N.S.B. Kristiansand distrikt
NR. 460/30

MKV

N O R G E S S T A T S B A N E R

Kristiansand distrikt

K R I G S H I S T O R I E

1940 - 1945

Jernbaneverket
Biblioteket

9656.2
~~3.85~~:940.53/.54(481)
NSB NorE bd. 2

ALMINNELIGE BEREDSKAPSFORBEREDELSER 1939 / 40

Før og etter verdenskrigens utbrudd i 1939 ble det ved NSB satt i gang forskjellige tiltak for å være bedre beredt på den situasjon som kunne oppstå.

I første rekke gjaldt det å komplettere beholdninger av driftsviktige forbrukssaker som kull, bensin og olje, og her var forsyningene ved krigsutbruddet ganske store. Det ble dessuten satt i gang en sparekampanje for utenlandsk brennstoff (kull, bensin, olje). Likeledes ble det så langt bemyndigelsen dekket, anskaffet andre forbrukssaker som det erfaringsmessig var knapphet med i forrige krig, f.eks. såpe og andre fettstoffer, pussegarn og tekstilvarer, jern og metall.

Det var anskaffet blendingsutstyr til alle boliger og innredet endel splintsikre rom i større bygninger. Vinteren 1939/40 ble blendingsutstyret prøvd i Kristiansand ved en omfattende luftvernprøve ved sivilforsvaret. En meget effektiv prøve.

I kontakt med sivilforsvaret var det satt opp en plan for evakuering av Kristiansand med jernbane for 7 - 8000 personer. (Under panikkstemningen 9.april 1940 ble imidlertid planen ikke fulgt omenn transportene stort sett gikk til de utpekte distrikter.)

For evakuering av de viktigste arkivsaker var opparbeidet 40 - 50 større trekasser. Rulleblader og de viktigste dokumenter fra bokholderi og arkiv var fra før i transportable arkivkasser av jern.

Kristiansand distrikt omfattet den gang hovedlinjen Lunde - Kristiansand og sidelinjer Neslandsvatn-Kragerø, Nelaug - Arendal - Grimstad og Treungen og Grovane - Byglandsfjord.

Distriktskontoret var i Kristiansand med verkstedavdeling på Krossen, hvor også hoveddepot var for damplokomotiver og hovedlager for materialer. Elektrisk drift var bare ført frem til Nordagutu østfra.

Anlegget Kristiansand - Moi hadde hovedkontor i Vestre Strandgate 44, Kristiansand.

Anleggsdriften var i full gang vestenfor Kristiansand. Av tiltak for beredskap for Kristiansand kan nevnes at det ble etablert forbindelsesspor over verkstedtomten, Krossen, til hovedlinjen nordenfor. Tidligere var Langemyr utstyrt med kryssingsspor også med henblikk på Kristiansand stasjons utsatte stilling. Dette ga en mulighet for omløp av lokomotiver utenfor bystasjonen.

./.

ANDRE VIKTIGE KOMMUNIKASJONER

Forbindelsen Kristiansand - Stavanger distrikt ble fra 1938 formidlet ved "De Forenede Bilruter" både for reisende, post og gods.

Hirtshalsruten måtte ved krigsutbruddet 1.9.39 ta den nye båt "Skagerak I" ut av ruten p.g.a. den høye krigsassuranse og eldre båter ble satt inn i ruten, til dels leiede båter. Etter 9.april 1940 ble ruten innstilt. Vinteren 1939-40 var isforholdene slik at Kristiansand - Hirtshals var den eneste skandinaviske kontinentalforbindelse i lange tider. Forsendelsen mellom Jylland og Sjælland med København og omvendt måtte til og med opprettholdes over Kornsjø - Oslo - Kristiansand - Hirtshals, både for post, aviser og levnetsmidler.
Fiskeforsendelsene nordfra måtte i sin helhet dirigeres over Kristiansand i flere uker og køen av fiskevogner i Kristiansand nådde til slutt oppimot 100 vogner slik at en sterk regulering måtte innføres.

"Skagerak I" ble beslaglagt av tyskerne og senket i januar 1944.

KRIGSHANDLINGENE

Da krigshandlingene mot Norge helt overraskende begynte natten mellom 8. og 9.april 1940, ble dette ikke oppfattet klart til å begynne med. Hele aksjonen virket så utrolig at det dype alvor ikke gikk opp for folk.

Den første skyting ved Kristiansand begynte ved 5 -tiden 9. april. Det ble da varslet flyalarm.
En sterkere skyting satte inn mellom kl. 7 og 8. Det ble da etter hva det senere er opplyst skutt over 700 granater mot festningen Odderøya, og en god del av disse slo ned i byen og forårsaket stor ødeleggelse og tap av menneskeliv. Det ble også bombet og skutt med mitraljøser fra fly og bevirket skade, særlig på festningen. Skaden på jernbanens bygninger og materiell var ubetydelig.

Det var i Kristiansand distrikt bare den befestede by, Kristiansand, som ble utsatt for krigshandlinger.Her var det Kristiansand Festning, Odderøya, som tok opp forsvaret. Festningen var i tyskernes besittelse i 12-tiden 9.april.

De vesentligste styrker av landforsvaret trakk seg etterhvert nordover mot Setesdal og det ble her ingen kamphandlinger.

Natten mellom 8. og 9.april ble det rekvirert militærtransport med to lokomotiver fra Byglandsfjord kl.5.oo til Grovane og videre til Kristiansand.Toget ble imidlertid innstilt fra Hægeland.

./.

En militær-transport var også rekvirert i tog nr. 505 natten mellom 8. og 9. april. Lillestrøm - Kristiansand, 103 mann, for viderereise til Sandnes ("Speidervingen"). Denne transport ble visstnok stoppet i Kristiansand.

Om aftenen onsdag 10. april fikk jernbanen fra distriktskommandoen henstilling om å trekke alt trekkraftmateriell og mest mulig vognmateriell fra Grovane mot Hægeland. Det ble kjørt flere tomtog i løpet av natten. Vognmateriellet ble vesentlig hensatt på Hægeland og lokomotivene ble spredt på Hægeland, Moisund og Byglandsfjord. For motorvognene ble medtatt en vogn med bensin, smørolje m.v. Samtidig ble kontorsjefen beordret til Hægeland for togledelse m.v. ved Setesdalsbanen.

