

NORGES STATSBANERS KRIGS -
HISTORIE 1940-1945.
STAVANGER DISTRIKT.

Innholdsliste

0.	INNLEDNING	side 1
1.	BEREDSKAP FRA HØSTEN 1939	" 2
2.	DET TYSKE ANGREP	" 3
3.	ØKKUPASJONSTIDEN	" 8
	a. Beredskapstiltak	" 8
	b. Drift og trafikk	" 10
	c. Personale	" 14
	d. Anleggsvirksomheten	" 18
	e. Forholdet til DW	" 18
	f. Allierte angrep	" 20
	g. Diverse	" 22

ARKIV



4:0

NORGES STATSBANERS KRIGS-
HISTORIE 1940-45.

0. INNLEDNING

Ved krigsutbruddet i 1939 besto Stavanger distrikt av de smalsporde linjestrekninger Stavanger - Flekkefjord 149 km og sidelinjen Ganddal - Ålgård 12 km.

De fleste tog ble kjørt med bensinmotorvogner, hvorav distriktet hadde 4 boggivogner og 4 to-akslede vogner.

Av rullende materiell forøvrig hadde distriktet

Person-, post- og reisegodsvogner	ca. 50 stk.
vesentlig boggivogner	
Godsvogner	" 350 "
Lokomotiver	" 15 "

Ved siden av jernbanedriften drev distriktet også bilrute- drift mellom Stavanger og Sandnes og mellom Stavanger og Jæren. Materiell 14 busser (bensinmotor).

Personalet besto av ca. 350 mann, herav ca. 50 sesongarbeidere. På strekningen Moi-Stavanger ble det drevet arbeider i forbindelse med fremtidig normalsporet drift. Denne virksomhet som var underlagt distriktet, beskjeftiget ca. 150 mann.

Distriktet hadde bl.a. samtrafikk med De forenede bilruter over Flekkefjord til Kristiansand i forbindelse med Sørlandsbanen som da var ferdigbygget vestover til Kristiansand.

Ellers hadde Stavanger gode båt- og bussforbindelser i landsdelen.

1. BEREDSKAP FRA HØSTEN 1939

Den strenge bensinrasjonering som var en følge av krigen, medførte straks innstilling av flere tog som ble fremført med bensin som drivstoff. En del tog ble istedet kjørt med damplokomotiv. Innskrenkningene varte til november måned da bensinrasjoneringen ble opphevet. Bensinrasjoneringen medførte også innstillinger i bildriften.

Antall togkm som etter ruteordningen for terminen utgjorde 1760 og 910 pr. dag for henholdsvis bensin- og dampdrevne tog, ble i ovennevnte tidsrom endret til 715 resp. 1210 togkm.

Selv om en krisesituasjon ville komme til å medføre mindre forbruk av materialer, herunder også kull, ble utvidelser av lagringsplassene for drivstoffer foretatt.

Også beholdninger av andre viktige materialer som eksempelvis skinnegangsmateriell, trematerialer, metaller etc. ble supplert og øket.

For beskyttelse av jernbanen, dens personale og materiell, ble planer utarbeidet for blanding, tilfluktsrom, sanitets-tjeneste, brannvern, spredning av det rullende materiell, oppsetting av reparasjonstog m.m.

Personale ble uttatt til sanitets- og brannverntjeneste og kurs og prøver avholdt.

Luftvernevinger ble foretatt i samarbeide med de respektive byers myndigheter og med gode resultater.

Togledelsen som ordinært foregår fra Stavanger, var forutsatt flyttet til Gausel stoppested, ca. 7 km fra byen. Flytting ble ikke nødvendig.

Arkivsaker ble pakket i kasser og lagret i en av anleggets barakker mellom Heskestad og Moi stasjoner.

For evakuering av sivilbefolkning i byene var det oppsatt ruter for ekstratog i tillegg til de ordinære tog.

Det samme var gjort for de militære myndigheter når det gjaldt transport av militære mannskaper og materiell.

Av senere planer gikk det fram at sivilbefolkningen i distriktets byer skulle evakueres med båt og buss. Ingen transporter i denne forbindelse skulle foregå med jernbane.

2. DET TYSKE ANGREP

A p r i l d a g e n e 1 9 4 0 .

Når det gjelder å gi en god oversikt over det som hendte i disse dager, er Stavanger distrikt i den heldige situasjon at vi har en bok med ovennevnte tittel skrevet av advokat Trygve Wyller med hjelp av en redaksjonskomite bestående av Magnus Karlson, G. Natvig Pedersen og Ingvar Molaug valgt av Stavanger formannskap 24.1.47. Boken kom ut i 1959. Videre har man "Krigen i Norge 1940, Operasjonene i Rogaland og Haugesund Indre Hardangeravsnittet" utgitt av Den krigshistoriske avdeling 1952.

F o r v a l t n i n g e n a v R o g a l a n d .

I hele april 1940 var Rogaland en selvstendig krigeskueplass og administrativt sett en selvstyrende enhet som med korteste varsel måtte ta standpunkt til vitale økonomiske spørsmål og vidtrekkende nasjonale problemer. Og selv innenfor fylket holdt enkelte kommuner på å gli fra hverandre på "sjelstyre" uten anelse om hva som militært og politisk foregikk ellers i landet og hvorledes tilsvarende problemer ble løst der. Under slike omstendigheter måtte åpne, debatterende forsamlinger tre til side, og ingen tenkte på i de dager å innkalle fylkesting eller bystyre eller de politiske eller faglige foreninger. I stedet for ble, hva Stavanger angår, de lokale representanter for de såkalte "myndigheter": byens ordfører og politimester samt fylkesmannen i Rogaland skjevet voldsomt i forgrunnen - sammen

med de administrative sjefer i stat og kommune. Og de trakk da til seg rådgivere og hjelpesmenn enten disse tidligere satt på tillitsposter eller bare hadde personlige egenskaper som den særlige situasjon krevde.

A p r i l d a g e n e 1 9 4 0 i S t a v a n g e r
d i s t r i k t .

Tirsdag den 9. april mellom kl. 3 og 4 ble distriktsjefen oppringt fra politiet og underrettet om at Oslo og Bergen var angrepet av tyske krigsskip.

Da fungerende stasjonsmester Ophus kom til tjeneste kl. 5,45 i Egersund, ble han møtt av 3 tyske militære som nektet ham å komme inn i telefonen på jernbanestasjonen (ble nektet å telefonere). Vaktmannskapene beordret ham med opp på rikstelegrafstasjonen som var besatt av tyskerne. Han fikk ordre om at han ikke fikk sende noe passasjertog, men bare det godstog som sto ferdig til avgang til Stavanger. Det ble gitt ordre om at toget skulle gå, men det ble innstilt etter distriktsjefens konferanse med ^{den norske} regimentssjefen ca. kl. 6,10 som meddelte at togene burde innstilles inntil videre. Jernbanen behøvde ikke å foreta seg noe før nærmere beskjed fra regimentsjefen. Mottatt av distriktsjefen fra Ålgård stasjon, kaptein Alne, kl. 10,45.

