

M I N N E R F R A A P R I L D A G E N E 1 9 4 0

"Jeg minnes Dombås jernbanestasjon  
hver dag bombet og ødelagt....."

General Otto Ruge



NSB Jernbanemuseet





9940.53 N7  
+ Min  
ex. 4

MINNER FRA APRILDAGENE 1940

BIDRAGSYTERE:

Hedvig Allan, tidl. bestyrerinne Jernbanerestauranten på Dombås

Astrid Borden, Kristiansand

Marit Lie, renholdsbetjent, Dombås

Trygve Sorlie, tidl. overkonduktor, Hamar

Alfred L. Ruud, tidl. lokomotivfører, Hamar

Gunnar Leinaas, tidl. inspektør, Hamar

Knut Ingvald Hessen, tidl. lokomotivfører, Hamar

Ivar Norheim, tidl. overkonduktor, Hamar

Odd Lie, tidl. stasjonsformann, Dombås

Gustav Bjarne Otneås, tidl. regionsjef Linjegods A/S, Hamar

Leif Evensen, tidl. turistsjef, Molde

Georg Bjørke, tidl. områdesjef, Hamar

Per Svane, Oslo

Odd Wiig, tidl. overkonduktor, Hamar

W.M. Tilley, tidl. lokomotivfører. Basert på rapport fra 1940

Kjell Våler. Om Arne E. Kaaten

Andreas Pladsen, tidl. banemester, Dombås. Beretning fra 1962

Harald Poppe, tidl. distriktssjef, Hamar. Memoarer

Jørgen Strandli, tidl. leder godsavd. Åndalsnes

Bjarne Iversen, tidl. lokomotivfører, Lillehammer

Helge Østby, tidl. stasjonsmester, Dombås

Minnene er innsamlet av tidligere museumsbestyrer Arvid Østby i 1960-årene, og Vigdis Kraft og Odd Wiig vinteren 1989/90.





General Ruge var øverstkommanderende for de norske styrkene under krigen om Sør-Norge. Han satt i tysk krigsfangenskap under krigen og minnes aprildagene 1940:

JEG MINNES DOMBÅS JERNBANESTASJON HVER DAG BOMBET OG ØDELAGT; HVOR JERNBANE OG TELEGRAFLINJER HVER DAG BLE BRUTT; MEN HVER NATT IGJEN REPARERT AV DE SAMME UTRETTTELIGE MENN.

Både distriktsjefen i Hamar, Harald Poppe og stasjonsmesteren på Dombås Helge Østby fikk fotografier med hilsener av general Ruge.





*Harald Poppe*

Etter lukommelse og med støtte av enkelte notater har jeg satt opp følgende

#### MEMOIRER

fra min befattning med krigsoperasjonene i april - mai 1940.

Mandag 8.04. reiste jeg med direktør Andresen (Spisevognselskapet med nattoget til Andalsnes for å avtale noen arbeider der, med ankomst dit kl. 6.25. Ved 7.30-tiden får jeg i telefonen beskjed fra min kone at det skal være kommet tyskere til Norge, og at regjering og storting var på vei til Hamar med ekstratog. Etter noen ventilering besluttet vi å returnere med dagtoget kl. 8.25 med ankomst til Hamar ca. kl.17.00. Under mitt fravar ble min kone i telefonen bebreidet av oberst Jensen, fordi jeg var bortreist.

Overingeniør Lysgaard møtte meg på stasjonen og meddelte at mitt nærvær var ønskelig i Festiviteten, hvor regjering m.v. var samlet. Jeg gikk dit opp, men der var kun kongen, kronprinsen og major Østgaard samt i forvarelseskommanderende general Laache, generalstabsjefen (oberst Hatledal) og oberst Jensen. Jeg fikk rede på at storting og regjering skulle reise med ekstratog til Elverum, men noen grunn herfra ble meg ikke meddelt - det fikk jeg heller ikke vite før dagen etter - jeg hadde jo vært uten underretning om situasjonen hele dagen.

I forvarelseskommanden forefalt følgende pinlige episode; telefonen ringer, generalstabsjefen tar den og sier til oss: Nu er tyskerne på Tangen, hva gjør vi nå?

Laache: Ja, hva gjør vi nå?

Jensen: Vi må sprengre broer, hvilke broer har vi, Poppe?

Poppe: Så vidt jeg vet er det ikke andre broer enn Stangebroen, men den vil vel ikke være noen idé å sprengre, da isen ligger.

Jensen: Ja, men vi må sprengre broer.

Poppe: Overingeniør Lysgaard fortalte meg nettopp at han hadde fått anmodning om å sende biler til Rantvoss for å hente dynamitt, denne kan vel ikke være her på lenge ennå.

Jensen: Nei, men det må sprenges broer.

Innløstid var ekstratog oppstilt, og jeg spurte oberst Jensen om det var ønskelig at jeg fulgte med. Ja, bare reis med.

På gangen i Festiviteten ble jeg et øyeblikk stående med 8-10 avistolk og andre, da H.M. Kongen kommer ut og går like hen til meg og trykker sterkt beveget min hånd - det samme gjør kronprinsen og major Østgaard, som i forbitarten bemerket til meg: Mobiliseringen er jo en fiasko, hvoretter jeg går til stasjonen, hvor stortingsmennene kommer med sin bagasje. Etter anmodning ventet vi et par minutter på Nygaardsvold som ikke var kommet. Han kom heller ikke, var blitt forsinket og reiste med bil til Elverum. Dette hørte jeg siden av velvillige sjeler var lagt ut til, at distriktsjef Poppe hadde holdt toget igjen, for at kongen kunne bli bombet; kongen var reist til Sælid gård, hvor han bodde, og derfra til Elverum med bil. Det var ikke tent lys i toget, og på min forespørsel om det ikke var ønskelig, ble resultatet nei; jeg hadde ennå ingen forstaaelse av at det var fare for bombing.

Ved ankomst til Elverum kunne jeg ikke få rede på om toget skulle videre, eller hva meningen med reisen var - ingen visste noe om reisenens mål, og jeg returnerte da med det noe forsinkede hurtigtog som sto ferdig til avgang.



Umiddelbart etter min hjemkomst om aftenen begynte så trafikken med rekvisisjon av tog, fordeling av vogner og konferanser natten igjennom. Togledelsen ble forflyttet til Jesnes. Om natten konfererte jeg med general Ruge, som ville sprengre Minnesundbrua for å hindre tyskernes fremmarsj. Jeg fikk ham til å gå med på istedet å sprengre Bøhn tunnel, og dette ble ordnet således, at en offiser herfra med ammunisjon møtte banevokteren på Eidsvoll om morgenen kl. 8.00, hvorefter de reiste til tunnelen og foretok sprengningen. Etter ordre fra Generaldirektøren, som da var på Eidsvoll med sin stab, ble den tyske kommando i Oslo underrettet om sprengningen, men de tok selvfølgelig intet hensyn hertil, og om morgenen den 11te reiste de oppover. Senere ble jo Minnesundbrua sprengt allikevel. Den 10de om formiddagen samledes Hovedstyret som imidlertid var kommet til Hamar, statsminister Mowinckel, stortingsmann Valen m.fl. hjemme hos meg, hvor situasjonen ble drøftet. Mowinckel var sterkt opptatt med å etterlyse sin kone, som han til slutt fikk rede på var i Nybergsund. Han kom opp til meg 4-5 ganger i løpet av dagen og ga et nokså deprimert inntrykk. Han reiste så ut på ettermiddagen med toget, men måtte forlate dette ved Løten, hvor det foregikk noen trefninger med tyske fortropper, dro så i bil til Elverum og Nybergsund hvor han ble møtt med bomber. Derfra kom han seg over til Sverige.

De følgende dager gikk det slag i slag med oppsetning av tog for mannskaper, ammunisjon og andre transporter, tildels motstridende ordrer, fra overkommandoen, general Ruge, general Hvinden-Haug, oberst Schjødt sanitetstog, oberst Berg, rittmester Grinaker m.fl. En videre anmodning om å bryte telefon og telegraf etterhvert som tyskerne rykket fram, stadige forespørsler fra stasjonene om hvordan de skulle forholde seg, om de skulle evakuere eller ei, stadige henvendelser fra telegrafens damer om å få gå osv. - alle fikk beskjed om å holde seg i ro og først evakuere når kampen kom dem inn på livet (Morskogen - Espatangen - Stange - Ottestad) og ta med stasjonens papirer og kontanter.

Transportfly passerte til stadighet over byen og foranlediget for hver gang kjellerbesøk av personalet.

Den 10de kom beskjed fra politimesteren i Elverum, at tog ønskedes for 100 arrestanter. Toget ble kjørt, men det viste seg at "arrestantene" var stortingsmennene.

Etter anmodning fra overkommandoen ble i samarbeid med rittmester Johansen en motorvogn fra Solørbanen bekledt med jernplater for å tjene som "panservogn" for å benyttes i Dovretraktene. Etter flere dagers intenst arbeid hermed i verkstedet ble det den 17de om aftenen med sjåfør i militær uniform kjørt til Otta, hvor den, så vidt vites, ikke kom i ilden. Den ble svært tung, og der ble snart ugreie med motor og fjærer.

Under tyskernes fremmarsj i Hedmark ble området for trafikken stadig innskrenket, til slutt et enkelt kipptog til Stange som siste tog.

Den 17de foregikk i tog 307 en transport av 20 tyske fanger, som kom fra Morskogen i biler til Sel. Likledes en transport av arresterte N.S.-folk, menn, kvinner og barn, som også ble sendt til Sel.

I denne tid lod det natt og dag dumpe smell ute fra Mjøsa - det ble fortalt at det ble sprengt råk i isen mellom øst-og vestsiden for å hindre tyskernes fremmarsj.

Etter ordre fra Hovedstyret som nå befant seg på Hundorp, ble først Solørbanen og Kongsvinger-Charlottenberg, samt hele Rorosbanen, senere også Dovrebanen, underlagt distriktet.

Da tyskerne den 18de nærmet seg Hamar, besluttet jeg meg etter konferanse med Hovedstyrets vedkommende, å trekke meg nordover for å kunne holde meg utenfor besatt område. Jeg sammenkalle kontorpersonalet og hevdte til det å bli på plass, men stilte det forøvrig fritt. Jeg anmodet overingenior Lysgaard om å følge med til Gudbrandsdalen og overingenior Nielsen om å dra til Osterdalen, idet de østre linjer forutsettes å ville bli helt isolert. Kontorsjef Nyquist ble i Hamar. Det ble også opprettet en togledelse i Rena, liksom togledelsen for Gudbrandsdalen ble flyttet til Tretten. Etter å ha samlet alle rester av rullende materiell, reiste vi med dette til Lillehammer ved middagstider den 18de - imidlertid var byen i stor utstrekning øvødnett - min kone ble igjen.

Fra oppholdet på Hamar har jeg notert meg et par episoder; den 13. og 14. april ble jeg vitne til, at en offiser opptådte på stasjonen og tok imot manuskaper, som skulle melde seg til tjeneste, antagelig et par hundre stykker. Han holdt bevegelse taler til dem, som konkluderte i at de måtte reise hjem igjen, hvilket de også gjorde, tilsynelatende høyst nøjerno. Da dette vakte forundring på stasjonen, rapporterte jeg saken til oberst Jensen, og det utspant seg følgende samtale:

Pöppe: En kaptein møtte i går på stasjonen og tok imot manuskapene.  
Jensen: Ja, etter ordre fra meg.

Pöppe: Han forsvant igjen igår.

Jensen: Ja, etter min ordre, og forøvrig gjør jeg like overfor Dem ille rede for mine disposisjoner, han handler etter ordre.

Pöppe: Ja, det er vel så, og jeg ønsker ingen redegjørelse, men jeg ville bare melde fra, at han hjemsender fremsatt manuskap.

Jensen: Har De vidner på det?

Pöppe: Ja, mange.

Jensen: Jeg skal undersøke dette. Om en stund: dette er også etter min ordre.

Pöppe: Vel, da har jeg selvfølgelig ikke noe mere jeg skulle ha sagt.

Borges Bank i Hamar:

Etter at forbindelsen med Oslo var brudd, henvendte jeg meg etter telefon samtale med direktör Reichmann til Norges Bank og anmodet om å lå overført kr. 100 000 til vår bankforbindelse til bruk for utbetaling av lønninga til personalet. Banken svarer imidlertid, at den ikke kan foreta sådan overføring etter anmodning fra Hovedstyret for Norges Statsbaner. Etter dette avslag fikk jeg samlet inn remisser fra de stasjoner som var tilgjengelige og kunne på den måte få utbetalt et forskudd til alt personale og pensjonister på kr. 50,-. Jeg henvendte meg også til fylkesmannen for å få hjelp til å skaffe penger, men han kunne intet gjøre. Ved denne anledning meddelte han meg, at at han stadig hadde henvendelser om å få meg "uskadeliggjort" som gammelt medlem av R.S. Dette foranlediget meg til å av gi forklaring og erklaring om, at jeg aldri hadde forutsatt vår sak fremmet ved tyske bajonetter, og at jeg ville utføre min tjeneste som jeg mente var min plikt.

Som nevnt reiste Lysgaard og jeg med restene av det rullende materiell til Lillehammer, hvor vi ankom om ettermiddagen, hvoretter jeg meldte meg til de militære autoriteter. Her forekom også dag som natt rekvisisjoner på transporter og forspørslor fra en rekke militære avdelinger, som jeg til slutt ikke kunne greie fra hverandre, men mine oppdrag gikk da i lås. Togledelsen var nå etablert på Tretten, og jeg stod stadig i forbindelse med denne. Det ble også etablert en togledelse på Dombås. På Otta og Dombås ble stasjonert fungerende lokomotivmestre (Tveit og Kvilhaug), liksom ingeniør Jølstad ble satt til å overvake lokomotivtjenesten nord for Lillehammer. Foruten ordning med transporten måtte jeg i disse dager skaffe proviant til 40-50 mann, maskin og togpersonale, som var samlet på Lillehammer. Hertil fikk jeg hjelp av lærers intendantur, som var der i noen dager. Det er betegnende for de vanskelige samarbeidsforhold, at alle ordre mellom de militære myndigheter gikk gjennom de lokale telefoner og kunne avlyttes av hvem som helst.

Den 20. april ankom engelskmennene i tog fra Andalsnes. Alt sitt materiell, som forevrig var ganske beskjedent, kastet de av på stasjonen, og det ble det liggende så lenge jeg var der, mannskapene ble sendt til begge sider av Mjøsa.

Av episoder under mitt opphold på Lillehammer nevnes at jeg en aften så et tysk tlv gå ned på isen ved Vingnesbrua - antagelig for å undersøke isen. Den var meget sterk. Dagen etter var brua sprengt og tyskerne marsjerte over isen.

Den siste dagen på Lillehammer ankom bl.a. en tankvogn med bensin nedfra. Etter en del snakk mellom engelske og norske militære fikk jeg beskjed om å skille vognen opp til bensinstasjonen nord for Lillehammer for å tomme den. Så snart dette var gjort ble det gitt ordre om å pumpe bensinen tilbake til vognen. Imidlertid var tyskerne i anmarsj, og tallet vare bensinen kom vi forst i siste øyeblikk avsted fra Lillehammer med personell og materiell.

I disse dager ble det under stadig konferanse med de militære kommandoer oppretholdt togforbindelse Moelv-Dombås, som etterhvert ble innskrenket til Brettum-Dombås for tilslutt å stoppe opp ved Lillehammer. Under hele oppholdet her passerte stadig tlv nordover. De så ut som transporttlv, antagelig tallskjermtropper til Dombås.

Etter 4-5 dagers opphold i Lillehammer måtte vi atter samle restene av det rullende materiell, som var hensatt i Moelv, Lillehammer og Høy-grustak, og dra nordover. Lysgaard og jeg slo oss ned på Hlundorp, hvor vi beholdt Høyedstyrets tjenestevogn, som var blant materiellet, og et lite lokomotiv, mens resten av materiellet ble sendt videre til Otta og nordoverliggende stasjoner - helt opp til Hjerkin. Togledelsen ble forlagt til Vinstra.

På Hlundorp traff vi Generaldirektøren med følge, som bodde på et pensjonat et par kilometer fra stasjonen. For vår avreise gav Generaldirektøren ordre om at Høyfoss stasjons pengelasse, som fantes i tjenestevognen skulle brytes opp og kr 10 000 leveres ham, dette ble gjort, men det var ikke mere enn ca 6 000 kroner i kassen og det ble utlevert.



Under mitt opphold på Hundorp ble det atskillige transporter å ordne. Ennvidere fikk jeg inn fra Lillehammer og nordover såpass stor remisse, at jeg kunne dele ut 50 kroner i forskudd til alt personale inntil Åndalsnes. Kontorist Tangen fikk i oppdrag å ta i mot remissene og foreta utbetalingen, som han fikk utført dels på tog, dels på bil.

Etter tre dagers stans på Hundorp måtte vi så den 23de fortrekke nordover, foreløpig til Otta, etterat togledelsen var flyttet til Sel og senere til Dombås. På Otta fikk vi beskjed om at stasjonstomta på Dombås var bombet og ufremkommelig for tog, hvorfor jeg tok med noen vogner med sviller og skinner og dro videre. Fra Otta medfulgte major Sandvik.

Ved vår ankomst til Dombås var stasjonen nedbrent. Sent om kvelden gikk jeg bort til turisthotellet, hvor et kompani soldater stod rede for å dra med et oppsatt tog til Ringebu. Nå hadde en av toglederne fra en eller annen militær pr. telefon fått anmodning om å be kapteinen med sitt kompani gå av på Kvam, men hadde ikke kunnet bringe beskjeden videre hvilket han tilfeldigvis fortalte meg. Like tilfeldigvis traff jeg på kapteinen på hotellet og fortalte ham det passerte. Han stilte seg også tvilende, men det viste seg ved fremkomsten til Kvam å ha sin riktighet idet det var her kampene pågikk. Jeg omtaler dette for å konstatere vanskelighetene med sambandstjenesten.

Jeg dro så videre på Raumbanen med tanke på å bli på Bjorli, men kommet dit ble jeg frarådet dette, da stasjonen til stadighet var utsatt for bombing. Jeg dro derfra videre til Verma, som med sine tunneller gav god beskyttelse for togene og ankom dit den 24.april om morgenen.

Oppholdet på Verma, hvor Lysgaard og jeg holdt til i tjenestevognen, som om dagen ble kjørt inn i tunnelen av hensyn til bombingene, var et uavbrutt mas dag som natt med ordrer om kjøring av tog, meldinger om linjens, stasjonens og telegrafens tilstand til enhver tid og ordning med reparasjoner om nettene etter dagens bombingene. Baneavdelingene både sørover og nordover utførte i denne tid et strålende arbeid, og fikk linjen i såpass bra stand at det lykkedes å få frem ganske store transporter. Dag som natt måtte jeg ad forskjellige veier søke å komme i forbindelse med linjepersonalet for å få rede på om tog kunne passere. Det var til stadighet fly gjennom dalen, til dels i meget lav høyde og det ble ikke spart på bombing og skyting. Særlig var Kylling bru like ved stasjonen et yndet mål, men den ble ikke truffet. Som tilfluktsrom tjente en kulvert som gikk under stasjonstomta.

Allerede den 24de om aftenen ble det satt opp to tog fra Åndalsnes for engelske tropper og et for norske (300 mann, 25 hester og 25 kjerrer) I løpet av ettermiddagen kom 9 engelske fly til Lesjaskogsvann, hvor de parkerte på isen. Det var disse som dagen etter ble ødelagt av tyske bomber. Fra Dombås meldtes 40-50 vogner brann og vannledningen bombet. Og ca ti bomber mot Kylling bru uten å treffe. Redskapsbua ved bruenden ble skutt i brann. Steinbru ved Stuguflåten ble truffet av en mindre bombe, men kun ballast og skinnegang ble ødelagt. Den 24de ble også et sanitetstog fra Åndalsnes samt et ammunisjonstog plassert i nedre tunnel. Ammunisjonen kom sjøveien fra Åndalsnes. I øvre tunnel ble det plassert et ammunisjonstog på 25 vogner og to lokomotiver. Dette var nok ammunisjon fra Raufoss.

Den 26de om aftenen meldes fra Åndalsnes at byen brenner.

Den 27de var situasjonen følgende:

Åndalsnes evakuert, også stasjonen. Bjorli stasjon besatt av norske militære. I øvre tunnel ammunisjonstog med to lokomotiver. I nedre tunnel ammunisjonstog og tomvogn. På linjen mellom Åndalsnes og Marstein alt materiell utsatt. Ingen telefonforbindelse hverken sørover eller nordover.

På mine gjentagne henvendelser til de norske militære staber om hva det skulle gjøres med ammunisjonstogene var det ikke mulig å få beskjed. Lesja stasjon ble blokkert på grunn av et veltet lokomotiv, som ble bombet. Den 28de reiste Lysgaard i bil dit og fikk ordnet med omlegging av linjen, således at tog kunne passere - fint levert.

Proviantering for togpersonalet voldt en del vanskeligheter. En dag fikk vi ved imøtekommenhet fra en intendanturtropp noen brød fra bakeren på stedet, senere fikk vi en del proviant fra ammunisjonstoget og ble godt berget.

En del transporter fra Lesjaverk og Åndalsnes gikk i orden.

Den 30te april skulle de to ammunisjonstog i tunnellen sammenkobles på Verma for samlet gå til øvre tunnel, men kjørte i mørket sammen hvorved tre ammunisjonsvogner ble smadret og sperret linjen, som forble sperret under resten av krigsoperasjonene. Samme dag ble det fra Dombås sendt et tog med ca 1500 engelskmenn, og det var ordnet med korrespondanse forbi bruddstedet. Imidlertid kjørte toget om natten ned i et bombekrater, hvorved to lokomotiver og flere vogner ble liggende i grøften. Noen engelske og norske omkom. Mannskapet ble sendt videre i biler og til fots til Verma, hvor de ankom i løpet av natten og ble puttet inn i nedre tunnel, hvor de lå hele dagen for å sendes videre den 1.mai. Disse to døgn gikk i ett for meg. Jeg lot de to engelske generaler med deres stab hvile om natten i vår vogn. Beskjedne, tekkelige, men noen nervøse herrer.

Etter avtale med general Paget skulle vi få toget avgårde etter mørkets frembrudd kl.22.30, men kl.19 kom han og ba om å få det snarest mulig. Det hadde sine vanskeligheter, maskinene var ikke helt oppfyrt, det tunge ammunisjonstoget måtte først trekkes ut av tunnellen, skinnene var glatte og stigningen sterk, men etter flere forsøk lyktes det dog. Generalen var nervøs, tyskerne var i anmarsj. Som betingelse for å få toget avsted, krevde jeg at den forberedte sprengning av Kylling bru skulle frafalles, hva han også gikk med på og toget kom avsted kl. 21.30. En stund etter kom tyskerne, men de så ikke til den kant brua lå, de benyttet utelukkende veien.

Engelskmennene lot etter seg, inne i tunnellen, ganske bra med proviant kjeks, hermetikk, marmelade m.v. samt hele nye fåreskinnspluser.

Den 2.mai var situasjonen i Verma og Romsdalen denne:

Alle militære har forlatt Romsdalen. Tyske patruljer på veiene. Linjen sperret ved Verma og mellom Lesjaverk og Lesjaskog. Ingen hjelp å oppdrive. Telefonen østover ubrukelig. Kl. 17.30 innfant tyskerne seg på selve stasjonen og satte ut vaktposter.

Foruten ødeleggelse på skinnegang og stasjoner ble det konstatert at spisesalsbygningen på Bjordli var nedbrent, likeså lokomotivstallen og den ene vokterboligen var gjennomhullet av granatsplinter. På Lesjaskog var en bombe gått igjennom hele bygningen og havnet ueksplodert i kjelleren. Forøvrig fantes mange ueksploderte bomber langs linjen. På en rekke stasjoner stod materiell ødelagt av brann og bomber. Ved en senere gjennomgåelse ialt: 72 personvogner, 110 godsvogner, 5 skifte-traktorer, 10 lokomotiver.

Av store bruer var følgende sprengt: Tallerås, Otta, Sjoa, Randklev, Hunder, Moelv og Minnesund.

Foruten de forannevnte ødelagte bygninger på Raumabanen var flere i distriktet skadd. Ring stasjon var helt nedbrent.

Ennskjønt jeg fra første stund anså vår krig for helt meningsløst, fant jeg å måtte gjøre min plikt som tjenestemann og håper å ha gjort noen nytte for meg. Det fikk jeg bekreftet i det jeg etter krigsoperasjonens opphør mottok et meget anerkjennende brev fra kommanderende general med hvem jeg hadde vært i stadig kontakt, ledsaget av et fotografi av ham med påskrift: "Til distriktsjefen i Norges mest påkjendte distrikt, min utrettelige medhjelper i April 1940, H.Poppe fra Otto Ruge".



# r Østbye takker a



— Det var alltid en nær-  
g når jeg en gang i uken  
med ut på kaffe, fortalte  
ffe og to kaker kostet 25  
ar damen storspist, så hun  
i to kaker, kom regningen  
og da var budsjettet

av dramatiske og spennende skildri-  
ger, helt fra han fikk meldingen  
overfallet den 9. april, da han sto  
pusset vinduer mot plattformen,  
stasjonen etter flere bombeang-  
var jevnet med jorden, og der  
var Østbye stasjonsmester uten  
sjon og uten betjening, men hvor



Helge Østbye var stasjonsmester på Dombås stasjon 10.april 1940. I et avisintervju etter krigen forteller han blant annet fra dagbøker og notater fra april 1940.

En dag kom lokomotivfører Brattbakken inn med 3-4 vogner. På Brennhaug var alle sivile beordret av toget, og norske soldater tok deres plass. Brattbakken fikk ordre til å kjøre så langt det lot seg gjøre. Overkonduktør Klippen var togfører. For full damp tøffet toget mot Dombås, mens tyskerne lå på begge sider av linjen og fyrte løs på lokomotivet og bremsevognen. Det var to brudd på linjen, men ikke verre enn at togsettet kom over. "Jeg luket med ned og klemte på", forklarte Brattbakken.

Den 14.april hadde et infanteriregiment fra Åndalsnes besatt Dombås. Utstyret til nærmere 1000 mann og mange hester og kjøretøyer lå sammenpakket rundt stasjonsområdet da tyskerne kom på sitt første bombetokt. Man søkte dekning i de tre tunneler, men de som søkte inn i tunnelen på Raumabanen, gikk ikke langt nok. En bombe falt ned foran åpningen, seks ble drept og 19 såret. Blant de drepte var den amerikanske militærattasjé i Stockholm.

Så kom angrepet med fallskjermtropper. De ble satt ned ved Dovre, Fokstua og Botheim. Et av transportflyene ble skutt ned syd for Dombås. Sivile vakter ble postert ved tunneler og bruer. I søndre tunnel var det flere som hadde søkt dekning da angrepet satte inn, og her var også stasjonsbetjent Nordheim, en flink jeger og skytter. En fallskjermssoldat kom dalende ned like ved tunnelen. Alle sto himmelfalne og ingen kom seg til å skyte. Da tok Nordheim geværet fra en av de sivile vaktene, la an og brente på. Den fallskjermssoldaten kom nok ned, men reiste seg aldri mer.

Tirsdag den 16.april kom det en telefonmelding fra baneformannen på Dovrebanen om at tre arbeidstraller og like mange sykkeldressiner var på veg mot Dombås. Han hadde ikke noen arbeidslag med traller, og ga beskjed om å være på vakt. Overkommandoen på turisthotellet ble varslet og mitraljøser ble plassert, slik at de kunne bestyrke hele åpningen i tunnelen. Da tyskerne kom rullende ut i dagslyset, kapitulerte de alle mann.

Det var den 23.april at tyskerne satte inn sitt store bombeangrep og satte fyr på stasjonsområdet med brannbomber. Under et "fredelig øyeblikk" ble det gjort forsøk på å slukke, men da strøk flyene over stasjonen og åpnet ild med sine maskingevær. Alt brente, - stasjonsbygningen, godshuset og 30 til 40 person- og godsvogner, som det ikke var tid til å få inn i tunnelene.

Den 30.april ble Dombås oppgitt og de norske militære myndigheter ga ordre om at alt materiell og de som ønsket det, skulle reise til Åndalsnes. Klokken 22.30 om kvelden gikk toget vestover, to lokomotiv foran, og person- og godsvogner om hverandre, og til slutt et lokomotiv og en vogn. Overkonduktør Thore Olsen var togfører. Fra Lesja var omlag 1500 med toget, de fleste var engelske soldater. Kl. 0.30 stoppet toget momentant. De to lokomotivene foran var veltet, men lok.personalet kom lett fra ulykken. Bare en mann hadde brukket armen.

Dette var noen små glimt hentet fra Østbyes dagbok om kampene på Dombås. Han mistet alle sine eiendeler under det store bombe-raidet, og i innledningen til dagboken skriver han bitter. - Vi hadde et stort flyttelei da vi flyttet fra Finse. Under pakkingen klaget mor og sa: Når vi flytter fra Dombås, skal vi holde auksjon, så slipper vi å dra på så mye. Det slapp vi uten auksjon.

# Et 50års-minne - Trygve Sørliie var med "Gulltoget"

I morgentimene 9. april, 1940 rullet 26 lastebiler ut av Oslo i dypeste hemmelighet.

...d var Norges Banks

...a. Ti

...re ble

## Norges Banks gull ble reddet unna nazister

Tekst og foto: Svein Graadal

De dramatiske omstendighetene som førte til at Norges Banks gullbeholdning måtte forlates i Oslo, ble avslørt i en bok av Trygve Sørliie, som var med på å redde gullet til USA og Canada i juli 1940.

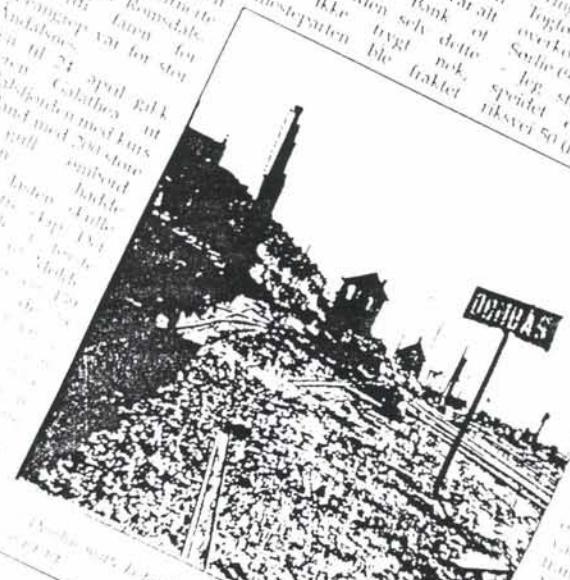
Bombing, men gullbeholdningen ble likevel reddet i form av små fiskeskåper og brakt til London. Herfra ble det sendt videre til USA og Canada i juli 1940.

### Vel fremme på Ottawa

Etter en lang og krevende reise ble gullet velkommet i Ottawa. Det ble oppbevart i et trygt skjul, og senere ble det sendt videre til USA og Canada.

### Avledningsmanøvre

For å unngå oppmerksomhet ble det gjennomført en rekke avledningsmanøvre. Dette inkluderte falske meldinger og andre tiltak som skulle distrahere nazistene fra gullens skjul.



### Lurende farte

De som var involvert i gullredningen ble nøye overvåret og lurende farte rundt i Oslo for å unngå oppmerksomhet. De måtte være svært forsiktige og holde seg i skjul.

k 1/5 1940.

...get som reddet Norges





JERNBANEMUSEET  
HAMAR

PENSJONERT OVERKONDUKTØR TRYGVE SØRLIE

Begynte ved NSB 17.11.19, ansatt konduktør 04.06.38, avanserte til overkonduktør 27.06.46.

Her forteller han:

Den 09. april stod jeg utenfor Skolegaten 14 i Hamar og snakket med noen kjente. Da passerte det en lastebilkolonne forbi. Lasten var dekket av presenninger. En mann som kom forbi, kunne fortelle at det var Norges Banks gullbeholdning som nå ble fraktet nordover. Hvor han hadde fått sine opplysninger fra, "må gudene vite".

Den 18. april kom det en jernbanemann hjem til meg med beskjed om at jeg skulle melde meg til tjeneste på Lillehammer stasjon så fort om mulig.

Da jeg kom til Lillehammer, fikk jeg beskjed om at ekstratoget som jeg skulle tjenestegjøre i, ikke kom til å gå fra Lillehammer før utpå natta en gang. Jeg ble anvist et overnattingsrom på stasjonen og gikk og la meg til å sove. (Hva Sørliie da ikke ante noe om, var at tyskerne hadde brutt igjennom ved Strandlykkja - Espå og var på vei til Hamar. Kl. 13.00 var tyskerne på Tangen og allerede kl. 19.30 var de på vei inn i Hamar.)

Sørliie forteller videre:

Ved midnatt ble jeg vekket av en jernbanemann som kunne fortelle: "At nå skal du kjøre den kostbareste last som noensinne har vært fraktet med NSB." Det var altså hele Norges gullbeholdning vi skulle frakte fra Lillehammer.

