

NORGES STATSBANER
Trondheim distrikt
Distriktsjefen

NORGES STATSBANERS KRIGSHISTORIE
1940 - 1945
TRONDHEIM DISTRIKT



410

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

Historikk	side	3
Norske forsvarstiltak	"	4
Mobilisering	"	5
Mobiliseringstransporter	"	5
Norske og allierte militærtransporter	"	6
Den tyske invasjon	"	7
Den tyske framrykking langs Dovrebanen	"	8
Den tyske framrykking langs Nordlandsbanen	"	9
Persontrafikken under krigshandlingene	"	10
Personale	"	12
Organisasjon	"	13
Delt togledelse	"	13
Krigsskader	"	14
Opprettelse av tysk organisasjon	"	17
Samarbeid	"	18
Driften under okkupasjonen	"	18
Våre falne	"	20

B I L A G

Fortegnelse over Trondheim distrikt	bilag	1
Mobiliseringsordre	"	2
Kunngjøring fra den tyske kommandant	"	3
Oppgaver over militærtransporter	"	4
Togtider for lokaltrafikken fra og til Trondheim, gjeldende fra 29.4.1940	"	5
Brigadeordre nr. 4	"	6
Avskrift av telegrafisk ordre fra Brigaden 18.4.1940	"	7
Fortegnelse over krigsskadde bruer og underganger	"	8
Kart over krigsskadde bruer og st.	"	9
Rapporter fra inspektör Vik	"	10
Historisk datafortegnelse	"	11
Unntagelsestilstanden i Trondheim	"	12
Sabotasjehandlinger	"	13
Intervjuer		

HISTORIKK

Trondheim distrikt av Norges Statsbaner beste ved krigsutbruddet 9 april 1940 av følgende baner:

Rörosbanen, Tynset-Stören, smalsporet		163 km
Dovrebanen, Dombås-Trondheim, normalsporet		210 "
Meråkerbanen, Trondheim-Storlien gr	"	102 "
Nordlandsbanen, Hell-Grong,	"	188 "
Namsosbanen, Grong-Namsos,	"	52 "
Tilsammen		<u>715 km.</u>

Dessuten var Nordlandsbanens forlengelse under anlegg fra Grong til Rognan. Av dette anlegg var strekningen Grong-Mellingsmoen mellom Bjørnstad og Smalåsen skinnelagt. Det var også lagt skinner fra Mosjøen til Svenningdal og hele strekningen Grong-Mosjøen 186 km var planlagt åpnet for trafikk sommeren 1940. I bilag 1 er disse baner inntegnet med stasjonsfortegnelse.

Distriktet som ved krigsutbruddet gikk gjennom de 4 fylker, Oppland, Hedemark, Sør-Trøndelag, og Nord-Trøndelag, hadde derfor en betydelig utstrekning. Over Dovre og Röros var distriktet knyttet til det øvrige jernbanenett, og over Storlien grense hadde vi samtrafikk med Svenska Jarnvegen og de dermed bestående nordiske og kontinentale forbindelser.

Både fordi at jernbanen var en sikker helårlig forbindelse, hadde stor kapasitet og holdt en høy standard med en anerkjent service var jernbanen av stor betydning i løsningen av de transportkrav som et velordnet samfunn betinget. Landsdelens eget næringsliv var på enkelte områder helt avhengig av jernbanens transportevne.

Etter verdenskrigens utbrudd høsten 1939 skulle landets myndigheter sørge for at vi fikk de varer som en anså nødvendig å ha noe større lager av. Vinterkrigen i Finland skapte også øket trafikk over Trondheim havn, og det var derfor en betydelig trafikk over Storlien grense.

Jernbanen hadde også med erfaring fra verdenskrigen 1914-1918 sørget for å forsterke sine lager. Disse lager var utbygget under den forutsetning at landet kunne holde seg utenfor en væpnet konflikt.

Trondheim distrikt av Norges Statsbaner, som til tross for sin store utstrekning, stort sett går gjennom 5 divisjonskommandoområde, var i en krigssituasjon tillagt en del spesielle oppdrag av sivil og militær karakter som evakuering av sivilbefolkningen og utførelse av mobiliseringstransporter. Slike transporter forutsatte blant annet et intakt transportapparat og en bestemt tid for utførelsen. Ved den tyske invasjon natten til 9 april 1940 falt flere av disse forutsetninger bort.

Men jernbanen kom likevel til å spille en stor og i enkelte tilfeller avgjørende rolle for de norske militære interesser i april 1940.

Også senere under hele okkupasjonstiden var jernbanen av den største betydning for utviklingen av transportoppdrag til lands. Kystveien var på grunn av stadige angrep en utsatt og usikker fart og til lands var bilenes antall og lasteevne ennå ikke utviklet til det vi kjenner idag, og dessuten manglet de drivstoff.

Til tross for økende vansker med aggregater, drivstoff og materiell kom derfor jernbanen til å måtte utføre betydelige transportoppdrag under krigen og okkupasjonen. Det var jernbanens ledelse som til stadighet måtte forsøke med alle brukbare midler å sørge for at en så stor del som mulig av disse transportytelser kom rene norske og sivile formål til gode.

Lett kunne det ikke bli bestandig, men ofte oppnådde en resultater for strevet. Andre ganger ga det nok skuffelser, men det nyttet aldri å gi opp. En nasjon med 3 mill. mennesker skulle gjennomleve en okkupasjon av en fiende hvis lune og innfall med krav, press og terror skiftet etter krigslykken.

Det er det dokumentariske stoffet som ennå finnes fra denne tid som er lagt til grunn for denne beretning. Da det er lagt vekt på at denne framstilling også skal være historisk korrekt kan det tenkes at man vil savne opplysninger om forskjellige forhold som kan interessere.

NORSKE FORSVARSTILTAK.

NÖYTRALITETSVERNET.

Den norske utenrikspolitikken fra den annen verdenskrigs utbrudd september 1939 og fram til 9 april 1940 var basert på nøytralitet, og håpet om at vi i likhet med verdenskrigen 1914-1918 skulle makte å holde oss utenfor stormaktskrigen.

De militære disposisjoner var derfor begrenset av dette hensyn, og de stående norske styrker ble da også kalt nøytralitetsvern. Disse avdelinger led ofte av store og avgjørende mangler på utstyr og øvelse hos befal og menige. Se oberst Getz bok fra krigen i Nord-Trøndelag 1940, side 9-22.

Sør-Trøndelag infanteriregiment nr 12 med ekserserplass og depoer på Værnes og Nord-Trøndelag infanteriregiment nr 13 med ekserserplass og depoer på Steinkjer hadde begge i januar 1940 sendt 1 bataljon hver til Nord-Norge og disse avdelinger var med i kampene der.

IR 13 hadde også mobilisert ett av sine to landsvernskompanier som var avgitt til Agdenes festning.

Den 5 april var feltbataljon II/IR 13 kalt inn. Denne skulle settes opp på Steinkjer for å sendes derfra 10 april til Narvik. Bataljonen var ferdig oppsatt 8 april med 1 slagdags ammunisjon, - hele regimentets beholdning.

MOBILISERING.

Som det vil framgå av bilag nr. 2, ble det 9/4 kl. 11.25 sendt telegram fra Hovedstyret til Distriktsjefen i Oslo, Drammen, Hamar og Kristiansand. Denne ordre er ikke adressert til distriktsjefen i Trondheim, fordi det på dette tidspunkt ikke var forutsetningen å mobilisere 5 Divisjon. Da mobiliseringsordren kom i radio senere på dagen hadde de tyske tropper full kontroll med distriktsadministrasjonen og mobiliseringsordren kunne derfor ikke utløse den forutsatte reaksjon fra distriktet.

Første mobiliseringsdag var dessuten satt til 11 april, og da de første tyske tropper rykket inn på Værnes 10 april kunne IR 12 og AR 3 som hadde sine depot der ikke få mobilisere.

Dragonregiment nr 3 med depot på Rinnleire ved Rinnan stasjon mobiliserte under forflytting fra Rinnleiret til Snåsa.

IR 13 hadde sin ferdige oppsatte bataljon 9 april og satte også senere opp en "Övelsesbataljon" (111/IR13).

Foruten disse enheter besatte norske frivillige de gamle festningsanlegg ved Vaterholmen bro i Verdal og Hegra Festning i Stjørdalen.

Disse styrker sammen med 1 bataljon fra IR 14 fra Møsjøen, som ble forflyttet til Jørstad, var det som dannet 5 Brigade. Brigaden sto under kommando av general Laurantzou og senere oberst O.B. Getz.

MOBILISERINGSTRANSPORTER.

Da tyske tropper inntok Trondheim natten til 9 april 1940, besatte de i første omgang en rekke punkter som var av militær betydning og deriblant Trondheim jernbanestasjon hvor tyskerne troppet opp kl. 0500 om morgningen.

Distriktsjefen sammen med flere andre offentlige etaters sjefer var kalt til politistasjonen kl. 4.15 om morgningen og det ble da opplyst at byen ville bli overgitt uten motstand.

Den tyske kapitänlt. Sonnemann sammen med ltn. Walcke kom til distriktsjefen i konferanse kl. 09.00. Han orienterte distriktsjefen om situasjonen og satte fram sine krav. Tyskerne kunne inntil videre gå med på normal drift av jernbanen.

Kapitänlt. Sonnemann som i den nærmeste tiden var tyskernes kontaktsmann med jernbanen, övet stadig kontroll med at det ikke ble utfört mobiliseringstransporter.

Tyskerne önsket underretning hvis det var uvanlig stor trafikk utenom evakueringstrafikken. Noen melding om dette ble aldri gitt av distriktet, men tyskerne kom stadig tilbake med spørsmål om kontroll av den pågående mobilisering og de vernepliktiges framreise.

Det vises her til den tyske kommandants kunngjøring av 10 april 1940. Se bilag 3.

Det var derfor naturlig at mobiliseringstransporter etter forutlagte planer ikke ble utført da det for det første manglet den nødvendige ordre for å sette transportene i verk, og dernest at tyskerne ville ha hatt kontroll med at slike transportert ble utført.

Når det i distriktet ble utført transportert som vel kan sies å være mobiliseringstransporter foregikk disse utelukkende i de frie områder og etter rekvisisjon fra militære myndigheter for hver gang.

En ser da bort fra de mobiliseringspliktige og frivillige mannskaper som på forskjellig vis kom med rutegående tog ut fra de besatte områder for å melde seg til tjeneste.

NORSKE OG ALLIERTE MILITÆRTRANSPORTER.

I de deler av distriktet som var under kontroll av norske styrker ble det utført en rekke militærtransporter. Av en oppgave fra distriktsjefen datert 13.12.1940, vedlagt her som bilag nr 4, vil det framgå at det er utført 67 transportoppdrag. Herav har 2 transportert gått i rutegående tog og de øvrige 65 med ekstratog.

Når det gjelder den samlede sum av transportert, er det vanskelig å fastsette denne nøyaktig, da det for en rekke av de oppgitte transportert mangler både angivelse av styrke og vognnr. At de imidlertid var betydelige vil vel framgå av oppgaven.

I tilleggsopgaven for januar 1941 er der oppstått en feil. Dette gjelder transportene fra 8-12 Namsos-Grong som er oppgitt til 8 lukkede og 4 åpne godsvogner. Etter stm. Namsos oppgave av desember 1940 skal det være 8 personvogner og 4 lukkede godsvogner.

Dermed skulle den samlede oppgave over anvendt materiell i militærtransportert være:

126 personvogner,
81 lukkede godsvogner,
212 åpne godsvogner.

Transportene utførte over forskjellige strekninger på samtlige distriktets baner unntatt Meråkerbanen.

Av større transportert kan nevnes ca. 500 mann fra Støren til Tynset.

IR 14 bataljonen ca. 500 mann fra Harran til Jørstad og den samme bataljon ved tilbaketrekkingen fra Nord-Trøndelag 3.5.1940.

Transport av størstedelen av de britiske styrker på 4000 mann med utstyr fra Namsos og sydover mot Grong-Steinkjer og Verdal.

Det overveiende antall transportert foregikk om natten beskyttet av mørke mot fiendtlig flys virksomhet.

I enkelte tilfeller var jernbanen den eneste og avgjørende transportmulighet. Dette gjaldt eksempelvis i følgende tilfeller:

Veien over Dovre ble ikke holdt åpen om vinteren, og Dovrebanen var derfor her den eneste kommunikasjonsmulighet.

I Nord-Trøndelag var veiene i en elendig forfatning på grunn av den store trafikk og vårløsningen. Veien Kvam-Snåsa-Formofoss var ikke bred nok til forbikjøring under sterk trafikk. Senere ble denne veien ufarbar på grunn av teiteløsning. Den trafikk som jernbanen her utførte kan en derfor med sikkerhet si ikke kunne ha vært overført til landeveistransport uten at transportapparatet hadde brutt sammen.

Hertil kom at det ikke var sammenhengende vei på sydsiden av Snåsavatnet mellom Steinkjer og Snåsa. De styrker som derfor skulle operere i dette område var henvist til å benytte jernbanen.

Man kan derfor si at de transporter som jernbanen utførte under krigen i Nord-Trøndelag var helt avgjørende for de militære disposisjoner.

Den Militære ledelse innså sikkert også betydningen av dette ved å opprette eget distrikt og å mobilisere jernbanens personale.

DEN TYSKE INVASJONEN.

BESETTELSEN AV TRONDHEIM.

Det var svært få som den gang trodde at Norge var av spesiell interesse i stormaktskrigen og de aller fleste mente at vi skulle klare å holde på vår nøytralitet. Da derfor det tyske overfallet kom natten til 9 april 1940, var det ganske overraskende. Den tyske invasjon som foregikk på forskjellige kanter av landet hadde også en innfallsarm mot Trondheim og Trøndelag. Tyske krigsskip seilte uten nevneverdig motstand inn Trondheimsfjorden og landsatte tropper tidlig om morgningen 9 april. Tyske skip som lå forankret på redene ble forhått til kai og viste seg å inneholde tropper og forsyninger. De tyske troppeavdelinger besatte straks alle offentlige institusjoner som politi, post, telegraf og jernbanestasjon samt havneanlegg, bruer og andre strategisk viktige punkter. I byen var det ingen norske militære enheter bortsett fra ca 40 mann fra den militære forskole som var forlagt på Kasernen og som søkte over til Værnes for å slutte seg til de norske styrker som var der.

Tyskerne møtte derfor ingen militær motstand ved besettelsen av byen.

Distriktsjefen sammen med flere andre offentlige tjenestemenn var kalt til politistasjonen kl 4.15 om morgningen og det ble da opplyst at byen ville bli overgitt uten motstand.

Tyske tropper hadde besatt jernbanestasjonen og havneområdet kl 5.00.

Den tyske kapiteinlt'n Sonnemann sammen med lth. v. Walcke kom til distriktsjefen i konferanse kl 9.00. Sonnemann redegjorde her for situasjonen og formulerte høflig sine krav under påpekning av at ingen veigring ville bli tålt.

På anmodning fikk han en orientering om distriktets organisasjon og utstrekning og forlangte en oppgave over materiell innen kl 12.00 den 10. april.

Tyskerne tok inn på Phoenix Hotell og opprettet her sitt kommandantur under ledelse av oberst Weiss. Gjennom sin kontaktmann kapiteinlt'n Sonnemann dikterte og kontrollerte han jernbanens transporter.

DEN TYSKE FRAMRYKKING LANGS DOVRERANEN.

Tyskerne tok det forholdsvis rolig i Trondheim de første dagene og gjorde bare spredte rekognoseringstokter mot Heimdal og Melhus. Det var enda ingen norske styrker i ~~denne~~ dette område.

Søndag 14. april gjorde så en mindre tysk avdeling et framstøt mot Stören.

Ved Lundamo Støtte de på en avdeling på 12 mann under ledelse av kaptein Dahl. Kaptein Dahl og menig Kvernmo falt sammen med ca. 15 tyskere. En tysk motorsykkellordonans kom seg tilbake.

Den norske avdeling som beste av frivillige sprengte veibrua ved Lundamo og søkte tilbake til egne styrker ved Stören. Dette synes å være den første trefning mellom norske og tyske avdelinger i Trøndelag. Samme dag ble jernbanebrua ved Lundamo og veiovergangsbrua ved Haga sprengt. Dermed var all vei og jernbaneforbindelse brutt og de tyske styrker måtte gjøre en omgående bevegelse ved Lundamo for å ta seg fram til Haga veiovergangsbru mellom Hovin og Stören.

Den 27. april gikk tyskerne til angrep ved Haga bru og trængte om kvelden fram til Stören hvor stasjonsbygningen og 2 av jernbanens boliger var brent ned under bombardementet.

De norske avdelinger som trekte seg tilbake mot Berkåk og Ulsberg sprengte jernbanebrua ved Igla for å sinke den tyske frammarsjen.

Likevel lyktes det tyske tropper å trenge fram til Ulsberg å få kontakt med de tyske avdelinger som var kommet over Kvikne fra Østerdalen.

Tyskerne trekte videre mot Oppdal og gjennom Drivdalen til Kongsvold hvor de fikk forbindelse med de tyske avdelinger som fra Alvdal var trengt gjennom Foldalen til Hjerkin.

Dermed hadde de tyske styrker fra Østlandet og Trøndelag fått samband med hverandre og Sør-Norge ble ansett for tapt av de norske styrker og kapitulasjonen var bare en formell sak.

DEN TYSKE FRAMRYKKING LANGS RÖRSBANEN.

De tyske styrkene som rykket oppover Gauldalen fra Stören var ikke kommet lenger enn til Kotsøy den 3.mai.

Det utviklet seg her til kamper mellom norske frivillige styrker og tyskerne.

Striden varte til ut på natten til 4.mai.
De norske tap var 2 falne.

DEN TYSKE FRAMRYKKING LANGS NORDLANDSBANEN.

Tyskerne hadde sikkert rede på at de norske regimentsdepoer var lagt nord for Trondheim, på Værnes, Rinnleire og Steinkjer.

De trengte derfor allerede 10 april fram mot Værnes og inntok ekserserplassen med depcer den samme dag. Plassen var da forlatt av de norske styrker.

Flyavdelingen var 9 april forflyttet til Selbu. Infanteriavdelingen var trekt tilbake til Innherred for å gå sammen med IR 13. En frivillig styrke under ledelse av major Holtermann hadde forskanset seg på Hegra festning, Denne avdelingen holdt stand til 5.mai og var den siste avdelingen som ble overgitt til tyskerne i Nord-Norge.

Tyskerne fikk etterhverforsterkninger til Værnes og Stjørdal, men de måtte avgi en nokså stor avdeling for å ta seg av den norske styrken som hadde forskanset seg på Hegra festning. Uten å møte motstand kunne de rykke fram til Verdalselva.

Her støtte de på engelske tropper og etter heftige kamper kunne tyskerne rykke over Verdalselva 21 april og inntok Verdal stasjon. 3 jernbanemenn ble tatt til fange og ført til Trondheim.

En avdeling tyske soldater var gått i land på Inderöya og denne styrken søkte fram mot Steinkjer. Etter en trefning med engelske soldater ved Vist kom de fram til Steinkjer og inntok byen om kvelden 22 april.

Som noen av de siste hadde jernbanens personale forlatt byen kl 2000 om kvelden.

Senere kom det til trefninger mellom norske og tyske styrker i området Stod Binde og her var også de tyske styrker oppmarsjert ved kapitulasjonen 4.5.1940.

SIVIL TRAFIKK.

PERSONTRAFIKKEN UNDER KRIGSHANDLINGENE.

Den sivile trafikk foregikk omtrent uforstyrret i tiden 9-13 april 1940. Hele distriktets jernbanenett var intakt og toggangen som normalt med endel mindre forsinkelser. Det var den tyske ledelses forutsetning at togtrafikken gikk uforstyrret. Opprop fra norske myndigheter som ordfører, fylkesmann og høyesterettsjustitiarius oppfordret folk til å gå til sitt arbeide som vanlig. Togtrafikken gikk derfor uforstyrret.

Tyskerne forlangte allerede 10 april opplysning om den sivile trafikk var så stor at den kunne settes i forbindelse med den pågående mobilisering, men slik melding ble det ikke funnet nødvendig å gi.

I en kunngjøring fra luftvernsliefen 9 april ber denne om at Trondheim evakueres og at befolkningen nytter vanlig rutegående befordringsmiddel.

Det var derfor i disse første dagene stor trafikk med jernbanen, og den var spesiell stor panikkdagen 11 april da det gikk rykter om at byen skulle bombes, og i de nærmeste dager fortsatte folk å reise ut fra byen med tog og andre befordringsmiddel. Mobiliseringen av de norske styrker var på dette tidspunkt ikke kommet så langt at vi hadde fått en markert front og togene risikerte derfor ikke på noe sted å komme i ildlinjen. Det var derfor heller ikke nødvendig av sikkerhetsmessige grunner å stoppe trafikken.

Søndag 14 april ble så bruene ved Haga veiovergangsbru og Lundamo og Verdal jernbanebruer sprengte og vi fikk linjebrydd på disse stedene.

Den tyske kommandant oberst Weis møtte opp hos distriktsjefen mandag den 15 april kl 8.45 og nedla forbud mot sivil trafikk. Han begrunnet dette med at tyske militære ikke kunne ta ansvaret for siviltrafikken når jernbanen ble utsatt for sabotasje.

Meldingen om innstillingen av togtrafikken ble sendt ut gjennom kringkasting og aviser i en omarbeidet form. Det heter her: "Den tyske overkommando meddeler: Det er kommet melding til distriktsjefen i Trondheim for Norges Statsbaner om at jernbanelinjen i nord og sør ble brutt på grunn av sabotasjeakter. Som følge herav måtte det ordnes slik at persontrafikken innstilles fra mandag inntil videre for å unngå jernbaneulykker. Denne forordning ble truffet i samsvar med den tyske kommandant. Man håper å kunne gjenopprette jernbanelinjene snarest og få affæren oppklart."

Det var dermed stopp i all sivil togtrafikk mellom Trondheim-Støren og Trondheim-Verdal.

Jernbanen mente det var riktig å prøve å løse det sivile trafikkbehov så godt det lot seg gjøre, og satte derfor inn sine egne 6 busser i trafikk mellom Trondheim-Ringvål og Trondheim-Midtsandan. Dessuten ble det skaffet en del private

busser fra forskjellige selskaper, slik at de tilsammen disponerte ca. 20 busser.

Dette var langt fra noen tilfredsstillende ordning, men det var av betydelig hjelp for å skaffe folk transport til og fra arbeide i byen.

Med den store tilstrømmingen av evakuerte til områdene rundt byen oppsto det ganske snart mangel på matvarer og distriktet arbeidet derfor med å få til en ordning slik at forretningene kunne få tilført varer fra byen.

Den 20 april, etter at all toggang hadde vært innstilt en uke, oppnådde en så å få tillatelse til at det kjørte et ekstratog fra Hell til Trondheim og ratur. Dette tog, det såkalte "Kjøpmannstog", kjørte nå hver dag også om søndager så lenge innskrenkingen i toggangen varte.

Den 23 april har tyskerne i forhandling med distriktsjefen gått med på at det settes opp rute for 12 tog på strekningen Trondheim-Kopperå. Tyske styrker hadde dagen før rykket inn i Steinkjer og den nærmeste norske avdeling lå nå isolert på Hegra festning.