Ca. kl. 11 innfant tyske soldater seg med maskingevær på Stavanger stasjon og plaserte seg på plattformen og ved innkjørselsporten til ilgodsen. Fylkesmann og politimester ble straks underrettet.

Kl. 13,30 ble distriktsjefen oppringt fra stadsingeniøren og meddelt at tyske offiserer i det øyeblikk sto på politistasjonen.

Ca. kl. 16,50 mottatt melding fra Egersund om at det tyske vaktmannskap på stasjonen ville få anledning til å bruke jernbanens telefon til en samtale med en tysk offiser i Stavanger. Distriktsjefen anmodet stasjonsmesteren Egersund om å henstille til den tyske vakt å benytte den

offentlige telefon (rikstelefon) da det stred mot reglementet å stille jernbanens telefon til disposisjon for andre enn jernbanens egne samtaler. Såfremt de tross dette forlangte å komme frem i jernbanens telefon, var der intet annet for oss å gjøre enn å tillate samtalen. I en senere samtale med fylkesmannen erklærte han seg enig i dette standpunkt som han fant ganske riktig.

Fylkesmannen meddelte at han sammen med endel av byens myndigheter hadde hatt en konferanse med den tyske øverstkommanderende om forskjellige spørsmål. Den tyske øverstkommanderende hadde fremholdt at de ikke ville legge noen hindringer i veien for at den ordinære jernbanedrift kunne holdes gående som vanlig. Hertil opplyste distriktsjefen at regimentsjefen, oberst Spørck, hadde anmodet ham om intet å foreta før etter nærmere ordre fra ham. Fylkesmannen uttalte da at det var det retteste å holde seg til regimentsjefen.

Den tyske øverstbefalende hadde under konferansen meddelt at han ønsket opplysninger om distriktets kullbeholdning og vognmateriell og ville henvende seg til distriktajefen herom. Fylkesmannen fremholdt i den anledning at denne anmodning burde imetekommes.

Hva som foregikk av krigshandlinger og episoder forevrig i Stavangeravsnittet fra 9.4. til kampens opphør den 23.4. vil fremgå av forannevnte bok "Aprildagene 1940". Kampene mellom de norske og tyske styrker berørte bare i liten grad jernbanens anlegg og innskrenket seg til mindre skader på bygninger og skinnegang på Ålgårdlinjen. Den største skaden som ble påført distriktet var dog sprengningen av Sirnes bru mellom Moi og Flekkefjord den 14.4.40. I henhold til "Krigen i Norge 1940" ble sprengningene utført av sivile. De hadde på forhånd innhentet en alminnelig ordre fra løytnant Tallaksen i Bjelland om at bruene på veiene og jernbanen vestenfor Flekkefjord skulle sprenges. Under kamphandlingene langs Ålgårdlinjen var toggangen innstilt, likesom sprengningen av Sirnes bru medførte innstilling av tog mellom Stavanger og Flekkefjord. Det ble senere anordnet korrespondanse ved bruddstedet for reisende. På grunn av vanskelige veiforhold (Tronåsen) ble gods omlastet til båt mellom Moi og Sirnes på Lundevannet.

Sirnes bru ble etter kort tid reparert provisorisk idet den ikke ville bli brukt som jernbanebru etter overgang til normalt spor.

I motsetning til jernbanedriften som ikke hadde transporter for militærstyrker under kamphandlingene måtte bildriften på kort varsel og til enhver tid på døgnet stille busser med sjåfer for transport av tyske soldater til kampavsnittene. Senere fikk man utvirket at bussene ble stillet uten sjåfer.

Togtrafikken som ble innstillet straks den tyske landstigning i distriktet ble kjent, ble delvis gjenopptatt den 10.4., på Ålgårdlinjen fra 27.4.

Stavanger by var under tysk militær kontroll kl. 14 den 9.4.

De norske styrker som kapitulerte den 23.4., ialt ca. 3000 mann (ifølge avisene), ble tatt til fange og ført til Stavanger hvorfra de ble hjemsendt.

T o g g a n g e n d e n 22.4.40.

Mellom kl. 2,15 og 2,30 ble ingeniør Sahlberg oppringt av Bahnhofsoffizier som meddelte at fra det øyeblikk av var all siviltrafikk onsdag den 22. april innstillet i Stavanger distrikt. Videre rekvirertes militært ekstratog (2 lokomotiver) med avgang snarest mulig og senest innen 1 time, samt klargjøring av alle lokomotiver i driftsmessig stand for øyeblikkelig kjøring.

Ingeniør Sahlberg underrettet distriktsjefen og lokomotivmesteren, hvorefter det ble ordnet med oppfyring av lokomotivene og underrettelse av personalet. Distriktsjefen underrettet overingeniør Bakke for jernbaneanlegget Moi-Stavanger således at han såvidt mulig kunne underrettet sine folk. Samtidig ble vakthavende togleder, konstruktør Trandum, underrettet av Stavanger stasjon og meddelt at Bahnhofsoffizier beordret ham ned på stasjonen hvor han møtte kl. 2,40. Ca. kl. 2,30 fikk også distriktsjefen ordre om å møte, hvilket han gjorde kl. 3. Bahnhofsoffizier for-

langte også at ingeniør Sahlberg skulle komme tilstede. Det var umulig å skaffe drosje, og han ble på anmodning hos politiet hentet av dem ca. 6 km utenfor byen hvor han bodde.

For oppstilling av ekstratog ble først skaffet en motorvogn som kom til stasjonen ca. kl. 3,10.

På grunn av at anleggsarbeidet også drives om natten, måtte det snarest sendes en mann på dressin fra Stavanger for å få satt i gang rydningsarbeide om linjen skulle være blokkert. Distriktsjefen gjorde Bahnhofsoffizier oppmerksom på den mulighet at linjen kunne være sperret og at fremføringen av det rekvirerte ekstratog derved kunne bli hindret.

Ved telegram (kl. 3) ble så all siviltrafikk innstillet onsdag den 22.4. og alt anleggsarbeide som kunne bli til hinder for togtrafikken forbudt.

Bortsett fra Stavanger var det visse vanskeligheter med å få fatt på stasjonene som alle på den tid var ubetjent.