Da jeg meldte meg for fungerende stasjonsmester, ble det fortalt meg at toget skulle gå fra Lillehammer kl. 1.00, men avgangen ble snart utsatt. Jeg gikk ut for å klargjøre toget, da så jeg at det var mange soldater og sivile både på stasjonsområdet og oppe i gaten ovenfor. Et stort "apparat" var nok satt i gang for at tyskerne ikke skulle få fatt i gullet, tenkte jeg.

Like nord for stasjonsbygningen var det dengang et stikkspor inn mot der Rutebilstasjonen står i dag. Der stod toget som bestod av 12 godsvogner (G3) samt en person- og konduktørvogn. Det var stummende mørkt, bare en og annen lommelykt glimt i nattemørket. Det gikk lenge før opplastingen tok til. Jeg kunne se at gatene nedover



mot stasjonen var avspærret, og nå begynte det å komme noen lastebiler nedover til stasjonen, klokken kunne da vel være bortimot 3.00 da opplastingen startet. De tunge kassene med gullbarrer ble lesset i endene av vognene, mens tønner med gullmynter ble lastet midt i vognene. Bare 7 av godsvognene ble benyttet, men vi skulle ta med oss de andre 5 tomme godsvognene også.

Fredrik Haslund var den ansvarlige leder for gulltransporten. Han var sekretær i Arbeiderpartiets stortingsgruppe og hadde det hele under kontroll her også. En vaktstyrke av soldater fra Jørstadmoen under ledelse av major Bjørn Sunde tok plass i en personvogn. Blant de 20 - 30 soldatene som fulgte med, var også forfatteren og soldaten Nordahl Grieg.

Nøyaktig kl. 4.29 den 19. april rullet toget, litra A, ut fra Lillehammer stasjon. Det var ikke mye de kunne se, lokomotivfører Peder Paulsen fra Hamar og fyrbøter Ivar Loraas fra Lillehammer. Lokomotivet deres var blendet, slik at bare en smal lysstripe slapp igjennom fra frontlyset. Det gikk greit oppover hele Gudbrandsdalen mot Otta, men vi var spente på om vi kom dit før dagslyset brøt frem og de tyske flyene meldte sin ankomst.

I denne mørke og kalde natten stod jeg i vinduet hele veien, men ingenting hendte. Vi kom til Otta ved 7-tiden om morgenen, men da var det fullt dagslys. Toget ble satt vekk på et sidespor ved stasjonen, og vi gikk og la oss.

Etter å ha sovet noen timer gikk jeg ved middagstider ned til sentrum for å spise. Det var vel et stykke utpå dagen da jeg traff Haslund og utenriksminister Koht. Haslund kjente igjen meg fra nattens transport og således kom vi i prat. Koht var da meget optimistisk. Han fortalte at engelske styrker var gått i land på Åndalsnes og skulle nå komme å hjelpe oss med å kaste ut tyskerne. Litt senere traff jeg også major Sunde. Han fortalte at fallskjerm-troppene nå var nedkjempet nord for Dovre. Jernbanen var nå klar igjen for transport av både Kongen, regjeringen, gullbeholdningen og ikke minst de engelske styrkene som nå kom med tog fra Åndalsnes. Dette så lovende ut.

På Otta stasjon var det hektisk aktivitet i disse timene. Det var mye folk på stasjonen, kanskje var det spioner også blant disse folkene. Ryktene gikk. Jeg fikk ordre om å kjøre et ekstratog til Åndalsnes, sannsynligvis for Kongen og regjeringen. Det var egentlig ikke meningen at jeg skulle tjenestegjøre i dette toget, men de som egentlig skulle kjøre toget, hadde fått problemer med nervene, men toget ble innstilt. Senere samme kveld fikk jeg på ny ordre om å kjøre et annet tog, og det var "gulltoget" igjen!

Sent på kvelden den 19. april var jeg igjen på vei nordover, men nå hadde jeg fått nytt personale på lokomotivet, og toget hette ikke litra A lenger, det var også blitt forandret. På turen oppover mot Dombås så jeg hvitkledde, norske soldater som holdt vakt ved bruer og stasjoner i denne litt kalde vårnatten. Det ble et kort opphold på Dombås, så drog vi videre bortover Lesja til Bjorli. Her fikk vi ordre om å sette ut de 5 tomme (G3) godsvognene som ikke ble benyttet. Jeg konfererte med Haslund om dette, og han fulgte med under utsettet av vognene og kontrollerte at ingen av "gullvognene" ble rørt. Vognene som ble satt ut, skulle brukes til militærtransport fra Bjorli. Fra Bjorli og ned til Åndalsnes gikk det glatt. Klokken var vel ca. 4.30 da vi ankom Åndalsnes. Gulltoget ble skiftet bort

på et sidespor, og jeg drog bort i "Jernbaneboligen" for å sove. Før jeg forlot stasjonen, spurte jeg stasjonsmesteren om det var noen som varslet meg hvis det ble flyalarm, men nei, stasjonsmesteren kunne ikke love noen ting, her måtte hver og en passe seg selv!

Utpå formiddagen våknet jeg da konduktør Bråten, som lå på samme rom, stod opp. Plutselig hørte vi at det falt noen bomber, det var flyangrep! Engelske krigsskip som lå ute på fjorden, skjøt med alt de hadde, og det var ikke "småtteri". Bråten tok matskrinet sitt og løp. Det kom ikke flere bomber på en stund, så jeg varmet maten min først og så gikk jeg inn i bryggerhuset som lå innenfor overnattingsrommet. Der var det ganske sikkert, da det var en sterk mur og jordfylling utenfor. Jeg satte meg inntil murveggen og spiste. Plutselig falt en bombe til på andre siden av gata, nesten rett ovenfor jernbaneboligen. Og så skjedde det noe rart. Hele huset ristet, og så begynte gjenstander å falle ned fra vegger og tak og ned i rommet over meg. Glass og annet inventar drysset ned, det var et forferdelig leven, og det holdt ikke opp før det var gått nesten 15 minutter, slik følte det i hvert fall. Det begynte virkelig å bli nifst! Da tok jeg skrinet mitt og gikk jeg også, her var ikke noe blivende sted.

Da jeg kom bort i kjelleren på jernbanestasjonen, var det fullt av folk der. Jeg grunnet på om det var noe bedre å oppholde seg her. Stasjonen lå jo midt i bombemålet. Stasjonsbygningen var jo solid, men en fulltreffer her ville jo også få katastrofale følger. Like utenfor stasjonen stod en godsvogn som var låst, og inne i denne vogna var det fullt av tyske fallskjermjegere som var tatt til fange mellom Dombås og Dovre. De banket og slo i veggene på vogna og ropte at ifølge Haagkonvensjonen var det forbudt å ha fanger i krigssonen. Jeg syntes ikke synd på dem, de hadde selv brukt sivile fanger som skjold for seg under kampene nede ved Dovre - og vi hadde ikke "invitert" dem til Norge!

Senere på dagen gikk jeg opp til Kolflaath for å klippe meg. Kolflaath hadde ikke før begynt å klippe før det ble flyalarm igjen. Vi går ned i kjelleren, sa han, og så gjorde vi. Jeg satte meg på kanten av et badekar der, og han fortsatte klippingen til han var ferdig. Signalet "Faren over" gikk, og da vi drog opp fra kjelleren igjen, sa han: "Skulle det bli flyalarm igjen, så bare kom hit for her er du helt sikker!" Her var det virkelig service.

Litt senere ble det flyalarm igjen. Nå var det de engelske krigsskipene på havna som fikk unngjelde. Krigsskipene skjøt mot flyene med alt de hadde av luftverkanoner, og det ble et inferno uten like. Noen dager senere ble så å si hele Andalsnes jevnet med jorden - også barbererens hus! (På grunn av all bombing ble "gulltoget" kjørt opp til Romsdalshorn stasjon denne kvelden. Togfører her var konduktør Ivar Norheim.)

Søndag 21. april, dagen etter at jeg hadde kjørt "gulltoget", ble jeg beordret til tjeneste i et militærtog for IR 11 fra Andalsnes til Fåvang. Vi skulle stoppe på Verma for opplasting av hester. På Verma var det surt, kaldt og mørkt. Innlessingen begynte. Ingen offiserer å se. Da jeg kontrollerte hvordan innlessingen gikk, fikk jeg se at hestene var feil bundet. Hestene stod med baken mot hverandre istedenfor hodet mot hverandre og ikke mere enn 2 hester på hver vogn. På denne måten hadde vi jo bare fått med oss halvparten av hestene. Jeg forklarte soldaten hvordan det skulle gjøres. Så



gikk jeg inn på Verma stasjon, der stod flere offiserer og diskuterte. Jeg sier til dem: "Er det ingen her som kan ta kommandoen over innlessingen slik at det blir riktig gjort?" En offiser ble med ut og nå ble det orden på sakene. Litt senere ble det kontraordre. Hestene skulle leses ut igjen, toget var innstilt! Om morgenen ble toget kjørt inn i Kyllingtunnelen på grunn av fare for flyangrep.

Neste kveld begynte opplessingen igjen. Toget bestod av to lokomotiver og en hel "repa" av godsvogner. Jeg hadde 2 konduktører med meg til hjelp. Disse var med under innlessingen foran i toget, mens jeg betjente en konduktør- og bremsevogn bakerst i toget. Det er jo et sterkt fall fra Verma og ned til Flatmark, så skulle noen vogner rive seg løs, kunne det lett bli en katastrofe, derfor kunne ikke jeg nå gå ifra bremsevognen.

Opplastingen tok lang tid. Da vi endelig ble dratt opp på Verma stasjon med bakparten av toget, hadde halvparten av toget og det ene lokomotivet blitt sendt av gårde til Dombås. Vi fikk nå beskjed om å lesse opp soldater, hester og kjøretøyer fra Bjorli til Dombås om natten den 23.04.

Da vi kom til Lesjaskog, fikk vi kaptein Skotte om bord, og da ble det straks mere orden på sakene, og opplessingen bortover Lesja gikk greit, helt til vi kom til Bottheim. Her var det lesset opp en vogn med hester. Vogna var opplesset på et sidespor (rampa) som var låst med sporsperrer, og vi hadde selvfølgelig ingen nøkler. Her var heller ikke noen på stasjonen til å låse opp. Vi fant da plass til disse hestene i andre vogner og fikk lastet hestene inn der.

Da vi kom til Dombås, traff jeg inspektør Petterson som følte seg helt ferdig fordi han ikke hadde snus! Ja, jeg er nesten ferdig jeg og, sa jeg, for nå har jeg ikke sovet på flere døgn, så nå vil jeg ha avløsning! "Ikke tale om", sa han, "dere må reise videre med det samme! Du skal få avløsning når du kommer til Otta." (Kl. 4.45 kjørte tog M 20 fra Dombås som altså var første toget fra Verma. Kl. 5.45 kjørte tog litra M 22 fra Dombås mot Fåvang.) Da vi kom til Otta, kom telegrafist Flakstad løpende og fortalte at vi måtte dra videre med det samme, ingen avløsning! Tyske fly var på vei fra Ringebu-området og kunne ventes når som helst. Vi måtte videre. Jeg var nå så trett at jeg måtte stå i det åpne vinduet for ikke å sovne.

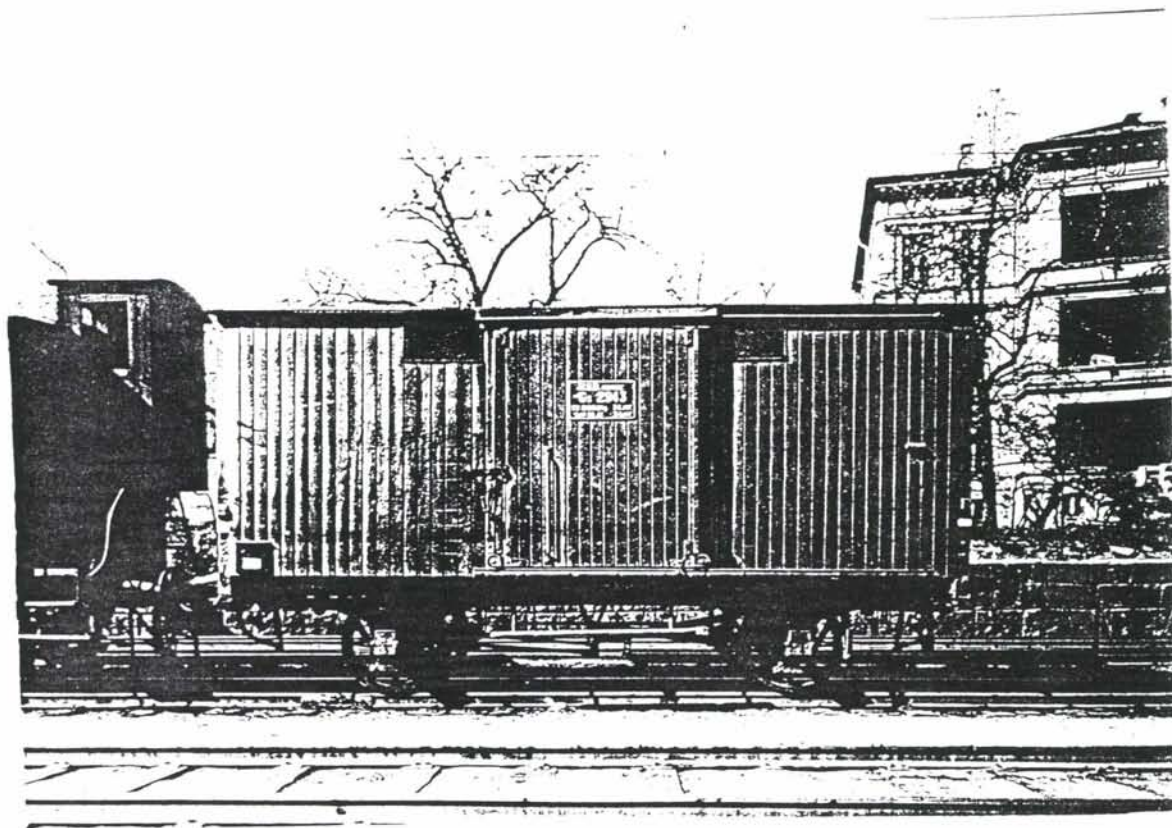
Omsider kom vi da til Ringebu. Her ble vi stoppet utenfor stasjonen. Et tysk fly dukket opp. Alle soldatene hoppet av toget og søkte dekning der det var mulig, men flyet forsvant uten å angripe.

Endelig kom vi til Fåvang, og avlessingen begynte. Da kom det igjen et tysk fly, og vi gikk i dekning, og mens jeg lå der i skråningen, sovnet jeg fra hele greia! Da jeg våknet, var avlessingen nesten ferdig.

Så bar det nordover igjen med totoget. Like før Ringebu ble vi angrepet av to tyske fly. Lokomotivføreren kjørte langt inn i Ringebu-tunnelen, men da det var ca. 20 vogner, ble noen stående utenfor. Jeg løp også inn i tunnelen. Det ble sluppet et par bomber, men de gikk i elva.

Da vi kom til Otta, fikk jeg endelig avløsning, men jeg ble med toget til Dombås, da jeg har slektninger her som bor på andre siden av elva. Her fikk jeg sove ut. Dagen etter traff jeg familien Wiig, omgangsvenner gjennom mange år. Så kom det tyske fly igjen, ned i en jordkjeller. Flyet ble forfulgt av et engelsk jagerfly. For å komme unna jagerflyet slapp det tyske bombeflyet hele lasten rett ovenfor hvor vi var, men på andre siden av elva. Det ble et forferdelig brak. Kjellerdøra spratt opp på grunn av lufttrykket, men det var jo så langt unna så det ble ingen skader.

Da kapitulasjonen kom, var Sørlie på Andalsnes. Nå var det på tide å komme hjem til familien. Hva han ikke visste var at familien hans som hadde evakuert til Trysil, kom midt oppi bombingene av Elverum, men de hadde flaks og klarte seg godt. Etter krigshandlingene var over, gikk det ikke lenge før både Alma, hans kone, og Trygve engasjerte seg i illegalt arbeid, og det drev de med inntil freden kom i mai 1945.



Gullet ble fraktet i godsvogner av denne typen





OPPLEVELSER FRA DOMBÅS APRIL-DAGENE 1940  
Av Odd Wiig

Odd Wiig er pensjonert overkonduktør og bodde på Dombås i årene 1926 - 1942.

I 1939 var Dombås en idyllisk bygd. De fleste hadde det bra, men det var en del arbeidsløshet og fattigdom.

Dombås var et jernbaneknutepunkt med jernbanefolk fra store deler av Østlandet. Folkene fant seg til rette, de deltok i sangforeninger, idrett, skytterlag og mange drev jakt og fiske inne på det vakre Dovrefjell.

Det var mange vakre gårder og et hotell, som var rene slottet for oss, som var unge den gang. Dombås turisthotell med sin fine arkitektur, var vident kjent. Her dirigerte Kristine Domaas Michelsen med fast hånd hele sin stab. Blant de ansatte var også en flyktning som var kommet til Norge etter Hitlers innmarsj i Østerrike. Han var utrolig flink i all slags idrett. Jeg ble kjent med ham og han lærte meg teknikken med å kjøre slalom og utfor. Jentene på Dombås kastet sine blikk på ham, men de ble aldri besvart. Mor var flink til å bake kaker og det satte han stor pris på når han var med meg hjem til "Soleglad". Vi hadde nettopp kjøpt et fotoapparat, og en dag ville mor ta et bilde av østerrikeren og meg, men da fikk han brått med å komme seg hjem til Turisthotellet hvor han bodde - så noe fotografi av oss ble det ikke.

Vinteren 1939-40 gikk jeg på middelskolen på Dombås. Året 1940 var skuddår, men at det skulle bli slikt "skuddår" som det ble, var det nok ingen som tenkte på.

Om høsten 1939 hadde vi flyttet til en villa nærmere jernbanestasjonen, like ved linjen fra Dombås til Trondheim. Vi var 44 elever ved Dombås realskole som skulle ta eksamen i 1940.

Tirsdag 9.april begynte krigen, men vi trodde oss sikre så langt inne i landet som vi bodde. Onsdag 10.april kom et tysk fly over Dombås, og så uerfarne som vi var med krig, løp alle elevene foran skolebygningen for å ta flyet i øyesyn, ja det var noen som aldri hadde sett et fly før. - Flyet gjorde en runde rundt Dombås og forsvant.

Torsdag 11.april gikk vi fremdeles på skolen, men nå fikk vi høre illevars-lende nyheter, og først nå skjønnte vi hva vi hadde i vente. Fredag 12.april ble siste skoledag. Sjefen for lærerstaben, Asbjørn Lotsberg, snakket rørende til oss. Elevene tok avskjed med hverandre og med lærerne: frøken Haug, som alle guttene var litt småforelsket i, og med telemarkingen lærer Felland, som jeg ikke har truffet senere.

På turen fra skolen stoppet noen av oss ved veiskillet i sentrum i bygda. Vi diskuterte litt om hva vi trodde ville skje. Så tok vi høytidelig avskjed med hverandre, men regnet med å treffes senere på dagen. Jeg kastet et blikk bortover mot turisthotellet og tenkte på min venn, flyktningen fra Østerrike. Jeg hadde ikke sett ham på lenge; han måtte være ille ute. Heller ikke ham har jeg mott siden. Senere mente noen at han måtte være tysk spion. Borte ble han i alle fall.

Dagen etter, den 13.april, ble skolen vår rekvirert av IR.11 fra Setnesmoen ved Åndalsnes. Samme dag landet 15 tremotors Junker 52 på Fornebu. Ombord i disse flyene var 1ste Fallschirmjagerregiment - tilsammen 185 mann.

Samtidig dro også en styrke fra Ir.11 mot Dombås. Et tysk observasjonsfly dukket over Dombås ved 12-tiden. Selv om det var overskyet vær, brakte flyet sikkert med seg opplysninger om at det var stille på Dombås; ingen militær aktivitet og ingen skjøt mot flyet.

Om kvelden fikk både gamle og unge beskjed om å være med å trække sammen den kramme snøen i skogen rundt sentrum til parkeringsplass for IR.11s kjøretøyer.

Samtidig som dette pågikk, marsjerte II.bataljonen av IR.11 ut fra Setnesmoen kl. 19.00 og bort til jernbanelinjen noen kilometer syd for Åndalsnes stasjon. Her steg de på toget som brakte dem til Dombås litt over midnatt søndag den 14.april. Men da sov de fleste i bygda og lite ante de hva morgendagen skulle bringe dem. Sov gjorde sikkert også de 185 fallskjermjegerne på Stabekk skole ved Oslo. Heller ikke de visste hva morgendagen skulle bringe.

Betjeningen på Dombås stasjon sov ikke. Den var opptatt hele natten; tog kom og gikk, telegrammene tikket inn på morseapparatene og det kom stadig nye ordrer gjennom jernbanetelefonen. I en kummerlig DFO dro også denne kveld Kong Haakon med følge fra Hjerkinn nedover til Otta. De hadde kommet opp Østerdalen og dratt over Folldal til Hjerkinn. Veien over Dovrefjell var stengt, så de måtte ta et tog kl. 18.00 fra Hjerkinn til Dombås og videre til Otta.

Søndag morgen, 14.april, begynte offiserer fra IR.11 å plassere ut soldater rundt på Dombås. Kl. 17.00 lettet 15 junkerfly fra Fornebu. Målet var Dombås. Hitler hadde gitt beskjed til general Falkenhorst at Dombås måtte erobres før de engelske styrkene kom opp fra Åndalsnes.

Det var bra vær denne søndagskvelden. En skolekamerat av meg, Henry Bjerke, min far og jeg sto ute på verandaen og så på soldater fra IR.11 som hadde gått i stilling ikke så langt fra huset vårt. Omkring kl. 19.00 kom det flere fly over Dombås. Store hakekors på flyhalene fortalte oss hvilke gjester som kom. Ett av flyene begynte å slippe ut fallskjermjegere. Til å begynne med trodde vi det var bomber, men da fallskjermene åpnet seg, skjønte vi at det måtte være fallskjermjegere.

Både sivile og norske militære grep til våpen og det oppstod en intens skyting. Far løp også inn etter rifla si og kastet seg inn i kampen. Ett av flyene kom meget lavt i retning av huset vårt og åpnet ild fra mitraljøse. Det ble brukt sporlyssammunisjon slik at vi kunne se en skuddsalve gå inn i veggen ved siden av oss. Far besvarte ilden og de norske soldatene skjøt med alt de hadde av våpen. Flyet falt ned og med far i spissen løp vi oppover mot tunneltaket like ved. Vi trodde flyet var falt ned enten der eller oppe ved gården Ljoshaugen. Men det hadde klart seg helt ned i lia ovenfor søndre tunneltak.

Da vi kom midt ute på et stort jorde, dukket det opp flere fly. De pepret løs på oss så vi måtte snu og ta dekning bak noen steingjerder. Da vi lå der, kom en norsk fenrik med noen soldater som hadde på seg hvite forsvinningsdrakter over uniformene sine. Fenriken ba oss gå ned til huset vårt igjen ettersom det hadde hoppet ut fallskjermjegere noen hundre meter lengre oppe mot fjellet Hovda.

Det ble ikke mye soving denne natta; stadig vekk hørtes det skyting.

Tidlig neste morgen, etter en kort frokost, gikk vi ut på verandaen for å se hvordan situasjonen var.

Vi så bare to norske soldater ligge i stilling like nedenfor huset. Også disse hadde på seg hvite forsvinningsdrakter. Det viste seg senere at det var ca. 20 norske soldater som lå her og ventet på tyskerne. De var blitt varslet av en jernbanemann som hadde sett tyskerne dra nedover fra Nordsætra etter at de hadde stjålet noen jernbanetraller syd for Fokstua stasjon. Nå var de på veg mot Dombås stasjon, men det visste ikke vi.

Mens vi sto småfrysende foran huset vårt denne morgenen, fikk vi plutselig se noen jernbanetraller med soldater komme rullende i god fart ca. 200 m fra oss. På den første trallen var det montert en mitraljøse og et stort, sammenrullet flagg. For oss så det først ut som et norsk flagg, men da trallene kom nærmere, så vi at det var det tyske rikskrigsflagget.

"Det er tyskerne som kommer" ropte far til de norske soldatene og så forsvant vi ned i kjelleren.

Nå var vi midt mellom de norske og tyske styrkene. Det smalt to skudd, så ble det stille.

Det bodde tre jernbanefamilier i huset vårt og alle samlet seg i det innerste kjellerrommet. En ymtet frampå at nå var nok de to norske soldatene som vi hadde sett drept.

Litt senere hørte vi noen komme nedover kjellertrappa. Vi trodde det var tyskerne. Vi hadde ikke noe å forsvare oss med; fars gevær lå oppe i andre etasje. I kjellerrommet sto en hoggestabbe og ei øks. Far rullet hoggestabben bak inngangsdøren, tok øksa og stilte seg oppå stabben - klar til å ta første mann som kom inn. Mor, som nok var litt mer fornuftig, protesterte og sa at vi ikke skulle sette oss til motverge.

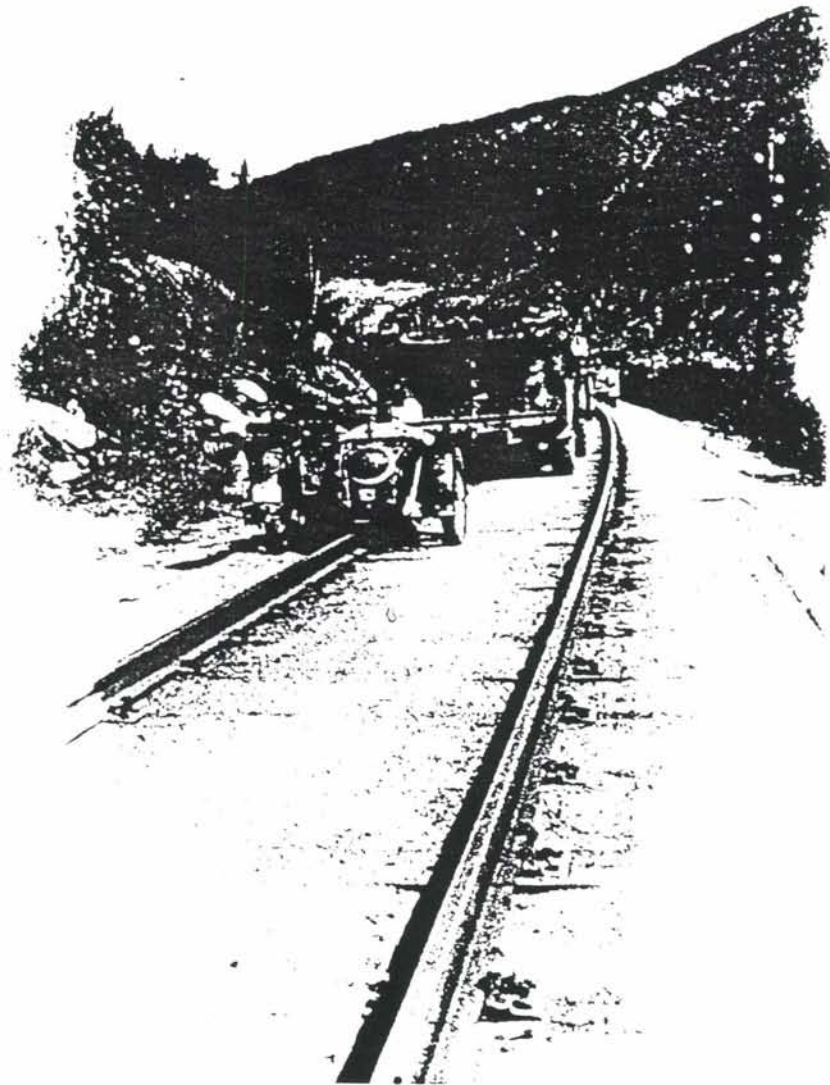
Skriftene kom nærmere, far løftet øksa da plutselig en kvinnestemme utenfor døra roper: "Er det noen her?"

Det var kona til vår gode nabo baneformann Lien som stod der. "Nå kan dere komme å se alle tyskerne som er tatt til fange", sa hun. Da vi kom opp, fikk vi se at de tyske fallskjermjegerne hadde overgitt seg og nordmennene hadde tatt det første stikk. - Vi jublet.

I løpet av ett døgn var over halvparten av fallskjermjegerne nedkjempet; skutt, saret eller tatt til fange. Under disse kampene deltok også jernbanefolk aktivt. En hard kjerne av fallskjermjegerne, under ledelse av løytnant Schmidt og fenrik Mossinger holdt ut i fem dager på Lindso gård mellom Dombås og Dovre før de overga seg. - For første gang under Andre verdenskrig hadde tyske fallskjermjegere måtte tåle et nederlag.







JERNBANEMUSEET  
HAMAR

HEDVIG ALLAN FÅBERGGT 102 LILLEHAMMER

Hedvig Allan ble ansatt som bestyrerinne ved Jernbanerestauranten, Dombås, i 1935. Hun hadde tre jenter fra Dombås til å hjelpe til på kjøkken og med ekspedering og servering. Det var Helga Svestad, Anna Eidem og ?

Den 09. april kom Lillemor Lie, som bodde like i nærheten av stasjonen, løpende inn på restauranten og fortalte at "nå var det krig!" Samme dag hadde jeg fått tilsendt en kalveskinnskåpe fra Lillehammer, og den skulle komme godt med. De første dagene ble det riktig meget å gjøre. Togene var fulle av folk som hadde flyktet fra Oslo og Østlandsområdet, og det begynte å skrumpe inn på både mat og drikke.

Da det ikke var kommet opp blendingsgardiner på restauranten, henvendte hun seg til jernbaneekspeditør Halvdan Lie, men han kunne ikke hjelpe henne fordi han ikke hadde fått ordre om blanding fra administrasjonen på Hamar. Allan gav seg ikke, her skulle det blendes, det var jo stadig vekk fly over området. Hun henvendte seg så til baneformann Helgestuen. Han fikk fatt på noen ruller med sort papp, og snart var "blendingsgardinene" i orden. To unge gutter som hadde flyktet fra Oslo, satt inne på restauranten, uten penger og mat. "Jeg foreslo for dem", sier Hedvig, "at de kunne få mat av meg hvis de ville sørge for å holde den digre bryggepanna i kjelleren full av kokende vann hele dagen", og det tilbudet gikk de med på. Det varme vannet ble brukt til matlaging, vasking osv.

Søndag natt 14. april var det kommet et ekstra militærtog fra Andalsnes. Det var avdelinger av IR 11 (infanteriregiment). De hadde innkvartert seg på skolen like ved stasjonen, på forsamlingshuset Dombvang og Dombås Turisthotell. Mange av disse soldatene kom også inn på restauranten, og nå begynte det virkelig å skorte på både det ene og andre. Jeg ringte da til sjefen for IR 11, Navelsaker, som holdt til på Turisthotellet, og fortalte hvor ille det var. Han fikk ordnet det slik at noen timer senere kom det soldater med både brød, smør, ost og pølse og det satte vi pris på. Melk fikk vi av gårdbruker og jernbaneekspeditør Halvdan Lie. Samme dag om kvelden ble det sluppet ned tyske fallskjermjegere rundt Dombås. Det var ikke trygt noe sted. Norske soldater var postert rundt på alle plasser. Vi fikk da to soldater til å følge oss bort til villaen til tannlege Rolf Holager. Noen dager før hadde Rolf Holager og Olaf Nyjordet hjulpet meg med å montere opp "blendingsgardiner". Vi fikk lov til å ligge her om natta. Senere flyttet vi til naboen, dyrlege Lund Larsen. Lund Larsen selv tror jeg var sammen med frivillige skyttere fra Reinskytten Skytterlag inne på fjellet et sted. De skulle avpatruljere områdene Fokstua - Vålåsjø - Hjerkin. Vi fikk fatt i noen symaskiner, tok dem med til Lund Larsens villa, robbet forretningene på Dombås for alt hvitt stoff de hadde og satte oss til å sy forsvinningsdrakter. Soldatene fra

Møre hadde slike drakter, men de soldatene som kom sørfra, hadde ingen drakter, men det ordnet vi. Jeg tror vi hadde 5 maskiner som vi sydde på dagen lang. En utdannet skredder fra Møre syntes nok at det gikk på æren løs når vi i samarbeid med ham laget alle disse draktene som kanskje ikke var helt topp i snitt og fasong, men hovedhensikten var jo å skaffe flest mulig drakter. Ja, det kom til og med en dame fra Dovre, fru Øyen hette hun, med 3 nattskjorter, hvite og fine, som vi i en fei gjorde om til forsvinningsdrakter.

Noen dager senere da de tyske fallskjermjegerne var nedkjempet, begynte bombingene av Dombås. Vi ordnet oss slik at vi hadde skibukser på oss for borte i Raumabanetunnelen var det trekkfullt og kaldt. Vi smurte noen smørbrød som vi la i kåpelommene våre, og når flyalarmen gikk, tok jeg pengene fra kassaapparatet, puttet dem i lomma, kastet på meg kåpa og gikk bort til Raumabanetunnelen. Lyset gikk ofte, så det bød på visse vanskeligheter med matlaging og servering. Vi hadde som regel bare en lommelykt til å hjelpe oss med.