Da den tyske kapitänlttn. Sonnemann dagen etter hadde konferanse med distriktsjefen meldte han fra at "De i går oppsatte rute-messige tog foreløbig kun går som militærtog."

I forhandling med distriktsjefen den 26 april tilbød Det tyske kommandantskap sivil trafikk åpnet fra mandag 29 april mellom Trondheim-Kopperå/Rinnan og Trondheim-Melhus Eventuelt Stören,

Fra 29 april ble det så åpnet sivil trafikk i begrenset utstrekning mellom Trondheim-Melhus og Trondheim-Hell. Ruter for denne toggangen er tatt inn som bilag 5.

To togpar som gikk til Hell fikk forlenget sin rute til Rinnan. Dette var så den sivile toggang fram til 10 mai da de første tog passerte de krigskadde bruer ved Lundamo og Verdal og vi fikk sammenhengende trafikk Stören-Sunnan.

Kamphandlingene i distriktet var nå slutt. De siste norske soldater hadde overgitt seg på Hegra 5 mai.

Det som nå kunne hemme en normal toggang var i første rekke sporbrudd som var oppstått hver bruer var sprengte eller bombet. Og naturligvis det faktum at tyskerne la beslag på en stor del av materiellet for sine militærtransporter som var stadig økende.

PERSONALE.

Lørdag 13 april reiste en rekke tjenestemenn som hadde fri på besøk til familie eller kjente på Dovrebanen, Rørosbanen og Nordlandsbanen. Da toggangen ble stoppet 14 april p.g.a. sprengning av bruer, meldte størstedelen av dette personale seg til tjeneste ved den nærmeste stasjon i det fri område. Enkelte ~~stasjoner~~ stasjoner i de frie områder fikk dermed en vesentlig forsterking. Da den sivile reisetrafikken i de besatte områder, d.v.s. mellom Støren og Verdal opphørte fra 15 april og at trafikken for framtid i første rekke skulle tjene tyske interesser, var dette sett fra et norsk syn heldig, både for at bemanningen på frie stasjoner ble styrket og at den tyskkontrollerte trafikk kunne svekkes. Det første skulle vise seg å være riktig. Det siste hadde derimot liten eller ingen betydning.

Den tyske kommandant i Trondheim sendte 21 april ut en offentlig oppfordring til alle menn mellom 19 og 55 år om å melde seg for politiet. Etter søknad fra distriktsjefen ble jernbanens personale fritatt for slik meldeplikt.

Tiltaket tok sikte på å hindre mobiliseringen, samtidig som tyskerne hadde interesse av å registrere ledig arbeidskraft til store militære anleggsarbeider (Lade Varnes Øysand)

Da den sivile trafikk ble stoppet fra 15 april i de besatte områder, fikk vi et stort overskudd av personale her. Jernbanen fikk også vanskeligheter med utbetaling av lønninger. Alt ekstrapersonale (78stk) med mindre enn 1 års sammenhengende tjeneste ble oppsagt til fratredelse.

Den 18 april sendte Centralkomiteen ut en forordning om at ingen arbeider eller funksjonær måtte sies opp. Til tross for dette sendte jernbanen den 24 april ut oppsigelse til 78 ekstrapersonale med mindre enn 1 års tjeneste.

Den 30 april gikk det også ut oppsigelse til ekstrapersonale med mer enn 1 års tjeneste til å fratre tjeneste fra 9 mai, "på grunn av uforutseelige hendelser som har ført med seg hel og delvis innskrenking av jernbanedriften". Personalets organisasjoner nektet å godta en kortere oppsigelsesfrist enn 1 måned.

I mellemtiden ble en stor del av dette personale tatt ut til arbeide ved linjen, og da oppsigelsestiden var ute 1 juni var krigen i Sør-Norge slutt og trafikken med jernbanen ble etter hvert normalisert. Noen betydning fikk derfor denne oppsigelsen ikke.

Den 19 april sendte Finansdepartementet ut en melding om at "lønninger til statstjenestemennene skal utbetales etter gjeldende regler".

Etter hvert som en kom inn i mer ordnede forhold ble personale tatt inn igjen, de siste ved gjenopptakelse av trafikken på Namsoslinja fra 7 juli 1940.

ORGANISASJON.

OPPRETTELSE AV EGNE DISTRIKTER MED SELVSTENIG ADMINISTRASJON.

Da tyske tropper besatte Trondheim stasjon allerede 9 april og bruene ved Haga, Lundamo og Verdal ble sprengt 14 april, kom distriktet til å bli delt i 3 deler. Det besatte område gikk fra Lundamo i Sør til Rinnan i nord; kom til å stå under tysk kontroll. De deler av distriktet som lå syd for Stören kom til å bli underlagt togledelsen i Stören. For den del av distriktet som lå nord for Verdalselva ble det i Brigadeordre nr 4 av 17 april 1940 opprettet eget distrikt. Se bilag nr 6.

I en telegrafisk ordre fra 5te Brigade datert Snåsa ~~18/4~~ 18/4 1940 og undertegnet av oberst Getz blir det i punkt 1 fastslått at "alt jernbanemateriell innen Trondheim distrikt som kan nåes av egne stridskrefter, iberegnet strekningen Grong-Mosjøen er underlagt 5te Brigade". Se bilag nr 7.

Overing. Arne Langeland skal ved alle midler straks fremme banebyggingen til Mosjøen.

Avd., ing. Fr. Holmboe beordres som bestyrer innen det i p. 1 nevnte område med diktatorisk myndighet." Videre oppnevnes: Trafikksjef, vognfordeler, togleder, lok- og verkstedingeniør, verksmester, baneinspektør og kasserer.

Det framgår av Brigadens ordre at da sambandet med Hærens Overkommando og Norges Statsbaners Hovedstyre var brutt var det nødvendig å opprette det nye distrikt.

På grunn av sporbruddet ved Verdal måtte en klare seg med det materiell en hadde nord for sporbruddet. Det var derfor nødvendig med en egen administrasjon for å utføre de transportoppdrag som jernbanen ville bli tillagt. Administrasjonen av det nye distriktet fungerte under de vanskelige forhold meget godt, og varte helt til kapitulasjonen 4 mai 1940.

Det ble utført flere betydelige transportoppdrag som ellers vanskelig ville latt seg gjennomføre. Så vidt en vet ble det ikke opprettet egne distrikter andre steder i landet.

DELT TOGLEDELSE.

Til å begynne med opererte togledelsen samlet for hele distriktet fra Trondheim. I ordre fra 5te brigade datert Snåsa 18/4.40 skulle togledelsen for jernbaner innenfor brigadens område legges til Grong.

Togledelsen for de besatte områder fra Lundamo til Verdalsbrua var lagt til Trondheim,

Togledelsen syd for Haga veiovergangsbru var først lagt til Stören og senere ble denne for Dovrebanens vedkommende flyttet til Oppdal, og togledelsen fra Oslo som flyttet nordover gjennom Østerdalen overtok togledelsen på Rørosbanen.

De forskjellige toglederområder hadde på grunn av sporbruddene og krigssituasjonen ingen samband med hverandre og arbeidet bare innenfor sine egne områder.

Det er klart at togledelsen under de rådende forhold arbeidet under meget vanskelige forhold og likevel må en si at oppgavene ble løst på en meget tilfredsstillende måte. Det forekom bare en jernbaneulykke og årsaken var et uheldig inngrep fra det militære, slik at to tog støtte sammen på åpen linje ved Jørstad st.

KRIGSSKADER.

På grunn av den uklare militære situasjon de første dager etter 9 april oppsto det liten eller ingen skader på jernbanen i disse dager. Da det senere ble opprettet en mer markert front kom også jernbanen i disse områder innenfor det militære operasjonsfelt og det oppsto til dels betydelige skader på jernbanens materiell på grunn av krigshandlinger, vesentlig ved bombing og spregninger.

Krigsskader på jernbanens eiendom fordelte seg slik:

BRUEN

Det foreligger en utarbeidet fortegnelse over krigsskadede bruer og underganger i Trondheim distrikt.

Endel ble skadet ved krigshandlinger i april dagene 1940, men andre var utsatt for sabotasje under okkupasjonstiden.

Til sammen var det 18 bruer og underganger som ble skadet. Av disse ble 14 skadet under krigshandlingene 1940 og 4 ved sabotasje under okkupasjonen. Av disse 18 bruer var det bare 1, bru over Namsen ved Bartnes på Namsoslinja, som ble skadet ved bombing av tyske fly. I rapport fra ing. Vik opplyses det at det visstnok ble sluppet 100 bomber mot brua, men at det bare var 2 som traff målet. De andre 17 ble ødelagt eller skadet ved sprenning av norske eller allierte styrker.

Den 4 mai 1940, da krigshandlingen i Sør-Norge ble innstilt, hadde vi det største antall sprengte bruer på samme tid.

Følgende bruer var da ikke farbare:

Bru over Glåma ved Glåmos sprengt	25.4.40
Glåmos bru	" 25.4.40
Buru bru	" 27.4.40
Igla bru (Bjørset bru)	" 26.4.40
Haga overgangsbru i forb. med veibru	" 14.4.40
Verdal bru	" 14.4.40
Bru over Snåsavatnet	" 23.4.40
Bru over Namsen v. Bartnes bombet	2.5.40
Brøkkvasselv bru sprengt	3.5.40
Vegovergang v. Stortjønelli	" 4.5.40
Lundamo bru	" 14.4.40

Flere av disse bruer hadde totalskade og den endelige utbedring ble ikke foretatt for flere år etter krigens slutt.

De fleste skadede bruer ble utbedret provisorisk og gjort farbare på forholdsvis kort tid. Sprengningene ble utført av og på ordre fra militære avdelinger.

Distriktsjefen har i et overslag fra 10 juli 1940 anslått skaden på bruer under krigshandlingen slik:

Rörosbanen	kr. 10.500.-	
Dovrebanen	" 87.000.-	
Nordlandsbanen	" 174.000.-	
Sum krigsskadede bruer 1940		Kr. 271.500.-

På grunn av at den permanente utbedring av skaden ikke ble gjort for flere år etter krigen, kom de medgåtte beløp til gjenoppbygningen til å bli betydelig større.

LINJEN.

Av rapporter fra avd.ing. Vik over befaringer på samtlige distriktets baner i mai 1940 vil det framgå en del av de skader som var påført linjen og st.arrangementer. Skadene på linjen var anslått slik:

Rörosbanen	Kr. 12400.-	
Dovrebanen	" 14800.-	
Meråkerbanen	" 0.-	
Nordlandsbanen	" 20000.-	
Sum		Kr. 47.200.-

BYGNINGER.

Det ble under krigshandlingene i 1940 påført jernbanens bygninger skade for kr. 342.600.-. Etter distriktsjefens oppgave av 10 juli 1940 fordelte skadene seg på de forskjellige baner slik:

Rörosbanen	Kr. 212.000.-	
Dovrebanen	" 49.000.-	
Meråkerbanen	" 300.-	
Nordlandsbanen	" 81.300.-	
Sum		Kr. 342.600.-

Av rapporter fra inspektør Vik vil det framgå hva skadene i det vesentlige besto i. Inspektør Viks rapport er vedlagt som bilag 10.

RULLENDE MATERIELL.

Distriktsjefen har i brev av 29 juni 1940 til Hovedstyret sendt en spesifisert oppgave over krigsskadd rullende materiell. Det skadete bredsporete materiell fordeler seg slik:

Personvogner	18
Godsvogner	63
Lokomotiver	5

Det skadete smalsporete materiell fordeler seg slik:

Personvogner	3
Godsvogner	4
Lokomotiv	1
Motorvogner	1

Den samlede sum av krigsskadet rullende materiell var ifølge distriktsjefens oppgave anslått til kr 319.900.-.

Av de bredsporete vogner ble 20 ødelagt på Hjerkinns stasjon og 38 vogner på Namsoslinja. De resterende 23 vogner ble skadet ved forskjellige andre stasjoner.

TOTALE KRIGSSKADER I TRONDHEIM DIS RIKT VED
KAMPHANDLINGENE VÆREN 1940.

Distriktsjefens oppgave av 10.7.1940 angir følgende samlede skader:

Bygninger	Kr.	342.600.00
Rullende materiell	"	294.500.00
Bruer	"	271.500.00
Materiell	"	100.000.00
Linjen	"	47.900.00
Lokomotiver	"	25.400.00
Sum		<u>Kr. 1.081.200.00.</u>

En stor del av disse skader kunne ikke utbedres for lang tid etter og utbedringen av krigsskadene kom derfor til å bli vesentlig større.

OPPRETTELSE AV TYSK ORGANISASJON.

Tyskerne opprettet nokså fort sin egen organisasjon til kontroll av jernbanen.

Allerede 9 april kl 9.00 møtte den tyske kapitanltm. Sonnemann til konferanse hos distriktsjefen. Det var han som i den første tiden skulle være kontaktleddet mellom den tyske ledelse og jernbanen og de hadde også en rekke konferanser som det vil framgå av den historiske datafortegnelse bilag nr 4.

Den 29 april blir det i konferanse om organisatoriske spørsmål sagt at Sonnemann blir i sin stilling og tar seg av de større spørsmål i samarbeid med Dc og o.ing. De daglige løpende spørsmål avgjøres av hauptmann Widekind og ltn Gerhard ved Ti.

Den 10.mai blir det opprettet et tysk kontor ved Trondheim stasjon med Bahnhofsoffizier hauptmann v Hartmann som skulle gi alle ordrer angående toggangen.

Senere fikk vi Ausladekommisar 17 Augenstelle der Transportkommandantur som det het.

Både Bahnhofsoffizier og Ausladekommisar var representanter for Transportkommandantur Oslo. Det ser ut som Ausladekommissars område bare var begrenset til rene transportoppdrag, mens Bahnhofsoffizier sto over Ausladekommisar og hadde som arbeids- og ansvarsområde all kontroll med jernbanen i Trondheim distrikt.

I B.sirk nr 53/1941 datert 11 februar ser vi at det skal tjenestegjøre en tysk riksbane-tjenestemann, som skal danne mellemlødd mellom den tyske wehrmacht og Norges Statsbaner. Denne Betriebs-Kontrolleur var direkte underlagt Transportkommandantur Oslo.

I brev fra distriktsjefen til togledere og Sentralkontoret datert 26 feb.1941 er det trekt opp en del retningslinjer for samarbeidet med Betriebs-Kontrolleur.

Betriebs-Kontrolleurens stilling ble forholdsvis for inndratt. Den viktigste oppgaven for denne synes å ha vært kontroll med at trafikken ble avvirket så godt som forholdene tillot og at det blant personalet ikke forekom sabotasje.

De Betriebs-Kontrolleurer som tjenestegjorde i distriktet var av yrke høyere jernbanefunksjonærer og ga etter de skriftlige og muntlige uttalelser som foreligger inntrykk av å ha vært villige å samarbeide med.

Fra 15 aug. 1943 blir så Ausladekommisar 17 og Bahnhofsoffizier Trondheim erstattet med Bahnhofskommandantur I i Trondheim og Bahnhofskommandantur II i Mosjøen.

Bahnhofskommandantur II i Mosjøen hadde den del av distriktet som ligger nord for Formofoss og var underlagt Bahnhofskommandantur I i Trondheim.

Bahnhofskommandantur I virkeområde falt sammen med distriktets grenser.

I slutten av 1944 fikk vi den såkalte Zugübermaching som førte direkte kontroll med toggangen ved en del større stasjoner, og først på 1945 ble denne Zugübermaching utvidet til alle stasjoner. Det var da stadig en tysker på vakt ved siden av togekspeditøren og togledelsen. På denne tid foregikk de store transporter fra Nord Norge og de tyske transporter var sterkt truet av sabotasje.

SAMARBEID.

Det kom aldri til noe særlig godt samarbeid mellom jernbanen og de tyske organisasjoner. Jernbanens ledelse og personale måtte tåle det faktum at de tyske organisasjoner var der, og forsøke å utnytte dette til fordel for norske interesser når dette var mulig.

I sine transportkrav var de tyske organisasjoner strikse, og dette gjalt spesielt når kravet kom fra høyere tyske organisasjoner. På den andre siden var den tyske jernbaneorganisasjon god å ha som mellemann mellom jernbanen og andre tyske enheter. I den daglige drift av jernbanen ville det nok blitt helt utålelige forhold om den tyske jernbaneorganisasjon ikke hadde eksistert. På dette område var den tyske organisasjon til stor nytte for jernbanen.

DRIFTEN UNDER OKKUPASJONEN

Tyskerne begynte nokså snart å stramme sine krav til jernbanen. Allerede fra 17.6.40 forlangte de at militære tog skulle ha fortrinnsrett foran sivil trafikk.

Etter hvert kom også toggangen til å bli dominert av militærtransporter og den sivile trafikk måtte etter hvert innskrenkes til et minimum. For å avhjelpe en del på den vanskelige situasjon ble distriktet tilført både tyske lokomotiver og materiell men også dette kom de tyske militærtransporter tilgode og person og gods- trafikken bde stadig verre for de sivile.

Distriktet prøvde stadig når det kom pålegg om innskrenkninger å finne utveier til å hjelpe den sivile trafikk.

Allerede 13.6.1940 kom det brev fra Hovedstyret om oppsetting av 60 militærtog Trondheim/Åndalsnes Oslo og 3.9.1940 kom det pålegg om innskrenkning i togtrafikken for å frigjøre lok og togbetjening og 15.12.1940 måtte en ~~gættix~~ på Dovrebanen gjøre togrutene rommeligere. Fra nyttår 1941 fikk vi en utvidet militærtrafikk over Storlien og dette førte så til innskrenkning i kjøringen av sivile tog på andre banestrekninger.

I april 1941 ble nattogene på Dovrebanen innstilt, på grunn av utvidet kjøring av militærtog fra 19.4.1941. Nattogene kom tilbake 14.9.1941 og kjørte 3 ganger i uken fra til 28.10.1941 da de ble tatt bort for godt. Senere under okkupasjonen fikk reisende bli med de såkalte Urlaubertog der det var reservert 1 vogn for sivile reisende.

Den 9.2.1942 kom det ytterligere innskrenkninger i den sivile trafikk og fra 23.2.1942 fikk vi innført reisetillatelse til bestemte tog. Slike reisetillatelser ble utstedt av politi og lensmann og skulle vel tjene to hensikter, både å begrense reisetrafikken og å føre kontroll med hvem som reiste. Fra 26.2.1942 ble det oppsatt personførende godstog.

Ifra 15.9.1942 ble det utvidelse av kjøringen for D.W. fra Oslo til Trondheim (Narvik) over Storlien. Den 30.11.1942 kom det krav fra Generaldirektøren om ytterligere innskrenkning i togtrafikken, og distriktsjefen svarer i brev av 14.12.1942 med henvisning om innskrenkning av Wehrmachtstog. Ved evakueringen av de tyske tropper fra Finnmark ble det fra 6.11.1942 foretatt ytterligere innskrenkninger i den sivile trafikk. Togene 301-302 som var de meste personførende siviltog mellom Trondheim og Oslo ble kjørt bare 4 dager i uken, og da måtte man også ha overnatting på Röros.

Det ble etterhvert nokså vanskelig å foreta reiser, og folk innskrenket da også sine reiser til det høyst nødvendige. Når de så måtte reise tok de vanskelighetene med stor ro og tålmodighet og hadde til tross for den elendige servise mye tilovers for jernbanen folk som de visste ville gjøre alt for at den reisende skulle få de så bra som mulig.

For jernbanens personale var det heller ikke noen lette tider. I tillegg til de vanskelighetersom folk flest hadde p.g.a. krigen kom også ofte en lang og anstrengende tjeneste. Ikke bestandig gikk det like bra å samarbeide med de nye "makthavere" noe som førte til at over 100 tjenestemenn kom i tysk fangenskap og nærmere 50 rømte over til Sverige.

Da freden kom var gleden over denne så stor at alt det vonde fra de 5 lange krigens år var glemt. Familier kunne samles og man møtte igjen mennesker som en hadde savnet, men ikke alle. Krigen hadde også krevet sine ofre og blandt disse var 17 tjenestemenn fra Trondheim distrikt. De møtte døden på forskjellige vis. Noen syngende foran en tysk eksekusjonspeletong noen alene i tysk fangenskap. Noen i krigshandlinger ute, andre ved sabotasjehandling hjemme og som los for flyktninger.