Det på Byglandsfjord stasjonerte materiell ble benyttet til evakuering av materiell fra Evjemoen til Byglandsfjord i tiden 9. - 12. april. Det ble ialt kjørt 15 togpar.

Torsdag 11. april ble Evjemoen bombet av tyske fly mens evakueringstransportene pågikk. Personlaet søkte dekning og ingen skade oppsto på jernbanens materiell.

Etter at evakueringstransportene var avsluttet, ble det fjernet endel skinner og laget en enkel avsperring av norske militære på Hornnes jernbanebro. Ellers var jernbanelinjen intakt. De norske styrker i Setesdal kapitulerte mandag 15. april.

Det bemerkelsesverdige ellers var at det ikke ble rekvirert militærtransporter fra tysk side før etter kapitulasjonen av de norske styrker i Setesdal. Det ble 16. april rekvirert ekstratog for de norske offiserer fra Evje til Kristiansand og transport i egen vogn Kristiansand - Oslo.

EVAKUERINGSTRANSPORTENE.

Allerede fra morgenen av 9. april søkte folk til jernbanen for å komme ut av Kristiansand. Togene ble overfylt og måtte forsterkes. Det var særlig mot Setesdal strømmen gikk.

Etter forhandlinger med luftvernsjefen ble ordinære evakueringstog oppstilt fra kl. 13.15, og endel lokaltog og andre tog måtte innstilles.

Evakueringstogene ble samtidig nyttet til spredning av det rullende materiell og særlig lokomotivene. Hvert tog kjørtes med to lokomotiver, hvorav det ene ble holdt tilbake ved endestasjonen.

Det ble 9. april kjørt 5 store evakueringstog hvorav 3 til Grovane, ett til Nelaug og ett til Vegårshei. På Setesdalsbanen ble kjørt 10 tog til Byglandsfjord og 2 til Iveland. 4 av togene til Byglandsfjord ble kjørt før den ordinære evakueringstrafikk tok til. I løpet av dagen ble evakuert

./.

ca. 5.000 mennesker, herav ca. 3.000 til steder langs Setesdalsbanen.

Evakueringstransportene fortsatte fra morgenen onsdag 10. april og 3 spesielle tog ble kjørt. Noe over kl. 14 gikk siste tog. Stasjonsmesteren og et par gjenværende betjenter kjørte med skiftetraktor vekk fra stasjonen.

Alt materiell med unntakelse av endel lokomotiver under reparasjon som sto igjen på Krossen, var da ute av byen. Det meste materiell sto ved Grovane, men endel var sendt østover til Nelaug og andre stasjoner.

Luftverksjefen ga uttrykk for anerkjennelse med jernbanens innsant under evakueringen.

Det oppsto visse vanskeligheter med anbringelse av alle disse mennesker langs banen. Det var mange som kom til andre steder enn der de etter planen skulle være. Stasjonenes venterom m.v. måtte i stor utstrekning tjene som foreløpig kvarter.

Det var stor matmangel mange steder. Selv om det var mel, manglet det gjær. Dette ble for Byglandsfjord ordnet, ved jernbanen med første tog 16. april. Mangelen på gjær, smør, margarin, kaffe og sukker bør man notere seg for fremtidige situasjoner.

I Kragerø var det stor evakuering av kvinner og barn til Sannidal, Bamle, Neslandsvatn, Drangedal og Tørdal. Ekstra materiell måtte tilsettes togene 10. - 12. april.

I Arendal evakuerte sivilbefolkningen for noen dager, vesentlig med biler.

TOGLEDELSEN.

Natten mellom 8. og 9. april var togledelsen som vanlig i stasjonsbygningen, Kristiansand, 3. etasje, ved siden av telefonsentralen og telegrafkontoret. Dette var et meget utsatt sted, og for å få roligere og tryggere forhold, ble togledelsen om formiddagen flyttet til Mosby, og om natten flyttet videre til Grovane fra 9. - 10. april. Denne ordning med nattvakt på Grovane ble med små avvikelser opprettholdt frem til 6. juli.

Etter de mange forlydender som ble kommunisert, var det ventet ytterligere krigshandlinger i Kristiansand, særlig i den første tid. Det var derfor en alminnelig foreteelse at folk tok opphold utenfor byen om natten og reiste frem og tilbake til arbeidsstedet med tog. Det ble fra torsdag 11. april satt opp en lokaltogturnus på 5 store togpar mellom Kristiansand og Grovane, og denne stasjon ble utgangsstasjon for togtrafikken både på Sørlandsbanen og Setesdalsbanen i de kritiske dager.

Kontorene var for en vesentlig del evakuert i dagene onsdag 10. til lørdag 13. april. Fra mandag 15. april var imidlertid hele administrasjonen på plass igjen.

./.

En noe truende situasjon inntrådte søndag 28. april, da 4 velbeväpnede offiserer med tolk møtte opp på kontoret og forlangte øyeblikkelig oppsatt militærtog til Grimstad. Dette ble først nektet etter foreliggende direktiver og henvist til militærkontoret i Oslo. Til slutt måtte toglederen formidle beskjed til Oslo og toget måtte oppstilles.

TYSKE STYRKER PÅ KRISTIANSAND STASJON

Ved 12-tiden 9. april kom en tysk patrulje godt beväpnet, særlig med håndgranater og maskingeværer, fra bryggen opp mot stasjonen. En del av styrken posterte utenfor stasjonen og 3-4 mann gikk straks opp i 3. etasje til jernbanens telefonsentral og telegrafkontor. Den tyske kommando stoppet telefoneringen og satte vakt for å hindre bruk av telefonsentralen. Automattelefonen kunne dog nyttes lokalt innen stasjonens område. Senere ble vakten trukket tilbake og sentralen frigitt.

En militærtropp under en vaktkommandør tok senere inn på Kristiansand stasjon med kvarter i restaurantavdelingen som ble innrettet til nattkvarter med halm på gulvet.

Det ble en av de første dager tilsatt en militær stasjonsoffiser. Senere kom den permanente ordning med Bahnhof-offiser som stedlig representant for D.W for militærtransporter.

Mere sivile transporter ble overvåket av et annet kontor, "Wehrvirtschaftsoffizier" ute i byen.