En dag traff jeg fetteren min på stasjonen, Harald Astrup, og en venn av ham, muligens Joacim Lehmkuhl. De hadde vært oppe i Vågå hvor de hadde truffet kongen.

Plutselig ble det flyalarm igjen. "Hva gjør vi nå?" sa min fetter. "Jo", sa jeg, "nå løper vi ned til Raumabanetunnelen, der er det sikkert." Vi gikk midt inne i tunnelen, der var det masser av mennesker. Ingenting skjedde. Her inne traff vi også Erling Steen (fra Steen og Strøm, Oslo). Han hadde kommet til Dombås med et sanitetstog, sannsynligvis fra Trondheim, tror jeg. Med i det følget var også en amerikansk flykaptein (Robert Losey, U.S.A.A.C.) Dette var den 21. april. Den amerikanske flykapteinen stod utenfor. De andre ville også gå ut av tunnelen, men jeg fikk hindret dem fra det, og det reddet livet deres. Like etter falt en bombe på stenskjæringen mellom Dovre- og Raumabanens tunneler, og amerikaneren og mange andre ble drept og såret. Tunnelen ble fylt med røk og støv, noen trodde det var gass og ville løpe ut av tunnelens andre ende, men de ble stoppet. Det var et forferdelig virvar, folk skrek og jamret seg. Alle mine piker var i tunnelen, men ingen ble skadd. Da faren var over og folk fikk roet seg, drog vi bort på stasjonen igjen, men det varte ikke lenge før det kom ny flyalarm, men nå løp vi i den andre tunnelen, Dovrebans tunnel, men det var ikke så lett å løpe fort på den pukk- og svillebelagte jernbanelinjen. Faren gikk over denne gangen også, og Astrup og Lehmkuhl drog nedover Romsdalen.

Det som var trist og vondt husker jeg ikke så mye av, men en kveld minnes jeg godt. Vi laget til noen smørbrød og kokte sjokolade, og alle som var i villaen til dyrlege Lund Larsen den kvelden, vil nok huske to unge menn som spilte på fiolin og piano norske melodier selvfølgelig.

Neste morgen var det like ille, bombingene tok til igjen. Vi lå med klærne på, bare skoene tok vi av. Jeg hadde sko, (kommagersko (= finnsko) norsk betegnelse for samiske sko, overdel av borket reinskinn, bunn av ku- eller kobbeskinn) de var raske å få på seg. Vi hadde laget oss noen groper ute i skogen like ved som vi søkte dekning i. Min mor var evakuert til hytta vår på Lesjaskog like ved Lesjaskogsvannet, men der hadde jo engelskmennene anlagt en liten flyplass som senere ble ødelagt. Her kunne hun ikke bli, så hun



drog så opp til Øverli. Dit skulle også jeg dra, men det ble umulig å komme dit. Isteden havnet jeg på Lesja på Holager gård hvor det også var en telefonsentral. Sammen med meg var lærerinne Borghild Lie, friserdame "Gullan" Lie, "Lillemor" Lie og Odd Lie. Her var også frua til Lund Larsen og barna.

Nede i fjøset, hvor det var tykke stenvurer, var det rigget til et slags tilfluktsrom.

Grytidlig en morgen ble vi vekket av en sterk flydur. Vi fikk på oss skoene i en fart og løp gjennom kjøkkenet og bråstanset - for der stod dyrlege Lund Larsen og drog separatorene. Gjett om vi ble sinte. Lund Larsen med familien drog senere over på "Baksida". Vi andre drog opp til Reindøl hvor Holager hadde seter. Senere sendte de gardsgutten Torsten med mel og melk til oss.

Sent en kveld hørte vi at Jorabrua, veibrua mellom Dombås og Bottheim, ble sprengt. En natt drog vi nedover til bygda for å handle, det begynte å bli lite med mat igjen. Vi tok med oss et stort, hvitt laken som vi kunne dekke over oss i tilfelle tyske fly skulle dukke opp, vårnettene begynte jo å bli lyse. Vi drog ned til butikken til Thøring om morgenen, handlet matvarer og andre ting, blant annet kjøpte jeg 5 bunter garn pluss strikkepinner - høres kanskje litt sprøtt ut i sådan en stund.

Vi drog ned til Holager gård igjen. Dagen derpå kom tyskerne. De var godt orientert. Det første de gjorde var å kutte telefonlinjen ut fra telefonsentralen. Til fjells igjen med digre ryggsekker med hermetikkbokser som "skar" i ryggen, men vi kom da frem til setrene og hytta. Pinsen kom, og en dag stod to damer utenfor. De ble nok forundret, for der kom vi ut med nylagt hår alle sammen, vi hadde jo en friserdame iblant oss. Damene, Mathea Selsjord og Ingeborg Holaker, brakte også med seg nytt fra bygda.

Dagene gikk, og da vi kom ned igjen, fikk jeg høre rykte om at min bror Jan var falt. Han tjenestegjorde i Kongens Garde, men heldigvis var dette - som de fleste rykter - ikke sant. Merkelig nok kom hele familien ifra det med livet i behold, men nye utfordringer ventet.

O.W. bemerkninger:

Jan Allan deltok senere under krigen sammen med den kjente hjemmefrontmann Gunnar Sønsteby i sabotasjehandlinger i Oslo. "Kjakan" eller "Nr. 24" som var dekknavnet til Sønsteby, ble senere sjef for kompani Linges Oslo-gruppe. Denne gruppen foretok en rekke sprengninger av blant annet Arbeidstjenestens kontorer og likeså kontorene til NSB's hovedstyre.





Pensjonert inspektør ved NSB, Gunnar Leinaas, Hamar  
Antatt ved NSB 21.07.37

Kom til Dombås 14. mars 1940 men på grunn av krigshandlingene ble han ikke ansatt telegrafist før den 24.06.40 samme sted. Han har tjenestegjort ved Dombås, Lillehammer og Hamar stasjoner. Var togleder i over 20 år. Avanserte ved forskjellige avdelinger ved administrasjonen i Hamar inntil han endte opp som inspektør. I september 1985 gikk Leinaas av med pensjon etter 48 års tjeneste ved NSB.

Etter henstilling fra Overkond. Odd Wiig skal jeg samle noen av mine minner fra tiden rundt krigshandlingene på Dombås våren 1940. Det jeg skriver bygger delvis på notater fra den første tiden etter krigen og delvis etter hukommelsen.

Jeg var elev ved Jernbaneskolen, Oslo fra 18.09.39 til mars 1940 da jeg var ferdig utdannet telegrafist ved NSB og var 19 1/2 år.

Fra 14.mars 1940 ble jeg stasjonert på Dombås med beskjed om at jeg skulle hjelpe til under påsketrafikken. Jeg ble der i nesten 4 år. Det var vanlig dengang at personale som ble stasjonert på Dombås, tok inn på Korsvold hotel hvor Brit Sanden og Alma Pedersen drev et gjestfritt hus. Følgelig bodde også jeg der.

De første dagene etter 14. mars gikk uten at noe spesielt hendte, men søndag 7. april kom et fly over Dombås. Sansynligvis et tysk fly. Det kom i retning fra Romsdalen mot Dombås og fortsatte syddover Gudbrandsdalen. Dette ble omtalt i en Oslo-avis mandag 8. april, men allerede neste dag fikk vi annet å tenke på.

Den 9. april 1940 hadde jeg tjeneste fra kl. 06.00. Jeg avløste telegrafist Olaf Bolstad som fortalte at tyskerne hadde besatt Trondheim og Oslo. De vanlige togene fortsatte merkelig nok å gå i flere dager som om intet hadde skjedd. Vi fikk beskjed fra distriktsjefen, Hamar om at vi skulle "stjele" rullende materiell fra togene som kom forbi Dombås. Samtidig ble rullende materiell (lokomotiv og vogner) trukket nordover fra Østlandsområdet for at tyskerne ikke skulle ha nytte av det. Stasjonsmester Helge Østbye begynte i sin nye stilling den 10. april og var nettopp flyttet inn i stasjonsmesterleiligheten i 2. etage i stasjonsbygningen.

Natt til søndag 14. april kom militærtransporttog fra Åndalsnes til Dombås. Det var et kompani av Møre infanterisegiment nr. 11 under kommando av oberst Navelsaker. Utover søndagsformiddag ble soldater plassert på strategiske steder rundt på Dombås. Soldater med mitraljøser sto bl.a. på jordet ca 50 m syd for Dombås turisthotel. Om søndagskvelden, mens det enda var lyst kom flere tyske fly over Dombås. Fallskjermersoldater ble sluppet ned ikke langt fra sentrum på Dombås, på Nordseter nord for Dombås og i Loradalen nordvest for Lesja. Det havnet også fallskjermersoldater syd for Dombås.



Det ble et sant inferno med skyting både fra flyene og fra de norske soldatene. Det ble et fyrverkeri uten like da det også ble brukt sporlyssammunisjon. Det ble sent på kvelden før det stilnet av.

Mandag morgen fikk vi beskjed gjennom jernbanetelefonen fra linjepersonalet syd for Fokstua at tyske fallskjermsoldater hadde tatt noen arbeidstraller og nå kom kjørende på jernbanelinjen mot Dombås. Vi varslet den militære ledelsen som holdt til på Turisthotelet. De sendte ut mannskap for å ta imot tyskerne. Vi fulgte fallskjermsoldatenes ferd nedover mot Dombås ved å få melding fra vokterboligene etterhvert som trallene passerte.

Like utenfor Dovrebanens tunell på Dombås ble fallskjermsoldatene stoppet. Tyskerne overga seg uten kamp. Fallskjermsoldatene fortalte at det var igjen 7 mann på Nordsæter, noen av dem skadet. Senere på dagen ble det kjørt et militærtog til Nordseter vokterbolig. Derfra tok de norske styrkene seg fram til Nordsetrene og tyskerne som var der overga seg også uten kamp. Tyskerne hadde utsyr som ikke var egnet i dyp snø på Dovrefjell. Natten etter ble fangene sendt med tog til Åndalsnes. Da jeg var iferd med å gi avgangsordre til toget svingte en bil opp til vognsidene og liket av en tysk soldat ble slengt inn på gulvet i en tom godsvogn. Jo, jo krigen var kommet til Norge.

De fleste fallskjermsoldatene ble etterhvert nedkjempet eller overga seg uten kamp. En gruppe forskanset seg imidlertid på gården Lindsø like nord for Dovre stasjon. I løpet av noen dager samlet tyskerne endel norske sivile, tilslutt oppgitt til 53 stk., som ble holdt som gisler. Dette påvirket våre militæres mulighet for å gå til angrep på tyskerne.

De første dagene var det vanskelig å vite hvor tyskerne var. En norsk avdeling under kommando av kaptein Austlid kom sydfra i buss for å nedkjempe tyskerne. Jeg antar at nordmennene var dårlig informert og kjørte for langt og ble satt under ild av tyskerne mens de fremdeles var i bussen. Mange hedmarkinger falt der. En minneste over de falne er reist ved inngangen til Stange kirke. Kaptein Austlid og mange andre falne var fra Stange.

For å lokalisere de tyske fallskjermtroppene ble en dag et tog bestående av lokomotiv og en konduktørvogn kjørt sydfra imot Dombås. Tyskerne hadde sprengt bort ca 60 cm. av den ene jernbaneskinnen ved Skjelletunellen. Dette var det ingen som viste, men det korte toget holdt seg merkelig nok på skinnegangen under sin ville fart mot Dombås. På lokomotivet var lokfører Brattbakken og fyrbøter Bye og i konduktørvogna var overkonduktør Klippen. Da toget kom til Dombås så jeg kulehull fra tyskernes automatvåpen langs hele toget. Ingen av personalet var skadet, men det var kulehull i lokomotivet både like foran og like bak hodet til fyrbøteren. De andre hadde berget livet ved å ligge på gulvet under beskytningen.



Etter at fallskjermsoldatene på Dovre var fjernet den 19. april øket tyskernes aktivitet i luften. Dette førte til langvarig bombing av jernbanestasjonen og nærmeste område. Mange hus ble skadet og egnet seg ikke til bolig-siden. Korsvoll, hvor jeg bodde, ble sterkt skadet av bomber som falt like nord for huset. Jeg måtte se meg om etter annet sted og bo, og havnet hos Jon Angard, på andre siden av Lågen, hvor telegrafist Bolstad og kone allerede bodde. En dag kom en gruppe ikke ferdig utdannede norske soldater som hadde med seg 4 tunge luftvernkanoner og ammunisjon. Karene hadde ikke fått med seg instrumenter for sikting og avstandsbedømming og var vel nokså ufarlig for tyskerne, men det smalt noe forferdelig. Kanonene ble satt opp like ved husveggen hos Angard. I denne periode kom tiden da fru Bolstad skulle nedkomme. Hun måtte vekk og Bolstad ordnet seg med hestetransport ned til Dovre gamle hjem hvor sønnen Øivind ble født. Han ble senere kjent som internasjonal håndballdommer. I journalen ved gamle hjemmet er dette ført inn som den eneste fødsel der.

En engelskfødt lokomotivfører, Tilley, kom jeg i samtale med en dag. Jeg visste om ham fra Hamar. Han ble interessert som engelsk militær også Jørstadmoen på Lillehammer under første verdenskrig. Han giftet seg her og ble i Norge og ble NSB-mann. En dag kunne jeg fortelle ham at det skulle komme engelske militærer til Norge og Dombås. Da ble han ivrig og sa på sitt engelsk påvirkede norsk: "Jeg skal si deg, Leinaas, de gutta har med seg mer en kniv, skje og gaffel da de kommer."

Jeg fikk litt med de engelske soldatene å gjøre under et forsøk på å opprette telefonforbindelse på jernbanens telefonnett mellom Dombås og Åndalsnes.

Soldatene fortalte at de hadde vært stasjonert i Frankrike en tid, var dimittert og hadde reist hjem til England. Var deretter innkalt igjen for å reise til Norge. Disse karene var utstyrt med bl.a. et antitankgevær som jeg ikke har sett hverken for eller siden. Geværet ble betjent av soldaten mens han lå på bakken og geværet var utstyrt med korte ben og hadde skulderstøtte. Ammunisjonen var som ekstra stor Krag-ammunisjon. Noen av soldatene hadde jeg inntrykk av ikke tilhørte eliten.

Etter at fallskjermsoldatene angrep på Dombås var mislykket begynte det en intens bombing av Dombås. Flyene kom tidlig på formiddagen og holdt på så lenge det var lyst. Heldigvis hadde vi tunneller i begge ender på stasjonsområdet. På høyden øst for stasjonen var det en flyvarslingspost og han fikk nok å gjøre de kommende dager. For oss som arbeidet på stasjonen var det av stor betydning at vi ble varslet noen minutt før flyene kom.

Søndag 21. april gikk flyalarmen mens sydgående Trondheimstog sto på stasjonen. En form for toggang ble fremdeles opprettholdt.

En amerikansk offiser snakket jeg med i billettluken. Han skulle videre, men viste ikke om toget skulle videre. Da jeg sa at toget skulle videre kjøpte han 2 billetter 2.kl. (nå første kl). Han hadde selskap med en norsktalende sivilist.

Amerikaneren var captain Robert Losey og var hos den amerikanske militæratasje i Stockholm. Etter besøket i billettuka gikk flyalarmen og alle forsvant ut. Jeg gikk som sistemann ut fra stasjonsbygningen og da jeg kom fram til Raumabanetunellen sto amerikaneren der sammen med noen hvitkledde norske soldater og speidet etter fly. Ved siden av sto også en dame som dengang het Anna Eidem. Hun arbeidet for NSB og jeg hadde blitt kjent med henne der og jeg gikk bort til henne. En fuglehund vimset rundt oss. Av en eller annen grunn besvimte Anna og falt i armene mine. Jeg bar henne noen meter og la henne inntil tunellveggen, men først kastet jeg et blikk opp over høydedraget ovenfor stasjonen. Da i et sekund så jeg solstrålene glimte i et fly. I det jeg bøyde meg ned å la ned den bevisstløse damen, falt bomben der hvor vi hadde stått bare noen sekunder i forveien. Det var et forferdelig brak. Bombesplinter føk innover tunellen og lufttrykket feide løs støv og sot fra vegger og tak i tunellen. Anna og jeg ble ikke skadet. Vi ble inne i tunellen og var nok av de siste som kom ut. Amerikaneren og fem norske soldater ble drept. Fuglehunden som hadde vimset rundt oss ble også drept. Det har siden vist seg at amerikaneren var den første amerikanske soldat som ble drept under den 2. verdenskrig og en minnestein er reist på Dombås av den grunn.

Da jeg kom inn på stasjonen igjen sto en kortvokst mann i telefonen og snakket fransk i høyt oppdrevet tempo. Han var svart som en feier og jeg skjønnte at han også måtte ha vært i tunellen, men hva han gjorde på Dombås vet ikke jeg.

Under disse bomberaidene ble en rekke hus på Dombås ødelagt og skadet. På Korsvold hotell hadde veggene blitt trykket inn av lufttrykket fra en bombe og det var ikke mulig å bo der lengre. Innehaverne hadde tatt med seg det meste av verdi, pluss to kuer de hadde og evakuerte ned til Anton Storlien, og dit flyttet jeg også. En dag som jeg var innom Korsvoll for å se hvordan det så ut der kom jeg over en britisk soldat som stod og rotet i en boks med noen småmynter. Jeg var som vanlig i uniform, soldaten ble redd og forklarte tydelig redd at han bare skulle ha noen "suvenir", hvoretter han i all hast forsvant.

Den 23. april brant stasjonsbygningen og pakkhuset opp etter et forferdelig bombeangrep. Den dagen gikk det med 43 godsvogner. Også en ammunisjonsvogn kom i brann og patronhylser føk over hele stasjonsområdet.

Stasjonmester Helge Østbye mistet alt han hadde hatt med seg, da stasjonsbygningen ble totalt ødelagt. Ja, vi hadde ikke så mye som et papir å skrive på, alt var strøket med. Heldigvis stod en liten bygning igjen, som hadde blitt brukt til litt av hvert og her var det også en telefon, men listene over "ringesignalene" til de forskjellige stasjoner var også strøket med. Togleder Audensen og jeg lette forgjeves etter et papirark for å kunne skrive opp ringesignalene til de forskjellige stasjoner etter hukommelsen. (Ringesignalet til Dombås f.eks. var morsetegnet D, ett langt og to korte signaler).

Mange av telefonlinjene var ødelagt, men etterhvert fikk vi reparert. Noen engelske sambandssoldater kom også og hjalp til. Så, etterhvert fikk vi da en viss forbindelse, men ofte måtte vi sende beskjed med togpersonalet til nærmeste stasjon at de på det og det tidspunkt kunne regne med når neste tog ville bli sendt fra Dombås.

Etter at flyangrepene var over for dagen, var både baneavdelingsfolk og vi andre med på å fylle igjen bombekraterne og baneavdelingsfolkene la nye sviller og skinnegang, så når det led litt ut på kvelden rullet togene igjen.

Flyene kom også ofte tidlig om morgenen over Dombås. En dag var jeg på vei til hybelen hos Angard. Jeg hadde kommet et godt stykke nedover jordene da det kom et fly dukkende ned. Her var det bare åpne jorder på alle kanter og absolutt ingenting å skule seg bak. Da fikk jeg se en liten kvisthaug like ved. I fortvilelsen styrtet jeg dit bort og kastet med ned, vel vitende om at den lille kvisthaugen ikke kunne gi meg den ringeste beskyttelse. Heldigvis forsvant flyet raskt og jeg trasket videre.

En dag kom et militærtog fra Åndalsnes. Det ble angrepet av fly ved Bottheim stasjon. Like ved stasjonen var en liten tunell, her stoppet toget under det første angrepet. Tunellen var så liten at den knapt ga dekning til lokomotivet. Da så flyene forsvant fortsatte toget mot Dombås. Da dukket det et tysk fly opp igjen. Lokomotivpersonalet Erling Wiig og Asbjørn Brekken fant fort ut at mellom Bottheim og Dombås var det ingen dekning mot flyangrep. De presset da lokomotivet til det ytterste og tross at flyet gikk til angrep ble ingen i toget skadet. Men i Raumabanetunellen på Dombås var det fullt av folk og toget kom jagende mot tunellåpningen, men på en forunderlig måte klarte personalet å få stoppet i tide slik at ingen ble skadet.

En av de siste bombene som slo ned på Dombås stasjon var ved lokomotivstallen. Da var jeg sammen med telegrafist Bolstad i en jernbanevogn i Dovrebanetunellen. Etter bombenedslaget ved Raumatanellen følte vi oss sikkrere her, dessuten stod det noen vogner med noen jernkonstruksjoner ytterst i tunellåpningen.

Om kvelden den 30. april skulle det siste tog med engelske soldater kjøres tilbake til Åndalsnes, tyskerne var nå bare noen kilometer fra Dombås. Toget bestod av tre lokomotiver, to foran og ett midt i toget. Det var et veldig langt tog med sammenraskede vogner av alle slag både personvogner og godsvogner. Toget var ulovlig sammensatt etter tjenestereglementet, men hvem brydde seg om det? Sporarrangementet ved Dombås stasjon var totalt ødelagt så det var ingen mulighet for skifting.

Ved 10 tiden om kvelden dro toget avgårde, jeg så de bakerste vognene forsvinne inn i Raumabanetunellen på vei til Åndalsnes, men sålangt kom ikke toget.



Vest for Lesjaverk kjørte toget ned i et bombekrater, mange ble drept og såret. Over tusen engelske soldater og noen få jernbanefolk måtte marsjere videre, men det ante ikke jeg. Da jeg var på veien nedover mot Storlien møtte jeg en engelsk soldat, våt som ei kråke, han fortalte at han hadde vasset over den strie og iskalde elven (Lågen). Jeg spurte ham hva han ville anbefale meg å gjøre, å ta meg fram til Åndalsnes eller å bli på Dombås. Han svarte kort at det måtte jeg avgjøre selv, hvoretter han trasket videre. Jeg ble på Storlien. Ved midnatt samme kveld rykket tyske styrker inn i Dombås.

Etter at tyskerne hadde rykket inn i Dombås dro jeg en dag opp til sentrum. Det var et nifst syn som møtte meg. Alt mulig raske lå spredt utover. Fra en søppeldunk, mellom bokhandelen og det nedbombede Ulekleiv hotell, pekte en avkuttet menneskehånd rett i været,

Noen dager senere ble jernbanefolkene som en fikk tak i, beordret på jobb igjen. Mitt første oppdrag var å henvende meg til tyskerne for å få fatt på parafin og pussegarn.

Jeg dro bort på Dombås Turisthotell, den tyske staben holdt til der. Utenfor hotellet stod en tysk vakt. Jeg forklarte mitt ærend og ble vist inn på hotellet. I ett av de store rommene satt en hel stab av offiserer. Jeg forklarte på tysk hva vi trengte av parafin osv. og det ble raskt ordnet.

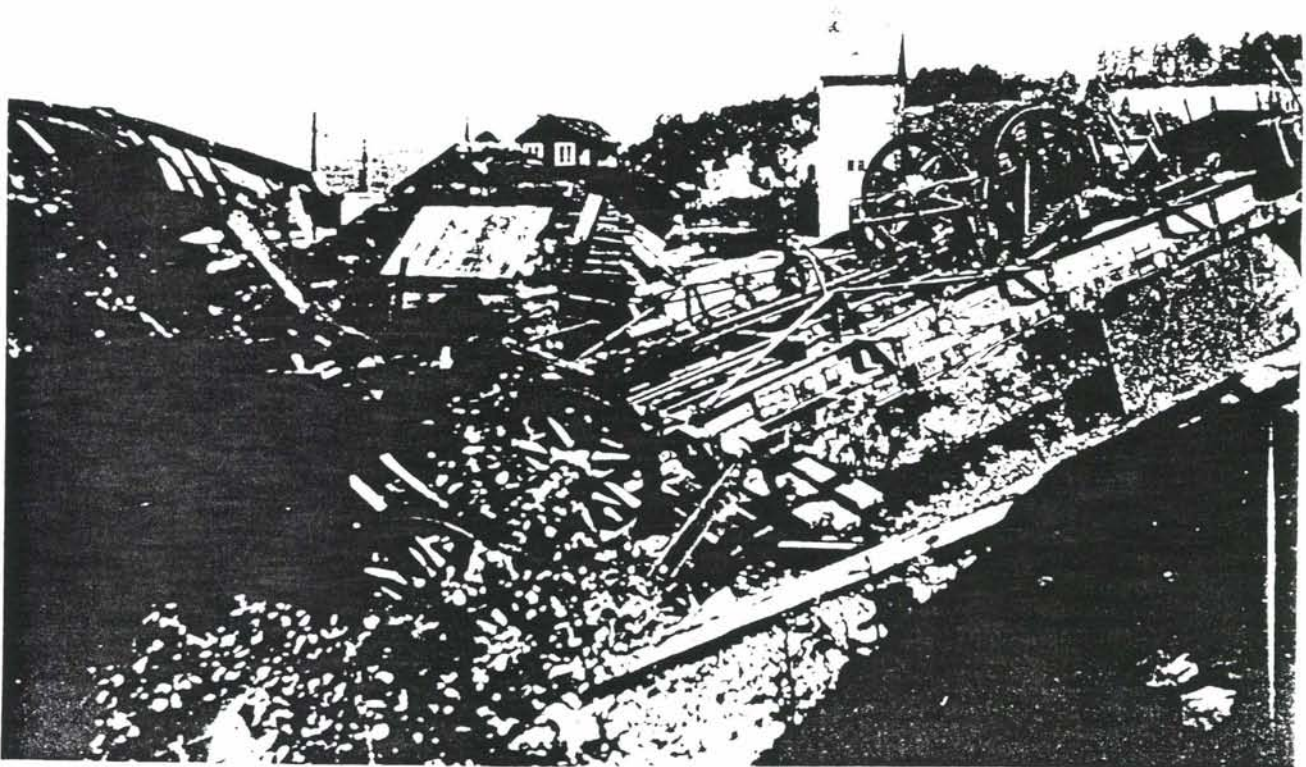
Selve stasjonsområdet var veldig ødelagt av bomber. Noen av bombene hadde ikke eksplodert, disse ble samlet på et sted utenfor den provisoriske stasjonsbygningen men ikke demontert. Da general Falckenhorst utpå sommeren kom til Dombås med ekstra tog, ga han ordre om at bombene måtte fjernes straks.

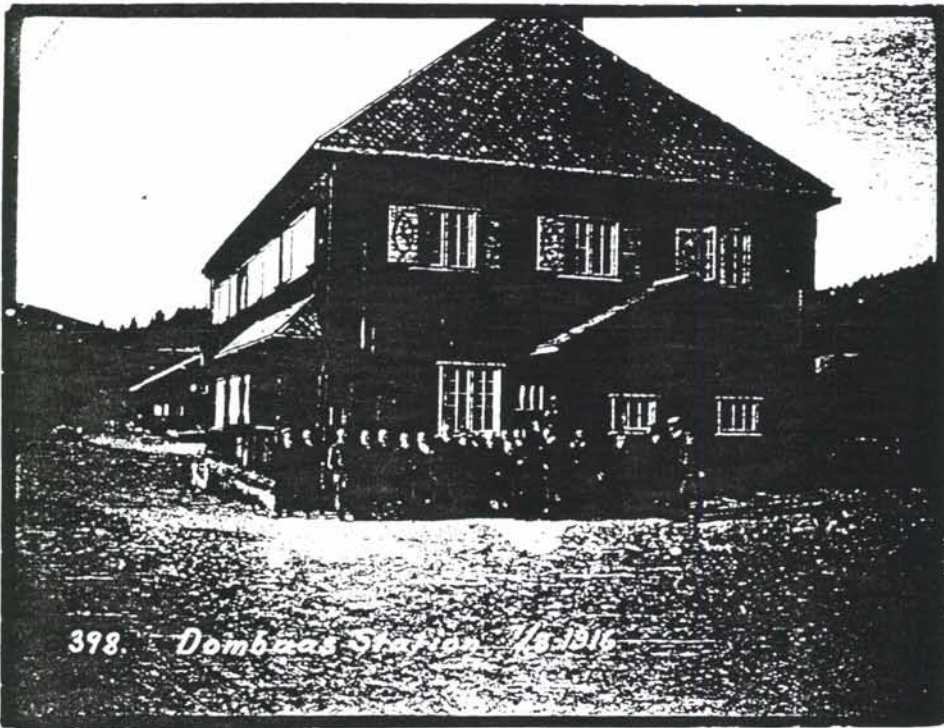
Etterhvert ble det ordnet med et tysk kontor under ledelse av en "Bahnhofs offiser". De hadde oppsynet med at togtrafikken ikke ble hindret på noen måte. Sjefen var en skolelærer og kaptein, Reizig. De andre som jobbet der var underoffiser Zeibolt og Hay. Disse tyskerne var gode å ha for jernbanefolkene. Jeg husker et tilfelle da det skjedde et lite skifteuhell på stasjonen. Stasjonsbetjent Olaf Lunde hadde under skifting av noen vogner i et militærtog, gått for hardt i "butt" mot togstammen. Offiseren på dette toget ville skyte både Lunde og lokomotivføreren, men "bahnhofsoffiseren" gikk imellom og alt ordnet seg på beste måte.

Endelig en dag fikk jeg permisjon. Jeg dro ned til riksveien og fikk "haik" med en norsk lastebil kjørt av en tysk sjåfør som skulle til "Finstra" for å hente øl! (Til Vinstra og hente olje.) Samme dag var Moelv brua åpnet igjen og jeg kom velberget frem til Hamar. Etter å ha slappet av noen dager i Hamar bar det til Dombås igjen, det vil si jeg kom ikke lengre enn til Otta for jernbanebrua ved Tallrås var ennå ikke farbar. Dro derfra bort i veien for å haike.

Det stoppet en bil og sannelig var det ikke Rosenvinge og frue som satt i bilen! Jeg fikk sitte på med dem til Dombås. De fortalte at de skulle til Lesja for å hente den femte jenta som omkom under rasulykken og som ikke hadde blitt funnet for nå. De hadde det sikkert ikke lett.

Så begynte jeg å arbeide på Dombås stasjon igjen. En dag fikk vi tilsendt noen skjema fra det "Tyske luftvåpen". Hvis vi fylte ut disse skjemaene skulle vi få tilsendt penger. Stasjonsmester Østbye ble regelrett forbannet, skulle vi nå bli underlagt det "Tyske luftvåpen"? Vi hadde riktig nok hverken penger eller pengeskap alt var strøket med da stasjonen ble ødelagt. I kjelleren, var det like under der pengeskapet stod, lagret en stor haug med koks. Pengeskapet hadde under bombingene havnet i denne ildmørken og ble helt ødelagt med hele sitt innhold. Vel etterhvert ble det ordnet både med penger og mat, men stasjonsmester Østbye som hadde mistet alt han eide gikk lenge rundt i en vindjakke og en sixpens lue. Etterhvert ble det mere ordnede forhold. Bruene ble reparert og togtrafikken kom igang igjen.





398. Dombas Station 7/5-1916



PENSJONERT LOKOMOTIVFØRER ALFRED L. RUUD, HAMAR

Tidligere lokomotivfører Alfred Ruud på Hamar forteller at det den 9. april gikk mange rykter om fly angrep mot Hamar, spesielt ble Festivitetsbygningen nevnt. Det var jo her Stortinget holdt møte den 9. april. Men ingen fly var å se.

Onsdag 10. april fikk lokf. Gustav Vestvold og fyrb. Alfred Ruud, ordre fra lok.mester Kraft Lund at de sammen med lokf. H. Langseth og fyrb. Harald Hunstad skulle kjøre et stort tog med 2 lok. og mange personvogner og godsvogner fra Hamar ved 11-12 tiden på formiddagen. Tror at det var lokomotivene nr. 271 og 435 vi brukte. Vi kjørte toget til Åndalsnes. Neste kveld ble toget fylt med offiserer og soldater fra IR 11 fra Setnesmoen og kjørte opp til Dombås. Det gikk fly-alarm på Åndalsnes denne dagen men ingen bombing. Toget kom til Dombås ca. kl 1 .00 søndag natt.

Søndag kveld ble det fly-alarm, og vi lå i en bolig ikke så langt fra søndre tunell. I tunellen var det flere jernbanefolk og en vaktmann med gevær. Det kom mange fly og de begynte å slippe ned fallskjermjegerer rundt hele Dombås.

Noen av fallskjermjegerne kom ned like ved søndre tunell-åpning. Vaktposten var helt lam-slått. Det ble ropt til ham at han måtte skyte, men han klarte det ikke, en jernbanemann tok da børsa fra han og fyrte løs og den nærmeste fallskjermjegeren ble liggende livløs. Kampene pågikk ut over kvelden.