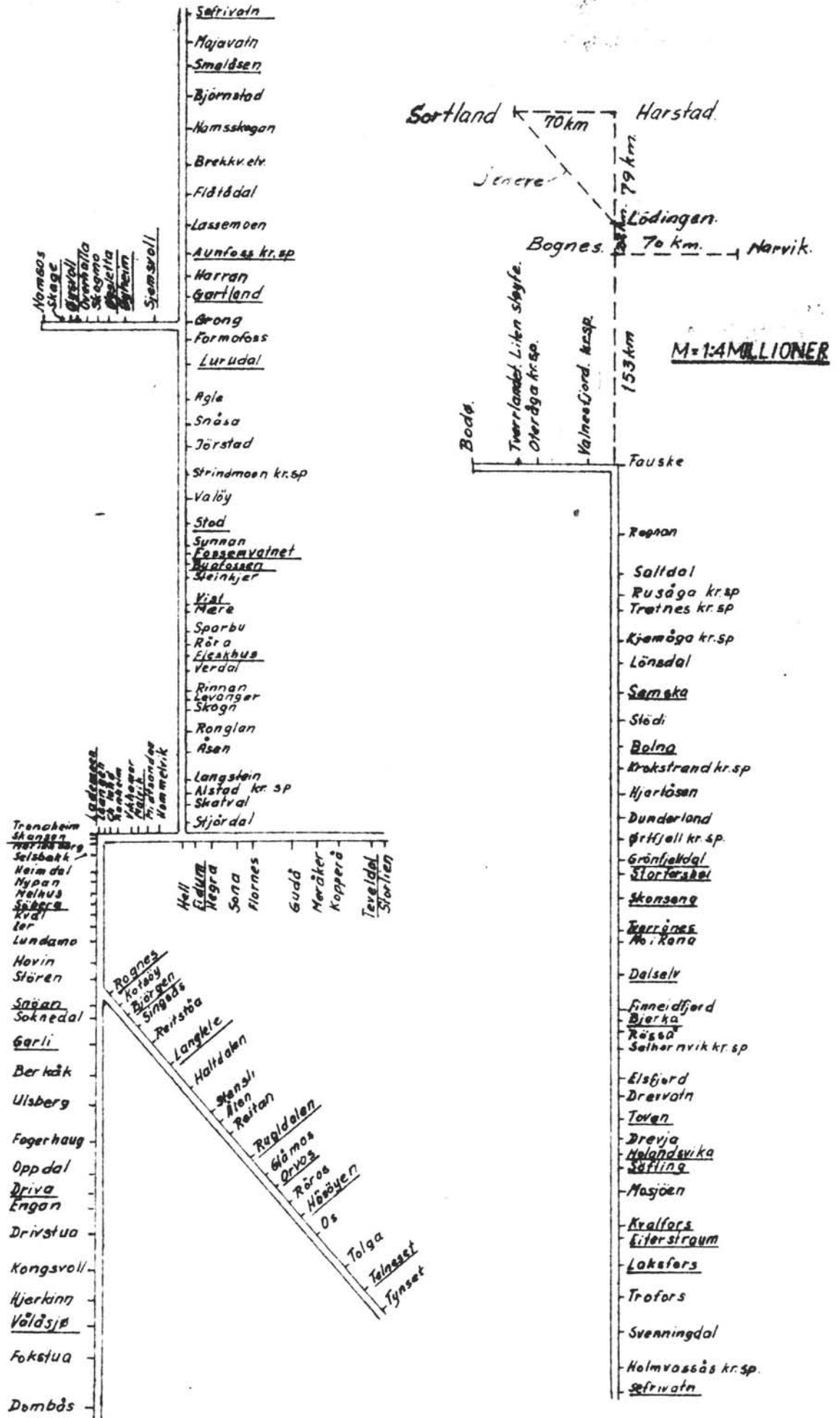
V Å R E F A L N E

Linjearbeider	Arne Moen
"	Ingvald Mellingen
"	Nils Möllersen
"	Emil Öium
Tegner	Rasmus Skjærpe
Konduktör	Arvid Knudsen
Verkstedarbeider	Odd Nilsen
"	Öivind Johansen
"	Tor Elvrum
Lagerarbeider	Sigurd Thalseth
Linjevisitör	Einar Wollum
Fyrböter	Ole Dahlen
"	Rolf Pedersen
Verkstedarbeider	Odd Arnfinsen
Stasjonsformann	Ludvig Buland
Konduktör	Alf Skancke
Lokomotivpusser	Alf Johansen

Understreket navn = Betjening sløyfet etter 1.1.1952

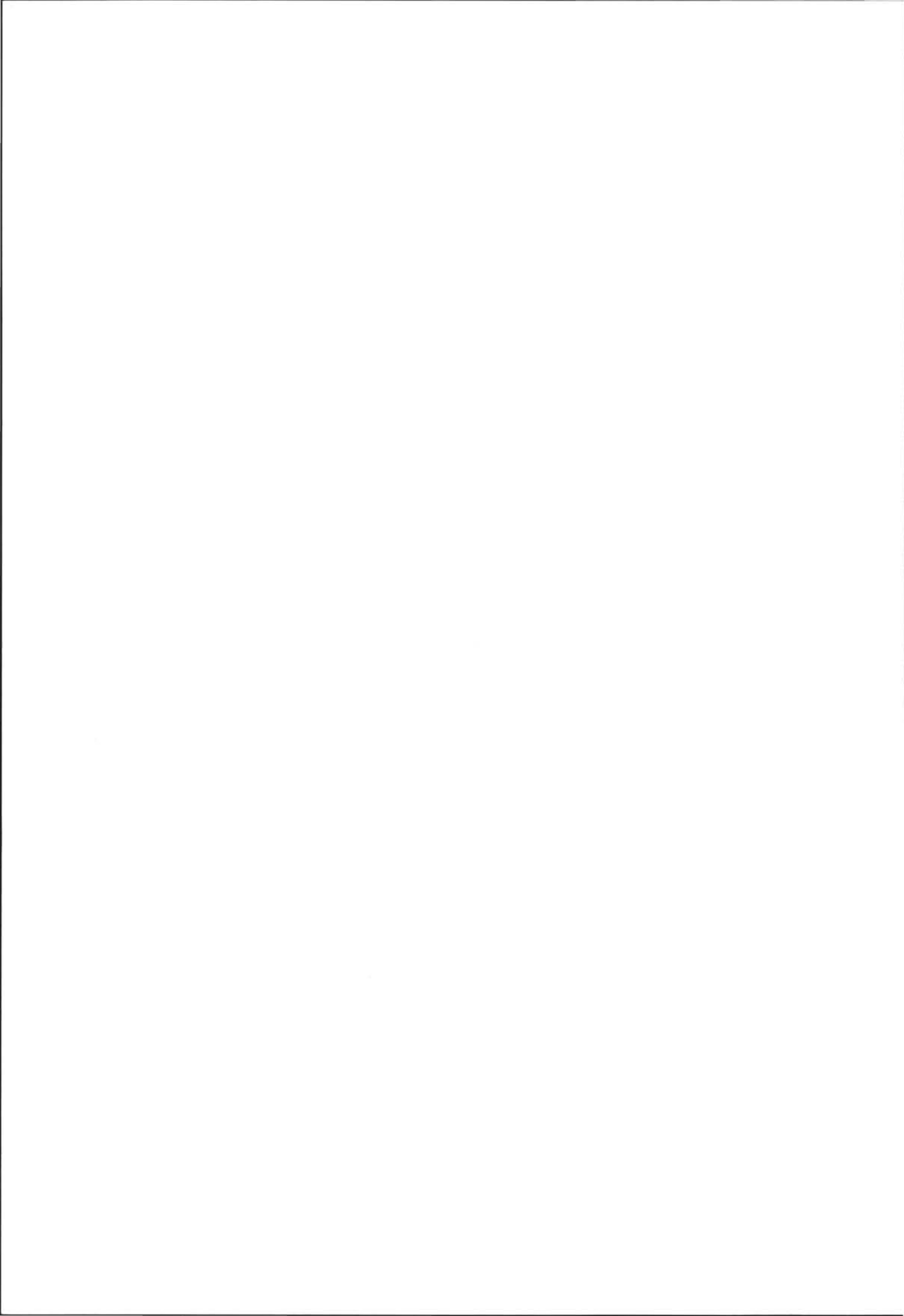
NSB Thm d.
Thm pr. 4.1.62

BILAG 1



M=1:2 MILLIONER

Thm. 4.1.1961



KUNNGJÖRING FRA DEN TYSKE KOMMANDANT.

Det tyske rikets kommandant i Trondheim kunngjør:

Den mobiliseringsordre som Oslo-regjeringen har offentliggjort gjennom kringkastingen, har ingen gyldighet for de områder som de tyske tropper har besatt. Den som etterkommer innkallingsordren, eller gir en slik videre, er henfallen til straff da dette kan bli betraktet som en aksjon rettet mot den tyske stridsmakt.

Det henvises til at den tyske stridsmakt har overtatt Norges beskyttelse mot krigerske forviklinger som var rykket landet nær inn på livet på grunn av den engelske regjerings forholdsregler. Den tyske militærforvaltning må derfor gripe inn i alle tilfelle hver dens forvaltning overskrides.

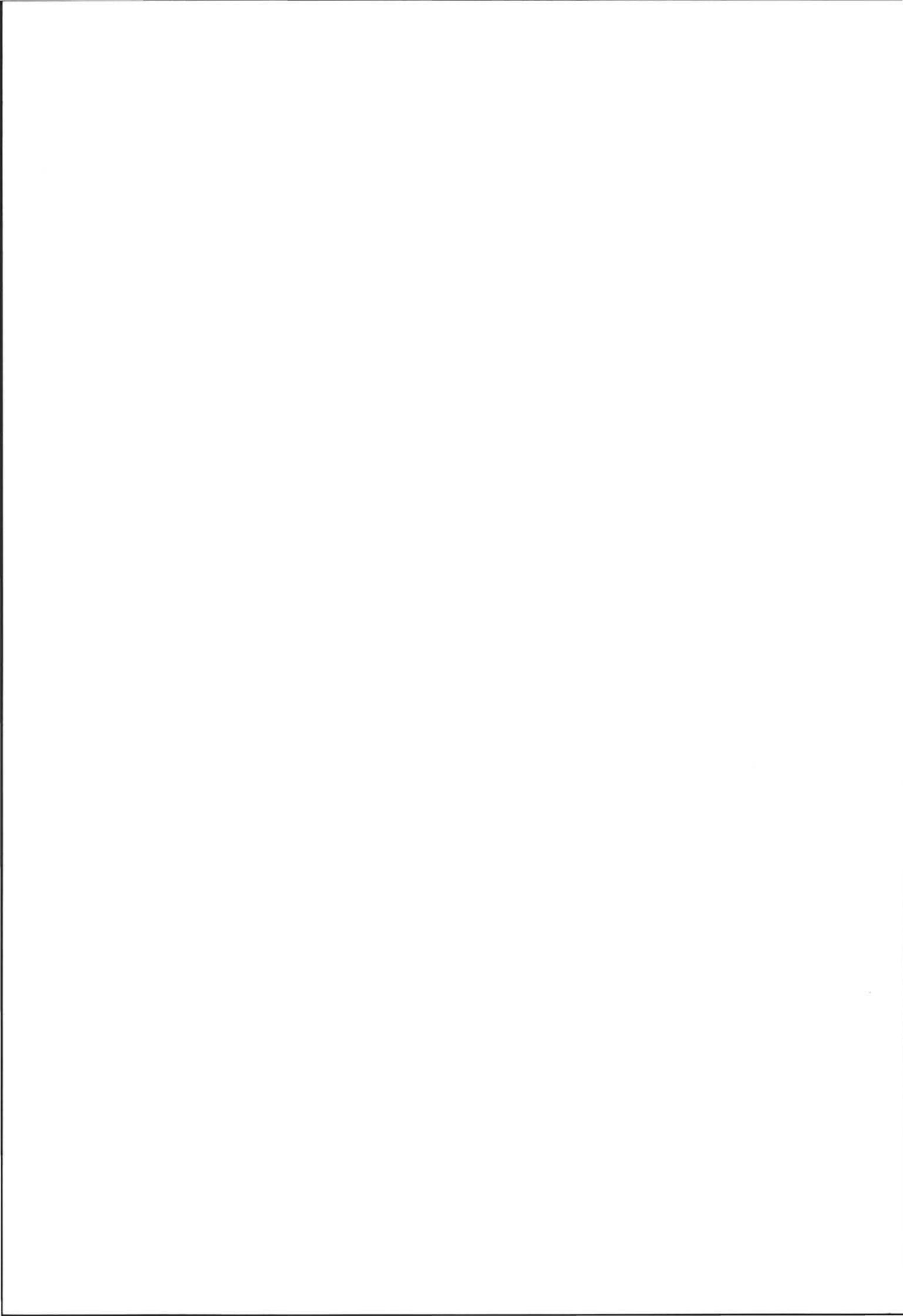
Videre henviser kommandanten til at de tyske "Reichkassenscheine" er lovlig betalingsmiddel som blir innløst etter gjeldende bestemmelser. Alle er forpliktet til å ta imot dette betalingsmiddel. Verdien blir fastsatt til

en riksmark = kr. 1.66.

Kommandanten regner for övrig med befolkningens loyale opptreden, slik som det allerede er istandbragt et godt forhold til de norske myndigheter.

Trondheim 10.april 1940.

Kommandant
Weiss
oberst.

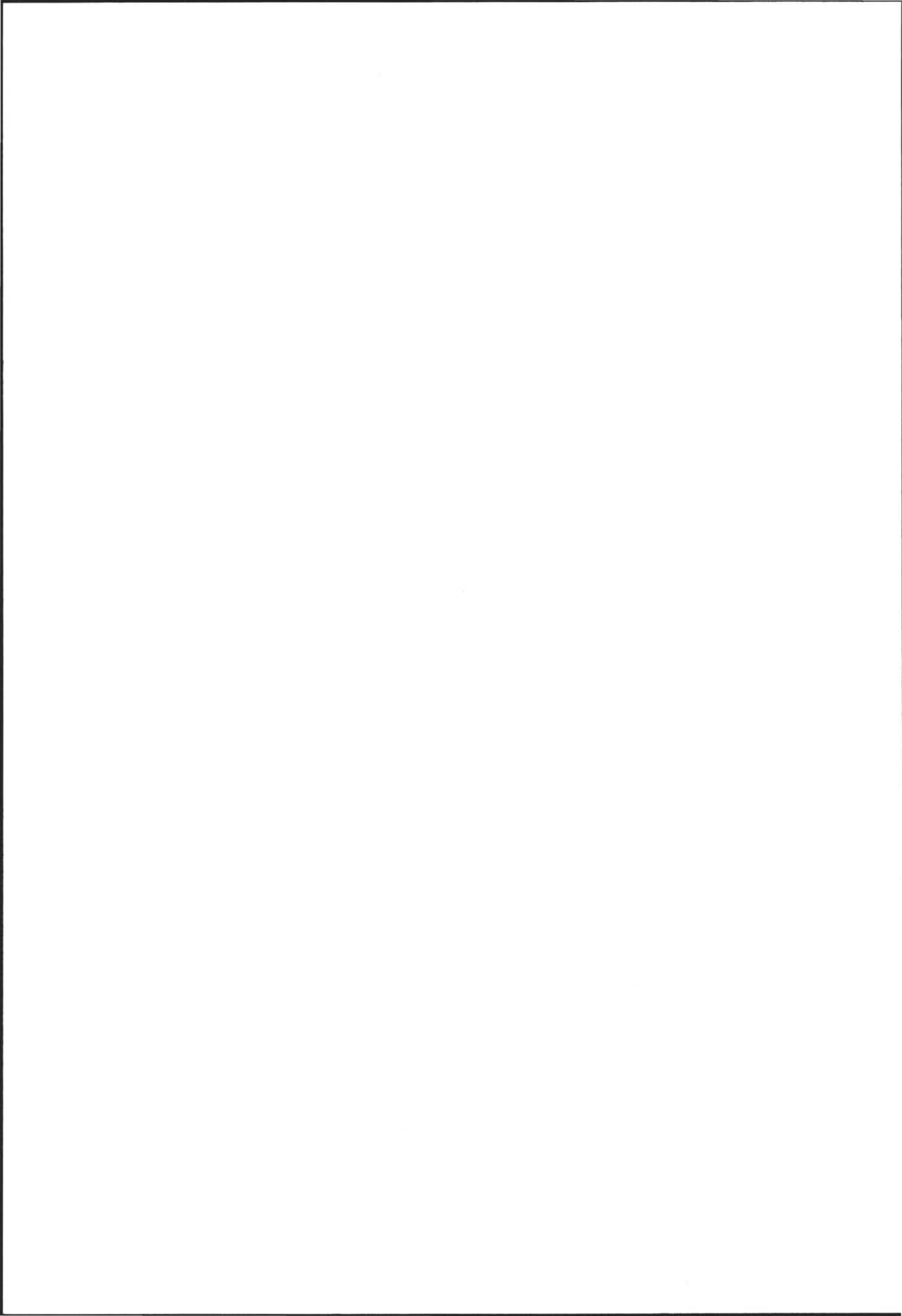


O P P G A V E

BILAG 4.

over militærtransporter 9/4 - 2/5 1940.
Hovedstyrets brev av 23/11 1940.

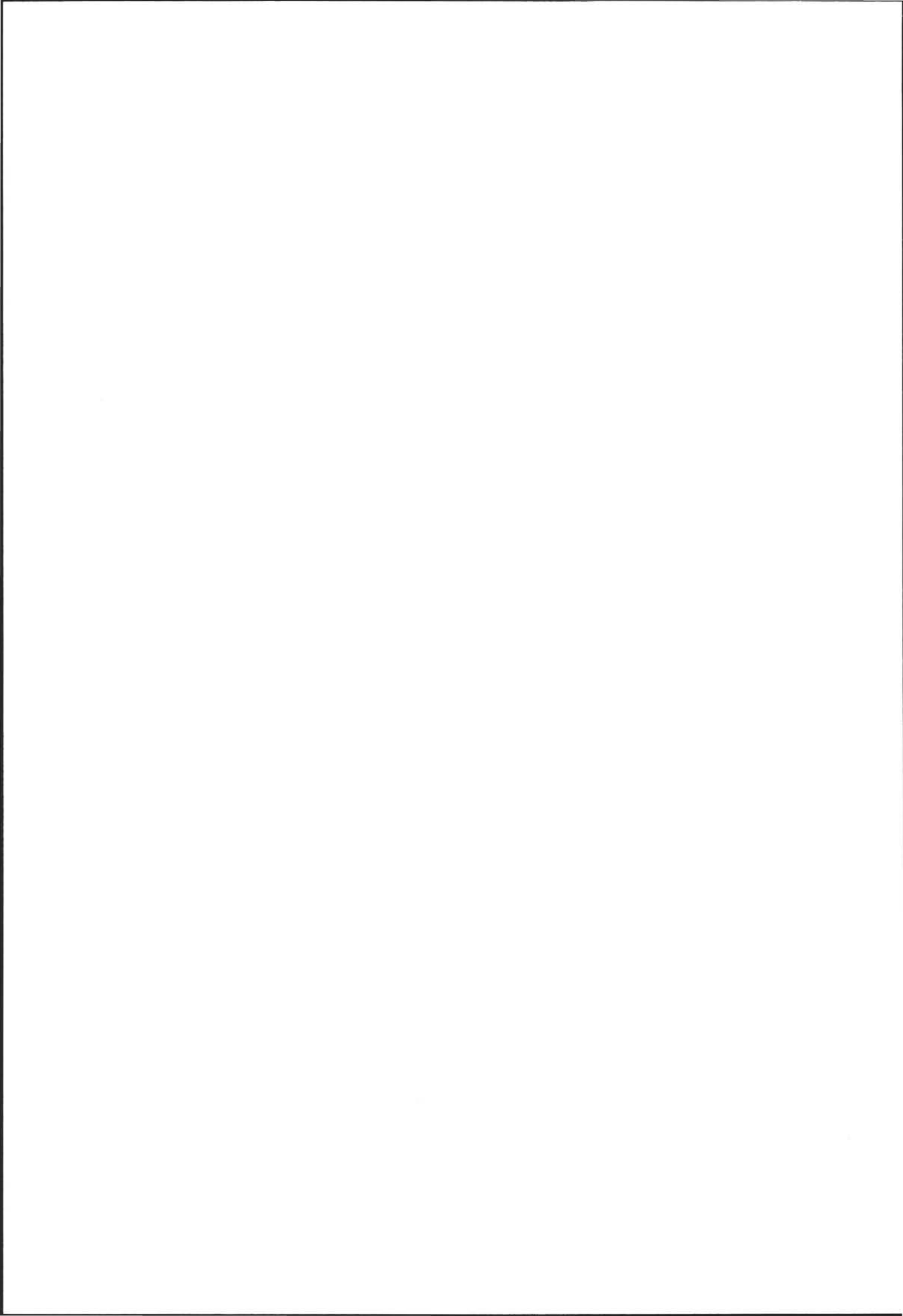
Nr.	Date.	Tog nr. litra.	Fra		Til		Transp. av avd. m.v.	Togstamme.		Røkv. av	Anmerkning, herunder uhell
			Stasjon.	avg.kl.	Stasjon.	ank.kl.		Pers.G	N&T		
1	9/4	K	Stjørdal	23.00	Röra	--	Befalskolen	3		Befalskolen	
2	10/4	-	Stören	--	Tynset	--	ca 500 mann	7		Kapt. Förde	) Stasjonens not
3	11/4	-	"	--	Singsås	--	" 25 "	1		" "	) er brent og de
4	12/4	-	"	--	"	--	" 50 "	2		" "	) se er satt opp etter erindrin
5	13/4	Ekstra	Singsås	23.55	Röres	--	Frivillige	2		Kapt. Munthe	
6	14/4	V	Verdal	20.15	Steinkjer	--					) Se fotnote
7	15/4	V	"	21.43	"	8-)
8	"	-	Röra	--	Snåsa	--	Mel		4	I.R. 13	
9	16/4	V	Verdal	7.48	Steinkjer	--					) Se fotnote
10	"	V	"	22.00	"	--)
11	16/4	Mil.tog	Steinkjer	9.15	Snåsa	--	Previant			Brigaden	Antall vg. mangler
12	"	S	"	20.20	Verdal	--	Engelskmenn			"	" " "
13	"	M	Snåsa	13.55	Steinkjer	--	Staben	1+motorv	1	Staben	
14	17/4	V	Verdal	3.50	"	--					) Se fotnote
15	"	V	"	21.05	"	--)
16	"	C	Steinkjer	2.10	Verdal	--	Engelskmenn	8	4	Brigaden	) Stasjonen er ikke
17	"	S	"	19.00	"	--	"	8	4	"	) sikker på antall
18	"	V	"	22.10	Sparbu	--	"	8	4	"	) vogner.
19	"	M	"	23.15	Röra	--	"	8	4	")
20	18/4	402	Oppdal	11.28	Marstein	--	Høy			4 Lensmannen	I.R. 11
21	"	M	Steinkjer	3.01	Verdal	--	Engelskmenn	8	4	Brigaden	St. ikke sikker p antall vg.
22	"	Mil.tog	"	13.00	Grong	--	Previant				Antall vg mangler
23	"	R	"	15.00	Sunnan	15.20	Sanitetstog	1	1	1	
24	19/4	M	"	4.06	Röra	--	Engelskmenn				Antall vg mangler
25	"	Traktor	Snåsa	18.22	Steinkjer	--	Staben	1		Staben	
26	20/4	-	Garli	23.00	Ulsberg	24.00	40 mann	1	1F	Oberstl.Eggan	
27	"	-	Verdal	8.06	Steinkjer	--)
28	"	-	"	8.31	"	--					Se fotnote
29	"	-	"	16.15	"	--)
30	"	M	Steinkjer	8.00	Röra	--	Engelskmenn				Antallvg. mangler



31	20/4	Traktor	Snåsa	13.24	Steinkjer	--	Staben	1	2	3	Staben	
32	21/4	402	Opdal	11.54	Marstein	--	Høy			3	Lensmannen	I.R. 11
33	24/4	Sanitet	Telneset	16.00	Tolga	16.20	Sårede	2			Stm Telneset	
34	"	R R	Röres	15.25	Glåmes	15.50	Skipatrolje	2	1	5	Kapt Munthe	Best.st. Reitan
35	"	S	Valøy	2.20	Snåsa	3.18	Materiell	1	5		D. R. 3	
36	"	B	"	15.13	"	16.45	Sanitetsbiler			18	Staben, Snåsa	
37	"	D	"	22.35	"	23.30	Biler			20	" "	
38	"	V	Snåsa	3.13	Valøy	--	Avløsning	1	2	3	Staben	
39	"	G	"	12.57	Grönvika	--	" I.R. 14	1	2	4	"	
40	25/4	G	"	20.20	"	--	" og prov.	1	2	4	"	
41	26/4	-	Garli	4.20	Ulsberg	5.10	96 mann	2	2	4	"	
42	"	F	Valøy	18.25	Snåsa	19.16	Biler			1F	Oberstl. Eggen	
43	"	H	"	23.30	"	0.50	"			20	Staben, Snåsa	
44	"	V	Snåsa	12.13	Valøy	13.13	Avlösn&prov.	1	1	3	" "	
45	27/4	K	Valøy	9.00	Snåsa	9.52	Avd. D.R. 3			20	" "	
46	"	M	"	20.00	"	20.37	" " "			8	" "	
47	"	V	Snåsa	7.25	Grönvika	8.10	Avlösning	1	1	4	" "	
48	"	V	"	15.00	Tangen bru	15.35	"	1	1	4	" "	
49	28/4	V	Valøy	20.02	Snåsa	20.45	Tren			20	" "	
50	29/4	R	"	21.40	"	22.30	Avd. I.R. 14			8	" "	
51	"	V	Snåsa	15.07	Tangen bru	--	Avlösning	1	1	2	" "	
52	30/4	Insp.	Valøy	14.17	Snåsa	15.00	Staben			8	" "	
53	"	S	"	18.05	"	18.55	Avd. I.R. 14			8	" "	
54	"	Insp.	Snåsa	12.00	Tangen bru	--	Staben	1	1		" "	

Det meste av transportene med togene 6, 7, 9, 10, 14, 15, 27, 28 og 29 besto av høy. Stasjonen oppgir gjennomsnittlig 3 vogner pr. tog. Alle transporter er utført for norske militære. Stasjonen kan ikke skaffe helt nøyaktig oppgave.