Distriktsjefen fikk følgende direktiver da han kom tilstede:

Alle lokomotiver og motorvogner i Flekkefjord og i Egersund skulle sendes til Moi stasjon og medta mest mulig vognmaterieill.

Alle svrige lokomotiver og motorvogner med unntakelse av ekstratogets 2 lokomotiver og motorvogner som skiftet på Stavanger stasjon skulle dirigeres til Ålgård.

Forannevnte direktiver ble senere noe modifisert og utført som følger:

Kl. 4,30 avgikk materiellet i Egersund og
 " 6,00 materiellet i Flekkefjord - begge til Moi stasjon.
 " 6,00 avgikk 5 lokomotiver og 1 motorvogn til Ålgård.
 Tog 7066 materieill ble på Vigrestad.

Det rekvirerte ekstratog som beste av 3 Co, 8 G og 6 N ble ikke forlangt kjert, og dette materieill kom således ikke ut fra Stavanger. Det var heller ikke avgjort til hvilken stasjon ekstratoget skulle kjeres.

Kl. 7,40 ble trafikken igjen frigitt, og normal drift var igang fra ca. kl. 8,15.

Forannevnte ekstratog med 5 lokomotiver og motorvogn ble stoppet på Ganddal.

3. OKKUPASJONSTIDEN

a. Beredskapstiltak.

For utbedring av større skader på jernbanelinjen hadde man et hoveddepot i Egersund som ligger midt på strekningen Stavanger - Flekkefjord. Depotet omfattet foruten materiell også redskap for 100 mann. Depot for skinnegangsmateriell var lagt til Sandnes og Moi stasjoner. Forevrig var det som følge av ombygningsarbeidene alltid opplastet pukk og grus likesom overbygningsmaterieell og redskap var fordelt langs linjen. Dette gjaldt også arbeidskraft.

Trekraft var det vanskelig å holde i beredskap idet samtlige lokomotiver som var i kjerbar stand var i drift. I Stavanger, Egersund og Flekkefjord hadde man imidlertid Cmbe-vogner som kunne klargjøres på kort varsel.

Kamouflering med maling ble foretatt på lokomotivstaller og en del bruer.

Organisering av luftvern.

Høsten 1940 var følgende tilfluktsrom innredet:

1. 2 rom under nordre ende av Stavanger stasjonsbygning.
2. For betjening i lokomotivstall og motorvogngarasje ble vinduer og tak i et verkstedsrom dekket.
3. I kjeller under Jernbaneveien nr. 1 ble vinduer dekket.
4. På verkstedstomten er anordnet et tilfluktsrom.
5. På Sandnes stasjon ble bygget en dekningsgrav i overensstemmelse med bilag 16, bombevern.

6. I Egersund en dekningsgrav av samme type som Sandnes.
7. I Flekkefjord brukes tunnelen som tilfluktsrom.

Rommene i Stavanger, Sandnes og Egersund er så store at de foruten egen betjening kan romme endel av det reisende publikum.

Havnetunnelen i Stavanger omgjøres til tilfluktsrom.

Under Stavanger stasjonsbygning ble det innredet rom inndelt med plass for sanitet, luftvernledning, aktive tropper, togledning og rom for det øvrige personale. Rommet ga plass for 60 personer. Bygningens 1. etasje ble dekket med boks for å få den splintsikker og bli dekningsrom for publikum.

De innredede spesialrom var ikke i bruk.

Senere ble ekspedisjonssteder og vokterboliger med kjeller gjort splint- og rassikre ved at vinduer ble dekket med gamle sviller og kjellertaket oppstøttet.

Sandkasser ble anbragt på loftene i jernbanens bygninger og husbrannvakter oppnevnt i henhold til de foreliggende retningslinjer for bedriftsvern.

Vakthold.

Vakthold ble anordnet ved verkstedet fra april 1942. Ved Stavanger, Sandnes, Nærås, Egersund, Moi, Flekkefjord, Ålgård og Vigrestad ble det anordnet vakt med 19 mann.

b. D r i f t o g t r a f i k k .

Jernbanedriften.

På grunn av at det smalspørte distrikt var uten tilknytning til andre distrikters linjer, disponertes alt rullende materiell innen distriktet. Etterhvert som trafikken øket etter innskrenkninger i bilruter og privat bilkjøring, ble materiellet for snaut og etterhvert mere og mere nedslitt. En del materiell, såvel lokomotiver som person- og godsvoagner, ble tilført distriktet fra andre smalspørte strekninger.

I Stavanger distrikt har det siden krigen utbrøt eller kanskje riktigere uttrykt siden bensintilførselen sviktet så samtlige motorvogner praktisk talt ble satt ut av drift, vært de største vanskeligheter tilstede med å holde den disponible trekkraft i samsvar med trafikkens fordringer. Distriktet har måttet ta gamle lokomotiver som allerede var hensatt i bruk igjen hva der naturligvis belaster verkstedet med meget arbeide. Fra andre distrikter er i alt tilført 5 stk. lokomotiver smalt spor - samtlige disse lokomotiver måtte for å kunne innsettes i trafikk underkastes meget omfattende reparasjoner så at en kan si at verkstedet Vaulen med sin lille kapasitet har vært helt sprengt. Hva selve lokomotivdriften angår, har en også arbeidet under meget vanskelige forhold. Ombyggingsarbeidet til normalt spor av dreieskive, sporarrangement etc. har medført at lokomotivene ikke har kunnet komme i remisje etter endt kjøring og månedlange opphold utendørs i de klimatiske forhold som er vanlig her i Stavanger har naturligvis medført at puss og daglig tilsyn ikke har kunnet holdes oppe på den ønskelige standard.

En ting som i sterk grad har hindret en prikkfri kjøring har vært elendige kull og mindre god olje. Kullene har vært av størrelse mellom småkull og støv og voldt store vanskeligheter med sterk subbansamling i røskskapet, sver slaggdannelse og dårlig damphold. Når hertil kommer at våre lokomotiver gjennomsnittlig går med et daglig løp av ca. 200 km med en belastning som en før krigen anså for umulig

er det rimelig at de løpende daglige reparasjoner vokser sterkt. En ting som kan nevnes er at en i den seneste tid har hatt 3 rammebrudd på lok.type XXIII - et forhold som foruten den økede belastning av lokomotivene muligens kan settes i forbindelse med at en her nå kjører på en liten skinne som følge av ombyggingen til normalt spor. Det vanlige antall lokomotiver i verkstedet for reparasjon er ca. 3 av 16. I dag på grunn av spesielle forhold 5 av 16. For å kunne hjelpe på forholdene vil en måtte søke inntatt mere hjelp i verkstedet, men vanskelighetene med å skaffe fagutdannede folk er her som andre steder meget store - spesielt gjelder dette for maskinarbeidere (filere) og kjelsmeder (platearbeidere). En vanskelighet som en har hatt å kjempe med i hverværende distrikt er at en har måttet regne med så mange forskjellige terminer for åpningen av normalspor drift idet arbeidet med reparasjoner og vedlikehold av vårt smalspormateriell jo må legges an i overensstemmelse med dette tidspunkt. Alt i alt kan en vel si at en under hensyntaken til den ekstraordinære belastning som i denne tid er påført distriktets tildels 60-70 år gamle lokomotiver har kommet noenlunde fra det. Noen større innstilling av siviltrafikk har ikke funnet sted, og når unntas et enkelt godstogsett av og til, har trafikken vært opprettholdt etter ruteplanen.