Vi turde ikke gå ned i jernbaneboligen igjen så vi la oss i lokomotivstallen om natta. De fleste tyske fallskjermjegerne ble nedkjempet etter hvert, bortsett fra en hard kjerne som forskanset seg nord for Dovre st.

Mandag 15. april ble vi (lokf. Vestvold og fyrb. Ruud) beordret til å kjøre noen norske soldater opp til Nordsætra, ved Fokkstua. På Nordsætrene lå det noen tyske fallskjermjegerer som var sluppet ned kvelden før. Noen av dem var skadet, da vinden den kvelden hadde blåst dem bort i noen telefonledninger og noen av fallskermene hang der enda.

Det var 26 fallskjermjegerer som ble sluppet ned her søndag kveld. 19 av dem hadde stjålet noen jernbanetraller og tatt seg ned til Dombås, hvor de ble tatt til fange. De 7 som nå lå igjen på Nordsætren overga seg også og vi kjørte dem så ned til Dombås.

Tirsdag 16. april kjørte Vestvold, jeg, E.Wiig, Alf Borden et tog med stakevogner og to lokomotiv fra Dombås til Åndalsnes. På en av stakevognene var det montert en luftvern mitraljøse og den ble betjent av lok.fører Bjarne Iversen, det var det eneste vi hadde å forsvare oss med, det var jo stadige flyangrep på tog som våget seg ut på linjen i dagslys.

Da vi nærmet oss Lesjaverk signaliserte Wiig på fremste lok. at det var et fly like over oss. Vi fikk stoppet toget i en fart og søkte dekning. Men heldigvis viste det seg at det var et engelsk fly og lokf. Iversen slapp å bruke mitraljøsen. -Vi kom velberget ned til Åndalsnes.

På Åndalsnes holdt vi for det meste til i lokomotivstallen. Her traff jeg en dag lokf. Erik Gaalaas fra Lillehammer. (Erik Gaalaas fylte 60 år i disse harde dagene, den 20.04.40, også Hitler fylte år den dagen. Hverken Gaalaas eller andre satte sikkert ikke noen pris på de bombe-"presangene". Hitler gjennom sitt flyvåpen slapp ned over Åndalsnes den dagen.)

Så ble det plutselig fly-alarm. Ute i Isfjorden like ved lok. stallen lå torpedobåten Trygg og vi regnet med at den ble et mål for de tyske flyene. I lia ovenfor lok. stallen lå det en kjempediger sten. Vi løp opp dit og der var det både voksne og barn som hadde søkt tilflukt. Det var satt opp noen bølgeblikkplater intil stenen. Under flyangrepet slo kulene inn i disse platene og skapte et forferdelig leven, men vi overlevde alle sammen.

Torpedobåten Trygg som lå like ved land ble truffet av en bombe som ikke eksploderte men bomben laget et digert hull i båten så den sank like i fjæra. Alle på båten reddet seg visstnok. Senere på dagen dro vi utover til tettbebyggelsen innerst ved Isfjorden. Her satt vi på en kafe til mørkets frembrudd.

Lokomotivfører Gustav Larsen var sjef for lok.personalet i Åndalsnes. Her traff vi også på andre lokomotivfolk Ivar Lorås, Hjalmar Simensen og Kolbjørn Andersen. Gustav Larsen beordret da Vestvold og meg til tjeneste i et tog til Dombås igjen. Jeg kan ikke si at vi var så svært villige nå, men sa at vi forlangte flyforsvar. Vi var både trette, slitne og sultne og lite med penger var det også. -Et fly ble rekvirert og det hang over oss hele veien oppover mot Verma stasjon. Her ble vi minst i 2 dager. Vi stod inne i Kylling-tunellen om dagen når de tyske flyene hamret løs på oss, om natta kjørte vi ut, for å trekke vann på Kjelen og for å få dampen opp igjen.

I Kylling tunellen stod nå 3 tog og 4 lokomotiver. Det ble meldt et tog som skulle komme ned til Verma og som skulle videre til Åndalsnes. Vi hørte toget kom. Det var satt opp stoppsignal utenfor stasjonen og inne på Verma st. stod det nå et ammunisjonsstog. Vi hørte lokf. gi signal til kond.pers. om at de skulle sette på mere bremses idet det kom nedover mot Verma. Men toget klarte ikke å stoppe ved innkjørsignalet og braste inn i ammunisjonsstog. Vognene reiste seg på høykant og veltet. Ammunisjon og håndgranater raste nedover skråningen. Det var nok mange som holdt pusten da, men det ble ingen eksplosjon og bra var det for da hadde det nok gått med mange menneskeliv. Jeg stod ved siden av lokf. Paul Pettersen fra Hamar da dette hendte. Han ristet på hode for dette var ille. En "Langmarja" (en Gfo) var ødelagt ved sammenstøtet, den stod på høykant og nedover skråningen lå hundrevis av plugg sko. -Noen fikk nye sko den kvelden!

Samme natt kjørte et stort transporttog med 1400 engelske offiserer og soldater samt flere hundre norske ned i et bombehull mellom Lesjaverk og Lesjaskog. Disse var nå også på mars mot Verma, men det visste ikke Ruud, men tidelig på morgenen kom de første engelske soldatene marsjerende til Verma, og slutten nærmet seg. Blandt soldatene var også lokf. Tilley og verkstedarbeider ved NSB Arne Kaaten, som hadde marsjert denne lange veien fra Knipstuen syd for Lesjaskog og hit ned til Verma. Det ble etter hvert fullt i den 440 m lange Kyllingtunellen med soldater og jernbanefolk. Lokomotivene spydde ut røk og sot til tross for at lokomotivpersonalet gjorde alt de maktet for å holde røyken på et lavt nivå.

Om kvelden den 1.mai dro det siste toget med 1400 engelske offiserer og soldater fra Verma etter mange vanskeligheter. Først måtte vi få opp dampen, så måtte vi rygge ut på Kyllingbro for derfra å få fart til å trykke togsettet opp til Verma stasjon hvor opplessingen skulle foregå. De engelske offiserene hadde satt væpnede vakter på lokomotivene. General B.C.T Paget sjefen for alle engelske styrker i sør-Norge, mente at evakueringen fra Verma gikk for sakte. Han mente at jernbanefolkene sabboterte. Heldigvis var lokomotivfører William Tilley der og fikk forklart Paget hvorfor det måtte ta så lang tid å få opp dampen på lokomotivene, likeså hvor vanskelig det var å få det tunge toget opp til Verma stasjon. Dessuten var skinnegangen inne i tunellen svært glatt, slik at drivhjulene spant.



Etter mye slit fikk vi da togsettet opp til Verma stasjon og offiserer og mannskap fra York and Lancaster regimentet kunne entre toget. Tyske styrker var nå ikke så mange kilometer unna.

Det fremste lokomotivet i toget gikk baklengs mot Åndalsnes. Vi stoppet på Flatmark for å fylle vann på lokomotivet. Den engelske vakta på lokomotivet var nervøs og protesterte, men han ble etter hvert klar over at skulle vi komme videre måtte vi ha vann på tenderen. Konduktør Emil Larsen ble iritert og diskuterte litt med den engelske vakt soldaten, men til slutt roet det hele seg ned. Så dro vi videre nedover Romsdalen. Ved Romsdals-horn stasjon ble vi stoppet av jernbaneekspeditør Aksel Frydenberg, som egentlig var stasjonert på Åndalsnes men som nå tjeneste gjorde på Romsdalshorn. Han ga beskjed om at vi ikke kunne kjøre inn på Åndalsnes stasjon da sporarrangementet der var helt ødelagt. Vi stoppet som avtalt et stykke fra stasjonen. De engelske styrkene gikk av toget stilte opp og marsjerte i god orden ned til Åndalsnes.

I slik en stund, skulle en tro at det gjaldt å komme seg vekk så fort som mulig, da tyskerne ikke var så langt unna, men å forlate lokomotivet før alt var i orden var nok utenkelig for lokf. Vestvold. Aksel Frydenberg hadde kommet med lastebil nedover fra Romsdalshorn stasjon og han og flere jernbanefolk stod nå litt nervøse og ventet på at Vestvold skulle bli ferdig. Endelig var alt klart, vi klatret opp i lastebilen og ferden gikk inn over mot det lille stedet Isfjorden.

Da vi kjørte gjennom Åndalsnes, som nå lignet på en ruinhaug så vi Veblungsnes stå i flammer. Tyske fly hadde nettopp angrepet tettstedet og nå gikk alt opp i flammene. Vi nådde hel-skinnet fram til Isfjorden og her ble det etter hvert mange jernbanefolk. Sultne, slitne og søvnløse, jobbet i de samme klærne i nesten en måned, men nå var det slutt.

Dagen etter gikk vi opp på en høyde i nærheten, og herfra så vi hakekors-flagget vaie over Åndalsnes. Vi hadde tapt.

Gjennom lokomotivfører Gustav Larsen, som var leder for lok. personalet på Åndalsnes i disse hektiske ukene. Vi fikk senere beskjed om å møte opp på Åndalsnes stasjon av ham. Her fikk vi utbetalt 100 kr som senere ble trukket i lønna våres.

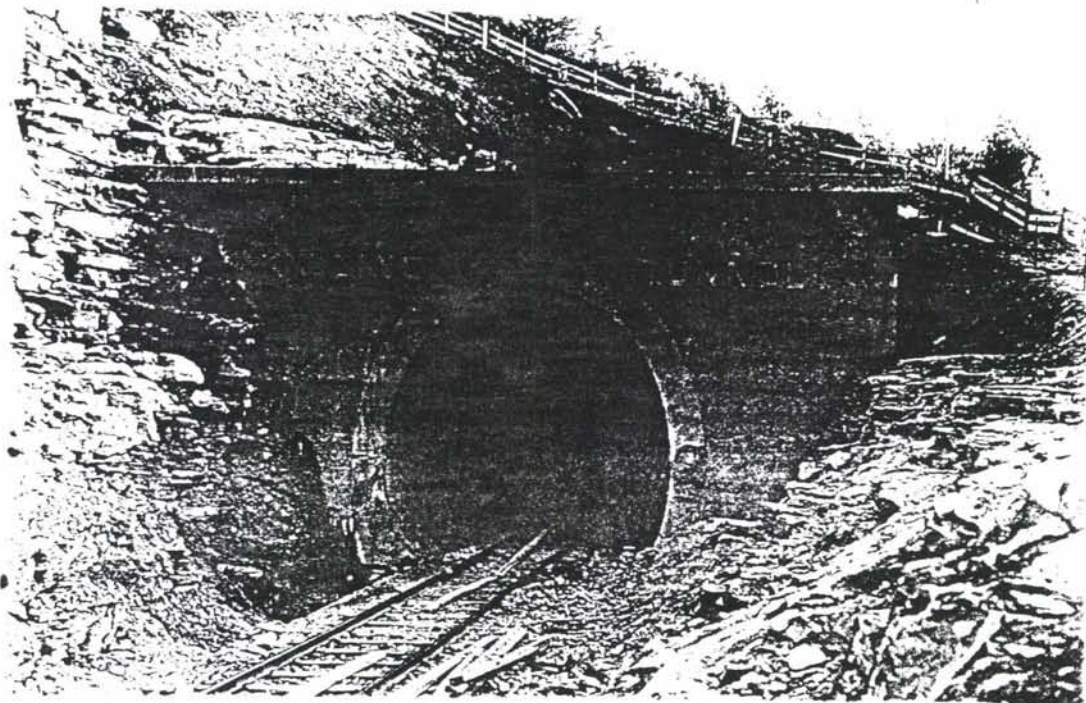
Blandt kjørende personale som nå var på Åndalsnes husker jeg Paul Pettersen, Ivar Lorås, Gustav Vestvold, Jens Strandås, Thoralf Rolund, Emil Larsen Osvald Pettersen og Trygve Sørli, men det var enda flere jernbanefolk som hadde havnet her.

Vi lengtet nå hjem igjen til våre familier og ikke visste vi hvordan det var gått med dem, men togene kunne ikke komme fram på Raumabanen på lenge enda.

En dag satt vi og slappet av i solveggen ved lokomotivstallen på Åndalsnes, da kom det en veldig eksplosjon. Vi reagerte raskt, alle som en, spratt opp og skulle til å søke dekning, men så så vi at det bare var meieripipa som ble sprengt ned av tyskerne, støvskyen stod høyt til værs. Vi måtte le, vi hadde nok ikke helt vendt oss til at krigshandlingene var slutt.

Så kom dagen da noen av oss kunne få dra hjem, det ble en lang biltur. Ut på natta kom vi til Lillehammer her gikk Ivar Lorås av, men ble arrestert om natta av tyskerne, han slapp snart ut igjen, heldigvis.

Da jeg forlot bilen på Hamar så jeg at byen ikke hadde lidd noen overlast og bra var det. Nå skulle det bli godt å slappe av noen dager, krigshandlingene var slutt, og vi hadde merkelig nok overlevd.









Ung, nyforlova og egen 1 år gammel herre- og damefrisørsalong, alt var bare så fint og rosenrødt. Ingen skyer på himmelen når du lot være å høre nyhetene i radio. Tror ikke det var så mange som trodde det skulle bli krig på norsk jord, av den vanlige befolkning, få som pratet om det i allefall.

9.april opprandt med herlig sol og nysnø. Men nyhetene den morgenen satte en støkk i oss alle. Tyskerne var på innmarsj i Oslofjorden. Alt ble med ett så uvirkelig. Vi leste med ett, frykt i alles ansikt. Alt var normalt på Dombås helt frem til søndag 14.april. Lokf. Erling Wiig og Alf Borden kom fra Åndalsnes med det første toget fullt av norske tropper. Soldatene inntok Korsvoll Hotel. Borden bodde der. Han og jeg satt og drakk ettermiddagskaffe med kjøkkenpersonalet på hotellet. Med ett gikk flyalarmen for første gang. Himmelen var full av tyske fly med ett. Vi hadde ingen mulighet å komme oss ut av hotellet. Soldatene skjøt, undt oss på alle kanter. I kjøkken gulvet var det en luke til potetkjelleren, det ble vår redning. Vi stuet oss ned og satt der i stummende mørke og hørte kulene hvinte rundt oss. Himmelen var full av unge fallskjermssoldater. Mange ble skutt ned og det første tyske flyet gikk i bakken. Ingen norske soldater ble truffet. Vi kom oss opp av potetkjelleren da faren over var gått. Den første soldaten jeg traff var min bror. Han utbrøt "Dette var det morsomste jeg har vært med på." Det var Henry Gyrud som kunne si det. Han sa det kanskje for å berolige meg. Etter denne opplevelsen besluttet vi å rømme sentrum.

Kommet et stykke opp i skogen kom det en soldat og satte børsa rett i brystet på meg. "Hands up" sa han. Det var en skolekamerat av meg som ville spille meg et puss. Humoren ble temmelig makaber med ett i disse dager. Vi løp opp i kjelleren til Erling Wiig. Den ble straks fylt med naboer. Der satt vi hele natten, få som hadde blund på øynene. Tidlig på morgenen gikk flyalarmen igjen. Wiig tok børsa si (han var en sikker skytter) gikk ut på verandaen og skjøt på flyene som da gikk ganske lavt over Dombås. Erling Wiig traff og et fly gikk i bakken. Det var en nifs opplevelse, det kunne vært skjebnesvangert for oss alle, men alle var gode jøssinger.

Tidlig mandag morgen la vi på nytt ut på flukt. Denne gangen over på andre siden av elven til en familie som heter Bentsdal. Der ble vi godt mottatt. Fikk både seng og mat. Sengen ble lite brukt, for vi måtte det meste av tiden tilbringe i kjelleren. Wiig og Borden ble snart beordra til tjeneste. Det var uhyggelige dager - mon tro om vi så de igjen. Allerede første kvelden på Bentsdal ble de hentet til å kjøre 85 tyske fallskjermsoldater, som var tatt til fange. De skulle kjøre de til Åndalsnes.

Soldatene ble stuert inn på en G 4 vogn. Bare den ene vogna og lokomotivet. 2 norske soldater var med til å passe dem. Kom til Åndalsnes var det ikke et menneske å se. Ingen til å ta seg av fangene, bortsett fra disse to norske. Snakk om god organisering. Wiig og Borden hadde ordre om å returnere til Dombås med en gang. Krigen kom nærmere og nærmere og ble mer og mer intensiv. Det var jo kongen og regjeringen de skulle ha tak i. Etter hvert kom det også fullt av engelske tropper til Dombås. Dombås var jo et meget sentralt knutepunkt.

Hamar distrikt var nok distriktet det gikk verst ut over. Særlig var kampene i forbindelse med Raumabanen og Dombås harde for engelske styrker var innblandet der. Det var vanskelig å være tjenestemann i disse dager. De møtte daglig frem. Ingen visste om det ble noe tog å kjøre i det hele tatt. Tog ble satt opp og tog ble anulert. Alt var bare kaos. Alle var på tå hev - oppspilte lyttet etter flyalarm. Bare et lite innblikk i hvordan nervene stod på spill. Wiig og Borden kom fra Åndalsnes med militærtransporttog. Oppe på tenderen på maskinen stod en mitraljøse-skytter - norsk soldat. De ble stoppet mellom Lesja og Botheim da det gikk flyalarm på Dombås. Mens de står der og lytter og venter på fly, kommer det to stykker over fjellkammen.

Soldaten på tenderen roper til ofiseren inne i lokomotivet, "Skal jeg skyte - skal jeg skyte?" Ofiseren roper tilbake: "Vent til de kommer nærmere". Da begynner plutselig vingene på disse to flyene å bevege seg. Det viste seg å være to svære ravner som kom seilende på stive vinger. De ble nok lurt de som utløste flyalarmen på Dombås også, for faren over gikk umiddelbart.

Krigen hadde vart i noen dager da Borden gikk på tjeneste. Klokken var ca. 11 00. Han var nesten kommet opp til stasjonen, undret seg over at det ikke var et menneske å se.

Med ett kom det en hel armada av fly som skulle bombe stasjonen. "Aldri i mitt liv har jeg sprunget så fort," sier Borden. Han løp mot Raumabane-tunellen. Kasta seg ned på venstre side, "heldigvis", med det samme kom ei bombe på høyre side og gjorde rent bord. 13 mennesker mistet livet. En soldat fikk en splint i maven. Soldaten falt over Borden. Det var en vond opplevelse. Borden kom hjem i sjokktilstand og måtte sykemelde seg. Vi benyttet da anledningen til å rømme enda engang, også da sammen med Bolla og Erling Wiig. Vi tok peiling på Grønbogen, nærmere Hummerfeldts sommerbolig. De få eiendelene vi hadde av klær og mat la vi i et ullteppe som mennene våre bar vekselvis på ryggen. Det var langt å gå. Heldigvis var det for det meste tett skog der vi skulle ta veien. Men et stykke måtte vi over ei stor slette. Mens vi sprang kom flyene og de skjøt flere ganger etter oss. Vi kasta oss ned og ingen av oss ble truffet. Det ble en slitsom tur, men skogen gav oss ly for bombeflyene og det hjalp oss.

Omsider kom vi frem til hytta. Skal aldri glemme den stunden. Her kan vi i alle fall være trygge tenkte vi, ingen vet om oss her. Alt var kaos på jernbanen. Tyskerne var kommet nær Dombås. Vi skrev 30.april. Engelskmennene og de norske soldatene forberette seg på retrett til Åndalsnes. Like etter at vi hadde lagt oss om kvelden kom det et smell å vi trodde hele huset skulle ramle ned. Dagen etter fikk vi høre at det var de engelske og norske soldatene som forlot Dombås. De kjørte toget over Joramobrua, men før de dro videre gjorde de et mislykket forsøk å sprengte brua. Det kjempemessige transporttoget trukket av to lokomotiver kom dessverre ikke lengre enn til Lesjaverk, der kjørte de rett ut i et bombekrater ca. kl 01. natt til 1.mai. Mange soldater omkom. Ingen av lok.personalet. Så ble det et faktum. Dombås var fra 1.mai besatt av tyske tropper. Det var en uhyggelig kjensgjerning. Mange hus var bombet sønder og sammen.

Vørst var det at de fikk ødelagt Dombås st. Den var en pryd for stedet med sin særpregede arkitektur. Huset hvor jeg hadde salong var bombet. Merkelig, fikk jeg reddet alle aparatene mine, 4 stålrørstoler og 3 speil. Telefonen min fant jeg også. Det var et trist syn som møtte oss første gang vi turde å gå til sentrum. Ødelagte hjem - telefon og lysstolper hulter til bulter.



Nesten ingen å se, bare fullt av tyskere. Vi måtte prøve om vi ikke fikk kjøpt noe mat. Hadde levd på havregryn de siste dagene. Selv om vi følte oss trygge oppe i Grønbogen så hadde vi nok ingen grunn til det. Dovrebanen var kjørbar. De første som ble beordra til å kjøre tysk troppetransporttog til Opdal var Wiig og Borden. Det var en sterk opplevelse da Bolla Wiig og jeg satt ved jernbanelinja og skulle se da de kjørte forbi. Mitraljører på lokomotivet og fullt av tyske ofiserer. Da var vi sikre på at vi aldri så mennene våre igjen. Men gleden var stor, dagen etter kom de hjem. De tyske troppene skulle drive ut de norske troppene i Drivdalen. Ingen skudd ble løsnet og ingen tropper var å se.

En av de første dagene som de tyske troppene hadde satt seg fast på de forskjellige steder nedover dalen og oppe på fjellet, gjorde de anslag mot jernbaneskinnegangen. De festa spreng stoff på skinnene og slo ut linja en halv meter mellom Dovre og Dombås. De var orientert om at et godstog var på vei fra Dovre så soldatene lå i dekkning. Godstoget kom, men skuffelsen ble nok stor, toget kjørte over bruddet og ingen kom til skade. Soldatene skjøt mot toget. Kulene strøk langs etter lokomotivet. De hadde slik slagkraft at de gikk igjennom en 3 millimeters jernplate på førerhytta og tenderen. Ofte har vi undret oss på hvordan dette kunne gå an uten å spore av hele toget! Det var mye å undres på i disse dager.

Som lokomotivmann ble en mange ganger forundret over tyskernes oppførsel når det gjaldt akkurat denne yrkesgruppe. Vil henviser til følgende episode som skjedde på Dombås en natt under en skiftetjeneste på stasjonen. Det var en mørk vinternatt i slutten av krigen, klokka var ca. 01.00. Wiig og Borden skifta frem og tilbake på stasjonstomta. Mens de var i nordre ende av stasjonen får de se en G.F.030 tonn som var oppsatt på den såkalte "spretten" som de brukte til å sette vogner oppå og la dem renne ned av seg selv til forskjellige spor for å lette skiftingen. Da plutselig får de på avstand se den nevnte G.F.0 vogn som var satt opp på "spretten" begynne å rulle nedover og ut i sidesporet og inn i togveien til Dovre. Den forsvant i god fart inn i tunnelen. Da var gode råd dyre. De løp inn på stasjonen for å høre om det var noen tog undervegs. Ganske riktig - et tog var på vei fra Dovre til Dombås. Det viste seg heldigvis at det ikke var troppetog, men et tog med brakke lemmer. Enhver kan tenke seg hva en følte i en slik stund.

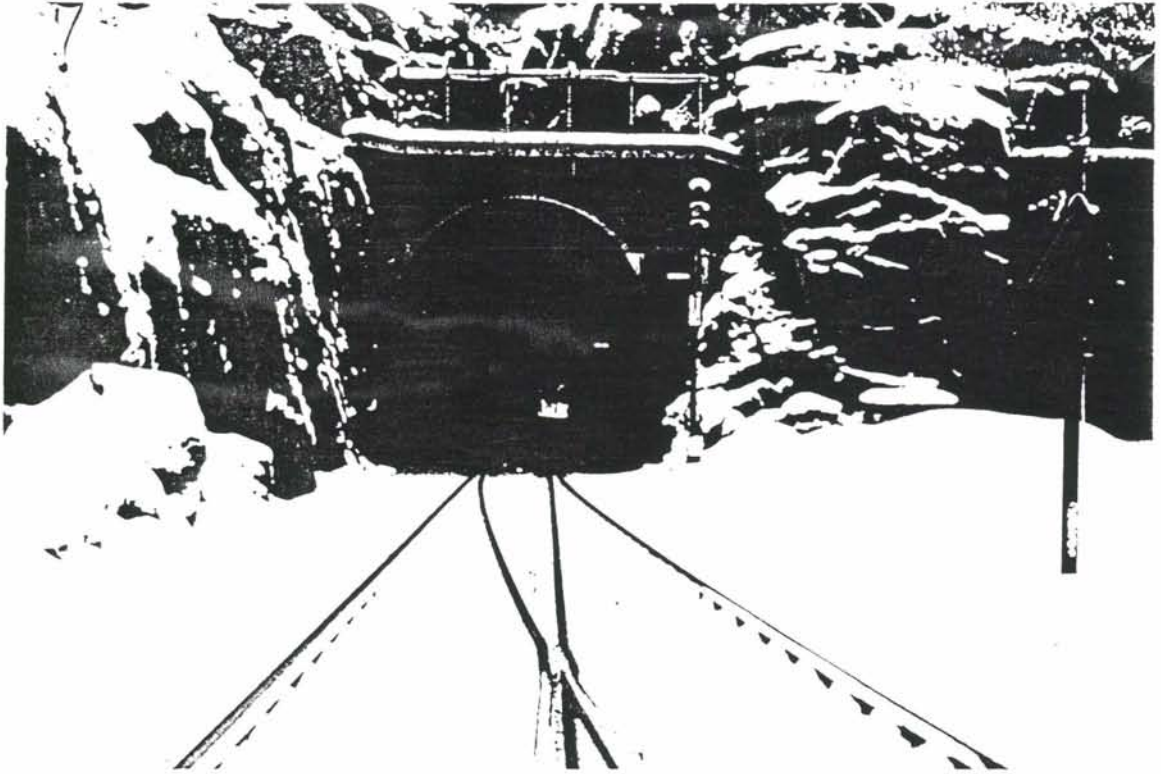
Lokomotivføreren på det motgående toget fikk et lite glimt av vogna da den kom i rasende fart ca. 150 - 200 km. Lokomotivføreren skrek "søk dekkning!" De dekte seg bak kjelebrøstet. Med den kolosale hastigheten ble vogna praktisk talt delt som en ost.

Som atter et under ble det ubetydelig skader på lokomotivet og toget forøvrig. Ingen mennesker kom til skade. Om morgenen ble det stor ståhei i over komandoen på Dombås Turist hotell. Dette var jo en opplagt sabotasje sett fra deres synspunkt.

Alle som var i tjeneste på stasjonen ble arrestert untatt lok.personalet. De som ble arrestert ble torturert og fengslet - noen over lengre tid. Mens de som skifta på tomta ikke hørte et ord- ikke engang forhørt. Som den gangen to lokomotiver tørna sammen i tunellen til Åndalsnes. Alle signalanlegg var ute av funksjon. Vedkommende lok.fører i toget fra Åndalsnes hadde fått beskjed om å stoppe uten for tunellen til nærmere ordre. Tunellen var tett av damp og røyk, selv i førerhytta kunne en ikke se hverandre. Men en hørte jo signalene fra skiftepers. fløyte.

Da plutselig smalt det. Føreren på toget som stod uten for var blitt lei av å stå og vente. Han ville kjøre inn på stasjonen på eget initiativ. Det var som å kjøre mot en fjellvegg, alt stod på ende. Plutselig hadde de halve tenderen med kull inne på gulvet i fører huset. Det ble endel skade på bufferten og tenderen, men ingen avsporing denne gang heller. Lokomotivføreren på toget fra Åndalsnes ble spurt hvorfor han kjørte "Jeg ble lei av å stå å vente" sa han.

Mye og mangt kunne vært skrevet fra okupasjonstiden på Dombås. Det var jo en explosiv økning av folketallet. Fra noen få hundrede til 40-50 000. Det var tyskere og N.S. over alt. Du måtte gå varsomt og tenke nøye over dine ord. Mange av venner og kjente ble arrestert. Det skulle bare et uoverveid ord til så ble du sendt til forhør. Enda kan en kjenne redselen nedover ryggen når en hører tunge tramp i trappeoppgangen. Banker det på min dør i dag? Glemmer ikke gledes dagen 8.mai. Strålende sol over Dombås, folk jublet og alle var ute. Vi var så heldige at vi fikk radioen våres igjen den dagen også. Alf hadde malt navnet sitt på apparatet da han leverte det inn. Vi viste at det stod på et av kontorene til tyskerne på Turist hotellet. Alf var ikke sen om å hente radioen. Hele dagen var stua full med folk som lyttet til gledesbudskapet.





Hessen ble antatt som aspirant ved NSB den 30.01.37. Etter å ha fullført Jernbaneskolen ble han ansatt som fyrbøter i Hamar distrikt den 28.03.40, med Dombås som stasjoneringsssted.

Den 9.april 1940 var Hessen på Otta og det var her han fikk høre om det tyske angrepet på Norge. Den første ordre han fikk var å reise til Åndalsnes for å kjøre et militærtog derfra til Dombås.

På Åndalsnes lå det i aprildagene i 1940 en finsk båt med krigsmateriell som skulle til Finland. Norske styrker overtok lasten på båten, mot sterke protester fra den finske kapteinen.

Det var ammunisjon, håndgranater og mye annet militærmateriell som ble lesset over på jernbanevogner og som skulle fraktes til Dombås i første omgang.

Hessen forteller: Den 15.april fikk vi jobben med å kjøre et ammunisjonstog litra Å-D til Dombås. Alt gikk bra til vi kom til Verma. Det var meldt om tyske fly og på grunn av faren for flyangrep mot dette toget kjørte vi hele toget inn i Kylling tunellen hvor vi ble stående hele dagen. Om kvelden kjørte vi opp i Stavem vendetunell, også her ble vi stående i noen timer. Så fikk vi ordre om å kjøre mot Lesja, det var nå ingen fly i sikte. Lokomotivføreren på dette toget var Aksel Emilsen og konduktør på toget var Ivar Norheim.

Vi stoppet på Lesja hvor vi fikk soldater fra IR 11 ombord på lokomotivet. Tyske fallskjermjegere opererte nå i området mellom Lesja og Dombås. Vi fikk nå ordre om å bruke fullt lys på lokomotivet, ( Alle lokomotiver, vogner, stasjoner osv. var pålagt blinding. På lokomotivene var det i hovedlyset, frontlampa bare en smal stripe og det var ikke mye en kunne se med det lyset.) Sansynelig vis for å kunne oppdage de tyske fallskjermjegerne, eller om linjen var sprengt istykker, men kanskje også som en "lokkemat" for tyskerne sier Hessen. Vel, vi kom i god behold til Dombås natten til 17.april.

Ved middagstiden den 17.april ble det satt opp et tog som bestod av lokomotiv og en TL, (åpen godsvogn med jernlemmer rundt) hvorpå det var montert en haubits (kanon) som engelske marinestyrker hadde tatt med seg fra Åndalsnes.

På innsiden av jernlemmene på vogna var det lagt sviller. Toget skulle kjøre nedover mot Lindsø gård ca. 2 km nord for Dovre stasjon. På Lindsø gård hadde ca. 60 fallskjermjegere forskanset seg, de hadde også ca. 50 norske sivile og militære fanger i en låve like ved for å beskytte seg selv.

På Dombås ble det nå spurt om noen ville melde seg frivillig til å kjøre dette toget. Dette oppdraget var farlig og togledelsen på Dombås ville ikke kommandere noen til denne kjøringen. Fra lokomotivpersonalets side meldte Ingvald Hessen og Thoralf Rolund seg frivillig, og fra konduktørpersonalet: Emil Larsen.

Hessen forteller videre: Vi gikk så rundt og tok avskjed med alle våre kammerater før vi dro avsted. Vi kjørte et godt stykke nedover før vi stoppet. Soldatene på vogna gjorde haubitsen klar og snart smalt de første skuddene. Ilden ble besvart med maskingevær fra tyskerne, og snart ble det umulig å stå der lengre og vi måtte trekke oss tilbake til Dombås igjen med uforettet sak. Den 19.april overga de siste tyske styrkene på Lindsø seg, og nå begynte en intens bombing av Dombås og spesielt ble stasjonsområdet hardt rammet.

Tirsdag 30.april ble det satt opp et stort tog på Dombås 13-14 boggi vogner, mange godsvogner både åpne og lukkede, og tre lokomotiver. På det første lokomotivet var lokf. Kristoffer Brattlie og fyrbøter Andreas Smedsrud. Vårt lok. gikk baklengs som nummer to, og lokf. her var Bersvend A. Skreden. Det tredje lokomotivet gikk midt inne i togsettet og lokomotivpersonalet her var Leif Hansen og Henry Krag Glittum. Togfører var konduktør Thore Olsen.

På grunn av at de fleste sporene på stasjonen var ødelagt, ble vi stående utenfor Raumabanetunellen i mange timer. Det kom et tog ned fra Grønnbogen vendetunell med mange engelske soldater. Dette toget stoppet utenfor Dovrebanelunellen og soldatene gikk over i vårt tog. Etter hvert ble toget fylt av engelske offiserer, soldater (ca. 1400 i alt) og endel jernbanefolk. Klokken 22.30 fikk vi avgangssignal og det store toget satte seg i bevegelse. En time senere var tyskerne i Dombås.