Trendheim, 13. desember 1940.



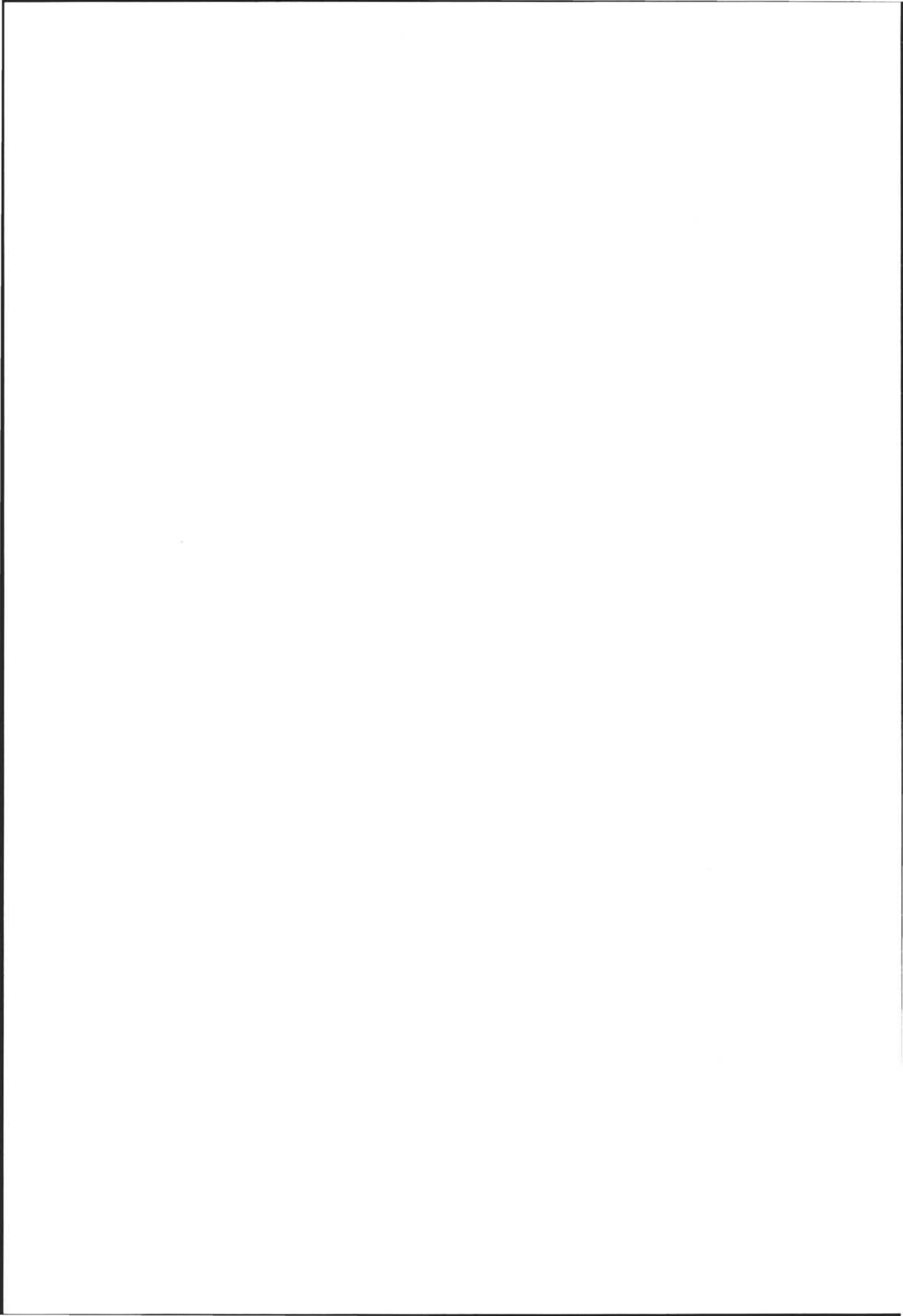
TILLEGGSPPGAVE

Trendheim den januar 1941.

til oppgave over militærtransporter 9/4-2/5 1940 datert 13/12 40.

Hevedstyrets brev av 23/11 1940.

Nr.	Date.	Tog nr litra	Fra Stasjon	Avf.kl	Til Stasjon	ank.kl	Transp. av avd. m.v.	Togstanne Pers. G. N&T	Rekvirert av:	Anmerkning herunder uhell
1	21/4	Sanitet	Sunnan	14.26	Valöy	14.54	) 1 lege	1 sanitetsvogn		Kjørt i anledning bombing Jörstad st.
2	"	"	Valöy	17.37	(Jörstad) Sunnan	18.16	) 5 syke- søstre	/ /		
3	18/4	Ekstra	Grong	natt	Steinkjer		Allierte	9 4	Engelsk	
4	20/4	"	"		Snåsa		I.R.13	3	I.R.13	
5	24/4	"	"		Skogmo		"	3	"	
6	25/4	"	"		Snåsa		"	3	"	
7	28/4	"	"		Snåsa		"	3	"	
8	15/4	"	Namsos	21.30	Grong		Engelsk	8 4	Engelske	
9	16/4	"	"	"	"		"	8 4	kommandant	
10	17/4	"	"	"	"		"	8 4	i Namsos	
11	18/4	"	"	"	"		"	8 4		
12	19/4	"	"	"	"		"	8 4		
13	24/4	"	Harran		Jörstad		Norske	Gfo F og M	I.R.14	



Togtider for lokaltrafikken fra og til Trondheim
gjeldende fra 29.april 1940.

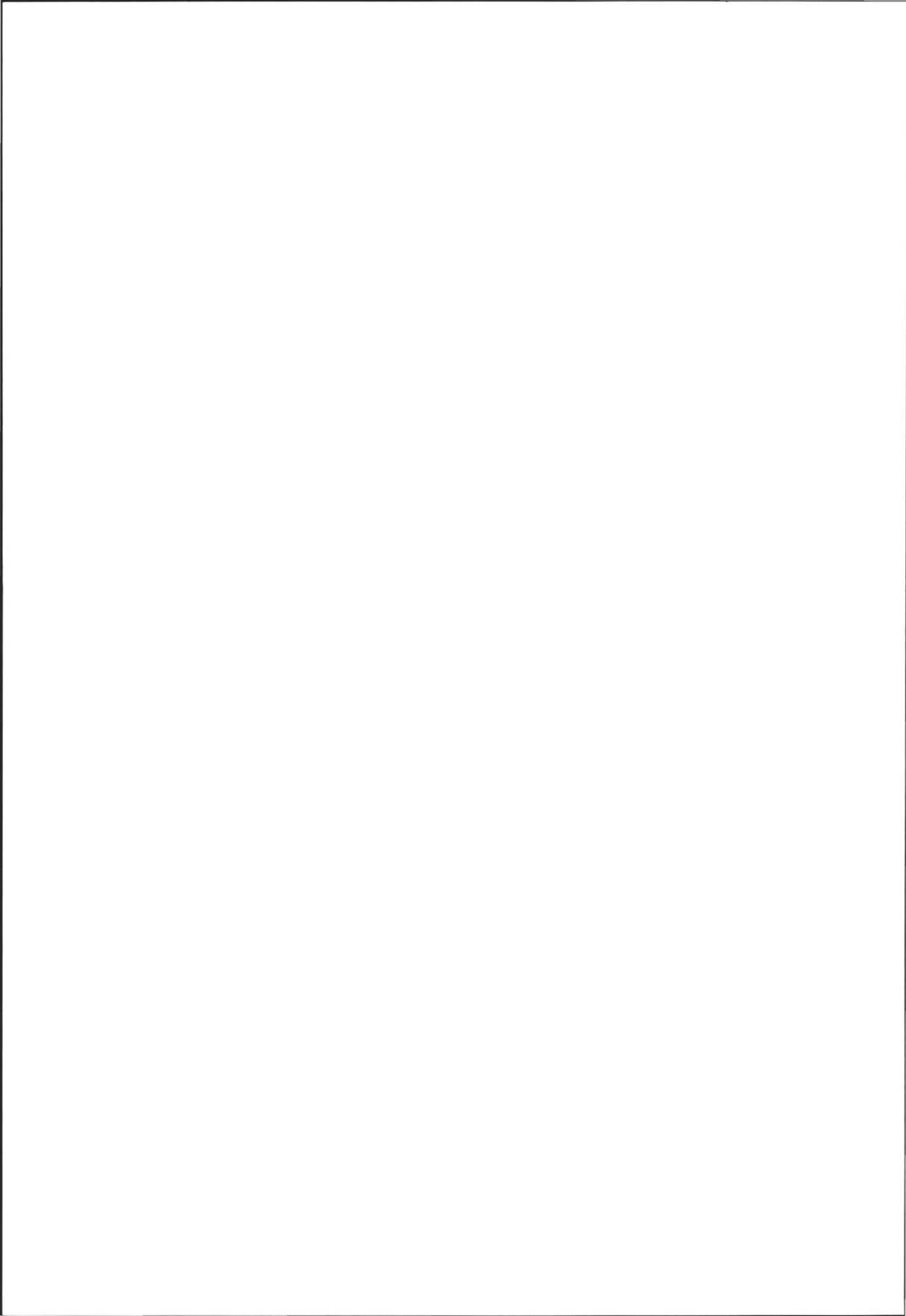
Störenbanen.

Fra Trondheim:	Til Trondheim:
kl. 7.30 til Melhus	kl. 11.00 fra Melhus
" 18.30 " "	" 22.00 " "

Meråkerbanen.

Fra Trondheim:	Til Trondheim:
kl. 8.00 til Hell	kl. 7.00 fra Hell
" 12.00 " "	" 10.00 " "
" 16.00 " "	" 15.00 " "
" 19.00 " "	" 19.00 " "
" 22.00 " "	" 22.00 " "

Reisende til disse tog må være forberedt på innskrenkninger
i ovenstående liste hvis militærtransporter gjør det
nødvendig.



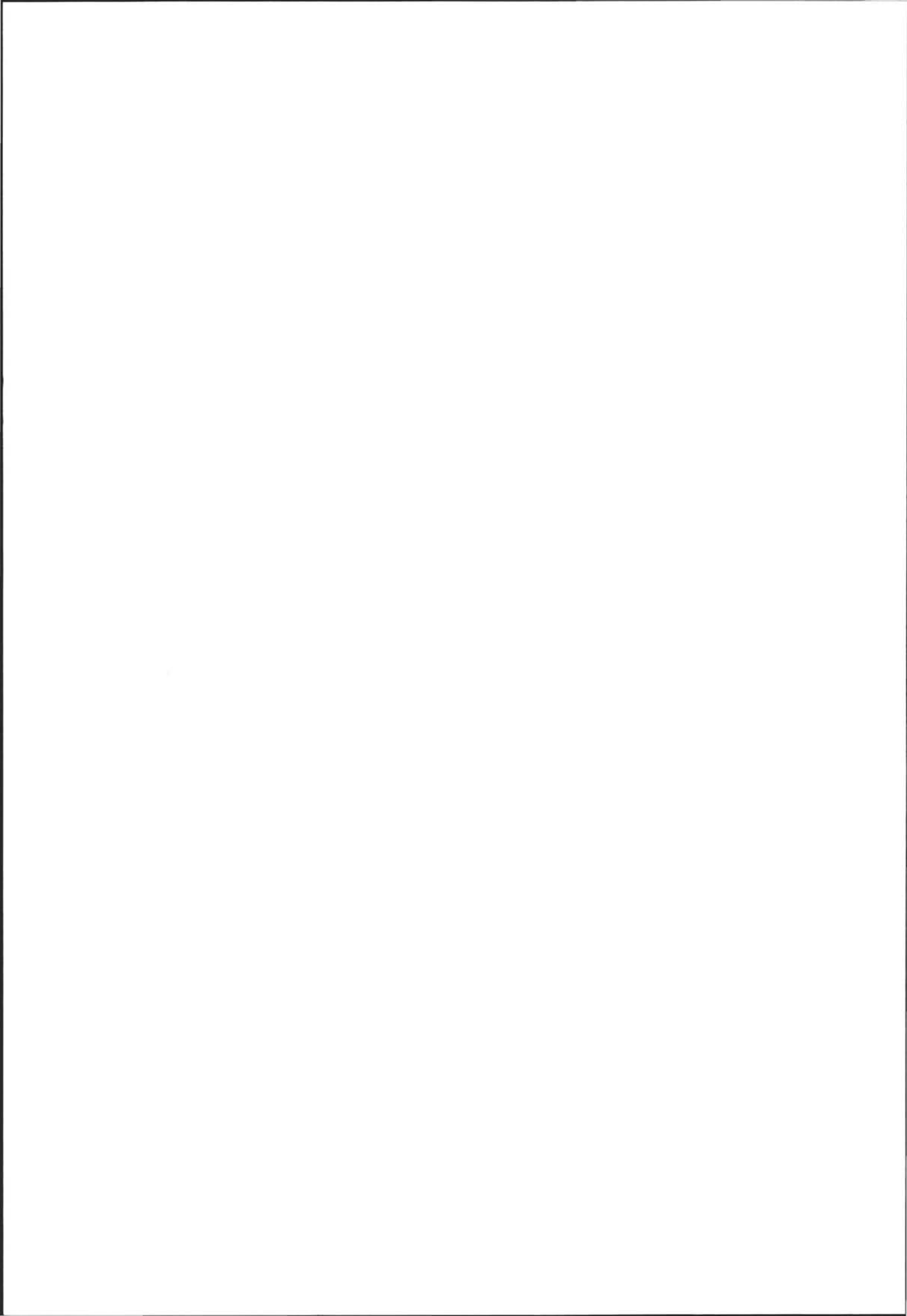
Onsdag 17.april 1940.

Brig. ordre nr 4, onsdag 17.april 1940, kl. 14.00.

1. De i krig gjeldende bestemmelser er satt i kraft også for Norges Statsbaner.
2. Sambandet med Norges Statsbaners hovedstyre og med Hærens overkommando er foreløbig brutt. 5. Brigade bestemmer derfor at den del av Nordlandsbanen som ligger i det av oss holdte område, opprettes som eget jernbanedistrikt med de organer som er nødvendig for ledelsen av jernbanedriften.
3. 5. Brigadekommando beordrer avdelingsingeniør Holmbee - Nordlandsbaneanlegget Søndre avdeling - til å fungere som Distriktsjef og pålegger han å tilsette personell i nødvendig utstrekning for å opprettholde driften.
4. Distriktsjefen beordres til straks å sette i verk de tiltak som trenges for å sette jernbanen i best mulig driftsdyktig stand.
5. 5. Brigadekommando telefon Snåsa 18.

(sign.) O. B. Getz.

(sign.) Alex. Eidsmo.



Avskrift av telegrafisk ordre fra 5te Brigade dat. Snåsa 18/4 1940.

Avd.ing. Holmboe, ing. Alfred Eriksen, jernb,eksp, Loraas, ing. Bakken, ferm. Lyngstad, banemester Lereggen og fullm. Iversen, Grong

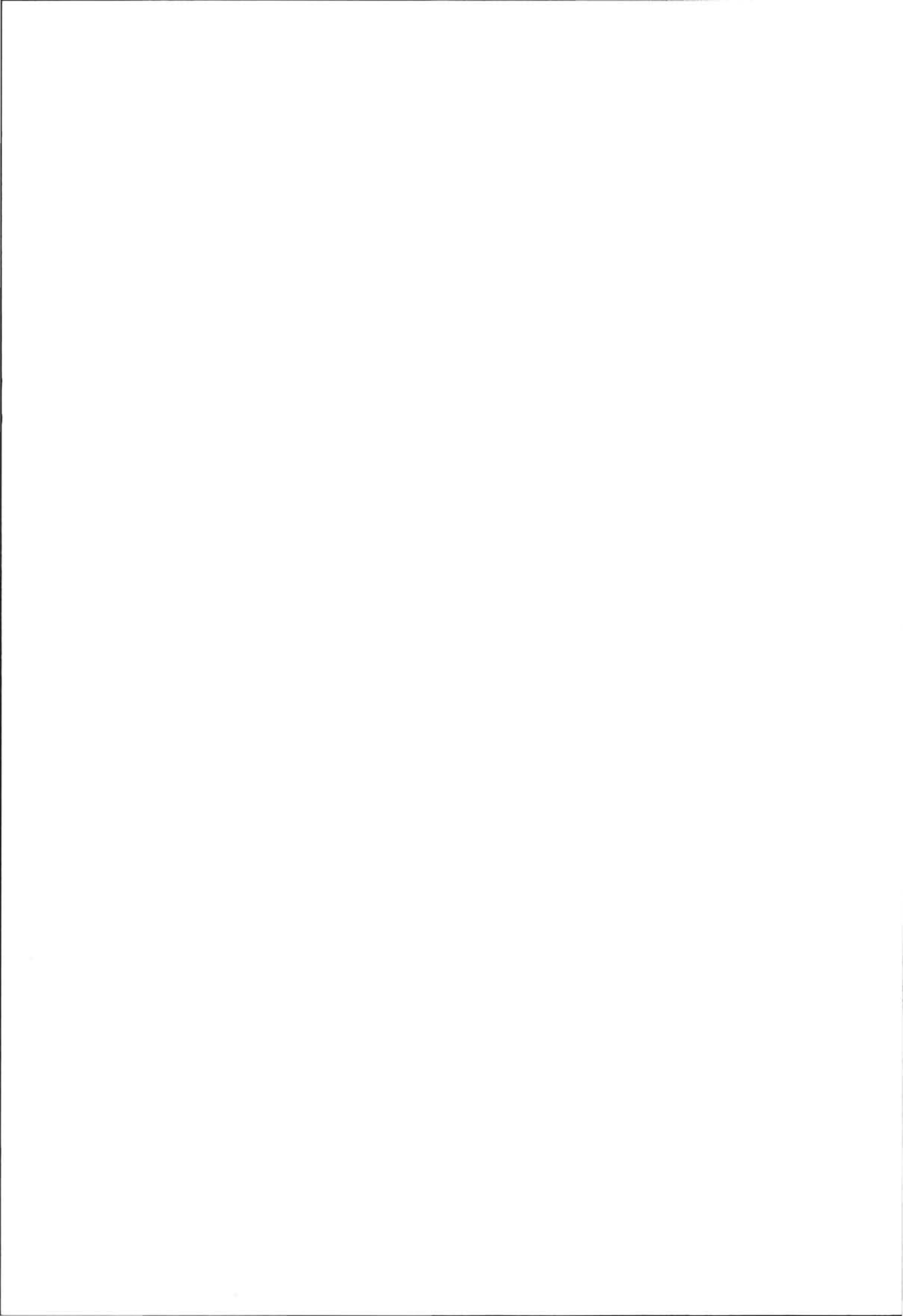
1. Alt jernbanemateriell innen Trondheim distrikt som kan nåes av egne stridskrefter, iberegnet strekningen Grong-Mosjøen, er underlagt 5te Brigade.

I den anledning bestemmes:

- A. Overing. Arne Langeland skal ved alle midler straks fremme banebyggingen til Mosjøen.
 - B. Avd.ing. Fr. Holmboe beordres som bestyrer innen det i p. 1 nevnte område med diktatorisk myndighet.
Ing. Alfred Eriksen beordres som trafikksjef samt underbestyrer.
Vognfordeler: Jernbaneekspeditør Loraas, Grong.
Vakthavende togleder: Jernbaneekspeditør Sørli, Steinkjer.
Løkomotiver samt verksted: Ing. Arne Bakken.
Verksmester: Fermann Ingebrigt Lyngstad.
Baneinspektør: Nåværende banemester Lereggen.
Kasserer: Førstefullmektig I. Iversen.
 - C. Jernbanen må ta de nødvendige forholdsregler mot bombing.
2. Følgende tog settes opp og står disponible på følgende steder:
Ett sanitetstog i området Sunnan stasjon bestående av 1 lok. + 1 G vogn + 1 N vogn. Toget oppsettes i løpet av dagen 18/4 om mulig. Togføreren melder seg før oberst Wettre, telefon Binde 50 når toget er klar til innredning. DR 3 innreder toget som sanitetstog.
Et alminnelig tog i området Snåsa st. bestående av 1 lok. + 1 boggievogn + 1 åpen vogn. Togføreren står i forbindelse med Brigadens kontor Snåsa sentral.
 3. Om daglig trafikk vil meddelelse gå ut senere idet bestyreren inngir forslag til Brigaden herom i løpet av 18de ds.

O.B. Getz
(sign)

Alex. Eidsme (sign)



INTERVJU MED PENSJONERT O.T. MYRHOLT.

Myrholt tjenestegjorde den gang som trafikkinspektør. Han ble om morgningen 9 april ca kl 6.00 ringt opp av Nyhus som meldte at tyskerne hadde besatt Trondheim. Han gikk da straks til Trondheim stasjonen som var besatt av tyske militære. Toggangen var stort sett normal fram til 14 april. Da tegene ble innstilt ble trafikken avviklet med busser. De oppsatt militærtransporter ble ikke satt iverk.

Myrholt reiste 10 mai til Sparbu for å hente familien som var evakuert. Toget gikk da ikke lenger enn til Rinnan p.g.a. at Verdalsbrua enda ikke var reparert. Han husker dette spesielt fordi han måtte gå fra Rinnan til Verdal hvor han fikk låne en sykkelhjuling som han kjørte til Sparbu med.

Allerede 9 april rekvirerte tyskerne 18 togsett som skulle stå i beredskap. Jernbanen klarte ikke å stille mer enn 3 togsett som ble satt i reserve.

Det ble oppret et et transportkontor hvor Myrholt var leder. Dette hadde til å begynne med et godt samarbeid med Bahnhofskom., slik at det var forholdsvis lett også å ivareta norske interesser. Senere kom det andre folk hos Bahnhofskom. og da var det slett ikke så lett.

Trafikken på Meråkerbanen ble forholdsvis tidlig stoppet da norske tropper behersket jernbanelinjen fra Hegra festning. Togene gikk derfor til å begynne med bare til Hegra.

Tyskerne forsøkte å bygge et pansret tog ved Marienberg Verksted. Dette skulle så kjøre videre frem til Hegra.

Myrholt mente at den nasjonale holdning blant jernbanefolk var god, samtidig som en også sto i bra forhold til tyskerne, ihvertfall til å begynne med. Riktig utnyttet hadde dette stor betydning for norske interesser.

I juni 1942 kom sjefen for Transportkommandantur i Oslo til Trondheim for å sette igang arbeidet med utvidelse av tomteområdet Marienberg og Stenbergstunnelen. I det møtet som da ble heldt sa distriktsjefen at det ikke fantes penger.

Representanten for Bahnhofskommandantur tok da straks opp et sjekkhefte og skrev ut en sjekk på 1 million kroner, og anlegget ble straks satt igang.

Myrholt ble fra da av avgitt til dette anlegg og kom senere over til anlegget Stavne-Leangen.

Ingen av disse anlegg fikk synderlig betydning for tyskerne.