Da tidspunktet for overgangen til normalt spor nærmet seg, ble oppussing av vognmateriellet redusert til et minimum.

Ombyggingen til normalt spor disponerte en stor del av de åpne godsvogner, i 1942 var anleggets behov daglig 50 vogner eller 25 % av de åpne vogner.

I 1943 besto godsvognparken av ca. 400 vogner, herav 200 åpne vogner.

På grunn av at større styrker av DW er forlagt til Rogaland med derav følgende forpleiningstransporter og at et betraktelig antall arbeidere sendes hver dag fra Egersund og Stavanger ut på Jæren til arbeider for DW, er det blitt et stadig voksende behov for person- og godsvogner. Ved flere tilfelle har en måttet innskrenke

de sivile vognlastsendinger til et minimum til stor gene for distriktet, idet hovedmengden som sendes er landbruksprodukter, cellulose, fôr, gjødning og brensel. 15 godsvogner litra N må traks tas ut av trafikken på grunn av forrustning. Disse vogner kan ikke repareres. Vognbehovet vil stige framover, bl.a. kommer anleggstrafikken etterhvert med full tyngde. Under disse omstendigheter må forholdene for siviltrafikken bli meget vanskelige hvis distriktet ikke snarest tilføres flere godsvogner.

Distriktets gamle verksted som hadde liten arbeidsplass og ikke tidsmessige maskiner, hadde store vanskeligheter med reparasjoner og vedlikehold av det rullende materiell. Hertil kom mangelen på materialer, særlig metaller og støpegods.

Togrutene måtte på grunn av de store transporter for tyskerne, såvel arbeidertransporter som militær- og godstransporter, etterhvert innskrenkes. Kullforbruket som i mars måned 1940 var 230 tonn var i 1943 ca. 1000 tonn pr. måned og steg etter overgangen til normalt spor til omkring 2000 tonn. Til gjengjeld var dog bensinforbruket til skinnegangsvogner gått ned, 28000 l. i mars 1940, 880 l. i juli 1944. 2 2-akslede motorvogner ble utstyrt for vedgassdrift.

Bildriften.

På busser og lastebiler ble det på grunn av bensinsituasjonen etterhvert montert generator for vedgassdrift. Ombyggingen til gengassdrift var gjennomført fra juli 1941. Merutgiftene ved driften ble beregnet til 40 øre/km. Våren 1944 hadde man 14 biler, herav i bruk 7.

Rutebildriften måtte stadig innskrenkes. Således utgjorde antall bilkm i driftsåret 1938/39 514091 og i 1944/45 225853. Plassutnyttelsen var henholdsvis 37 % og 87 %. (Til sammenligning kan nevnes at antall reiser med tog i Stavanger distrikt var i juli/august 1939 118000, i juli/august 1943 284000 og i juli/august 1944 (normalt spor) 359000.)

Samtrafikkforbindelsen over Flekkefjord-Kristiansand.

Godssamtrafikken mellom Stavanger distrikt og det sammenhengende statsbanenett foregikk med bil på strekningen mellom Flekkefjord og Kristiansand, men ble allerede våren 1941 innstilt på grunn av bensinvansker. Istedet ble det truffet avtale med et båtselskap i Kristiansand. Båten M/k "Agder II" utførte 2 turer hver vei i uken, men vintersdag med isvansker og dårlig vær kunne forsinkelsene bli store. Dette hadde tilfølge opphopning av gods i store mengder. Det ble derfor også benyttet andre skip, bl.a. D/s "Galtesund" som forsvant underveis til Stavanger i mars måned 1942.

Båtsamtrafikken opphørte fra 1.5.44 fra hvilken dag normalt spor sammenhengende med det øvrige jernbanenett var ført frem til Stavanger.

Regulering av reisetrafikken.

Fra 20.4.43 ble reisetillatelser påbudt også i Stavanger distrikt unntatt for reiser på lokalstrekningen Stavanger-Sandnes og for lokale reiser på avstander inntil 30 km fra bostedet.

Søknadene om reisetillatelser ble behandlet av Reguleringsentralen, Stavanger stasjon, etterat godkjenning var gitt av politi og eventuelt arbeidskontor. Senere samme år overtok politiet reguleringsentralen.

For tyske reisende gjaldt liknende ordning, men disse måtte henvende seg til tilsvarende tysk kontor.

Tjenestereiser var ikke unntatt fra reiserestriksjonene, men tillatelsene ble for disse reiser gitt av distriktsadministrasjonen.

Reisereguleringen førte straks til en sterk reduksjon i reisetrafikken særlig på strekningen mellom Egersund og Flekkefjord.

Arbeidertransporter.

Allerede fra midten av mai måned 1940 begynte transport av arbeidere til de forskjellige tyske arbeider på Jæren. Transportene kunne daglig omfatte flere hundre mann som ble befordret i såvel ekstratog som ordinære tog.

c. P e r s o n a l e .

Som følgende oppstilling viser, medførte krigen og okkupasjonen og overgang til normalt spor sammenhengende med det svrige jernbanenett en meget stor stigning i antall personale i Stavanger distrikt. Personalantallet utgjorde pr. 30.6. (inkl. bildrift):

	Ansatt og ekstra	Ses.arb.	
1939	306	52	
1940	314	29	
1941	368	18	
1942	436	10	
1943	476	24	Sporbrudd Mei normalt/ smalt spor fra 10.12.43.
1944	636	36	Normalt spor fra 1.5.44.
1945	772	17	

Bildriftens personale var noenlunde stabilt på omkring 20 mann, men etterhvert som innskrenkninger måtte iverksettes ble sjåferer overført til jernbanedriften for godshustjeneste, billetterer i tog m.v.

Arresterte og forsvunne tjenestemenn.

Mange jernbanemenn deltok i den illegale kamp, særlig ved utdeling av hemmelige aviser men også i oppdrag av mere farlig karakter.