Da vi nærmet oss Bottheim fikk vi se en hel del norske soldater i skinnegangen, vi stoppet og tok opp dem, også noen av dem måtte vi plasere både på tenderen på lokomotivet og noen inne i "hytta" hos oss, toget var nå overfylt og fortsatte videre.

Det hadde vært linjevisitasjon om kvelden så alt skulle være i orden. Men senere denne natta hadde et tysk fly sluppet ned en bombe på jernbanelinjen ved Knipstuen vest for Lesjaverk og laget et d<sup>ig</sup>rt krater midt i skinnegangen. Dessverre var dette ikke blitt oppdaget, og det store toget jaget nå mot sin skjebne.

Klokken var litt over ett om natta, hadde nettopp passert Lesjaverk stasjon, det var bek mørkt, da plutselig begynte lokomotivet å slingre. Plutselig brak det løs, lokomotivet delte seg og veltet over, vann og kull sprutet rundt oss, folk skrek, et virvar uten like oppstod. Selv falt jeg ned gjennom gulvet mellom tenderen og lokomotivet nesten uten å skade meg. Lokf. Skreden brakk armen. Vi fikk kontakt med de på det første lokomotivet. De hadde ikke gjort seg noe, men lokomotivet hadde gått først ned i krateret og så opp på andre siden. Det begynte å brenne i vogna nærmest oss og ammunisjon ble antent og begynte og eksplodere, det ble et forferdelig fyrverkeri og folk skrek. Norske og engelske soldater begynte straks å hjelpe sine kamerater som var skadet. men mange var også drept.

I kaoset som oppstod møtte jeg helt tilfeldig en sanitetssoldat som het Otto Treider. Engelske offiserer begynte å stille opp sine soldater for nå å ta landeveien fatt mens andre tok seg av de sårede og fikk dem brakt bort til et feltlasarett som ikke lå så langt unna.

Etter hvert ble det mere ro og den ene avdeling med soldater etter den andre marsjerte vekk i mørket.

Vi fant ut at her var det nå ikke mere å gjøre, så vi dro opp til en gård i nærheten. Her fikk vi mat og hvile. I grålysningen den 1.mai var jeg nede og så på lokomotivene. Vårt lok. nr. 435 en "åttekobling" var utbrent, fyrdøra var gått opp og alt treverk på lokomotivet var brent. Fra Dombås hadde jeg rasket ned meg et par ski som jeg hadde på tenderen.

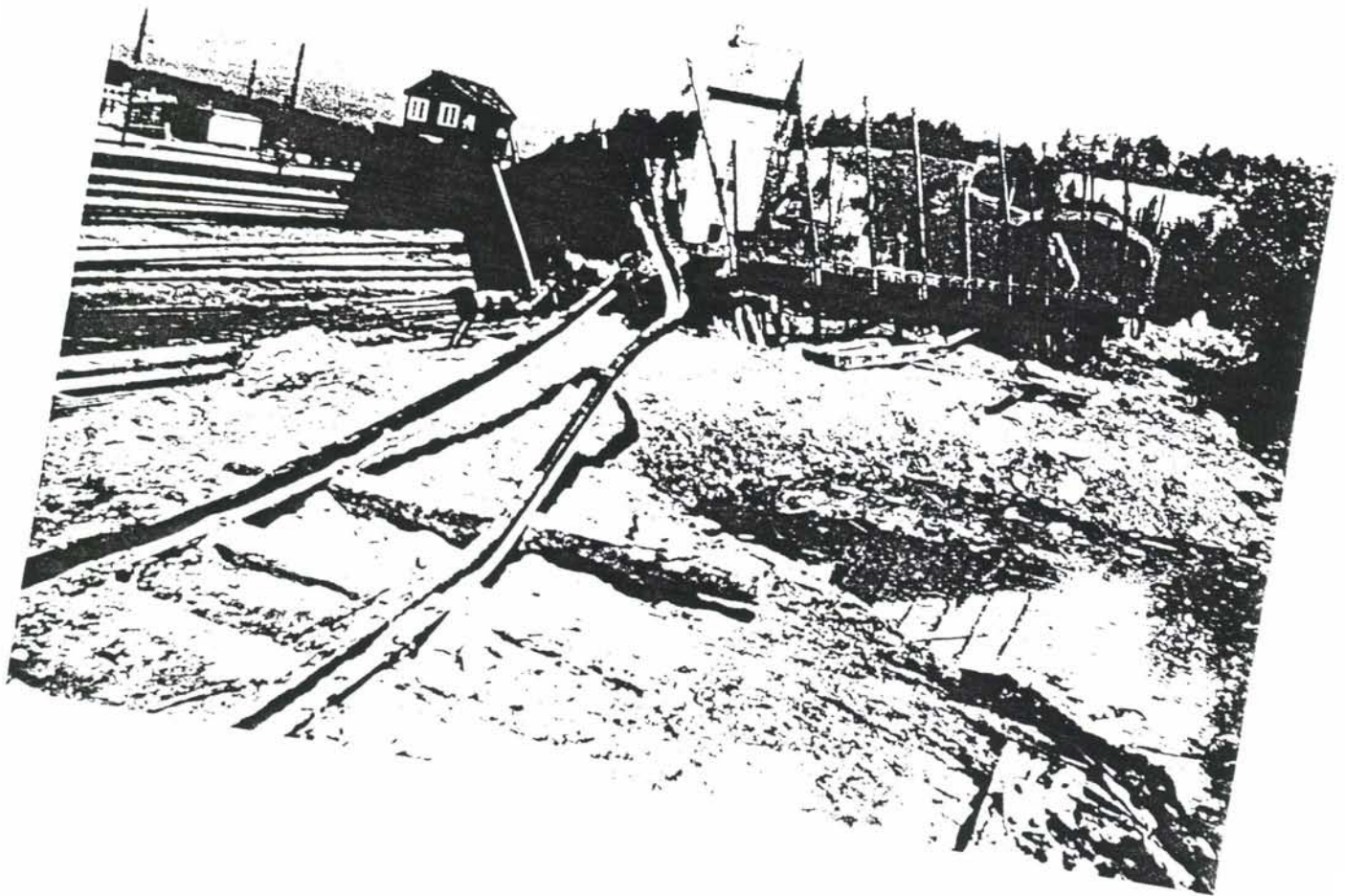
Sammen med Otto Teider la vi nå i vei mot Lesjaskog på ski. Da vi kom til Lesjaskog kom det en privat bil kjørende. I den satt en offiser. han stoppet. Han fortalte at han hadde også tenkt å komme seg unna på ski. Resultatet ble at han spente på seg skiene for å fra over fjellet mot Ottadalen, mens vi fikk bilen som vi da kjørte med ned til Stuguflåten.



Herfra gikk vi på ski opp til Brøstegård hvor vi traff to kollegaer av oss fra Åndalsnes, Sorensen og Stormyrbakken med sin familier. Vi lå hos dem den natta. Så dro vi videre opp til Kabben sæter der traff vi på en som drev å fisket. Han vartet opp med stekt orret, gjett om det smakte. - I det fjerne hørte vi noen skudd, men det angikk oss liksom ikke lengre.

Vi dro videre, ved Øvstestolen brøt vi oss inn i ei hytte og lå der og frøs om natta. Derfra bar det på ski nedover mot Valldal. Her i Valldal innlosjerte jeg meg hos min bestemor, mens Treider tok inn på et hotell i Sylte.

Krigen var over for denne gang og nå var det deilig å hvile ut etter alle strabaser.



O.kond. Ivar Norheim

Ivar Norheim forteller at han under krigsutbruddet i 1940 var stasjonert i Hamar. Den 9. april hadde han reservetjeneste på Hamar stasjon. Ut på dagen kom et ekstra tog fra Oslo. Han kjente igjen noen av passasjerene som var (regjeringsmedlemmer) statsråder og stortingsfolk. Helt tilfeldig overhørte han en samtale mellom noen av disse folkene og det hørtes faktisk op timistisk ut. En av dem uttalte: "Vi får vel kaste dem på sjøen igjen". Det var tydelig at det var Tyskerne de mente.

Senere på dagen dro regjering og storting til Elverum. Om kvelden 9. april fikk Norheim tjeneste i tog 405 (ordinær avgang kl. 23.34) til Dombås og videre til Åndalsnes i tog 355. Det var fullt av flyktninger i toget, mange uten billetter og mange ante ikke hvor de skulle dra.

Da toget forlot Hamar stasjon kunne de høre skyting borte ved Stangebrua og alle tenkte sitt. -Var virkelig tyskerne der allerede? Jo, det var tyske styrker som var på vei til Elverum for å ta Kongen og regjeringen til fange.

Men det visste ikke vi, forteller Norheim. Tidlig onsdag morgen 10. april kom vi til Åndalsnes (ord.ank. kl. 6.20). Mange av passasjerene fortsatte videre med rute båt.

Norheim ble i Åndalsnes både 10. og 11. april. Den 12. april ble han beordret til Dombås i nattog 356 uten tjeneste. 13. april tjenestegjorde han i tog 357 fra Dombås til Åndalsnes og retur samme dag i tog 358 fra Åndalsnes til Dombås. Denne natta kom avdelinger av IR 11 fra Setnesmoen med ekstratog fra Åndalsnes til Dombås.

Norheim reiste med tog 351 den 14. april ved middagstider ned til Åndalsnes. Den 15. april kjørte han et ekstra ammunisjonstog litra Å-D (Åndalsnes-Dombås). Toget stoppet underveis for å ta med seg soldater til Dombås. På Verma ble toget stående lenge på grunn av stor tysk flyaktivitet. På Verma er det like syd for stasjonen Kyllingtunell 440 m lang, og nord for Verma den lange Stavemvendetunellen. (Ca. 1,5 km lang)

Her var det fint å gjemme ammunisjonstog for de tyske flyene. Den 16. april har Norheim notert ned at toget kjørte videre mot Dombås.

Ved ankomst Dombås ba Norheim om avløsning da han ikke hadde fått søvn på flere netter. Samme dag skulle det kjøres et tog ned mot Dovre (Linsøgård) hvor ca. 50 tyske fallskjermjegere hadde forskanset seg. Det ble til at O.kond Emil Larsen skulle ha tjeneste i dette toget som bestod av en TL med jernlemmer og sviller langs sidene. Disse skulle beskytte kanonmanskapene på vognen, det var nemlig montert en engelsk haubitg på vognen.

Denne kanonen var kommet fra engelske marinestyrker på Åndalsnes. Fyrbøter Hessen og lokf. Aksel Emilsen kjørte toget ned mot Linsøgård. Norheim slapp å bli med på den turen.

Den 17. april tog til Åndalsnes igjen. Kjørte også militærtog den 18-19-20. april mellom Åndalsnes og Dombås og tilbake til Åndalsnes den 20. april. Hvile ble det lite av. Samme dag ble Norheim beordret til å kjøre en "kipp" til Romsdalshorn. Det viste seg og være 7 G3 vogner pluss en konduktør vogn og det fulgte med en 5 - 6 vakter. Det var hele Norges gullbeholdning som nå måtte flyttes fra Åndalsnes stasjon grunnet faren for at vognene og gullet kunne bli ødelagt under bombingene på Åndalsnes. Turen opp til Romsdalshorn gikk uten vanskeligheter. Vognene ble skiftet inn på sidesporet på Romsdalshorn og Norheim og lokomotivpersonalet returnerte til Åndalsnes.

Den 21. april var det på'n igjen. Nå var det et transport tog med militære styrker som skulle til Tretten.

O.kond. Søbakken var togfører. Norheim forteller at et tysk fly fulgte etter dem gjennom store deler av Gudbrandsdalen . Like før Tretten ble toget angrepet av fly, men det gikk bra. De engelske styrkene på toget kom seg velberget av i Tretten.

Så dro Søbakken og Norheim tilbake med tomtoget til Otta.

Det var to lokomotiver i toget, en sekskobling og en åtte kobling. Hvem som kjørte husker ikke Norheim.

Så endelig ble det noen fridager på Otta avbrutt av flyangrep. En bombe slo ned like ved gården Norgard. Av dem som lå i nærheten av bombenedslager var telegrafist Flagstad, han ble oversprøytet av jord og møkk og da han reiste seg opp igjen etter angrepet så hadde han en diger "jordkake" klistret til hode.

De engelske styrkene som kom til Norge hadde ikke norske penger så det ble jo endel veksling. Det engelske pund ble da i disse dager satt til kr. 17,50 forteller Norheim og denne kursen ble beholdt så lenge krigen varte.-helt til 1945!



Den 27.april ble Ivar Norheim beordret til tjeneste i et tomtog som skulle kjøre opp til Rosten nord for Sel stasjon. Det var det tre tunneller og ganske sikkert for fly angrep. Der skulle toget stå i beredskap for evakuering av engelske styrker fra Otta. Toget ble stående der til den 29.april. Da fikk de ordre om å kjøre toget syd for Sel stasjon ved Rudigårdene, 6-7 km nord for Otta stasjon. De kjørte nedover, passerte Sel og like syd for Skottevannet ved Rudigård stoppet toget som avtalt. Skottevannet har sitt navn fra "Skottetoget". Her dro oberst Ramsey og kaptein Sincklair med sin hær mot tilintet-gjørelsen ved Kringen syd for Otta i året 1612.

De engelske styrkene begynte å gå ombord i toget. Det kom stadig nye grupper av soldater langs jernbanelinjen fra Otta. Toget skulle dra nordover mot Dombås kl. 22.00, men fremdeles kom det enkelte soldater sydfra. Tyskerne var nå på mars inn i Otta etter harde kamper like sør for Otta. Dette var natten mellom mandag 29.april og tirsdag 30.april. Da klokken hadde passert 22.00 spurte Norheim ansvarshavende engelske offiser om de ikke skulle vente litt til, da det stadig kom ret irerende engelske soldater oppover langs jernbanelinjen. Offiseren var enig og enda flere kom. Plutselig smalt et skudd, stor forvirring, men det var bare en engelsk soldat som hadde vært så uheldig å komme bort i avtrekkeren på børsa si som ikke var sik ret og dermed gikk skuddet av. Offiseren ble meget forbannet og ga soldaten inn.

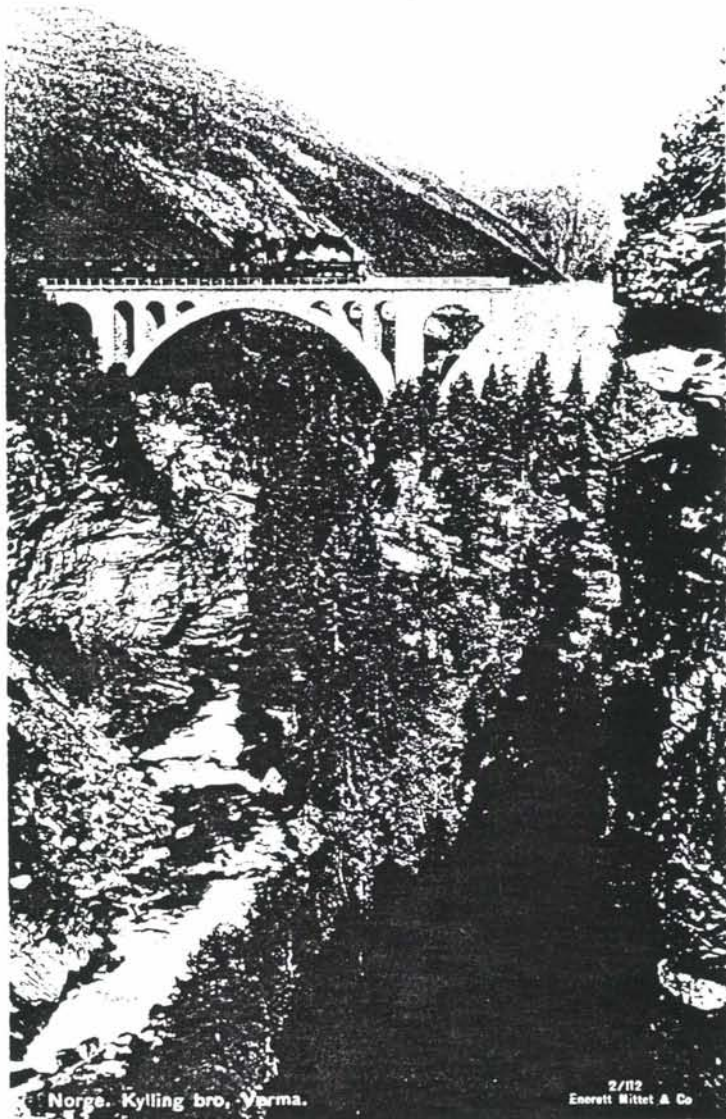
Etter hvert dabbet det av med retterende soldater og tilslutt var det ikke flere å se. Norheim spurte nå den engelske offiseren om de var klare til å kjøre: "Are you ready?" men denne gang glemte han å si "Sir". Offiseren så hardt på Norheim å sa; "Det heter: Are you ready Sir."

Vel, toget forlot Selsmyrene med de siste engelske soldatene.

Da de kom til Dovre ble Tallråsbrua sprengt bak dem for at tyskerne ikke skulle få over panservogner og artilleri. De kom vel fram til Dombås. Dagen etter, den 30.april, dro Norheim og mange andre jernbanefolk opp til Grønnbogen mellom Dombås og Fokkstua. Tyskerne var nå like syd for Dombås.

Dagen derpå gikk turen til Hjerkin. Her traff han flere jernbanefolk blant annet lokomotivfører Søgård og kond. Robert Stenberg. Det begynte nå å nærme seg slutten og stemningen var ikke høy da lok.fører Søgård helt oppgitt sa: "Er det noen her, som vet si arme råd?", nei det var det nok tydeligvis ikke.

Krigen var over for denne gang og fem lange okkupasjonsår begynte, men det er en annen historie.



Norge. Kylling bro, Verma.

2/112  
Enevoldt Misset & Co

JERNBANEMUSEET  
HAMAR

RENHOLDSBETJENT VED NSB MARIT LIE (PIKENAVN SIMENSEN)

Gift med pensjonert stasjonformann O. Lie, Dombås.  
Hun begynte ved NSB den 3.11.76 og ble ansatt den 22.05.78.

Da krigen kom til Norge 09. april 1940, var Marit så vidt fylt 16 år. Hun bodde på Fåberg sammen med familien sin. Hadde noen spurt om alderen hennes da, hadde hun sikkert svart "16 og et halvt" for det er jo slik med de fleste av oss i den alderen at vi vil være litt eldre enn vi egentlig er, og et halvt år er jo ikke å "kimse" av.

Krigens alvor kom også til Fåberg. En litt eldre søster av Marit var lotte, og hun ville så gjerne gjøre sin plikt, men det ville også unge Marit. I nærheten lå ekserserplassen Jørstadmoen, så veien var ikke så lang. Tross alderen - Marit ble godtatt, og så begynte hun sammen med søsteren sin og andre å lage mat til soldatene, og det trengtes, for alle vet jo at "uten mat og drikke duger helten ikke".

Tyskerne hadde nå rykket fram forbi Lillehammer og brøt seg også fram mot Fåberg. Ved Tretten skulle engelske og norske styrker forsøke å stoppe dem. Feltkjøkkenet med Marit og de andre ble også rigget til i nærheten av skolen i Tretten.

Tyskerne kom nå så hurtig framover at alt endte i den rene kaos. Tyskerne hadde fly, panservogner og artilleri. De engelske og norske styrkene hadde nesten bare håndvåpen å hjelpe seg med.

"Det jeg husker best fra Tretten", sier Marit, "var at engelskmennene hadde slengt fra en seg hel del golfkøller! Da begynte jeg å tvile på hvordan de engelske soldatene skulle klare seg mot tyskerne."

I kaoset som fulgte, drog feltkjøkkenet og dets personale videre nordover Gudbrandsdalen med korte opphold underveis.

Da de kom til Otta, var lottene her så utkjørte at de måtte overta en del av jobben deres også.

Tyskerne nærmet seg Otta, og så var det på "flyttefot" igjen.

Marit forteller videre:

"Da vi kjørte inn i Dombås, møtte det oss et forferdelig syn. Hus var brent og bombet. I trærne hang ødelagte gardiner, og stein og fjøler fra sprengte hus lå i et eneste virvar utover veien."



Det den unge Marit ikke visste da, var at her på dette herjede stedet skulle hun senere finne sin livsledsager. Her skulle hun til og med bygge og bo.

"Det var den 30. april" forteller Marit videre, "at vi drog gjennom Dombås. Tyskerne var ikke så langt unna. Jorabrua var ennå ikke sprengt, så vi kjørte over brua og fortsatte bortover mot Lesja i nattens mulm og mørke. Vi passerte Bjorli og tok fatt på Romsdalen. Ved 6-tiden om morgenen den 1. mai kom vi til Andalsnes. Hele stedet var jevnet med jorden, bare noen få hus stod igjen, deriblant så jeg et hus som stod halvt på tøl, og det vakte en litt galgenhumoristisk stemning blant oss. Det ble sikkert ikke så moro for eierne da de kom tilbake og fant huset i en slik forfatning.

På Andalsnes fikk vi ordre om å dra videre til Molde, men vi havnet til slutt på Nerland gård i Vistdalen. Underveis dit så vi Molde brenne, og det gjorde et nifst inntrykk på meg. På Nerland gård fikk vi anvist en stor sal å ligge i. Gjett om det var godt å få noen timers søvn.

Krigen i Sør-Norge var nå på det nærmeste over. Noen dager senere ordnet militære med skyss hjem igjen."

Norges yngste lotte under krigen vendte helskinnet hjem til sine på Fåberg. Spenningen der hadde sikkert vært stor, men nå ble gleden desto større.

JERNBANEMUSEET  
HAMAR

PENSJONERT STASJONSFORMANN ODD LIE DOMBÅS

Antatt NSB : 19.10.41  
Stasjonsbetjent: 30.06.47  
Skiftekonduktør: 21.09.61  
Stasjonsformann: 1.11.80

Odd Lie er det en kaller "en glad gutt", alltid smilende og beredt til å hjelpe andre. Han vokste opp sammen med tre andre søsken i den stille og vakre bygda Dombås det begivenhetsrike året 1940.

Odd forteller:

I 1940 gikk jeg på realskolen på Dombås. Skolen lå like nedenfor jernbanestasjonen. Jeg var en av 44 elever og skulle ta eksamen våren 1940.

Den 9. april begynte krigen, men det var liksom ikke til å tro. Skolen fortsatte både 10. og 11. april. Da vi kom på skolen den 12. april, var vi fremdeles i villrede om hva som skulle skje med oss.

Vår dyktige lærer Asbjørn Lotsberg, som var sjef for lærerstaben, gikk denne dagen med tunge skritt opp til kateteret. Det var dødsstille i klassen da han tok ordet. Med sine milde øyne skuet han en lang stund utover elevene i klasserommet som om han ville se og huske hver enkelt av oss.

Han forklarte kort og greit situasjonen for oss. Til slutt sa han at vi skulle innkalles til skolen igjen så snart dette var mulig. Siden denne realskolen var den første nystartede i bygda, var noen av elevene såpass gamle at de måtte ut i krigen. Det var nok ikke godt å være lærere denne dagen.

Lærere og elever tok avskjed med hverandre. Ingen ante jo hvordan dette ville gå.

Dagen etter ble skolen vår rekvirert av "Mørebataljonen" IR 11, og de skulle sannelig få litt av en oppgave i de kommende dager.

Jeg meldte meg til sanitetstjeneste, jeg var jo bare 17 år den gang, men syntes at noe måtte jeg også gjøre. Møtte opp hos doktor Thoresen, stedets eneste lege. Dessverre var det ikke flere som meldte seg til tjeneste denne dagen, men det var andre ubedte "gjester" som skulle melde sin ankomst.

Søndag den 14. april ble det ut på kvelden meldt flyalarm. Vi løp ut i skogen bortenfor "Doktorboligen" like ved der idrettsplassen ligger i dag.

Det kom fly etter fly, og plutselig begynte de tyske flyene å slippe ned fallskjermjegere. Jeg ante jo ikke hva det var for noe som kom ned fra flyene, der jeg lå bak en kvisthaug og forsøkte å skjule meg. Snart kunne jeg se at det var mennesker som hang i fallskjermene.

Militære fra IR 11 kom løpende fra alle kanter, noen av dem hadde ikke fått på seg jakkene sine, andre hadde ikke rukket å få på seg buksene skikkelig engang!

Det ble en intens skyting. Fallskjermjegerne kom ned borte ved Hinden gård, ca. 1000 meter i luftlinje fra der jeg lå. Det var både sivile og militære rundt om i skogen. Både sivile og militære skjøt på fallskjermjegerne. Det ble en "varm" velkomst for "gjestene".

Borte i kjelleren hos Inger og Hagbart Thoresen ble det en for-tettet spenning etter hvert som kjelleren ble fylt av sivile. Fallskjermjegerne var jo kommet ned like ved, og de var jo nå kommet midt i skuddlinjen. For sikkerhets skyld låste de kjellerdøra. De ønsket ikke besøk av fallskjermjegerne.

Mørebataljonen ventet heller ikke lenge før de drog ut i skogen og nedover veien mot Hindåa og Joraelva der tyskerne hadde kommet ned. De undersøkte hus for hus nedover om fallskjermjegere skulle ha gjemt seg her.

Da de kom til Thoresens villa, fant de kjellerdøra stengt. De trodde sikkert at her hadde tyskerne forskanset seg.

Blant dem som hadde søkt tilflukt i kjelleren hos Thoresen var også Marit Svendsen som bodde nede ved "Rondøyom" like ved Hindåa.

Nordmennene tok ingen sjanser, en soldat skjøt gjennom døra, og dessverre ble Marit truffet, men ikke alvorlig såret. Alt gikk til slutt bra. Marit fikk legebehandling, og hun klarte seg godt.

På legekantoret og venterommet hos Thoresen var det en broket forsamling av folk. Jeg hadde ikke spist på lenge, og nå begynte magen å rumle og det så høyt at noen trodde det var bombenedslag i nærheten! Vi fikk oss en god latter i all ståheien. Vel, vi overlevde dagen.

Senere en dag var jeg oppe på stasjonen. Det ble flyalarm og alle løp det de maktet mot Raumabanetunnelen. Jeg tok igjen ei eldre dame som ikke kunne løpe. Hun ville aldri i verden nå tunnelen før flyene var over henne. Jeg løp bort til henne, løftet den spinkle damen opp og plasserte henne under armen mens jeg løp mot tunnelen. Det var sikkert et underlig syn da jeg kom løpende med denne damen hengende under armen. Hun var nok både forundret og takknemlig for "transporten".

Vi kom oss inn i tunnelen, men det ble heldigvis ingen bombing da. Noen dager senere ble det bombing fra morgen til kveld, og da ble det umulige forhold for oss som bodde like nedenunder stasjonen. Vi evakuerte til Holaker gård på Lesja.



Flyene "hang" nå hver eneste dag over oss ved Lesja, men det var Dombås jernbanestasjon som fikk mesteparten av bombene. Det begynte nå å bli mange folk på gården, og flyene gikk stadig over området. Vi drog derfor opp til ei lita sætergrend som heter Reindøl. Her bodde vi til langt ut i mai måned.

Natt til 01. mai hørte vi noen forferdelige smell nede ved Dombås. Det var veibrua og jernbanebrua over Joraelva som ble sprengt. Veibrua raste sammen etter sprengningen, men den solide jernbanebrua var like god, nesten ingen skader i det hele tatt. Den 1. mai drog tyske kjøretøyer over jernbanebrua på vei ned til Andalsnes som de nådde 02. mai. Vi var slått, og krigen var over i første omgang for oss.



Pensjonert regionsjef fra Linjegods A/S  
Gustav Bjarne Otnæs

Antatt v/NSB 09.12.35 ved Hamar stasjon.

Ansettelse som telegrafist i Åndalsnes 18.01.38

Ansettelse som jb.ekspeditor og jb.fullmektig i Åndalsnes

Ansettelse som sekretær ved administrasjons kontoret, NSB Hamar.

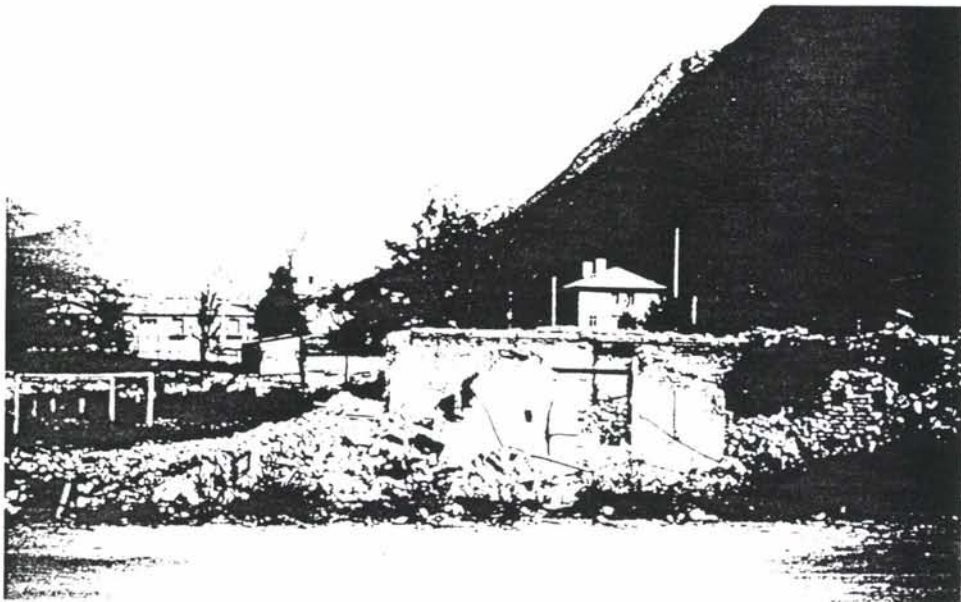
Fortsatte midlertidig ved NSB Hovedstyret 1955-1958,

deretter tilbake til adm.kont. i Hamar som organisasjonssekretær.

Over til privat virksomhet fra 01.01.1966 som trafikksjef i  
jernbancesamlastfirmaet Godssentralen A/S i Oslo.

Begynte i sekretariatet i Linjegods A/S i Oslo 1971.

Ansatt som regionsjef i Linjegods A/S regionkontor i Hamar  
(ansvarsområde Hedmark og Oppland) fra starten av selskapet  
01.01.1973.



Åndalsnes våren 1940.

Foto Leif Evensen.



## KRIGEN 1940 – NOEN MINNER FRA RAUMABANEN

Vekkeklokka ramler infernalsk der den danser rundt på ei skål på golvet klokka 04.30 den 09. april 1940, slik som den forøvrig gjør hver morgen når jeg skal på første tur klokka 05.00 på Åndalsnes stasjon.

Det var den vanlige trøtte stemning og intet spesielt ved denne dagen der jeg ruslet alene nedover gata gjennom en sovende "by" til kontoret. Avgangsmelding på nattoget fra Bjorli ble mottatt og behørig notert i togboka.

Fra kvelden i forveien lå arbeidsoppgaver klar - kartering av 5 jernbanevogner med fersk sild til Hamburg. Vognene skulle avgårde med første tog, og en god del dokumenter og følgepapirer måtte klargjøres.

Men knapt var jeg igang før telefonen ringte. Det var Dombås som meddelte at det var krigshandlinger igang mot Norge. Tysk landgang skulle ha skjedd flere steder. "Nei" sa jeg "det kan ikke stemme, det må i såfall være engelske tropper, for det var jo meldt på radio i går kveld at engelskmennene skulle ha minelagt flere steder utenfor vestlandskysten. Dessuten hadde jo de jaget den tyske båten Altmark langt inn i Jøssingfjorden." Han lovt å undersøke nærmere, og etter noen minutter kom han igjen. Men bare for å bekrefte at det var tyskere og at de hadde gått i land i Trondhjem og var på vei mot Kristiansand og Bergen. "I Trondhjem? - Hva med Agdenes festning?"

Så skulle altså 9. april 1940 bli forskjellig fra alle andre dager !

Hva gjør man i en slik situasjon - alene på morgenen med tanker og ansvar? Jeg ble forbannet, kjente hvordan sinnet (og kanskje redsel) snek seg oppover ryggen. Jeg stod et øyeblikk ved kontorbordet og betraktet arbeidet jeg holdt på med - dermed krøllet jeg sammen hele papirhaugen og kastet den i papirkurven - så sant det stod til meg skulle det ikke bli sild å få i Hamburg.

Men dagen våknet etter en halv times tid, folk strømmet til, for jobb skulle gjøres. En slags følelse av stolthet som den første "nyhetsformidler" klokka seks om morgenen, vist det ene måpende ansikt etter det andre. Det ble liksom tungt å komme igang med jobben for noen hver, men de daglige arbeidsrutinene strømmet på og bare ting som direkte ble berørt av krigen fikk spesialbehandling. De fem vogner med sild ble omdisponert bl.a.

