1	Boggivg.	100893	Stettin	Post
1	Ddy.i.	24543	S.N.C.F.	Kj.vg. i tog 10144
1	P.W.4.ü	107184	Stuttgart	Post i tog 10122
1	"	105145	Stettin	" " " 10122
1	C.4.i.	105402	Münster	Kj.vg. i tog 10144
1	"	74509	"	Personvg. i tog 10144
1	"	74511	"	" " " 10144
1	"	74308	Osten	" " " 10144
1	"	74437	Wuppertal	" " " 10144
1	AB4.ü	3239	Sassnitz	" " " 10144
1	P.W.4.ü	108869	Hamburg	" " " 10144
1		700232	Halle	Kjelevogn
1		700214	"	"
1	Kpbr.	700903	Münster	I tog 10144

FORTEGNELSE

over bundne vogner, tyske og norske, ifølge telegrafisk oppgave fra stasjonene:

Oslo Ø.	NSB	Co	39	for lasarettog
"	"	"	42	"
"	"	"	44	"
"	"	"	45	"
"	"	"	47	"
"	"	"	18067	"
"	"	"	890	"
"	"	"	155	"
"	"	"	159	"
"	"	Eo	979	"
"	"	Zu	16	"
"	"	"	126	"
"	"	ACo	106	"
"	"	"	208	"
"	"	F	3037	"
"	"	G	10342	"
"	"	To4	60479	Henstår for OB's tog.
"	"	G4	40360	" " Reichskommissars tog.
"	"	G4	40969	" " Marine og Luftwaffe.
"	"	G4	40236	" " " " "
"	"	T4	4887	" " Luftvernet.
"	"	"	4332	" " "
"	"	"	16666	" " "
"	"	"	16607	" " "
"	"	Zu	400	Sanitetsvogn
"	"	Zuo	314	"
"	"	G3	12171	Beredskapsvogn
"	"	"	15248	"
"	"	R	1244	Redskapsvogn
"	"	"	1245	"
"	"	"	12183	"
"	"	Ro	315	"
"	"	"	316	"
Moss	"	T4	4342	Lagring
	Regensburg	G	925190	"
	Berlin	G	911748	"
	Königsberg	G	925727	"
	Posen	G	911787	"
	NSB	G3	15201	Beredskapsvogn
Sarpsborg	NSB	G3	15201	Redskapsvogn
	"	Zu	405	Sanitetsvogn
Mysen	NSB	L4	50003	Disp. av D.W. (i Brødremoen)
	"	T14	60395	"
	Køln	SS1a	17241	"
	Mainz	Bzb	713011	"
	Kassel	G	42431	"
	Dresden	G	40211	"
	Karlsruhe	G	136	"
	Oppeln	G	10959	"
	München	G	48315	"
	Kassel	G	82686	"
	Karlsruhe	G	17296	"
	Hannover	G	38141	"
	Berlin	SS1a	919410	"

Forts.

Mysen	Berlin	SS1a	919408	Disp. av D.W. (i Brødremoen)
	München	G	45196	"
	Dresden	G	833	"
	Dresden	G	81377	"
	Dresden	G	8114	"
Rakkestad	Stettin	C3 itr	96648	"
	Stettin	C3 itr	96671	"
	Kassel	C3 itr	96328	"
	Kassel	C3 itr	96378	"
	Karlsruhe	G	35769	"
Gautestad	Stuttgart	Diselmotorvogn	137124	Disp. av D.W.
	Stettin	"	137134	"
	Berlin	Spesialvogn	919060	"
	Stettin	Transportførervg.	96589	"
	Stuttgart	R	26072	"
	NSB	N	8601	"
	NSB	G4	41005	"
	Dresden	Gltrhs	40201	"
	Dresden	Gltr	81863	"
Knatterød spor				
	Berlin	Spesialvogn	919441	"
	Berlin	"	919431	"
	Berlin	"	919059	"
	Dresden	Gltrhs	40519	"
	NSB	L3	15980	"
Fetsund, Nerdrum spor				
	NSB	T4	16619	Hensatt av D.W.
	"	T4	16628	"
	"	T4	16629	"
	"	T4	16631	"
	"	T4	16663	"
	"	T4	16665	"
	"	T3	17115	"
	"	T4	60186	"
	Danzig	Tankvogn	552470	"
Haga	NSB	rc	3023	Overnattingsvogn
Kongsvinger	NSB	Zu	402	Sanitetsvogn
	"	G3	5438	Beredskapsvogn
	"	R	4954	Redskapsvogn
	"	R	11101	"
Alnabru	NSB	Tankvogn	6623	for lagring (Vollasporet)
	"	Tankvogn	16678	"
	Nürnberg	Q	903810	"
	NSB	Q	4777	"
	Hannover	Q	903441	"
	Hannover	Q	925466	"
	Wüpperstahl	Q	903917	"
	Posen	Q	903655	"
	Stettin	Q	901811	"
	Stettin	Q	901818	"
Grorud	NSB	Gc	5651	Pansertog
	"	G3	8200	"
	"	T3	17133	"
	"	T4	16672	"
	"	T4	4748	"
	"	T4	4797	"
	"	T3	17552	"

Forts.

Grorud	NSB	To	20300	Pansertog
	Kassel	G	84147	"
Lillestrøm	Vil	Tankvogn	901443	for D.W.
	NSB	"	4763	"
	"	"	20914	"
	"	"	6578	"
	"	"	4860	"
	Mst.	"	925280	"
	Bsl	"	935092	"
	DZ	"	552470	"
	NSB	"	4760	"
	"	"	16615	"
	"	"	4711	"
	"	"	4855	"
	"	"	6539	"
	"	"	14503	"
	"	"	6613	"
	"	"	6610	"
	Hal	"	900230	"
	Bsl	"	935096	"
	NSB	"	16594	"
	"	"	16600	"
	Hmb	"	901881	"
	Elf	"	934174	"
	Bln	"	554251	"
	Østerreich	"	519353	"
	Køl	"	567158	"
	"	"	592907	"
	N	"	570465	"
	"	"	569517	"
	"	"	572385	"
	Dre	"	549373	"
	SBB/Eff	"	535925	"
	Hdz	"	551211	"
	Franze	"	503660	"
	"	"	584843	"
	"	"	569783	"
	"	"	559717	"
	"	"	520428	"
	Køl	"	537078	"
	ERF	"	544548	"
	WN	"	570592	"
	Hmb	"	551605	"
	Han	"	905335	"
	NSB	G3	8344	Beredskapsvogn
	"	R	11102	Redskapsvogn
Hauerseter	Tyske	G	7130	Lagret
	"	"	83472	"
	"	"	63760	"
	"	"	81953	"
	"	"	66567	"
	"	"	66185	"
	"	"	74471	"
	"	"	96474	"
	"	"	8948	"
	"	"	45856	"
	"	"	49344	"
	"	"	45633	"
	"	"	80209	"
	"	"	45449	"
	"	"	4657	"

Forts.

Hval	NSB	R	379	Losjivogn for arbeidslag.
Dokka	NSB	G	15262	Beredskapsvogn for Bm.
Etna	NSB	F	3022	Hensatt som kjøkkenvogn.
Gjøvik	NSB	G3	20193	Beredskapsvogn.

VERZEICHNIS

am 14.4.45 der im Distrikt Oslo gebundenen Eisenbahnwagen.

Standort der Wagen	Eigentumsland	Wagengattung	Gattungsbezirk.	Wagen Nr.	Für wen gebunden	Verwendungszweck	Bemerkungen
Lodalen	Norwegen	G4	Oslo	40473	D.W.	Personzug	
"	"	"	"	40367	"	"	
"	"	Co3a	"	221	"	"	
"	"	"	"	886	"	"	
"	"	"	"	223	"	"	
"	"	Co3b	"	83	"	"	
"	"	Co3c	"	896	"	"	
"	"	Bo2b	"	209	"	"	
"	Deutschland	C.I.	Stettin	83415	"	"	
"	"	"	Dresden	83687	"	"	
"	"	"	Køln	84117	"	"	
"	"	"	Hamburg	84575	"	"	
"	"	"	Hannover	85213	"	"	
"	"	"	Køln	84718	"	"	
"	"	"	Münster	83602	"	"	
"	"	"	Hannover	85541	"	"	
"	Norwegen	F	Oslo	3021	"	"	
Hauerseter	Deutschland	G	Kassel	17848	L00874	Leerwagen	
"	"	G	"	47699	"	"	
"	"	G	München	40647	"	"	
"	"	G	"	14402	"	"	
"	"	G	Kassel	73801	"	"	
"	"	G	Opeln	7044	"	"	
"	"	G	Dresden	80655	"	"	
"	"	G	Stettin	97427	"	"	
"	"	G	Opeln	6030	"	"	
"	"	G	Dresden	90914	"	"	
"	"	G	Stettin	7673	"	"	
"	"	G	Karlsruhe	8538	"	"	
"	"	G	Kassel	47274	"	"	
"	"	G	München	70427	"	"	
"	"	G	Dresden	41544	"	"	
Brødremoen	Deutschland	VT	Stuttgart	137123	Einheit	Wohnungswagen	
" spor	"	"	Stettin	137135	" 13752	"	
"	"	"	Køln	137041	"	"	
"	"	Gr	Kassel	82686	"		
"	"	Gu	Hannover	38141	"		
"	"	G	München	45196	"		
"	"	G	Karlsruhe	136	"		
"	"	G	"	17296	"		
"	"	G	Kassel	42431	"		
"	"	G	München	48315	"		
"	"	Gl	Dresden	8114	"		
"	"	Glr	Dresden	81377	"		
"	"	Gl	"	833	"		
"	"	G	Opeln	10959	"		
"	"	SSLA	Wustermark	919408	"		
"	"	"	"	919410	"		
"	"	"	Køln	17241	"		
"	"	K	Mainz	713011	"		
"	Norwegen	G4	Trondheim	41005	"		
"	"	T14	Oslo	60395	"		

Forts.

Brødremoen spor	Norwegen	L4	Oslo	50003	Einheit 13752	
"	Deutschland	R	Stuttgart	26072	"	
Rakkestad	"	C3	Stettin	96671	Fp.13752	Depotwagen
"	"	"	"	96648	"	"
"	"	"	Kassel	96328	"	"
"	"	"	"	96378	"	"
"	"	G	Karlsruhe	35769	"	"
Gautestad	"	Gltrhs	Dresden	40201	Kommando Flack	Muni.-Wagen
"	"	"	"	81863	Fp.13752 "	"
"	"	"	"	40211	"	"
"	"	R	Stuttgart	26072	"	Flack art.
"	"	Co	"	137124	"	Wohnungswagen
"	"	"	Stettin	137134	"	"
"	"	"	"	96589	"	"
"	"	Kanon	Berlin	919060	"	Spesialwager
Knatterød spor	"	Gltr	Dresden	40519	"	Muni.-Wagen
"	"	Kanon	Berlin	919061	"	Spesialwagen

---ooOoo---

GODSVOGNFORDELINGEN

Etter at krigen i Norge var over i 1940, og tyskerne hadde spredt sine styrker og krigsmateriell over hele landet, tok deres transporter av sivilt gods til. Kravet om at også disse skulle være fortrinnsberettiget viser følgende sirkulære:

"Sirkulærskriv nr. 205/1940.

Fortrinnsberettigede transporter av sivilt gods.

Det vil i tiden fremover måtte avvikles betydelige transporter av gods som trengs til den tyske hærmakt med private firmaer som avsendere og mottagere. Disse transporter skal gis fortrinnsrett ved tildeling av vogner fremfor annet sivilt gods i tilfelle vedkommende avsender kan legge frem skriftlig erklæring fra vedkommende tyske militære eller sivile myndighet om at transporten skal gis fortrinnsrett. Det vesentligste av disse transporter vil bli formidlet gjennom Hovedstyrets sentralkontor som vil gi Hovedstyrets vognkontor ordre om tildeling av vogner for sådanne fortrinnsberettigede transporter. Hvis en stasjon mottar vognbestilling for sådanne transporter som forlanges gitt fortrinnsrett, må det forlanges lagt frem skriftlig erklæring som ovenfor nevnt, hvoretter det kan gjøres henvendelse til distriktets vognkontor om tildeling av vogner."

Det viste seg imidlertid snart at den tyske transport av sivilt gods la beslag på så mange godsvogner at det ble lite igjen til norske transporter. Hovedstyret sendte den 6.8.1940 ut T.T.sirkulære nr. 155 angående vognsituasjonen. Sirkulæret gjør kjent at det råder stor mangel på godsvogner. I tillegg til den vanlige godstrafikk, som for tiden er meget stor, skal det i løpet av høsten og vinteren transporteres en mengde ved. Det vil bli satt opp en rekke ekstratog, som i stor utstrekning vil bli kjørt om natten. Meningen var å få en turnustid på to døgn på vognene. Alt måtte således være omhyggelig planlagt, og gjennom pressen ville det bli rettet en henstilling til trafikantene om å hjelpe til ved å lesse av vognene så hurtig som mulig.

Fordelingen av vogner ble foretatt av Hovedstyrets vognkontor, og tyskerne fattet snart mistanke om at deres krav om fortrinnsrett ikke ble etterkommet fullt ut. Den 7.9.1940 kom T.T.sirkulære nr. 191. I dette forlanger de tyske myndigheter at alle utenlandske godsvogner, som befinner seg på stasjonene og underlagte sidespor, verksteder m.v. den 12. september 1940 kl. 16.00 skal telles. De utenlandske vogner, som ruller i tog på nevnte tidspunkt, skal telles på den stasjon hvor toget stopper første gang etter kl. 16.00. Stasjoner som ikke har utenlandske vogner, skulle sende inn oppgave merket "Ingen utenlandske vogner". Resultatet skulle foreligge innen 15. september 1940. Tyskerne var misfornøyd med resultatet og beordret ny telling den 15.10.1940. Nå ble stasjonsmesterne og verkstedinspektørene gjort personlig ansvarlig for at tellingsoppgaven var riktig og fullstendig utfylt. Mens denne telling foregikk, var tyskerne i full gang med å utarbeide planer for tildeling av vogner.

Allerede 11. september 1940 ble ordningen med at alle sendinger av ilgods og fraktgods måtte ha transporttillatelse, unntatt sendinger av levende dyr, melk og fisk, innført. T.T.sirkulære nr. 192 inneholdt nærmere direktiver om dette, bl.a. at alle sendinger for tyske Wehrmacht var unntatt fra ordningen, og at ved vognfordelingen skulle alle transporter for Wehrmacht først dekkes fullt ut. Følgende kunngjøring ble slått opp på alle stasjoner:

"K U N N G J Ø R I N G

Fra 11. september 1940 er det innført den ordning at alle sendinger av ilgods og fraktgods i v o g n - l a s t e r må ha transporttillatelse, unntatt sendinger av levende dyr, melk og fersk fisk.

Ordningen gjelder for alle statsbanestrekninger, unntatt l o k a l e sendinger på strekningene Stavanger-Flekkefjord, Larvik-Drammen, Støren-Koppang, Narvik-Bjørnefjell og Urskog-Hølandsbanen. Hvis imidlertid vognlastsendinger fra stasjoner ved smalsporstrekningene skal omlastes og transporteres over noen del av det bredsporede jernbanenett, må sendingene ha

transporttillatelse før vogn kan stilles til disposisjon ved senderstasjonen.

Fra 11. september 1940 må enhver sender av vognlastgods legge fram fraktbrevet fra det kontor som utsteder transporttillatelsen f ø r v o g n k a n b e - s t i l l e s v e d j e r n b a n e s t a s j o n. En må henvende seg til godkjenningskontoret for det distrikt som senderstasjonen er underlagt.

Fraktbrevet må inneholde: Senderstasjon, senderdag, bestemmelsessted, mottaker og godsets art og mengde. Det må legges ved en frankert konvolutt for tilbakesending av fraktbrevet. Ansøkninger uten slik frankert konvolutt blir ikke behandlet.

Godkjenningskontorene for transporttillatelse er:

For stasjoner i Oslo og Drammen distrikter:
Der Wehrwirtschaftsstab, Oslo, Fredrik Stangsgt. 2. Telefon 47990.

For stasjoner i Bergen distrikt:
Der Wehrwirtschaftsoffizier Bergen, Kalfarveien 43. Telefon 13780.

For stasjoner i Trondheim distrikt:
Der Wehrwirtschaftsoffizier Trondheim, Torvet 16. Telefon 6408.

For stasjoner i Kristiansand distrikt:
Der Wehrwirtschaftsoffizier Kristiansand, Østre Strandgate 15. Telefon 3607.

For stasjoner i Hamar distrikt:
Der Wehrwirtschaftsoffizier Lillehammer, Hotell Jevanord.

En representant for det norske næringsliv er knyttet til hvert av disse kontorer som medansvarlig rådgiver."

Det viste seg snart at det måtte gjøres unntakelser, og den 16.9. ble sendinger av brenneved unntatt fra ordningen med transporttillatelse. Den 18.9. ble sendinger av kalk og kalksten samt skrapjern til Spigerverket unntatt. Fra samme dag fikk Skedsmo Sandforretning disponere 5 vogner i turnus Leirsund - Grefsen, og Bjølsen Valsemølle fikk 4 vogner pr. dag til opplasting av mel.

Fra og med 22.9.1940 (Hovedstyrets sirkulære 615/40) ble den gjeldende ordning at Hovedstyrets Vognkontor samtidig foretok fordeling av godsvogner i Oslo distrikt opphevet. Fra samme dag ble nevnte kontor underlagt Driftsavdelingen i Hovedstyret. Samtidig ble opprettet et eget vognkontor i Oslo distrikt som overtok fordelingen innen dette distrikt.

Hovedstyrets Vognkontor fikk til oppgave:

1. Forestå utveksling av vogner mellom distriktene.
2. Overvåke at vognsirkulasjonen i distriktene foregikk så hurtig som mulig.
3. Sørge for at større krav på vogner fra Deutsche Wehrmacht ble effektuert på den mest rasjonelle måte uten å hindre den øvrige trafikk.

Den 21.9. kom Hovedstyrets sirkulære 616/40, hvori det heter at alle vogner som bestilles av de tyske myndigheter, skal på et godt synbart sted merkes med tomvognbestillingsnummer med hvitt kritt. Påskriften fjernes når vognen er ferdig.

Der Bahnbevollmächtiger der Deutsche Reichsbahn ved Hovedstyret ønsket ordningen korrekt gjennomført og ville forfølge enhver unnlatelse av påbudet.

Den 24.9. kom T.T.sirkulære nr. 213/40 med unntak fra ordningen om transporttillatelse for alle transporter for Norsk Hydro, Christiania Spigerverk, Bjølsen Valsemølle, Moss Aktiemølle, Godssentralen A/S og Trekull og Tjærefabrikkene A/S. Videre ble transporter av brenneved, brenntorv, gjødsel i gjødselvogner, kalk i kalkvogner, søppel i spesielle vogner, sement fra Oslo, sand mellom Leirsund-Grefsen, transporter i tankvogner, liktransporter og vogner som omekspederes unntatt fra ordningen. Men en viss begrensning ble det:

"Sirkulærskriv nr. 274/1940.

Tildeling av vogner for sivilt gods.

T.T. sirk. 192/40.

Ved T.T. sirk. nr. 213/1940 er en del firmaer og transporter unntatt fra ordningen om transporttillatelse. For følgende firmaer gjelder unntaket med en viss be-

grensning:

Christiania Spigerverks transporter til og fra spikerverket gjelder et antall av 15 vogner pr. dag.

Bjølsen Valsemølles transporter gjelder et antall av 4 vogner pr. dag.

Sementtransportene fra Oslo gjelder et antall av 12 vogner pr. dag, og Sandtransportene for Skedsmo Sandforretning gjelder for et antall av 5 vogner pr. dag.

Som nevnt i sirkulæret, skjer reguleringen av vognantallet ved Hovedstyrets vognkontor."

Ved T.T.sirkulære 239/40 ble transporter av korn, mel og kraftforstoffer, samt sagflis og kutterflis i spesielle flisvogner unntatt, men med den begrensning at det av korn, mel og kraftforstoffer i Oslo og Drammen distrikter kunne lastes opp inntil 55 vogner pr. dag. Det skulle vise seg å være mer enn nok, for ifølge en oppgave ble det i Oslo distrikt i tidsrommet 4.10. - 26.10.1940 sendt og mottatt tilsammen 104 vogner korn og mel, og 103 vogner kraftfor, ca 9½ vogn pr. dag.

Den 25.10. ble følgende meddelelse sendt ut og gjaldt opplessing av brenneved og brenntorv:

"Opplessing søndag 27.10.1940.

Wehrwirtschaftsstab har gitt transporttillatelse for en del vogner som er forutsatt opplesset søndag 27.10. ved Deres stasjon.

Såfremt vogner kan stilles, gjelder tillatelsen bare for denne dag. Trafikantene må ved bestilling gjøres oppmerksom på at opplastingen må foretas søndag.

De bes å melde mandag morgen til Oslo distrikts vognkontor hvor mange vogner er stillet og lastet opp."

Sendere av sivilt gods, godt hjulpet av vognkontoret og stasjonene, unngikk å søke Wehrwirtschaftsstab om transporttillatelse ved i stedet å søke Transport-Kommandantur om tildeling av tomvogner og sendte deretter vognene som sivilt gods. Det gikk en tid, men ved T.T.sirkulære nr. 76/1941 ble bestemmelsen om at

sendinger som det er bestilt vogner for gjennom Transport-Kommandantur for sivilt gods, straks opphevet.

At bestemmelsen fortsatt ble omgått, gir et nytt T.T.sirkulære nr. 77/1941 uttrykk for:

"Det forekommer stadig at vogner stilles til opplessing uten at fraktbrev påstemplet transporttillatelse fra Wehrwirtschaftsstab forevises, således som påbudt for visse sendinger. Stasjonene tilholdes strengt å overholde bestemmelsene, da ansvar ellers vil bli gjort gjeldende."

Den 19.11.1941 underrettet Generaldirektøren distriktsjefen telegrafisk om at nye bestemmelser for transporttillatelse for sivile vognlaster ville komme, og følgende sirkulærskriv ble sendt ut:

"Sirkulærskriv nr. 336/1941.

Nye bestemmelser for transporttillatelse for sivile vognlastsendinger.

Det vises til bekjentgjørelse herom fra Wehrwirtschaftsstab under Norges Statsbaners merke i pressen 17. november. T.T.sirk. vil bli sendt ut med det første.

Vogner kan stilles til og med 23.11.1941 for sendinger som hittil har hatt generell transporttillatelse."

At tyskerne nå begynte å avertere selv i avisene under NSB's merke, ga et tydelig vink om at de nå ville overta hele administrasjonen også av den sivile godstrafikk. Det fremgår også klart av innledningen i T.T.-sirkulære nr. 304 (gjengitt nedenfor), hvori det heter at "Wehrwirtschaftsstab har fastsatt nye bestemmelser o.s.v."

"Trafikk- og Takstsirkulære nr. 304/1941 av 20.11.1941.

Tildeling av vogner for sivil trafikk.

Hermed oppheves T.T.sirk. nr. 178/1941 - 189/1941.

For å avpasse trafikkmengden etter jernbanens ydeevne, og for å fremme vognomløpet, har Wehrwirtschaftsstab fastsatt følgende nye bestemmelser for regulering av den s i v i l e godstrafikk i v o g n l a s t e r ,

gjeldende f.o.m. torsdag 20. november 1941:

1. F.o.m. 20.11.1941 må det for alle vognlastsendingers vedkommende innhentes transporttillatelse, enten transporten skal foregå i private firmaers vogner eller i jernbanens vogner. Alle tidligere generelt gitte transporttillatelser (f.eks. for brenneved, korn, kunstgjødning, fórcellulose o.s.v.) bortfaller samtidig.

   Unntatt fra ordningen er bare følgende:

   a) stykkgods,
   b) lik,
   c) levende dyr,
   d) melk,
   e) fersk fisk,
   f) alle lokale transporter på strekningene Kristiansand - Byglandsfjord, Nelaug-Treungen, Stavanger-Flekkefjord, Larvik-Drammen, Narvik-Bjørnefjell, Urskog-Hølandsbanen.

      Transporter til og fra disse strekninger må dog ha transporttillatelse.
   g) Gods som omekspederes.

2. Alle transporttillatelser som er gitt før 20.11.41 er ugyldige, hvis vogn ikke er stillet til disposisjon og opplesset senest den 23.11.1941.

   Fraktbrev som er godkjent den 19.11.1941 eller tidligere, og som ligger uekspedert på stasjonene den 23.11.1941, skal sendes inn til distriktets vognkontor, som sender dem tilbake til det tjenestested som har godkjent fraktbrevet.

3. Fraktbrev som ligger inne til godkjennelse den 19.11.1941, blir sendt tilbake til de respektive firmaer uten å være behandlet. Hvis transportene er nødvendige, må fraktbrevene derfor sendes inn på ny til godkjennelse.

4. Fraktbrev for vognlastsendinger skal som før sendes Wehrwirtschaftsstab, henholdsvis følgende underliggende tjenestesteder:

   For senderstasjoner innen Oslo og Drammen distrikter:

   Wehrwirtschaftsstab Norwegen,
   Verkehrsabteilung,
   Oslo Industriskole, Cort Adelersgt. 33 IV,
   Telefon 33070, apparat 455.

For Bergen distrikt:

Wehrwirtschaftsoffizier Bergen,
Kalfarveien 43, Telefon 13780.

For Trondheim distrikt:

Wehrwirtschaftsoffizier Trondheim,
Torvet 16, Telefon 6408.

For Kristiansand distrikt:

Wehrwirtschaftsoffizier Kristiansand,
Østre Strandgt. 15, Telefon 3607 og 3725.

For Hamar distrikt:

Wehrwirtschaftsoffizier Lillehammer,
Hotell Victoria,
Telefon: Wehrmachtvermittlung.

5. Det er gjennom pressen uttrykkelig gjort oppmerksom på at det ikke må sendes inn fraktbrev for mer enn 1 ukes behov. Ved spedisjonsgods må damperens navn og den forutsatte tid for lossing eller lessing samt navn på meglerfirmaet som forestår omlastingen, oppgis i fraktbrevet.

For massetransporter, som innen en bestemt tidsfrist krever 10 eller flere vogner, skal det vedlegges fraktbrevet en søknad, hvorav nødvendigheten av transporten fremgår, samt i hvilken utstrekning det vil bli lagt beslag på jernbanens materiell.

Ved "Privatgut für die Wehrmacht" skal en bemerkning herom anføres i fraktbrevet.

For fremtiden blir fraktbrevene godkjent 4 dager før transportene skal foregå, f.eks. 20.11. for transporter som skal gå den 24.11. Bare i helt presserende tilfelle, hvor det f.eks. gjelder lett bedervelig gods, kan transporttillatelse gis ned til 2 dager i forveien.