Bahnhofsoffizieren var stort sett meget forståelsesfull og lett å samarbeide med. Han støttet vår oppfatning i en rekke tilfelle og representerte en heldig ordning for jernbanen.

TYSKERNES FREMRYKNING FOR ØVRIG

I dagene etter 9. april konsoliderte de tyske stridskrefter seg i Kristiansand og stillet seg noe avventende før videre fremrykking. De norske styrker sto 9. april ved Strai, men trakk stadig nordover.

Fredag 12. april om morgenen trakk de norske styrker seg nordover fra Hægeland og om ettermiddagen kom de første tyske styrker i biler forbi Hægeland stasjon på vei mot Evje.

Evjemoen ble besatt i løpet av lørdag 13. april og hotell "Dølen", Evje, ble tatt i bruk som stabskvarter for tyskerne.

I forbindelse med kapitulasjonen ble det tirsdag 16. april kjørt endel militærtog mellom Byglandsfjord og Evje. 16. april ble kjørt et tog fra Grovane til Byglandsfjord med mat til sivilbefolkningen etter initiativ fra jernbanen.

./.

Etter kapitulasjonen i Setesdal var det ingen som hindret de tyske styrker i å besette de steder de ønsket i Kristiansand distrikt.

Det var naturlig nok først og fremst byene som ble besatt ved siden av militæranleggene, Evje.

Til Kragerø kom de første tyske styrker 16. april og det ble fast besettelse her ved opprop 19. april.

Til Arendal kom en tysk jager inn 9. april uten skuddveksling. Byens telegrafstasjon ble besatt, men det gikk flere dager før de innfant seg på jernbanen.

BESLAGLEGGELSE AV JERNBANENS OMRÅDER.

Til å begynne med beslagla de tyske styrker jernbanerestaurantens lokaler i Kristiansand stasjon og endel av godshuset. Etterhvert ble det bare en mindre vaktstyrke igjen på Kristiansand stasjon som senere ble anvist plass i et privathus anskaffet for utvidelse av stasjonen. Det ble bygget 3 store barakker på kommunens grunn på Gartnerløkken for soldater i transitt med jernbane. Av barakkene var den ene kantine. Dette anlegg var meget benyttet i forbindelse med jernbanetransportene.

Senere var det en utvikling på Dalane med en rekke barakker for forskjellige formål. Her ble det i begynnelsen av 1943 åpnet et lengere sidespor (Pi-Park) utelukkende for militærtransporter.

På Evje var det alt fra den første tid en større utvikling av militæranleggene.

Som tilførselsvei forordnet de militære at Hornnes jernbanebru ble utstyrt med kjørebane for biler. De nye anlegg på Evjemoen ble lagt i skogen sønnenfor de gamle anlegg, og her ble åpnet et nytt militært sidespor juni 1941. Biltrafikken over jernbanebroen var til en viss ulempe for jernbanetrafikken, men noe uhell av betydning inntraff ikke.

Det var ellers en rekke anlegg langs Setesdalsbanen. Ved Syrtveit var det flere barakker - visstnok for lager av matvarer. Ved Moisund var det barakker og en rekke ammunisjonshus i skogen. 26. juli 1941 inntraff her en brann som utløste en rekke eksplosjoner av granater slik at bebyggelse og jernbanelinjen var truet og måtte rømmes. Trafikken måtte delvis innstilles lørdag aften og søndag formiddag på grunn av eksplosjonene. Togene måtte kjøre forbi stasjonen som var ubetjent noen dager.

Ved Arendalslinjen var det endel barakker i Arendal og ved Torbjørnsbu hvor jernbanens grunn delvis var nyttet. Her var det også lager av matvarer i noen barakker.

./.

Ellers var det særlig i Telemark flere befestningsanlegg langs jernbanelinjen, de fleste innsprengt i fjell.

Ved Kragerø stasjon var det beslaglagt endel rom i stasjonsbygningens 3. etasje de første dager.

I Arendal var ikke beslaglagt rom for jernbanens vedkommende.

Ved Kristiansand stasjon som hadde den største militærtrafikk, ble det tildelt spesielle spor og ramper for de tyske transporter. Derved fikk man holdt denne trafikk noe adskilt, noe som var meget heldig i mange situasjoner.

SØRLANDSBANEN VEST FOR KRISTIANSAND.

Sørlandsbanen vest for Kristiansand var under full anleggsdrift i 1940 og man merket her straks at okkupasjonsmakten hadde meget stor interesse av å forsere dette anlegg. Det ble etablert tysk overledelse og kontroll med arbeidet og fremsatt krav om meget korte terminer for fullføring av de forskjellige arbeidsparseller. Kvineshei tunnel, 9.065 m, var slått gjennom 8. april 1940. Tyskerne var misfornøyde med den norske anleggsledelses prognoser og satte inn tyske entreprenørfirmaer på Gylandtunnelen (5.713 m) og Hægebostadtunnelen (8.474 m) samt norsk entreprenørfirma på Grohei tunnel (1.990 m). Den tyske innsats ble ikke vellykket og etter et års forløp måtte den norske anleggsledelse påny overta Gylandstunnelen og kort tid etter også Hægebostadtunnelen. Banen ble midlertidig åpnet Kristiansand - Sira - Moi 17. desember 1943 og endelig åpnet for normalt spor frem til Stavanger 1. mai 1944.

I mellomtiden var banen elektrifisert mellom Marnardal og Sira av hensyn til de lange tunneler. Elektrifiseringen var ferdig 18. februar 1944. Østfra nådde elektrifiseringen frem til Neslandsvatn 18. april 1943.

Sørlandsbanen var en meget viktig bane for krigsføringen, og det ble etterhvert truffet en rekke forføyninger og planlagt flere sidespor.

Ved Marnardal var det etablert et sidespor østover til svingskive hvor det var hensatt jernbaneartilleri. Her var det også barakker og tilfluktsrom i fjell.

Ved Snartemo var det under anlegg et sidespor, "Joddansporet", ca. 1½ km utover i dalen. Ellers var det en god del barakkebygging. Planene for sidelinje til Mandal var også til behandling.

Ved Nodeland i Greipstad var det etablert sterke tanksperringer for veien i forbindelse med befestningsanlegg i fjellet på jernbanens grunn ved stasjonen.

(Forseringen av Sørlandsbanen er omtalt i "Minneverket om Sørlandsbanen", Dreyers Forlag, 1949.)