Men ellers søkte man til radioen. Som naturlig var sto nervene i høyspenn med tanke på hva som ville skje. Men også dette medium ble vanskelig å sette lit til, for den ene melding slo den andre ihjel. Og når så Quisling til slutt meldte seg utpå dagen, var virvaret fullkomment. Men hatske tanker og diskusjoner bredte seg mot "angiverne" (senere Quislingene).

Men merkelig nok, vanemennesket forneker seg ikke. Mennesker skulle reise, gods skulle avgårde, østover og vestover. Tog og båt kom og gikk etter vanlig plan. Men så ble det mål av vinduer for tilpassing av blendingsgardiner. Svart papir. Diverse planer for tilpassing til krigssituasjonen ble drøftet. Jo, man måtte nok bare finne seg i at krig var kommet til vår fredelige avkrok av verden og oppføre seg deretter.

IR 11's øvingsplass på Setnesmoen ville naturligvis være kampklar straks, for det gikk jo ut ordre over radio; full mobilisering straks! En ordre som imidlertid like etterpå, uforståelig nok, ble endret til såkalt "stille mobilisering" som nok betød flere dager før de var klar til innsats. Så vidt jeg husker tok det nesten en uke før Setnesmoen og IR11 var klar. Som jernbanemann hadde jeg vært fritatt fra militærtjeneste, men etterhvert skulle det vise seg at jernbanen og de ansatte fikk høyst militær betydning likevel.



Men tilbake til den første dagen. På hjemtur til middag sammen med en kollega fikk vi se at en sersjant hadde stabla ei colt-mitraljøse på beina oppå Risen, like ovenfor jernbanestasjonen. Vi gikk bort for å se på, og det viste seg at sersjanten hadde tatt seg inn på Setnesmoen og sammen med noen ungdommer som hadde arbeidstjeneste der, fått montert sitt "luftforsvar". I øyeblikket var imidlertid "hjelpegjengen" gått for å få seg mat. Sersjanten forklarte oss litt om hvordan mitraljøsen betjenes og virkningen. Og tro meg eller ei, så hørte vi et fly komme høyt over oss, og med kikkerten sin konstaterte han at det var tysk. "Hjelp meg nå karer!" ropte han. Og etter den korte instruksjonen vi hadde fått, kastet vi oss ned. Jeg skulle sikte og trykke av, mens kollegaen skulle sørge for ladingen og styre ammunisjonsbåndene. Sersjanten forklarte at hvert tiende skudd var lysende, så det gjaldt å sikte seg inn på flyet i henhold til dette. Han selv fulgte med med kikkerten for å melde om treff eller bom.

Det hele varte ikke lange stunden, og flyet fortsatte på sin kurs. Vårt første møte med "fienden" ble nok dessverre lite ærefullt, kanskje.

Min arbeidsøkt varte til kl 14.00, så det var på tide å få seg litt middag, og vanligvis med en liten lur, som erstatning for den korte nattesøvnen som første tur førte med seg. Men denne dagen var for spennende til å sove bort. Radion måtte liksom følges hele tiden, på tross av de merkelige meldingene som innløp.

Utpå ettermiddagen fikk jeg beskjed om å ta nattevakt på stasjonen fra kl 22.00 til kl 05.00 neste morgen. Etter gjeldende arbeidstidsbestemmelser var jeg den som hadde lang nok fritid mellom to dagsverk til at dette ble "lovlig". Jo, man holdt "stilen", kanskje naturlig nok, uansett krig "nattevakt" var forøvrig et ukjent begrep på vår vanlige arbeidsplan.

Så var man igjen alene på stasjonen. Denne gang med blendingsgardiner for vinduene og mørkt over hele "byen" - stedet. Med knapt 22 år på baken var man ikke egentlig så høy i hatten, men det viste man selvsagt ikke fram. Man er barsk i den alderen.

Nærmere midnatt kom den tidligere nevnte sersjant (hjemmehørende på Marstein, nederst i Romsdalen) på besøk, og hadde med seg en svær colt pistol og tilhørende ammunisjon. Jeg fikk en rask instruksjon om bruken (jeg hadde aldrig sett eller tatt i et slikt våpen), for han mente jo at jeg måtte kunne forsvare stasjonen mot eventuelle sabotasjeangrep. Mannen dro sin vei, og jeg la mitt "forsvar" pent i skuffen på kontorpulten, ladd men sikret. Hvor færlig kunne et slikt våpen være tro - for såvel meg som for fienden? Er det egentlig så rart at man er en smule nærvøs og nærmer seg kontorpulten med stor forsiktighet og respekt for "forsvaret"?

En liten runde rundt stasjonsbygningen for å sjekke at intet lys sivet ut. Med låste dører, blendingsgardinene på plass i vinduene, svak belysning inne, igjen alene med tanker og ansvar. Er det noe rart at fantasien løp løpsk? "Såfremt noen ville angripe stasjonen, måtte man anta at de var tyskere og dermed snakket tysk. Altså anroper man eventuelle angripere på norsk. Mon tro om tyskere i det hele tatt kunne ha nådd fram til Åndalsnes så raskt? Nei, utelukket! Så slå deg bare til ro gutten min."

Stille og fredelig - intet syntes å ville forstyrre tankepill om krigstilstand i den stille natt.

## BESØK

Klokken kunne være ca to om natta da det plutselig banket på døra. Hva i all verden gjør jeg nå ? Pistolen ? Hvem kunne dette være ? Forsiktig tar jeg pistolen opp av skuffen, ser etter at den er sikret og går bort til døra. "Hvem der?" sier jeg. Prøver å virke morsk i stemmen mens jeg føler skjjelvinga i buksebaken. "Det er flyversersjant - - - -" svares det utenfor "Jeg har takset inn over fjorden med sjøfly fra skvadron så og så i Bergen" "Vel, jeg får tro deg. Kom inn! Men nåde deg om du lyver, jeg står med pistolen klar" svarte jeg. Inn kom en liten kar i marineuniform og presenterte seg. Han hadde stukket av med sitt fly da Bergen ble angrepet om morgenen før, og var nå kommet til Åndalsnes hvor han ville melde seg for IR11. Det var liten trøst jeg kunne gi ham i så måte. Min eneste militære kontaktmann, sersjanten, hadde jeg ingen mulighet til å få kontakt med før utpå dagen (det var ingen natt-krig hos oss). Jeg fikk ordnet et sted å sove for den unge mannen, og dermed var "krigssituasjonen" for den natta over.

## ETTER 9. - 10. APRIL

Det skjedde selvsagt mye nytt hver dag fremover, men det får klare seg med en oppsummering av episoder de første dagene.

En litt større båt lå til anker innpå fjorden, ryktevis skulle det være en finsk båt lastet med ammunisjon og sprengstoff. Den vakte nok oppsikt for fienden, som snart begynte å slippe bomber etter den, men fra stor høyde og det ble ihvertfall ingen treff. (Senere ble den losset ved kai og kom seg visstnok velberget ut). Noen bomber så sjøsprøyten sto til vers syntes nærmest som underholdning. Det skulle bli en annen innstilling etter hvert.

Den tidligere nevnte mobilisering kom nå igang og det strømmet folk, hester og vel noen få biler til Setnesmoen. Jeg tror det meste kom pr båt til Åndalsnes og Veblungsnes. Jernbanestasjonen skulle forsvares og militære inntok strategiske punkter rundt stasjonen. Stort sett var det vel bare militære utstyrt med Krag Jørgensen i første fase.

En dag passerte et par tyske jagere lavt over hustakene og de ble beskytt med "krager", men uten noen virkning selvsagt.

For å sprengne jernbanen og hindre fremføring av tropper og materiell slapp tyskerne fallskjermtropper for første gang på Lesja, men da var allerede tropper fra IR11 kommet til Dombås, og sammen med en liten tropp frivillige fra Lesja ble disse tatt til fange allerede samme kveld. Neste dag kom fangene med eget tog til Åndalsnes. Der sto rekker av militære oppstilt på plattformen med geværet i angrepsposisjon mens de tyske fangene måtte gå spissrotgang frem til ventende biler. Det dreide seg vel om en ti - tolv tyskere. Plutselig fikk en norsk rekrutt sammenbrudd, ropte og skrek og måtte tas hånd om. (Tyskerne hadde det tilsynelatende moro. De oppførte seg forøvrig ganske nonchalant).

Togene ruslet og gikk foreløpig, men for å unngå flyangrep ble togene sendt avgårde om natta stort sett. Dette medførte etter hvert problemer for stasjonsmesteren på Verma, som var alene om å betjene togene om natta, mens tyske fly forstyrret søvnen om dagen. Jeg ble så beordret til Verma for å assistere der. Da var vi vel kommet til ca midten av april.



## **VERMA STASJON**

Jeg gikk rett inn i nattjobb for å gi stasjonsmesteren muligheten til å sove litt, men etterhvert delte vi jo på jobben så godt som det lot seg gjøre, og det var nok av begivenheter å berette om, enten det nå gjaldt dag eller natt.

IR11 hadde forflyttet et kompani til Verma, og i forbindelse med tyske fallskjermtropper som ble sluppet over Dovre/Dombås skulle dette kompaniet forflyttes med tog fra Verma til Dombås. Det ble stilt et tog med vogner for materiell, hester og personell til dette, og innlastingen startet utpå kvelden.

Litt av norske militæres "krigsholdning" viste seg allerede ved dette høvet. Kompanisjefen satt inne på mitt kontor og støttet hodet i hendene, mens han bare ojet seg for hvor galt det var med denne krigen. Tydelig manglende krigsmot hos enkelte militære.

En fenrik i kompaniet tok kommandoen, og sammen organiserte han og jeg hele innlastingen, som ble unnagjort på et par timer. Det kan tilføyes at nettopp denne samme fenriken ledet angrepet mot fallskjermtroppene og slo tyskerne sønder og sammen, etter hva jeg fikk opplyst. Det fantes heldigvis mange militære nordmenn med både mot og mer til. Under oppholdet av nevnte tog kom lokomotivfører Erling Wiig og hans fyrbøter, Asbjørn Brekken, inn på kontoret for å få seg litt mat. De hadde en brøds kalk og litt smør, tappet i vann fra springen og drakk til. Svarte og trøtte sovnet de til slutt over brødblingsene en stund. Nåja, jernbanefolk tok nok sine tunge tak i forbindelse med krigen, uansett rekruttjeneste eller ei.

Uheldigvis måtte toget holdes tilbake et døgn på grunn av at skinnegangen var blitt bombet, og ble under oppholdet plassert i Vendetunellen for å unngå flyangrep.

## **FLYASSISTANSE KOMMER**

En dag kom en hel sverm av engelske jagerfly (Gladiator) med sine røde, optimistiske sirkler under vingene. Borte var de svarte, korsmerkede tyske, og stor glede blandt oss alle. Nå skulle vi kanskje bli kvitt den stadige trusselen fra luften. Men akk, hvor lenge var Adam i Paradis. Med kjempeinnsats, bl a fra lokalbefolkningen var det brøytet opp flyplass på Lesja-skogsvatnet, hvor "flyhjelpen" skulle overnatte. Men allerede morgenen etter ble "flyplassen" angrepet av tyske fly, og det ble sagt at de engelske flyene hadde frosset fast i isen og kom seg ikke opp til forsvar. Dermed var luftveien igjen helt fri. Noe som viste seg i stadig økning i luftangrepene igjen, bl a mot jernbanen.

## **LYNRASK TRANSPORT ÅNDALSNES - DOMBÅS**

En engelsk flyattache som var kommet inn til Åndalsnes pr krigsskip måtte transporteres med tog på absolutt raskeste måte til Dombås (jeg tror det hadde sammenheng med nevnte jagerflyepisode). Jeg fikk melding på Verma stasjon at lokomotiv og en personvogn startet fra Åndalsnes og skulle gå direkte til Dombås uten stopp. Med nesten 40 km avstand mellom Åndalsnes og Verma var det vanligvis rikelig tid til oppsett av innkjørssignal med videre. Men denne gangen fikk jeg plutselig se toget komme så dampen stod omkring borte på andre sida av dalen og la på sprang, fikk satt opp innkjørssignal, løp tilbake til stasjonen og rakk såvidt å komme ut på plattformen med passersignalet da toget "oste" forbi, mens lokomotivfører Erling Wiig hang ut av vinduet og vinka med begge armene. På de 114 km mellom Åndalsnes og Dombås brukte toget ca 1 1/4 time (nesten 100 km/t i gjennomsnitt). Jo, flyattacheen måtte fram, men dessverre for ham, og kanskje for krigssituasjonen, så ble han drept i et flyangrep på Dombås kort tid etter ankomsten.



## **JERNBANELEDELSEN I HAMAR DISTRIKT TIL VERMA**

En dag kom distriktsjef Poppe sammen med sine nærmeste medarbeidere, kontorjef Nyquist, overingeniør Lysgård og inspektør Humerfeldt i eget tog til Verma. Toget bestod av hovedstyrets inspeksjonsvogn og lokomotiv. De hadde forflyttet seg nordover etter hvert som tyske tropper rykket oppover Gudbrandsdalen. I Verma var man bra beskyttet mot luftangrep ved å forflytte togene inn i Vendetunellen eller Kyllingtunellen nedenfor Verma stasjon. Det ble stort sett den siste tunellen som ble benyttet.

Med jernbaneledelsen på plass i Verma ble jernbanetrafikken på et vis styrt i fra Verma. Selv om dette ble nokså komplisert p g a luftangrep mot skinnegangen og brutte telefonforbindelser.

I tillegg til jernbaneledelsens tog kom det etter hvert flere tog med materiell som ble trukket unna krigshandlingene i Gudbrandsdalen, og som måtte plasseres i tunellene. Bl a kom et helt tog med personvogner, og med tre lokomotiver foran, et ammunisjonstog lastet med ca 400 tonn ammunisjon og sprengstoff. Dette skapte naturligvis store problemer når tog skulle fremføres forbi Verma. Da måtte nemlig de forskjellige tog trekkes frem til Verma, som bare hadde ett kryssningsspor, og dette ble selvsagt for kort til disse lange togene. Når så disse kompliserte forbikjøringsmanøvrene måtte foregå i mørke om natta kan en lett tenke seg det ble en del ekstra problemer.

Allerede ved første togkryssning, det var enda mens vi hadde bare det lange persontoget stående i Kyllingtunellen, oppsto et spesielt problem. Jeg fikk avgangsmelding på et tog fra Åndalsnes om natta, jeg tror det var i forbindelse med forflytting av engelske tropper og materiell sydover til Gudbrandsdalen. Jeg løp ned i tunellen med beskjed til lok- og togpersonalet som lå og sov i en av vognene. Lokomotivpersonalet til de tre lokomotivene entret sine respektive lok, freste opp fyren og ga etter hvert full fart bakover. Men lokomotivene som sto vendt nedover med fronten, og i 18 promille stigning og glatte skinner, rikket seg ikke, tross flere forsøk. Jeg sto på forreste lok, hvor både lokpersonalet og jeg måtte plassere oss nederst på stigbrettet for å få luft, for tunellen ble full av røyk og damp. En av årsakene til at toget, selv med 3 lok, ikke lot seg rikke, var nok sandstrøingsapparatet, som hadde utløp foran hjulene, og dermed ble uten virkning ved rygging. Til slutt måtte toget trekkes nedover, ut av tunellen for så å rygge på nytt derfra. Og så gikk det endelig. Det ble noe nervepirrende fordi toget fra Åndalsnes snart kunne være ventendes. Så jeg måtte jo stå langt foran med min skarpe signallykt for å forsøke å stoppe toget i tilfelle det skulle komme. Men toget kom seg opp til Verma stasjon, og jeg måtte løpe etter gjennom den røyktette tunellen. Og jeg kjente hvordan det sved og brant i lungene. Men men, alt gikk bra også denne gang.

## **ENGELSK STØTTE**

Så skulle det kanskje endelig bli slutt på tyskernes overlegenhet. For engelske tropper ble ilandsatt i Åndalsnes, og kolonner med tropper og materiell fylte veiene med kurs mot den tyske framrykking i Gudbrandsdalen. Dermed stiltes det store forventninger. Men det varte ikke mange dagene før bilkolonnene raste andre veien ned til Åndalsnes igjen. Til gjengjeld ble flyangrepene fra tysk side trappet opp, og bombeangrepene og flyalarm fylte etter hvert mye av dagen. På Verma fikk vi meldinger om voldsomme flyangrep i Åndalsnes, men kraftig luftvernild fra engelske krigsskip på havna holdt flyene på noenlunde avstand. Men denne situasjonen var likevel uholdbar for befolkningen på Åndalsnes, som måtte fraflytte stedet og finne seg losji hos venner og kjente rundt omkring i Isfjorden, Torvik, Rødven, Liabygda o s v . Engelskmennene trakk seg til slutt ut av Åndalsnes, og dermed var det nærmest "fritt fram" for tyske flyangrep, som med sprengbomber og brannbomber satte hele stedet ute av drift. Som nevnt, var praktisk talt hele befolkningen evakuert, og på tross av alle bombeangrepene og brannene som etter dette oppsto, ble såvidt vites bare en eneste av Åndalsnes' befolkning skadet, og ingen drept. Men nesten alle hus på østsiden av jernbanen ble totalskadd eller nedbrent, også resten av stedet fikk store bombe- og brannskader.



## **TILBAKE TIL BEGIVENHETENE PÅ VERMA**

De kronglete krysningsforhold og togene i tunneller fortsatte, men nå var jo toggangen betydelig redusert fordi stadige flyangrep mot skinnegangen hindret toggangen om dagen. En får kanskje si heldigvis ble det brukt en del såkalte "lette" bomber. Dette var sprengbomber fulle av splinter som eksploderte oppå bakken, men som også gjorde betydelig skade på selve skinnegangen. Splintene hadde slik sprengkraft at de til dels slo hull i skinnene og deler av skinnene falt ut. Dette var relativt lett å reparere, idet man klarte seg kanskje med å skifte ut en skinne eller to. Slike reparasjoner ble så utført av baneavdelingsfolkene så snart bombingene var slutt for dagen, og så fikk man klarsignal for å sende tog over. Bra jobb gjort i krigsfasen.

Bombing av Verma stasjon og Kylling bru fortsatte, men vi hadde bra "tilfluktsrom" i en stor oppmurt tunnell for en bekk som passerte under stasjonstomta. Dit trakk vi oss tilbake når flyalarmen gikk, og såvel distriktssjefen med følge og stasjonsmesteren og jeg unngikk å få noen bombe i hodet. Skjønt det var kanskje bare såvidt noen ganger. En bombe falt i skråningen på oversiden av tilfluktstunellen vår og en annen like bak stasjonsbygningen. Det ble en del splinhull i veggen og mesteparten av inventaret lå strødd utover golvene. (Salt, kaffe og sukker, kopper og kar, stoler og bord befant seg ikke lenger der det skulle være p g a risting fra eksplosjonen).

## **FORSYNINGSSITUASJONEN PÅ VERMA**

Det ble etter hvert smått med noe å fylle magen med inntil distriktssjefen fikk ordnet med leveranser fra IR11-forlegningen. Da kom det både smør, sild, brød, sjokolade og litt av hvert. Så da falt det litt på oss "plebeierne" også.

## **SLUTT PÅ TOGGANGEN PÅ RAUMABANEN**

Krigslykken snudde seg ikke tross assistanse fra engelskmennene (det gikk ellers rykter om at engelske tropper neppe var stort å stille opp med mot den tyske krigsmaskinen, snarere mer til bry enn til hjelp for nordmennene) Som nevnt kom de snart i retur fra Gudbrandsdalen. Tyskerne rykket fram og var såvidt vites kommet gjennom den siste motstanden i en trefning i Rosten mellom Sel og Dovre. Det var derfor på tide å redde unna togmateriell. Som nevnt tidligere hadde vi fra før av stående 3 tog i Verma (eller kanskje vi skulle si oppbevart mot flyangrep), nemlig det lange persontoget, toget for jernbaneledelsen og toget med 400 tonn ammunisjon og sprengstoff.

Etter at tyskerne rykket fram og nærmet seg Dombås, så skulle fortsatt soldater og materiell trekkes nedover til Åndalsnes. Og en kveld fikk vi melding om at det skulle komme 3 tog i denne forbindelse. Dermed hadde vi våre store krysningsproblemer på Verma til gangs. Alle togene skulle komme om natta. Vi startet straks opp med å plassere våre 3 tog i ene krysnings-sporet, men de rakk jo selvfølgelig langt utover forbikjøringen i andre enden. Bakfra sto de i følgende rekkefølge: ammunisjonstog, ledertog og persontog med de tre lokomotiver. Over telefon hadde vi gitt beskjed til Bjorli om vår krysningssituasjon.

Selv om det tok ganske lang tid, så gikk det bra med de to første togene. Men det ble verre med det tredje, som bestod av en masse tomme godsvogner (anslagsvis 40 vogner). Og dette klarte ikke å stoppe tidsnok og braste inn i vårt før nevnte "ammunisjonstog". En liten sammentreff av lykkelige omstendigheter, det viste seg nemlig at de to siste vognene i ammunisjonstoget lå nærmest knust og hundrevis av norske krysantgranater var spredd rundt uten at en eneste eksploderte. Om en eneste hadde eksplodert, ville utvilsomt hele toget "gått i lufta", og med det kanskje mye av stedet Verma. Kollisjonen kan skyldes mange ting, stort tog, vakuumbremser, svært sentvirkende, og på langt nær alle vogner var utstyrt med bremses. Det var svarte natta, signallys med parafinlamper som ga dårlig sikt o.s.v.



## **SØKING ETTER INGENIØRTROPPER**

Så var Raumabanen skikkelig sperret ved Verma, muligens i tillegg til bombe-ødeleggelser andre steder. Jeg fikk i oppdrag å prøve å finne norske ingeniørtropper som skulle befinne seg et eller annet sted mellom Bjorli og Lesjaverk for å skaffe hjelp til rydding av linjen ved Verma. En engelsk ordonans på motorsykkel tok meg med oppover utpå dagen. Vi undersøkte mulige steder hvor ingeniørtroppene kunne være å finne, men kom frem til Lesjaskog Samvirkeag uten resultat. Militære som vi traff på kunne ingen opplysninger gi. Ved Samvirkeag var en bensinpumpe, og vi skulle fylle bensin, men før vi kom så langt gikk tyske bombefly til angrep. Vi reddet oss inn i kjelleren i Samvirkeag og beholdt sannsynligvis livet på den måten, for en bombe falt nemlig rett utenfor, så vindu og dør ble sprengt i filler mens vi stod innenfor den solide kjellermuren og klarte oss. Verre gikk det med en haug med kallosjer, gummistøvler o.s.v. som ble skåret i småbiter av splintene fra bomben, som føk inn gjennom vinduet. Dessverre ble en norsk soldat som stod i samme retningen også truffet og drept.

Den engelske ordonansen og jeg stakk ut så snart bombingene stilnet, fikk på et vis fylt litt bensin og fortsatte videre på vår jakt etter ingeniørtropper. Jeg satt hele tiden og speidet opp i lufta for å se etter eventuelle flyangrep. På grunn av bråket fra motorsykkelen var det nemlig umulig å høre flydur. Men tross speidingen oppdaget jeg ikke noe fly før vi plutselig ser gnister og blå flammer rundt oss i veien. Merkelig nok ble vi ikke truffet i kuleregnet. Vi veltet oss ut i snøhaugen og krabbet ut i skogen, hvor vi prøvde å beskytte oss bak store furuer etter hvert som flyet sirklet over oss og pepret med maskingevær. Vi ironiserte oss imellom med at det var rart tyskerne kunne vinne en krig med så dårlig treffsikkerhet. Vi måtte ta med litt galgenhumør også i all elendigheten.

Etter en times opphold der fant vi frem til motorsykkelen som lå uskadd i veikanten og fortsatte på leting etter våre nevnte ingeniørtropper. Men nå syntes hele bygda øde og forlatt og ingen soldat fantes. To fjøs stod i brann etter bombingene, det var tilsynelatende brukt både brann- og sprengbomber. Atter en bekræftelse på vanvittig krigføring, slikt må bare oppfattes som skremmeskudd (det ble opplyst senere at bonden på en av gårdene ble drept av bomben mens han oppholdt seg i fjøset). Nå nærmet det seg kveld, så flyene var forsvunnet.

Den engelske ordonans hadde et oppdrag i Dombås, så han fortsatte mens jeg gikk av hos mor og far på Lora for å få litt mat og sove etter nærmere 40 timer uten søvn og knapt med mat.

Siste toget mot Romsdalen gikk denne kvelden. Det var fullsatt med engelske og norske militære med flere, og hadde både gods- og personvogner og tre lokomotiver. Dessverre kjørte toget ned i et bombekrater nord for Lesjaverk og flere ble drept og skadet. Jeg skulle også ha fulgt med toget tilbake til Verma, men utkjørt som jeg var, våknet jeg ikke før neste dag. Var det igjen en skytshelgen som tok seg av min skjebne ?

## **TYSKERNE KOMMER**

Den første mai skulle jeg prøve å ta meg tilbake til Verma/Åndalsnes på sykkel, men før jeg kom ned til veien fikk jeg se en motorsykelkolonne og oppdaget straks at det var tyske uniformer. Etter hvert kom det biler av ymse slag. "Javel, dette er altså invasjon" tenkte jeg og måtte naturlig nok la tanken gå litt tilbake på alt som hadde skjedd fra klokka 05.00 den 09. april til idag. Nå var alstå marerittene fra de siste døgn nærmest over, men det var neppe tilrådelig å begi seg ut på landeveien under slike forhold, så jeg valgte å vente litt med å dra nedover Romsdalen.



JØRGEN STRANDLI

ANSATT NSB 20.11.1936.

ANSATT TELEGRAFIST 03.02.1939.

SENERE AVANSERT TIL JERNBANEKSPEDITØR OG FULLMEKTIG:

ENDTE OPP SOM SJEF VED GODSAVDELINGEN VED ÅNDALSNES STASJON.

FOR SIN INNSATS FOR IDRETTE BLE HAN ÆRESMEDLEM I BÅDE TRESFJORD OG ÅNDALS-  
NES IDRETTSKLAG. ETTER KRIGEN MOTTOK HAN KRIGSDELTAKERMEDALJEN MED DIPLOM.

Jørgen Strandli som var telegrafist ved Åndalsnes stasjon var i april dagene i 1940 hjemme en snartur på Rena. Her fikk han melding om at tyskerne hadde angrepet Norge, det var krig.

Han fikk pakket sammen sine saker snarest og tok første tog til Hamar. På Rena var det stille og rolig, men ved ankomsten til Hamar var situasjonen helt anderledes. Mye folk hadde evakuert fra Oslo-området, og mange visste ikke engang hvor de skulle dra.

Venteværelset på Hamar stasjon var fullt av folk som ville komme seg unna krigshandlingene. De ante nok ikke at det nok hadde vært det beste å holde seg hjemme, det skulle nok mange få sanne.

På toget fra Hamar til Åndalsnes var det så stappende fullt at barna måtte sitte på fanget til sine medpassasjerer forteller Strandli. Toget kom vel fram til Åndalsnes. Strandli begynte straks på jobben sin ved Åndalsnes stasjon, og her tjenestegjorde han så og si hver eneste dag til kapitulasjonen kom i Sør-Norge.

Det var elendig med beskyttelsesrom på Åndalsnes. Strandli og en annen telegrafist, Torbjørn Viken, satte i gang med å grave ut et beskyttelsesrom borte ved Kammen like utenfor Åndalsnes stasjon. Det skulle dessverre vise seg at dette "beskyttelsesrommet" lå for langt fra stasjonen, en rakk faktisk ikke så langt før de tyske flyene var over en.

Aktiviteten ved Åndalsnes stasjon var stor. Flere tog ble satt opp for Infanteriregiment nr.11, som var stasjonert på Setnesmoen. Det første militærtog ble sendt til Dombås den 13.april og de kom i " grevens tid " til Dombås for dagen etter ble det sluppet ned 180 tyske fallskjermjegere over Dombås - området. Disse fikk en velkomst som de sent vil glemme og " Mørebataljonen " gikk seierrik ut av kampene her.

Så en dag kom det sigende inn en rekke engelske krigsskip til Åndalsnes. Nå skulle en endelig få stoppet den tyske frammarsjen, trodde de fleste. Det ble satt opp en rekke tog for de engelske styrkene, men nå begynte også tyskerne en intens og vedvarende bombing og skyting av Åndalsnes.

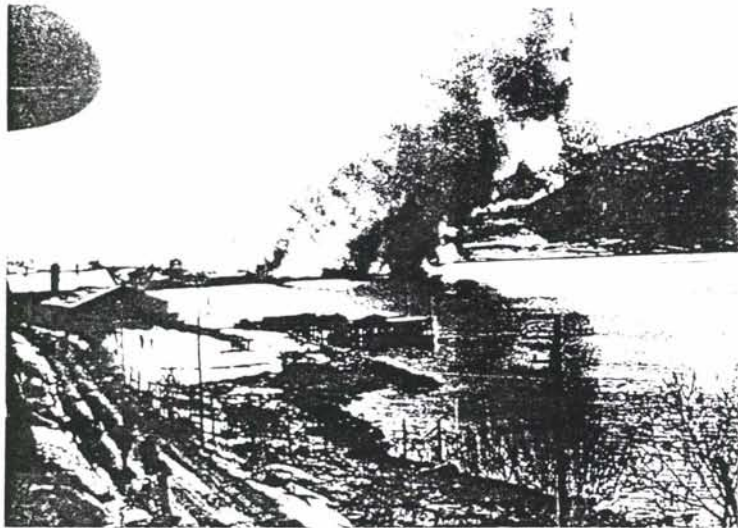
De tyske flyene dukket ofte helt uforvarende opp over Åndalsnes, det var de høye fjellene rundt som var årsak til det. Da gjaldt det å løpe for livet sier Strandli, bort til et lite beskyttelsesrom like ved Viktoria hotel rett ovenfor stasjonen.

Enkelte dager var det rene marerittet, med stadige angrep fra tyske fly og det var ikke " småsaker " de slapp ned over stasjonsområdet. Enkelte av kraterene målte over 20 meter i diameter.

Strandli forteller videre at en fikk opprettet en slags varsling om flyangrep med Verma stasjon. Stasjonsmester Holland og telegrafist Otnæs sendte melding over telefon når de så fly på veg ned Romsdalen mot Åndalsnes. Hele Åndalsnes ble i disse dager så og si jevnet med jorden, men merkelig nok, stasjonsbygningen ble stående. Selve jernbanetomta så ut som en potetåker og til slutt nyttet det ikke å få togene inn på stasjonsområdet. Togene måtte stoppes utenfor innkjørsignalet og avlesses der.

Strandli sier selv at det bare var gjennom den sterkeste selvdisiplin at det var mulig å holde ut i disse siste dagene.

Om kvelden natt til 2.mai gikk de siste engelske soldatene ombord i de store krigsskipene som lå på fjorden utenfor stasjonen. Både Åndalsnes og Veblungsnes var nå utslettet, det røk og brant over alt. Strandli som ennå ikke hadde gitt seg ble nå stoppet for hver 100.meter av engelske vakter. Tilslutt ble han arrestert, de trodde han var tysk spion. Han ble spurt hva han gjorde for noe og han fortalte som sant var at han var telegrafist. De nervøse engelske vaktene tenkte at her har vi nok en som sender melding til tyskerne. Så i denne skjebnenatten ble han bragt ombord i ett engelsk krigsskip til forhør. Heldigvis var det en norsk los ombord og han kunne bekrefte hvem Strandli var, og at han til siste slutt hadde gjort sin jobb ved jernbanen fo at de engelske styrkene skulle komme seg helskinnet fra Åndalsnes. Den engelske offiseren bad om unnskyldning, og Strandli ble ført i land. Det var nok en underlig følelse å bli fraktet til land mens brannskjøret flakket og lyste opp disse trolske og vakre fjellene rundt Åndalsnes. Krigen var nå slutt i Sør - Norge.





JERNBANEMUSEET  
HAMAR

VERKSTEDARBEIDER ARNE E.KÅTEN :

Antatt NSB : 18.02.1936  
Verkstedarbeider : 28.04.1946

Kåten var en av de dyktige verkstedarbeiderne fra Hamar som ble beordret av ledelsen i Hamar til å holde lokomotivene i orden under krigshandlingene i Gudbrandsdalen og Romsdalen i april dagene i 1940.

Han kom etter det lokomotivfører Tilley forteller til å følge med ham under kamphandlingene i Gudbrandsdalen helt fram til Åndalsnes og videre med et engelsk krigsskip til England i maidagene i 1940.

Både han og Tilley fulgte med det siste toget fra Dombås om kvelden den 30.april. Ved Knipstuen mellom Lesjaverk og Lesjaskog kjørte toget ned i et bombekrater. Mange ble drept. Kåten og Tilley måtte herfra marsjere sammen med de engelske styrkene helt fram til Verma.

Sent på kvelden den 1. Mai dro han med siste tog fra Verma til Åndalsnes og derfra med et engelsk krigsskip til Scapa Flow.

Kåten ble ikke lenge i Scapa Flow, men ble sendt til de norske styrkene i Skottland.