6. Fraktbrev for brenneved til Stor-Oslo skal av avsenderen fylles ut på forskriftmessig måte og sendes:

Vedtransportutvalget for Stor-Oslo, Grensen 5-7.
Telefon 13740.

Dette utvalg sender derpå fraktbrevene til Wehrwirtschaftsstab til godkjennelse. Etter at transporttillatelse er gitt, blir fraktbrevene av vedtransportutvalget straks sendt de respektive stasjoner, hvorfra transportene skal gå.

Med fraktbrevene, som sendes vedtransporutvalget, legges ved en f r a n k e r t konvolutt, adressert til stasjonsmesteren ved den stasjon hvorfra transportene skal gå. Alle andre fraktbrev for brenneved, som ikke er bestemt til Stor-Oslo, skal sendes til de under pkt. 4 nevnte godkjennelsessteder. Det samme gjelder for alle andre vedtransporter, som cellulose- og generatorved samt trematerialer. Ved forsendelser av all slags generatorved skal betegnelsen "Generatorved" brukes i fraktbrevet.

7. Fraktbrevene må være tydelig utfylt, og tilstrekkelig antall frankerte konvolutter må legges ved.

Etter mottakelsen av de godkjente fraktbrev skal vogner omgående bestilles ved den stasjon eller godsekspedisjon som godkjennelsesstemplet lyder for og senest kl. 17 for vogner som skal lesses den nest følgende dag.

Alle sendinger for Wehrmacht er unntatt fra ordningen med transporttillatelse.

Vognbestilling for disse transporter skjer som hittil.

For alle jernbanens egne transporter i vognladninger må det f.o.m. 20.11.1941 innhentes transporttillatelse, men sådan vil alltid bli innrømmet. I likhet med de private, sivile sendinger, blir transporttillatelse også for jernbanens egne sendinger meddelt tidligst 4 dager i forveien. Fraktbrev for slike transporter sendes Distriktsjefen, som innsender fraktbrevene samlet til vedkommende avdeling av Wehrwirtschaftsstab, som gir transporttillatelsen.

Transporttillatelse kan bli gitt også for kortere tidsfrist enn 4 dager når dette er nødvendig. I slike tilfelle må Distriktsjefen gi påtegning herom på fraktbrevet. Alle transporter som må utføres på kort varsel, f.eks. ved inntrufne uhell, eller for å opprettholde jernbanens trafikk, må gjennomføres uten hensyn til om det foreligger transporttillatelse eller ikke. I sådanne tilfelle sendes underretning til de ovenfor angitte tjenestesteder snarest mulig.

Ved vognfordeling skal alle transporter for tyske Wehrmacht først dekkes fullt ut. Deretter stilles vogner

for stykkgods, levende dyr, melk, fersk fisk og jernbanens egne transporter, vogner for firma Nordag, og deretter for vogner som har transporttillatelse. Vogner for sistnevnte transporter dekkes om mulig den dag for hvilken vognbestillingen gjelder. Vognbestillinger (med transporttillatelse) som ikke kan dekkes den bestemte dag, er fortrinnsberettiget til transport neste dag i forhold til de øvrige vogner med transporttillatelse.

Vognbestillinger for ilgods går foran fraktgods.

Hvis stasjonene stiller vogner til disposisjon uten at det foreligger fraktbrev med transporttillatelse, eller uten at transporten er unntatt fra bestemmelsen om transporttillatelse i dette sirkulære, vil ansvar bli gjort gjeldende.

Ved tildeling av transporttillatelse blir det av vedkommende kontor påført et tildelingsnummer i brøkform i fraktbrevene. Eksempelvis når et fraktbrev stemples av Wehrwirtschaftsstab den 22.11.1941 (vogntildeling til den 26.11.1941) med tildelingsnummer 8, vil det i fraktbrevet bli stemplet 22/8.

Stasjonene skal daglig sende melding til distriktets vognkontor over de vogner som har vært bestilt for vedkommende dag, men som ikke har vært stillet. I meldingen angis foruten vognantall også tildelingsnummeret for vognene, f.eks.

1 vogn ..... (litra) - 22/8.
2 vogn ..... (litra) - 22/11.

Stasjonene anmodes om å gjøre trafikantene best mulig bekjent med de nye bestemmelser for transporttillatelser.

Stasjonene skal som vanlig være trafikantene behjelpelig med å fylle ut fraktbrev og rettlede dem på beste måte.

Hvis det ved stasjonene går sent med opp- eller avlessing av sivilgods fordi trafikantene mangler befordringsmidler eller arbeidshjelp, bes dette meldt distriktsjefen, forat distriktsjefens kontor kan sette seg i forbindelse med vedkommende Wehrwirtschaftsoffizier og muligens få ydet hjelp gjennom transportutvalgene."

Nedenfor siterte sirkulærskriv nr. 364/1941 tyder på at stasjonene nå ville sørge for at Wehrwirtschafts bestemmelse om transporttillatelse ble etterkommet fullt ut. En vognlast adressert til Oslo, og som mottakeren ville ha skiftet til Grønlia, ble ikke skiftet før Wehrwirtschaftsstab hadde gitt tillatelse, så tyskerne anmodet om at stasjonene måtte bli underrettet om at det ikke var nødvendig med transporttillatelse for omdirigering av vogner innen en stasjons område eller dens underlagte sidespor.

"Sirkulærskriv nr. 364/1941.

Tildeling av vogner for sivil trafikk.

Transporttillatelse er ikke nødvendig for omdirigering av vogner innen en stasjons område eller dens underlagte sidespor, når dette kan skje uten at fremføring av andre vogner i tog derved hindres."

Den 22.12.1941 anmodet Wehrwirtschaftsstab om en uttalelse fra NSB om de endringer i den etablerte ordning med fraktbrevtillatelser som ble gjort gjeldende fra 20.11.41 på grunnlag av de foreliggende erfaringer, spesielt for så vidt angår vedtransportene, og jernbanens egne transporter. Det ønskes dessuten opplyst om den av Wehrwirtschaftsstab i forbindelse med nyordningen innførte regulering av opplessing i forhold til de enkelte baners trafikkevne antas å ha virket etter sin hensikt og bidratt til å unngå opphoping med derav følgende trafikksperre.

Allerede i et skriv, datert 26.11.1941, hadde distriktsjefen underrettet Generaldirektøren om at vedtransporten til Stor-Oslo hadde sunket fra 100-130 vogner daglig til 60-70 vogner daglig etter at transporttillatelse for vedvogner ved innført.

I sitt svar av 8.1.1942 henviser distriktsjefen til dette skriv og fortsetter:

"En anser det derfor ønskelig å vende tilbake til den tidligere ordning, hvoretter det ikke ble krevet transporttillatelse for brensel. Men hvis dette ikke kan

imøtekommes, må man be om at de utrangerte stasjonsvogner som ikke kan brukes på andre baner enn Kongsvinger- og Solørbanen og heller ikke der i annen trafikk enn vedtrafikken, må bli frigitt for vedtransport, således at de kan lesses uten transporttillatelse. Hva jernbanens egne transporter angår, har nyordningen ikke skapt vesentlige vanskeligheter. Hva angår spørsmålet om reguleringen av opplessingen antas å ha virket etter sin hensikt i forhold til de enkelte baners trafikkevne og bedret forholdene ved å unngå opphopninger med derav følgende trafikksperring, bemerkes at opphopning av vogner fremdeles har funnet sted. Eksempelvis måtte opplessingen til Østfoldbanen stoppes den 17.12.41 inntil årets utgang, da det jevnlig gjenstod et stort antall vogner til Østfoldbanen både på Loenga og Ski. Dette skyldtes bl.a. sen avlessing av Wehrmachtgut i Moss og Fredrikstad."

Den 7.3.1942 kom det ordre fra tyskerne om at "alle fraktbrev stemplet for opplasting 3.3. eller tidligere, og som ennå ikke er effektuert, er ugyldige. Bestemmelsen trer i kraft straks, men omfatter ikke sendinger som befordres på Tro eller Tso-vogner."

Fra den 20.3. forlangte tyskerne foruten den daglige oppgave over tomvognbestillinger, å få angitt strekningen vognen skulle passere, og fra 19.8. også hva slags gods som skulle sendes.

Den 4.2.1943 ble T.T.sirkulære nr. 43 sendt ut, hvor bestemmelsene om tildelingen av vogner for sivil trafikk fra tidligere sirkulærer var gjengitt. I dette sirkulære var angitt at fraktbrevet beholdt sin gyldighet i 3 dager utover den i fraktbrevet angitte opplessingsdag når jernbanen ikke kunne stille vogn i rett tid. Denne frist ble f.o.m. 15.5.43 forkortet til 1 dag, men igjen forlenget til 8 dager f.o.m. 15.12.1944.

Ifølge T.T.sirkulære nr. 54/1945 måtte det f.o.m. 1. mars s.å. foretas store innskrenkninger i den sivile trafikk. Dette ble gjort for - som det heter i sirkulæret - å frigjøre vognmateriell til livsviktige sivile transporter og for å regulere transporter til og fra stasjoner hvor opphopning har lett for å forekomme.

En del godsslag fikk fortrinnsrett til befordring og var nevnt i 2 grupper A og B.

Gruppe A omfattet alle slags levnetsmidler.
Gruppe B omfattet en rekke varer oppregnet alfabetisk fra apotekervarer til øl og vin.

Helt forbudt var det å befordre nye møbler til salg eller lager. Leketøy, effekter og utstyr til markeder og fornøyelsesparker, levende blomster, trav- og galopphester m.v.

Ingen ekstra stykkgodsvogner måtte tilsettes uten etter distriktsjefens tillatelse.

Man kommer vel nærmere sannheten om grunnen til disse innskrenkninger når man sier at den skyldtes mange toginnstillinger på grunn av kullmangelen og ikke minst den store beslagleggelse av tog og materiell som tyskerne foretok på grunn av evakueringen fra Nord-Norge og militærtransporter sydover til Tyskland.

SABOTASJE SPRENGNINGER

Ifølge Trygve Lies bok "Leve eller dø" uttalte øverstkommanderende General Otto Ruge etterat felttoget i Norge var slutt i sin tale over Tromsø Radio 9. juni 1940 bl.a. følgende:

"Den dag kommer da dere atter kan reise hodet. Vent på den dagen, vent med ro og tillit. Gjør ikke noe uoverlagt som kan gi erobreren påskudd til represalier."

Når man leser de rapporter som finnes i Oslo distrikt om sprengninger og sabotasje som ble foretatt mot jernbanen i årene 1941 og frem til mars måned 1945, kan man trygt si at det ble foretatt mange uoverlagte og meningsløse handlinger og som også ga erobreren høve til represalier overfor uskyldige. En del av disse sprengninger medførte heldigvis mest skade på materiell og skinnegang, og mange ble av linjepersonalet oppdaget så tidlig at sprengladningene kunne fjernes uten at noen skade oppstod. Men dessverre, det kostet også menneskeliv.

Tyskerne hadde også, straks etter at Oslo var okkupert, slått opp plakater bl.a. på Oslo Ø., hvor det ble advart mot sabotasje, - "Skutt blir den o.s.v."

Ca kl. 1.24 den 20.7.41 ble hovedsporet Oslo - Lillestrøm sprengt ved km 8,18. Den ene skinnestreng ble så ødelagt at 2 skinner samt 5 sviller måtte byttes ut.

Norsk og tysk politi ble tilkalt. Banemester, banevokter og 10 tyske soldater arbeidet med å utbedre skaden. Imidlertid fant tyskerne ut at jernbanens folk ikke fikk gjøre linjen i stand før det kom opp en kommisjon fra jernbanen. Overingeniør, overinspektør, baneinspektør og trafikkinspektør ble underrettet, men da disse bodde spredt, og det var vanskelig å få fatt i biler, kom ikke disse til sprengningsstedet før kl. 7.20. Da kommisjonen kom tilstede, var allikevel linjen brakt i orden, og dobbeltsporet drift ble gjenopptatt ca kl. 8.30.

Saken ble anmeldt, men ikke oppklart.

Den 30.7.41 oppdaget en banevokter at det var gjort foranstaltninger til sprengning i skinnegangen på godssporet ved km 1,95 mellom Loenga og Bryn. Over en skinneskjøt var lagt en liten blikkplate med 2 ledningstråder, som igjen var forbundet med et lommelyktbatteri. Ennvidere var det forbindelse til en liten eske med et tennpulver samt 2 sigarkasser fulle av dynamitt. Banevokteren tok opp esken med tennpulver, men da denne plutselig tok fyr, kastet han esken, hvoretter den eksploderte. Ingen skade på skinnegangen. Tysk og norsk politi ble tilkalt.

Saken anmeldt, men ikke oppklart.

I anledning av disse to sprengninger sendte vedkommende baneinspektør den 30.7. et P.M. til Dc., Ob. og Kc., hvori han anbefaler at på grunn av de usikre forhold bør visitøren i mørke få bruke fullt lys under visitasjonen.

Dette ble godkjent av Transport-Kommandantur, og telegram, datert 31.7., ble sendt til banemesterne, Oslo Ø. og Lillestrøm, om at håndlamper kunne benyttes ublendet under nattvisitasjon. Da telegrammet var adressert til de to banemestere, gjaldt det bare for strekningen Oslo Ø. - Loenga - Lillestrøm.

Tyskerne hadde, som rimelig er, god grunn til å tro at sprengningene ble foretatt for å skade deres militærtog, så de tok straks foranstaltninger for å sikre sine egne. Følgende P.M., datert 3.8.41, fra togledelsen til distriktsjefen gir tydelig vink om det:

"Etter ordre fra tysk Transport-Kommandantur gjennom Sentralkontoret ble togene 754 og 64 tilbakeholdt i Lillestrøm og Grorud i ca ½ time og tog 65 i Oslo Ø. 25. min. Det ble gitt som grunn at politiet skulle undersøke linjen. Noen undersøkelse ble imidlertid ikke gjort.

Kl. 0.15 3.8. gas ordre om at togene 701 og 10731 ikke skulle gå fra Loenga før nærmere ordre.

Kl. 1.15 ble gitt ordre om at togene kunne kjøre når det ble satt 2 vogner foran toglok. 701 Loenga - Jessheim og 10731 Loenga - Lillestrøm.

Det var ikke meldt noe hertil om ekstraordinære hendelser."

Den 24.9.1941 ca kl. 14.10 ble det ved km 27,71 mellom Leirsund og Frogner funnet 2 blikkbokser inneholdende en sprengladning av ca 8-10 kg dynamitt. Ledninger og tennanordning var ført oppunder skinnen. Ingen eksplosjon. 3 tog ble en del forsinket.

2 linjearbeidere fikk kr. 100,00 hver i belønning.

Den 29.9.1941 ca kl. 8.10 ble Blaker stasjon underrettet av en småbruker om at han hadde funnet dynamitt ved km 22,35 mellom Blaker og Rånåsfoss. En liten pike, ca 10 år, datter av en jernbanearbeider, hadde funnet et lommelyktbatteri og slengt dette fra seg og tilfeldig fortalt småbrukeren dette. Han ante da uråd og fant dynamitten.

Tog 753, som var det første tog som skulle passere strekningen, ble holdt tilbake.

Det ble i alt funnet 175 små patroner med gummidynamitt som var av norsk fabrikat, samt 40 stk. større patroner av svensk fabrikat. Tog 753 ble 1 time og 17 min. forsinket.

Småbrukeren og piken fikk hver kr. 100,- i belønning.

Tildelingen av disse belønninger gjorde at baneinspektøren sendte et P.M. og foreslo at den banevokter som under visitasjon den 30.7.41 (nevnt foran) fant dynamitt ved km 1,95 mellom Loenga og Bryn også burde belønnes.

Baneinspektøren skriver bl.a.:

"Nå er det en banevokters plikt når han visiterer linjen å gi nøye akt på om det skulle være noen mangler som kan hindre togenes gang, og så vidt det står i hans makt, avhjelpe denne.

Det er det han har gjort - han har gitt nøye akt -, og det er beroligende å vite, særlig nå, da det stilles

strengere krav til linjens tjenestemenn enn noensinne før. Det ligger da nær å foreslå at man gir uttrykk for sin erkjentlighet også overfor en pliktoppfyllende t j e n e s t e m a n n. Det vil virke oppmuntrende, stimulerende, ikke bare innen linjepersonalet, men blant jernbanens tjenestemenn i det hele, når de ser at deres overordnede helt til topps er oppmerksom på og vurderer den økende innsats som tidene krever, en innsats som ikke alltid kan defineres i konkrete oppgaver, men må overlates til tjenestemannens eget omdømme."

Dette resulterte i at vedkommende banevokter også ble tildelt kr. 100,-.

Man må være enig med baneinspektøren i det han fremholder om særlig aktpågivenhet i disse tider, fordi den eller de som plasserte sprengstoffet på jernbanen, ikke tok hensyn til enten det var tyske militærtog eller rene norske persontog det gikk utover.

Det lot til at dette også smittet på ansvarsløse barn, for den 1.7.42 ble rapportert at det var funnet sten, bakhonved over skinnene og spiker (dogg) slått ned i skinneskjøtene ved Skøyen gårds planovergang ved km 50,8 ved Disenå. Saken ble oppklart, og barna tildelt advarsel.

Den 16.3.43 ved km 61,4 mellom Roa og Grindvoll ble en baneformann slynget av dresinen og en del forslått. Det viste seg at 4 underlagsplater var lagt på en av skinnene og forsvarlig fastgjort.

Saken ble anmeldt, og den skyldige, en 11-års gutt, fikk en advarsel.

Natten mellom 1. og 2. mai ble en stor sten lagt på linjen mellom Tomter og Knapstad.

Saken anmeldt til politiet i Moss.

Den 18.8.43 kl. 5.20 skjedde 2 eksplosjoner i tunnelen ved Hauketo, idet tog 2831 passerte. Den første (mindre) eksplosjon antagelig under lokomotivet, den annen (større) bak toget. Ingen skade på materiellet i toget unntatt på lokomotivet, hvor vinduene sprang.

Venstre skinne i hovedspor Oslo Ø. - Ski opprevet ca 50 cm. 2 sviller ødelagt. Enkeltsporet drift mellom Ljan og Kolbotn på hovedspor Ski - Oslo Ø.

Baneavdelingen fikk ikke utbedre skaden før det tyske og norske politi var ferdige med sine undersøkelser, fotografering m.v. Først kl. 10.30 var skaden utbedret så dobbeltsporet drift kunne gjenopptas.

Den 7.9.1943 kl. 6.18 skjedde en eksplosjon ca 10 m nordenfor gatebroen ved km 2,3 på godssporet Loenga - Bryn. Eksplosjonen skjedde i søndre skinnestreng og hadde en slående likhet med eksplosjonen ved Hauketo, idet det også her var sprengt ut et skinnestykke på ca 50 cm og gravd et hull i pukkstenballasten av ca ½ m dybde og ca 1½ m i diameter. 2 sviller var gått tvers av.

Lokomotivføreren skriver i sin rapport:

"Da tog 5272 kom til km 2, hørtes en kraftig eksplosjon under lokomotivet, hvoretter lokomotivet avsporte og gikk på svillene ca 25 m og skar til høyre og ble liggende med enden mot Gjøvikbanens godsspor. Nærmeste vogn gikk til venstre og ble liggende i skråningen mot Kværner. Toget var ca 30 min. forsinket og bestod av 42 aksler, hvorav 28 aksler var luftbremset. Hastighet 30 km pr. time. Fyrbøteren ble skadet og fulgte med Hakadaltoget til Oslo. Jeg ba togføreren i dette tog melde ifra om ulykken."

I rapporten fra distriktsjefen til Generaldirektøren for NSB, Statspolitiet, Det tyske sikkerhetspoliti og til Kriminalrat Esser sies det:

"Toget var godstog 5272, som var ca 47 min. forsinket. Toget førte 1 G4-vogn nr. 40126, våpen og ammunisjon nærmest lokomotivet, og så kom en BCo-vogn nr. 919, hvori ca 40 tyske politisoldater.

Til sprengningen skal det etter politiets uttalelser være benyttet militært sprengstoff. Lokomotivet hadde etter avsporingen passert gatebroen på slippersen før det veltet over på den andre siden av broen. Trafikken på godssporet er helt stanset, og det antas å ta flere

dager før ryddingen blir ferdig. Dette gjelder også godssporet Loenga - Tøyen, som ble ødelagt av det nedstyrtede lokomotiv (elektrisk), mens personsporet Oslo Ø. - Tøyen fremdeles trafikkeres.

Ingen av soldatene ble skadet såvidt man vet. Lokomotivfyrbøteren kom tilskade, men skaden skal ikke være alvorlig etter hva det hittil foreligger."

Den 13.9. innrapporterte fyrbøteren at han etter uhellet savnet sin seddelbok med kr. 165,-, en veske, lommelampe, pipe og tobakk, samt tappenøkkel og uniformslue. Uniform og sko delvis ødelagt, brent. Fyrbøteren ble tildelt kr. 300,- i erstatning etter Departementets godkjennelse.

Den 27.10.1943 ble det fra Generaldirektøren utsendt følgende sirkulære, nr. 64:

"Sabotasjehandlinger på jernbanens område.

Det har i de senere måneder inntruffet flere sabotasjehandlinger på jernbanens område og den siste av disse har som det vil være bekjent medført alvorlige konsekvenser.

Generaldirektøren henstiller til personalet i og utenfor tjenesten å være oppmerksom på alt som kan tyde på skadegjørende handlinger mot jernbanen og øyeblikkelig melde av til politiet eller nærmeste overordnede. Det er en selvsagt ting at jernbanens personale ikke alene må avholde seg fra på noen måte å medvirke til sabotasje mot jernbanen, men også må være til det ytterste forsiktige med å gi meddelelser og opplysninger som kan tenkes å kunne benyttes i sådant øyemed."

Den 9.11.1943:

Under arbeidet med skinnebytting på strekningen Ljan - Hauketo oppdaget arbeiderne ved kl. 10.20-tiden en sprengladning, anbrakt under ytterste skinne i sporet Oslo Ø. - Ski ved km 8,00. Sprengladningen lå i en liten trekasse og ville ikke blitt oppdaget, hvis ikke arbeidets art hadde medført at pukksteinen i sporet ble forskjøvet så kassen kom til syne.

Norsk og tysk politi ble straks varslet, og sprengstoffinspeksjonens representant samt norsk statspoliti og tyske offiserer kom tilstede. Trafikken ble sperret på begge spor. En sprengkommando, som ble tilkalt, fjernet kassen. I mellomtiden var en del tog innstillet, og andre tog gikk til Hauketo eller Ljan. Mellom disse stasjoner gikk passasjerene til fots. Trafikken kom i orden kl. 14.20. Samme dag 9.11. ble det funnet enda 1 kasse - ca kl. 15.40 - nedgravd i ytterste skinnestreng på en høy stenfylling ved km 4,9 mellom Bekkelaget og Nordstrand. I tilfelle en eksplosjon her, ville en katastrofe vært uunngåelig. Togtrafikken ble straks stanset. Etter samråd med politiet ble enkeltsporet drift iverksatt ved 17-tiden, og denne enkeltsporede drift varte til ut på formiddagen neste dag 10.11.

Disse funn ga foranledning til at følgende meddelelse ble sendt ut til alle stasjonsmestere, banemestere og baneformenn på strekningen Oslo Ø. - Fredrikstad:

" H a s t e r ! H a s t e r !

Til underretning og videre forføyning meddeles følgende brev fra Transport-Kommandantur:

""På foranledning av en høyere militær kommandomyndighet skal strekningen Oslo - Fredrikstad nøye undersøkes etter sprengstoffer.

Undersøkelsen skal begynne samtidig fra stasjon til stasjon for at den snarest mulig kan være tilendebrakt (før Urlaubertogene går). Strekningen skal fremfor alt undersøkes nøye der hvor det er fyllinger og sterke kurver. Undersøkelsens resultat skal for hver enkelt meldes til distriktsjefen straks vedkommende strekning er undersøkt. Stasjonene må sende melding til togledelsen hurtigst mulig, og denne sende muntlig melding til Transport-Kommandantur III a.""

Allerede den 12.11. ble meddelelsen opphevet ved telegram, men den foreskrevne visitasjon så nær foran Urlaubertogene som mulig skulle opprettholdes.

Den 26.11.1943 ca kl. 5.30 ble det meldt eksplosjon av en sprengladning i hovedspor Oslo Ø. - Lillestrøm ved

km 1,15 (Schweigaardsgate 85). Ved undersøkelse fantes der i det 2. hovedspor ved km 1,6 en ueksplodert sprengladning som ble fjernet. Trafikken ble straks stoppet. Enkeltsporet drift ble igangsatt ved 10-tiden mellom Oslo Ø. og Alnabru. For sikkerhets skyld ble det kjørt prøvetog mellom Lillestrøm og Alnabru med damplokomotiv og 2 lastede N-vogner foran, før ordinære tog sendtes ut på linjen. Dobbeltsporet drift Oslo Ø. - Alnabru gjenopptatt kl. 10.30.

Samme dag og omtrent samtidig inntraff en eksplosjon straks syd for Bekkelaget ved km 3,5 i hovedspor Ski - Oslo, og noe senere en eksplosjon ved km. 5,4 nedenfor Nordstrand stasjon i hovedspor Oslo - Ski. Dobbeltsporet drift mellom Ski og Ljan ble gjenopptatt ved 10-tiden. Også her ble kjørt prøvetog, damplokomotiv med 2 lastede N-vogner.

Sporet Oslo - Ljan ble meldt klart ved 13-tiden. Sporet Ski - Oslo Ø. ved 15-tiden.

Disse sprengninger medførte at følgende telegram ble sendt til alle vedkommende på strekningene Oslo - Ski, Oslo - Lillestrøm og Oslo - Kjelsås:

"Ekstra visitasjon av linjen fram og tilbake avdelingsvis uten avbrytelse skal iverksettes inntil videre kommende netter fra kl. 18 til kl. 7. Dresin kan nyttes når dette er mulig. Ekstrafolk som anses skikket kan brukes."

Denne ekstra visitasjon ble iverksatt etter telefonisk ordre fra Politipresidenten i Oslo. I den skriftlige bekreftelse, datert 27.11., skriver distriktsjefen:

"For at linjevisitørene skal kunne skjelne mellom mulige forbrytere og beordrede borgervakter, må disse siste være forsynt med kjennetegn, helst armbind påtrykket "Borgervakt". Dessuten går man ut fra at de kan forevise innkallelsesordre for å komme inn på jernbanens område."

Den 7.5.1944 ca kl. 22.35 fant linjevakten en sten, vekt ca 100 kg, lagt på linjen ved km 21,46 Ski - Oslo. Stenen ble fjernet straks før et tog kom. Saken meldt politiet i Drøbak.