Myrholt kom tilbake til trafikken først i 1946.

INTERVJU

PENSJONERT DISTRIKTSKASSERER ALFRED DAHL.

A Dahl var ved krigsutbruddet 1940 stasjonsmester ved Namsos. Han ble søndag 14 april om kvelden kalt til øverskammerende for de engelske tropper.

Det ble her konferert om de transportmuligheter jernbanen kunne gi de engelske forflytninger mot Grong og Steinkjer.

Allerede dagen et er ble det satt opp tog for de engelske troppe-transporter. Disse transporter gikk nå hver kveld fra 15.4 til 19.4, fra Namsos etter det ble mørkt ca kl 21.30. Transporten beste av soldater og materiell og i omfang var de betydelige. Fra 20 april måtte transportene innstilles da stasjonen denne dag ble bombet og totalt ødelagt.

Mens bombingene sto på søkte stasjonens personale til meieriet, men da dette også lå utsatt til flyttet de over til jernbanetunnellen. Bombingen som begynte ved 11-12 tiden, varte med noen kortere avbrudd til ca kl 17.00.

Da var omtrent hele byen ødelagt ved spreng- og ~~BRAN~~ brannbomber. 2 lokomotiv og noen vogner var tatt med inn i tunnelen og var derfor uskadd.

Personale søkte nå oppover Namdalen og fordelte seg på de forskjellige stasjoner. Selv kom Dahl til Grong hvor han noen dager avløste stasjonsmesteren, og senere reiste han til Gartland hvor han meldte seg ved den provisoriske distriktsadministrasjonen.

Penger til utlønning av personale innen det provisoriske distrikt fikk de fra fylkesmannen.

Fra 7 juli 1940 til krigens slutt tjenestegjorde Dahl som stasjonsmester ved Mosjøen. Nordlandsbanen fra Grong til Mosjøen ble åpnet for trafikk 7 juli 1940 av general v. Falkenhorst.

Tyskerne hadde da allerede etablert seg med Bahnhofsoffizier i Mosjøen. Gjennom hele krigstiden fram til 1945 hadde Bahnhofsoffizier i Mosjøen kontroll med transporten på den nordre del av Nordlandsbanen. Det var svært ofte nødvendig å søke til Bahnhofsoffizier for å få støtte overfor andre tyske enheter, og som regel i slike tvister fikk jernbanen rett.

Han mener det ville blitt helt umulige forhold hvis ikke ordningen med Bahnhofsoffizier hadde eksistert.

INTERVJU med
TOGKONTROLLÖR PEDER AUNE TRONDHEIM.

Togkontrollör Aune var konduktör og kjörte i fast tur Trondheim-Storlien för 9 april 1940.

Det var vinteren 1939-40 betydlig trafikk mellom Storlien og Trondheim havn og Langstein.

Aune var 8 april på Storlien, og hadde ikke hört noe om den spente utvikling denne dag. Han kjörte i et godstog fra Storlien om kvelden 8 april og kom til Trondheim ca kl 2.00-3.00 natt til 9 april.

Lördag 13 april evakuerte han familien til Björge på Rörösbananen. Da han söndag 14.4 skulle reise tilbake til Trondheim med tog fra Rörös kom han bare til Stören der toget ble s anset på grunn av forholdene ved Lundamo.

Han ble da beordret til å kjöre tog 402 til Dombås. Om dette toget var kommet fra Trondheim eller om det var satt opp fra Stören kan han ikke huske nå.

Etter at han kom til Dombås skulle han returnere i tog 401.

Like etter slapp tyske fly fallskjærmsoldater över fjellet mellom Dombås og Fokstua. Det e gikk de rede på da de kom til Hjerkin.

Han mener at tog 401 denne dag bare kjörte til Berkåk.

Han returnerte til Oppdal og kjörte senere tog og kipp mellom Oppdal og Dombås.

Lördag 27.4 kjörte han med et tog fra Oppdal til Hjerkin hvor han lå til 30.4. Det var rolig, godtvar og ingen flyvirköhet som han kan huske för der 30.4 i middagstiden. Da kom to tyske fly som slapp 3 sprengbomber på plattformen. Deretter slapp de to brannbomber på en vognrekke i spor 3. Mens dette förste bombardementet pågikk lå Aune sammen med kond. Bernt Aavik under en vogn. De fant ikke å kunne oppholde seg på stasjonsområdet men sökte dekning öppe i skogen. Der lå de mens resten av bombardementet sto på.

Et lokomotiv med noen vogner var kjört inn i tunnelen på sydsiden av Hjerkin, hvor de holdt til mens angrepet på stasjonen varte.

Aune og Aavik sökte også til tunnelen og sluttet seg til de som hadde sökt dekning der. De ble her i tunnelen til det ble mörkt om kvelden, da de igjen kjörte fra på stasjonen, og folkene fra Hjerkin sökte nedover mot Follidal, mens det kjörende personale med det togsettet som var berget under angrepet, kjörte nordover til Högsnyta tunnel nord for Kongsvoll.

Her i Högsnyta tunnel hadde det samlet seg en del materiell som var kjört hit fra Oppdal. Da toget fra Hjerkin kom inn her ble det tilsammen 6 lok. og ca. 40 vg. og omlag 20 mann, utelukkende jernbanefolk.

De oppholdt seg her i tunnelen til om formiddagen 1 mai, da de fikk øye på en tysk forpatrulje som kom opp Drivdalen, etter veien til Kongsvoll. Det ble da bestemt at to mann av de som oppholdt seg i tunnelen skulle gå til Kongsvoll og overgi folket og materiell til tyskerne.

Materiellet ble deretter kjørt opp til Kongsvoll stasjon, og en del kjørtes videre sydover mot Dombås, mens noe returnerte til Oppdal og Ulsberg. Aune ble med til Ulsberg hvor de kom ut på ettermiddagen 1 mai. Det var da stor styrke tyske soldater på Ulsberg.

Fra da av og til 15 mai kjørte han mellom Bjørset Bru og Dombås.

Da veibrua over Orkla var sprengt la tyskerne slipers på jernbanebrua over Orkla og kjørte denne veien. Det kunne hende at de møtte tyske kjøretøyer i tunnelen på sydsiden av brua, men da de kjørte med redusert fart gikk det bra, og han kan ikke huske noe uhell med denne kjøring. Han syns å huske at det senere ble ordnet med et slags signalsystem for å regulere denne trafikken.

INTERVJU med
OVERINGENIÖR 1 J. JARNÄS, TRONDHEIM.

Ob. J. Jarnäs tjenestegjorde ved krigsutbruddet i 1940 som assistentingeniör ved Nordlandsbanens 9. avdeling, og etter en kortere tid ved 7. avd. Mosjøen kom han imars 1942 som avd.ing. til 13. avdeling.

Anleggskonteret lå til å begynne med i Hemnesberget og ble fra hösten 1940 flyttet til Finneddfjord.

Han var i mai 1940 med på de norske styrkeres tilbaketrekning fra Trefors og nordover.

Det var den gang lagt skinner mellom Mosjøen og Trefors, muligens Strendene i Svenningdal.

En del tunneler ble underminert, men såvidt han vet ble ingen sprengt. Derimot ble Trollåsviadukten mellom Trefors og Laksfors forsökt sprengt, men sprengningsmannskapene ble tatt til fange av tyske tropper mens de hang i fagverket for å plassere sprengladninger.

På Nordlandsbanen, nord for Greng, forekom ikke bombing av jernbanens område utenom bombekasterild ved Trefors som forövrig gjorde liten skade.

Tyskerne satte meget inn på å forsere Nordlandsbanen. Til å begynne med ble dette anlegget drevet utelukkende av jernbanens egne anleggsfolk, men under en viss tysk kontroll gjennom Bahnbau-leitungs avdelingskontor i Mosjøen. Stort sett kom instruksene gjennom Hovedstyret fra sentrale organ i Oslo.

Fra 1942 ble det tilsatt en Oberbauleiter i Mo i Rana med en Abschnittbauleiter ved alle avdelinger Nevenes-Bjöllånes-Kjemåga- og Rognan.

Oberbauleiter var en tilsvarende stilling som vår overingeniör, og Abschnittbauleiter tilsvarte våre avdelingsingeniörer.

Dissø hadde liten eller ingen teknisk utdannelse for jernbanebygging. Abschnittbauleiter ved Kjemåga var en fredelig anlagt sagbruksbestyrer fra Tyrol.

Tyskerne hadde satt seg som mål å åpne jernbanen fram til Rognan om høsten 1943. Den var på det tidspunkt åpnet for trafikk bare til Grönfjelldal.

Sommeren 1943 kom en del høyere tyske offiserer på inspeksjon av anlegget. Den norske anleggsledelsen tok da med seg tyskerne opp i fjellet ved Kjemåga for å vise dem de vanskeligheter som man hadde å stri med og hvor mye arbeide som gjensto.

Tyskerne så seg fremdeles ikke slått, men spurte hvor stor arbeidsstyrke som var nødvendig, og den norske ledelsen slo da på et tall av 5000 anleggsarbeiders.

Samme sommer kom avdelinger av Arbeidstjenesten og begynte å bygge flere store brakkeleirer langs anlegget. Formålet med denne konsentrerte brakkebebyggelsen var til å begynne med ikke klar for den norske ledelsen av anlegget, som også protesterte mot plasseringen idet de mente at brakkeleirer burde spredes mer langs anlegget.

Senere kom imidlertid forklaringen idet tyskerne kom med et større antall krigsfanger som ble plassert i disse leirene. Den tyske Organisation Todt overtok fra da av det videre arbeid med Nordlandsbanens anlegg og drev det med krigsfanger og egne entreprenørfirmaer.

Den norske anleggsledelse utførte bare mindre arbeider, men gjorde alt stikningsarbeide og kontrollerte at de tidligere lagte planer ble fulgt. Dessuten hadde de kontroll med alle utbetalinger også til de tyske firma, og alle regninger skulle passere gjennom anleggets kontorer for kontroll.

Arbeidsytelsen til disse krigsfangene var til tross for det svære antall minimal. Dette hadde selvfølgelig sin forklaring både i de vanskelige forhold som disse fanger levde under med betydelig ned-satt arbeidskraft, og også dårlige hjelpemidler og arbeidsledelse. Ved fjellsprengninger flokket de seg utover fjellet og slo med sine borer til ca 30-50 cm, hvoretter de foretok sine "sprengninger".

Den norske anleggsledelsen hadde ingen ting mot dette tempo, idet man hele tiden forutsatte at tyskerne ikke skulle få åpne jernbanen over Saltfjellet.

For å spare inn tid ble et tysk stikningskompani som var forlagt i Korsnes for utstikking av linjen Korsnes-Fauske satt inn i stikking av linjen rundt Kjemåganasen. En ville derved unngå tunnel gjennom fjellet. Den norske anleggsledelsen motsatte seg ikke dette da det likevel var planlagt en anleggsvei her.

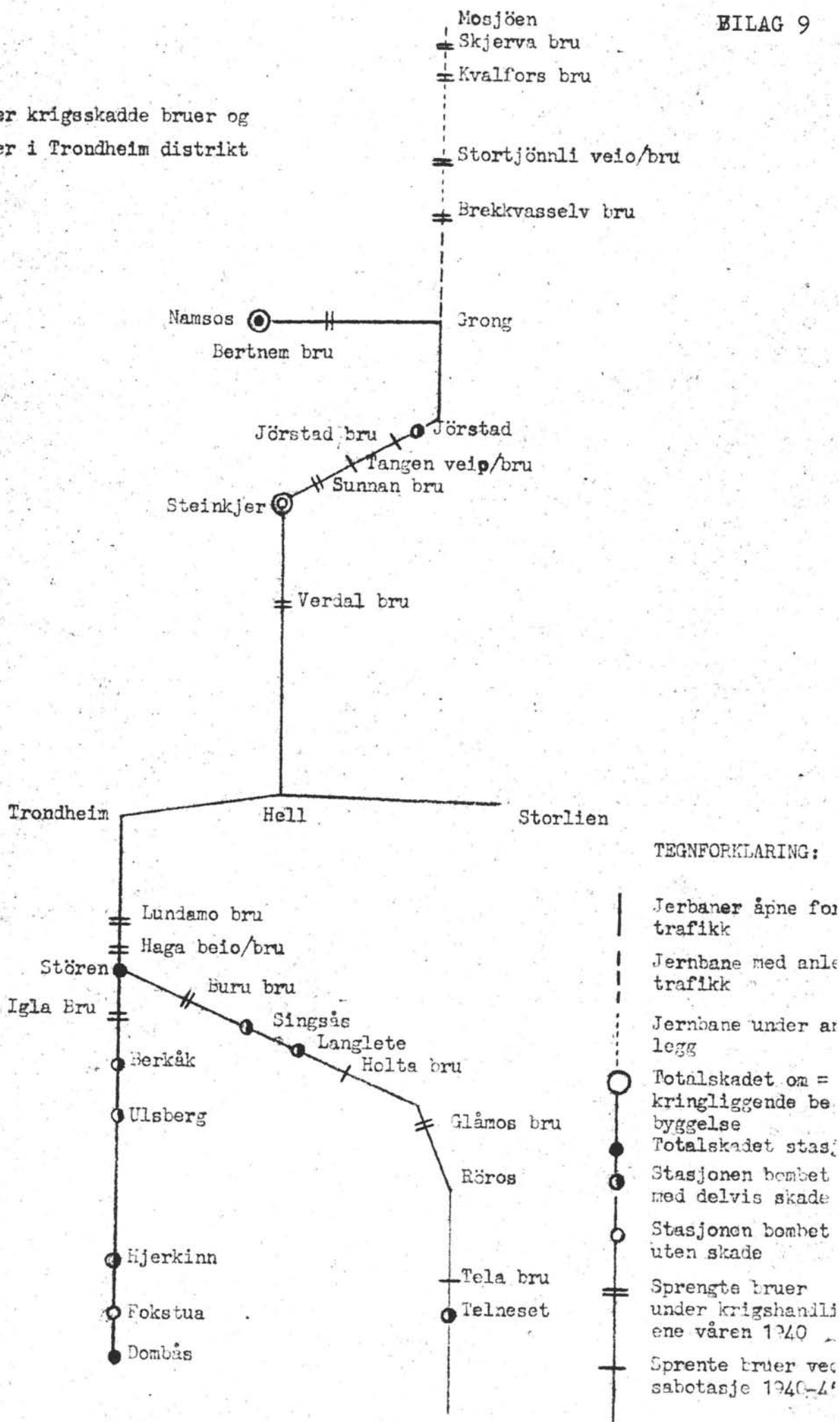
Dette var så vidt overingeniøren erindrer det eneste stikningsarbeide som tyskerne foretok på dette anlegget.

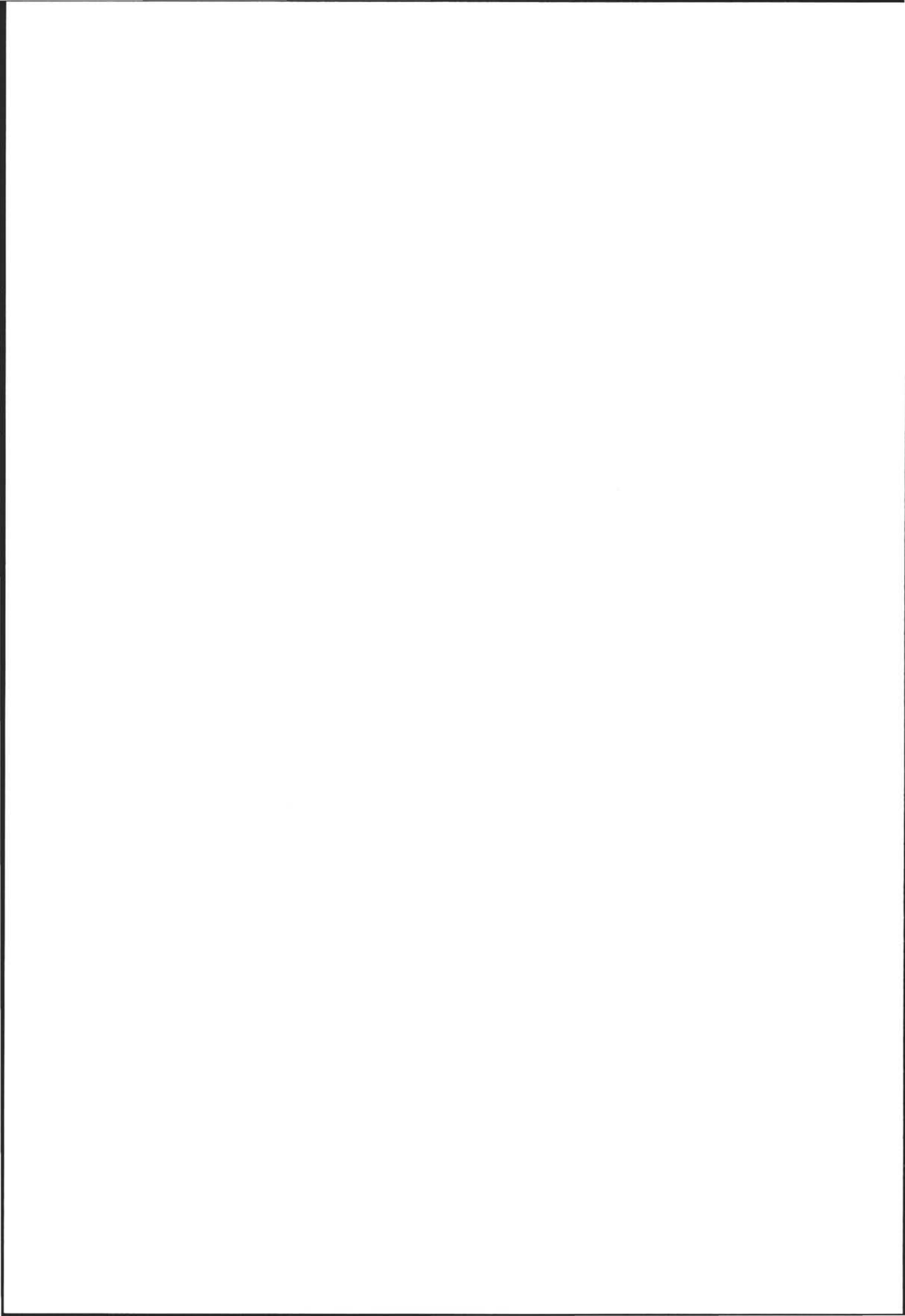
Tyskerne fikk ingen nytte av jernbanen over Saltfjellet. Riktignok fikk de våren 1945 satt opp et "åpningstog" mellom Gjønfjelldal og Stödi. Dette "toget" besto av 2 sammenkoblede lastebiler påsatt jernbanehjul, sporet forresten av 10-12 ganger på prøveturen, hvor passasjerene utelukkende var tyskere.

Fra mai 1945 overtok NSB igjen den fulle ledelse av anlegget og forholdene ble etter hvert normalisert.

På anlegget rådet det hele krigen gode arbeidsforhold mellom de norske.

Kart over krigsskadede bruer og stasjoner i Trondheim distrikt





AVSKRIFT

av rapport fra insp. Vik, datert 12. mai 1940.

HOVEDSTYRET FOR STATSBANENE, O S L O.

Befaring 11-12/5 1940. Dombås-Trondheim.

Dombås-Vålåsjø. Alt i orden både på linje og ellers. Bombet og skutt med mitraljører, men intet skadd av betydning.

Vålåsjø-Opdal. Linjen i orden. På HJERKINN stasjonsbygn. er vinduer utslått, godshus nedbombet, 1 betjentbolig brent og den annen sterkt skadet. Rampespor og 2 spor skadet ved bomber, reparert. Ellers intet vesentlig.

Opdal-Garli. Linjen i orden. Pakhus Ulsberg helt ødelagt. Stasjonsbygn. Ulsberg skadet, vesentlig vinduer. Stasjonsbygn. Berkaak skadet, vesentlig vinduer.

Pakhus Berkaak endel skadet. 1 spørveksel fra 1 st.spor til pakkhuspor bombet. Rep. pr. av tyskerne. Foranstående etter besiktigelse og konfr. med tog- og stasjonsbetjening.

Fra Berkaak og nordover er det unulig å komme fram til Stören med bil. Ved Sundset mellom Berkaak og Ulsberg kjørte vi i natt fast med 100 tyske biler foran og 50 bak. Kom tilbake til Opdal og kjører derfra i dag over Sundalen til Trondheim.

Etterfølgende om strekningen Garli - Stören - Trondheim er etter muntlige opplysninger fra jernbanefolk som har vært på eller snakket med andre som har passet deler av linjen.

Garli-Stören. Bjørset bru nedskutt. Nordre ende ligger nede. Tyskerne i ferd med å løfte broen. Skannegangen ellers farbar. Tyskerne hadde tog opp fra Trondheim 11/5 med korrespondanse ved Bjørset bru.

Stören stasjonsbygn. helt nedbrent. Bolig 2 og 4 på Stören brent. Sporene uskadd på Stören også.

Berkåk stasjon en bombe som ikke eksploderte.

Stören-Trondheim. Lundamo bru nedskutt. Rep. av Norges Statsbaner. Linjen i orden. Ellers visstnok ingen skade.

Telegraflinjen. Dombås-Opdal og Opdal-Ulsberg. 1 linje i orden, ellers vesentlig trådskaade.

Veibruene. Kløftbrua i hovedveien mellom Ulsberg og Fagerhaug er sprengt. Stavå veibru er sprengt. (syd Berkaak).

På Igla øvergangsbru (Bjørset) var pendelpillarene nedskutt. Rettet av tyskerne.