Det var mange tjenestemenn som forsvant fra tjenesten uten at man hadde kjennskap til grunnen. Senere ble det oppgitt at vedkommende var arrestert. Men det var også noen som reiste fra landet for å melde seg til militærtjeneste. I Stavanger distrikt var det 3-4 slike hvorav 2 gjenopptok tjenesten etter krigens slutt.

I alt ble 37 mann arrestert, 3 forsvant men kom senere til rette. De arresterte ble for de flestes vedkommende anbrakt på Grini, men noen havnet også i Tyskland. Omkring halvparten var arrestert til krigens slutt. Noen få ble løslatt etter kort tid.

På grunn av den herskende mangel på arbeidskraft, ble det fra administrasjonen flere ganger skrevet til Generaldirektøren med anmodning om å henvende seg til de tyske myndigheter for å få frigitt de arresterte, men disse anmodninger synes å ha vært forgjeves.

Alle de arresterte samt de 3 som hadde forlatt sin tjeneste, kom tilbake etter krigen. Det er mulig at en av dem døde en tid etter av den behandling han hadde fått som fange på Akershus.

Avskjedigede tjenestemenn.

Flere tjenestemenn ble beordret avskjediget på grunn av den politiske bedømmelse. I de fleste tilfelle fortsatte de imidlertid i tjenesten uten videre.

Medlemmer av Nasjonal Samling.

Av innskrevne nazimedlemmer hadde distriktet 3. En lokomotivfører, en pusserformann og en telegrafist. Med der var også flere av dem en kalte for "stripete".

Pusserformannen fratrådte med pensjon under krigen, lokomotivføreren ble meddelt avskjed ved krigens slutt og tele-

grafisten gikk over i statspolitiet. Han ble etter krigen fradømt sin stilling ved jernbanen.

Bespising av personalet.

Ved jernbaneverkstedet ble det ordnet med servering av varm mat til personalet, men det ble senere vanskeligheter med å skaffe poteter - 1500 gr. pr. mann pr. uke - på de tildelte anvisninger.

En tid ble det også servert varm suppe for andre tjenestegrupper, men dette ble det slutt på og istedet fikk hver mann seg tildelt 1/2 flaske verterøl om dagen.

De av personalet som ikke ble bespist fikk et tilskudd utbetalt i penger.

Det ble også tildelt personalet fri medisintran på arbeidsplassen fra 1942 unntatt i sommermånedene.

Ved et par anledninger fikk personalet kjøpe tobakk og brennevin utenom rasjoneringen.

Gavemidler.

Til økonomisk vanskeligstilte tjenestemenn ble det i 1943 et par ganger tildelt et pengebeløp til 10-12 tjenestemenn i distriktet.

Senere ble det etterhvert - til å begynne med i et mindre antall - utdelt gavepakker inneholdende diverse matvarer. Fordelingen foregikk fortrinnsvis til tjenestemenn med stor forsørgelsesbyrde eller sykdom i hjemmet.

I april måned 1945 begynte de danske gavepakkene å komme og utdeling fortsatte til etter krigens opphør. Man fikk også en del svenske og engelske gavepakker.

Vaksinasjon.

Tvungen vaksinasjon mot kopper med hjemmel i lov av 26.1.40 ble satt i gang i 1943 for visse grupper av personalet. Senere ble vaksinasjonen utvidet til også å gjelde difteri. Det var også anledning til frivillig vaksinasjon for personale som ikke kom inn under påbudet.

Personale avgitt til andre distrikter.

Fra november 1944 til mars/april 1945 ble det avgitt såvel kjørende personale som innvendig stasjonspersonale til Trondheim distrikt i anledning av de store tyske transporter sydover.

Blodtypebestemmelse.

I 1942 ble det på frivillig basis og for jernbanens regning igangsatt blodtypebestemmelse for personalet.

Grenseboerbevis - Tjenestebevis m.m.

Hele Stavanger distrikt lå i grensesone Vest. Foruten grenseboerbevis som alle innbyggerne måtte ha, ble det utstedt tjenestebevis til det personale som trengte det. Passersedler og spesielle "Ausweiss" ble også nyttet.

Beslagleggelse av jernbanetjenestemenns leiligheter.

Fra høsten 1943 kunne personale som var absolutt nødvendig for driftens opprettholdelse få utlevert en plakat for oppslag i egen leilighet. Plakaten beskyttet mot beslagleggelse som bare måtte foretas med "Transportkommandanturs" samtykke.

Av nevnte plakat ble det i distriktet utlevert ca. 275.

Man har ikke kjennskap til noe tilfelle av beslagleggelse etter at denne ordning kom i stand. Tidligere hadde man 1 tilfelle hvor imidlertid leiligheten straks ble frigitt igjen.

d. A n l e g g s v i r k s o m h e t e n .

Ombygningsarbeidene for overgang til normalt spor på strekningen Moi - Stavanger var underlagt distriktsjefens ledelse men ble i 1941 overdradd til overingeniøren for Jernbaneanlegget Moi - Stavanger. Distriktsjefen hadde fortsatt overledelse av anlegget og skulle ha seg forelagt alle planer til gjennomgåelse.

Tyskernes krav om forsering av anleggsvirksomheten og anleggets fullførelse er nærmere omtalt i særskilt avsnitt i "Minneverket om Sørlandsbanen" som utkom i 1949.

e. F o r h o l d e t t i l D. W.

"Bahnhofscommandantur".

Allerede kort tid etter den tyske landstigning ble det rekvirert kontorrom i Stavanger stasjon og senere også i Flekkefjord stasjon for "Bahnhofsuffizier". I Stavanger ble det etter noen tid av tyskerne oppført barakke på stasjonen hvor Bahnhofsuffizier hadde kontorer og andre oppholdsrom.

Opprettelse av Bahnhofscommandantur var en fordel for jernbanen. Det ble mere orden såvel angående transportene som tyskernes arbeider på eller i nærheten av jernbanens områder. Tyske avdelingens mere eller mindre vilkårlige og egenmektige opptreden ble tatt hånd om av commandanturet

Alle rekvisisjoner fra tyskerne måtte passere Bahnhofsoffizier.

Det ble innført "Fahrtnr." på alle godssendinger såvel tyske som norske. Fahrtnr. ble gitt av Bahnhofsoffizier for tysk gods. For norske sendinger var det opprettet særskilt kontor i Stavanger.

Tyske arbeider på jernbanens områder.

Tyskernes tiltak for å hindre allierte angrep fra sjøen berørte også jernbanen.

Tanksperringer, bunkers og kanonstillinger ble bygget flere steder. Særlig var dette tilfelle ved Ganddal stasjon i forbindelse med en steinmur som fortsatte vestover mot sjøen.

Foruten tvangsutskrevne norske arbeidere ble russiske og polske krigsfanger nyttet til disse arbeider.