Det ser ut til at det i tiden fra november 1943 til mai 1944 ikke forekom noen sabotasje mot jernbanedriften, men fra juni 1944 og i tiden fremover til krigen sluttet, ble det foretatt flere sprengninger. Det forekom da også flere anonyme telefonoppringninger om at sprengninger skulle foretas av flere bygninger tilhørende jernbanen.

Den 6.6.1944 ca kl. 5.00 ble en linjearbeider ved Hval stasjon vekket av en sterk eksplosjon. Han stod straks opp og fikk fra vinduet se at det røk en del nede ved Randselven bru ved km 86,86 mellom Hønefoss og Hval. Stasjonsmesteren på Hval ble varslet og sammen dro de ned til broen. De så da at en del jern på broens høyre side var bøyd, og at det hang 2 pakker, som de antok var sprengstoff, oppe i buene på broen. Det viste seg også å være riktig, for kl. 7.05 skjedde en voldsom eksplosjon som forårsaket at begge bærebjelker i brospenn nr. 2 ble sprengt og ødelagt.

Broen ble reparert av tyskerne (Kodeis) og var kjørbar (hastighet 45 km/time) f.o.m. 9.6. om aftenen.

Den 17.7.44 fikk stasjonsmesteren på Bryn anonym telefon om at stasjonen ville bli sprengt i luften kl. 12.53. Intet hendte.

Den 25.8.44 ble det funnet 2 stener ved Sagdalen på sporet Lillestrøm - Oslo. Dette ble oppdaget av en togkontrollør, idet hans tog passerte stedet på hovedspor Oslo - Lillestrøm. Han sier i sin rapport at stenene var plassert slik at avsporing ville vært uunngåelig.

14.8.44: Skriv fra distriktsjefen til Generaldirektoratet og Bahnhofs-Kommandantur, Oslo Ø.

"Det meldes fra Fagernes at Østlandske Petroleumscompagnis bensinbeholder ved Fagernes har fått skade på ledningen, således at beholderens bensin er rent ut på jernbanens område. Tilfellet er meldt politiet. Hvorvidt det foreligger sabotasje, kan ikke sies, men det anses ikke usannsynlig."

I skrivet til tyskerne angis beholderens innhold til ca 60 000 liter.

20.10.44: Notat fra vakthavende togleder:

Kl. 1.15 natten 19.-20. oktober meldte Nordstrand stasjon at 2 tyskere, hvorav i hvert fall 1 offiser, hadde vekket stasjonsmesteren og sagt at det hadde foregått en sprengning mellom Nordstrand og Bekkelaget. De dro ut på linjen og skulle komme tilbake for å gi beskjed. Da man ikke hadde hørt noe til kl. 2, ble linjeavdelingen ved Ljan og Loenga varslet om å foreta visitasjon, samtidig som Generaldirektøren, Transport-Kommandantur og distriktets Transport-Kommandantur ble varslet. Kl. 4.10 ble linjen meldt klar, uten at noe mistenkelig var sett, hvoretter normal togtrafikk ble igangsatt fra tog 2791. Togene 5114/5105 ble innstillet mellom Ljan og Loenga.

Den 23.11.44 ble stillverket på Alnabru og begge stillverk på Lillestrøm sprengt i luften. Av rapportene fremgår:

Ca kl. 20.15 ble stillverksbetjeningen på Alnabru varslet i bytelefonen om at stillverket der ville springe i luften om 5 minutter. Betjeningen gikk i tilfluktsrommet under stasjonsbygningen og kort tid etter sprang stillverket i luften og sperret et par spor. Skaden på stillverket var total, men de sperrede spor var klar ved 1-tiden, men betjening av sporveksler måtte foregå for hånden.

Kl. 20.25 fikk betjeningen i Lillestrøm stasjons vestre ende en lignende beskjed om at stillverket ville springe i luften, og kort tid etter skjedde også en eksplosjon her. Stillverket ble fullstendig smadret, og likeså forenden på et lokomotiv som stod i nærheten, men hvis fører heldigvis befant seg i lokomotivets annen ende, således at han berget livet, men fikk et alvorlig sjokk. Lokomotivet (nr. 2053) er ubrukbart, bl.a. på grunn av brann.

Kort etter sprang det annet stillverk i Lillestrøm i luften. Betjeningen, som var varslet telefonisk, reddet seg, men banevokter Jens Pettersen og banearbeider Karl Delbekk ble drept, og banevokter Karl Andersen alvorlig såret. Disse 3 oppholdt seg i nærheten av stillverket i ferd med snørydding og hadde ikke

fått noe varsel.

I Lillestrøm var ledningsnettet i orden og sporene 3, 4, 5, 7 og 8 kunne brukes. Kongsvingerbanens tog kunne bare bruke spor 8.

Sprengningene medførte selvfølgelig en del ugreie i toggangen, med innstilling av en del forstadstog og for øvrig store forsinkelser spesielt for siviltrafikken. De tyske militærtog skulle ha prioritet. Den 24.11. ble 4 forstadstog innstillet i retning til Oslo Ø., og 2 i retning fra Oslo Ø. Militærtogene ble kjørt etter planen. Tog 7701 ca 4 timer forsinket, de øvrige godstog forsinket ca 1 time. Forstadstogene noenlunde bra med ca 15 min. forsinkelse, og etter hvert som personalet ble tilvant de nye forhold, ble toggangen raskt bedre.

En lærdom kan fastslås hva sprengning av disse stillverk angår, nemlig at stopp i toggangen av noen lengere varighet enn timer medførte de ikke. Sprengningene må ha blitt utført av en sabotasjegruppe som handlet helt på egen hånd og trodde at de gjorde en patriotisk handling. Det motsatte var tilfelle. Resultatet var at 2 pliktoppfyllende jernbanemenn mistet livet, skade på materiell for hundretusener av kroner og ubehageligheter for siviltrafikken.

2 montører, som var i 2. etasje i stillverk I i Lillestrøm, ble varslet i siste øyeblikk av en stasjonsbetjent, som kom til å huske på at disse 2 muligens ikke var varslet. Med fare for eget liv løp stasjonsbetjenten tilbake til stillverket og fikk de to ut. Stasjonsbetjenten fikk kr. 500,- i belønning for dette.

Den 1.12.1944 kl. 12.55 fikk telefonvakten i Lodalen beskjed i telefon nr. 81668: "Sprengning i kveld."

Flest mulig lokomotiver ble trukket ut av stallen, og personalet om kvelden henvist til å søke dekning.

Ingen sprengning fant sted.

Den 4.12.44 kl. 12.30 kom det telefonmelding til togledelsen om at Oslo Ø. ville bli sprengt i luften om 5 minutter.

Personalet forlot bygningen og oppholdt seg i omkringliggende gater ca ½ times tid uten at noe skjedde. Tyske vakter var blitt satt ut og sperret adgangen til stasjonen, som etter hvert ble gjort ryddig for folk. Da ca en halv time var gått, fikk man imidlertid av Bahnhofsvakten tillatelse til å gå tilbake til kontorene mot å forevise legitimasjonskort. Samtidig hadde også Lillestrøm fått telefonmelding om at denne stasjon skulle sprenges, men her ble det forholdt anderledes. Kontorpersonalet forlot straks bygningen, men det utvendige personale, sporskiftere, linjepersonale, renholdspersonale og andre som befant seg på tomten, ble anbrakt i stasjonens venteværelse. Dette var låst, men nevnte personale ble tvunget til å gå inn i restauranten gjennom vinduet. I sin rapport til Generaldirektoratet skriver Distriktsjefen:

"Man unnlater ikke å henlede oppmerksomheten på dette siste forhold, som man mener medfører en unødig påkjenning for det jernbanepersonale som blir utsatt for en så uhyggelig opplevelse som denne."

Det svar som distriktet fikk på dette fremgår av nedenstående sirkulærskriv nr. 70/1945, og som ble sendt alt personale:

"Forhåndsvarsel som bebuder anslag mot jernbanens anlegg.

Når det mottas melding om anslag mot anlegg av forskjellig art tilhørende jernbanen, forutsettes øyeblikkelig underretning herom gitt til lederen av vedkommende tjenestested (stasjonsmester, bestyrer o.s.v.) som straks underretter:

1) Distriktsjefen.
2) Den tyske vakt på vedkommende sted, hvis sådan finnes.
3) Bahnhofskommandantur (om nødvendig gjennom distriktsjefen).
4) Det stedlige norske politi.

Om denne sak har Transportkommandantur rettet en henstilling til Generaldirektoratet, hvorav følgende utdrag gjengis til orientering:

"I den siste tid har det gjentatte ganger forekommet at jernbanetjenestesteder har fått anonyme telefonmeddelelser om at en eller annen jernbanebygning eller et eller

annet anlegg i løpet av noen minutter vil bli sprengt i luften. Slike dunkle meddelelser har bare til hensikt å skape uro og forstyrre personalets arbeide og toggangen.

Det tilrås innstendig at personalet ikke underrettes og at arbeidet ikke avbrytes slik at t o g g a n g e n h i n d r e s, idet personale som forlater sin arbeidsplass på grunn av den slags vake rykter, utsetter seg for unødig mistanke.

De tyske og norske sikringsmannskaper er fordelt slik at driftsviktige anlegg f.eks. stillverk, lokomotivstaller o.l. som trues med sprengning, er beskyttet mot sabotasje. Det er derfor i slike tilfelle ingen grunn til uro. Telefonoppringningene er ofte behendig kamuflert. De oppgis å komme fra norsk eller tysk tjenestested eller sentral for derved å gi meldingen mer ettertrykk og gjøre den mer troverdig. Det skal ved kontrolloppringning undersøkes om vedkommende sted kjenner til saken og om meldingen er riktig.

De tyske tjenestesteder har ordre om øyeblikkelig å undersøke saken, sette seg i forbindelse med Sicherheitsdienst eller politiet og treffe forsiktighetsregler, f.eks. undersøke det truede område etter mistenkelige personer eller gjenstander. Det skal i hvert enkelt tilfelle på stedet treffes avgjørelse av de tyske og norske tjenestesteder i fellesskap om NSB-tjenestemenn skal ta del i undersøkelsen."

Til dette har Generaldirektoratet i brev til Distriktsjefen knyttet følgende bemerkning:

"En finner dog ikke å kunne pålegge personalet plikt til å forbli på arbeidsplassen ved eventuelle slike meldinger, og personale, trafikanter og andre som antas utsatt for fare, bør derfor gis varsel så de kan bringe seg i sikkerhet, hvis de ønsker det."

Den 24.1.1945 kl. 8.30 ble ved km 82,70 mellom Jømna og Heradsbygd oppdaget at skinnegangen var sprengt i en lengde av 140 meter. Sprengladninger var blitt lagt i skinneskjøtene, slik at et mindre stykke av 26 skinner samt laskene i annen hver skjøt var sprengt istykker.

Da det på den tid ikke var så stort lager av skinner ved denne avdeling, måtte skinner fra spor 2 på Jømna tas opp for å få skaden reparert. Spor 2 på Jømna var i orden først den 7.2. I dette tidsrom, 14 dager, kunne Jømna ikke ta kryssinger.

Sprengningen måtte være foretatt i tiden mellom kl. 8.08, idet tog nr. 81 gikk fra Jømna på dette tidspunkt og kom til Heradsbygd uten bemerkning, og kl. 8.30, da det ble oppdaget av baneformannen.

Foruten de nevnte sprengninger og sabotasjer som ble forøvet mot jernbanens linjer og stillverk, ble det den 13.9.1944 beskadiget 69 tomme tankvogner, som var hensatt i Hakadal grustaks sidespor. I alt var det 114 vogner, 99 utenlandske og 14 norske. 10 norske ble beskadiget.

Stasjonsmesteren, Hakadal, sier i sin rapport:

"Sprengningene (ca 90 detonasjoner) varte i ca 1 time fra kl. 21.30 til kl. 22.30 13.9. Lensmannen ble underrettet pr. telefon herfra og reiste sammen med 2 baneformenn opp til grustaket.

Avhøringen av 7 tømmerhuggere, som hadde tilhold i en hytte i nærheten av grustaket, førte til opplysning om at 2 maskerte menn med revolvere beordret tømmerhuggerne til å forholde seg rolige. Da de hadde stått under oppsikt 1 time, fikk de beskjed om å søke dekning. På dette tidspunkt begynte sprengningen.

Mens lensmannen foretok avhøringen, visiterte 1 baneformann hovedlinjen, som ble meldt klar kl. 0.30.

Lensmannen og 1 baneformann kom tilbake til Hakadal stasjon og møtte her tyskere (visstnok fra Sikkerhetspolitiet) og samtlige reiste atter til grustaket i tog 5161 kl. 1.15. Det ble da observert sprengladninger i eller ved vognene, og samtlige fjernet seg straks fra stedet. I mellomtiden kom en del biler med tyskere fra Transport-Kommandantur og foretok undersøkelser. Fra dette tidspunkt - ca kl. 1.30 - ble tyske vakter utsatt og stedet avsperret. Det er konstatert at topplokkene på de 10-13 første tankvogner, som sto nærmest hovedsporet, er ødelagt, og rørledningene på en hel del vogner er

sprengt istykker. Bensinbeholderne er tilsynelatende hele og samtlige vogner står på sporet."

Det viste seg at vognreparatøren, som senere besiktiget vognene, fant at det foruten skader på rørledninger og kraner også var 32 vogner som hadde hull i tanken.

Den tyske hær var i begynnelsen av 1945 på tilbaketog på alle fronter, og det var i grunnen bare 2 spørsmål som vi alle var opptatt av: Hvor lenge vil de holde ut? Hva vil skje i Norge når det endelige sammenbrudd kommer i Tyskland? Vi visste at "gutta på skauen" eksisterte, men hvor mange det var av dem, og hva de egentlig hadde for oppdrag, visste ingen av oss uinnvidde, men det som hendte natten mellom 14. og 15. mars 1945 på Østfoldbanen i Oslo distrikt og på baner i andre distrikter, ga tyskerne et tydelig vink om at det eksisterte en vel organisert hjemmefront.

Følgende "Foreløpig rapport" fra togledelsen til distriktsjefen forteller at det har vært en urolig og spennende natt.

15.3. kl. 2.55: Strømløst fra Ski til Kornsjø.

Ski stasjon melder:

2 damplokomotiver og 1 traktor ødelagt i lokomotivstallen som er brent. Kontaktledningen Sarpsborg - Halden ødelagt. Lokomotiv ødelagt (Alnabru omformerstasjon satt ut av drift på grunn av reparasjon).

Kl. 4.10:
Baneformann Strete, 67. avdeling, melder:

Sprengt ut 2 skinnelengder i begge skinnestrenger ved km 33,2 mellom Ås og Vestby.

Kl. 4.17:
Ås stasjon melder at det er sprengt ved Hølen mellom Vestby og Såner. Skinnegangen er sprengt. (Banevokteren visiterte og forårsaket antenning. Meldt i rikstelefon fra Hølen skole av fru Andrås.)

Kl. 4.30:
Moss stasjon melder:

Brudd på kjøreledningen ved km 49,7 mellom Såner og Kambo. Mast ved Tveter falt ned.

Kl. 4.32:
Fredrikstad stasjon melder:

Sprengning av begge sporveksler ved Onsøy og mast for kontaktledning.

Kl. 4.37:
Konfererte med banemesteren, Ski, som er underrettet om sprengningen.

Kl. 4.50:
Stasjonsmesteren, Oslo Ø., underrettet om at ingen trafikk utenfor Ski foreløpig.

Kl. 4.58:
Tomter stasjon melder at det hørtes eksplosjoner rundt der.

Kl. 4.58:
Råde stasjon melder:

Sporveksel nordre ende av stasjonen sprengt. Krossingen vekk. Ueksploderte ladninger i sporveksel nr. 1. Søndre ende 2 master ødelagt. Krossingen vekk og begge tunger ødelagt i sporveksel 2.

Kl. 5.27:
Såner stasjon melder: Sprengladning i sporveksel.

Kl. 5.48:
Mysen stasjon melder:

Ødelagt 2 lokomotiver, lokomotivstallen, svingskiven. vannstender, en del penser, skinnelager. Lokomotivpusseren kneblet og innestengt sammen med 1 telegrafist og togpersonalet. Ingen skadet. Broen mellom Mysen - Eidsberg ved ytterste sporveksel sprengt.

Kl. 6.03:
Tomter stasjon melder:
Sporveksler og krossinger sprengt, telefonledning kappet. Rutene i bygningen itu.

Kl. 6.16:
Fredrikstad stasjon melder:

Skinnegangen er sprengt på 5 steder mellom Fredrikstad og Onsøy. Sporvekslene ved Onsøy, Ørmen og Råde sprengt og sporvekselen ved Seut sidespor og en del ledningsmaster.

Kl. 6.26:
Ås stasjon melder:

2 master ved km 33,56 sprengt. Bru, telefonkabel og skinnegang ved km 35,5 og km 35,36 sprengt.

Kl. 6.55:
Sarpsborg stasjon melder:

1 damplokomotiv ødelagt og linjen ufarbar på vestre linje.

Kl. 7.24:
Ås stasjon melder:

Linjeavdeling 66 Ås - Holstad i orden.

Ski stasjon melder:
Ski - Holstad i orden. Kjørestrømmen i orden Oslo Ø. - Ås. Banelegemet Ski - Kråkstad i orden.

Kl. 8.20:
Sarpsborg stasjon melder:

Ved Ise stasjon 4 sporveksler, 2 krossinger og telefon sprengt. 2 telefonledninger ved km 70, Østre linje, kappet.

Kl. 8.50:
Telegram (over rikstelegrafen) fra stasjonsmesteren Skjeberg:

"Det er i natt foretatt anslag mot skinnegangen ved Skjeberg stasjon. Sporveksel nr. 2 med tilhørende krossing er ødelagt. Ved sporveksel nr. 1 er foretatt sprengning som dog ikke har bevirket noen skade. Stasjonen var ikke betjent."

Rapport, datert 15. mars 1945:

Ø s t r e l i n j e :

Tomter:
Samtlige veksler, 11 stk. sprengt. Sønnenfor Hobøl viadukt, diverse sprengte skinner (40 nye skinner trenges). På samme sted 5 telegrafstolper sprengt. Midlertidig forbindelse med jernbanetelefonen gjenopprettet.

Spydeberg:
4 stk. krossinger sprengt, kan kjøre gjennom nå.

Knapstad:
1 sporveksel sprengt.
Undergang ved Bovim (syd for Langnes bru) sprengt. Bygges opp med treverk.

Slitu:
2 skinner nord for stasjonen sprengt. På stasjonen er 3 sporveksler sprengt, et stykke sønnenfor stasjonen er 2 skinner sprengt.

Mysen:
Svingskive, 2 lokomotiver, vannstender og vanntårn, 7 sporveksler sprengt. Bru over Mysen elv, søndre ende er helt av. Spennvidde 16,75 m.

Eidsberg:
Like nord for stasjonen er skinnegangen sprengt. Samtlige sporveksler sprengt. Noe sønnenfor stasjonen er veiundergangen sprengt på 2 steder.

Heia:
2 sporveksler sprengt.
Bru over Dørga sprengt. Spennvidde 11,18 m.

Ise:
4 sporveksler sprengt.

Rapport 15.3. (pr. telefon) fra banemesteren om skader på vestre linje mellom Moss og Fredrikstad:

Undergang km 63,05 sprengt (Moss - Dilling).
" " 63,95 " (" - ").

Dilling:
Søndre sporveksel ødelagt. Hovedsignal B sprengt.

Dilling-Rygge: Ledningsmast 228 skadet.

Rygge stasjon: Søndre sporveksel sprengt.

Rygge-Råde: Km 70,23, 1 skinne sprengt,
" 70,3, ledningsmastene nr. 2382 og 2383 sprengt og ligger over sporet.

Rygge stasjon: Søndre forsignal (ved Hs.B) bortsprengt.

Råde stasjon:
Nordre forsignal sprengt. Begge innkjørveksler sprengt. 2 master i et åk skadet (mast 2525 og 2526).

Ørmen holdeplass: Sporvekselen ødelagt.

Onsøy stasjon:
1 betongmast 7702 nord for stasjonen sprengt.
Undergang ved Kjølberg km 87,21 sprengt.

Km 89,8:
Ledningsmast 7284 og 4 skinner sprengt.

Seut sidespors veksel sprengt.

Km 91,93: Undergang ved Trosvik sprengt.
" 92,50: " " Frydenberg sprengt (nordre pilar).

Når man har lest om alle disse sprengninger, forundrer det vel ikke noen at Distriktsjefen i Oslo den 15. mars 1945 sendte sine kolleger i andre distrikter følgende telegram:

All trafikk er inntil videre stoppet på strekningene:
Ås - Halden (Vestre linje),
Ski - Sarpsborg (Østre linje).

Sprengningene var ikke bare rettet mot broer, underganger, ledningsmaster, sporveksler og skinnegangen, men også en fjernledningsmast til Sarpsborg omformerstasjon var sprengt, hvilket medførte at hele strekningen Ski - Kornsjø ble strømløs.

Da ledningsmesterens rapport oppgir nøyaktige klokkeslett og data fra strømmen ble borte og til full elektrisk drift kunne gjenopptas, kan det være av

interesse å gjengi den i sin helhet. Den er datert Ski, 24.3.1945, og lyder:

"Torsdag 15.3.1945 inntrådte driftsstans på Østfoldbanen, Vestre linje, mellom Ski og Kornsjø, idet bryterne 01 falt ut i Ski og Sarpsborg omformerstasjoner henholdsvis kl. 3.00 og 2.52. Strøm påsatt mellom Ski - Ås kl. 7.30. På Kornsjø ble påsatt svensk strøm kl. 10.40 og til Halden kl. 13.30. Det viste seg at en fjernledningsmast av betong var sprengt til Sarpsborg omformerstasjon, samt 3 jernmaster var sprengt på fjernledningen til Ski omformerstasjon. På kontaktledningen Ås - Fredrikstad er sprengt i alt 15 master (12 tremaster og 3 betongmaster).

Fjernledning til Sarpsborg i orden og strøm påsatt fra bryter Z 270 på Kornsjø den 17.3. kl. 19.15.

Den 17.3. kl. 19.10 var skadene på kontaktledningen mellom Ås og Moss utbedret og spenning påsatt.

Den 19.3. kl. 13.55 var skadene på kontaktledningen mellom Moss og Fredrikstad utbedret, og spenning påsatt. Full drift på Østfoldbanen fra 20.3. kl. 0.00. Fjernledning til Ski skal tilkoples søndag 25.3."

For øvrig kom rapportene inn etter hvert fra banemestere, baneformenn og stasjonsmestere. Rapportenes beskrivelse av skadene er som vanlig tjenstlig og detaljert avfattet når det gjelder uhell av en eller annen art. Banemesteren, Ski, klager dog i sin rapport over jernbanens slokningsutstyr og sier bl.a.:

"Vi forsøkte å slokke brannen (i et skur) med de kjemiske apparater som er plassert ved lokomotivstallen, men de viste seg til tross for at de var i orden, å være noen ynkelige kleine greier. Muligens ville de gjort seg bemerket ved en liten kaffevarme. Skumsprøyta til Ski Brannvesen var heller ikke noe.

Mens vi holdt på å slokke brannen i lokomotivstallen, hørtes en detonasjon et steds på tomten. Det viste seg å være en skinnepresse ved smien som var sprengt, og sprengstykker av denne har ødelagt endeveggen i smien." Han slutter rapporten med: "Det kan tyde på

at det er øvede menn med kraftig sprengstoff som har vært på ferde."

Stasjonsområdene på bystasjonene ble ikke utsatt for sprengning. Fra Ski, Sarpsborg og Mysen foreligger rapporter hvor litt av innholdet også byr på dramatikk og spenning.

Lokomotivformannen i Sarpsborg skriver:

"Natt til 15.3.45 arbeidet to pussere i lokomotivstallen. Kl. ca 1.50 kom to maskerte menn og forlangte at de lokomotiver som var i stallen skulle gjøres ubrukbare. En av dem gikk opp på lok. 315 og så i fyrkassen, som da var full av brennende ved. Vedkommende anså visstnok at det var vanskelig å få gjort noe der, og gikk på smørepumpen med en stor pluggnøkkel og slo istykker palhuset. Tok dessuten med seg sveiven og ledstang. På lok. 187 ble ledstang sylinderkranene avkoblet, likeledes ledstang til smørepumpen og sveiven tatt med. Den andre mann kommanderte med pistol i hånd begge pussere og en rengjøringskone bort i en krok i stallen og holdt vakt over dem der. Ca kl. 2.30 kom 3 mann til og samtlige forsvant straks."

Rapport fra togekspeditøren i Sarpsborg:

"Natten 15.3. kl. 2.20 banket det på døren til telegrafkontoret. Da jeg lukket opp, trengte to maskerte karer inn. Jeg ble beordret til å holde hendene i været, hvoretter de tok meg med inn på mannskapsrommet. Der ble jeg bakbundet og plassert sammen med de to vaktmenn fra nattevaktkompaniet, som allerede var bundet og bevoktet av en tredje kar som var bevæpnet med maskinpistol. Deretter trakk de to seg tilbake, mens den tredje holdt vakt over oss. Etter en stund kom de to tilbake, og vi fikk beskjed om at vi befant oss i sikkerhet, så lenge vi var inne på mannskapsrommet. De antydet at det ville komme en eksplosjon og at vi deretter fikk greie oss som vi best kunne. Etter en stund hørte vi en eksplosjon, men vi kunne ikke lokalisere den.

Omsider kom vi da løs, og jeg fikk underrettet togledelsen og Sarpsborg politi. Politiet kom etter en stund tilstede sammen med tysk militær som overtok vaktholdet av stasjonen.

Klokken var 2.50 da jeg kom tilbake til telegrafkontoret."

Stasjonsmesteren har på ovenstående rapport skrevet:

"En sporskifter ble på noenlunde samme tid bakbundet og stengt inne i sporskifterhytten ved Opsund, hvorfra han ble befridd av politiet ved 4-tiden."

På Mysen stasjon ble også vinduene i tog 180's togsett knust ved eksplosjonene, og stasjonsmesteren skriver videre i sin rapport:

"Pusseren ble overmannet av to maskerte menn kl. 2.30, kneblet og bundet på hender og føtter, og deretter brakt inn på pussernes hvilerom. Pusseren ble spurt om det var flere personer i lokomotivstallen og fikk oppgitt at flere jernbanemenn overnattet der.

Ingen av personalet kom til skade."

Lokomotivformannen, Ski stasjon, skriver i sin rapport at de to pussere som hadde vakt, forteller at 8-9 mann med maskingevær kommanderte dem i et tilfluktsrom, hvor de måtte oppholde seg på nærmere ordre. På anrop ble de sluppet ut av en av brannmannskapene.