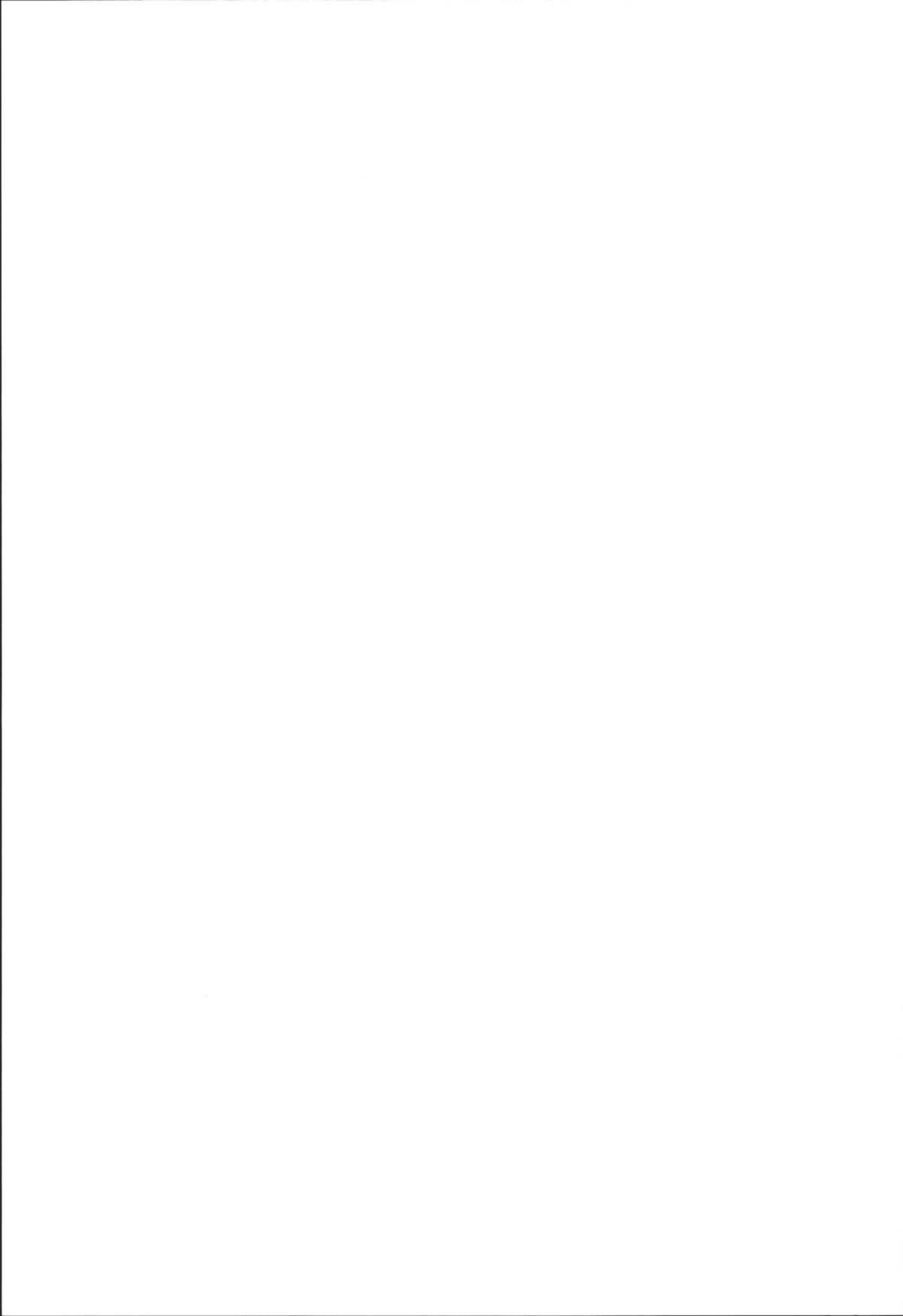
Bjørset veibru sprengt. Orkla veibru sprengt. Haga veibru sprengt (nord for Stören) Spennet av jernbanebrua er falt. Hovedspennet i orden.

Sender denne rapport tilbake fra Sundalsöra med en av jernbanens sjåfører som er friggitt med bilen sin og reiser herfra i morgen (Jörgen Johansen). Sundalsöra, selve öra, er brent.

V.g. ring 86141 og hils min kone at jeg har det bra.

Sundalsöra 12/5-40.

Vik (sign).



RAPPORT FRA BEFARING TRONDHEIM-GRONG-KOPPERÅ

Trøndhjem st.

Granat gjennom ilgødsbygningens tak, fiskehallen, forholdsvis uten skade, vesentlig vinduer.

1 bombe falt foran ilgødsbygningen, slo av 1 skinne og ødela 2 boggivegner.

1 bombe ved Lademoen ødela ~~en~~ 1 skinne.

T.hjem-Hell. Ingen skade av noen art.

Hell-Sterlien. --- "---

Hell-Rinnan. Endel ruter utblåst Stjördal st. Ellers ingen skade.

Rinnan-Verdal. Verdalsbreoen sprengt. 3de pillar sydfra helt nedsprenget og de 2 spend imot lå nede med tilsvanende ender.

Endefeltene var ødelagt, ellers endel mindre forbøininger. Tyskerne har løftet opp broene og reparert prøvisorisk etter T.hjem d. planer. (svillepillarer og midlertidig bro av jernbjelker istedetfor det bortskudte parti.)

Verdal-Sunnan. Vist st.b. skadet av maskingeværkuler. Vist vb. en granat gjennom taket.

Steinkjer st.b.: De fleste vindusruter utblåst etter bombing, ellers ingen vesentlig skade. Bombe rev opp skinnegangen i søndre del av Steinkjer st; reparert.

Veibroer. Gatebroen i Steinkjer brendt (over Steinkjerelven), kjøretrafikken går over jernbanebroen.

Telegraf og telefon brukbar etter rep. T.hjem-Steinkjer.

Vesentlig trådskade og skade på centralbord og apparater.

Sunnan-Snåsa-Grong.

Bro over Snåsavatn ved Sunnan nedskutt, av på midten.

Undergang for Tiltneselva (ca km 148), jernverket nedsprenget og prov. bro bygget av tyskerne.

Jørstad st.b. skadet ved bombenedslag i nærheten, skakning og splinter vinduer, utv. dører og takstein m.v. praktisk talt helt ødelagt og det er også adskillig skade på panel etc., men huset kan repareres.

Linjen er bombet flere steder Sunnan-Grong, men rep.

På Grong st.b. er det skadet vindusruter og takstein, ellers uskadt.

Sunnan-Grongbanens v.g. er skaket og gjennomhullet av splinter etter bombenedslag i nærheten, vinduer knust,

Bortsett fra etpar bombenedslag i skinnegangen som allerede var rep. var det ellers ingen skade på Grong st.

Namsos - Grong.

Namsos st. Jernbenekaien helt uskadt. Namsos st.b. brendt. Murstensveggene står det adskillig igjen av, men de er så skadet av varmen at de sikkert må ned. Grunnmurene (av betong) ser ut til å være brukbare.

Veksel 2 og 4 i orden og i veksel 6 er tungeanordning i orden. Over disse vekslar er spor vestfra i orden. Veksel 1, 3, 5 og 7 i orden og sporene i orden over dem østfra.

Det mellom vekselgatens liggende sperparti er ødelagt, anslagsvis er 200 m skinner kaputt.

Personrampen i orden, mellemlattform brent.

Muret godsrampe fra st.b. østover er det ca 6 m. igjen av. Resten er et bombehull.

I lokstall er vindusruter istykker, intet ellers, men vann mangler på Namsos.

Elektriske kablar var de iferd med å reparere.

I Alfheims (støbolig) og de 2 betjentboliger på Tinholmen var vindusruter knust og Alfheim hadde endel kulehull i taket.

Skage st. Mellemlattform skadet av bombe. 2 ueksploderte ca 250 kg's bomber ved st.

Overhalla st. 3 små hull i taket etter kuler, og småskader på nedløpsrør. Vinduer knust.

Bertnem bro. Det er etter oppgivende kastet ca 100 bomber mot denne bro. Bare 2 hadde truffet. Vinklene av på begge sider øverst, og platen forbi. Broen er senere kjørt av tyskerne med lek av 376' type og lastet tøgsett. Plankedekket på broen har en rekke skader.

Det er en rekke fulltreffere langs og i linjen fra Namsos-Grong, men alle er reparert.

Grong-Smalåsen osv. Her kjørte tyskerne militærtog til Brekkvasselv. Underfelt i jernbanebroen over Brekkvasselva sprengt, likeså veibrua.

En tunnell lenger nord igjenskuddt og en eller flere broer til oppgis å være sprengt av nordmennene.

Anleggets arbeidere og personale har ikke fått lønninger. Driftens fått gj. fylkesmannen.

T.heim distrikt har ikke fått de utsendte sirkulæreskrivelser om arbeidstidsbestemmelser og lønningsregler.

Merakerbanen. Ingen skade.

T.hjem 16/5-40.
Vik.

HISTORISK DATAFORTEGNELSE.

9.4.1940. Distriktsjefen kalt til politimesteren kl 4.15 med flere andre off. tjenestemenn. Det ble opplyst at byen ville bli overgitt uten motstand. Det ble på 2 kl. venterum ved Troadheim stasjon opprettet et slags stabskvarter. Her var tyske soldater av alle grader sammen med 3 sivilpersoner fra det engelske konsulat. Engelskmennene tilhørte en kommisjon som noen dager tidligere var blitt innkvartert på hotell Bondeheimen hvor de ble tatt tidlig om morgningen 9 april og sendt til Oslo med syggående dagtog.

Kl 9 møtte kapitanen Sonnemann og l n. v. Walcke til konferanse hos distriktsjefen ^{Kap. v. Walcke} ~~Kc.~~ var til stede.

Sonnemann redegjorde for situasjonen og formulerte høflig sine krav under påpeking av at ingen vegring ville bli tålt. Inntil videre ville det bli tillatt normal drift. Han søkte og fikk en orientering om distriktets organisasjon, utstrekning og forlangte en oppgave over materiell innen kl 12.00 den 10 april.

Havn- og jernbaneområdet ble besatt av tyske tropper som satte ut vaktposter kl 5.00 om morgningen.

Jernbanetrafikken gikk normalt uten innblanding fra tysk side hele dagen med en del forsinkelser.

Togene hadde p.g.a. begynnende evakuering av byen stor trafikk.

Den tyske kommando rekvirerte 18 togsett satt i reserve. Distriktet satte opp 3 togsett hvert på 50 aksler med lok under damp. Det ble imidlertid ikke utført transport etter tysk oppdrag 9 april.

Flyalarm gikk kl 18.00. Ingen bomber sluppet.

Blending av materiell og stasjonsområde satt igang kl. 19.00.

10.4.1940. Tog og båter går som vanlig.

Det er denne dag en økende evakueringstrafikk som følge av Luftvernsjefens oppfordring i avisen 9 april.

Kapitanen Sonnemann hadde sammen med flere andre offiserer konferanse med distriktsjefen om trafikken art, jernbanens forhold til den pågående mobilisering, til vernepliktiges frakreise evakueringsreisende m.v.

Tyskerne ønsket underretning hvis det var uvanlig stor trafikk u.enom evakuering.

Slik melding er ikke funnet nødvendig å sende.

Distriktsjefen hadde samtale med Generaldirektøren, Driftssjefen og Sjefen for Militærkontoret der disse ble orientert om situasjonen her.

Den tyske kommandant sender ut kunngjøring gjennom avisene at mobiliseringsordren som Osloregjeringen har sendt ut har ingen gyldighet for de områder som de tyske tropper har besatt.

Reichkassenscheine innføres som løvlig betalingsmiddel med kurs:

1 reichkassenscheine = kr. 1,66.

11.4.1940. Normal toggang med innstilling av en del ekstra godstog.

Rute for tysk troppetog fra Oslo med 400 mann forlangt satt opp. Dette tog ble stoppet p.g.a. sporbrudd syd for Lidsvoll.

Ekstratog etter tysk rekvisisjon: Litra B fra Trondheim kl 19.00 til Hell. Toget senere innstillet. Ingen forbindelse med H st.

På grunn av løse rykter om rømming av byen, oppsto det panikk i Midtbyen om formiddagen.

JERNBANETRAFIKKEN OPP OG NED.

For jernbanens vedkommende har trafikken vært opp og ned. Igår formiddag var alle tog på meråker og Nordlandsbanen innstillet, men utpå ettermiddagen ble denne bestemmelsen opphevet og alle tog igang igjen.

På Dovrebanen og Rørosbanen har alle tog gått hele tiden. Enkelte tog har vært noe forsikket, men trafikken har gått bra.

Alle tog har vært fullt besatt og vel så det av evakuerte både tirsdag og igår. Likeså alle lokalbåtene og rutebilene fra byen.

12.4.1940. Toggangen normal. B.sirk 81 ang. svenske vogner sendt ut. Pr telefon med Storlien ble meldt at transitt med norske og tyske vogner gjennom Sverige kunne tillates.

Tog litra A fra Trondheim kl 12.45 til Hell rekvirert av tyskerne. Toget ble senere innstilt.

13.4.1940. Normal toggang.

Utsendt sirkulære angående permisjon og bortreise for personale.

Sirkulære om full døgtjeneste ved en rekke stasjoner sendt ut.

Følgende ekstratog rekvirert for den tyske kommando:
 Litra T fra Trondheim kl. 11.00 til Hell (innstillet)
 " S " " " " 18.00 " "
 " R " Hell " 19.10 " Trondheim.

Litra S var et tomtog som kjørte til Hell for å hente ca. 400 mann som var kommet fra Oslo til Værnes med fly.

Dette var den første transport som ble utført etter tysk oppdrag og besto sannsynligvis av de 400 mann som 11 april ble stoppet av sporbruddet syd for Eidsvoll.

Toggangen er denne dag normal for siste gang under kamphandlingene.

Stor utreise av personale på weekend.

14.4.1940. Jernbanebroene ved Verdal og Lundamo sprengt av norske styrker. Veiovergangsbri i forbindelse med veibro over Gaula ved Håga sprengt.

Følgende tog rekvirert av tyskerne:
 Tog litra F fra Trondheim kl 16.40 til Hell
 " " G " " " 19.20 " ".

Tog litra F besto av: N+ lok + G + G + ".
 " " G var et blandet tog på 50 aksler.

Disse tog kom ikke avgårde før sent på kvelden.

Oppgave over distriktets lok. og vogner disponibel ved Trondheim st.:

2 Ao sove
 1 Co "
 1 Bo
 4 BCo herav 1 i tog Trondheim Levanger
 8 Co " 2 " " "
 2 DCo
 5 Cfo + 1 CDfo
 1 Fo
 4 Cfo motorvogntilhengere
 2 Cfo
 1 BCZe

Sum 32 vogner inkludert de 3 rekvirerte togsett.

Ca. 20 lok.

Ingen ledige lukkede godsvogner utenom de 42 som står i ekstratogene.

15.4.1940. Ingen toggang, også jernbanens bilruter innstillet.

Et togsett av type N + Lok + G+G + N rekvirert til Marienborg verksted til kl ~~13~~ 13.00 for forsterkning. (Det senere såkalte pansertog).

Tysk forlangende om å få benytte jernbanens telegraf og telefonlinjer, og stadig vakt på telegrafen.

Følgende tog rekvirert av tyskerne:

Ekstratog litra H fra Hell kl 4.00 til Hegra og tilbake til Hell (Lok + 4 vogner).

Ekstratog litra J fra Hell kl 4.15 til Hegra og tilbake til Trondheim (Lok + 6 vogner).

Ekstratog litra M fra Trondheim kl 12.00 til Hell og fra Hell kl 19.00 til Hegra (Motorvogn + Tilh.)

Ekstra tog litra J fra Hegra kl 21.00 til Trondheim.

Melding om innstilling av toggangen sendt kringkastingen. Denne melding ble sendt ut i Kringkastingen og pressen i sterk omarbeidet form.

Til kl 24.00 rekvirert et togsett bestående av 4 personvogner og 1 g.vg. oppstilt i spor 3.

Tysk melding i pressen om sabotasjeaksjoner.

(Verdal bru og Haga overgangsbru)

16.4.1940. Ingen ordinære tog.

Telegram sendt ut om innstilling av all ordinær trafikk Trondheim-Melhus, Trondheim-Levanger og Trondheim-Storlien+

Følgende ekstratog rekvirert:

Tog litra S	fra Trondheim	kl. 0.30	til Stjørdal
" "	C " Stjørdal	" 4.30	" Hegra
" "	D " Hegra	" 5.40	" Trondheim.

Togene S, C og D beste av 4 personvogner + 1 G.vogn.

Tog litra L	fra Stjørdal	kl 12.30	til Trondheim (Løsløk)
" "	M " Tr.heim	" 10.40	" Stjørdal
" "	M beste av lok + 1 G.vogn.		

Jernbanens bilruter ble satt igang igjen.

17.4.1940. Ingen ordinære tog.

Følgende ekstratog rekvirert:

Litra A	fra Hegra	kl. 10.50	til Stjördal	} Vann og kullstasjon (Motorvogner)
" B	" Stjördal	kl. 15.00	" Hegra	
" M	" Tr.heim	" 23.10	" Tr.heim	"
" N	" Hegra	"	"	"

Tyskerne beslagla venteværelse på Stavne ^{hp} og jernbanen trekte tilbake sin betjening.

Søkte om tillatelse til å avløse togbetjeningen i Hegra. 2 lok + 2 kond.personale omsider avløst.

Igangsatt innredning av tilfluktsrum i kjelleren på Trøndheim st.

18.4.1940. Ingen ordinære tog.

Følgende rekvirerte ekstratog:

Litra A	Hegra	kl 6.00	til Tr.heim (motorvogn)
" B	fra Hegra	8.30	" Stjördal
" C	" Stj.dal	"	" Hegra.

Litra B og C beste av lok. som kjørte til Stjördal for vann og kull.

Tillatelse til fast avløsning av togbetjening i Hegra oppnådd.

Avlösningstog A	fra Tr.heim	kl 19.00	til Hegra
" B	" Hegra	"	" Tr.heim.

Litra K fra Tr.heim kl 20.00 til Hegra best. av 4 personvogner + 1 G.vogn.

Under opplasting med ammunisjon:
7 åpne + 2 G.4. vogner.

Forordning av Sentralkomiteen sendt ut: Ingen oppsigelse av arbeidere og funksjonærer.

5te Brigade sender ut telegrafisk ordre om opprettelse av eget distrikt innen det område som nå er nådd av egne stridskrefter (Det vil si den distriktet som ligger nord for Verdalselva).

Forordning fra Sentralkomiteen " at det ikke sendes oppsigelse av arbeidere og funksjonærer.

19.4.1940. Ingen ordinære tog.

Ingen ekstratog.

På tomten står nå ialt 17 vogner lastet med ammunisjon, foruten det som er skiftet til Ilsvika.

Lønning til Statstjenestemennene skal inntil videre utbetales etter gjeldene regler.
Reguleringstillegg skal inntil videre ikke utbetales.

20.4.1940. Ingen ordinære tog.

Tillatelse oppnådd for kjøring av kjøpmenn for innkjøp i Trondheim. Militære ledere medfølger.

Ekstfatog T fra Hell kl 10.30 til Tr.heim kl 11.30
" K " Tr.heim " 16.00 " Hegra " 17.00.

Følgende ekstratog rekvirert:

Litra E fra Trondheim kl 12.00 til Hell.
Toget beste av 4 åpne og 4 lukkede vogner og gikk fra Trondheim kl 14.25 med 65 soldater.

Persontog litra F fra Trondheim kl 13.30 til Stjørdal
Toget beste av Ce+DFe+BCe+CFe+ 3G for 400-450 mann.

Samme dag innløp rekvisisjonen på tog med norske arbeidere fra Tr.heim 21.4 kl 7.00 til Hell. Dette er de senere arbeidstog til Værnes,

Ekstratog litra E fra Trondheim kl 23.30 til Stjørdal,
Dette tog ble rekvirert slik:
3 åpne + Lok + 7 persøavg. + 3 lukkede.

Baneformann Bjørgen Stjørdal melder at sporet er sperret mellom Stjørdal og Skatval p.g.a. arbeide utført av tyske tropper. Han hadde måttet bære dresinen et stykke under sin visitasjon.

Möte hos distriktsjefen angående spørsmål om oppsigelse av ekstrapersonale. Til stede Dc, OM, OB; KC og fullm. Chr Larsen, og for personalet møtte o,kond, J Skårvold.

En ble her enig om at alt ekstrapersonale sies opp med 8 dagers varsel og at det ekstrapersonale som de etter nærmere undersökelse viser seg å bli bruk for vil få nærmere beskjed om fortsatt arbeide eller gjeninntakelse.

Namsos stasjon bombet.
Byen brent.

21.4.1940. Ingen ordinære tog.

11/7

Følgende ekstratog kjørte:

Litra L fra Hegra kl 10.05 til Tr.heim kl 11.00 Kjøpm.
" P " Tr.heim " 17.00 " Hegra " 18.00 tog.

Litra U fra Trondheim kl 8.00 til Hell (Værnes)
" V " (Værnes) Hell 18.15 " Tr.heim kl 19.00
Toget som besto av 5 persovogner kjørte med norske arbeidere til værnes flyplass.

Tog G fra Hell kl 21.09 til Tr.heim 21.50. Dette toget besto av 1 motorvogn + 1 tilhenger og kjørte med norske fanger, deriblant også 4 jernbanemenn.

Natt til 21.4 var et tog blitt tvangsbeordret videre fra Stjørdal til Rinnan. Dette tog vendte tilbake til Hell og et nytt tog gikk ubeordnet Stjørdal-Rinnan-Stjørdal.

Tyske ordre til togpers. om viderekjøring under henvisning til at det ble utenfor det besatte område.

Togledelsen forspurt, men ville ikke gi noen beordring (Linjen meldt sperret).

Senere kom vedkommende tyske sjef med forlangende til togledelsen og senere De om beordring idet han hevdet at det ikke var kampsone. De henviste til skriftlig beskjed angående dette og nektet. Samtalen som foregikk over telefon ble da brutt, og like etter ringte Stjørdal og sa at de ble truet med gevær.

Distriktsjefen ga da beskjed om at han ikke kunne beordre kjøring, men at han heller ikke ville nekte. Togpersonalet kjørte da etter at Stm, hadde frasagt seg et hvert ansvar.

Steinkjer bombet. Byen totalt rasert.

Verdal st. tatt kl 9.00. 3 jernbanemenn tatt til fange og ført til Trondheim.

Jørstad st. bombet av tyske fly.

22.4.1940. Ingen ordinære tog.

Følgende ekstratog rekvirert:

Tømtog	litra O	fra Levanger	kl 1.45	til Hell
Arbeidstog	M	" Trondheim	" 8.00	til Hell kl 8.50
Handelstog	K	" Hell	" 11.00	" Tr.heim 11.50
Militærtog	F	" Trondheim	" 12.00	" Hell
"	F	" Hell	" 14.50	" Levanger
Handelstog	H	" Trondheim	" 17.00	" Hegra
Arbeidstog	T	" Stjørdal	" 18.00	" Trondheim kl 19.1
Mill.tog	O	" Trondheim	" 20.45	" Stjørdal
"	P	" Levanger	" 22.00	" Trondheim
Litra	L	" Trondheim	" 9.05	" Melhus
"	M	" Melhus	" 10.00	" Trondheim.

Disse to siste tog er de første tog som kjører på Størenbanen siden 14.4.1940.

Samme dag går det ut en oppfordring fra den tyske kommandant i Trondheim om at alle vernepliktige menn som hører hjemme i de av tyske tropper besatte områder må vende tilbake og melde seg for politi eller lensmann innen 23.4 kl.12.00. Imotsatt fall blir de å betraktet som friskaremenn.

Steinkjer stasjon forlatt kl 20.00.

Tyske tropper rykker inn i Steinkjer.

KYSTFARTEN FRIGITT.

Skip som ønsker å gjenoppta farten på kysten, henvender seg til de tyske havnekommandanter hvoretter kapteinen får utlevert passerseddel.

Tyske havnekommandanter finnes i følg. havner :
Fredrikstad, Oslo, Larvik, Kristiansands, Stavanger, Haugesund, Bergen og Trondheim.

23.4.1940. Ingen ordinære tog.

Følgende ekstratog rekvirert:

Tømtog	litra R	fra Levanger	kl 6.50	til Tr.heim
Handelstog	" V	" Hell	" 9.40	" " 10.30
"	" O	" Tr.heim	" 17.00	" Hell 17.50
Arbeidstog	" M	" "	" 8.00	" " 8.50
"	" B	" "	" 15.00	" Levanger
"	" T	" Stjørdal	" 18.00	" Tr.heim 19.15
"	" A	" Tr.heim	" 19.05	" Levanger
"	" B	" Levanger	"	" Hegra
"	" C	" Hegra	"	" Tr.heim
"	" D	" Levanger	" 19.30	" Stjørdal
"	" U	" Trøheim	" 20.10	" Hommelvik og retur.