En rekke sidespor måtte bygges, bl.a. ved Vaulen, ca. 5 km fra Stavanger, og ved Kvía, ca. 40 km fra Stavanger, hvor det på begge spor ble anbragt svært jernbaneskyts. Noen sidespor ble bygget i forbindelse med enderampe for opp- og avlastning av kjeretøy.

Etter at den nye tunnel gjennom Tronåsen mellom Moi og Sira stasjoner var ferdig, ble det etter tysk forlangende lagt plankedekke gjennom tunnelen for å muliggjøre biltrafikk idet den gamle riksvei over Tronåsen var vanskelig å kjøre. Vegtrafikken foregikk med vaktposter i hver ende av tunnelen og med telefonforbindelse mellom Sira stasjon og vaktpostene og mellom sistnevnte innbyrdes. Tunnelen er 3,2 km lang og var i bruk for veitrafikk fra desember 1943 til juli 1944. Den gamle smalspørte driftslinje mellom Moi og Sirnes var da nedlagt og traceen mellom Trønvik og Sirnes kunne tas i bruk for vegtrafikk. Den er nå en del av riksvei 440. (E18).

Ved Slettebs nær Egersund hadde D.W. en større forlegning. Adkomsten til denne var over planovergang hvorfor jernbanen måtte sørge for vakthold her.

I sjøkanten langs Jæren ble det i 1943 lagt minefelt og mellom Brusand og Ognå stasjoner hvor jernbanelinjen lå nær sjøen kom minefeltet på begge sider av skinnegangen.

f. Allierte angrep.

Bombing ved Launes bru km 73,153.

Torsdag 9.1.41 ble det kastet 4 små og 4 store bomber henholdsvis ved nordre landkar og 150 m fra søndre landkar uten å gjøre noen skade på brua. Vinduene i vokterboligen ble knust, likesom taktekingen ble endel skadet.

Bombenedslag ved Eie sporskifte,

Egersund, 31.10.41.

Nedslagene var uten betydning for den normale toggang.

Rappert om flyangrep.

Skadede vogner ved bombing fra fly 27.2.45 mellom Varhaug og Vigrestad.

Ved beskytning fra fly den 27.2.45 mot tog nr. 5801 B ble følgende vogner skadet:

1. Tyske tankvogner. DRW nr. 571316 Enr 95.
Understell totalt ødelagt av brann.
En annen tankvogn nr. 551646 ble på ordre fra Bahnhofs-kommandantur sendt Oslo distrikt.
2. NSB vogner. G4 nr. 40568 sterkt skadet i endevegg av brann. Deesuten G3 nr. 8163, G2 nr. 3196 samt G3 nr. 5466, alle mindre skader.

Nedkasting av bomber (miner) fra fly ved km 54,50
fra Stavanger.

Klokken 8 den 5.3.45 kastet et fly 2 bomber eller miner ca. 200 m sønnenfor Brusand stasjon. Ikke eksplodert. Området avspærret. Bombene ble uskadeliggjort og linjen meldt klar for tog kl. 8,13.

Flyangrep på tog 5801 B mellom Vigrestad og Varhaug stasjoner den 27. februar 1945.

Tirsdag 27.2. kl. 9 ble tog 5801 B angrepet av 1 fly mellom Vigrestad og Varhaug km 45,5 fra Stavanger. Toget ble beskytt med maskingever. To tankvogner sivilt Fahrtnr. 953 og 1 G4 tysk Fahrtnr. ble skutt i brann og antakelig helt ødelagt. Lokomotivets tender ble truffet av 1 skudd, de øvrige vogner ble mere eller mindre gjennomhullet. Ingen personer kom til skade. Linjen ble ryddet i løpet av dagen. Tilfellet medførte skader på stykkgoods og vognlastgoods.

Flyangrep på ekstra militærtog nr. 7863 mellom
Vigrestad og Varhaug stasjoner den 5.4.45

Torsdag 5.4. kl. 8 ble tog 7863 B Fahrtnr. 367275 beskytt av fly mellom Vigrestad og Varhaug. Der oppstod skade på lokomotivet. Av tysk mannskap som medfulgte toget ble 1 offiser drept og 5 soldater såret under beskytningen. Baneformann Qvam som arbeidet i nærheten fikk et skuddsår i låret og måtte under legebehandling men fikk ikke noe mén. En skade på Odland bru var ubetydelig.

Sabotasjehandlinger kan ikke sees å ha forekommet i distriktet.

g. D i v e r s e .

Pengesituasjonen etter 9.4.40

På grunn av at jernbanens bankforbindelse innskrenket utbetalinger og senere sperret kontoen, ble det i en kortere periode vanskeligheter med personalets lønninger og forfalne regninger. Det inntil 9.4.40 gjeldende reguleringstillegg ble holdt tilbake. De forfalne regninger ble betalt etter at det nødvendige beløp var overført fra Norges Bank, Oslo, til bankens avdeling her. Lønningene ble fortsatt utbetalt idet den innkomne remisse fra stasjonene var noenlunde tilstrekkelig.

Beslagleggelse av radioapparater.

I august 1941 kom forordning om innlevering av alle radioapparater. For personale bosatt i Stavanger ble det gitt anledning til oppbevaring i et av jernbanen reservert rom som deretter ble forseglet av politiet. Senere ble imidlertid alle apparatene sendt vekk og gikk tapt for de fleste av eierne.

Det var flere blant personalet som allikevel hadde radio illegalt under krigen og kunde formidle nyheter.

Sperring av telefoner m.v.

Det hendte under okkupasjonstiden at all telegraf-, telefon- og radiotjeneste ble sperret for sivil trafikk, således en gang 4 døgn i 1941. I 1943 ble bytelefonen i Stavanger sperret et par ganger.

De viktigste av jernbanens telefoner, herunder boligtelefoner, var frigitt for tjenstlig bruk med forbindelse over et bestemt nummer. Samtalene ble avlyttet.

Borgervakt.

Som følge av anslag mot tyskernes anlegg, telefonlinjer m.v. ble det av stedets befolkning utskrevet "borgervakter". Vaktholdet omfattet også jernbanens strekninger.

Visse grupper av jernbanens personale var fritatt for vaktholdet. Senere omfattet fritakelsen alt personale.

Vaktholdet kunde være risikabelt og særlig på jernbanen hvor lokomotivene i merke kjørte med sterkt avblendt frontlys. Noen uhell i denne forbindelse kan dog ikke sees å ha inntruffet.

Metallmobilisering.