Sprengningene, som ble utført natten mellom 14. og 15. mars 1945, var så mange og så grundig utført, at det medførte driftsstans på hele Østre linje og på strekningen Ås - Halden i 4 døgn fra og med 15.3. t.o.m. 18.3. På Østre linje ble gjennomgående trafikk Sarpsborg - Ski først gjenopptatt fra kl. 21.00 den 30.3. Banemesteren på Ski hadde rett når han i sin rapport skriver at "det ser ut til å være øvede menn med kraftig sprengstoff som har vært på ferde."

Men det varte ikke mange dagene før hjemmestyrkene igjen slo til på Østfoldbanen. Følgende rapport fra

toglederen, datert natten mellom 29.3. og 30.3., forteller om det:

Kl. 0.50:
Melding fra Moss stasjon om at kontaktledningen har falt ned i stasjonens søndre ende ved stillverket.

Kl. 1.40:
Melding fra Råde stasjon om at stasjonsmesteren har hørt eksplosjoner. Feltene i stillverket delvis mørke.

Kl. 1.45:
Melding fra stasjonsmesteren, Såner, om at han har hørt eksplosjoner, men har ingen opplysninger om mulig skade. Tog 5151 holdes tilbake i Ås.

Kl. 1.48
melder ledningsmesteren, Ski, at det er strømløst mellom Moss og Fredrikstad. Det ble henstillet til ledningsformannen i Sarpsborg å rykke ut med bil til Råde.

Kl. 2.00
melder Såner stasjon at tyskerne har avmeldt dit at en bro er sprengt mellom Kambo og Moss.

Kl. 2.30:
Melding fra Råde stasjon om diverse sprengninger på stasjonsområdet. Flere veksler og krossinger er ødelagt. I alt 10 sprengninger. Dobbeltladning i krossing mellom 1. og 2. spor ligger ueksplodert. Kjøreledningen falt ned i ca 10 m lengde.

Kl. 2.40:
Melding fra Kambo stasjon om at broen ved km 54,7 er sprengt.

På grunn av de ved sprengningen oppståtte brudd på jernbanelinjen og kontaktledningen ble de gjennomgående godstog Loenga - Kornsjø innstilt. Enn videre ble tog 108 innstillet Moss - Oslo Ø., og all togtrafikk mellom Moss og Fredrikstad. Ved å anordne korrespondanse ved bruddstedet, km 54,7, kan forbindelse for reisende fra og til Moss holdes i gang.

Kl. 9.00
melder Ski omformerstasjon at kjørestrømmen igjen er i orden Oslo - Kornsjø.

Kl. 9.20
melder banemesteren at det sannsynligvis kan etableres et gjennomkjørspor ved Råde stasjon i løpet av iaften og et kryssingsspor i løpet av imorgen lørdag.

Disse sprengninger medførte ikke så lang trafikkstans. Allerede kl. 14.10 den 30.3. ble ordinær trafikk gjenopptatt mellom Moss og Fredrikstad. Ved bruddstedet, km 54,7, mellom Kambo og Moss, ble det ved kippkjøring fra Moss ordnet med korrespondanse mellom syd- og nordgående tog, og kl. 11.30 den 31.3. ble også ordinær trafikk gjenopptatt her.

I slutten av april 1945 var alle på det rene med at Tyskland hadde tapt krigen, og at kapitulasjonen kunne komme når som helst. Av arkivsakene, som er i behold, går det frem at den siste sabotasjehandling mot jernbanedriften under okkupasjonen ble foretatt den 24.4. 1945, idet det denne dato ble sendt et skriv fra distriktsjefen til Generaldirektoratet sålydende:

"Sprengning ved Kambo 24. april 1945.

I tilslutning til vakthavende togleders telefoniske melding til Transportkontoret meddeles nedenfor ordlyden av telegram fra stasjonsmesteren, Kambo:

"I dag 24.4. ca kl. 2.20 er det foretatt sprengning (sabotasjehandling) ved Kambo stasjon mot følgende deler av anlegg og linje:

Sporveksel nr. 1, begge tunger, to underleggsplater for tunge og stokkskinne, 2 stokkskinner, et sporkryss, en skinne, hvortil ledeskinnen er festet, to betongledningsmaster.

Ved stasjonsplattformen, ca 70 meter sønnenfor stasjonsbygningen, to betongledningsmaster, hvorav en ligger tvers over spor 2, samt et bæreåk. Linjen befart fra km 51,5 Smørbekk - Kambo. Linjen ikke visitert i retning Moss. Tyske vaktmannskaper er kommet frem til

Moss og meddelt at linjen er i orden utenfor Kambo."

Det er anordnet korrespondanse ved bruddstedet mellom tog fra Moss og kipp som kjører fra Såner i forbindelse med tog nordfra."

Noen driftsstans forårsaket denne sprengning ikke. Allerede om morgenen den 25.4. var spor 1 farbart, og samme dag om kvelden spor 2.

I februar 1962 (17 år etter) fikk man ved et tilfeldig reisefølge med en offiser bekreftet at sprengningene på Østfoldbanen fra mars 1945 og frem til kapitulasjonen i Norge 7.5. s.å. var utført av hjemmestyrkene. Vedkommende offiser var fra Skjeberg og hadde vært instruktør for sprengningsgruppene.

Sprengningene var utført for å gi tyskerne et vink om hva de kunne vente seg hvis de fortsatte krigen i Norge. For å unngå tap av menneskeliv og materiell, var sprengningene foretatt på den tid av døgnet, da det ikke var tog på linjen. "Men", sa offiseren, "Gutta var ivrige. De brukte for stor ladning i noen tilfeller." Det var ikke bare jernbanelinjene det ble foretatt sabotasje mot denne natt. Ca kl. 22.00 onsdag 14.3. ble Hovedstyrets kontorer i Jernbanetorget 8-9 sprengt i luften. Sabotasjen ble foretatt i den fløy av bygningen hvor tyskerne hadde innredet sine kontorer. Sprengningen var så kraftig at fløyen raste sammen, og de tyske vakter omkom.

Bygningen ble så herjet av brannen som oppsto, at den ikke kunne brukes og er nå revet.

SPRENGTE BRUER

Følgende sirkulærer angående sprengte bruer og underganger ble sendt ut fra distriktsjefen:

"Sirkulære nr. 44/1940.

Hovedbanen.

Bøn tunnel, Andelv Bru nr. 1 ved km 62,1 og Eidsvoll tunnel skal passeres med høyst 10 km hastighet pr. time.

På Andelv Bru nr. 1 må det ikke bremses eller arbeides av lok.

Oslo, 25. april 1940."

"Sirkulære nr. 49/1940.

Sprengte bruer.

Inntil videre skal alle provisoriske gjenoppbygde bruer passere med største hastighet 10 km pr. time. Under passeringen må det såvidt mulig hverken bremses eller arbeides av lokomotivet.

Gjøvikbanen kan nå overalt trafikkeres med vanlige lokomotivtyper med unntagelse av lok.type 39.

Oslo, 11. mai 1940."

"Sirkulære nr. 89/1940.

Hovedbanen.

Eidsvoll tunnel kan nå passeres med en kjørehastighet av 30 km pr. time. Bestemmelse i sirkulære nr. 44/1940 og 72/1940 om kjørehastigheten gjennom Eidsvoll tunnel utgår.

Oslo, 15. juli 1940."

"Sirkulære nr. 97/1940.

Gjøvikbanen.

De provisorisk utbedrede underganger ved km 39,70, Stryken, og km 54,98 mellom Roa og Grua kan nå passeres med en hastighet av 45 km pr. time.

Den provisoriske bru over Klemma, km 47,96, kan passeres med en hastighet av 25 km pr. time.

For øvrig gjelder Dc. sirk. 49/1940.

Oslo, 15. august 1940."

"Sirkulære nr. 107/1940.

Kongsvingerbanen og Solørbanen.

Følgende provisorisk utbedrede bruer på Kongsvingerbanen kan nå passeres med nedennevnte tillatte største kjørehastighet:

Lillesetå bru, km 54,14, og Lukmo undergang, km 56,03, begge beliggende mellom Disenå og Skarnes med 25 km pr. time.

Mangå bru, km 61,75, mellom Skarnes og Sander med 45 km pr. time.

For de øvrige provisorisk utbedrede bruer på Kongsvinger- og Solørbanen gjelder bestemmelsen i distriktsjefens sirkulære nr. 49/1940 om tillatte største kjørehastighet på 10 km pr. time, og at det såvidt mulig hverken må bremses eller arbeides av lokomotivet under passeringen.

Oslo, 7. september 1940."

"Sirkulære nr. 112/1940.

Gjøvikbanen.

Undergang ved Vang, km 74,46, mellom Grindvoll og Jevnaker er nå permanent gjenoppbygget og kan trafikkeres uten hastighetsinnskrenkning.

Oslo, 19. september 1940."

"Sirkulære nr. 117/1940.

Etter at det faste vakthold ved jernbanens bruer er opphørt fra 8.9.40, må linjevisitørene og linjeavdelingene for øvrig ha sin særlige oppmerksomhet henvendt på alle skadede bruer, som bare er provisorisk

reparert. Det gjelder å være oppmerksom på om det skulle vise seg setninger eller forskyvninger eller annet som kan true trafikksikkerheten og da i tilfelle gi melding om dette snarest.

Oslo, 26. september 1940."

"Sirkulære nr. 138/1940.

Hovedbanen.

Bestemmelsen i sirkulære nr. 89/1940 om innskrenket kjørehastighet gjennom Eidsvoll tunnel oppheves. Hastighetssignalene er nedtatt.

Oslo, 6. november 1940."

"Sirkulære nr. 142/1940.

Østfoldbanen, Østre linje.
Langnes bru.

Brua over Glomma ved Langnes, km 24,6, mellom Spydeberg og Askim, kan nå trafikkeres med lokomotiver av type 27, men bare med en kjørehastighet av 10 km pr. time.

I godstog må der over strekningen Spydeberg - Askim og omvendt alltid være plassert 2 helt ubelastede vogner mellom lokomotiv og togstamme.

Kjøringen over brua vil bli beordret særskilt.

Oslo, 16. november 1940."

"Sirkulære nr. 145/1940.

Østfoldbanen, Østre linje.
Langnes bru.

Brua over Glomma ved Langnes, km 24,6, mellom Spydeberg og Askim, kan trafikkeres med enkeltvise lokomotiver av type 9, 13, 15, 21 og 27, men bare med en kjørehastighet av 10 km pr. time. Bremsing på brua bør unngås. Må den foretas, bør den innskrenkes mest mulig.

I godstog må der over strekningen Spydeberg-Askim og

omvendt alltid være plassert 2 helt ubelastede vogner mellom lokomotiv og togstamme.

Sirkulære nr. 142/1940 faller bort.

Oslo, 26. november 1940."

KVINNELIG ARBEIDSKRAFT

Generaldirektørens sirkulære nr. 35/1942.

Statsmyndighetene ga høsten 1942 påbud om at mannlig arbeidskraft i alle igangværende bedrifter - herunder Statsbanene - skulle søkes frigitt og erstattes med kvinnelig arbeidskraft i størst mulig utstrekning.

Generaldirektøren fant som en midlertidig foranstaltning at det i nedennevnte tjenestegrener fortrinnsvis skulle anvendes kvinner:

S t a s j o n s t j e n e s t e n :

Regnskapsarbeid, kassatjeneste, billettsalg for forstadsstrekninger, budtjeneste og assistanse i reisegodsekspedisjonene (oppbevaring av reisegods).

T o g t j e n e s t e n :

Billettkontroll i forstadstog.

Videre blir fremtidig i størst mulig utstrekning å anvende kvinner ved administrasjonstjenesten i følgende gjøremål:

Regnskaps-, lønnings- og arkivarbeid, kartotekføring og skrivemaskinarbeid.

Anvendelse av kvinnelig arbeidskraft i togtjeneste ga et dårlig resultat, da de sluttet etter hvert, men for øvrig må en si at ovennevnte "midlertidige foranstaltning" om kvinnelig arbeidskraft ved jernbanen stort sett er opprettholdt.

LUFTVERNVOGNER

Den 20.5.1941 får distriktsjefen skriv fra Hovedstyret om at 16 av NSB's T4-vogner av D.W. er ombygget til luftvernvogner. I hvert av distriktene Oslo, Trondheim, Bergen og Kristiansand skal det stasjoneres 4 vogner.

I Oslo (Lodalen) nr. 4756-16610-4332 og 16607.
For vognene beregnes en vognleie av kr. 15,- pr. dag pr. vogn uansett om vognene henstår på en stasjon eller ruller i tog.

Den 18. juni 1941 kom ordre om at de 4 luftvernvogner som var stasjonert i Oslo måtte utstyres med trykkluftbremser for å nyttes i persontog. Av den grunn måtte 1 luftvernvogn fra hvert av de andre distrikter sendes Oslo (hensettes i Lodalen). Vognene skulle fraktberegnes og fraktbrevene sendes Kontrollkontoret uten kvittering fra Transport-Kommandantur.

D.W. hadde selv montert påbygget på disse vogner, og vedlikeholdet av dette anså NSB seg uvedkommende, mens vedlikehold av vognenes understell pålå NSB.

Den 19. november 1941 foreligger et skriv fra Hovedstyret om at luftvernvogn nr. 16607 er ødelagt av brann, og at vognen må repareres. Luftvernvognene har nok ikke henstått i Lodalen, for den 6. mai 1942 får stasjonsmesteren, Oslo Ø., ordre om å flytte 5 luftvernvogner fra Utstikker III til Lodalen og hensatt slik at de er lett tilgjengelige. Trapper, overgangsbruer og antenneanlegg som er montert på vognene skal fjernes ved jernbanens forsorg.

Antall luftvernvogner stasjonert i Oslo var nå øket til 7, hvorav 4 med K.K.bremser. De 3 vogner uten K.K.bremser ble senere frigitt.

Den 14.9.1943 ble de 3 luftvernvogner, stasjonert i Bergen, beordret til Oslo for hensetting i Lodalen. Den 19. februar 1945 kom ordre om at 2 To-vogner nr. 14909 og 15999 skulle stilles til disposisjon for Reichskommissars ekstratog som luftvernvogner. Vognene var allerede under ombygging i Lodalen. Den 14. april

1945 kom ordre om at nevnte 2 vogner hurtigst måtte få trykkluftledning og utstyr med gjennomgående ledning for dampoppvarming.

Vognene var ferdige 4. mai 1945 og kom således ikke i bruk før de straks etter ble demontert.

Foruten ovennevnte luftvernvogner hadde tyskerne også 2 pansertog. Et stasjonert på Grorud og et i Brødremoen grustak, Østre linje. Om disse tog er det ikke noen sak i arkivet og må vel derfor betraktes som en tysk hemmelighet.

På Østre linje var det stasjonert 2 tyske dieselmotorvogner som ble brukt under øvelser med pansertoget.

TYVERIER FRA WEHRMACHT

I skriv av 27.12.1940 fra Hovedstyret til distriktsjefen i Oslo meddeler Bahnbevollmächtiger at det i den siste tid gjentatte ganger er forekommet tyveri fra vogner med Wehrmachtgut fra Tyskland. For å fastslå i hvilket land vognene er blitt åpnet, har han anmodet om at grensestasjonene blir pålagt strengt å følge bestemmelsene om undersøkelse av at vognens plomber er ubeskadiget.

I henhold hertil skal en anmode om at Kornsjø, Magnor, Meråker og Bjørnefjell blir pålagt sådan undersøkelse, og å sende telegrafisk underretning til Hovedstyret for hvert enkelt tilfelle hvor vogner med Wehrmachtgut fra utlandet mangler, eller har beskadigede blyplomber.

I arkivsakene finnes det ikke rapporter om dette, men noen få menn ble arrestert og dømt for tyveri av brennevin, tobakk og matvarer. Våpen og ammunisjon ble også tatt, og bak dette sto menn innen jernbanen som var medlemmer både av hjemmevernet og flyktningeorganisasjonen.

RESERVERING AV TOGSETT OG VOGNER FOR
REICHSKOMMISSAR TERBOVEN OBERBEFEHLHABER FALKENHORST
OG ANDRE HØYERE OFFISERER

Den 21. mai 1940 mottok distriktsjefen følgende brev fra Hovedstyret:

"Tog for general von Falkenhorst.

Til underretning oversendes vedlagt gjenpart av brev fra Kodeis, datert 21.5.1940.

En skal anmode om at følgende vogner blir uttatt:

Bo 248, Ao 104 eller 105, Eo 978 eller 980, Bo 900 og 247 samt 2 To-vogner. To-vognene må ha effektiv bremse. Toget forutsettes kjørt trykkluftbremset. Gjenpart av dette brev er sendt Vognkontoret og Norsk Spisevognselskap.

En skal anmode om underretning om hvor vognene står sammenskiftet den 23. mai 1940."

Gjenparten fra Kodeis lyder på at generalen ønsket et ekstratog til Trondheim, og at toget skulle bestå av 1 salongvogn, 1 sovevogn, 1 spisevogn med forråd og betjening, 2 vogner 2. klasse, samt 2 fireakslede godsvogner til biler.

Underhånden må det ha blitt en endring her, idet Hovedstyret i brev av 24.5.40 til Kodeis bl.a. skriver:

"Vi bekrefter at sammenskiftingen av toget vil bli: Lokomotiv - 2 godsvogner - 2 vogner 3. klasse - spisevogn - salongvogn og sovevogn. I Elverum blir reiseretningen endret. Vi har bemerket at spisevognen skal gå uten forråd og betjening, og at togets renhold og oppreing i sovevognen skal foretas av ordonanser. Sovevognen er utstyrt med sengklær for 2 netter."

Toget ble sendt til Trondheim, hvor generalen oppholdt seg, og ble nyttet på hans reiser i dette distrikt og deretter tilbake til Oslo.

Den 20. juni 1940 reiser generalen med ekstratog til Bergen. Toget bestod av lokomotiv - dekningsvogn -

Ao sovevogn - Bo 248 - spisevogn - godsvogn for bil samt konduktørvogn. Toget gikk fra Oslo Ø. kl. 6.45, fra Hønefoss kl. 8.50 til Svenkerud kl. 11.00. Fra Svenkerud kl. 12.00. Noen andre tider er ikke oppgitt, og det finnes i saken ikke noe om returreisen.

Den 6. juli går reisen med ekstratog fra Oslo Ø. kl. 8.35 med ankomst til Mosjøen den 7. juli kl. 13.00.

I brevet til distriktet blir presisert at det er av den største betydning at rutene for ekstratoget overholdes, og at det blir holdt nødvendige reservelokomotiver i beredskap i likhet med hva det gjøres ved kjøring av kongelig ekstratog. Ekstratogets lokomotiv fra Trondheim skal smykkes. Fra Oslo bestod ekstratoget av Abo 248, Ao 105, Eo 980, Co og CFo. I Grong ble det satt inn 2 Co-vogner. Ruten for ekstratog Mosjøen - Oslo ville bli meddelt senere.

Ifølge en meddelelse, datert 8. juli 1940 fra stasjonsmesteren, Oslo Ø., til distriktsjefen er følgende 2 tog oppsatt på Oslo Ø.:

For general von Falkenhorst f.o.m. 25.5.40:
Ao 105 - Bo 248 - Eo 980 - Co 290 - CFo 18046.

For rikskommissær Terboven f.o.m. 25.6.40:
Eo 944 - Ao 201 - ABo 118.

Det er dessuten reservert følgende daglige forsterkningsvogner for tyske militære:

I tog 401 1 Co, i tog 405 1 BCo og 1 Co, og i tog 109 1 Co.

For Terboven og Falkenhorsts togsett i alt 8 boggier, fastsettes en vognleie til kr. 38,00 pr. vogn pr. døgn. Regning ble sendt Kontrollkontoret hver måned. Den første regning, som ble sendt den 24.7.1940, lød på kr. 15.010,00.

Disse ekstratog, spesielt Terbovens, skaffet jernbanen mye bryderi og utgifter.

Den 3.8.1940 foreligger rekvisisjon om ekstratog nr. 1239 for Terboven fra Oslo Ø. kl. 22.00 6.8. til Åndalsnes kl. 7.00 7.8., med retur som tog nr. 1240 til Oslo Ø. kl. 18.55 8.8. Samme dag (3.8.) kom det ordre om at tog 1239 skulle kjøres som tomtog og ruten for tog 1240 endres med ankomst til Oslo Ø. kl. 16.25.

Rutene ble satt opp og sendt ut, men den 5.8. ble ekstratogene avbestilt. Den 1. august 1940 har Falkenhorst foretatt en reise fra Oslo til Narvik over Trondheim. Den 9. august foreligger nemlig et brev fra den svenske trafikkinspektøren i Østersund. Han skriver:

"Med tåg 2463, som torsdagen den 1. dennes var anordnat från Trondheim för tysk militär til Narvik, medføljde 1 NSB inspektør och 1 NSB konduktør, vilka fortsatte på den svenska siden. På uppdrag av Distriktschefen härstädas har jag härmed äran anhålla om meddelande beträffande vilken funktion som nämnda tjänstmän hade vid resan över Sveriges Statsbanor."

Distriktsjefen i Oslo svarte at inspektøren fulgte med toget etter anmodning fra Falkenhorst for å gi trafikkmessige opplysninger på norske strekninger, og konduktøren som sovevognskonduktør.

Den 27.9.1940 foretar den tyske admiral for Norge en reise fra Oslo over Storlien til Narvik. Han fikk reservert en 1. klasses sovevogn i tog 405. Vognen gikk med de ordinære tog til Narvik og returnerte til Oslo i tog 406 7.10. Det ser ikke ut til at admiralen fikk noe eget tog. Den 13.10. foretar han en reise til Mosjøen. Han og hans følge, i alt 10 å dømme etter antall senger som skal oppres, får reservert en Ao-vogn i togene 405B/499 og tilbake i togene 498/406 til Oslo 18.10.

Den 17. oktober 1940 skal Falkenhorst igjen til Narvik i ekstratog nr. 1703 fra Oslo Ø. kl. 17.35 til Kopperå kl. 11.00 18.10. Hans vanlige togsett skal nyttes samt 1 Tl^4 for 2 biler. Den 16.10 meddeles at toget skal innstilles og kjøres senere, antagelig natten 21./22. oktober.

Den 24.10. kom ordre om at toget skulle kjøres natten 25./26. ds. etter den tidligere fastsatte plan.

Den 25.10. rekvireres ekstratog for Terboven fra Oslo til Mosjøen, med avgang fra Oslo Ø. kl. 20.00 til Berkåk 28.10. kl. 9.00. Fra Berkåk til Trondheim kjøres toget tomt. Fra Trondheim 28.10. kl. 19.00 til Mosjøen kl. 8.00 29.10. Det foreligger ikke noe i saken om returreisene for Falkenhorst og Terboven. Etter et ekstratogsirkulære, datert 23.11.1940, er det kjørt ekstratog denne dag fra Geilo til Oslo for Terboven. Fremreisen foreligger det ikke noe om. Den 18. november 1940 rekvireres igjen ekstratog for Terboven for reise fra Oslo Ø. den 2.12. til Trondheim, fra Trondheim om kvelden 4.12. over Oslo til Bergen, og fra Bergen om kvelden den 7.12. til Oslo. Han reiste med stort følge later det til, for toget bestod av 5 sovevogner 2. klasse, spisevogn, 1 Bo og 1 reisegodsvogn. Ca 100 sovevognsplasser i alt.

Den 21.11.1940 blir Hovedstyret underrettet om at det er gjort henvendelse til distriktet om slik ominnredning av Co 290, at det blir 8 soveplasser i 2 av kupeene, at batteriene m.v. flyttes fra en kupé til toalettet, og at det foretas forskjellige forandringer med skrivemaskinrom, telefonrom og redskapsrom i samme vogn. Vognen tilhører generaloberst Falkenhorsts tog, og forandringen er begjært utført innen 5. desember.

Den 3.12.1940 reiser generalen for det tyske flyvåpen til Trondheim og får reservert en Ao-sovevogn i tog 405B. Under oppholdet i Trondheim ønsker generalen ekstratog til Trofors den 5.12. med retur til Trondheim 6.12. Videre til Oslo i tog 406B den 7.12.

Den 15.12.1940 reiser Terboven med ekstratog fra Oslo Ø. kl. 4.25 til Lillehammer og returnerer samme dag til Oslo. En Ao sovevogn oppres for 10 personer.

Terboven var nok ikke tilfreds med de vogner han var tildelt. Den 11.12.40 blir distriktsjefen i Hamar underrettet om at distriktets salongvogn Bo nr. 706 etter ombyggingen vil bli overført til Oslo distrikt og bli satt inn i Reischskommissars togsett. Vognen

blir gitt litra ABo 10 og vognnummer 100.

Den 29.1.1941 rekvireres ekstratog for Terboven med følge fra Oslo Ø. kl. 8.35 31.1. til Dombås ca kl. 17.45. Mellom Otta og Dombås går toget som tomtog, idet deltakerne skal kjøre i bil på denne strekning. Fra Dombås til Trondheim nyttes ekstratoget. Som vanlig ble reisen utsatt. Ekstratoget skulle i stedet kjøre fra Oslo Ø. 1.2. kl. 8.35, men igjen kom det en ny ordre. Nå skulle ekstratoget kjøres natten mellom 31.1./1.2. med avgang fra Oslo Ø. kl. 20.30.

Den 6.2.1941 rekvireres 1 Bo sovevogn i tog 401 for den tyske admiral. Vognen samt en norsk spisevogn skal gå fra Trondheim den 7.2. til Narvik med retur derfra natten 13.-14.2. til Oslo Ø. i tog 402 16.2.

Natten 4./5. juni 1941 rekvireres ekstratog for Falkenhorst til Bergen med retur allerede natten 5./6. juni til Oslo. I rekvisisjonen gis beskjed om at ankomsten til Bergen ønskes kl. 7.25, og at toget kl. 9.00 må være plassert slik at man kan gå til hovedutgangen uten omveier når salongvognen forlates.

Den 4.6. kom ordre om at toget ikke skulle kjøres. Muligens blir det kjørt 6.6. Den 7.6. kom ny ordre. Toget skulle kjøres natten 10.-11.6. Den 10.6. ble det allikevel innstillet.

Den 5.9.1941 foreligger brev om at Co 2-vogn nr. 281 skal ominnredes til "Nachrichtenwagen" for Reichskommissars togsett. Ominnredningen var meget omfattende. Bl.a. skulle radiorommet være mest mulig lydtett. Alle veggene skulle kles med 10 mm porøse huntonittplater som dekkes med et lag av 3 mm hård huntonitt. Anbringelsen av radioutstyret i mottaker og senderrommet og av det diesel-elektriske aggregat i maskinrommet ble utført av spesialfolk.

Det viser seg av et brev, datert 18.10.41, at det måtte foretas flere endringer innvendig med vognen etter at den var prøvekjørt.