./.

JERNBANEDRIFTEN UNDER OKKUPASJONSTIDEN.

Stort sett ble jernbanedriften avviklet godt under okkupasjonstiden. Det oppsto selvsagt en rekke forsinkelser på grunn av de driftsmessige vanskeligheter, vedfyring, blending, store tog og endel forstyrrelser under transportene som f.eks. nødbremsing ved soldatene.

Transportene ble ikke hindret av direkte krigshandlinger, men enkelte ganger forsinket ved flyalarm. Det var spesielle bestemmelser for togfremføring under flyalarm.

I mars 1945 ble imidlertid 3 jernbanebruer i Telemark sprengt av sabotasjegrupper. Det var Skoelven bru, Solbergelven bru og Sønderåen bru mellom Lunde og Neslandsvatn det gikk ut over. Særlig Sønderåen bru var sterkt ødelagt og vognlasttrafikken ble stoppet ca. 2 uker.

Sønderå bru, km 210.7, ble sprengt kl. 21.00 14.3.45.
Prøvekjørt etter reparasjon 28.3.45.
Skoelven bru, km 180.7, ble sprengt kl. 5.15 17.3.45.
Prøvekjørt etter reparasjon 23.3.45.
Solbergelven bru, km 202.3, ble sprengt kl. 23.20 9.4.45.
Prøvekjørt etter reparasjon 17.4.45.

Tyskerne hadde ellers selv i stor utstrekning forberedt sprengning av jernbanebruer og ved en rekke bruer var opprettet forsvarsstillinger og vakthold.

Om brusprengningene opplyses for øvrig følgende:

1. Sønderå bru: Her ble pilarene sprengt og hele brua havnet i bunnen av elven.

   Ved den provisoriske gjenoppbygging ble bæreveggene heist opp igjen og forbundet og ble lagt på bukker eller åk reist av svært tømmer. Dette var rekvirert. Arbeidet ble ledet av tyske offiserer og utført av tyske sappører og rekvirerte norske arbeidere. Sprengningen var 100 % vellykket.

2. Skoe-elv bru: Her ble den ene pilaren sprengt. Brua falt ned der og ble hengende og vippe over den andre. Det var sikkert meningen denne også skulle gått, men det mislykkedes. Sprengningen var imidlertid ganske vellykket likevel. Den provisoriske gjenoppbygging foregikk ellers som ved Sønderå, tysk ledelse, tyske soldater og rekvirert norsk arbeidshjelp.

./.

3. Solbergelv bru: Ladningene plassert på undergurten på hver side. Bare den ene gikk av, og følgen var at brua såvidt ble stående. Sprengningen må vel sies å være mislykket og den første tyske offiser som kom sa da også: "Amatör, amatör, "norske menn fra Drangedal". Det var nok riktig, men det var norske menn som hadde sprengt de andre også. Det ble ikke satt noe særlig inn i arbeidet med denne reparasjonen. Fra Arendal kom noen tyske offiserer, men de reiste igjen straks, og først langt ut på ettermiddagen kom et kompani sappører. De hadde gått og syklet hele dagen, de hadde dårlig mat: En stor trå sild til manns og vann fra elven, det var alt. De var helt likeglade med alt. Reparasjonsarbeidet ble utført av brukontorets folk med hjelp av noen av sappørene.

Det gikk ikke ordinære tog over bruene før de var prøvekjørt.

Både Sønderå og Skoe-elv ble reparert permanent først etter at krigen var slutt. Det måtte atskillig fornyelse til ved begge, særlig ved Sønderå var meget ødelagt.

Sørlandsbanen ble meget sterkt benyttet til militærtransporter. De ordinære tog ble fullt utnyttet og det ble til enkelte tider kjørt opptil 6 ekstra godstog i døgnet. Det ble tilført en del tyske krigslokomotiver av type 63 for å overkomme trafikken. Likeså ble det etterhvert en rekke tyske godsvogner i trafikken.

TRANSITTRANSPORTER TIL OG FRA STAVANGER DISTRIKT

Vinteren 1940-1941 fikk De Forenede Bilruter på grunn av mangel på bensin vanskeligheter med å klare gjennomgangstrafikken.

Våren 1941 måtte det innføres en ordning med begrenset antall gjennomgangsreisende (utstedelse av gjennomgangsbillett bare i de tilfelle det var reservert plass i bilen). I juni 1942 ble det ordnet således at bilplasser for gjennomgangsreisende ble reservert av reguleringssentralene i forbindelse med reisetillatelse.

Ved åpningen av jernbanestrekningen Kristiansand - Moi for midlertidig trafikk 10.12.43 bortfalt overenskomsten med De Forenede Bilruter om samtrafikk for reisende og reisegods.

Godssamtrafikken med De Forenede Bilruter angående gjennomgangsgods opphørte fra og med 1.4.41. For gods til Mandal, Lyngdal, Farsund, Liknes og Lista over Kristiansand ble samtrafikken dog opprettholdt inntil videre.

./.

For gjennomgangsgods Kristiansand - Flekkefjord ble det fra 1.4.41 avsluttet en overenskomst med M/K "Agder II" om transport av gods 2 ganger ukentlig i hver retning (vinteren 1940-1941 hadde endel gods måttet sendes med kystrutene).

Da M/K "Agder II" ikke hadde stor nok kapasitet til å avvikle trafikken, måtte en ekstra båt (M/K "Agder III") innsettes i ruten. I enkelte tidsrom ble det endel opphopning av gods i Kristiansand og man måtte da ekspedere endel gods også med kystrutene. Atskillig gods forsvant da D/S "Galtesund" gikk til England 15.3.42.

Overenskomsten angående båttransporten Kristiansand - Flekkefjord opphørte 1.5.44, da banestrekningen i Stavanger distrikt var blitt ombygd til normalspor og Sørlandsbanen således åpnet for normalsporet trafikk helt fram til Stavanger.

ORGANISASJON AV TRANSPORTENE.

Meget tidlig kom tysk organisasjon i virksomhet ved jernbanen.

Et tysk transportkontor ble opprettet ved Hovedstyret i april 1940. Fra 1.10.40 ble opprettet egen avdeling ved godsekspedisjonen i Kristiansand for den tyske trafikk. For tyske godstransporter ble det meget tidlig ordnet med "Fahrtnummer" og etablert en vognledelse for disse.