Allerede i 1941 ble det etter tysk ordre satt i gang innsamling av metaller. I Stavangerdistrikt ble det innsamlet og levert ialt ca. 270 kg. Metallene besto vesentlig av dørvridere i bygninger og søkebegre, klehengere m.m. i vogner og ble erstattet med tilsvarende deler i mindreverdige utførelse og kvalitet.

Innsamlingen pågikk til krigen sluttet.

Forsendelse av rasjonerte varer.

Illegale forsendelser av rasjonerte varer ble ofte beslaglagt etter kontroll av pris- og rasjoneringspolitiet. Kontrollen foregikk som oftest ved togs ankomst til Stavanger stasjon og omfattet foruten ekspederte forsendelser også håndbagasje. De reisende fikk mange ganger - tross forbud - varsel om kontrollen på forhånd hvorved de fikk anledning til å komme av toget før ankomsten til Stavanger. Jernbanens personale var de reisende behjelpelig med dette, tross risiko, og det hendte at tjenestemannen fikk forelegg om bot av politiet.

Politiske møter.

Av foreliggende rapporter har man et tilfelle i Flekkefjord hvor stasjonsmesteren og hans nærmeste mann ble hentet utenfor tjenesten av politi til et politisk møte. Noen møteplikt var den gang ikke instituert.

Oppslag av plakater.

Etter krigsutbruddet i 1939 ble det slått opp 2 plakater "Husk din taushetsplikt" og "Vær varsom med det du sier". De ble beordret fjernet kort tid etter tyskernes invasjon. Istedet fikk man en rekke propagandaplakater som stadig måtte fornyes på grunn av at de ble revet ned etter kort tid.

Tyverier og innbrudd m.m.

Antall tilfeller av innbrudd og tyverier øket sterkt under krigen. Gjennomsnittlig hadde man ca. 18 tilfeller pr. år i 5-års perioden 1940-45. I de nærmeste årene før 1940 og etter 1945 var tallet henholdsvis ca. 4 og ca. 6 pr. år. Bortkommet gods er ikke medtatt her.

Erstatningssaker i forbindelse med bortkommet og skadet gods viste en tilsvarende stor stigning.

1940	107 saker	
1941	224	"
1942	696	"
1943	642	"
1944	666	"
1945	277	" (pr. 15.3.45).

FRA OVERKONDUKTØR ASBJØRN LENDE

Den første føling jeg hadde med krigen var da jeg mandag 8. april skulle kjøre tog fra Stavanger kl. 17,15. Umiddelbart før togavgang fikk vi beskjed om at toget ville bli forsinket på grunn av militærtransport og at toget skulle kjøres under militær kommando.

Et kompani på ca. 50 mann kom og skulle reise til Egersund da det hadde kommet melding om at tyske soldater hadde gått i land ved Egersund. Jeg husker ikke om det var kaptein eller sersjant som ledet kompaniet, men han var synlig nervøs. Soldatene derimot tok det hele som en lek, de spøkte og lo og syntes ikke å forstå at det virkelig var alvor.

Det ble senere fortalt at de hadde innkvartert seg på en skole i Egersund og lot seg overrumple og ta uten å løse et skudd.

Tidlig tirsdag morgen 9. april ble vi vekket i Flekkefjord med melding om at krigen var brutt ut og at bl.a. Stavanger by var inntatt. Jeg ble, sammen med overkond. Ravn som hadde kommet til Flekkefjord med et tidligere tog, liggende i Flekkefjord den 9. da alle tog fra Flekkefjord var innstillet den dag. I Flekkefjord var alt forholdsvis rolig, litt evakuering var det jo, men de fleste stilte seg avventende. Mobiliseringsordre var som kjent sendt ut, men straks annullert av Quisling.

Vi forsøkte å få forbindelse med vakthavende togleder, men det var vanskelig. Vi hadde jo begge familien i Stavanger og var litt urolige. Av distriktsjefen personlig fikk vi beskjed om å forholde oss rolig og oppbeie nærmere ordre, men han lovet samtidig å undersøke hvorledes det sto til med våre familier, og det viste seg at alt var forholdsvis bra. Av samtalen med distriktsjefen fikk jeg inntrykk av at det var det reneste virvar ved Stavanger stasjon.

Dagen etter ble toggangen noenlunde normal igjen, og jeg kjørte første tog fra Flekkefjord.

Da vi kjørte over Jæren, gikk flyene så lavt og så nær toget

at vi tydelig kunne se folkene i flyene, men vi ble ikke beskytt.

Et par dager etter ble Sirnesbroen sprengt, og vi fikk store vanskeligheter med overføring av gods og passasjerer. Men skaden var ikke større enn at den ble provisorisk utbedret i løpet av noen få dager.

En av de aller første dagene (jeg tror det var den 11.) kom en sivil reisende i toget fra Flekkefjord og presenterte seg som en høyere militær tjenestemann (navnet husker jeg ikke nå). Det gjaldt for ham å komme til Dirdal hvor det foregikk krigshandlinger, så fort og ubemerket som mulig og om jeg kunne sette ham i forbindelse med en pålitelig kjentmann. Jeg tenkte da straks på August Skjærpe og satte meg i forbindelse med stasjonsmester Haraldstad og bad ham be August møte på stasjonen, hva han også gjorde. Han tok seg av mannen, men hvorledes det gikk med ham videre, vet jeg ikke.

Det ble nokså snart ordnet med tyske "Bahnhofsoffizierer" ved Stavanger og Flekkefjord stasjoner, og transport av soldater og krigsmateriell begynte. Til å begynne med ville tyskerne gjerne blande seg med sivilbefolkningen i togene, men det ble nokså snart ordnet med egne vogner for tyskerne, og disse ble alltid plasert bakerst i togene.

Det var i grunnen ikke så vanskelig å opprettholde orden i togene, da tyskerne syntes å ha en svær respekt for all uniform, og når en bare opptrådte bestemt og dertil helst litt brutalt, gikk det som regel nokså bra.

Verre var det i grunnen med godstransportene. Det syntes å være vanskelig for tyskerne å forstå at man ikke kunne laste 10 tonn inn i en 7 eller 5 tonns vogn eller at all lasten ikke måtte plasseres bare i den ene enden av vognen. Det hendte ikke så sjelden at vi måtte skifte ut vogner underveis på grunn av varagang som følge av overbelastning og feil plassering av lasten.

Jeg husker spesielt en gang vi ble stoppet på Hellvik stasjon fordi det da sto lys lue ut av aksellagrene på en av godsvognene. Det var også så smått begynt å brenne i vognveggen. Vi fikk i all hast skiftet ut vognen og slukket ilden, det viste seg at vognen var overlastet med granater og annet meget eksplosivt sprengstoff.

Lignende tilfelle forekom flere ganger, men tross mange kritiske situasjoner gikk det som regel godt. Jeg husker iallfall ikke noen virkelig ulykke av den grunn.