Den 23.12.1941 bestemte Transport-Kommandantur at følgende salongvogner straks skulle stasjoneres slik:

Vognene nr. 100-118-248	ved	Oslo Ø. stasjon.
Vogn nr. 581	"	Kristiansand stasjon.
" " 811	"	Trondheim stasjon.
" " 950	"	Bergen stasjon.
Kongevognen	"	Stavanger stasjon.

Vogn 118 står til rådighet for Transport-Kommandantur, vogn 100 for Rikskommissær og vogn 248 for Wehrmacht-befehlhaber, Norwegen. Vogn 581, 811, 950 og Kongevognen for Statsbanene, men kan av Bahnhofs-offiserene etter anvisning fra Transport-Kommandantur i Oslo bli innsatt i togene.

Den 30.12.1941 kom Transport-Kommandanturs salongvogn til verkstedet i Oslo for reparasjon av skader. Det viste seg at servise og dekketøy forsvant. Ved opptelling manglet det 1 asjett, 5 ølglass, 4 vinglass, 1 pepperbøsse, 1 saltbøsse, 1 gaffel, 3 små kniver, 2 teskjeer og 5 servietter.

Den 28. januar 1942 reiser Falkenhorst i ekstratog til Trondheim. Den 6. februar forlanges det at hans Ao-vogn 105 må bli omhyggelig reparert. I spisevognen ønsker han større askebeger, finere glass for vin og øl samt flaskeholdere.

I en skrivelse, datert 23. februar 1942, fra Generaldirektøren til alle distriktsjefer gjengis en skrivelse Generaldirektøren har fått fra sjefen for Transport-Kommandantur, hvori han igjen ser seg tvungen til å gjenta at det er ønskelig at høyere tjenestemenn møter frem når Generaloberst von Falkenhorst eller sjefen for Transport-Kommandantur reiser.

I henhold til dette ble distriktsjefen personlig, eller ved forfall hans stedfortreder, anmodet om å møte frem til tog som ble benyttet av de to ovennevnte. Likeså at stasjonsmesterne personlig utførte togekspedisjonen til sådant tog ved endestasjonene og ved de stasjoner hvor toget har rutemessig stopp i tiden kl. 8.00-24.00.

Den 1. mars 1942 reiste Falkenhorst til Åndalsnes og derfra til Trondheim.

Den 15. mars 1942 kommer Generalfeltmarskalk Litz med ekstratog fra Charlottenberg til Oslo.

Den 19. mars 1942 ble det kjørt ekstratog fra Oslo Ø. kl. 7.15 til Trondheim og videre til Mo i anledning av åpning av banestrekningen Fineidfjord - Mo.

Oberbefehlhabers togsett ble brukt. I tillegg ble innsatt en Ao-sovevogn samt Transport-Kommandanturs salongvogn 118. Toget returnerte til Oslo den 22. mars kl. 21.50.

Den 13.4.42 reiser Transport-Kommandant Freiherr von Mylius til Trondheim. Salongvogn nr. 118 tilsettes Urlaubertog nr. 1703. Retur i ekstratog 406 den 14.4. Ved tilbakereisen kan toget suppleres med ilgodsvogner. Allerede 16.4. reiser han til Bergen i tog 605 og returnerer neste dag i tog 606 til Voss. Fra Voss til Ål i ekstratog, og fra Ål tilsettes vognen i tog 606 til Oslo 18.4.

Den 7.4.42 rekvireres tog 406 kjørt Trondheim - Oslo for Reichskommissar natten 9.-10.4. Den 8.4. kom beskjed om at reisen var utsatt i 24 timer. 31. mai 1942 reiser Falkenhorst med ekstratog Oslo - Trondheim - Narvik med retur til Oslo 7. juni. Salongvogn nr. 811 ble beordret fra Trondheim til Oslo for å benyttes i ekstratoget. Den nye kommandant for Transport-Kommandantur, Freiherr von Kettler, foretar en tjenestereise til Trondheim etter denne plan:

Fra Oslo over Kongsvinger-Elverum til Røros 24.6.42. Fra Røros til Trondheim den 25.6. Fra Trondheim til Dombås den 27.6. og fra Dombås til Oslo den 28.6. Salongvogn nr. 118 ble brukt og tilkoplet bakerst i ordinære tog.

Den 1. juli 1942 foreligger ordre om at en sovevogn fra Reichskommissars togsett skal sendes ledig med fullt utstyr fra Oslo til Bergen. Vognen skal påsettes tog 608 6. juli for befordring av Reischskommissars gjester til Oslo.

Den 8. juli 1942 mottar distriktsjefen brev merket "Fortrolig", hvori det rekvireres ekstratog for Reichs-

kommissar til Trondheim den 10.7.

Det ser ut til at reisen ikke har blitt utsatt denne gang.

Den 16.7.42 foretar Generaldirektøren og sjefen for Transport-Kommandantur en befaring Oslo V. - Kongsberg - Rødberg, Randsfjordbanen med sidelinjer og Hønefoss - Roa - Oslo Ø.

Den 12.10.42 reiser Reichskommissar i ekstratog til Trofors, hvorfra togsettet etter 2 timers opphold returnerte tomt til Trondheim og videre derfra over Storlien til Narvik. Han var tilbake i Oslo den 23.10.

Den 19.11.42 etterlyses G^4-vogn nr. 40491, som kom tilbake i Reichskommissars ekstratog den 23.10. Vognen skal ha inneholdt ca 30 000 ikke mere brukbare grammofonplater. Vognen ble jo straks funnet, men hvor det var blitt av platene, er det ikke opplyst noe om.

Den 17.12.42 reiser ca 880 tyskere fra Reichskommissariatet i eget ekstratog til Tyskland og returnerer til Oslo den 8.1.43.

Toget ble oppsatt med 5 Bo og 10 Co-vogner, hvorav de 5 Bo med ca 200 reisende og 4 Co med 280 reisende gikk til Malmø F, mens resten 6 Co med ca 400 reisende gikk til Hälsingborg F. Vognene ble holdt av SJ, og det ble anmodet om å få stålvogn til beskyttelsesvogn. Svenskene anmodet om at ytterste kupé i CFo-vognen til Malmø måtte bli reservert for svensk politivakt allerede ved avgang fra Oslo Ø. Omtrent samtidig reiste ca 800 danske arbeidere i ekstratog til Danmark. Ca 350 over Hälsingborg og 450 over Malmø. De returnerte til Norge den 5.1.1943.

Det er stadig krav om endringer og reparasjoner, spesielt av Terbovens togsett. I spisevognene forsvinner utstyret, og det klages over at det er i slett tilstand. Det blir Spisevognselskapet som må ta seg av dette.

Bestemmelsen om at det i ekstratogrutene ikke måtte gis opplysning om for hvilke høyerestående personer

ekstratoget ble kjørt, ble innskjerpet. Dette medførte at toglederne behandlet disse tog med hensyn til kryssinger og forbikjøringer som ordinære tog når forsinkelser oppstod.

Tyskerne klaget og bestemte at det heretter som merknad i ruten skulle skrives: "Ekstratoget kjører med forrett framfor andre tog og må således ikke forsinkes av forangående eller motgående tog."

Det var selvsagt umulig å hemmeligholde når Falkenhorst eller Terboven skulle ut å reise. Dertil var det altfor mange jernbanemenn som tjenstlig måtte få vite det. De hadde jo hvert sitt togsett, og når ett av dem var satt ned til plattformen på Oslo Ø., visste alle tjenestemenn at det var togsettet til den eller den.

Den 16. januar 1943 reiser Terboven til Tretten, sannsynligvis på ferie, for han kommer først tilbake til Oslo 27. januar.

Den 1. februar 1943 reiser Falkenhorst til Mo i Rana og returnerer til Oslo 20. februar. I mellomtiden har Terboven vært en tur på Østfoldbanen. Han reiste fra Oslo den 10.2. kl. 8.45 til Fredrikstad. Overnattet der og fortsatte til Sarpsborg kl. 8.30 11.2. og returnerte derfra samme dag kl. 16.15 til Oslo.
Den 15. juli 1943 rekvireres ekstratog til Mo i Rana for Falkenhorst med avgang fra Oslo den 17.7. og til samme sted for Terboven med avgang fra Oslo den 21.7. Om tilbakereisen foreligger det ikke noe i saken.
Den 26.9.43 reiser Falkenhorst til Hell og returnerer den 30.9. Den 1.11.43 får distriktsjefen følgende brev fra Generaldirektøren:

"Foranlediget ved et inntruffet tilfelle, da en tjenestemann (angivelig en pusser) har trengt seg inn i Oberbefehlhabers spesialtog natten til 25.10., angivelig for å undersøke "dampoppvarmingen", gjør Transport-Kommandantur oppmerksom på at ingen NSB tjenestemann må foreta arbeid på eller nærme seg Oberbefehlhabers eller Reichskommissars spesialtogs vogner om natten eller i mørke uten ledsagelse av tysk militærperson.

På anrop må han ikke forsøke å flykte, men bli stående. Dette bes meddelt alt pusserpersonale og alle vognvisitører."

På grunn av sabotasjehandlinger som ble foretatt mot jernbanelinjer under hele okkupasjonen, følte tyskerne seg aldri sikre. Ekstratogene for Oberbefehlshaber og Reichskommissar ble helst kjørt umiddelbart etter et forangående tog. Var tidsintervallet for langt mellom togene over en strekning, ble gjerne et løslokomotiv kjørt foran eller ekstra linjevisitasjon iverksatt. Den 6.12.1943 anmoder tyskerne om at Oberbefehlshabers og Reichskommissars togsett må bli ettersett og prøvekjørt. Spesielt gjelder dette Reichskommissars togsett, som ikke har vært brukt den senere tid.

Den 28. mars 1944 bestemmer Generaldirektøren at det skal beregnes frakt for løslokomotiver som av sikkerhetshensyn kjøres foran Oberbefehlshabers og Reichskommissars togsett, og en måned etter kommer det et brev til distriktsjefen merket "Personlig" med nærmere direktiver, hvori det bl.a. heter:

"Ekstratog for høyerestående tyske personer, OB, RK. m/flere.

For spesielle ekstratog som bestilles av Transport-Kommandantur forlanges det kjørt sikringstog, hvis avstand fra det etterfølgende ekstrapersontog skal utgjøre høyst 60 min. I alminnelighet vil rutene for ekstratogene bli satt opp slik at ordinære tog kan benyttes som sikringstog. Hvor dette ikke er mulig, må det kjøres løslokomotiv i ovennevnte avstand foran ekstratoget. Det er en selvfølge at toglederne ikke må forandre rekkefølgen av sikringstog og etterfølgende ekstra persontog, og at tidsintervallet mellom dem også såvidt mulig bibeholdes selv om det skulle oppstå uregelmessigheter med et av togene. Rutene for ekstratogene måtte ikke på noen måte endres uten tillatelse og ønsker som måtte bli fremsatt fra de reisende i sådanne ekstratog av den art, måtte ikke imøtekommes, men forelegges Transport-Kommandanturet, da det ellers lett

kunne inntre særdeles lite ønskelige forstyrrelser i de driftsmessige, sikkerhetsmessige og militære forføyninger som måtte være truffet og som distriktenes vedkommende ikke hadde oversikt over."

Den 12. mai 1944 innberettes det til Generaldirektøren at ACo-vogn 704 er ominnredet til ABo-vogn for sjefen for det tyske luftvåpen. Vognen kom direkte fra Skabo verksted, men på tysk forlangende måtte vognens salong males om med andre fargenyanser. Dessuten ble en godsvogn G4 nr. 40236 ominnredet til mannskapsvogn. Samtidig foreligger brev fra Marinens Hovedverft, Horten, om at ACo-vogn nr. 702 og G4-vogn nr. 40969 er ombygget. Vognene ble den 13.6.44 besiktiget av Admiral Norwegen personlig og funnet i orden.

Etter en rapport fra fungerende stasjonsmester, Oslo Ø., å dømme, føler tyskerne seg mer og mer truet av sabotasje. Rapporten er datert 28.3.1944 og lyder bl.a.:

"Den 22.3. kom fra Transport-Kommandantur ordre om at Reichskommissars togsett skulle sendes Vestbanen torsdag 23.3. Togsettet ble brakt i orden og var ferdig til å sendes Oslo V. kl. 14.40. Imidlertid sa den tyske vognmester i Lodalen at togsettet ikke måtte sendes før det tyske sikkerhetspoliti hadde besiktiget det, og at politiet skulle følge toget til Vestbanen. Vi skulle få beskjed i god tid." Etter mye telefonering og forespørsler kom det endelig ordre om at togsettet kunne overføres til Oslo V. den 24.3. kl. 8.00. Det ble bestemt at det tyske sikkerhetspoliti heretter skulle overta bevoktningen av Reichskommissars togsett allerede ved skiftingen av toget eller vognene fra depotsporet i Lodalen. Den 25. juni kjøres et ekstra tomtog fra Oslo til Mo i Rana. I brevet er oppgitt at det i returtoget vil medfølge en del høyere offiserer, og at det skal kjøres sikringstog foran. Likeså forlanges det personlig fremmøte av distriktsjefene og stasjonsmesterne.

Hemmeligholdelsen om hvem av de prominente tyskere som nå skal ut å reise ser ut til å bli skjerpet. I skrivelsene blir det ikke lenger oppgitt hvilket tog-

sett som skal nyttes. Sannsynligvis skjer dette pr. telefon.

Den 6.8.1944 kjøres et ekstratog med forkjørsrett fra Oslo Ø. til Mo i Rana. Lokomotiv G.52 må ikke brukes til kjøringen. Om tilbakekjøring vil bli meddelt senere.

Det samme er tilfelle med et ekstratog fra Oslo V. til Bergen den 22.8.1944.

Ekstratoget fra Mo i Rana kommer tilbake til Oslo den 27.8.

Tyskerne fortsetter med ombygging og ominnredning av vogner. Vogn ACo 705 og Ao 103 står nå for tur.

Den 23.10.44 kjøres igjen et ekstratog med forkjørsrett til Mo i Rana med retur til Oslo den 29.10. kl. 18.00.

Utstyret fortsetter å forsvinne. I ABo-vogn 118 noteres at det mangler kopper, skåler, asjetter, glass, gafler m.v., i alt 34 ting.

Den 20. februar 1945 blir det kjørt en dieselmotorvogn for Transport-Kommandantur fra Oslo til Morskogen og tilbake. Det foreligger ikke noe mer om ekstratogkjøring for høyere tyske myndigheter, så denne kjøring til Morskogen betegnet vel slutten.

To To-vogner nr. 14909 og 15999 ble ombygget og disponert som luftvernvogner i Reichskommissars togsett f.o.m. mars 1945, og dermed ser det ut til å være slutt på ombyggingen også. Den 24. mars kommer brev fra Generaldirektøren om at Ao-vogn nr. 103 må bli brakt tilbake i sin opprinnelige stand ved Oslo distrikts verksted.

Straks etter at tyskerne hadde kapitulert, ble alle vogner i de reserverte togsett gått igjennom og inventarliste tatt opp. Hvor nøyaktig og grundig dette ble gjort, tyder følgende brev til distriktsjefen på:

"Privat radioapparat i vogn 100.

Det radioapparat som var montert i Terbovens vogn er identifisert og skal leveres tilbake til eieren, som vil hente det på elektroavdelingen. Apparatet bes derfor demontert snarest mulig.

Oslo, 18. september 1947."

EN DEL OM RUTEARBEIDET
INNSKRENKNINGENE I TOGGANGEN OG ÅRSAKEN TIL DISSE

Det kjørende personale, lokomotiv- og togpersonalet, samt personalet ved distriktets rute- og ekspedisjonskontor fikk et hårdt arbeidspress under hele okkupasjonen. På grunn av stadige flyalarmer fikk de som arbeidet ved rute- og ekspedisjonskontoret ikke den arbeidsro som var nødvendig til sitt presserende arbeid, og den 10. april kl. 17.00 evakuerte disse kontorer til Bryn skole. Telefonforbindelse ble etablert fra Bryn stasjon.

Oppholdet der ble ikke av lang varighet. Flyalarmene avtok etter hvert og den 13. april flyttet kontorene tilbake til Oslo Ø. Arbeidstidens lengde var det selvfølgelig ikke noen som tok hensyn til da. De første dager ble det arbeidet langt utover kvelden og natten. Verst var det for den som bodde utenbys. En av rutekontorets personale, som bodde på Sørumsand, måtte ta bil derfra om morgenen den 9. april og kom på grunn av arbeidspresset og dårlig togforbindelse ikke hjem igjen før den 13. april om kvelden.

I løpet av vinteren 1940 fra januar t.o.m. 9. april var det kjørt en del militærtog for norske styrker. Således reiste Jegerkorpset, 40 offiserer, 26 sersjanter og 760 menige fra Oslo til Bergen den 28. mars 1940. Den 29. mars kom det 2 ekstratog for Østfold I.R.1 fra Kristiansand til Fredrikstad. Den 30. mars ekstratog for Øst-Oppland I.R.5 fra Lillehammer til Dal og for Feltartilleriregiment nr. 1 fra Fåberg til Fredrikstad. Det ble kjørt flere norske militærtog. Den 9. og 10. april 1940 var det således satt opp 2 ekstratog for Pionerkompaniet, Ingeniørregimentet, fra Bergen til Hval.

Etter at påsketrafikken var avviklet i 1940, var personalet ved distriktets rutekontor sterkt opptatt med utarbeidelsen av den nye ruteordning nr. 91, som skulle tre i kraft i begynnelsen av juni måned. Arbeidet med denne ble brått avbrutt den 9. april.

Det gikk ikke mange dager før kontoret fikk nye oppgaver. Noe nytt er det alltid ved utarbeidelse av togruter i fredstid, men dette var noe helt uvanlig. Man merket

straks at siviltrafikken ville komme i 2.nen rekke og at det nå først og fremst var den tyske hærmakts interesser som skulle ivaretas. Den gjeldende ruteordning nr. 90 ble prolongert inntil videre. Tyskerne forlangte utarbeidet ruter for sine militærtog. Personalet tok opp spørsmålet om de som gode nordmenn var pliktig til dette. Administrasjonen forela saken for Administrasjonsrådet, og personalet fikk beskjed om at da vi var å betrakte som okkupert, måtte arbeidet utføres.

Ruteplanene for militærtogene ble trukket opp i samarbeid mellom Hovedstyret og tyskerne, og den videre utarbeidelse ble - som vanlig - overlatt distriktene.

Mellom Loenga og Eidsvoll (Trondheim) ble det satt opp 16 militærtog, 8 hver vei. Hertil 2 permittenttog nr. 1705 og 1706. Mellom Loenga og Halden også 8 tog hver vei, i alt 16, samt 2 permittenttog mellom Oslo og Kornsjø (Tyskland).

På Gjøvikbanen mellom Loenga og Hønefoss (Bergen) ble det lagt opp militære behovstogruter, 6 hver vei, i alt 12.

På Kongsvinger- og Solørbanen ble det derimot ikke lagt opp militære behovsruter før tyskerne fikk tillatelse til å sende militærtog gjennom Sverige til Finland.

Etter at denne transport var over, ble det lagt opp 1 godstog nr. 10731, samt 2 tog nr. 10723 og 10724 (lasarettog).

I den første tid ble samtlige tog kjørt alle dager mellom Loenga og Trondheim, mens de på de øvrige baner ble kjørt etter behov. Etter at tyskerne hadde fått frem sine tropper og forsyninger nordover, ble det kjørt 4 tog fast hver vei under hele okkupasjonstiden, men ofte ble også de andre tog kjørt etter behov. Ordren om kjøring av behovstogene fikk togledelsen direkte fra Hovedstyrets transportkontor. Det var under hele okkupasjonstiden ikke mulig å få til en stabil ruteordning. Verst gikk dette ut over siviltrafikken. Rutene for disse tog var ofte gjenstand for endringer eller ble

innstillet. Alt skulle tilpasses etter tyskernes behov. De eneste togruter de sivile reisende med noenlunde trygghet kunne stole på ikke ble endret så å si hver dag, var forstadstogene. Den trykte grafiske rutetabell for ruteordning nr. 90 f.o.m. 15. mai 1939 (den ble som foran nevnt prolongert), kunne ikke brukes. Rutekontoret måtte straks gå i gang med å tegne nye tabeller for alle baner. Disse ble allerede ajourført den 15. juni og igjen den 23. juli, 5. august, 15. august, 1. september, 13. september, 6. oktober, 10. oktober, 19. oktober, 31. oktober, 17. november, 1. desember og 8. desember 1940. Da var det sendt ut så mange ekstratogsirkulærer og rutetabeller om toggangen at tjenesteruteboken var ubrukelig.

Rutekontoret måtte gå i gang å utarbeide et tillegg til gjeldende rutebok nr. 90. I realiteten ble det en ny tjenesterutebok for i det nye tillegg nr. 3 ble del I samt tilleggene 1 og 2 satt ut av bruk, og 32 ekstratogrutetabeller opphevet. Det forannevnte gjaldt for Hoved-, Kongsvinger- og Solørbanen, men forholdet var det samme for Østfold- og Gjøvikbanen.

Tillegget trådte i kraft 15. desember 1940.

Foruten alt arbeid med rutene for den tyske hærmakt og siviltrafikken, måtte selvfølgelig kjøringen av revisjons- og arbeidstog for vedlikehold av jernbanenettet gå sin gang. Elektrifiseringen av Østfoldbanen ble forsert. Strekningen Dilling - Fredrikstad var ferdig 1.5.1940, Fredrikstad - Sarpsborg 15.7. og Sarpsborg - Halden 11.11. samme år. Dermed var hele denne bane elektrifisert, idet strekningen Halden - Kornsjø var ferdig allerede 10.9.1939. Dette medførte at nye ruter ble utarbeidet for Østfoldbanen etter hvert som strekningen ble åpnet for elektrisk drift. Jernbanen var forberedt på dette med hensyn til trekkraft og materiell. I 1940-41 ble det levert 6 nye elektriske lokomotiver av type El.8 og 4 elektriske motorvogner av forstadstypen. For ytterligere å spare på kullbeholdningen, ble hurtigtogene til Bergen kjørt fra Oslo Vestbanestasjon.

Utover sommeren og høsten 1940 ble det kjørt en del ekstratog for siviltrafikken. Tyskerne hadde da fremgang

på alle fronter og krigshandlingene i Norge var slutt og forholdene forholdsvis rolige. En del kull skaffet også tyskerne til landet og likeså lokomotiver.

Når man nå ser hvilke ekstratog som ble kjørt, får man inntrykk av at forholdene nærmest var normale. Det ble således kjørt ekstratog mellom Moss og Oslo og mellom Fredrikstad og Sarpsborg i anledning av fotballkamper disse steder. (Det var før idrettsfronten ble opprettet.) Ekstratog ble kjørt Oslo - Dal med barn til feriekoloniene. Ekstratog på Gjøvikbanen for bærplukkere og den 23. august 1940 ble det endog kjørt et ekstratog til Tyskland for reisende til Leipziger Høstmesse 1940. Den 2. oktober samme år kommer Hamburgeroperaen i ekstratog til Oslo, og den 5. desember reiser tyske skuespillere fra "Theater am Nollendorfplatz" til Bergen i ekstratog.

Julen 1940 nærmet seg og måtte forberedes. At det ville bli stor trafikk var administrasjonen klar over, men at det skulle komme julegjester fra Danmark, hadde vel ingen tenkt seg før distriktet fikk tilsendt avskrift av et brev fra Hovedstyret til Bennetts Reijsebureau i København, dat. 25.10.40. I dette heter det at det vil være forbindelse for de påtenkte fellesreiser for inngående søndag 22. og fredag 27. desember fra utenlandstoget til tog 307 til Gudbrandsdalen og tog 2043 til Gjøvik. Tilbakereisen skulle foregå den 2. og 3. januar 1941. Behov for overnatting i Oslo ville unngås. Det er ikke notert noe om at disse julereiser ble foretatt. Derimot var det ut på sommeren kommet ca 600 danske arbeidere til Dombås. Disse reiste tilbake til Danmark på juleferie, og ca 500 kom tilbake og reiste videre til Dombås i ekstratog den 3. januar 1941.

I midten av desember kom det vanlige Hovedstyre-sirkulære (T.T. nr. 311/1940) om juletrafikken. Det inneholdt kjøringen av ekstra ilgodstog på de forskjellige baner, og sist i sirkulæret stod det: "For reisende henvises til Rutebok for Norge nr. 24 og bekjentgjørelse i radio og presse."

Juletrafikk ble det allikevel. Alle persontog ble forsterket så langt trekkraften tillot, og det ble også kjørt dubleringstog til Fagernes, Gjøvik, Kongsvinger og Halden. Nordover ble det kjørt ekstratog til Ringebu og Hamar. Til alle tog ble det utstedt "Adgangsbilletter" så langt plassen tillot, men mange kom nok med uten nevnte billett også. Godstogene ble også nyttet av mange på fremreisen, så ved tilbakereisen måtte det settes opp flere ekstratog.

Sommertid ble innført og skulle vare fra 11. august til 6.10.1940. Imidlertid ble det bestemt at sommertiden skulle fortsette utover den 6.10. og inntil videre. Denne "sommertid" varte lenge, nemlig helt til 2. november kl. 3.00 i 1942.

Sommertiden førte med seg at togene, først og fremst i forbindelse med Sverige, måtte legges i nye ruter, og dette igjen at "tyskertogene" syd og nordfra måtte få det samme.

Fra og med 16.6.1941 ble det ny ruteordning nr. 91. Året 1941 ble det kjørt en masse ekstratog for tyskerne. Det var nå spesielt massetransport av materialer for utbygging av deres flyplasser og forsvarsanlegg rundt om i landet. I Oslo distrikt ble Gardermoen flyplass utvidet og jernbanespor lagt fra Hauerseter frem til flyplassen. Videre ble jernbanespor, det såkalte "Munispor", lagt fra Hauerseter frem til lagringsplassen for ammunisjon. I Rygge ble flere jordeiendommer ekspropriert og flyplass anlagt. Likeså på Haslemo ved Våler stasjon. Ved Nyland mellom Alnabru og Grorud hadde tyskerne et stort lager av ammunisjon og materiell. Stopp for av- og påstigning for tyske militære ble iverksatt for flere av forstadstogene.

Fra og med 9. februar 1942 ble det på grunn av kullsituasjonen iverksatt en større innskrenkning i togtrafikken på dampdrevne baner. Således ble hurtigtogene 401, 402, 405 og 406 innstillet alle dager mellom Oslo og Trondheim. I alt ble det på Hoved- og Kongsvingerbanen innstillet 32 tog. På Gjøvikbanen ble det innstillet 26 tog, Valdresbanen 4 tog, Østfold, vestre linje, 4 tog,

herunder togene 37 og 38 mellom Oslo Ø. og Kornsjø, og på østre linje 6 tog. På strekningen Oslo - Kolbotn ble 14 tog innstillet på hverdager og 12 på helligdager.