Siden han var en dyktig verkstedarbeider, ble han sendt til Canada for å bli utdannet flymekaniker.

I 1941 fikk familien hans tre brev fra ham. Disse brevene ble sendt fra USA gjennom noen venner der. USA var ikke i krig med Tyskland, så på den måten kom posten fram.

Etter fullført flymekanikerutdannelse i Little Norway kom han tilbake til England, hvor han tjenestegjorde helt til krigen var slutt.

Mye av tiden der var han med på transportfly fra England både til Afrika og Asia.

I 1945 kom han tilbake til Norge, og ble stasjonert i Oslo. Høsten 1945 var han på flymekanikerkurs i USA. Etter å ha tjenestegjort i flyvåpenet en stund her i Norge, sa han farvel til det militære og begynte ved jernbaneverkstedet her i Hamar igjen.

For sin innsats under krigen ble han tildelt flere krigsmedaljer.

Denne redegjørelsen er gjort etter brev og samtaler med Kjell Vaaler.



Banemester Anders Pladsen

## Erindringer fra krigsutbruddet i 1940 og den nærmeste tid.

Jeg var i 1940 stasjonert på Dombås og hadde strekningen Otta- Dombås-Lesjaverk. Den 9.april om morgenen kom nyheten om at tyske tropper var gått iland på flere steder i vårt land. Mobiliseringsordre gikk ut til alle våre styrker og spenningen var stor, hvorledes dette ville utvikle seg. jeg bodde med min familie, hustru og seks barn i alder 14 - 2 år) like nedenfor Dombås stasjon. Dombås var jo et knutepunkt, og dersom det kom til krigshandlinger her, var vår stilling særlig utsatt. Vi fant det derfor sikrest å forberede evakuering, og vi fikk komme inn på gården Lykja hos gårdbruker Ola og Peder Hestdal, Dovre. Gården ligger på venstre side av Lågen, og vi mente å være utenfor alfarvei og nogenlunde trygge. Selv fikk jeg bo hos baneformann Olav Løkken et stykke vest for Dombås stasjon. De første dagene hendte det ikke noe spesielt, bortsett fra at tyske fly på rekognisering var å se. Lørdag 13.april ankom ekstratog fra Åndalsnes med norske tropper fra Møre og Romsdal. Det var også på høy tid, for søndag den 14.april ved 17-18 tiden ble ca. 180 tyske fallskjermssoldater sluppet ned syd, nord og vest for Dombås i nærheten av de 3 jernbanelinjer, og hensikten var å besette Dombås stasjon, for å bryte jernbaneforbindelsen. Det ble nu kamp mellom de to parter og fallskjermssoldatene fikk en varm mottakelse. Det gikk heller ikke så lenge før tyskerne som var sluppet ned ved Raumabanen og på Dovrebanen mellom Dombås og Fokstua var uskadeliggjort. De fleste ble tatt til fange. Derimot gikk det ikke så fort syd for Dombås mot Dovre stasjon. Her var terrenget mer åpent og tyskerne lå i stilling i skogsnar på forskjellige steder hvor det var vanskelig å få bukt med dem. Senere forskanset tyskerne seg på gården Lindsø på Dovre. Her hadde de en ypperlig stilling og behersket dalen og jernbanelinjen med sine automatvåpen. De hadde dessuten tatt endel norske sivile som gisler og dette vanskeliggjorde de norske troppers aktivitet. Såvidt jeg erindringer gikk det bortimot en uke før tyskerne kapitulerte og oppga sin stilling på Lindsø, og det etter at engelske tropper med tyngre skyts var ankommet. Natten mellom den 14. og 15.april sprenget fallskjermssoldatene skinnegangen like nord for Uleklev tunnel og skadet en undergang like i nærheten. Skaden på skinnegangen bestod i at et stykke, ca. 60 cm langt, var sprenget bort av en skinne i ytterstrengen i en kurve. Noen visitasjon av linjen var ikke mulig å foreta den mandagen, på grunn av tyskerne, og det underlige hendte at det siste tog som ankom til Dombås sydfra, et godstog på en 14-15 vogner passerte dette brudd uten å spore av. Det ble fortalt at lokomotivet ble beskyttet like foran Uleklev tunnel, og lokomotivfører og fyrbøter kastet seg ned på dørken mens kulene gikk gjennom sidevinduene, og de kom uskadd frem til Dombås stasjon. Etter at tyskernes planer om å besette Dombås mislykkedes, begynte de sin terrorbombing av Dombås, og det var daglige angrep. Stasjonstomten ble bombet, likeså ble flere privathus, et hotell, en forretningsgård og et forsamlingslokale ødelagt. Nabohusene på begge sider av huset hvor vi hadde bodd brandt opp, og splinter gikk gjennom veggen og trengte inn i en skrivepult som stod igjen på mitt kontor. Skrivepulten bærer dette minne også i dag. Vi var da glad vi hadde fraflyttet stedet.

Linjepersonalets oppgave etter bombeskadene på stasjonstomten var å søke å få de reparert så snart som mulig, men det viste seg å være vanskelig å få den nødvendige arbeidsro. Bombeflyene kom plutselig over oss i skjul av den høye fjelltopp nordøst for stasjonen. Dette ble imidlertid avhjulpet i samarbeid med de norske militæret, idet en signalpost ble plassert oppe i fjellet med utsikt nedover dalen hvor flyene kom, og fra vaktmannen ble det så gitt signal til vaktmann på stasjonstomten, hvorved arbeidsfolkene fikk såvidt tid til å søke tilflukt i en av tunnelene før angrepet kom.



2

Dette pågikk i flere dager. Vannforsyningen til stasjonen ble brutt, idet en stor bombe traf ledningen og dannet et veldig krater, alt så trostesløst ut. Søndag 21.april falt en bombe like i innslaget til tunnel til Raumabanen og drepte noen personer. De sto foran åpningen og ble truffet av splinter. Tirsdag den 23.april (såvidt jeg husker) ble Dombås stasjonsbygning bombet og brandt opp på kort tid. Flere jernbanevogner som stod på stasjonen, gikk opp i luer, deriblandt en ammunisjonsvogn som putret og smalt i lengre tid. Under et angrep som kom særlig plutselig måtte jeg søke tilflukt under en jernbanevogn, og noen dager før stasjonsbygningen brandt opp søkte jeg tilflukt i kjelleren i bygningen. Da var jeg virkelig redd, murpuss falt av veggene av rystelserne fra bombene, og jeg bestemte meg for aldrig å søke tilflukt i kjelleren mer. I denne periode ble det lite både av søvn og mat, daforsyninger stoppet opp og butikkene var tomte, og alt var kaos. Noe hjelp hadde vi av proviant (kjeks og hermetikk) som engelske tropper hadde etterlatt. Tyskerne trengte etterhvert lenger oppover Gudbrandsdalen og det kunne ikke gå lenge før de var på Dombås. Norske og engelske tropper søkte å hindre fremrykningen og ved Kvam var det harde trefninger, men overmakten var for stor og forsvaret måtte oppgis. Den 30.april kom det beskjed om at troppene skulle returnere til Åndalsnes, og ekstratog skulle settes opp på linjen nord for tunnelen på Raumabanen. Såvidt jeg husker bestod toget av 13-14 boggier, med 2 lokomotiver foran og et lokomotiv midt i togstammen. Det ble også av jernbanens administrasjon tilkjennegitt at tjenestemenn som ønsket det kunne få være med toget, da tatet mer kunne utrettes på Dombås før uvaret var over. Da det viste seg at min familie flere ganger hadde vært i fare på det sted på det stedet på Dovre hvor de oppholdt seg, bestemte jeg meg for å prøve å ta dem med på toget og reise til Verma til mitt opprinnelige hjemsted. Etter stor spenning og ikke uten fare lykkedes det også, og vi fikk plass i en boggie like bak det lokomotiv som var plassert midt i togstammen. Ved 22-tiden eller noe senere satte toget seg i bevegelse. Det gikk ganske smått og kommet forbi Jora bru ble det stopp. Om et øyeblikk hørte vi et veldig brak. Det var skinnegangen på Jora bru som ble sprengt. Ferden fortsatte så videre til Bothem, Lesja, Lora og Lesjaverk uten at noe særlig hendte. Militære blir opptatt overalt og toget var overfylt. Det gikk så videre fra Lesjaverk og kommet ca. 2 km forbi stasjonen ble det plutselig stopp. Det gikk et veldig rykk gjennom toget og de to lokomotiver foran toget sporet av og lå delvis veltet over på siden. Et bombekrater og en ødelagt skinnegang var årsaken. Det oppstod nå panikk på toget. Lokomotiv nr 2 gikk baklengs med tenderen foran, og en linkevogn som var nærmest ble delvis smadret mot maskinen og ble presset mot skorstenen og det oppstod brand. Engelske soldater var plassert overalt og flere omkom. Vi hørte skyting og det ble fortalt at soldater ble skutt av sine egne, da de satt fastklemt i flammene. De engelske og norske tropper tok nu landeveien fatt mot Åndalsnes. Ingen av min familie ble skadet, og lokomotivet midt i togstammen tok de vogner som stod på sporet tilbake til Lesjaverk stasjon. Klokken var da mellom 1 og 2 om natten. Hvor skulle så vi gjøre av oss? Vi måtte prøve å ta bus et eller annet sted, tok landeveien fatt og kom inn på gården "Tensrud nord for Lesjaverk ved 3-tiden om natten. De var forstæelsesfulle og vi ble anvist et stort rom i 2.etasje med flere senger og kom tilro. Neste dag den 1.mai gikk i spenning, hvad ville hende? Det

gikk flere tyske fly langs dalen uten å gjøre noen skade, og ved middagstider så vi fra gården at tyske tropper på motorsykler passerte på vei mot Åndalsnes. Det var da intet annet å gjøre end å holde oss i ro hvor vi var, da ingen mulighet var tilstede for å komme videre til Verma. Det var flere jernbanemenn som oppholdt seg rundt Lesjaverk og 2. eller 3.mai kom det beskjed om å innfinne seg på Dombås så snart som mulig. Familien ble så tilbake på Stensrud, og var der i ca. 8 dager før de fikk anledning til å flytte til Verma, og jeg tok meg frem til Dombås. Jeg fikk da i oppdrag å lede utbedringsarbeidene på stasjonen med de arbeidsfolk som kunne skaffes, og det under oppsikt av tyske soldater i full utrustning. Det var om å gjøre å få trafikken i gang så snart som mulig for transport av tropper nordover. Tyskerne skaffet rør for reparasjon av vannledningen, bombekraterne ble fylt igjen og skinnegangen utbedret. Ved Tallerås bru på Dovre som var sprengt før de engelske og norske styrker trakk seg tilbake var tyske tropper igang med å bygge senk-kasse i elveløpet for å løfte det nedfallene brospenn. Det hastet med å få broen i kjørbar stand igjen. Også her ble jeg tilkalt for å ta meg av skinnegangen etter at brospennet var på plass.

Så var det bruddet på Jora bru, og ved Lesjaverk hvor de 2 lokomotiver sperret linjen. Egentlig hørte linjen ved Lesjaverk til på banemester Sprakehaugs strekning, men da også han hadde meget å gjøre på sin øvrige strekning, fikk jeg oppdraget. Det var bra terreng på stedet, en jordskjæring ble utvidet og linjen lagt i en kurve forbi lokomotivene og skinnegangen tilknyttet på begge sider. Kan ikke huske hvor lang tid arbeidet tok, men alt gikk bra og trafikken kunne tas opp igjen.

Forøvrig var det overalt rot og uorden etter tyskernes herjinger og den første tid var det vanskelig å kunne greie alle oppgavene. Foruten det daglige arbeide ved jernbanen, kom bekymring for familien hvor vi skulle få leilighet igjen. Tyskerne beslagla huset hvor vi evakuerte fra og vi var uten leilighet. Ut på sommeren lykkedes vi å flytte inn hos Olav Nørstebø, Kjørengrenda ca. 7 km fra Dombås stasjon.

Vintrene 1940/41 og 1941/42 var usedvanlig harde med langvarige kuldeperioder, så det var ikke noe behagelig å ta seg fram til Dombås hvor jeg daglig måtte være tilstede. For det meste brukte jeg sykkelresin. Foruten denne besverlighet var det en sterk nevepåkjenning, daglig så å si bli bevoktet av herrefolket som tok seg til rette etter ønske. Jeg bodde i Kjørengrenda til jeg i begynnelsen av mai 1942 ble overflyttet til Oslo distrikt, med bopel i Halden. Også på det nye stedet fikk jeg føling med tyskerne uten å komme i noen særlige vanskligheter. Når jeg nu ser tilbake på disse år, og særlig på den første tid på Dombås er det med beundring og takk, at vi alle ble bevaret gjennom de farer vi var omgitt av. Gud alene skal ha æren.





**UKEBLADET FOR MANNFOLK**

NY dramatisk  
artikkelserie:

**Norges Statshær i krig**



Bjarne Iversen, forhenværende lokomotivfører, Lillehammer. I april dagene 1940 var han stasjonert på Åndalsnes og skrev ned sine opplevelser. Minnene fra krigen ble samlet inn av museumsbestyrer Arvid Østby på Jernbanemuseet i 1962. Bjarne Iversen fikk også publisert sine opplevelser i bladet Alle Menn. Her følger et utdrag av hans historie.

"Ordren gikk ut på at jeg skulle stanse toget utenfor første sporveksel på Bjorli for å sette igjen to vogner med hester og en vogn med ski. Det ble gjort. Så kjørte jeg inn på selve stasjonen. Da slo Luftwaffe ned, og nå var det alvor. Fly etter fly drønnet inn over oss, sprengbombene pep gjennom luften og tordnet i bakken, mitraljøsene knatret hiisig. Av og til kjente jeg lufttrykket fra bombene som et varmt vindkast. Ingen kan leve i dette, husker jeg at jeg tenkte. Flyene gjorde runde etter runde, men ingen av sprengbombene rammet stasjonsområdet.

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

Mens jeg holdt på med det, kom flyene igjen og pepret hele stasjonsområdet med mitraljøser. Det lå halvannen meter sne på Bjorli denne april dagen, og det rare var at selv en så løs substans tok godt av for splinter og steinsprut. Det kom ikke flere sprengbomber nå, flyene hadde vel brukt dem opp. En mitraljøsekule sneiet meg i høyre håndledd og etterlot seg et lite svimerke. Det gjorde nesten ikke vondt, men satte jo visse tanker i sving.

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

Omsider fikk jeg koplet belgene mellom vognene fra hverandre og slengte også koplet av. Etterpå var det å åpne for innstrømming av luft til bremsesyndrene for å løsne bremsene. Vi brukte vakumbremser dengang, og de var sene å manøvrere. Da det var gjort entret jeg lokomotivet og slet av varmeslangene og fikk reddet første halvpart av toget. I neste omgang skulle lokomotivet tørnes og vann fylles for tilbakekjøringen

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

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

Det var så sant som det var sagt. De kastet seg over oss som hauker. Denne gang var det vårt lokomotiv som var hovedmålet. Hittil hadde tyskerne operert med hele stasjonsområdet på Bjorli som mål. Nå samlet de seg om ett punkt: lokomotivet, fyrbøteren og meg. Alt for stor ære. Vi søkte dekning under tenderen, for vi visste ikke hvor vi ellers skulle gjøre av oss. Dampen var oppe.

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

Etterhvert smeltet sneen under oss, vi ble gjennomvåte og frøs. Som om de ville varme oss kastet flyene brannbomber nå. det sprakte og freste omkring oss. Det gnistret. En av dem slo ned i isen 30 cm fra den ene skohælen min. Det var ikke andre brennbare saker her enn våre egne klær og sko, så vi krabbet enda lenger inn under tenderen. Så sant vi ikke fikk en fulltreffer på lokomotivet, skulle vi greie oss, tenkte jeg, og fikk vi først det var det ikke mer å snakke om.

På grunn av snesmeltingen under oss ble vi allikevel nødt til å se oss om etter et annet tilfluktsted, og vi valgte vanntårnet på stasjonen som var åtte meter høyt. Det var nok splintsikkert, men skulle det få en fulltreffer, ville beholderen oppunder taket med sine atten tonn bli farlig.

Som jeg lå under tenderen, fikk jeg se at det hadde tatt fyr i en av vognene ved lasterampen. Taket brant. Jeg krøp ut, hoppet opp på lokomotivet, tok kullskuffen, entret vogntaket og lempet varmen ned. Hva denne vognen var lastet med visste jeg ikke. Den var låst. Jeg oppdaget at varmen hadde brent et stort hull i taket på vognen og ved å se ned gjennom det fant jeg ut hva lasten var. I hver ende av vognen stod det beholdere med nitroglyserin. Det var brann på gulvet mellom dem. Det gjorde meg virkelig redd. Hvordan skulle dette gå? Jeg kan ikke huske om jeg tenkte over hvor utsatt min stilling var da jeg hoppet ned fra taket for om mulig å få brutt opp døren før det hele eksploderte. Rakk jeg det ikke, rakk jeg heller ikke å komme langt nok bort fra vognen, så jeg lot det stå til. Det ville sett ille ut for Bjorli stasjon og for de militære i kjelleren om denne vognen var gått i luften. Kjelleren lå førti meter fra vognen med sprengstoffet, så det er lett å tenke seg hva resultatet ville ha blitt. Det var omkring 130 mennesker i kjelleren da brannen i sprengstoffet ble slukket.

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

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

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

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

Det var ikke plass til meg. Huset var stuvende fullt av folk. En kar som sto nærmest døren, skjøv meg brutalt ut med noen slengord på kjøpet. Han trodde kanskje jeg var en tysk bombe. I forvirringen sprang jeg rett frem, hvor visste jeg ikke da, jeg bare sprang og sprang.

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

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

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

Flyene var borte nå, og jeg gikk mot stasjonsbygningen for å hjelpe til med å slukke brannene. Hele militærstyrken med hjelp av frivillige bygdefolk fra Bjørliu var iferd med å berge det som berges kunne.



Stm. Eriksen var tjenestefri og hans hustru utviste et mot som vakte alminnelig beundring. Fungerende stm. telegrafist Fjellberg holdt hodet kalt og hans ro virket også på andre.

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

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

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

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

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

JERNBANEMUSEET  
HAMAR

PENSJONERT TURISTSJEF I MOLDE LEIF EVENSEN

Antatt ved NSB Hamar distrikt: 11.02.37  
Ansatt telegrafist : 1939  
Ansatt jernbaneekepeditør : 1947  
Sluttet ved NSB : 1953

Kino- og kultursjef i Molde i 3 år for til slutt å ende opp som  
turistsjef i Molde.

Her forteller han:

Den 9. april 1940 hadde jeg tjeneste på Andalsnes stasjon. Fra  
Dombås stasjon hadde vi fått melding om at Trondheim var besatt av  
tyske styrker. Vi vekket stasjonsmester Thoresen og informerte ham  
om hva som hadde skjedd. Vi var litt i villrede om vi skulle for-  
telle de reisende som hadde kommet, om hva som hadde skjedd. Vi  
fant ut at det ikke var nødvendig å skremme dem opp, så intet ble  
sagt.

Spiste middag som vanlig på Promenadekaféen den dagen. Det var  
mange jernbanefolk som gjorde det. Her fikk vi gjennom radioen høre  
at en stor tysk flåte var på vei nordover, "med kurs for ukjent  
mål", som NRK-reporteren Ording så treffende sa. Det hadde jo  
kommet melding dagen før om torpederingen av troppe transportskipet  
"Rio de Janeiro", så vi skjønnte jo at noe var på gang, men togene  
gikk som vanlig tross at vi visste at Trondheim var besatt. Det  
hadde jo i brevform gått ut ordre om "stille mobilisering". Etter  
hvert fikk vi beskjed om at "blending" skulle gjennomføres.  
Militære begynte å innfinne seg på Setnesmoen. Det ble tilsatt en  
stasjonskommandant ved navn Rode. Han var kaptein og skulle ta seg  
av jernbanetransporten. Senere ble han avløst av kaptein Starheim -  
en glimrende offiser og flott kar.

Vi ventet nå spent på utviklingen. Ville tyske krigsskip trenge seg  
inn til Andalsnes? Når ville de første bombeflyene komme? Over  
radioen hadde det nå også gått ut ordre om mobilisering. Stasjons-  
fullmektig Axel Frydenberg tok over ledelsen på Andalsnes stasjon.

De militære ordnet med en flyvarslingsoldat som holdt til oppe ved  
Grand Hotell. Enten han blåste i trompet eller sveivet på en  
manuell varsler, husker jeg ikke sikkert, men så snart som fly var  
meldt, kom signalene, og da var det å søke dekning. Vi hadde et  
tilfluktsrom i kjelleren på stasjonen, men dette var heller et  
dårlig sted å oppholde seg på om bygningen skulle få en fulltref-  
fer. Derfor ble det ordnet med et tilfluktsrom på andre siden av  
stasjonstomta ikke langt fra Victoria Hotell. Dette tilfluktsrommet  
var gravd rett inn i bakken, og vi skjønnte fort at en fulltreffer  
her ville også få katastrofale følger.

Til å begynne med var vi ganske "tøffe". Husker en dag da tyskerne drev å bombet mot en finsk båt som lå på fjorden. Vi gikk bort til Jernbanerestauranten for å se på. Restauranten var forsynt med glassruter til alle kanter. Herfra hadde vi fin oversikt. Den finske båten var kommet fra Frankrike med krigsmateriell som skulle til Finland. Båten lå ute på fjorden noenlunde rett ut for lokomotivstallen. Jeg husker godt kommentarene vi kom med når bombene plasket i sjøen like ved båten: "Har du sett på maken, den var nære du." Senere var vi ikke så høye i hatten, men nå stod vi her og kommenterte som om det skulle være en fotballkamp. Ja sannelig skulle vi få lære hvor farlig dette var.

Lasten på den finske båten ble for øvrig "tatt hånd om" av norske militære, lastet opp på jernbanevogner og sendt til Gudbrandsdalen.

En dag fikk vi beskjed om å stille opp et transporttog til Dombås, tror det var den 13. april. Toget ble opplastet ved Grøttestrua. Det var offiserer og soldater fra IR 11 som ble sendt med dette toget. (Hva ikke vi visste da var at nettopp disse folkene skulle dagen etter være med å nedkjempe tyske fallskjermjegere på Dombås.)

Til å begynne med gikk vi på vanlige tjenesteturer, men etter hvert ble det 12 timers tjeneste i ett kjørr. Jernbaneekspeditor Arvid Syversen hadde ansvaret for billettavdelingen og lønningslister, mens Rolf Eliassen var eksperten på kartering av vogner som skulle til Italia med håbrand. Men nå fikk de annet å gjøre. Engelske krigsskip kom inn til Andalsnes og begynte å landsette tropper og materiell. De av oss som kunne snakke engelsk, måtte nå dele dagen mellom oss slik at det alltid var noen til stede som kunne orientere og betjene de engelske styrkene som etter hvert ble landsatt. Det ble nå også satt opp transporttog for de engelske styrkene.

Så begynte det en intens bombing av Andalsnes. Det ble sluppet ned både brannbomber og sprengbomber av forskjellige størrelser. Vi fikk også se og ikke minst høre denne forferdelige ulingen fra Stukasflyene. Mest nervepirrende var det når du hørte ulinger fra sprengbomber som kom nærmere og nærmere. De største bombene kunne være på 500 kg, da kom det sjelden kommentarer etterpå, men vi lærte oss til å anslå størrelsen på bombenedslagene etter hvert.

Flyalarmen gikk ofte. En dag vi var så vidt kommet ned i vaskerommet som var vårt "beskyttelsesrom" da bombene kom susende. Det falt 2 bomber. Den ene tok huset til søstrene Domaas, den andre falt oppe i skråningen ved Kavli Konfeksjonsfabrikk. Tross avstanden hørtes det nære ut. Fant da ut at dette beskyttelsesrommet ikke var den lureste plassen å være på.

Transporttogene som ble satt opp, gikk for så vidt greit, men en dag ville engelskmennene ha en stakevogn (åpen godsvogn) foran lokomotivet og en stakevogn bak. På disse vognene var det montert luftskyts. Ifølge vårt reglement måtte da kjørehastigheten nedsettes. Dette forklarte vi den engelske offiseren som var sjef for toget, men det lærte vi der og da at reglementet gjaldt ikke lenger, nå var det virkelig krig. Før vi ble ferdige med sammenstillingen ble det flyalarm. Vogna som skulle gå foran lokomotivet, stod da på et sidespor like ved stasjonsbygningen. Sammen med noen andre hadde jeg søkt dekning nede i kjelleren i stasjonsbygningen. Vi hørte bomben komme, den ulende lyden kom nærmere og nærmere, og



så smalt det, hele bygningen ristet. Jeg var sikker på at det var stasjonsbygningen som nå var truffet. Men da vi kom ut, så vi at både vogna, kanoner og mannskapet hadde fått en fulltreffer, og hele mannskapet var drept.

Beskyttelsesrommet ved Victoria lå slik til at vi måtte løpe en lang omvei for å komme dit. Vi fikk da klippet opp nettinggjerdet slik at vi kunne løpe rett bort til beskyttelsesrommet gjennom hullet i gjerdet. Når det var mørkt, hendte det at vi bommet på hullet, men som regel gikk alt bra. Det var ikke plass til flere enn 10-12 stykker der inne. Jeg synes ennå jeg ser for meg Frydenberg som en av de siste kom løpende mot beskyttelsesrommet med den alltid fulle kaffekoppen i hånden. Jernbanetomta, kaia og lokomotivstallen var nok de egentlige bombemål. En dag hadde det også falt brannbomber på taket til godshuset. Trafikkelev Knut Torbjørn Steen klatret opp på taket av bygningen og fikk kastet brannbomben ned i snøen, og på denne måten reddet han pakkhuset fra å brenne ned.

Tyskerne skjøt også med maskingevær på oss. De skjøt på alt som beveget seg. Den engelske offiseren commander Tilden - en feiende flott fyr - hadde en dag sendt sin ordonans bort til stasjonen. Så ble det flyalarm igjen. Ordonansen og jeg løp i hver vår retning. Ordonansen ble drept, men jeg overlevde uten en skramme, men jeg må bare innrømme at jeg var livende redd.

De tyske flyene kom som regel syd-øst fra, svingte ned bak Nesaksla og kom mot Andalsnes fra Isfjorden før de begynte å bombe. En dag lå det flere større krigsskip på fjorden da angrepet begynte. Disse krigsskipene hadde en kolossal ildkraft. Sperreilden var så sterk at de tyske flyene måtte snu, men kom så igjen fra en annen kant for å angripe. Når disse krigsskipene åpnet ild, gikk alle rutene på stasjonsbygningen som vendte ut mot fjorden.

En høyere engelsk offiser skulle en dag ha tog i en rivende fart, det hastet. Toget skulle kjøre direkte til Dombås uten stans. Baneavdelingen og stasjonene ble varslet. Jeg fikk fatt i lokomotivfører Wiig og fyrbøter Brekken. Det var ikke nei i deres munn, de ville kjøre. Toget bestod av en boggivogn og et lokomotiv som allerede hadde dampen oppe. De som var med på denne "ferden", vil nok sent glemme denne turen. Wiig fikk beskjed av offiseren å kjøre "hva remmer og tøy kunne holde", og det gjorde de. Verken før eller senere har noe tog på Raumabanen kjørt så fort. Banevokterne holdt seg klokkelig unna skinnegangen, og banevokternes klesvask flagret da toget passerte, ble det fortalt. 1 time og 15 minutter senere stod toget på Dombås. Til sammenligning bruker ekspresstoget fra Andalsnes til Dombås i dag - 50 år - etter 1 time og 26 minutter.

En dag fikk innkjørvekselen på Andalsnes stasjon en fulltreffer og ble fullstendig ødelagt. Baneformann Pedersen og banevokter Jacobsen jobbet hele kvelden med sitt mannskap. Ut på natta kom de gledesrålende inn på stasjonen og fortalte at nå var ny veksellag innlagt og alt i orden. Dagen etter kom tyske fly og ødela den nye innkjørvekselen. Da gråt baneformann Pedersen, dette var for ille! Så var det å sette i gang med reparasjoner igjen. Denne gang fikk han hjelp av engelske ingeniørsoldater. Etter at krigshandlingene var over, telte vi antall kratere fra stasjonsbygningen og opp til lokomotivstallen langs spor 1. Det var 72 større og mindre kratere bare langs dette ene sporet som er ca. 400 meter langt.

Den verste dagen var da apoteket brant. Jeg kom fra hjemme på Høljenes og skulle ned på stasjonen, men det var ikke råd å komme over brua på grunn av ildmørken som stod imot meg. Jeg måtte finne meg en annen vei ned til stasjonen.

Forloveden min tjenestegjorde på telefonsentralen til å begynne med. Senere ble både hun og andre avløst av kaptein Linges folk. Det var nå nesten bare folk fra lysverket, brannvesenet og jernbanefolk igjen på Åndalsnes ved siden av de engelske og norske styrkene. En dag hentet jeg Solveig (min forlovede) fra telefonsentralen. Det var nå livsfarlig å tjenestegjøre der. Etter at hun og de andre jentene der hadde blitt avløst av det militære, under ledelse av Martin Linge, ble en norsk soldat skutt i låret fra et fly som sveipet over området med maskingeværild.

Vel, Solveig og jeg skulle sykle opp til Høljenes. Vi var ikke kommet lengre enn opp til Handelslaget da et tysk fly angrep. Utenfor døra på Handelslaget stod en diger sirupstønne. Vi søkte tilflukt bak den. En engelsk soldat som stod like ved, kastet seg over oss og dekket oss med kroppen sin under angrepet. Det var nok ingen umiddelbar fare, men modig gjort var det allikevel. Jeg kom i snakk med soldaten. Det viste seg at han hadde vært med i krigshandlinger andre steder før, så han tok det helt rolig.

Ja, jeg må også fortelle om en "idrettsbragd" fra disse dagene. Lokomotivfører Erling Wiig fra Dombås og jeg oppholdt oss på kontoret på stasjonen idet det igjen gikk flyalarm. Det gjaldt å være rask skulle en nå bort til tilfluktsrommet før flyene var over en. Wiig først ut gjennom døra og jeg etter, men rett imot oss i spor 1 foran stasjonsbygningen står det parkert en hel "repa" av godsvogner. Wiig tok sats og hoppet over buffertene mellom vognene. Hakk i hæl som jeg da var, tenkte jeg går dette bra, går alt bra. Jeg så Wiig komme over. Idet jeg stormet fram mot vognene, tenkte jeg i et tiendedels sekund "sannelig han klarte det, da klarer jeg det også". Vi kom begge uskadde over og løp videre mot beskyttelsesrommet. Verken før eller senere har jeg tort å foreta noe lignende, men frykt kan nok gi uante krefter.

Under bomberaidene mot Åndalsnes ble jo mange forretninger ødelagt, og snart var det ikke mere mat å få kjøpt for oss som jobbet nede på stasjonen.

Nå hadde det seg slik at engelskmennene hadde et stort lager av matvarer på jernbanens pakkhus like ved kaia. I nødens stund ble vi nødt til å "låne" litt av deres lager for å overleve. Dessuten ingen visste hvor lenge det ville gå før pakkhuset også ville bli blåst på sjøen, og da ble det jo ikke noe mat for noen.

En kveld da sulten gnaget som verst, drog jeg bort til pakkhuset. Her plukket jeg meg ut en flott kasse med stålbånd rundt. Her måtte det være mye fin hermetikk, tenkte jeg. Da jeg drog hjem etter endt vakt, satte jeg kassa på sykkel og kom opp til forloveden min og bar kassa inn. Nå skulle det endelig bli nok mat. Vi åpnet kassa, og gjett om vi ble lange i maska. Kassa var full av fyrstikkesker! Vi hadde fyrstikker resten av krigen.

Etter denne "innbruddsraid" umaket jeg meg ikke mere med å finne matvarer på pakkhuset.

Tidlig en morgen skulle det lastes inn 1200 engelske soldater som skulle nedover i Gudbrandsdalen. Flyalarmen gikk midt under innlasteringen. Soldatene løp til alle kanter, de fleste oppover mot Nesaksla. Det tok minst 2 timer før offiserene fikk samlet dem igjen. Offiserene måtte virkelig bruke tøffe midler for å samle dem, de skjøt i luften med pistolene sine, og det ble et forferdelig leven før alle var samlet og toget kom av gårde.

På grunn av all bombingene på Andalsnes og det ødelagte sporarrangementet på stasjonen ble det nå behov for flere folk på Romsdalshorn stasjon. Jeg ble nå sendt dit opp sammen med Eliassen som hadde en gård der oppe. Her stod det 2 kalde lokomotiver og 1 lokomotiv med dampen oppe. Det var både lokomotivfolk og konduktører her som holdt til i forskjellige hus rundt om på stedet, klare til innsats.