Fra september 1940 ble det lagt restriksjoner på den sivile godstrafikk. Stykkgods fikk gå uhindret, men vognlaster måtte ha transporttillatelse ved "Wehrwirtschaftsoffizier". Fraktbrevene måtte godkjennes og forsynes med hans stempel på baksiden. Det var straks visse unntakelser som Hydro, Spikerverket og møllene. Likeså lokale baner som Setesdalsbanen og Treungenbanen. Senere kom generell unntakelse for korn, mel, kraftfor og sagflis.

Fraktbrevene ble til å begynne med overbrakt av distriktets vognkontor, senere ble de levert direkte av senderne. For å være sikker på å få tildeling, var det alminnelig å anmelde flere vogner enn det skulle sendes. Dette brakte en brist i systemet med vognledelse.

Fahrtnummersystemet ble utviklet videre slik at man av nummeret kunne se om det var krigsviktige transporter (fullt "Fahrtnummer") eller andre transporter (null "Fahrtnummer") med 0 foran tallet.

Bestemmelsesstedet var også anvist med eget tall foran det sekssifrede tall og antall vogner i transporten var anført bak i parentes (eks. 07438712(3)).

Alle "Fahrtnummer" måtte foreligge telegrafisk eller skriftlig fra Transportkommandantur, Oslo, før transporten kunne iverksettes. Tk., Oslo, tolererte ikke at vogner ble sendt bare på ordre fra Bahnhofsoffizier. ./.

Wehrmachts-gods ble gitt egne merkelapper, hvite med rød skråstrek.

For persontrafikken ble det også etterhvert en rekke restriksjoner. I september 1940 ble det innført grenseboerbevis for alle personer over 15 år. Vårt distrikt hørte til sone vest.

Regulering av persontrafikken ved togene ble iverksatt i februar 1942. For alle reiser over 30 km måtte man ha spesiell reisetillatelse gjennom jernbanens reguleringssentral, en avdeling under reisebyrået. Søknader måtte ha politiets påtegning. Tjenestereiser og visse offentlige funksjonærer kunne innvilges tillatelse utenom politiet.

For Kristiansand ble de 30 km tøyet til Hægeland (44) og Vatnstraum (35 km) på grunn av veiforholdene.

De reisende måtte ha med både billett og reisetillatelse og selvsagt grenseboerbevis. Reisetillatelsene ble inntatt og sendt reguleringssentralen som sendte videre til politiet for kontroll.

Fra juli 1943 var det også regulering av busstrafikken. Reisetillatelse kunne unntakelsesvis også meddeles telegrafisk. Det var selvsagt en rekke falske reisetillatelser, særlig telegrafiske. Men systemet var slik at disse kunne siles av, først av konduktøren og dernest av reguleringssentralen, før de ble innsendt for kontroll.

Statspolitiet foretok iblant kontroll i togene, men det førte ikke til alvorlige situasjoner. Det kom ellers en rekke forbud mot å befordre illegal post og flyktninger i togene.

Pris- og rasjoneringspolitiet ble i august 1943 gitt adgang til å kontrollere private jernbanesendinger. Av mere typiske reguleringstiltak kan nevnes at de tyske permitterte soldater benyttet hjemreisen til å ta med en sildedunk i kupeen. Dette tok slik overhånd at det i august 1943 ble nedlagt forbud mot sildedunker som reisegods. Sildelaken rant ofte nedover veggene og lukten ble ubeskrivelig.

Istedet ble på større stasjoner opprettet tyske "Heringsweiterleitungstelle" hvor sildebagasjen måtte leveres for transport i godsvogn.

Persontogene ble gjerne oppdelt i en tysk avdeling og en avdeling for sivile.

Ettersom den tyske kontingent dominerte, ble det etablert en ordning med tyske transportførere. Disse hadde kontroll i de tyske avdelinger og konduktørene hadde pålegg om ikke å blande seg i denne kontroll. I mange tilfelle, særlig når rømlinger var etterlyst, var det streng kontroll ved militærpoliti av alle reisende i togene.

./.

Etter at det var inntruffet endel sprengninger av tog, ble det fastsatt den regel at den sivile trafikk ble henvist til forreste del av togene, mens militærtransportene gikk bak. Dette medførte blant annet at alle persontog etter åpningen til Stavanger ble kjørt over "Nordre Tilsving" i Kristiansand før de ble kjørt videre til Stavanger, og tilsvarende motsatt vei. Herved ble atså kjøreretningen for toget uforandret.

ARRESTERTE TJENESTEMENN.

I 1942 begynte arrestasjonene av jernbanefolk, de fleste i forbindelse med opprulling av Mil.org. på Sørlandet, men også i forbindelse med distribusjon av illegale aviser, hjelp med flyktningetransport osv.

For påståtte tyverier ble flere funksjonærer, særlig skiftepersonalet, ofte innkalt til Feldgendamerie for nærmere forklaring, i et enkelt tilfelle også til Gestapo, uten at dette førte til arrestasjon.

Trafikkuhell m.v. ble ofte prøvet og bedømt av tyske myndigheter med henblikk på sabotasje. Såvidt vites ble bare i ett tilfelle idømt mulkt for uforsiktig skifting.

Av distriktets personale var i alt arrestert 97, herav 16 ved norsk politi. Av de arresterte ble 11 ført til Tyskland, herav 1 - banemester Oscar Espelund - avgikk ved døden 6. januar 1944. Endel tjenestemenn, i alt 19, måtte rømme landet.

Denne svikt medførte store vanskeligheter med tjenestefordelingen, særlig for kjørende personale. Man måtte avfinne seg med å beordre overtid, særlig når det var stor ekstrakjøring.

For jernbanepersonalet var det lønnstopp under hele krigen, så på en måte var overtiden velkommen.

DET INDREPOLITISKE FORHOLD

De store anstrengelser fra N.S. for ved list og lempe, men også med vold, å vinne det norske folk, berørte også jernbaneetaten.

I juli 1942 måtte Hovedstyret gi ut bestemmelser som innskrenket Hirdens inngrep.

Forsøk på politisk kartlegging av jernbanepersonale ble også stoppet ved Hovedstyrets bistand. Det oppsto strid om plakatoppsetting. Her ble også gitt direktiver sentralt.