Da vinteren 1941/1942 var meget kold og lang med sterk kulde ut mars måned, ble det fra og med 22. mars foretatt tildels meget og ytterliggående innskrenkninger i togtrafikken også på elektrifiserte baner. Disse innskrenkninger ble opphevet igjen i mai-juni etter hvert som vannsituasjonen tillot det. Alle disse innstillinger av fjerntog og forstadstog ble foretatt på kort varsel og medførte at rutene for en del av de gjenværende tog måtte tilpasses bedre for den sivile trafikk. Tillegg til gjeldende rutebok, ekstratogrutetabeller og sirkulærer ble sendt ut. Av de sistnevnte ble det i 1942 sendt ut tilsammen 345, herav ca 200 rutetabeller av lengere varighet. Det var et krevende arbeid å holde det hele á jour. Verst var det for lokomotiv- og togpersonalet, og i første rekke de som tjenstgjorde på "reserven" for disse, samt stasjonspersonalet.

Sikkerhetsmessig var det hele uforsvarlig. Man fikk inntrykk av at man "lekte jernbane" med togordningen. At det hele gikk så noenlunde godt, skyldtes vel at det ble noen færre tog på linjene.

Torsdag 19. og fredag 20. mars 1942 ble det kjørt ekstra hurtigtog til Trondheim i anledning av åpning av banestrekningen Fineidfjord - Mo.

Påske- og ferietrafikk var det lite av. Nevnes bør det at det den 21. juli 1942 ble kjørt et ekstra-prøvetog med diesellokomotiv fra Oslo Ø. til Voss. Toget ble satt opp med 2 Ao-sovevogner, ABo nr. 118 og for øvrig lukkede vogner så togvekten ble så nær 300 tonn som mulig.

Fra den 24. t.o.m. den 26. august 1942 ble det kjørt 6 militærtog fra Elverum til Loenga, antagelig videresendt til Tyskland med båt. Flommen av sirkulærer angående toggangen fortsatte, men fra den 1.11.1942 fikk man ny ruteordning nr. 92 og dermed opphevet en hel del ekstratogrutetabeller. Det varte imidlertid ikke lenge før den nye ruteordning også ble revet opp. Persontog, gods-

tog og enkelte militærtogs ruter ble enten innstillet over sin hele strekning og fikk nye ruter, eller de ble endret over en del av strekningen. Det ble kjørt ekstra godstog for transport av poteter til den tyske hærmakt, og for fisk og ilgods fra Bergen. Natten mellom første og annen påskedag ble det kjørt et ekstratog med kull til Nygard.

Påsketrafikken dette år bestod vesentlig av kjøring av godstog. Brenselsituasjonen i Oslo må ha vært prekær, for de såkalte "vedtog" på Kongsvinger- og Solørbanen ble kjørt hver dag i påsken unntatt natten mellom påskeaften og førstedag. Vedtogene fra Valdres- og Gjøvikbanen ble også kjørt. Stopp ved plattformholdeplasser ble sløyfet. Især gikk dette utover Solørbanen. Her ble 17 holdeplasser nedlagt. Mellom Kongsvinger og Charlottenberg 6. På Østfoldbanen fra Rygge til Sandesund ble 12 holdeplasser nedlagt.

Matvaremangelen var stor, og våren 1943 foregikk det store transporter av poteter, grønnsaker og annet gods fra Sverige. Det ble i stor utstrekning brukt svenske vogner, og Kungl. Järnvägsstyrelsen ba om at vognoppholdet måtte bli minst mulig.

Den 16. mars 1943 ble sommertid innført og varte til 25. september samme år. Nye endringer i togrutene ble foretatt.

I august ble det overført fra Tyskland 20 to-akslede personvogner med litra Ci. Vognene var utstyrt med trebenker, hadde stive fjærer og var lite behagelige å kjøre i. Vognene ble satt inn i tog på kortere avstander og var til god nytte lenge etter krigens slutt.

Fra 20. august 1943 ble kjøringen av togene 405 og 406 gjenopptatt alle dager mellom Oslo og Trondheim og varte til og med 30. september. De ble kjørt vesentlig for tyskerne, men en boggivogn, som alltid skulle tilkobles foran i toget, ble tillatt kjørt for sivile reisende. Det gjaldt også for togene 1704 og 1703, de tyske permittenttog. Fra og med 16. november ble kjøringen av togene 405 og 406 gjenopptatt mellom Oslo Ø. (Loenga) og Trondheim.

I alt ble det utsendt ca 250 ekstratogrutetabeller og 117 ekstratogsirkulærer i denne termin, så forholdene for personalet i sikkerhetstjenesten var verre enn i foregående termin. Fra 3. april 1944 ble sommertid innført og varte til 2. oktober samme år. Den 1. mai 1944 trådte ny ruteordning nr. 93 i kraft, og den varte til 8. desember 1945. Håpet om at denne ville bli mer stabil enn de forrige forsvant snart, for allerede den 11. mai ble det sendt ut rutesirkulære om ekstratogkjøring på Gjøvik- og Bergensbanen. Ekstrahurtigtog nr. 607B og 608B skulle kjøres alle dager inntil videre. Tog 601B mandager, onsdager og fredager. Tog 602B søndager, tirsdager og torsdager.

Ekstra godstogene (militære behovstog) nr. 7527, 7531 og 7534 alle dager mellom Loenga og Hønefoss og togene 7523 og 7530 søndager, mandager, onsdager og fredager. Ekstratogene ble kjørt til og med 20. mai. Togene 7523 og 7530 skulle dog fortsette kjøringen, men bare tirsdager, torsdager og lørdager. Sannsynligvis gjaldt dette forsendelser av tropper og materiell til Tyskland som nå var hårdt trengt på alle fronter.

Fra og med 23. mai og inntil videre ble kjøring av de militære godstog nr. 7705, 7708 og 7711 satt i gang mellom Loenga og Eidsvoll (nordenfor). Disse togene ble kjørt til og med 20. juni. Etter kapitulasjonen i Finland satte tyskerne i gang en massetransport fra Mosjøen til Oslo. De regnet med i alt 46 tog á 26 vogner, i alt 1200 vogner, med en omløpstid 7 á 8 dager. Togene ble kalt K- og I-tog og ble nummerert. K-togene fra 1 til 50 og I-togene fra 51 til 100. Skilt med togsettets nummer skulle anbringes - ett på hver vognside - på første og siste vogn i togsettet.

Togsettene bestod av 2 T3 (eller T4), 8 G/hester - 1 G4, 3 Gc, 10 N, 2 T, 1 CFo eller GFo = 27 vogner.

At det ikke var noen lett sak å holde orden på disse togsett, viser et skriv fra skiftemesteren, Oslo Ø., hvori han bl.a. skriver:

"Som forholdene har utviklet seg i motsetning av de gitte planer for disse tog, er det hele nærmest et rot. Tog-

sett som fortsetter i gjennomgang og planmessig skulle være ferdig i retur for ny turnering, er stadig opprevet, så alle disse togstammer krever hel omrangering og supplering."

Han kommer også inn på de vanskelige skifteforhold på Loenga, og slutter med å skrive at "nummereringen av disse tog er sannsynligvis gått overstyr av samme grunn."

Det foreligger ingen klage fra tyskerne om dette, så forholdet ble nok bedre. Sammensetting av disse enhetstog ble ofte endret.

Kullsituasjonen og tyskernes utvidede kjøring nordfra medførte en ytterligere sterk innskrenkning i siviltrafikken. Persontogene på alle fjernstrekninger ble innstillet, og trafikken overført til de få godstog som ennå gikk. Fra februar ble det satt i gang vedfyring i stor utstrekning. I mars 1945 ble det gitt tillatelse til å sette inn 1 Gc-vogn for sivilreisende i alle militære behovstog som gikk mellom Loenga og Trondheim. Dette var vel å merke etter at Hjemmefronten hadde foretatt en omfattende sprengning mot jernbanelinjene natten til 15. mars. Gc-vognen skulle alltid plasseres foran i togene. Alle visste at krigen snart var slutt, og følgende sirkulærskriv tyder på at en del stasjoner begynte å ta seg friheter:

"Sirkulærskriv nr. 172/1945. (Datert 10. april 1945.)

Reisende i militærtogene.

Man har brakt i erfaring at en del stasjoner mellom Lillestrøm og Eidsvoll stopper tog for å ta med reisende uten ordre fra Togledelsen. Særlig gjelder dette de militærtog som har vogn for sivile.

Det gjøres merksam på at stopp av passerende tog ikke må foretas uten ordre fra Togledelsen. Da det bare i unntakelsestilfeller vil bli gitt slik tillatelse, må de reisende vises til tog som har rutemessig stopp."

Som det vil sees, er det ikke etter påtrykk fra tyskerne sirkulæret er sendt ut. Det må sees på som et vink fra Administrasjonen om at noen svekkelse av den gamle jern-

banedisiplin ikke måtte forekomme selv om frihetsdagen nærmet seg. Den kom den 8. mai 1945, og gleden var stor, da det norske flagg gikk til topps på alle jernbanens flaggstenger.

OSLO DISTRIKTS TRANSPORTKONTOR

Ifølge et brev, datert 6.12.1943, fra Generaldirektøren til alle distriktsjefer (brevet er merket personlig) ble disse anmodet om å forberede etableringen av opprettelse av Transportkontor ved Distriktsjefens kontor. Til tjeneste ved kontoret forutsettes utpekt erfarne, pålitelige tjenestemenn, som kan arbeide selvstendig. Oppgave over uttatt personale bes innsendt for godkjenning snarest. De som ble uttatt, måtte undertegne følgende erklæring:

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

De første fire som ble uttatt og godkjent, var gode "jøssinger", og lederen for kontoret stod i intim kontakt med den illegale organisasjon X-U.

Kontorets gjøremål fremgår av nedenstående sirkulærskriv nr. 416/1943, datert 31.12.1943. Det ble sendt til samtlige ved Distriktsjefens kontor, toglederne og alle stasjoner:

"Transporter for D.W. Hemmeligholdelse.

Fra Generaldirektøren har man den 6. ds. mottatt følgende skriv:

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

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

1.
Tpk. ved Gd.'s kontor gir ordre til hver distriktsadministrasjon og bare i den utstrekning som vedkommende distrikt må ha. Avsenderdistriktet opplyses om F-nr., senderstasjon, antall vogner som skal stilles, lastetid, avgangstid og rute innen vedkommende distrikt, men ikke om mottakerstasjon. Gjennomgangsdistriktet opplyses om F.nr., togstørrelsen og rute, men ikke om senderstasjon eller mottakerstasjon. Mottakerdistriktet opplyses om F.nr., togstørrelse, rute og mottakerstasjon, men ikke om senderstasjon o.s.v. (T.T. sirk. 61/1943).

2.
I hvert distrikt etableres et kontor tilsvarende Tpk. ved Gd.'s kontor. Dette kontor gir underretning til togleder, Vk. og stasjoner m.v. og bare i den utstrekning vedkommende må ha kjennskap til det (T.T. sirk. 61, side 5-6).

3.
Tpk.-kontorene skal så vidt mulig arbeide isolert i egne rom og slik at posten ikke går gjennom vanlig arkiv eller ekspedisjonskontor. Nødvendig skrivehjelp og budtjeneste utføres med egne skrivemaskindamer og egne bud. Uvedkommende gis ikke adgang til kontoret.

4.
Alle som tjenstgjør ved kontoret, skal avkreves en erklæring om at de er bekjent med gjeldende direktiver ang. militære transporters hemmeligholdelse og at saker som de ved sitt arbeid kommer til kjennskap om, vil bli holdt hemmelig (se nedenfor).

5.
Meldinger om transporter m.v. skal etter bruk tilintetgjøres slik at de heller ikke senere kan komme på avveier.

6.

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

Angående de tyske transporter har Generaldirektøren i brev av 29. ds. ennvidere meddelt følgende:

""Fra den tid særskilt transportkontor opprettes i distriktene for formidling av D.W.-transportene, inntrer en del endringer i någjeldende ordning. Som bekjent har Transportkontoret i Oslo hittil sendt ordrer til distriktene med gjenparter til en del stasjoner og personale som må ha rede på transportene for derved å oppnå en rask ekspedisjon. Underretning til stasjoner og personale om D.W.-transporter vil bli gitt av vedkommende distrikts transportkontor og ikke av Transportkontoret ved Generaldirektørens kontor, og da bare i den utstrekning som er nødvendig for at transporten skal kunne foregå.

Denne nye ordning gjelder følgende D.W.-transporter:

1. Alle såkalte bevegelsestransporter (Transportnr. 125000 og 325000 (tidligere 197000 og 297000).
2. Fangetransporter på fullfartnummer.
3. Større dyretransporter på fullfartnummer.
4. Ekstratog eller ekstra vogner på foranledning av D.W., f.eks. for O.B. og Rk. m.v.

Ansvaret for at de transporter som formidles av distriktets transportkontor iverksettes overensstemmende med givne direktiver fra Transportkontoret ved Generaldirektørens kontor, påhviler distriktets transportkontor. Uregelmessigheter i disse må straks innmeldes til Transportkontoret ved Generaldirektørens kontor.

For alle øvrige transporter vil bli forholdt på samme måte som hittil både med hensyn til utsendelse av ordrer og med hensyn til stasjonenes rapporter til Generaldirektørens transportkontor.""

Transportkontoret, som opprettes fra 3. januar, får tlf.nr. 129.

Telefonnumrene som kan ringes i tiden fra kl. 22.00 til kl. 8.30, vil bli oppgitt senere.

Transportkontorets samarbeid med Hovedstyrets Transportkontor var det aller beste. Forholdet til Bahnhofsoffizier på Oslo Ø. og tyskerne for øvrig var også bra, ennskjønt de stundom kunne blåse opp når transportene ikke gikk helt knirkefritt. Til eksempel kan nevnes Bahnhofsoffiziers ampre stemning, da det på grunn av utilfredsstillende trekkraft var vanskelig å komme opp bakkene fra Loenga til Grefsen med overlange lasarettog fra Finland. Da var Bahnhofsoffizier mektig vred og skarp, slik at det ble en hård prøve å beholde fatningen for noen og hver.

Samarbeidet med Togledelsen, Vognkontoret og stasjonene var gpdt.

Kontoret var ikke i virksomhet under hele okkupasjonen. Den 8. februar 1945 foreslår Distriktsjefen i brev til Generaldirektøren at kontoret bør opphøre. Tyskerne finner vel at hemmligholdelsen av deres transporter ikke er blitt noe bedre og samtykker. Den 23. mars 1945 sendes sirkulære ut om at Oslo distrikts Transportkontor opphører fra og med 29. mars 1945.

De gjøremål som hittil har tilligget dette kontor, overføres fra samme dag til togledelsen.

DRIFTSUHELL

Under okkupasjonen hendte en del større driftsuhell, såsom skader ved flom og ras, og man kan vel også ta med blendingen som en av årsakene til uhellene.

Avisene nevnte lite eller som oftest ikke noe om disse uhell, og selv en jernbanemann som opplevet okkupasjonen, blir forbauset når han i "Norges Jernbaner" for årene 1940-41 og 1941/1942-1944/1945 leser om de togsammenstøt, branner, flomskader, ras m.v. som rammet jernbanen i disse årene.

Her skal kort nevnes de større uhell som hendte i Oslo distrikt.

Lørdag 15. juni 1941 ved 20-tiden skjedde en togavsporing ved Grorud stasjon. Tre av de siste vogner (oppriggede G-vogner for persontransport) gikk av sporet. 12 personer ble skadet, hvorav 2 damer så hårdt at de senere avgikk ved døden. Årsaken til avsporingen var en jernstang som man antok var falt av en vogn på et forangående tog. (Dette uhell er ikke nevnt i "Norges Jernbaner".)

Den 7. september 1941 kjørte et persontog inn i et godstog som stod ved Årnes stasjon. 6 reisende ble skadet, og en motorvogn og noen godsvogner ble en del ramponert. Skaden beløp seg til ca kr. 30.000,-.

Den 31. mai 1942 ble et persontog avsporet på Ski stasjon. En boggivogn ble sterkt skadet. Et "åk", som spenner over samtlige spor på stasjonen ble revet ned. Stasjonen ble strømløs og i sin helhet ufarbar, sporveksler og skinnegang opprevet og i uorden. Skaden anslått til kr. 25.000,-.

De største uhell hendte i andre distrikter, og at tyskerne ble engstelige, tyder følgende sirkulære nr. 21/1942 på, utsendt fra Generaldirektøren:

"Fra Transport-Kommandantur har man mottatt en skrivelse, hvorav hitsettes:

""I den senere tid hoper det seg opp driftsulykker og især sammenstøt med lokomotivbeskadigelser i slik mengde

at vernemaktens interesser trues. Transport-Kommandantur finner det påtrengende nødvendig at det sørges for gjennomgripende forholdsregler. Om nødvendig må det gripes inn med mer følelige straffer.""

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 Transport-Kommandantur anførte på det alvorligste innskjerpe overfor alt personale å vise nødvendig aktsomhet under utførelsen av tjenesten."

Den 14. november 1942 ble all trafikk mellom Oslo Ø. og Grefsen avbrutt på grunn av utrasning av en steinblokk sønnenfor Tøyen stasjon. Trafikken ble gjenopptatt 4. desember 1942.

Den 1. desember 1942 utbrøt brann i en motorvogn (generatorvogn) på Flisa stasjon. Skaden beløp seg til kr. 38.000,-.

Den 4. oktober 1943 ble et godstog under innkjør på Loenga stasjon ført inn på besatt spor. Toget kunne ikke bringes til stopp, så sammenstøt kunne ikke hindres. Den materielle skade ble anslått til ca kr. 13.500,-.

Den 19. desember 1943 inntraff en voldsom eksplosjon med etterfølgende brann i Filipstad, Oslo, som medførte betydelige driftsforstyrrelser. Lokomotivstallen og flere andre bygninger brente ned, og kontaktledninger ble sterkt skadet.

Den 29. mars 1944 skjedde et sammenstøt på Loenga mellom et godstog og stillestående vogner. Det oppstod betydelig skade på 2 godsvogner og noen vogner ble mindre skadet. En del gods ble også ødelagt.

Den 28. juli 1944 skjedde et sporbrudd mellom Kornsjø og Prestebakke. Et voldsomt skybrudd forårsaket at grusen ble vasket vekk under skinnegangen i ca 700 m lengde. Strekningen var farbar igjen 29. juli.

Den 27. desember 1944 støtte et godstog sammen med henstående vogner på Brandbu stasjon, som ikke var betjent til toget.

Årsaken til uhellet var at en sporveksel lå i feil stilling. Lokomotivet ble skadet, flere vogner sporet av og ble mer eller mindre skadet. Godshuset ble ramponert ved at vognene ble skjøvet inn i dette.

Av de uhell som hendte i de øvrige distrikter, var mange av meget alvorlig art med tap av mange menneskeliv og store materielle skader. I forhold til disse var uhellene i Oslo distrikt små.

BORGERVAKTER

På grunn av sabotasjene som ble øvet mot jernbanen, ble det ved en Quisling-forordning av 6.8.1943 bestemt at det skulle uttas norske borgere til bevoktning av jernbanelinjene. Det hele måtte anses som en straff, idet uttaingen ble foretatt av politiet sammen med en representant fra nasistpartiet. Resultatet var i allfall at de fleste utkommanderte var gode "jøssinger" og som sådanne en torn i øyet på nasistene.

Den 12.10. kom en forordning om at jernbanens tjenestemenn og andre ansatt i livsviktige bedrifter var fritatt for borgervakt.

For at "borgervaktene" skulle komme frem til og tilbake fra de vaktsteder de skulle ha, satte jernbanen opp ekstratog. På forstadsstrekningene ble følgende tog kjørt alle dager f.o.m. søndag 19.12.1943:

Fra Lillestrøm kl. 1.05 og kl. 4.05 og ett tog fra Oslo Ø. kl. 4.05 til Lillestrøm.

Fra Oslo Ø. kl. 3.30 til Kolbotn og fra Kolbotn kl. 4.00 til Oslo Ø.

Fra og med 22.12. fra Oslo Ø. kl. 0.00, 3.00 og 5.55 til Movatn og fra Movatn kl. 1.10, 4.10 og 10.10 til Oslo Ø.

Ekstratogene ble kjørt bare for "Borgervakter" og måtte ikke kunngjøres for andre enn disse. Innkallelsesordren skal godtas som billett.

Ekstratogkjøringen mellom Oslo Ø. og Movatn varte ikke lenge, idet "Borgervakten" langs Gjøvikbanen opphørte allerede den 21. februar 1944.

Langs Hoved- og Kongsvingerbanen samt Østfoldbanen varte den til 25. februar 1944.

Dessverre krevet denne vakt menneskeliv. På dobbeltsporstrekningen mellom Oslo - Lillestrøm ble fire av vaktene påkjørt og drept av toget, og likeså en mellom Oslo og Tøyen.

I distriktets arkiv finnes det ikke noe spesielt om disse borgervakter. Av en "Vaktprotokoll" (som er høyst privat og tilhører politisekretær Andersen i Halden), ført av vaktmannskapene ved Prestebakke jernbanebro i tiden 14.10.43 - 25.2.44, viser det seg at vinteren var sur og kald: "Regn og snesludd, men også netter med kulde ned til ÷ 24°."

Den 22.10.43 er notert:

"Vi stod der en isnende høstnatt på vakt
ved brua, to regnkledde mann.
Vi følte på bindet som satt der litt skakt
og tenkte på dem som i nitten null fem gjorde jakt
langs grensen en høstnatt på vakt.

Da blinket det litt -
og så lød der et bulder.
Vi tenkte på nisser, på troll og på hulder.
Pytt, bare et lyn og litt rullende torden -.
Vi rettet på lua og titta på brua, -
d e n hang da i lufta, -
lå ikke på jorden."

Den 19.11.: "Været har vært skiftende med regn, sludd, tåke og frost. Det har vært skralt med søvnen, men til gjengjeld har vi hatt livlig underholdning av rotter og mus som har gjort attack på provianten i skapet. Hver gang vi kom for å hente vår rasjon, satt en eller to av de underholdende dyr i skapet og tittet på oss uten riktig å forstå hensikten med "brødets fordeling". Men det var lyspunkter også. Søndag hadde "Oscar fisker" greid å fremtrylle en aldeles herlig torsk. Dens videre vandring ble ledsaget av et tilbørlig antall xxx - stjerner og takksigelser."

I "Vaktprotokollen" fortelles det at karene er "ute på bygda" og får kjøpt egg og melk. Kr. 20,00 for et snes egg og kr. 0,60 for 1 liter melk. Bonden opplyser at han i Oslo får kr. 60,- for sneset." Julekvelden 24.12.44 er det notert:

"Bokføringen ble utført på formiddagen så vi fikk jo ikke med aftenstemningen. Akkurat i vaktskiftet kom det 2 mann heropp og serverte stek, medisterkaker og surkål og ikke å forglemme melk. Jeg kan love vi spiste, og vi ble da enige om at det var en hyggelig julaften likevel."

(Det var nok ikke mange nordmenn som fikk slik mat julaften 1944.)

Borgervaktene ved Prestebakke var alle fra Halden og de kjente hverandre personlig alle sammen. De ble kontrollert av norske politimenn som de også kjente, og forholdet var i det hele tatt meget gemyttlig.

Den 14.2.44 skriver "Vaktsjefen" at "kontrollen var her kl. 22.45. Alt var i orden, så nå går vi og legger oss alle sammen."

Den 23.2. er det vaktskifte, og det skrives bl.a.: "Kl. 21.00 er det vår tur til å prøve å finne broen i mørket. Etter å ha vært inne i et par haver i mørket, fant vi omsider broen. Så gikk vi der i ca 2 timer og passet broen. Vi ble da enige om at den stod så bra selv og ruslet tilbake til guttene som lå i sin søteste søvn. Vi syntes det var synd å vekke dem og lot dem sove. Vi gikk selv til køys og våknet ikke før ved frokosttid. Mens vi satt og spiste, kom en stasjonsbetjent og sa at det var telefon fra politikammeret om at borgervakten var innstillet. Vi ble skuffet over å bli snytt for ferien og ble over til neste dag. Ryddet etter oss og reiste hjem med toget kl. 9.20 25/2 etter å ha hatt det koselig i 2 dager."

BLENDING

SANITETS- OG BRANNVERNTJENESTEN

I et brev, datert 20. desember 1939, til Hovedstyret behandler distriktet de forskjellige forføyninger, slik som de var satt opp i det P.M. som var lagt ved Hovedstyrets brev av 10.12.1938, j.nr. 272/38 MK, jfr. Hovedstyrets brev av 7.7.1939, j.nr. 174/39 MK.

I brevet, som er på 16 sider, sies bl.a.:

"For blendingens vedkommende har vi bygget på de erfaringer vi fikk under luftvernøvelsene i Oslo og Aker 26.-27. august 1939. De forføyninger som påligger jernbanen for øvrig er så vidt betydelige og krever så mange penger, at vi i første omgang vesentlig behandler de tiltak som er nødvendige av hensyn til jernbanens egne behov. De nødvendige konferanser med vedkommende luftvernsjef får da tas etter at det er klarlagt hvilke midler distriktet vil komme til å råde over til disse formål."

Brevet behandler så blending, total mørklegging, maskering m.v. for rullende materiell, bygninger og signaler,

ordning av reservetelegraf og telefonforbindelse for togledelsen,

oppsetting av reparasjonstog med arbeidskommandoer og materiell for reparasjon av ødeleggelser av alle slags anlegg og for gassrensning,

spredning av det rullende materiell,
varsling av betjening og passasjerer,
plan for teknisk redningstjeneste

a) brannmelding, brannslokking,
b) brudd på vannledninger,
c) redningS- og ryddingstjenesten,
d) gassrensningsarbeid,

sanitetstjenesten,

bygging av bombe- og gassikre tilfluktssteder,
anskaffelse av personlige gassvernmidler.

For utdannelse av aktivt sivilt luftvern bør det ordnes med instruksjonskurser for jernbanens personale.

Distriktet anslår de samlede utgifter, eksklusive sanitetsmateriell, til ca kr. 409.500,- og skriver til slutt:

"Av de her nevnte forføyninger vil vi under hensyn til den nåværende situasjon henstille at det snarest mulig må bli ordnet med de foreslåtte gassmasker til personalet og beskyttelsesrom eller beskyttelsesgraver. Beskyttelsesgraver antas å være påkrevet ved Østfoldbanens bystasjoner og ved Ski, Lillestrøm, Alnabru og Grefsen."