Samme dag holdtes konferanse fra kl. 10.30 til kl. 11.30 mellem Distriktsjefen og Kapitänltn Sønnemann- hauptmann Wiedekind. Tilstede dessuten ob og ti.

Følgende spørsmål lagt fram av Dc:

1. Jernbanemenns meldeplikt. Ordnet slik at kort ville bli utstedt av jernbanen selv, når kortene var foruts emplet av politiet.
2. Togordningen Trondheim-Hell-Trondheim og Hell-kepperå-Hell. (Utarbeidet i sirkulære nr 84/1940 datert 24.4.1940 og gjelder for 12 tog).
3. Vedlikehold av linjen. Ordning skulle iverksettes.
4. Tysk misbruk av linjefolkenes dressiner. Lovt stoppet
5. Fangne jernbanemenn fra Verdal. Ventes allerede frigitt.

Drøftet også rullende materiell, beholdning og disposisjoner.

24.4.1940. Ingen ordinære tog.

Følgende ekstra tog rekvirert:

Litra	E	fra	Stjördal	kl	5.00	til	Levanger	
"	M	"	Tr.heim	"	8.00	"	Stjördal	(Arb.tog)
"	R	"	Stjördal	"	6.00	"	Tr.heim	
"	K	"	Hell	"	10.10	"	"	kl 11.00
"	L	"	Tr.heim	"	17.00	"	Hell	" 17.50
"	S	"	"	"	14.30	"	"	
"	T	"	Hell	"		"	Tr.heim	} For bytte av personale
"	Z	"	Stjördal.					

Konferanse hos Dc kl 10.30 hvor kapitänltn Sønnemann bestente at de igår oppsatte rutemessige tog foreløbig kun går som militærtog. B sirk nr 84/1940 sendt ut for 12 tog på Meråkerbanen.

Togene nr 4, 3, 6 og 7 - Motorvogn + G
 " " 5, 11, 12 og 10 - " + G
 " " 2, 1, 8 og 9 - 5 personvg+ 3 G.

I beredskap i Trondheim skal stå 1 tog med lok + 50 aksler, sammensatt slik : 5 personvogner + 10 lukkede + 2 åpne godsvg.

I beredskap på Hell :
 1 tog med 2 lok + 50 aksler sammensatt slik:
 5 personvogner + 10 lukkede + 2 åpne godsvg.

Linjen (f.eks. Hell-Stjördal) kan disponeres av jernbanen for tekniske formål,

Med et ekstratog fra Trondheim kl 14.00 fulgte den tyske överstbefalende med flere høyere offiserer.

25.4.1940. 12 ordinære tog etter B.sirk. 84/1940
og 10 ekstratog.

Flyangrep fra kl 5.00 til kl 6.00.

Tyske granatnedslag i ilgodsbygningen og mellom
spor 2 og 3.

Linjen skadet ved Reina. Utbedret kl 10.00. 2 person-
vogner i det rekvirerte tog skadet i spor 3. Endel
vindusruter i forskjellige bygninner knust.

Tog nr 2 fra Hell kl 6.00 ble stående på Leangen og
kom først til byen kl 10.25.

Med tog 6 fulgte en del fanger.

Ekstratog litra K fra Hell kl 14.40 til Trondheim
" " M " Tr.heim 15.50 " Melhus.

Tog K og M kjørte som troppe og ammunisjonstog med
tyske soldater som var kommet til Værnes med fly om
morgningen.

Kapitänltn. Sonnemann og representanter fra NSB samt
representanter fra Trondheim Mek Verksted og Jernbetong
var på befaring ianledning gjenoppbygningen av
Verdalsbrua m.m.

26.4.1940. 14 ordinære tog etter B sirk 84/1940
og 5 ekstratog.

Utenom tog etter rutesirk nr 84 kjørte denne dag:

Litra D	fra Hell	kl 14.30	til Stjørdal (löslok)
" E	" Stjørdal	kl "	" Hegra (löslok)
" F	" Hegra	" 16.00	til Trondheim
" V	" Hømmelvik	16.50	" Værnes og retur
" M	" Tr.heim	23.30	" Melhus
" A	" Hømmelvik	12.30	" Hell og retur.

Tog litra M kjørte videre sydover ubeordret fra Melhus.

Beredskapstog på 50 aksler medfulgte tog 9 til Hell.

Utsendt B.sirk. nr 85 angående suspensjon av frakt-
kontoene.

Konferanse på Distriktsjefens kontor fra kl 9.00-9.20.
Tilstede : Distriktsjefen, ob, ti, Kapitänltn Sonnemann
og hauptmann Wiedekind.

1. Orøring av togledelsen om natten på Marienberg
B.sirk. nr 86 utsendt.
2. D.F.K. (Det tyske kommandantskap) tilbød sivil
trafikk åpnet fra 29.4 etter foreliggende ruter til
Hell-Kopperå, og Melhus (evt Stören) etter ruter som
straks kunne settes opp. Likeså kunne ruter settes
opp for to togpar Hell-Rinnan. Militær trafikk
skulle overalt ha fortrinnsrett.

3. Avtale om materiell for de nye tog og for et par spesialtog.
4. Meddelelse om den tyske front idag og sannsynlig videre utvikling.

27.4.1940. 14 ordinære tog og 16 ekstratog.

Utenom de ordinære tog etter rutesirk. kjørte denne dag 16 tog av forskjellige slag på strekningen Melhus-Levanger.

Ruteforslag Hell-Rinnan og Trondheim-Melhus (Stören) forelagt Sonnemann og godkjendt.

Konferanse kl 15.00. Tilstede Distriktsjefen, ti oberbaural Scholtz og 2 offiserer.

Spørsmål om 10 T.vogner med 20 tonns lasteevne for påmontering av hver 20.000 liter bensintank levert av Bergs Maskin A/S.

Vognene trenges fra onsdag 1/5 etter hvert som de blir ferdig.

Spørsmål om sidesper. Valgte Leangen.

B.sirk. nr 88/1940 sendt ut for 2 togpar på strekningen Hell-Rinnan (Forlengelse av ruten for togene = 1, 3, 6 og 8) Denne kjøringen settes iverk f.o.m 29.4.1940.

B.sirk. nr 89/1940 sendt ut for 2 togpar på strekningen Trondheim-Melhus. Togene kjører f.o.m 29.4.1940.

28.4.1940. 14 ordinære tog og 12 ekstratog.

Stjørdal melder at minesperringen ved km 36.2 er hevet og linjen klar.

Melding om sivil trafikk Trondheim-Hell og Trondheim-Melhus utsendt i radio.

29.4.1940. 18 ordinære tog.

Sivil trafikk opprettes i begrenset utstrekning mellom Trondheim-Hell og Trondheim-Melhus. Se annonse i Arbeider-Avisen 29.4.1940 vedlagt som bilag 5.

Konferanse kl 11.00 mellom Distriktsjefen, ob , ti, og kapitanltn Sonnemann, ltn Gerhard,

1. Samarbeid mellom tyske pionertropper (Major Burges) og jernbanen (ob) for reparasjon av jernbanebruene ved Lundamo og Verdal.
2. Undersøkelse og utbedring av skader på jernbanen Mellom Verdal og Steinkjer v/bi Dahle.
3. Innsamling av rullende materiell, ledig eller som kan gjøres ledig for disponering som reserve i Trondheim og Hell. Lastede svenske vogner avlastes ikke.

4. Organisatoriske spørsmål.
Sonnemann blir i sin stilling og tar seg av de større spørsmål i samarbeid med Dc og o.ing. De daglige løpende spørsmål avgjøres av hauptmann Widekind og ltn Gerhard ved Ti.
5. Daglig oversikt over vognparken skal legges frem til avhenting kl 9.00.
6. Passerseddel (i skriv. form) vil bli levert før Dc, Ob, Bi og Ti m.fl. og mulige andre etter krav i hvert enkelt tilfelle.
7. Oppgave over jernbanens og Selburutens busser bensinbehov og rutekrav. Lørdag til konferansen imorgen.
8. Nøyaktig oppgave over beslaglagte biler, sviller, dresiner m.v. sendes DTK tilbestätigung.

Tysk melding sendt ut om besettelsen av Støren st.

30.4.1940. Utenom de 18 ordinære ru egående tog gikk 8 ekstratog på strekningen mellom Melhus og Rinnan.

Distriktsjefen konfererte med Oberbaural Scholtz og (hauptm) Knorr.

1. Behandlet spørsmål om bensintankvogner. Brev fra jernbanen til Oberbaural Scholtz. Konferanse med Bergs Maskin m.v.

Senere holdtes konferanse mellom Distriktsjefen, Ob, Ti og Sonnemann.

1. Materielleoppgaver, skal innfatte personvogner og lok,
2. Arbeidet fremme ved Lundamo og Verdal.
3. Jernbanens busser beslaglagt 29.4 og ikke tilbakelevert. (5 stk kom i løpet av dagen+)
4. Spørsmål om nødvendig busskjøring omkring Trondheim og med Selburuta.

1.5.1940. 18 ordinære tog.

Foruten de rutegående tog kjørtes denne dag 1 tog Trondheim-Rinnan-Trondheim og 1 tog Hommelvik-Hell-Hommelvik.

Oppsatt ny rute for tog Trondheim-Stjørdal-Trondheim (arbeidstog) B.sirk. 91/1940.

B.sirk ~~91~~ 91/1940 sendt ut for 1 togpar på strekningen Trondheim-Stjørdal.

FRA CENTRALKOMITEEN.

Den tyske overkommando har beslaglagt så mange motorvogner at trafikken holder på å bryte sammen. Bussruten til Malvik innstilles, men busser til Ringvål går som vanlig igjen. Statsbanenes bussrute til Ringvål og Malvik måtte igår av visse grunner innstilles.

Ruten til Ringvål kom imidlertid igang igjen utpå ettermiddagen igår.
Ruten Trondheim-Malvik vil ikke bli gjenopptatt. Det siste er en følge av den skjerpede bensinrasjonering i det nu ikke kan opprettholdes loka_togforbindelse parallelt med bussruter.

2.5.1940. Togordningen etter ruteplanen.
20 ordinære tog.

Dessuten kjørte tog D fra Hell kl 17.00 til Rinnan med 860 mann og returnerte fra Rinnan som litra H kl 23.30 til Hell.

Tog litra A fra Trondheim kl 20.00 til Lundamo 21.00
" " B " Lundamo " 21.10 " Trondheim.

Togene A og B kjørte med frigitte norske krigsfanger.

3.5.1940. Foruten de rutegående tog kjørtes 3 ekstratog hvorav litra B kjørte fra Hell kl 21.30 til Rinnan med 300 mann.

Ltn. Gerhard spurte etter en motordresin på strekningene Trondheim-Støren for befarings. Fikk til svar at sådan ikke fantes og skulle ringe senere. (Intet mer hørt)

De allierte styrker forlet Namsøs inatt,

4.5.1940. Foruten rutegående tog kjørtes en transport på 170 mann i tog litra A fra Hell kl 20.00 til Rinnan.

Det nu nesten ferdige panserløk oppsatt i lok.stallen Marienborg.

Ett av de rutegående tog (tog nr 7) fortsetter f.o.w idag fram til Stjørdal.

Sirkulære om opprydding på stasjonene sendt ut.

5.5.1940. Foruten de rutegående tog kjørtes 8 ekstratog.

Ekstra motorvogn følger tog 11 fra Hell til Kopperå og videre til grensen etter ordre fra tyske myndigheter. Tilbake til Kopperå og derfra til Hell som litra M.

Telegrafist Mauseth beordret som telk sammen med tysk parlamentar til Hegra Festning.

Klokken 11.00 melding fra Hegra om at festningen har gitt seg.

Transport av besetningen på Hegra Festning til Lundamo.

6.5.1940. Foruten de rutegående tog kjørtes 8 ekstratog.

7.5.1940. Foruten de rutegående tog kjørtes 3 ekstrapog.

Tysk ordre om at et lok skal stå til stadig disposisjon for ing. Knorr i Flyvåpenet, delvis i Trondheim og delvis på Hell.

Konferanse hos distriktsjefen mellom kapitänlt. Sonnemann og distriktskollegiet.

1. Tysk assistanse for å få de to nye motorvogner kjørbare.
Kapitänlt. Sonnemann til Oslo med fly. Samtidig bestilling av trekullgassgenerator.
3. Prøvekjøring og innkjøring overlatt oss.
- 4 Lok. for ing. Knorr.
5. Besigtigelse og reparasjon av et lok. i Steinkjer.
6. Spørsmål om dresinene på strekningen.
7. Diskutert situasjonen på Nordlandsbanen.
Mye ødeleggelser.
9. Rømming av venteværelse på Hell av den tyske vakt.

8.5.1940. Foruten de rutegående tog kjørtes denne dag 6 ekstrapog.

BEIYDELIGE INNSKRENKNINGER I RUTEDILTRAFIKKEN.

All parallellkjøring med jernbanen opphører.
Enkelte ruter har måttet innstille helt.

9.5.1940. Foruten de rutegående tog kjørtes denne dag 4 ekstrapog. Dessuten kjørte et lok. med to lastede godsvogner foran for prøvekjøring av jernbanebrua ved Lundamo.

10.5.1940. Utøver de rutegående tog kjørte denne dag 11 ekstrapog.

Et lok. med to lastede godsvogner foran prøvekjørte Verdalsbrua.

Klokken 17.00 gikk et transporttog med 500 mann fra Trondheim til Rinnan. (Etter ordre fra transportføreren fortsatte toget til Steinkjer). Dette var det første toget som passerte Verdalsbrua siden den ble sprengt 14.4.40.

Det gikk flere tog utøver kvelden denne dag på strekningen Trondheim-Steinkjer.

Tysk kontor etablert på Trondheim stasjon med Bahnhofsoffizierhauptmann v. Hartmann som heretter skal gi alle ordrer angående toggangen. Dette kontor kom senere under hele krigen til å fungere som bahnhofs-kommandantur.

Tog 30's lok. og personale kjøres som litra M fra Melhus kl 8.18 til Stören og retur som tog N.

Dette er det Første tog som kjører mellom tr.heim og Stören siden linjen ble sperret 14.4.

A.Avisa
11/5-40.

Siden 28 april har all telefonforbindelse med Stören vært umulig da hele linjenet et er helt ramponert. Det samme gjelder også rikstelegrafene. Men det arbeides nå på spreng og det varer vel ikke lenge før det er i orden.

11.5.1940.

En del rutegående tog innstilt og noen ekstratog kjørt i stedet, delvis over andre strekninger.

Pansertoget: Lok+G+G+N+T+F kjørt fra Tr.heim til Hegra

6 mann fra lok.pers. og 6 mann fra kond.pers. sendt på Nordlandsbanen for avløsning.

Igår kjørt et ekstratog fra Trondheim til Stören, det første tog i løpet av 3 uker.

Siden 28 april har all telefonforbindelse med Stören vært umulig, da hele linjenet et er helt ramponert. Det samme gjelder også rikstelegrafene. Men det arbeides nå på spreng og det varer vel ikke lenge før det er i orden.

12.5.1940.

En del rutegående tog innstillet. Tydelig øket tysk transport.

Melding fra Berkåk om toggangen Garli-Berkåk.

Konferanse pr. telefon om korrespondanse Garli-Seknedal. 3 tog i døgnet.

13.5.1940.

Den ordinære toggang delvis endret p.g.a. ekstra kjøring.

Telefonforbindelse med Røros. Rapport derfra.

Konfererte med v. Hartmann om korrespondanse i Seknedal.

Tande tilbake fra reise til Dombås med lønning m.v. Hadde med tilbake ruteplan for kjøringen Dombås-Garli.

14.5.1940. Toggangen utenom de rutegående tog viser stigende tendens. Denne dag kjørte 21 ekstratog.

1 Cm med avløsningsmannskaper for jernbanemenn til Dovrebanen kjørte fra Trondheim til Bjørset bru.

All henvendelse om toggangen skal heretter komme fra v. Hartmann (Bahnhofsoff.).

Etter konferanse med v. Hartmann blir arbeidstogene (arbeidere til Værnes flyplass) å dublere hver dag ide 1700 mann skal transporteres.

15.5.1940. Foruten de ordinære tog kjørte 22 ekstratog.

Na tevakten ved Ti's kontor flyttet tilbake til Trondheim st.

16.5.1940. Ordinære tog + 22 ekstratog.

BILDRIFT MED TREKULL OG VED.

FLERE VERKSTEDER BEGYNNER Å BYGGE GENERATORER.

En rekke fylkesmenn samlet i Oslo fra igår formiddag for å drøfte situasjonen.

17.5.1940. Ordinære tog + 15 ekstratog.

1 av disse tog kjørte tr.heim-Stören-Trondheim med sivile fra Rørosbanen.

Rekvisisjon av tog fås heretter på skjemaer fra v. Hartmann.

Jernbanens ekstrapersonale får fortsette. Oppsigelsen trukket tilbake.

En ung mann hadde gjort den besværlige reisen Oslo-Trondheim fra fredag morgen til lørdag kveld. Tog Oslo-Minnesund-Hamar. Buss Hamar-Vinstra. Lastebil Vinstra-Dombås. Tog Dombås-Garli. Turen Oslo-Tr.heim tar vanlig nu 3 dager, med overnatting i Lillehammer og Dombås.

18.5.1940. Ordinære tog + 22 ekstratog.

Flere dimiterte nordmenn og frigitte fanger reiste gratis med jernbanen. Ist. sirk. nr. 96/1940 kunne ikke anvendes da slike papirer som der er nevnt ikke kunne skaffes. Mannskapene har fått reise på sine passersedler.

- 19.5.1940. Utenom ordinære tog kjørte 23 ekstratog.
- 20.5.1940. Utenom ordinære tog kjørte 17 ekstratog.
- 21.5.1940. Utenom ordinære tog kjørte 30 ekstratog.
Tog litra K fra Trondheim til Kopperå og videre til Sunnan. Med dette tog reiste "Oberbefehlshaber" m.fl.
- 22.5.1940. Utenom ordinære tog kjørte 28 ekstratog.
Pansertoget gitt tilbake til NSB.
- 23.5.1940. Utenom ordinære tog kjørte 37 ekstratog.
Et tog med 185 mann kjørte fra Glåmos til Støren og videre med et av Seknedalstogene til Trondheim, Prøvekjøring på Bjørset bru.
Dovrebanens tog M kjører over Bjørset bru.
Igangsatt rutekjøring på Dovrebanen etter grafisk rute. Togene kjøres og innstilles dog etter nærmere ordre.
Dtt togpar settes inn i trafikk på Rørosbanen mellom Støren og Glåmos.
- 24.5.1940. Utenom ordinær trafikk kjørte 29 ekstratog.
1 Cm med generalen + 2 mann fra Trondheim kl 8.30 til Storlien Grense og retur Trondheim.
Tog litra T6 kjørte fra Trondheim kl 19.15 til Dombås. Dette er det første direktegående tog på denne strekning siden 14.4.40.
BILVEIFORBINDELSE TRONDHEIM-MOSJØEN.
Forsøkt, men lite tilfredsstillende da bilen må fraktes med jernbanen Grong-Stod. Mellom Stod og Steinkjer er jernbanen brutt, men veien er i orden.
- 25.5.1940. Utenom de ordinære tog kjørte 25 ekstratog.
Tog til Steinkjer to ganger daglig. Igår aftes gikk det første "ordinære" tog fra Trondheim direkte til Dombås. Forøvrig blir det fra idag og inntil videre direkte

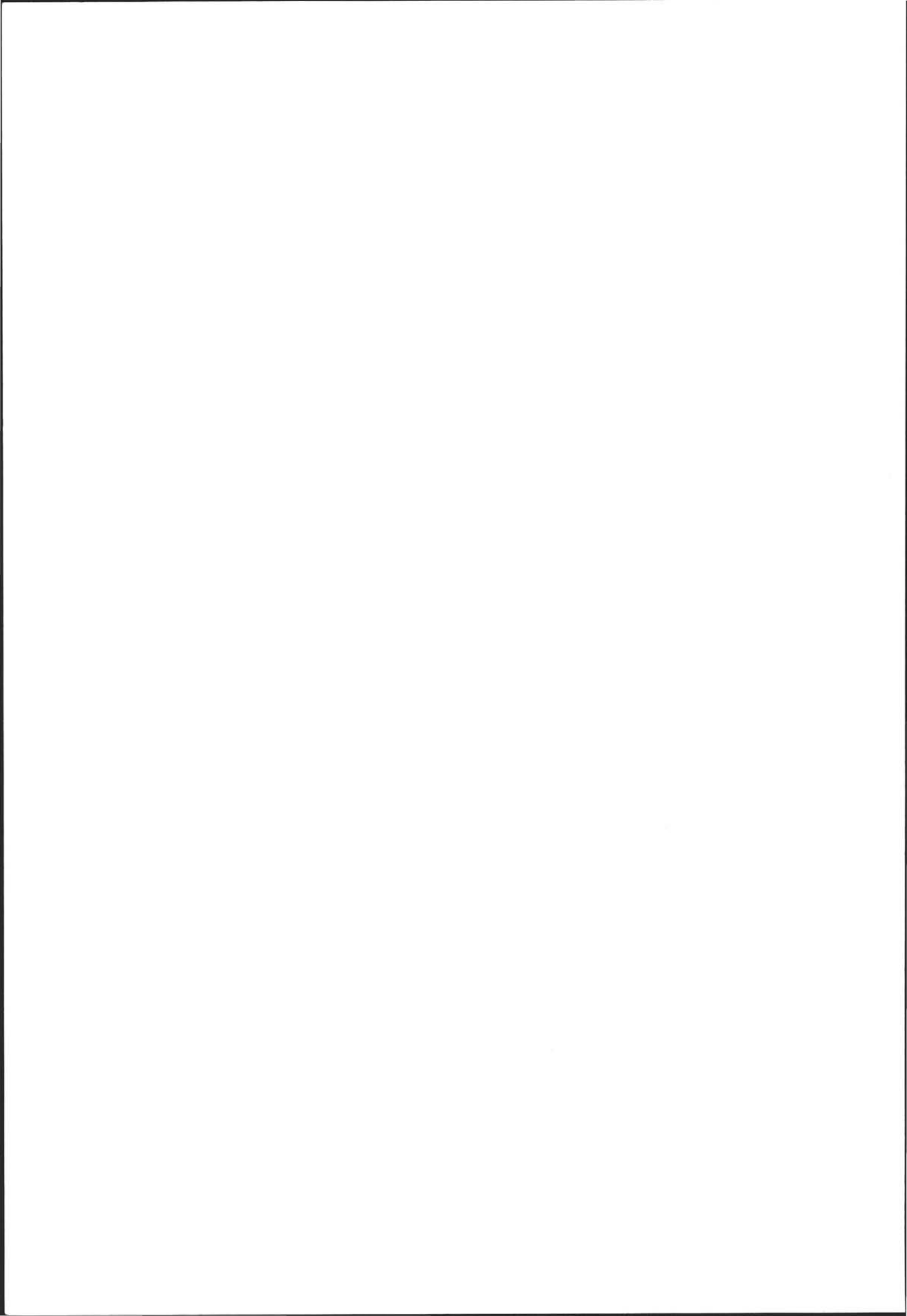
togforbindelse med Steinkjer 2 ganger daglig, morgen og kveld.