Den av de allierte iverksatte V-kampanje ble meget plagsom og som mottrekk anekterte de tyske myndigheter kampanjen som sin og beordret anbrakt V-tegn overalt.

Fornyet forordning fra statspolitiet om pliktmessig forhør av alt fast ansatt personale ved politiet ble avverget ved Hovedstyrets mellomkomst.

./.

Forordnet møteplikt ved politiske møter ble også lempet ved inngrep fra Hovedstyret. Politiske ansettelser ble etterhvert hyppigere såsant brukbare kandidater kunne skaffes. Det ble ut i juni 1944 etablert søkerblokade for stillinger innen NSB og blokaden ble så effektiv av det måtte beordres folk til ledige stillinger.

Tilslutningen til N.S. var meget beskjeden i Kristiansand distrikt. Av 13 N.S.medlemmer ialt, var 7 tilført fra andre distrikter.

SOSIALE FORHOLD.

Okkupasjonsårene var meget hårde for jernbanepersonalet. Lønningene var låst fast på 1940's nivå, men uten reguleringstillegg. De lavestlønnede ved linje og stasjon hadde f.eks. en timelønn av kr. 1.09. I stasjonstjeneste og togtjeneste falt det meget overtid og dette reddet økonomien for disse grupper. Ved linjetjenesten fikk en etablert et akkordsystem, delvis ved proformaakkorder for å redde personalet fra økonomisk ruin.

Det var ellers en stor fristelse for personalet å gå over til arbeide for tyskerne, hvor betalingen var mangedobbel i forhold til jernbanelønn. Heldigvis var det meget få som søkte denne utvei.

Det ble arbeidet sterkt for å bedre situasjonen alment, men resultatet ble forholdsvis beskjedent. Det ble bevilget et julegratiale de senere år og gitt et tilskudd til suppe på arbeidsplassen med 35 øre pr. dag. I verkstedene ble arrangert med suppe eller varmrett. I de senere år kom det endel danskepakker som først og fremst ble delt til de mest trengende og barnerike familier.

Fra jernbanens side ble ledig dyrkingsjord stillet gratis til personalets disposisjon for potet- og grønnsakdyrking. Dette ble meget utnyttet her.

Da universitetet og høyskolene ble stengt, og utskriving til arbeidsinnsats tok en foruroligende vendig, bidro jernbanen i stor utstrekning til å beskjeftige studenter i forskjellige avdelinger, hvorved de var sikret mot utskrivning. Disse gjorde ellers god fyldest for seg som godslempere i godstog og på stasjoner m.v.

Det var et utmerket samhold og en stor hjelpsomhet i etaten. Forskjellige felleskjøp, f.eks. fisk og sild, ble ordnet.

./.

ERFARINGER VEDRØRENDE MILITÆRTRANSPORTER UNDER KRIGEN OG OKKUPASJONEN (Distriktets brev av 19. desember 1945).

"Blant de erfaringer en har høstet ved avviklingen av militærtransporter under krigen, kan nevnes:

1) Militærruter. Rutene for militærtog viste seg i de fleste tilfelle å være satt opp for knappe, slik at til dels store forsinkelser oppsto.

De vesentligste årsaker til forsinkelsene var:

a) at spisepause ikke var tatt med i beregning ved utarbeidelse av rutene og
b) at togvekten nesten alltid var for lavt angitt - differenser på opptil 100 tonn mellom oppgitt og virkelig togvekt forekom. Dette er meget viktig og bør absolutt bli bedre også for norske militærtransporter.

2) Inn- og utlessingstider. Noen bestemte tider kan vanskelig fastsettes, men en må i det store og hele si at inn- og utlessingen gikk kvikt unna, særlig gjelder dette for "bevegelsestransporter". Alt står og faller med ledelsen her.

3) Opp- og avlessing på fri linje. Deutsche Wehrmacht holdt en del øvelser i distriktet. Det ble benyttet sviller og korte jernbaneskinner som byggemateriale og de provisoriske lasteramper ble bygget som i det militære jernbanetransportreglement forklart. På Grovane hadde D.W. stasjonert 4 opplastingslemmer av tysk fabrikat, beregnet på opplasting på fri linje. Disse viste seg å være svært tunge og uhåndterlige og krevde for stor betjening. Den norske militærforlegning i Kristiansand har - etter å ha besiktiget lemmene - vist liten interesse for dem.

Ved de større militære opp- og avlessingsstasjoner her i distriktet som Kristiansand - Arendal - Kragerø - Evje og Snartemo og ved forgreningsstasjonene Neslandsvatn, Nelaug og Grovane (spesielt Nelaug og Grovane) hvor det også foregår omlasting fra bredt til smalt spor, hadde det vært ønskelig at det hadde vært satt opp latriner og pissoarer i nærheten av opp- og omlastingssted. Enn videre burde det ha vært lett adgang til vann og da gjerne i forbindelse med vaskesteder for soldatene. For å avlaste ovenfor nevnte stasjoners venterom-vil en peke på det ønskelige i å ha enkle kombinerte spise- og oppholdsbarakker, gjerne utstyrt med feltkjøkken. Spisepauser for tropper under transport burde da henlegges til en eller to bestemte stasjoner som av ovenfor nevnte grunner allerede var utstyrt med feltkjøkken og barakke.

En fant det å være heldig at den sivile og militære trafikken ble holdt mest mulig atskilt, således ble ved Kristiansand stasjon D.W. tildelt sine faste lastespor. Den innførte ordning med særskilte avdelinger (vogner) for D.W. i ordinære persontog virket også meget heldig. En vil dog nevne at en fant ordningen litt lite elastisk. Vognenes kapasitet kunne

./.

ha vært bedre utnyttet ved at det faste antall avdelinger (vogner) var blitt satt lavere, men med adgang til ved behov å øke antallet til et bestemt maksimum.

Ordningen med militært transportkontor og jernbanetransportkontor bør etableres under krig. Ved eventuelle krigshandlinger i landet burde det være av stor betydning om de lokale militærstaber ble tildelt en godt orientert jernbanefunksjonær (helst togleder) med det nødvendigste utstyr av kataloger m.v. Det militære transportkontor som måtte bli opprettet, måtte også bli tildelt den nødvendige myndighet.