Noe svar fra Hovedstyret finnes ikke i saken med unntagelse av et brev, datert 19. januar 1940, som angår reserveforbindelser for togledelsen. Hovedstyret bestemmer at det straks skal opprettes direkte private telefonlinjer (utenom både jernbanesentralene og bysentralen) direkte mellom Bekkelaget, Bryn, Grefsen og Skarpsno. Sistnevnte tar sikte på direkte forbindelse mellom Oslo og Drammen distrikter. Ordningen ble iverksatt.

Den 27. januar 1940 ble det stillet et beløp av inntil kr. 1.500,- for opplæring av personale i brannslokking og sanitetstjeneste. Kr. 3.000,- til sentralbord på Grefsen, Bryn og Bekkelaget, samt kr. 5.500,- til supplering av sanitets- og brannvernmateriell.

Den 18. april 1939 sendte Det Kongelige Justis- og Politidepartement ut en brosjyre om sivilt luftvern som også inneholdt særskilte forskrifter for blending av Statsbanenes anlegg m.v. Det gjaldt plattformbelysningen, faste signaler og håndsignaler. Blending av lys på rullende materiell som personvogner, damp- og elektriske lokomotiver, alle slags motorvogner og traktorer. Ansvaret for at blendingen var i orden påhvilte, for rullende materiell, lokomotiv- og togføreren.

Den 22. august 1939 ble det pålagt stasjonene å varsle alle leieboere i jernbanens hus om at blending og mørklegging (også i trappeganger) skulle foretas av leieboerne for egen regning.

Det var således allerede før tyskernes overfall gjort forberedelser for å sikre jernbanedriften under eventuelle luftangrep. Det var før holdt øvelser, men etter at det

hele var blitt en realitet, viste erfaringene at det måtte gjøres mer. Det ble etterhånden sendt ut flere bestemmelser og en av de første var Distriktsjefens sirkulære nr. 46/1940, datert 26. april:

"Togs kjøring og stansing under flyalarm.

Når lokomotivpersonalet merker at det er slått flyalarm, skal toget snarest mulig bringes til stopp på hensiktsmessig sted, slik at reisende i toget kan søke best mulig dekning.

Hvor det ikke er tilfluktsrom i nærheten, vil den beste dekning være å få i tunneler, skjæringer og fordypninger.

Ved innkjøring i tunnel må dog lokomotivpersonalet utvise særlig forsiktighet. Enkelte tunneler blir nemlig benyttet av publikum som tilfluktsrom. Dette har bl.a. vist seg å være tilfelle med tunnelene mellom Oslo Ø. og Loenga, hvor det altså under flyalarm må kjøres inn med stor forsiktighet.

Stansing av tog på åpen, flat mark, hvor det er forholdsvis langt til dekning, som f.eks. på "Sletta" på Oslo Ø., bør ikke finne sted."

Den 17. desember 1940 kommer Distriktsjefens sirkulærc 159/1940, hvori det meddeles at den sikreste måte for blending i rullende materiell er å sette inn blå pærer i stedet for de vanlige. I vogner med oljelys bør det anvendes lystette gardiner.

Hovedstyret gir i S-sirkulære nr. 17/1941 tillatelse til at ved flyalarm eller luftangrep kan stasjoner på baner m e d l i n j e b l o k k for å unngå fare, sende tog før den i ruten bestemte avgangstid uten å innhente ordre fra distriktsjefen. Andre stasjoner kan under samme forhold sende tog foran sin rute, hvis distriktsjefen tillater det i hvert enkelt tilfelle.

I S-sirkulære nr. 18/1941 utvides tillatelsen til også å gjelde stasjoner på baner uten linjeblokk etter distriktsjefens nærmere bestemmelse.

Distriktsjefens sirkulære nr. 18/1941 gir en foreløpig

instruks for varslingstjenesten når det ble meldt "forvarsel". Dette gjaldt bare de stasjoner, kalt A-stasjoner, hvor bane- eller ledningsmester var stasjonert, og stasjoner, hvorfra underretning skulle sendes til visse arbeidssteder på linjen.

B-stasjoner var de stasjoner, hvor sanitets- og redskapsvogner var stasjonert.

Alle meldinger om "forvarsel" var konfidensielle og måtte ikke på noen måte komme videre til uvedkommende. De reisende skulle aldri underrettes om forvarsel. Togtrafikken skulle fortsette uavkortet etter at "forvarsel" var mottatt. For øvrig skulle togtrafikken så vidt mulig opprettholdes i full utstrekning også under "flyalarm".

Den 1. april 1941 ble alle tidligere bestemmelser og instrukser vedrørende sivilt luftvern ved NSB opphevet ved Hovedstyrets sirkulære nr. 631. Dette var på 33 sider og inneholdt retningslinjer og forskrifter for Jernbaneluftvern.

Den 19. april 1941 fikk stasjonsmesterne ved Grefsen, Gjøvik, Alnabru, Lillestrøm, Ski, Moss, Fredrikstad, Sarpsborg, Halden og Kongsvinger meddelelse om at det ved disse stasjoner skulle utdannes hjelpetropper i sanitet og brannvern. De ble anmodet om snarest mulig å undersøke hos en av stedets leger og hos brannvesenet når kursene kunne holdes. Troppens størrelse skulle være ca 20% av betjeningen.

Kursene tok til i slutten av november 1941.

I løpet av årene kom det flere sirkulærer om forholdsregler for hvordan meldinger om flyangrep skulle foregå. Likeså om meldinger angående sperreballonger. Det kom også sirkulærskriv om at det kommer klager over utilstrekkelig blending med innskjerpelse om nødvendigheten av å blende riktig. Plakater ble sendt ut for oppslag i alle jernbanens bygninger, kontorer, restauranter, venteværelser m.v.

Den 27. oktober 1944 kom en meddelelse om at de tyske myndigheter hadde bestemt at varslingssignalene fra

1. november 1944 kl. 00.00 skulle endres således:

Offentlig luftvarsel:
3 lange toner av tilsammen 1 minutts varighet.

Flyalarm:
Mange korte støt av tilsammen 1 minutts varighet.

Faren over:
1 lang tone av et halvt minutts varighet.

Endringen besto i at de tidligere signaler for "Offentlig luftvarsel" og "Faren over" var byttet om.

Den siste meddelelse, som ble sendt ut under krigen, er datert 17.3.1945 og lyder:

"Jernbaneluftvern. Varslingstjeneste.

Finner luftvernsjefen det ønskelig å oppheve en flyalarmtilstand ved det offentlige signal "Faren over" uten at blendingslettelse kan tillates, vil distriktsjefen bli underrettet særskilt pr. telefon umiddelbart før det offentlige signal "Faren over" gis. Ved sådan melding fra luftvernsjefen sender distriktsjefen telegram på foreskreven måte til alle a-stasjoner innen 5 milsgrensen som om meldingen "Forvarsel" var mottatt."

BEDRIFTSBESPISNING

Trygve Lie gir i sin bok "Leve eller dø" en oversikt over Norges beholdning av korn, mel, sukker, kaffe m.m. ved krigens utbrudd 1. september 1939, og hva det senere ble gjort for å få beholdningene ytterligere opp, herunder da også kull, bensin og oljer.

Forsyningssituasjonen ble drøftet flere ganger i Stortinget i tiden januar-april 1940, og i det siste møte på mange år i Oslo - 8. april 1940 - uttalte tidligere statsminister Ivar Lykke i slutten av sin tale, - "Vi har arbeidet med å skaffe landet forsyninger, og den ærede forsyningsminister gjorde meg den ære å vise meg de siste tall for landets forsyninger nettopp i dag. Jeg må jo si at de var meget tilfredsstillende."

Tyskerne kom - etter denne uttalelse å dømme - til et land, hvor folket hadde "smør i stedet for kanoner". I Tyskland hadde som kjent Hitlers ord "kanoner i stedet for smør" vært det fremherskende i flere år. Tyskerne lovet at de selv skulle sørge for å få sine egne forsyninger til landet, men det varte ikke lenge før det norske folk fikk føle at de hadde fått 3-4 hundretusen ubudne og sultne gjester til landet. Sukker- og kafferasjonering var allerede innført før september 1939 og stod ved makt da Norge ble overfalt. På forhånd var det utarbeidet planer og truffet forskjellige avgjørelser, slik at rasjonering kunne settes i verk på kort varsel for alle viktige varer. Rasjoneringskortene kom også straks, og i noen måneder fikk vi våre rasjoner, som etter hvert ble mindre og mindre og til slutt enten ble helt borte eller erstattet med surrogater.

Av et oppslag fra distriktsjefen, datert 6.11.1941, viser det seg at utlevering av "Frokostsuppe" tok til onsdag 22. oktober 1941. Det vil bli krevet betaling hver uke for 6 hverdager kr. 2,00. Den som har tegnet seg for suppe, er bundet til å betale inntil oppsigelsen med 3 dagers varsel. Det måtte betales selv om vedkommende ikke var tilstede, da kontrollen ellers ville bli vanskelig.

Frokostsuppe ble levert av Spisevognselskapet.

Den 4. desember 1941 tok Hovedstyrets Maskinavdeling spørsmålet opp om å få anordnet servering av varm mat for verkstedarbeidere i middagspausen, og også om å overveie det samme for andre grener av personalet. Det forutsattes konferert i fornøden utstrekning med personalets tillitsmenn.

Den 24. desember 1941 skriver Hovedstyret (Innkjøpsavdelingen) til alle distrikter:

"Bespisning av personalet.

Under de rådende vanskelige forhold kan det bli spørsmål om å søke å skaffe betjeningen ekstra bespisning på arbeidsplassen i form av en porsjon - ca ½ liter suppe av den art som kan fås - grønnsaksuppe, fiskesuppe eller lignende.

En har tenkt seg at personalet for en slik porsjon bør betale 30 øre og jernbanen betaler det mulig overskytende. Kopp eller tallerken og skje forutsettes personalet selv å holde."

Av distriktsjefens svar, datert 27.1.42, til Hovedstyret går det frem at Spisevognselskapet kunne levere en liter suppe for en pris av kr. 0,80 pr. liter. Suppen ble servert av selskapet i de lokaler som passet vedkommende personalgruppe.

Distriktsjefen foreslo forat alle skulle ha råd til å spise, at prisen ble satt til 15 øre pr. porsjon - ½ liter - og fremhevet at mange bedrifter serverte sine folk varm mat helt gratis, mens andre lot folkene betale 10 á 15 øre.

Under forutsetning av at ca 1200 mann skulle ha mat, ville utgiftene for jernbanen bli:

	600 liter á kr.	0,80 =	kr. 480,00
÷	1200 " " "	0,15 =	" 180,00
			ca kr. 300,00 pr. dag.

Den 31.1.1942 skriver Hovedstyret til Arbeidsdepartementet under henvisning til muntlig konferanse, at det

er satt i gang servering av en rett varm mat (grønnsaksuppe) for personalet. Forutsetningen er at personalet selv betaler 60 øre pr. liter suppe, og at jernbanen skyter til det manglende - 20 á 40 øre pr. liter og ber om Departementets godkjennelse. Samtidig anmodes det om hjelp til å skaffe det nødvendige kvantum poteter til suppen, ca 250 kg. pr. dag.

I et oppslag til alt personale ved Distriktsjefens kontorer meddeles at Finansdepartementet har bestemt at suppeservering til personalet ved de kontorer som har sammenhengende kontortid, kan betales helt av jernbanen, men kvantumet er da redusert til 1/3 liter.

Finansdepartementet gir fra og med 1. oktober 1943 nye regler for bespisning. Fra denne dag kan hver tjenestemann med full arbeidsdag, såvel fast som ekstra, sesongarbeidere dog unntatt, gis et bidrag inntil kr. 0,35 pr. arbeidsdag for 5 dager, tilsammen kr. 1,75 pr. uke.

Utbetalingen av dette bidrag i kontanter kunne bare skje hvor det etter forholdene ikke kunne ordnes med samlet levering av mat eller forfriskninger, og da mot legitimasjon for at det er kjøpt mat til bruk i ordinær spisepause i arbeidstiden.

Den 18.10.1944 ble det meddelt at det for yngre assistenter (under 25 år) ville være anledning til etter søknad å spise frokost ved den svenske bespisning i Margaretakyrkan. Søknadene måtte sendes gjennom nærmeste foresatte for påtegning.

Den 14. november 1944 kom det beskjed om at "foranlediget ved antegnelser fra Statsbanenes Regnskapsrevisjon har Trafikkdepartementet meddelt at suppetilskott ikke skal utbetales til personalet for den tid det har kostgodtgjørelse eller annen fraværsgodtgjørelse som virker på samme måte."

Man skulle tro at de som fikk suppetilskott i form av kontanter var fritatt for inntektsskatt av dette lille beløp, men i Distriktsjefens sirkulære nr. 19/1945, datert 13. februar, heter det bl.a.:

"Finansdepartementet har meddelt at statstjenestemennene ikke kan fritas for inntektsbeskatning av bl.a. utbetalt suppetilskott".

I et brev, datert 13.1.1945, til Trafikkdepartementet tar Generaldirektoratet opp spørsmålet om tillatelse til å utvide bedriftsbespisningen og presiserer at under de nåværende forhold har forskjellige av Statsbanenes yrkesgrupper særlig stor arbeidspåkjenning. Matspørsmålet har utviklet seg til å bli meget vanskelig og kan gi som resultat fravær fra arbeidet på grunn av underernæring. Sykekassen har allerede føling av at personalet ikke er motstandsdyktig mot sykdom. Sykdomsprosenten for driftspersonalet er således for tiden ca 20%."

Finansdepartementet svarer at "av omsyn til konsekvensene finner det ikke å kunne samtykke i at Statsbanene utvider bedriftsbespisningen".

Servering av frokostsuppe og suppetilskott i kontanter opphørte den 1. januar 1946 for alt personale unntatt verkstedarbeiderne, som fikk den forlenget til 30. juni 1946.

INTERVJUER

Den apell, som distriktsjefen sendte ut til alle stasjoner om å kontakte redaksjonssekretæren for eventuelle intervjuer, utlån av dagbøker eller annet som kunne være av interesse når Oslo distrikts krigshistorie skulle skrives, var negativ med unntagelse av pensjonert stasjonsmester Englunds erindringer fra Oslo Ø. den 9. april 1940.

Redaksjonssekretæren har selv kontaktet en del jernbanemenn, men noe av særlig interesse angående jernbanens historie har dette ikke ført med seg. Det kan derfor være av interesse her å ta med hva tre eldre jernbanemenn (som nå er døde) har fortalt som sine erindringer fra krigen. Det er i forbindelse med de livserindringer Hamar Jernbanemuseum for noen år siden har samlet blant eldre jernbanemenn.

Stasjonsmester O. H. Hansen, som var skiftemester på Oslo Ø. fra 1924 til 1. mai 1944, forteller:

"Jobben min på Oslo Ø. var å sørge for avviklingen av alt skifte- og tomtearbeid. Jeg likte den svært godt, men arbeidspresset økte stadig der også, særlig fra begynnelsen av trettiårene og utover og under krigen ble det helt fortvilet. Arbeidsstokken, som da jeg begynte var på 200 mann, lå i 1944 på 300.

Tyskerne blandet seg inn i alt mulig på skifteavdelingen og hadde en kontrollør der som fulgte med i alle ting. Ofte kom de inn til meg og forlangte tog oppsatt i løpet av 1 time, ellers skulle de sørge for å få gjort det selv. De fløy der til stadighet i dørene og smelte med helene, slik at det til slutt gikk på nervene løs. Jeg tenkte en tid å søke avskjed, da bestemmelsen kom at man ikke fikk pensjon før man hadde fylt 65 år, fortsatte jeg til jeg i 1944 ble stasjonsmester på Alnabru.

Jeg glemmer ikke den første uka av krigen i 1940. Da var jeg ikke hjemme fra jeg gikk på arbeidet om morgenen den 9. april til lørdag aften den 13.de. Det er en av de lengste jobbene jeg har hatt i ett kjør. Det var riktignok kjørt inn et par sovevogner på Østbanen, hvor

vi kunne duppe av noen timer innimellom. Det ble jo ikke noen ordentlig hvile av det, så da jeg kom hjem på lørdag, sov jeg et helt døgn i trekk.

På "panikkdagen" 10. april fikk vi beskjed om å sette inn alt det materiell vi hadde og greide å sende avgårde en 15-20 tog i løpet av en times tid. Det var bare å fylle dem med folk og kjøre vekk uten bestemt adresse. Da en del av lokomotivpersonalet var forduftet, hendte det en gang at vi måtte sette en stasjonsbetjent til å gå på en "ulke" (lite skiftelokomotiv) og kjøre et tog fra "Sletta" og ned på stasjonen.

Det er vel den eneste gangen en stasjonsbetjent har ført et lokomotiv på Oslo Ø.

I de første dager av krigen drev vi også stadig med opplessing av matvarer og forsyninger som skulle sendes fra intendanturen og ut til norske tropper på Fetsund, Spydeberg og Ås. Opplessingen ble foretatt inne på plattformstasjonen, mens tyskerne gikk og så på uten å foreta seg noen ting. For å få vognene avsted, gjorde vi det på den måten at vi hengte dem etter persontogene som gikk gjennom de distrikter hvor troppene lå. I 1944 søkte jeg og fikk stillingen som stasjonsmester på Alnabru. Stillverket på Alnabru ble sprengt noen måneder etterat jeg hadde flyttet dit opp. Det var i oktober eller november 1944 og samtidig gikk stillverket på Lillestrøm også, så hele strekningen var i et eneste virvar en stund. Jeg bodde i mesterleiligheten der oppe, og like før eksplosjonen skjedde, kom det løpende opp til oss en kar fra stasjonen og meldte fra at han hadde fått telefonbeskjed om at stillverket ville bli sprengt i løpet av 5 minutter. Vi fikk unna den mannen som hadde tjeneste der nettopp da. Først ville han forresten ikke tro noe på det, men til slutt fikk vi ham da vekk og ned i kjelleren. 5 minutter etter at vi hadde fått beskjeden smalt det. Stillverket lå den gangen i nordenden av den gamle parken, bare en 20-30 meter fra stasjonsbygningen, men likevel var det ikke gått en eneste rute hos oss. Derimot hadde de røket i hus som lå i en avstand på flere hundre meter nedover langs Strømsveien. Selve stillverket ble helt ødelagt og

kom ikke i orden igjen under hele krigen. Alle vekslene på stasjonen måtte håndbetjenes etterpå, og dette førte med seg at mannskapsstyrken økte med 10-12 mann.

Vi fikk besøk av det tyske sikkerhetspoliti straks etter eksplosjonen, men ikke en eneste mann av oss ble innkalt til forhør, og vi hørte ikke et ord om det senere heller.

Også Lilleaasen kom oppover, og tyskerne maste med ham og sa at hvis vi ikke greide å få sporene i stand igjen, skulle de sende ingeniørtropper oppover for å rydde opp. Det slapp vi så likevel. Alt kl. ½2 om natten var et spor klart til gjennomkjøring, slik at militærtogene slapp igjennom. De andre var sperret av murblokker fra stillverket."

Alfred Jansen, som etterfulgte ovennevnte O. H. Hansen ved Skifteavdelingen, Oslo Ø., forteller:

"Under siste krigen 1940-1945, da jeg var skiftekontrollør, hadde jeg en tyskerpistol midt i nesa et par ganger uten å kapitulere. Den første gangen var ute på Loenga. Det var ved kl. ½9-tiden en morgen kommet inn en ekstra tyskertransport fra Vestbanen. Den skulle gå kl. 8.40 igjen, så vi hadde bare 10 minutter å gjøre på. Da vi vel hadde fått den inn, kom transportføreren, en tysker, og ville ha skiftet ut en vogn. "Nei", sa jeg, "toget skal gå om 10 minutter, og jeg har ingen skriftlig beskjed om at det skal skiftes, så det er bare å pelle seg avsted." Da tok han frem revolveren sin og truet meg med den. "De Norges Statsbaner", sa han, "De sabotør." "Nei, ta den der vekk", sa jeg, for jeg hadde ikke lov til å foreta meg noe uten skriftlig ordre. Tolken ringte da til Transport-Kommandantur, der fikk jeg medhold. Så måtte den tyske transportføreren sjøl i telefonen, og der fikk han en sånn overhaling, at han datt sammen som en skinnfell.

Etterpå spurte han meg enda en gang pent om jeg ville ta ut vogna. "Nei, ikke uten at jeg har skriftlig ordre på det", svarte jeg. Det skaffet han omsider, men så gikk heller ikke toget før klokka fem om eftan. Da var han så mjuk at jeg kunne ha tullet ham rundt fingrene mine.

Den andre gangen var ute på Havnebanen. Mens jeg gikk kontrollen der en dag, tok jeg som vanlig en tur bort om formannen, og han fortalte meg at tyskerne nettopp hadde forlangt at han skulle skifte over noen vogner fra utstikker 1 til 3. Straks etter kom det en tysk korporal og forlangte det samme av meg. "Har De det skriftlig?", spurte jeg, men han bare tok frem revolveren og holdt den frem mot meg. "Jeg skal ringe Transport-Kommandantur", sa jeg. Det gjorde jeg også, og resultatet ble at skiftingen ikke skulle foretas før det forelå skriftlig ordre.

Dagen etter drev tyskerne og skiftet der på banen. Da hadde de også et par vogner som var lastet med epler, og den samme korporalen kom bort til meg med en hel veske og spurte om jeg ville ha. "Nei", sa jeg. "Jeg vil ikke se hverken deg eller epla dine", så han måtte rusle tilbake igjen med dem.

På "panikkdagen" var det helt stille her, for alt personale hadde forduftet. Jeg hadde bil den gangen og reiste opp til Hakadal med familien for å få den i sikkerhet. Derfra ringte jeg til skiftemester Hansen og spurte åssen det gikk. "Du får komme hit ned igjen", sa han, "for her er det stille og rolig." Det gjorde jeg, og det var som han sa. Først et par-tre dager etterpå kom trafikken i normal gjenge igjen."

Ole Svendsen Ødegård ble ansatt som baneformann på Alnabru i 1926 og hadde strekningen Bryn til og med Alnabru stasjon. Det eneste han har å fortelle fra krigens dager er dette:

"Jeg var hjemme da stillverket ble sprengt i 1944, men fikk straks beskjed gjennom telefon om å komme dit bort så snart som mulig. Det gjorde jeg, men ikke før var jeg kommet frem, før to bevæpnede tyskere tok og sperret meg inne i vaktstua. Der ble jeg sittende inne en lang stund sammen med en del andre av mannskapet mitt og slapp ikke ut før et par timer etterpå, da linjen skulle ryddes. Noe forhør ble jeg ikke utsatt for. Hele aksjonen med å sprenge dette stillverket syntes jeg

forresten var dum, for den forsinket ikke tyskerne det minste. Det var jo hele seks gjennomgangsspor på stasjonen, og det var gjort på noen timer å få dem ryddet. For det meste var det bare å fjerne en del murstein som var blitt slengt utover."

FORSVUNNE OG ARRESTERTE TJENESTEMENN

F o r s v u n n e t j e n e s t e m e n n.

Det første dokument som finnes i denne sak er et brev fra Generaldirektøren til samtlige distrikter, jernbaneanlegg og Generaldirektørens kontorer. Brevet er datert 5.11.1941 og lyder:

"Det er i den senere tid fra flere distrikter innkommet meddelelse om at tjenestemenn er forsvunnet fra tjenesten, og at ingen har hørt fra dem siden. En finner at disse tjenestemenn må betraktes som fratrådt jernbanens tjeneste fra den dag de forsvant, og at utbetaling av lønn må opphøre fra samme dag.

For å få en oversikt over de tjenestemenn (herunder ekstrapersonale som er inntatt med varig beskjeftigelse for øye), som således er forsvunnet fra tjenesten e t t e r a p r i l 1 9 4 0, skal en be herr Distriktsjefen (overingeniøren) snarest mulig innsende en oppgave med angivelse av fullt navn, fødselsår og dag, stilling, samt siste kjente adresse i Norge.

Endelig bes opplyst i hvilken utstrekning lønn har vært utbetalt etter at vedkommende forsvant og i tilfelle grunnen hertil."

Den i ovennevnte brev utbedte oppgave fra distriktsjefen i Oslo omfatter i alt 18 forsvunne tjenestemenn, herav 7 fast ansatt og 11 ekstrapersonale i tidsrommet fra 15. april 1941 til og med 17. mai samme år. Etter denne oppgave kan det fastslås at det først var ett år etter at tyskerne kom til landet at forsvinningen tok til. De som forsvant i første omgang, var yngre menn, fra 18 til 28 år, med unntakelse av en som var 47 år. Han hadde deltatt ivrig i illegalt arbeid og fikk et vink om at han måtte rømme, da arrestordre på ham forelå. For de øvrige foreligger det meddelelse om at de er forsvunnet på fisketur i Nordmarka, på hyttetur eller har forlatt arbeid og hjem uten å gi noen opplysninger. En av dem hadde lagt et brev i en dress som han etterlot, hvori det stod, at "når du finner dette, er jeg forhåpentlig over grensen".

Forsvinningene fortsetter utover, men ikke i så stort antall. For en av de som forsvant oppgir hans far at sønnen er reist til Tyskland. En annen melder seg tilbake til tjeneste etter å ha vært forsvunnet i 8 måneder og leverer bevitnelse fra tysk politi at han har vært arrestert og sittet på "Grini" i nevnte tidsrom.

En pusser har vært anbrakt i Oslo Kretsfengsel, Åkebergveien, fra 13.11.1941 til 12.6.1942. Den 30.1.1943 forsvinner han igjen. Ingen vet hvor han er blitt av.

Som nevnt i Generaldirektørens brev, skulle utbetaling av lønn opphøre fra samme dag de forsvant. Av en påtegning på en sak fremgår det at det ble utbetalt understøttelse til familiene for de forsvunne tjenestemenns vedkommende som var fast ansatt (jfr. Generaldirektørens brev 19.2.42, j.nr. 475/2 A). I dette tilfelle ble hustruen utbetalt kr. 6,- pr. dag, idet barna var voksne og selvforsørgende. For ugifte undersøkte administrasjonen om disse hadde forsørgelsesbyrde og sørget i så tilfelle for at understøttelse ble utbetalt. Oslo distrikts hjelpekasse ytet også i flere tilfeller bidrag.

Meddelelse til høyere myndigheter om de forsvunne tjenestemenn ble holdt tilbake så lenge som mulig. Tyskerne forstod nok hensikten med dette, og følgende sirkulærskriv ble sendt ut fra Distriktsjefen den 6.5.43:

"Sirkulærskriv nr. 153/1943.

Forsvunne tjenestemenn.

Politidepartementet har ved skrivelse til Arbeidsdepartementet av 11. mars 1943, j.nr. 539/1943 - J, meddelt følgende:

""Fra Befehlshaber der Sicherheitspolizei und der SD har Politidepartementet mottatt sålydende skriv gjengitt i oversettelse:

""Angår: Tjenestemenn ved norske myndigheter som flykter fra landet.