- 26.5.1940. Utenom de ordinære tog kjørte denne dag 32 ekstratog.
G. d. Hoff uttaler i ett intervju, etter en befaring, at en kan regne med å ha kull i et halvt år, normal drift.
Han antyder vedfyring meget snart.
Generaldirektøren uttaler at personalet har gjort en beundringsverdig innsats.
- 27.5.1940. Utenom de ordinære tog kjørte 32 ekstratog.
- 28.5.1940. Utenom ordinære tog kjørte 19 ekstratog.
- 29.5.1940. Utenom ordinære tog kjørte 33 ekstratog.
- 30.5.1940. Utenom ordinære tog kjørte 35 ekstratog.
- 31.5.1940. Utenom ordinære tog kjørte 34 ekstratog.
- 1.6.1940. Utsendt B.sirk. nr ~~124~~ 126/1940 hvoretter det forsøksvis settes igang trafikk for sivile reisende mellom Trondheim og Oslo med togene 405B, 406B, 401B, 402B. Overføring av reisende og reisegods i Minnesund.
Utvidet lokaltrafikk på Størenbanen. B.sirk nr 124/1940.
Fra 1/6 Ekstra persontog fra Gudå til Tr.heim kl 8.35
Fra trondheim 19.20 til Gudå, inntil videre.

- 13.6.1940. Fra 13 juni er broen ved Glåmes igjen kjørbar for togtrafikk. Gods og vognlaster til Rørosbanen kan igjen mottas uten vektbegrensning. (Hst brev av 15.6.1940.)
- 15.6.1940. GJENNOMGÅENDE GODSTOG OSLO-TRONDHEIM.
Gjennomgående godstog oppsettes Oslo Ö (Loenga) Trondheim o/Kongsvinger snarest mulig, 6 dager i uken. Togene i begge retninger medtar vogner til Otta og forbi.
- 17.6.1940. FORKJÖRSRETT.
B.sirk. nr 159/40. Disse transporttog og militære transporttog ellers må søkes holdt i rute og skal ha fortrinnsrett foran tog for sivil trafikk.
- 24.6.1940. NORDLANDSBANENS FORLENGELSE.
B.sirk. nr 163/40 gjeldende f.o.m. 24/6-1940. Følgende ekstratog (blandede tog) kjører mellom Trondheim og Grong (Mellingsmoen) etter nærmere ordre for hver gang.
- 5.7.1940. FORLENGELSE AV NORDLANDSBANEN TIL MOSJÖEN.
B.sirk. nr 186/40 gjeldende f.o.m. 5/7-1940. Følgende ekstratog (blandede tog) kjører mellom Trondheim og Grong (MosjÖen) etter nærmere ordre for hver gang.
B.sirk. 190/40. Tog 498c kjører fra MosjÖen første gang lördag 6.juli 1940.
- 19.7.1940. Ruten for togene 498 og 499 skjerpes og togene går over til rene persontog. KjÖrehastigheten ökes fra 55 km til 80 km.
- 22.7.1940. Fra 22.7.40 settes opp 4 persontog og 2 blandettog Grong-Namsos.
- 22.8.1940. Fra denne dag settes opp egne nattog for tyskerne Oslo-Trondheim.
- 9.9.1940. Togene 401B og 402B innstilles strekningen Hamar-Oslo hvor de fölger togene 301B og 302B.
- 22.9.1940. Akselantall for godstog nordover forbi Dombås begrenses til 64 aksler.
- 7.2.1941. "På grunn av sykdom blant togpersonalet vil togene 5701/5702 bli kjört bare 3 ganger i uken fra neste uke og inntil videre."

17. 4.1941. Togene 405/406 innstilles f.o.m. 17/18.4.41. Dessuten innstilles en rekke godstog for å skaffe nok lok. til den utvidede kjøring av militærtog Oslo-Mosjøen.
14. 9.1941. Natthurtigtogene mellom Oslo og Trondheim kjører 3 dager i uken hver vei.
- 30.10.1941. Natthurtigtogene innstilles Oslo-Trondheim.
10. 1.1942. Oversikt ~~xxx~~ over toginnstillinger fra Gd: Rørosbanen : I Hamar distrikt går alle tog på denne bane over til vedfyring.
9. 2.1942. Direkteforbindelsen Trondheim-Oslo o/Røros faller bort. Reisende må overnatte i Røros. Fra 9.2 kjører togene 401/402 bare 3 dager i uken hver vei. En del innskrenkninger også i lokaltrafikken.
23. 2.1942. Regulering av reisetrafikken. Reisetillatelse innføres for bestemte tog. T.T.sirk. nr 60/1942.
26. 2.1942. I Gds brev av 18.2 1942 blir det etter pålegg av Transportkommandantur Norwegen bedt om at det foretas ytterligere innskrenkninger i persontrafikken for at distriktene kan komme ajour med lok.reparasjonene til 1. april 1942. Togene 401 og 402 innstilles alle dager Trondheim-Dombås. 1 vg. for sivile settes inn i togene 1703/1704, de såkalte Urlobertog. Dette medførte store vansker for lokalreisende og postgangen.
- 6.10.1942. Det innføres unntakstilstand i Trondheim. 5 jernbanemenn er blant de som blir skutt. Se bilag 12.
15. 9.1942. Togene 401/402 settes inn igjen i trafikken.
- 30.11.1942. Generaldirektøren bebuder nye innskrenkninger i togtrafikken på de dampdrevne baner grunnet brensel-situasjonen.
- 1.11.1944. Det settes opp 6 Wehrmachtog Oslo-Trondheim og 4 Mo i Rana-Trondheim. Togene settes opp som enhetstog med 29 vogner. For å klare trafikken stasjoneres 50 mann av kjørende personale ved hver av stasjonene Mo, Mosjøen, Grong, Trondheim og Dombås. Tysk tilbaketrekking fra Finnmarka.

- 15.1.1945. Innskrenkning i den sivile trafikk. Blant annet innskrenkes forbindelse Oslo-Trondheim o/Röres til 3 ganger i uken p.g.a. kullsituasjonen.
- 1.2.1945. Ytterligere innskrenkninger av den sivile fjerntrafikk som heretter overføres til godstog. B.sirk. nr 66/1945 og Rutesirk. nr 90/93.
- 12.2.1945. Forstadstrafikken mellom kl 9.00 og 15.00 og etter kl 21.00 må innskrenkes til et minimum. Nödvendige tog for ervervslivet får fortsette.
- 1.6.1945. Utvidelse av toggangen. Dagtogene på Nordlandsbanen og Dovrebanen kjøres 3 ganger i uken.
- 17.6.1945. Lokaltrafikken Trondheim-Stjørdal og Trondheim-Stören utvides.
- 25.6.1945. Busstrafikken settes igang mellom Trondheim - Heimdal - Ringvål.
- 1.7.1945. Togene 301/302 begynner å kjöre 3 ganger i uken.
- 10.7.1945. Alle daghurtigtog kjøres hver dag.



Trondheim stasjon.

UTROP I RADIOEN TRONDHEIM STASJON.

Fra og med 6/10 er det forordnet "Unntagelsestilstand i Trondheim.

I samband med dette er det forbud sivilie norske å ferdes i byens gater etter kl 20.00 (8), uten at de har spesiell tillatelse fra politiet.

Før de reisende med toget idag er det utstedt en spesiell passerseddel som fåes ved utgangen.

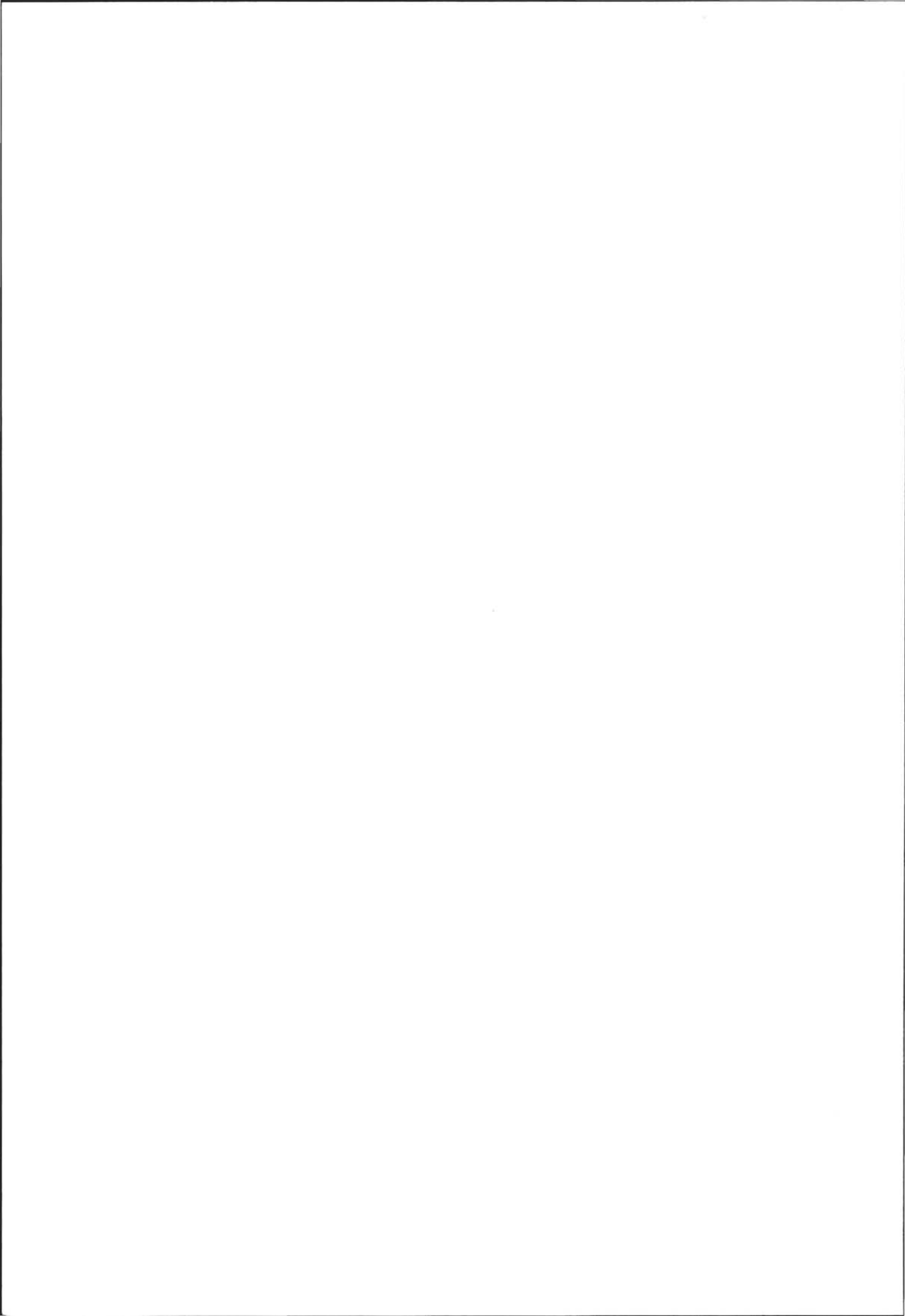
Det gjøres merksam på at tillatelsen bare gjelder i dag.

Alle reisende må begi seg hjem ad korteste vei. Blir noen anropt av tysk eller norsk politi, må de øyeblikkelig steppe og vise fram sine papirer.

Det innskjerpes på det alvorligste at ingen som blir anropt, må forsøke å løpe unna.

Trondheim st.
6 oktober 1942
Bye

stasjonsmester.



Jernbaneverket
Biblioteket

JBV



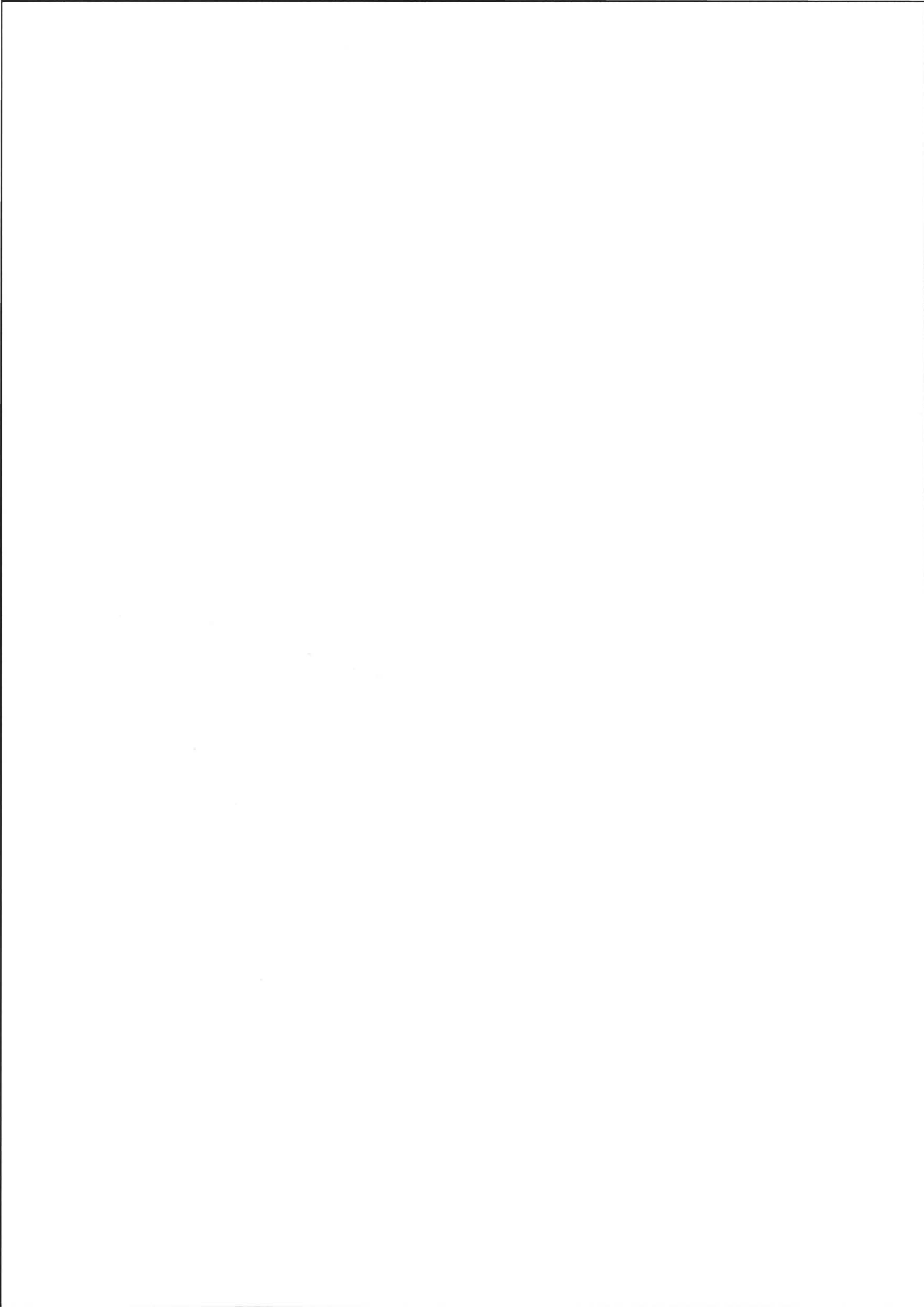
09TU03680

103283

FORTEGNELSE OVER KRIGSSKADDE BRUER OG

UNDERGANGER. TRONDHEIM DISTRIKT.

1. på krigsskadet eller undergang	2. Km	3. Bane-strekn.	4. Avd. nr.	5. Total lengde	6. Antall spenn	7. Største spv. i m.	8. Ostr. dato for sprengningen foreg. utført av	9. Sprengningens art	10. Hvilke deler ble sprengt spenn, landkar, pillarer.	11. Skadens omfang total e. delvis ødeleggelse.	Ble pro-	13. Ostr. dato når skaden regn. eller perm. bru ble farbar.	14. Når ble skaden regn. for å være helt utbedr.	15. Ann.
ela bru	357.999.2	Rörosb.	2	13.2 m	1	13.2	26. 1.45	K.P.L.	Bjelkene kuttet	Total	P			
bru over Glåma	407.4663	"	Ikke NSB's	-	-	-	25. 4.40	Norsk militær	Totalt ødelagt	"	.	29.1.45	Ny bru 24.7.47	Brua er ikke underl NS
Orvos	412.220	"	9	59.0 "	2	29.5	25. 4.40	"	over og undergatt søndre sp	Is spenn, delvis		20.5.40	Vinteren 1941	men jernb, støpte landk
ilåmos bru	457.82	"	15	31.4 "	1	31.4	31.12.44	K.P.L.	Høyre barav. delvis oppbr.	Delvis		12.6.40	Ny bru 1948	og vegv. la bjelker øde
folta "	495.712	"	19	12.56"	1	12.56	27. 4.40	Norsk militær	Treverk ved nordre oppl.	"	Per	8.1.45	1.5.45	Antas å bli
suru "	482.05	Dovre b.	52	25.02"	1	25.02	26. 4.40	"	Spenn	"		17.5.40	17.5.40	montert i 1948.
Igla "	502.8	"	56	ca. 10 m.	1	ca. 10 m	14. 4.40	Kapt Ba I- B. Treseng	"	Total	v.	25.5.40	Nov. 1945	
Haga overg. bru i forb. med vegbru	514.894	"	57	64.0	3	21.0	14. 4.40	Norsk militær	Midtspennt	Delvis		1.5.40	Sommeren 1941	
Lundamo bru	95.55	Nordl. b.	90	210.0	6	35.0	12. 4.40	"	Pillar nr. 3	Pillar total 2 sp skadet		4.5.40	1942	
Verdal "	137.10	"	97	50.0	1	48.0	23. 4.40	Engelsk militær	Spenn	Total		25.4.40	15.12.45	Spenn 3 og 4
Bru over Snåsav.	149.904	"	98	6.503	1	6.503	slutten av april 1945	Amerik. og norske spesialavd K.P.L.	"	"		ca 15.5.40	25.11.48	
Undg. v/Tangen	170.430	"	101	30.0	1	30.0	13. 1.45	"	"	"	i	" 25.4.45	April 1945	Sprengt av norsk mili
Bru o. Jørstadelv	236.399	Grong-Namsos	2	195.0	3	65.0	Mai 1940	Norsk militær	1 vertik. skadet	Delvis	Ne	18.1.45	12.12.48	i april 1940. Ny undg. lagt 1940 Sprengt ig
" o. Namsen v/Bertnes	277.810	Nordl. b.	118	57.0	5	12.0	3. 5.40	Norsk militær	Landk., spenn, pillar	"	ov.	Kjørb. hele tiden med red. fart.	Aug 1947 ble den skadesø vert. rep.	Splintnuller i jernv. ikke utbedret.
Brekkvasselv bru	315.392	"	123	10.9	1	10.1	4. 5.40	"	Spenn, plate	Total				
Vegov. g. v/Storetjønnli	395.0	"	134	195.2	5	46.4	11. 5.40	Engelsk militær	Endel av fagv. spenn og nordre landkar.	Delvis	ov.	Juni 1940	4.11.48	
Kvalfors bru	405.9	"	135	25.0	1	25.0	11. 5.40	"	Jernsp. Nordre landkar og 2 pillarer	Total	"	15.5.40	sommeren 1948	
Skjerva "	501.30	Dunderlb.	150	69.0	2	34.5	15. 5.40	Norsk militær	Sydl. a-spenn	Delvis	"	10.6.40	høsten 1943	
Tverrånes "											ra.	10.5.40	" 1947	
												våren 1941	august 1941	



Blokkstrekning	Banestrekning	Km	Dato for sprengningen	Skadens art	Oppdøst klokken	Utbedret klokken	Stans i trafikken	
Kongsvoll-Drivstua	Dovrebanen	400.1	11.12.1944	Skinnesprengning 1 lok vesp.	20.30 11.12.44	14.45 12.12.44	17.0 timer	
"	"	400.3	12.12.1944	1 skinne sprengt	21.10 12.12.44	4.50 13.12.44	7.30 "	1 linjevisitør drept ved sprengningen
"	"	399.5	13.12.1944	1 skinne sprengt	0.30 13.12.44	4.50 13.12.44		
Stensli-Haltdalen	Rörosbanen		30.12.1944	Hälta bru totalskudat 800 skinner sprengt (400 spreng)	0.30 30.12.44			3000 laskeskruer + 300 fjæringer
Valöy-Jörstad	Nordl.banen	170.5	13.1.1945	Jörstad bru totalsprengt lok + 17 vg kjørt i elva	0.30 13.1.45	18.00 12.3.45	59 dager	Lokfører og fyrbøter drept for et ukjent antall tyske soldater
Telneset-Tolga	Rörosbanen	357.9	26.1.1945	Tela bru totalsprengt		12.30 29.1.45	10.30 timer	
Hommelvik-Hell	Meråkerbanen	29.5	18.2.1945	16 skinner	02.00 18.2.45	12.30 18.2.45	7.30 "	
Ranheim-Vikhamar	"	9.4	21.2.1945	2 skinner	23.40 21.2.45	7.15 22.2.45	4.0 "	
Heimdalen-Selsbakk	Störenbanen	543.6	9.3.1945	Undergangsbru+5 skinner	1.30 9.3.45	5.20 9.3.45	28.0 "	Telefonlinjen kappet med tang
Stod-Valöy	Nordl.banen	149.4	15.4.1945	14 skinner+veksel til Varnes	7.45 15.4.45	11.45 16.4.45	7.30 "	
Hell-Stjördal	"	33.9	10.4.1945	22 skinner	3.30 10.4.45	11.00 10.4.45	11.0 "	Sprengningen foretatt like ved Varnes flyplass
Smalåsen-Majavatn	"	314.5	15.4.1945	18 skinner+ 1 veksel	2.00 15.4.45	13.00 15.4.45	7.0 "	
Ler st.	Störenbanen	520.6	18.4.1945	2 skinner	1.15 18.4.45	8.00 18.4.45	8.30 "	Vekselen først utskiftet kl 17.45
Namsskogan st.	Nordl.banen	290.3	21.4.1945	51 skinner	3.15 21.4.45	11.45 27.4.45	16.0 "	Tyske soldater oppdøst sprengninger som ikke var detonert og fjernet disse
Majavatn-Sefrivatn	"	326.5	22.4.1945	33 skinner	3.45 22.4.45	19.25 22.4.45	12.30 "	
"	"	330.0	22.4.1945	56 skinner	3.45 22.4.45	15.00 22.4.45	12.0 "	
Flåtådal-Brekkevasselv	"	270.6	23.4.1945	108 skinner	0.15 23.4.45	12.30 23.4.45	18.50 "	
Agle-Formofoss	"	271.4	26.4.1945	2 skinner	1.20 26.4.45	20.00 26.4.45	2.0 "	
Björnstad-Namsskogan	"	197.9	28.4.1945	10 sporveksler	10.45 28.4.45	13.00 28.4.45		
Mo i Rana st.	"	300.3	4.5.1945		3.15 4.5.45	15.00 4.5.45		
		498						Ingen nevneverdig stans.

Her er medtatt bare de skader som ifølge oppbevarte rapporter kan registreres.