Likeledes må togvakter være utstyrt med tilstrekkelig myndighet.

En finner at det vil være til lette både for militærvesenet og jernbanen at jernbanen alltid vet hvem den skal henvende seg til, samtidig som den vet at vedkommende også har den tilstrekkelige myndighet.

Av de tyske rekvisisjoner på vogner for opplasting av gods framgår det tydelig at G-vogner og T-vogner var de mest anvendte vogner. Ved fordeling av vogner mellom militære og sivile opplastere, bør det tas hensyn til vogntypene.

Regelen om at togvakt og togfører i fellesskap skal besiktige personmateriellet før og etter transportens utførelse, ble lite fulgt og påførte jernbanen mange unødvendige utgifter. Løst inventar ble fjernet og ikke sjelden skjedde det samme med fastskrudd inventar.

En del vanskeligheter av mer lokal art hadde distriktet å strides med, så som overlastede vogner til sidelinjer, hvor akseltrykket på grunn av tekniske forhold er mindre enn normalt, og likeledes med de gjennomgående militærtog Lunde - Sira, da den maksimume togvekt på strekningen varierer fra 500 tonn til 310 tonn."

(Type 63 trakk 420 tonn vest for Kristiansand før damptrykk ble nedsatt.)

NORGES STATSBANER
Kristiansand distrikt
Distriktsjefen

BILAG 1

Foreløpig rapport til Hovedstyret av 23. april 1940 fra distriktsjef Kr. Bjaaland.

Tysk Krigsmakt rykket inn på Kristiansand jernbanestasjon tirsdag 9.4.40, såvidt erindres ca. kl. 12.30.

Etter forlangende av luftvernsjefen var en da i sving med etablering av evakueringstrafikken med avgang for første evakueringstog kl. 13.15. Før den tyske innrykking var togledelsen overført til Mosby stasjon. Den tyske kommando stoppet telefoneringen og satte vakt eller blokerte telefonsentralen og telefonapparatene. Etter forestilling fikk en dog etterhvert anledning til i noen utstrekning å benytte telefonen for strengt tjenstlige formål innen stasjonens område.

Evakueringstrafikken ble ganske voldsom, men foregikk noenlunde knirkefritt, Endel lokaltog og andre tog måtte innstilles. Endel forsinkelser oppsto, men luftvernsjefen meddelte meg ut på ettermiddagen at han var særdeles tilfreds med jernbanens prestasjoner. Han har også senere gitt uttrykk for sin anerkjennelse.

Ut på aftenen reiste jeg til Mosby og fikk der forbindelse med driftsjefen i Oslo, som fikk en kort meddelelse om situasjonen. Såvel stasjonspersonale som annet jernbanepersonale evakuerte stasjonen ut på kvelden.

Fra onsdag morgen 10.4. kjørtes en innskrenket trafikk, særlig med tanke på evakueringen, som dog for det vesentligste var avviklet i løpet av tirsdagen.

Stasjonsmester Fåfeng, som ledet stasjonens tjeneste under hele tirsdagen, oppholdt seg i nærheten av Mosby om natten, men kjørte onsdag morgen, sammen med andre betjenter i bil ned til Kristiansand stasjon før første tog kjørte inn.

./.

I løpet av formiddagen ble resten av evakueringstrafikken avviklet, og noe over kl. 14.00 gikk siste tog. Stasjonsmesteren og et par gjenværende betjenter kjørte med skiftetraktor vekk fra stasjonen. Alt materiell med unntakelse av et par mindre verdifulle lokomotiver som sto igjen ved Krossen, var da ute av byen. Det meste materiell sto ved Grovane. En del sendtes østover til Nelaug og andre stasjoner østenfor.

Sent onsdag aften forlangte de norske militære, som da hadde trukket seg tilbake til Hægeland at alt smalsporet materiell skulle kjøres ovenfor Hægeland. Kontorsjef Johnsen ble så beordret til Hægeland stasjon for derfra å ordne Setesdalsbanens trafikk ovenfor Grovane. To togledere ble plassert ved Grovane for å ordne togledelsen mellom Kristiansand og Grovane og foreta nødvendige personaldisposisjoner, idet mesteparten av personalet da befant seg ved Grovane stasjon. Den øvrige togledelse ble forlagt til Herefoss. Selv reiste jeg dagene etter opp og ned på strekningen Kristiansand - Grovane - Herefoss med meste opphold på Grovane og nattopphold på Herefoss. Onsdag ettermiddag kjørtes en innskrenket togordning til og fra Mosby.

Fra og med torsdag sattes opp en lokaltogturnus på 5 togpar mellom Grovane og Kristiansand. For øvrig var Grovane utgangsstasjon for togtrafikk både på Setesdalsbanen og Sørlandsbanen. Nattogene kjørtes til og med natten mellom fredag 12.4. og lørdag 13.4., men er senere innstillet.

Togene 2607/1216 fra og til Nelaug har vært kjørt noen dager, og er nå inntil videre oppsatt fast 3 ganger av hensyn til de mange evakuerte i dette distrikt. Samtlige godstog er innstillet, men det kjøres litt etter behov på den nærmeste strekning. På Setesdalsbanen var togtrafikken mellom Hornnes og Byglandsfjord avbrutt noen dager.

Stasjonsmester Fåfeng og endel betjenter kjørte ned til Kristiansand med første tog torsdag morgen. Toget måtte kjøres forsiktig, uten melding fra Mosby. Der var for øvrig intet tog eller materiell på denne linjestrekning.

Såvel stasjonsmesteren som øvrige betjenter ble av den tyske militærvakt ført til politistasjonen. Etter instruks skulle stasjonsmesteren

./.