Etterhvert som større transporter begynte, ble det ordnet med egne "tyskertog", og jeg fikk den tvilsomme ære å kjøre disse.

De største vanskeligheter fikk vi i grunnen da "hirden" begynte å reise, de benyttet enhver anledning til å forsøke å egle seg inn på oss. De holdt kurser og sammenkomster på forskjellige steder og opptrådte alltid brautende og ukultivert, men som regel sto alltid "Bahnhofsoffizierene" på vår side når det kom så langt. Et eksempel: En gang under omstigningen i Moi (fra bredt til smalt spor) ble det trangt om plassen i toget. Et "hirdkompani" som kom estfra nektet å ta plass i "tyskervognene" men forlangte at jeg skulle rydde sivilvognene så de kunne få plass der. Dette nektet jeg selvsagt, og det ble et svært spektakel, jeg ble truet med revolver og lovet at jeg skulle bli arrestert for sabotasje så snart vi kom til Stavanger. Jeg satte meg i forbindelse med "Bahnhofsoffizier" i Stavanger og forklarte ham forholdet. Hirdføreren fikk da kort og godt beskjed om at hvis de ikke ville ta plass i "tyskervognene" fikk de stå igjen til neste tog, eller se å komme seg til Stavanger på annen måte. (Denne episode ble referert i nyhetene fra London neste dag.) Lignende episoder hadde jeg flere av, men det gikk som regel godt.

Da hamstringen begynte og strenge reiserestriksjoner ble innført, kom vi opp i mange vanskelige situasjoner, vi ville gjerne hjelpe så langt vi kunne, men det var ikke alltid så lett. Passkontroll og annen kontroll ble satt igang til ubestemte tider, og vi måtte alltid være forberedt på kontroll og visitasjon i toget. Politiet tok sin oppgave svært bokstavelig.

En episode som gjerne kan være verd å nevne: En dag kom prest Ebbe-Mo i Flekkefjord og ba meg ta med et brev og levere det til en bestemt mann i Stavanger. På Moi kom sokneprest Jakobsen også med et brev som han ba meg levere til samme mann. Da så soknepresten i Helleland kom med sitt brev, forsto jeg jo straks at det måtte være noe ekstra. Jeg fikk tak i en meget brukt jernbanekonvolutt som jeg la brevene i og merket konvoluttet "De.kontor, Stavanger" og la den sammen med de øvrige papirene. Og ganske riktig, i Egersund fikk vi en inngående kontroll og visitasjon av alt som fantes i toget, til og med min private matkuffert ble nøyse gransket. Men heldigvis, ingen festet seg ved den gamle velbrukte konvolutt. Ved ankomsten til Stavanger ble konvoluttet med brevene i levert til biskop Skagestad. Det var første fase i kirkestriden.

Etterhvert som motstandsbevegelsen og hjemmefronten begynte å ta form, fikk jeg mange lignende og nok også farligere oppdrag, uten at jeg alltid riktig var klar over risikoen. Det var hele tiden et godt og tillitsfullt forhold blant personalet, og vi stolte fullt ut på hverandre. Bare for å nevne et tilfelle: Da det begynte å brenne under fettene for enkelte av hjemmefronten, kom en av byens kjente menn (Nils Skogen i firmaet Brødrene Skogen A/S) og ba om jeg på noen måte kunne tenke meg å hjelpe ham så han kunne komme seg til Flekkefjord. Jeg konfererte da med lok.fører Egeland om han turde ta ham på lokomotivet, iallfall ut fra byen. Vi fikk tak i en gammel uniform, og Skogen tjenstgjorde som fyrbøter helt fram til Flekkefjord, og han kom seg også velberget over til Sverige. Det er ikke tvil om at mange som la merke til at det var 3 mann på lokomotivet forsto at det var noe ekstra, men ingen lot seg merke med noe.

Jeg hadde også noen av fangetransportene i togene som jeg kjørte. Enkelte av politivaktene som alltid ledsaget disse transportene var nokså rimelige, så det ble med litt forsiktighet anledning til å overbringe fangene småpakker o.l. fra slektninger og kjente. Det var alltid på en eller annen måte blitt kjent på forhånd når slike transporter skulle foregå, så det var som regel alltid møtt mange folk fram på stasjonen for å hilse og vinke til fangene. Men det var også vakter som var urimelige. En transport husker jeg spesielt. En av

de verste "gestapister" vi hadde i distriktet (Holger Tou) ledsaget transporten. Han opptrådte svært brutalt og nektet meg i det hele tatt å gå gjennom vognen hvor fangene var. Det var også den dag, som vanlig, mett folk fram på stasjonene. Allerede i Sandnes fór han ut og jagde folkene bort fra plattformen og ut av stasjonen. I Egersund var det mett mange folk fram. Her ble han helt rasende, fór ut, og med spenn og slag drev han folkene vekk. Da, mens han var ute og raste som verst, nyttet jeg anledningen til å avlevere de småpakker og brev som jeg hadde tatt imot.

Jeg hadde husundersøkelse hjemme tre ganger og var i forhør hos tyskerne to ganger. Den ene gangen var i forbindelse med at min sønn, som da arbeidet og bodde på Ognå, var blitt arrestert og sendt til Møllert 19 hvor han satt til frigjøringen. Andre gangen fordi jeg var mistenkt for å ha stjålet en sigarettkartong fra en sending som var innlastet i brekkvognen. Dette forhør varte hele formiddagen i ca. 4 timer. Jeg fikk helst inntrykk av at jeg selv ikke var så sterkt mistenkt, men de ville absolutt tvinge meg til å oppgi om det var noen andre blant personalet som jeg kunne mistenke for tyveriet. Sendingen ble innlastet i Sandnes. Jeg kan godt nå tilstå at jeg virkelig også hadde en mistanke. Det ble intet resultat av forhøret.

All forsendelse av tysk post ble innlastet i brekkvognene men alltid ledsaget av vakt.

Såvidt jeg husker nå ble ingen av togene som jeg kjørte utsatt for sabotasjehandling. Men det ble jo utskrevet "borgervakt" på enkelte strekninger, så tyskerne var åpenbart forberedt på at alt kunne hende.

Jeg forsøkte aldri å snakke tysk i togene, jeg snakket alltid mitt eget språk. Dette ble jeg mange ganger kritisert for og ikke bare av tyskerne.

Dette var noen spredte trekk fra krigsårene, skrevet etter hukommelsen, om noe kan være av interesse. Det er uråd nå, 20 år etter, å tidfeste de forskjellige episoder.

Stavanger 2.3.62.

Asbjørn Lende (sign.)