Det er blitt konstatert at det fra norske myndigheters side først blir meldt fra så sent til mitt tjenestekontor og åpenbart også til det norske statspoliti, når tjenestemenn ved disse myndigheter blir borte fra sin tjeneste, at ettersøkelsene neppe har utsikt til noe resultat i tilfelle det blir bekreftet at vedkommende har til hensikt å forsøke å flykte ut av landet.

Da det er av den største betydning for etterforskningen fra min avdelings side hurtigst mulig å bli underrettet, særlig når det er tegn som tyder på at tjenestemenn ved norske myndigheter vil forsøke å flykte ut av landet, og dette ikke bare med henblikk på ettersøkelsen, men også for bedømmelsen av løpende etterforskningssaker, anmoder jeg om at det ved tilsvarende instrukser til departementene må bli sørget for at alle myndigheter, som er underordnet disse, straks melder tegn på fluktforsøk fra deres funksjonærers side umiddelbart til mitt tjenestekontor og til det norske statspoliti. Den tjenestelige meldevei like overfor de foresatte myndigheter kan forbli uberørt av dette."""

Det blir å forholde overensstemmende hermed.

Innberetning om slike forhold sendes hit telegrafisk."

Skriv og telegrammer om forsvunne tjenestemenn blir sendt inn. Mange er enten sykmeldt eller har permisjon før de forsvinner og dermed får de god tid på seg. En banevokter har fått permisjon fra 10.5. - 16.5.1943. Han møtte ikke til tjeneste den 17.5. og ved undersøkelse i hjemmet viste det seg at hele familien var borte.

Ifølge Generaldirektørens j.nr. 278/1 24.6.1942 har spørsmålet om utbetaling av bidrag til hjemmeværende familier etter offentlige tjenestemenn som har forlatt landet, vært forelagt Finansdepartementet, som i skriv av 28.5.1943 uttaler:

"Tjenestemenn som uteblir fra tjenesten fordi de er rømt fra landet, må etter dette departements mening straks meddeles avskjed. Unntagelse gjelder de tjenestemenn som forsvant under krigshandlingene i 1940, hvorom henvises til tidligere brev.

Når en forsvunnen tjenestemann er gitt avskjed, kan spørsmålet om frilønn til gjenværende hustru eller barn tas opp på vanlig måte. I slike saker vil Finansdepartementet for sitt vedkommende prinsipielt hevde at frilønn ikke bør tilståes. I brev til Innenriksdepartementet av 28. ds. angående ny lov om frilønn og ventelønn har man gitt uttrykk for at forholdene kan ligge slik an i et enkelt tilfelle at frilønn bør tilståes, hvorfor en adgang hertil også bør åpnes i den nye lov."

"I samsvar med Finansdepartementets uttalelse skal man anmode herr Generaldirektøren om å sørge for at det blir truffet formelt vedtak om avskjed for de av Stats-

banenes tjenestemenn som har forlatt landet etter krigshandlingenes opphør i Norge i 1940. Utbetaling av godtgjørelser til disse tjenestemenns hjemmeværende familier forutsettes å opphøre fra utgangen av juni 1943.

Hvor forholdene ligger slik an at frilønn antas allikevel å burde tilstås, imøteser en nærmere redegjørelse i hvert enkelt tilfelle, hvoretter avgjørelse vil bli truffet av departementet."

"Idet man viser til det av Arbeidsdepartementet anførte, skal man be innsendt hertil avskrift av rulleblad vedrørende de forsvunne tjenestemenn som sorterer under Dem og som har forlatt landet etter krigshandlingenes opphør i Norge i 1940, med opplysning om tidspunktet da vedkommende forsvant og eventuelt de nærmere omstendigheter herved.

For så vidt det antas å være berettiget å tilstå den forsvunne tjenestemanns gjenværende familie sådan frilønn som foran nevnt, bes nødvendige data i den anledning meddelt snarest mulig, således at forslag herom kan fremmes for departementet.

Som det vil fremgå av Arbeidsdepartementets brev, kan bidrag fortsatt utbetales til familier til de tjenestemenn som forsvant under krigshandlingene i 1940."

Den 12.8.1943 sender distriktsjefen svar på ovenstående og uttaler bl.a.:

"Hermed oversendes oppgave over 50 tjenestemenn i Oslo distrikt, fast og ekstra, som er forsvunnet i tiden 13.2.1941 til 15.7.1943. Man er uten kjennskap til disse tjenestemenns nåværende oppholdssted og de nærmere omstendigheter i forbindelse med deres forsvinnen. De er blitt borte fra tjenesten uten forutgående varsel. Det har forekommet at enkelte er blitt innberettet som savnet, men siden er kommet til rette etter å ha vært arrestert av tysk eller norsk politi. Man har i disse tilfeller ikke fått noen underretning fra politiet om arrestasjonen."

Avskrift av rullebladet for samtlige ble vedlagt skrivet. Samtidig ble meddelt at i henhold til Generaldirektørens

skriv var utbetaling av understøttelse stoppet til 7 av hustruene. I november 1943 sender distriktsjefen forslag om frilønn til 14 av de forsvunnes familier, og her er de 7 hustruer tatt med. Frilønnen utgjorde 40% av vedkommendes samlede lønn.

Fremdeles forsvant det tjenestemenn. Den 1.2.44 blir det meldt at den første kvinnelige funksjonær er forsvunnet. En venninne opplyste at hun er arrestert av tyskerne. Den 12.3.44 forsvinner nok en kvinnelig assistent. Det ser ut til at all utbetaling til de forsvunnes familier nå er stoppet, for på søknader fra hustruer om utbetaling av sine menns lønn, får de som svar at "man etter någjeldende bestemmelser dessverre ikke har adgang til å utbetale noen lønn etter at Deres mann er forsvunnet."

Den 15.2.1944 meddeler Generaldirektøren at Arbeidsdepartementets standpunkt med hensyn til forsvunne tjenestemenn som er uteblitt fra sitt arbeid uten melding om gyldig årsak, blir å betrakte som rømt fra landet, og at de som følge herav må meddeles avskjed, og at deres stillinger skulle besettes på ny. Av en fortegnelse over de forsvunne fremgår det at ved

Generaldirektørens kontor	betraktes	3	som	avskjediget,
Oslo distrikt	"	47	"	"
Drammen distrikt	"	6	"	"
Hamar distrikt	"	9	"	"
Trondheim distrikt	"	18	"	"
Stavanger distrikt	"	2	"	"
Bergen distrikt	"	8	"	"
Kristiansand distrikt	"	4	"	"
Mo-Bodøbanen	"	2	"	"
	I alt	99		

Narvik distrikt er ikke nevnt.

Truselen om avskjed virket ikke. Mange av tjenestemennene deltok i illegalt arbeid og var så sterkt engasjert at de fikk ordre om å forsvinne, for ikke å røpe noe ved en arrestasjon og tortur. Meldinger om forsvinninger innløper og i august 1944 forsvinner ikke mindre enn 12 mann fra en grensestasjon, herav 10 mann av den utvendige

betjening. Samme måned forsvinner en kvinnelig assistent som tjenstgjorde ved Distriktsjefens kontor. Utover høsten og vinteren 1944/1945 forsvinner det tjenestemenn fra alle tjenestegrener. Rapporter sendes Generaldirektoratet og svar kommer straks om at de blir å betrakte som avskjediget. Krigen nærmet seg sluttfasen, og man skulle tro at det nå var slutt med å forsvinne, men så sent som 4. mai 1945 blir det meldt at en lokomotivpusser ikke har møtt til tjeneste siden 24.4.45, og at han må anses som forsvunnet. Siste brev i saken fra Generaldirektoratet om forsvunne tjenestemenn er datert 29.7.44 og inneholder navn på to som anses avskjediget. Den 26.4.1945 sender distriktsjefen sin rapport med navn på 5 menn som er forsvunnet.

Det svar distriktsjefen i Oslo fikk på dette, var et telegram, datert 15.5.1945, og lød:

"Tjenestemenn, som er meddelt avskjed fordi de er forsvunnet fra jernbanens tjeneste, kan uten videre gjeninntas i sin stilling etter hvert som de melder seg, såfremt det i tjenstlig henseende i k k e har vært noe å utsette på deres forhold."

Telegrammet ble bekreftet i skriv av 25. mai 1945, hvori det også meddeles:

"Fra Norsk Jernbaneforbund har en mottatt følgende brev, datert 14. mai 1945:

""Nærværende forbund tør høfligst anmode om at de av jernbanens tjenestemenn som er blitt avskjediget i okkupasjonstiden av polititiske grunner, straks blir innsatt i sine stillinger, og at lønn blir å utbetale dem. Noen nærmere motivering herfor anser forbundet unødvendig.""

Generaldirektoratet ba om oppgaver over tjenestemenn som antas å komme inn under Forbundets henstilling og tilføyer:

"Foranstående gjelder ikke tjenestemenn som måtte være avskjediget fordi de har meldt seg ut av NS."

I Oslo distrikt "forsvant" under hele okkupasjonen i alt 168 tjenestemenn. Den 25. juli 1947 foreligger en oppgave over de som er medlemmer av pensjonskassen og som

ikke har gjenopptatt tjenesten. Oppgaven omfatter bare 5 navn. Det er i saken ikke nevnt noe om dødsfall blant de forsvunne.

+ + +

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

Dessverre ble tidligere dokumenter vedrørende ovennevnte sak ødelagt ved brannen på Oslo Ø. den 2. februar 1942.

Man kan gå ut fra at arrestasjonene tok til ganske snart etter at tyskernes transporter med jernbanen begynte, for personalet utviste liten eller ingen tjenestvillighet overfor fienden. Det skulle svært lite til før ordet "sabotasje" ble brukt, og tyskerne truet med fengsel og død for gjerningsmennene. Før tyskerne hadde fått satt ut tilstrekkelig med vakter på de større stasjoner, ble det ofte byttet merkelapper på godsvognene, slik at en vogn som skulle til Trondheim gikk til Bergen eller omvendt.

At arrestasjonene begynte tidlig, bekrefter en avskrift av skrivelse fra Finansdepartementet til Arbeidsdepartementet, datert 18.12.1941, som lyder:

"Arresterte tjenestemenn. (Ekspedisjon av 25.11. d.å., j.nr. 1928/41 I.)

Finansdepartementet har i liknende tilfelle flere ganger uttalt at statstjenestemenn antas å ha krav på lønn etter gjeldende bestemmelser så lenge de ikke er meddelt avskjed av ansettelsesmyndigheten, jfr. tjenestemannslovens §§ 20, 22 og 25, siste avsnitt; selv i tilfelle hvor vedkommende funksjonærer ikke går inn under tjenestemannsloven antar en for sin del at tilsvarende regler bør komme til anvendelse på dem i denne forbindelse."

Den 9. mars 1942 blir meldt at en fyrbøteraspirant ble arrestert ved tog 106's ankomst til Oslo Ø. Noen grunn for anholdelsen vites ikke.

En pusser ble arrestert den 10.10.41 og løslatt 21.11.41. Arrestert igjen den 8.12.41 og løslatt den 12.3.1942.

Arrestert for ulovlig å ha hatt radio. Han ble underkastet et forhør, men ikke fått dom.

En ekstramann ble arrestert tidlig om morgenen i sitt hjem. Han hadde dagen før vært med i omlasting av tysk gods. Grunn ukjent.

Det tyske sikkerhetspoliti meldte aldri fra om arrestasjoner eller løslatelser. De som hadde vært fengslet, måtte før løslatelsen skrive under på at de ikke måtte fortelle noe om forholdene i fengsel eller fangeleire. Hvis det ble gjort, ville de på ny bli fengslet.

Den 28.2.42 underrettet det norske statspoliti om at 2 jernbanefunksjonærer, som var blitt arrestert i desember 1941, var blitt frikjent ved Folkedomstolen den 24.1.42.

En ekstrabetjent som midlertidig var inntatt den 24.6., ble arrestert allerede 2 dager etter. Den 6.7.42 ble en ekspeditør arrestert av det tyske sikkerhetspoliti mens han holdt på med billettsalg. Tyskerne oppga som vanlig ingen grunn, men det ble antatt at det var i forbindelse med en sammenkomst den 17. mai. Han ble løslatt i januar 1943.

Den 14. mai 1942 melder en banemester at en linjearbeider har vært fraværende fra 6. mai. Ved henvendelse til lensmannen får banemesteren meddelt at både linjearbeideren og hans hustru ble arrestert den 5. mai av tysk politi. De var siktet for servering av mat til en russisk krigsfange som hadde rømt fra en fangetransport. Den 4. august melder banemesteren at linjearbeideren er kommet tilbake, men er under legebehandling, og at han ikke er arbeidsdyktig før om 3 uker.

Den 10. september 1942 foreligger en oppgave over 8 arresterte tjenestemenn som inntil den dag satt fengslet. Oppgaven omfatter 15 navn, men 7 var løslatt før nevnte dato.

Oppgaven blir sendt Generaldirektøren med henstilling om mulig på ny å utvirke at de arresterte tjenestemenn må bli løslatt. Som grunn oppgis den nå herskende personal-

mangel og vanskelige arbeidsforhold. Muligens det hjalp, for i løpet av de påfølgende 14 dager blir 3 mann løslatt og melder seg tilbake til tjeneste.

Til gjengjeld arresterer tyskerne et bud og NS-folk (hirden) en banevokter. For banevokteren er grunnen opplyst. NS hadde satt i gang en særskole for barn mellom 10 og 12 år, og banevokteren nektet sine barn å gå på skolen.

En sporskifter blir arrestert den 7.10.42 for å ha båret jaktvåpen. Saken ble behandlet av tyskerne. Sporskifteren satt fengslet til 23.10.42 og slapp med kr. 100,- i bot.

Arrestasjonene fortsatte, og den 19. januar 1943 ble følgende sirkulærskriv sendt ut:

"Sirkulærskriv nr. 18/1943:

Arrestasjon av jernbanens tjenestemenn.

Fra Generaldirektøren for Statsbanene har man mottatt følgende brev av 7.1.1943 - j.nr. 29/43 A:

Foranlediget ved at jernbanetjenestemenn ble arrestert av norsk og tysk politi uten at sjefen for vedkommende administrasjon eller vedkommendes overordnede ble underrettet så betids at stedfortreder kunne skaffes og ofte uten at arrestordre ble forevist, henvendte man seg til Arbeidsdepartementet og pekte på de store vanskeligheter dette medførte for avviklingen av trafikken. Arbeidsdepartementet henstillet deretter til Politidepartementet at politiet ved sine inngrep overfor jernbanens funksjonærer for fremtiden måtte ta tilbørlig hensyn til avviklingen av jernbanetjenesten, at arrestordre måtte bli forevist vedkommende distriktsjef i betimelig tid før iverksettelse av arrestasjon av tjenestemenn ved Statsbanene, - og at det måtte bli rettet fornøden henvendelse herom til de tyske myndigheter for så vidt angikk arrestasjon som måtte bli foretatt av det tyske politi.

I skrivelse til Arbeidsdepartementet av 18.12.1942 har Politidepartementet nå uttalt:

"Statspolitiet er varslet om forholdet og anmodet om at de fornødne hensyn blir tatt. Likeså har en rettet en liknende henvendelse til det tyske sikkerhetspoliti, og henledet oppmerksomheten på det av det ærede departement anførte."

Ved mulig forekommende tilfelle, hvor tjenestemenn blir arrestert uten at distriktsjefen er kjent med arrestordren, bes vedkommende polititjenestemanns oppmerksomhet henvendt på ovenstående.

Enhver arrestasjon av tjenestemenn - faste som ekstra - uansett hva arrestasjonen gjelder, skal straks meldes til distriktsjefen (skriftlig) samtidig som best mulige opplysninger gis om forholdet."

Den 18.1.1943 ble en førstefullmektig arrestert som gissel for sin sønn. Denne var telegrafist og hadde rømt til Sverige og meldt seg til krigstjeneste. Sønnen falt i Norge under et raid foretatt fra England.

Den 5. mars 1943 meddeler maskiningeniøren at en av hans folk, som ble fengslet av tyskerne den 20.7.1942, ifølge en notis i Aftenposten den 1. mars 1943 var skutt. Vedkommendes familie har vært forespurt når dødsdommen ble fullbyrdet, men kan ikke oppgi den nøyaktige dato, men tror at det var lørdag aften 27. februar 1943.

Tyskerne tok ikke noen hensyn til før nevnte sirkulære om forevisning av arrestordre. Statspolitiet derimot later til å gjøre det, for den 17. mars 1943 underretter de en overkonduktør og stasjonsmesteren om at det er utferdiget beslutning om sikring for overkonduktøren, da denne har nektet å sende sin sønn til NS ungdomstjeneste. Konduktøren blir å holde i fengslig forvaring i 6 - seks - måneder, regnet fra innsettelsesdagen. Men allerede den 20. mars samme år rapporterer stillverksmesteren at 2 linjearbeidere ble arrestert i frokostpausen av 3 sivilkledde menn fra statspolitiet. Noen legitimasjon ble ikke forevist.

Den 5. mai 1943 innberetter distriktsjefen til Generaldirektøren at en lokomotivfyrbøter er arrestert av tysk sikkerhetspoliti, og gjør samtidig merksam på at for den planmessige avvikling av ekstratog for rekvirerte militærtransporter er det påkrevet å beholde kjøredyktig personale i tjenesten, da personellet som has disponibelt

til togtjeneste er ytterst knapt. Man må derfor be om at det snarest søkes utvirket at vedkommende blir frigitt til overtakelse av sin tjeneste ved jernbanen.

I løpet av mai - juni måned 1943 er det tyske sikkerhetspoliti i aktivitet over hele Østbane-området. Det later til at de får "rullet opp" en sabotasjegruppe. Mange blir arrestert og andre innkalt som vitner. Den 10. juni skriver stasjonsmesteren, Oslo Ø., at 17 mann av plattformbetjeningen er innkalt til forhør hos Feltgendarmeri, Grønlands Hospits, Oslo. Ved arbeidstidens begynnelse kl. 15.00 manglet 12 av de 17 mann. 8 mann kom etter hvert i tiden kl. 15.15 - 17.15. 4 mann møtte ikke. I en etterskrift tilføyer stasjonsmesteren: "Det er nå tilsammen 9 mann i varetekt."

Den 8. juli 1943 sitter 17 mann tilhørende lokomotivavdelingen i Lodalen arrestert. Herav er det 15 pussere og 2 fyrbøtere. 2 pussere er forsvunnet, så i alt er 19 mann borte.

Fredag 2.7.1943 ble en stasjonsmester på Gjøvikbanen arrestert av Statspolitiet, som mistenkte ham for å ha kjennskap til en ilgodspakke som inneholdt illegale aviser. Stasjonsmesteren ble sluppet fri om kvelden mot meldeplikt.

Arrestasjonene av gisler fortsetter, men en del blir arrestert uten at grunn er oppgitt. En del av de arresterte melder seg ganske snart igjen til tjeneste uten at det foreligger noe om hvorfor de er blitt arrestert.

Den 16.8.1943 blir en baneinspektør innkalt til Orts-Kommandantur for å overføres i krigsfangenskap som norsk offiser.

Av en oppgave av 26. august 1943 fremgår det at inntil nevnte dag sitter i alt 37 tjenestemenn arrestert. Den 24.1.44 får distriktet en oppgave over 28 arresterte tjenestemenn som stilles til disposisjon og settes på ventepenger overensstemmende med forordning av 5. mai 1941.

Den 2. mars 1944 kommer en oppgave over 15 arresterte gjeldende det samme, så på dette tidspunkt satt i alt

52 arrestert.

Alle arrestasjonene sammen med de som forsvant gjorde personalsituasjonen meget vanskelig, og den 16. mars 1944 sendte distriktsjefen følgende brev til Generaldirektøren:

"Idet man henviser til tidligere innberetning i brev av 14. og 15. mars 1944 om arresterte stasjonsmestere, konduktører og telegrafister m.fl., vil man allerede på nåværende tidspunkt gjøre oppmerksom på at hvis denne tapping av arbeidskraft fra våre stasjoner og tog fortsetter, vil det kunne medføre at man for å holde trafikken gående må gå til innskrenkninger i stasjonenes ekspedisjonstider og i togenes bemanning for å dekke det aller nødvendigste behov til varetagelse av sikkerhetstjenesten.

I visse tilfeller kan det også komme til å hindre den fulle kapasitet av banenes transportevne, når det skal ses hen til effektiv sikkerhet for togenes fremføring under ansvarsfull og krevende tjeneste av personale som tildels lider under vanskelige ernæringsforhold.

Man har ikke villet unnlate å gjøre oppmerksom på den vanskelige stilling jernbanen er kommet i ved disse arrestasjoner av driftspersonale, og man tør anmode om at det gjøres en inntrengende henstilling hos rette vedkommende om at arrestasjon av jernbanens driftspersonale mest mulig unngås."

Det ser ikke ut til at henstillingen ble tatt til følge. Arrestasjonene fortsetter i tiden fremover som før. Distriktsjefen sender også på eget initiativ søknad om frigivelse for mange av fangene og på anmodning fra de arrestertes pårørende. Det kan jo tenkes at noen ble frigitt på grunn av disse søknader, men det fremkommer ikke noe i saken som tyder på det.

I august-september 1944 ble en illegal organisasjon rullet opp og ca 15 tjenestemenn ble arrestert. Flere av disse ble fjernet mens de var i tjeneste. Distriktsjefen peker på dette i sin innberetning til Generaldirektøren og sier bl.a., at det på grunn av de stadig stedfinnende

arrestasjoner og de mange som av frykt drar over til Sverige snart er umulig å holde driften gående. Det oppstår slik angst og frykt blant personalet at det er ytterst uheldig for jernbanens drift, og man anmoder om at det overfor de tyske myndigheter må bli gjort alt mulig for å få stoppet arrestasjonene.

Det var nå tilsatt en ny generaldirektør som var mer velvillig stemt overfor Nasjonal Samling. Av saken fremgår det at han har anmodet distriktsjefen om å gi ham de opplysninger som er mulig om årsaken til hver enkelts arrestasjon.

En liste som omfatter 77 navn, blir oversendt Generaldirektøren, men bare for 10 av dem kan grunn oppgis, idet disse er arrestert som gisler.

Natten 14./15. oktober 1944 ble tjenstgjørende lokomotivpersonale på et tog arrestert på Kongsvinger. De kjørte et militærtog fra Elverum og skulle til Loenga. Den tyske transportfører oppga å ha funnet et gevær på lokomotivet. Nytt lokomotivpersonale måtte skaffes, og toget kom til Loenga 4½ time forsinket. Lokomotivføreren ble etter forhør løslatt 15. oktober, mens fyrbøteren ble holdt i fengslig forvaring til 16. oktober. Ingen av disse hadde noe kjennskap til geværet. Til historien hører at transportføreren forlangte at det skulle være vakt på lokomotivet fra Kongsvinger til Loenga. Den nye lokomotivfører nektet å kjøre under bevoktning før det forelå ordre om dette fra Transport-Kommandantur. Transportføreren fikk telefonisk ordre fra dette om at det i k k e skulle være bevoktning på lokomotivet.

Det later til at tyskerne grep til arrestasjon på den minste mistanke. Den 14. oktober 1944 ble en konduktør som skulle kjøre et militærtog, holdt tilbake fordi han så mistenkelig ut. Noen dager senere ble en stasjonsbetjent arrestert fordi husverten hadde et utkoplet radioapparat med grammofonforsterker. Omtrent samtidig ble en telegrafist arrestert fordi han hadde ringt etter en bil til en dame som kom med kveldstoget.

Arrestasjonene fortsetter, men distriktsjefen fremholder på ny den prekære mangel på personale. En del blir løs-

latt og melder seg etter hvert tilbake til tjeneste.

Etter en liste utstedt av Generaldirektøren, sitter det arrestert 56 tjenestemenn fra Oslo distrikt pr. 7. februar 1945, men arrestasjonene fortsetter i mars og april måned. Den 13. april 1945 ble 5 mann fra stillverksavdelingen arrestert av det norske statspoliti under razzia på Ski. Så vidt det kan ses av saken, ble den siste tjenestemann arrestert den 24. april 1945 og slapp fri sammen med alle de andre den 8. mai 1945.

Fra en av de arresterte finnes følgende brev, datert 23.9.45, til distriktsjefen, Oslo.

"Undertegnede skal herved få opplyse følgende:

Jeg ble arrestert av tyskerne før pinse 1943, datoen husker jeg ikke, og ble ført til Motzfeldtsgaten, hvor jeg var i flere timelange forhør som siktet for tyveri fra den tyske hærmakt. De tyske vaktposter og forhørere stod bak og truet med både tortur og skyting, hvis jeg ikke sa og skrev som de herrer dikterte meg, og etter 4 dager ble jeg sluppet fri. Det var pinseaften 1943.

Så ble jeg igjen arrestert den 28. oktober 1943 og ført til Møllergaten 19 og var igjen i flere tvangsforhør, og så ble jeg ført til Kristinelundvei, hvor jeg fikk 6 års tukthus. De sa de skulle statuere et eksempel. Så ble jeg etter dommen ført til Grini, så til Akershus og derfra den 2.1.44 til Tyskland, "Rensburg" i Slesvik-Holstein, derfra til "Bütsov Dreibergen" i Meklenburg og derfra til Darmstadt, hvor jeg fikk mavesår og lå på lasarett en tid. Derfra sendt til "Rotwald i Dieburg", hvor jeg var til amerikanerne befridde oss 26. mars i 1945. Ble så sendt til Darmstadt, hvor vi var til vi alle sammen etter hvert ble sendt hjem. Det var alle verdens nasjoner samlet, så det var et mareritt å være der den tid, men heldigvis ble det ikke så lenge. Den 9.6. ble jeg og en del danske og norske ført til en flyplass og så bar det pr. fly hjem. Vi landet på Fornebu etter 5.05 timers flyvning over land og hav på en i alle deler strålende flytur."

OMKOMNE VED JERNBANEULYKKER UNDER OKKUPASJONEN

Den 7. oktober 1947 skrev Generaldirektøren til alle distrikter og utba seg en oppgave over de jernbaneulykker, hvor det gikk menneskeliv tapt, som kunne sies å skyldes krigen eller i særlig grad de forhold som var her i landet på grunn av krigen.

I brev av 30. oktober 1947 svarer Distriktsjefen følgende:

"I Oslo distrikt kan det ikke ses å ha forekommet ulykkestilfeller som har sin direkte årsak i krigen i vårt land."

Ved gjennomgåelse av oppgaven over omkomne jernbanefunksjonærer i okkupasjonstiden 1940-1945 viser det seg at 16 er omkommet ved uhell som nok dessverre ville ha hendt selv under normale forhold. Til disse 16 kommer 2 som omkom ved sprengningen av stillverket i Lillestrøm. Disse er nevnt under avsnittet om sabotasjehandlinger.

+ + +