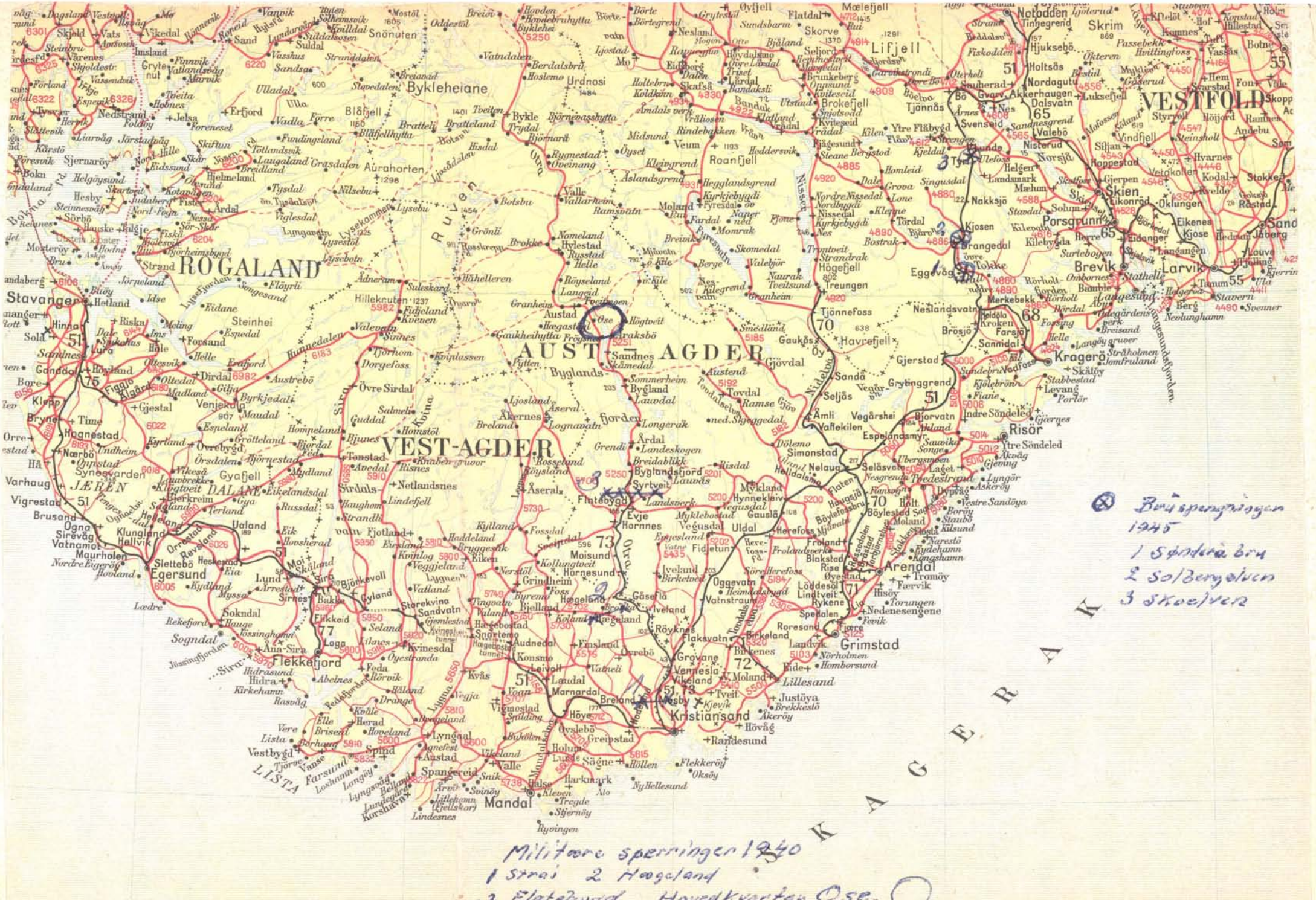
ved henvendelse til rådmannen søke utvirket at vi fikk kjøre den oppsatte lokaltogsplan. Etter 2 - 3 timers venting gikk dette i orden. Fredag 12.4. søkte jeg så selv sammen med rådmannen de tyske myndigheter og fikk utvirket at stasjons- og kontorlokalene såvel som godsekspedisjonen ble rømt så vi kunne komme igang med mer utvidet togkjøring og annen ekspedisjon. Likeledes skulle telefonen frigis.

Fra mandag 15.4. er hele administrasjonskontoret i sving, og etter mønstring i de forskjellige avdelinger er alt personale nå på plass, bortsett fra sykmeldte og folk med lovlig forfall.

Det kjøres en innskrenket togordning som vedfølgende sirkulære viser.

Av de til Christianssands Sparebank overførte midler, hvorav den 9.4. innesto noe over kr. 400.000.- har en fått utbetalt kr. 100.000.-, og lønningene for april er utbetalt.

Her er ganske stor lokaltrafikk, men gjennomgangstrafikken er etterhvert blitt mindre. Bilrutene vestenfor går som vedfølgende sirkulære viser, og her er en del trafikk i gjennomgang.


ROGALAND
AUST-AGDER
VEST-AGDER
VESTFOLD
KAGERAK
Stavanger
Egersund
Flekkefjord
Mandal
Kristiansand
Arendal
Grimstad
Lillesand
Risör
Kragerö
Brevik
Larvik
Porsgrunn
Skien
Notodden
Bykleheiane
Aurahorten
Hillekuten
Roanfjell
Lifjell
Hjukse
Nordagutu
Akkerhaugen
Dalsvatn
Valebö
Nisterud
Norsjö
Nakksjö
Kjosen
Brangedal
Tokke
Eggevåg
Tjönnefoss
Havrefjell
Treungen
Neslandsvatn
Brösjö
Farsjö
Sannidal
Gjerstad
Grytinggrend
Vegårshei
Bjorvatn
Espelandsmyr
Simonstad
Nelaug
Selåsvatn
Laget
Tvedestrand
Åmli
Vaflekilen
Seljås
Sandå
Gjövdal
Byglands
Byglandsfjord
Evje
Hornnes
Vegusdal
Uldal
Herefoss
Froland
Blakstad
Rise
Øyestad
Löddesöl
Lindtveit
Rykene
Spetalen
Tjøre
Roresand
Landvik
Nörholmen
Hombersund
Birkeland
Birkenes
Flaksvatn
Röyknes
Grovane
Vennesla
Vikeland
V. Moland
Tveit
Justöya
Brekkestö
Åkerö
Hövåg
Randesund
Flekkerö
Oksöy
Nyhellesund
Lindesnes
Farsund
Lyngdal
Spangereid
Vigmostad
Mandal
Kristiansand
Bröspringningen 1945
1 Sjøndra bru
2 Solbergelven
3 Skoelven
Militære sperringer 1940
1 Strai 2 Høgeland
3 Flatebygd. Hovedkvarter Ose.
6°
7°
8°
9°
10°

Bilg 2.