Om natten den 20. april hadde jeg tjeneste. Da ble det ringt fra Verma stasjon og fortalt at et tog var på vei til Andalsnes. Det merkelige var at det samtidig ble gitt beskjed om at dette toget ikke skulle føres inn i togboka. Senere samme dag kom toget i retur fra Andalsnes og ble plassert på sidesporet her. Det var en del soldater og sivile som passet på vognene. Jeg spurte hva det var i vognene og fikk det svar at det bare var noe militært materiell. Jeg ante ikke da at her stod hele Norges gullbeholdning!

En episode på Romsdalshorn husker jeg godt. Vi skulle ha tak i en lokomotivfører til å kjøre et tog. Han holdt til på en gård et godt stykke fra stasjonen. Jeg spurte en engelsk motorsykelordonans som var der, om han kunne kjøre meg dit opp. Ordonansen sa ja, og vi drog av gårde. Det var digre brøytekanter langs veien. Vi var nesten kommet fram til gården der lokomotivføreren holdt til, da jeg fikk se et tysk fly. Jeg kakket på ryggen til ordonansen og pekte opp i lufta. Han så også opp, og dermed bar det rett ut i brøytekanter, og jeg på hue, over både engelskmannen og sykkelens, og rett inn i en diger snøfornn hvor jeg helt forsvant. Da jeg kom opp til gården, fortalte jeg dette til lokomotivføreren, og vi fikk oss en god latter.

En dag satt jeg å spiste frokosten min, da kom en høy mann i siksplue og militærjakke inn til meg. Han tilhørte vaktstyrkene ved disse vognene vi hadde på sidesporet på Romsdalshorn stasjon. Vi snakket sammen, og jeg skjønnte at han var sulten og delte maten min med ham. Det var noe kjent over ham, men det var først lenge etterpå jeg ble klar over hvem det var, nemlig dikteren Nordahl Grieg.

"Militærmateriellet" på vognene på sidesporet her ved Romsdalshorn ble etter hvert hentet av lastebiler til alt var borte.

Sent på kvelden den 30. april, det var vel en uke senere, gikk siste transporttog med over 1200 engelske militære og en del jernbanefolk fra Verma. Vi stoppet toget på Romsdalshorn og gav togpersonalet beskjed om ikke å kjøre helt inn til Andalsnes stasjon, men stoppe et stykke utenfor, da stasjonsområdet var totalt ødelagt. Litt senere kom norske militære i bil og hentet oss. Romsdalshorn stasjon ble nå, som siste stasjon på Raumabanen, stengt for all togtrafikk under dette felttoget. Da vi kom bilende nedover mot Halså, ble det plutselig åpnet ild mot oss fra noen soldater som lå i en stilling der. Vi fikk da ropt og forklart hvem vi var, og alt ordnet seg. Av de engelske lederne fikk vi beskjed om at vi kunne få bli med krigsskipene til England, men det var ikke mange jernba-



nefolk som gjorde det. Vi hadde jo alle foreldre eller familier, og vi visste jo ikke hvordan det hadde gått med dem og hvor de var. Jeg la meg og sov, og det skulle nesten ta et døgn før jeg våknet igjen, det var jo en del søvn å ta igjen etter alle disse "stormfulle" dagene.

Den 02. mai valet det tyske flagget over Åndalsnes. Vi ble snart innkalt til tjeneste igjen. Jeg fortsatte tjenesten ved Romsdalshorn, da det ikke var bruk for oss ved Åndalsnes stasjon på grunn av det kaoset som var der.

En dag kom Frydenberg og en høyere tysk offiser fra "Ortskommandanturet" i Åndalsnes opp til Romsdalshorn. Tyskeren begynte å spørre meg ut om "gulltoget", men Frydenberg fikk gitt meg et lite hint om å holde kjeft. Og siden det var svært lite jeg visste og toget ikke var ført inn i togboka, var det ingen opplysning å få for den tyske offiseren.

Så ut på sommeren var det et radioprogram som var sendt via London fra Boston i USA. I dette programmet ble det fortalt hvordan gullet var blitt fraktet vekk fra Oslo til Åndalsnes og videre. Det ble fortalt blant annet at jernbanefolk hadde gjort en fantastisk innsats med å få fraktet vekk dette gullet.

To dager senere ble vi innkalt til "Bahnhofskontoret", men det kom ikke noe ut av det møtet heller, gullet hadde jo kommet fram til USA, og tyskerne gav seg.

Jeg prøvde etter hvert å komme i kontakt med foreldrene mine på Hamar. Faren min hadde også vært på jernbanestasjonen på Hamar og spurt etter meg og opplysninger fra Åndalsnes. En dag traff han en soldat som hadde vært på Åndalsnes. Denne soldaten kunne fortelle noe forferdelig. Alle jernbanefolk på Åndalsnes var blitt stilt opp mot en vegg og skutt fordi de hadde hjulpet engelskmennene under krigen. Endelig en dag fikk jeg permisjon fra jernbanen. Det gikk ikke tog, men min forlovede fikk sitte på med en bil til Lillehammer, og jeg fikk skyss på en motorsykkel. Fra Lillehammer var det tog til Hamar, og gjett om det ble gjensynsglede!

Da det ble mere orden nede på Åndalsnes, kom jeg i tjeneste der igjen. Under krigen gikk det ikke nattog, følgelig ble det mye oppbevaring av reisegods ved stasjonen i påvente av tog neste dag. En kveld kom en tysk offiser og leverte inn en radio som var meget godt innpakket. Vanligvis så lyttet vi på London på disse apparatene som ble levert inn, da våre apparater var inndratt. Men dette apparatet advarte jeg betjeningen om å ta i bruk på grunn av den grundige innpakningen. Allikevel natters tid hadde betjeningen pakket radioen opp og lyttet til London. Da offiseren kom tilbake dagen derpå for å hente radioen, så både han og jeg at den var brukt. Det ble et forferdelig sirkus. Jeg fikk tak i oberfeldtwebel Schmelzing ved "Bahnhofskontoret". Jeg blånektet og Schmelzing hjalp til. Samtidig viste jeg den tyske offiseren et "ausweis" jeg hadde fått hvor det stod at "Pionerbatalion nr. 233" hadde ansvaret for meg og at jeg stod under beskyttelse av "der Deutschen Wehrmacht" og at ethvert inngrep mot meg var forbudt og at det gjaldt også for offiseren. Det gikk bra, offiseren måtte bare gi seg. Jo "ausweis" hadde tyskerne respekt for, men det ble skiftet lås på alle dører, til stor munterhet fra personalet sin side. Det ble mange episoder senere under krigen, men det er en annen historie.

PER SVANE

## MINNER FRA APRILDAGENE I 1940

Etter snart 50 år er mange av detaljene omkring tyskernes angrep og fremrykking oppover Gudbrandsdalen i aprildagene 1940 nå gått i glemmeboken, men en del vil man naturligvis bestandig huske. Jeg skal derfor prøve å ta ned noen av de episodene jeg synes gjorde de sterkeste inntrykkene.

Selv begynte jeg på jernbanen i 1937. Etter noen år ved Fåvang stasjon, ble jeg høsten 1939 overflyttet til Sel. Det gikk imidlertid ikke lenge før jeg havnet på jernbaneskolen i Oslo. I midten av mars 1940 var jeg så tilbake ved Sel som nyutdannet telegrafist.

Oppholdet ved Jernbaneskolen var meget interessant. Fra skoletiden er det særlig en ting jeg husker godt, som jeg ofte har forbundet med de hendelser som snart skulle dukke opp.

Som lærer i militærfag hadde vi en lærer som senere skulle bli selveste øverstkommanderende i Norge, nemlig daværende oberst Roscher- Nielsen. Han var en dyktig og interessant lærer, som i sine timer holdt det ene utenrikspolitiske foredrag etter det andre. Vi ble orientert om forholdene i syd og nord. Blandt annet var det naturlig at han høsten -39 og våren 1940 tok for seg Tysklandsspørsmålet. Vi husker jo godt 1.sept. 1939 da Hitler innvaderte Polen. Akkurat den dagen tilbragte jeg på Lesja hvor min far var stasjonsmester. Jeg husker tydelig den ettermiddagen. Vi satt alle utenfor stasjonen og drakk kaffe, da meldingen om angrepet på Polen ble lest opp i radioen, og om den overhengende fare for krig mellom Tyskland og England. Som et lite apropos til dette, virker det merkelig å tenke på at vi selv satt å så rett over på den andre siden av dalen hvor tyske fallskjermtropper et halvt år senere skulle dale ned fra himmelen.

Oberst Roscher- Nielsen var ansatt i hærens Forsvarsstab i Oslo, og var selvfølgelig så godt orientert som det var mulig å være, selv om historiens dom senere viste oss at vi her i Norge nok ikke på langt nær forsto det virkelige alvor. Men jeg husker utmerket godt den gangen Roscher- Nielsen snakket om mulighetene for et tysk angrep på Norge. Det betraktet han som helt urealistisk. idet det ville være en altfor stor risiko for tyskerne å gå til angrep på Norge med den lange kysten, vanskelige terrengforhold og med den mektige engelske flåte rett utenfor stuedøren. Dette viste seg imidlertid å være en like stor feilbedømmelse som så mye annet når det gjaldt Hitlers overraskende angrep og disposisjoner.

Jeg kom altså tilbake til Sel, og ble med på avviklingen av årets påsketraffikk. Dengang skjedde transporten av turister opp til Høvringen fra Sel stasjon, og vi måtte mobilisere både det innvendige og utvendige linjepersonale for å make å avvikle trafikken. Særlig 2.dag påske var det en meget hektisk aktivitet, men meget hyggelig atmosfære.

Spenningen i verden øket utover våren 1940. Ja, selv utenfor våre hjemlige farvann øket trafikken på en foruroligende måte. Vi husker Altmark- affæren i Jøssingfjorden, og utleggingen av miner i Vestfjorden oppe i Lofoten. Men vi regnet ikke med noen problemer for Norge av den grunn. Lørdag den 7.april 1940 vikarierte jeg på Lesjaverk stasjon. Jeg syklet dit fra Lesja. Men du verden som været endret seg i løpet av dagen. Snøen lavet ned, og den planlagte sykkeltur tilbake til Lesja endte på lasteplanet til en bil.

Først mandag morgen var jeg tilbake på Sel stasjon. Tidlig tirsdag morgen den 9.april ble jeg ringt opp av stasjonsmester Lindstad som ba meg komme bort på stasjonen øyeblikkelig. Jeg ante ikke hva dette betydde, og jeg ble temmelig forbauset da virkeligheten ble forklart. Vi var bar 2 mann innvendig på stasjonen, men det varte ikke lenge før alt personale som sorterte under stasjonen var samlet på kontoret. Foreløbig var det jo ikke mye vi kunne gjøre. Alle var vi enige om at vi som lå så langt fra Oslo, på et så lite sted, omringet av høye fjell og trange daler, ikke ville risikere noe særlig.

Men det viste seg merkelig nok at nettopp vi kom midt opp i problemene før mange andre i landet. Det gikk ikke lange tiden før vi fikk se de mørke tyske flyene med hakekorset. De så fryktelig nifse ut, og vi forsto ikke riktig hva de skulle gjøre her opp i Nord-Gudbrandsdalen. I virkeligheten var det tre motors Junker maskiner som fløy tyske fallskjermtropper til Dombåsområdet. Dette var noen av de første fallskjermtropper som tyskerne i det hele tatt brukte i krigen.

Troppene ble sluppet rundt omkring Dombås. Planen hadde vært at de skulle slippes syd for Dombås, men værforholdene spilte tyskerne et puss. Troppene ble derfor droppet både syd for Dombås, ved Fokstua og ved Lesja.

Selve Dombås var et viktig knutepunkt for tyskerne. Engelske tropper var landsatt i Åndalsnes, og med Dombås på engelsk-mennes hånd, greide ikke tyskerne å knytte kontakten mellom de tyske tropper i syd-Norge og Trøndelag sammen.

For tyskerne var de ikke hldige med denne operasjonen. Troppene på Fokstua fikk tak i et par dressiner og kjørte på disse mot Dombås. Her ble de med en gang overmannet like før jernbanetunnellen. De som ble sluppet ned innenfor Lesja, ble alle tatt til fange etter en strabasiøs tur ned fra fjellet i svært dyp snø. Da de kom ned til Lesja vakte det forøvrig stor oppmerksomhet hos befolkningen da det viste seg at de hadde med seg sammenleggbare sykler. Disse fikk da naturlig nok ikke bruk for p.g.a. de store snømengdene. Selv tyskerne var således ikke så godt underrettet som de burde ha vært. For øvrig er det interessant at nettopp disse fallskjermtropper var de første tyskere som ble tatt til fange av andre tropper under den 2.verdenskrig.



De troppene som voldte en del besvær var de som hadde landet syd for Dombås. Ingen visste nøyaktig hvor mange mann det var, og hvor de nøyaktig lå. Før det ble gjort noe ytterligere husker jeg vi sendte oppover et lokomotiv som skulle kjøre så fort som mulig, idet tyskerne sannsynligvis ville skyte, og derved tilkjennegi hvor de var. Etter det jeg husker gikk det som planlagt. Dessverre kan jeg ikke idag huske hvilken lokomotivfører fra Otta som kjørte lokomotivet.

Tidlig om morgenen den 15 eller 16.april kom en avdeling norske soldater til Sel stasjon med jernbane sydfra. Jeg husker at den norske offiseren var inne på kontoret og forhørte seg om hva vi visste om tyskerne. Jerbanens telefonlinjer var de eneste som fungerte nogenlunde bra. De andre ble kappet av tyskerne for å hindre at sivilbefolkningen skulle få kontakt utad. Det ble uttrykkelig sagt at det var noe usikkert hvor fallskermtroppene lå. Men troppene dro ganske snart nordover på biler.

Så tidlig i krigen var ikke vi forberedt på noe. Derfor husker jeg tydelig hvilket sterkt inntrykk det gjorde på meg da vi etter noen få timer fikk melding om at den norske troppen hadde kjørt inn i de tyske stillinger, og at flere var drept.

Først dagen etter fikk vi nytt mot. Da kom det oppover en skikkelig kanon, jeg tror fra Raufoss. Kanonen ble kjørt frem til Dovre stasjon. Herfra ble de tyske stillinger beskyttet, og det varte heller ikke så lenge før samtlige tyskere hadde overgitt seg.

Etter at alle tyske fallskjermsoldater var borte, så vi alle straks mye lysere på situasjonen. Vi fikk høre at engelskmennene var på vei opp fra Åndalsnes, og det varte ikke lange før det første toget med engelske soldater kom sydover. Toget stoppet på Sel, og her ble det delt ut både sjokolade og sigaretter til alle som var på stasjonen.

Senere fikk vi også se engelske jagere i luften. Særlig en episode husker jeg godt. Tre mørke tyske fly kom lavt over tretoppene sydover. Samtidig passerte en sveit engelske jagere på tvers av dalen. Alle sto vi ute på stasjonen og fulgte spent med på dette oppgjøret, som nok burde ha vært avgjort på forhånd. Men p.g.a. den mørke fargen de tyske flyene hadde ble de dessverre ikke oppdaget av engelskmennene. Dette var forøvrig siste gang vi fikk se engelske maskiner. Alle flyene ble nemlig bombet på Lesjaskogsvannet etter å ha frosset fast i isen om natten.

De tyske flyene ble vi imidlertid ikke ferdige med. De kom tilbake flere ganger med sin bombelast. Flere bomber falt rundt omkring stasjonen, og denne ble etterhvert nokså gjennomhullet. Hva årsaken til bombingene av Sel stasjon skyldes vet jeg ikke, men årsaken kan muligens være at vi hadde en del godsvogner stående på stasjonen. Ellers var det uhyggelig å høre hvinet av bombene når de ble sluppet fra flyet. Vi visste jo ikke hvor de ville treffe, og hver gang hørtes det ut som de ville falle ned akkurat der vi hadde gjemt oss.

På dette tidspunkt fikk vi besøk av en del av jernbanens trafikkpersonale fra Hamar, som hadde trukket seg nordover før tyskerne. Blandt annet var trafikkinnspektør Hummerfelt med. Jeg kan enda se ham foran meg der han forsvant opp i jernbaneskråningen i sin gule regnjakke. Det gikk selvfølgelig ut over utstyret, og jeg bl.a. hjelpe til med å få sydd i nye knapper. De godsvognene som sto på stasjonen inneholdt militæreffekter som sko, undertøy og mat, likeledes ble det trukket nordover en del godsvogner fra Lillehammer med store 500 l. fat med sprit. Det gikk rykter om at det på Otta, hvor det også var plassert lignende vogner, ble båret bort sprit i bøtter og spand.

Etterhvert som dagene gikk var det tydelig at kamphandlingene nede ved Kvam begynte å ta slutt. Ikke sjelden dukket det plutselig fram engelske soldater som hadde fulgt jernbanen oppover. De var temmelig utslitte, våte og sultne. Noen hadde tydelig nerveproblemer. De var unge karer som vel heller ikke var vant til krig. Vi hjalp dem imidlertid så godt vi kunne, men vi merket jo at det var stor forskjell på disse karene og de som hadde dratt sydover med tog for ikke mange dager siden. En dag vant jeg på å ta sykkel for å sykle opp til Lesja for å besøke mine foreldre. Det ble en begivenhetsrik tur. Jeg kom jo nettopp gjennom flere av de steder hvor det hadde pågått kamper. Like syd for Dombås måtte jeg søke skjul i veigroften for et tysk fly som sendte noen salver i den retningen jeg lå. På denne tiden trodde jeg å være godt skjult fra å bli sett fra flyene når en f.eks. sto nær et tre. Det oppdaget jeg imidlertid senere når jeg kom opp i et fly, at det var langt fra tilfelle. På selve Dombås så det temmelig rotete ut. Telefonstolper lå veltet, ledninger over alt, forretninger og hus sto tomme, med dørene åpne. Oppe på selve jernbanestasjonen så også alt ut til å være ødelagt. Pipen til huset sto igjen. Ute på tomten lå det hulter til bulter av kasser og forskjellig militært utstyr. Det var tydelig at engelskmennene opprinnelig hadde basert seg på å ha blitt i landet en god stund.

Jeg kom imidlertid vel frem til Lesja. Også her var tydelige merker etter store bombehell omkring stasjonen. Dette skyldtes nok at det hadde ligget mange engelskmenn i skogen like ovenfor stasjonen. Her i skogen var det mye å finne etterpå. Te i haugevis sammen med kjeks, var du heldig fant du også engelsk rum. På Dombås lå det igjen langt mere. I det hele tatt hadde engelskmennene hatt med seg en masse utstyr for sitt opphold i Norge.

Mine foreldre hadde flyttet ut av stasjonen, med møbler og det hele. Møbler og annet innbo var kjørt på handkjerre ned i prestegårdsskogen, og plasert under noen store tette furuer inntil krigshandlingene var over. Det ble forresten et orntlig slit, særlig med å få de tyngre møblene opp igjen til stasjonen, da veien fra kirken og opp til stasjonen var svært bratt.

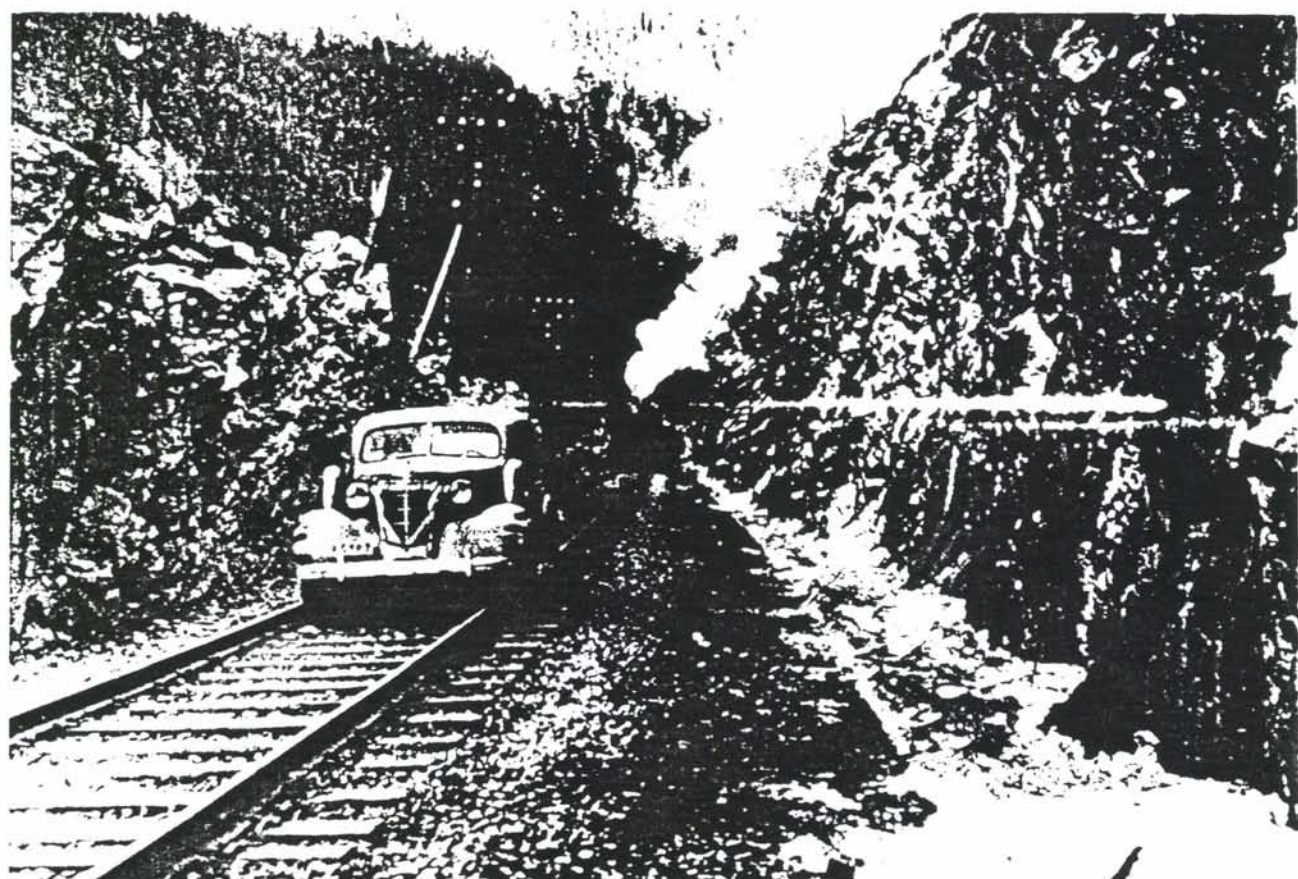
Den tyske fremrykking gikk etterhvert ganske raskt, og allerede 1. mai hadde de inntatt Dombås. Noe av det siste jeg kan huske fra disse hektiske aprildager i 1940, var det siste toget som ble sendt fra Dombås til Åndalsnes. Det var et langt tog med 2 store damplokomotiver foran. Jeg var selv på Lesja stasjon den kvelden. Toget var sammensatt av alt mulig slags materiell. Personvogner, åpne og lukkede godsvogner. Soldater satt overalt. Jeg synes synd på de som hadde funnet plass på de åpne vogner lastet med nyinnpregnerte sviller. Toget kom imidlertid aldri frem til Åndalsnes. Det kjørte ned i et bombekrater mellom Lesjaverk og Lesjaskog. Begge lokomotivene veltet, og det omkom både noen engelske og norske soldater.

Den 2. mai nådde tyskerne frem til Åndalsnes. Noen dager senere fortalte min far meg at det første tyskerne gjorde etter at kampene var forbi, var å undersøke hvor Norges Banks gullbeholdning hadde tatt veien. De visste at den var fraktet med jernbane oppover Gudbrandsdalen, og de var meget interessert i opplysninger om jernbanens folk kjente til med hvilket tog dette hadde skjedd. Heldigvis var gullbeholdningen allerede på dette tidspunkt forsvarlig lastet ombord på engelske skip.

En tid etter at situasjonen hadde roet seg noe ned, skjedde det noe nede i Rosten. Entrefning mellom norske soldater og tyskere. Dette var på sett og vis den første "motstandskrig" i Gudbrandsdalen. Det ble fortalt at mange tyskere ble skutt, og en del hester ble også tatt. Som represalie ble tatt en del gisler både i Sel og Dovre. Øverstkommanderende for tyskerne sendte i denne forbindelse ut en kunngjøring den 26. mai 1940, som i det store og hele gikk ut på at gisler ville bli skutt dersom lignende episoder fant sted. Kunngjøringen var underskrevet av generaløyntnant Pennengahr. Dette er i korte trekk det jeg nå synes kan være av en viss interesse. Det er ellers mange ting som kanskje burde vært nevnt, men etter 50 år viskes så mange detaljer ut av erindringen, at helhetsbildet ikke blir som det engang var.

Jeg forlot for øvrig Sel stasjon ganske snart på vårparten 1940, og ble plasert på Dovre. Et sted som ble et ordentlig senter for Nasjonal Samling. Dovre ble ellers et viktig sted for tyskerne. Her fantes store lagre av ammunisjon, og tyskerne plaserte her en god del russiske fanger som arbeidet som sjauere. På Dovre ble jeg værende til høsten 1943, da jeg ble overført til Oslo distrikt. Ved ettertanke synes jeg å ha hatt en meget begivenhetsrik tid i Gudbrandsdalen de 3 første år av krigen.





JERNBANEMUSEET  
HAMAR

RAPPORT INNLEVERT TIL NORWEGIAN CHAMBER OF COMMERCE I MAI 1940  
FRA AUT. LOKOMOTIVFØRER W. M. TILLEY HAMAR DISTRIKT NSB P.T. LONDON  
ENGLAND

Rapporten angår tjeneste i tiden 13.04. til ankomsten England  
3. mai 1940.

Den 13.04.1940 tjenestegjorde jeg på skiftmaskin nr. 424 på stasjonstomten, Hamar, fra kl. 06.00 til kl. 10.00 på hvilken tid alt tjenestegjørende personale fikk ordre av lokomotivmester J. K. Lund og ingeniør A. Jølstad om å gjøre øyeblikkelig klar alle lokomotiver for å kjøre til Lillehammer.

I løpet av et par timer var alt rullende materiell ved Hamar stasjon og verksted kjørt nordover til Lillehammer og andre nordenførliggende stasjoner i et antall av ca. 4 - 5 togsett.

Dagen etter fikk vi beskjed om at tyskerne hadde inntatt Hamar. På Lillehammer var det forholdsvis stille unntatt et par tre flybesøk (tyske) om dagen som skjøt med maskingevær omkring stasjonsområdet. De oppnådde å sette fyr på et hus like ved stasjonen. Brannen var snart slokt av byens brannvesen. Natten mellom den 17. og 18. var jeg beordret til å foreta noe skifting av boggivogner, som var hensatt på Håve grustaks sidespor mellom Lillehammer - Fåberg.

Omkring 23.00-tiden på turen tilbake til Lillehammer observerte jeg på andre siden av Lågen en hel karavane av biler på tur i retning av Vingnes.

Jeg rapporterte øyeblikkelig ved ankomsten til Lillehammer til ingeniør Jølstad som fortalte at det var sikkert engelske militære som skulle hjelpe de norske ved Biri, da et militærtog hadde ankommet til Fåberg nordenfra for en stund siden.

Kl. 03.00 den 19. april ankom det første tog med engelske tropper til Lillehammer. Som veiviser medfulgte jeg de engelske stabs-sjefer opp til Hotel Victoria hvor de skulle ha sin G.H.Q.

Jeg fikk ordre av distriktsjef Poppe om å hjelpe de engelske offiserer i enhver henseende, og var opptatt den og de tre påfølgende dager som en slags ordonans, gikk med beskjed og ordre i fra det engelske G.H.Q. og jernbanen. Etter de tre dager var gått, måtte vi videre nordover, jeg med ordre til Otta, et annet tog til Brennhaugen. Distriktsjef Poppe med inspektør Petterson reiste til Verma. Etter ankomst til Otta fikk vi mer føling med det tyske flyvåpen, flittig bombing og maskingeværild hørte til dagens kost.

Den 21. april fikk jeg ordre om å kjøre major Sandvik i fra Otta til Hjerkin, reiste i fra Otta kl. 09.30 og ankom Dovre ca. 10.25.



På Dovre fikk vi ikke kjøretillatelse videre, da forbindelseslinjen var brutt. Vi hadde ti timers opphold på Dovre, og så 30 - 40 tyske fly på forskjellige tider på veien nordover. Vi forstod straks at det var Dombås som var målet, og så en ca. 50 - 60 granater eksplo- dere iblant tyskerne i løpet av en time. Mens dette foregikk, holdt tyskerne seg ganske høyt oppe, men så snart skytingen fra bakken opphørte, kom de ned i lav høyde og slapp sine bomber. I flere timer så vi tyske bombemaskiner i grupper av 3-4 stykker reise nordover for å slippe sine bomber og hørte ganske tydelig eksplo- sjonene. Omkring kl. 13.00 fikk vi på Dovre stasjon besøk av et tysk fly som først kastet ned brannbomber på stasjonsområdet som antente gresset ved siden av linjen. Etterpå kom flyet i lav høyde og overøste oss med maskingeværkuler. Det reiste først nord- så sydover stasjonstomten. På turen vekk bombet det en gård som lå ca. et par kilometer ifra stasjonen. På gården var det middag, og gård- brukeren fikk en splint i ansiktet da han satt å spiste. Ved 18-tiden kom det et tog til fra Otta, snart etterfulgt av et annet. Først ved 22-tiden fikk vi lov å fortsette reisen til Dombås. Da kjørte vi alle tre tog under ett. Det kan nevnes at fyrbøteren min skaffet majoren bilskysst så han slapp å vente så lenge.

På Dombås var det et sørgelig syn som ventet oss. Stasjonsbygning og husene tett ved den nedbrent, alle sporene og materialer ødelagt. Linjepersonalet fikk i løpet av natten en linje klar så vi fikk kjøre inn på stasjonstomten, og snart fikk de forbindelsen med Raumabanen klar.

Den 22. april meldte jeg meg til konstruktør T. Kvilhaug som var ansvarshavende for maskinavdelingen på Dombås. Han utnevnte meg til lokomotivformann i nærvær av togleder Audensen og verkstedarbeider- ne H. Blevik og A. Kaaten idet han sa: "Jeg greier ikke dette dag og natt alene, og De Tilley, som kan engelsk, er den rette mann til å hjelpe meg."

Dagen etter forsøkte de å få forbindelseslinjen til Dovrebanen klar, men ut på dagen fikk tyskerne en fulltreffer som ødela linjen igjen, også vannforsyningen vår. Vi forstod straks at det nyttet lite å få gjort noe stort om dagen, og kaptein Munthe Dahl, stasjonskommandanten, var også enig heri.

På Romsdalen var jernbanens og rikstelegrafens telefonlinjer brutt. Først etter et par dagers arbeid fikk de det i orden.

Vi hadde til rådighet ca. 30 lokomotiver og mannskap her, samt rikelig med personvogner. Stasjonspersonalet utførte her et glim- rende arbeid under togleder Audensens kyndige ledelse.

Den 28. april fikk man forbindelse til Dovrebanen (Hjerkin) i orden, og samme dag fikk vi gjennom et tog fra Otta opp til Vende- tunnelen, med ingeniør A. Jølstad som leder.

Den 25. april ble et tog underveis til Bjorli angrepet av fly på Lesja stasjon. Ingen kom til skade, men begge maskiner var avspo- ret og lokomotiv 438 var kastet tvers over linjen.

Den 30. april fikk vi beskjed om å forlate Dombås. Vi trengte tre lokomotiver og personell for å kjøre det siste toget med engelske soldater til Andalsnes, to maskiner foran og ett bak. Seks mann var gitt beskjed om å gjøre seg klare til å kjøre, og da samlet herr



Kvilhaug resterende av mannskapet og forklarte stillingens alvor, og i noen velvalgte ord forklarte han at fra nå av måtte enhver gjøre som han selv syntes var best. Noen få fulgte med toget til Verma, andre sa de ville reise opp til Hjerkin, og resten ville prøve å komme seg bort til gårdene i nærheten. Herr Kvilhaug sa at han ville være igjen på Dombås, jeg skulle medfølge toget. Kl. 22.30 forlot vi Dombås. Lokomotivfører O. Skreden og fyrbøter Hessen på første med lokomotivfører K. Bratlie og fyrbøter A. Smedsrud på den andre maskinen, med konduktør Larsen som togfører. Et tysk fly fløy nordover linjen like før vi reiste. Linjen var meldt klar til Verma. På dette tidspunkt var det heftig ildgivning, og englenderne hadde et par små kanoner i aktivitet for å hemme tyskerne som nå forlengst hadde passert Dovre.

På toget var det ca. 1200 engelske soldater. Etter at vi hadde passert Jora bru, stanset toget ca. seks minutters tid, og like etter hørte vi en kraftig eksplosjon. Vi antok at det var brua de hadde sprengt. Reisen gikk bra til Lesjaskog hvor vi stanset for å etterfylle lokomotivene med vann. Straks vi forlot Lesjaskog, stanset toget med et veldig brak. Det viste seg at tyskerne hadde sprengt linjen, antakelig var det flyet vi så på Dombås som gjorde det. Forreste lokomotivet gikk rett ned i bombehullet og den andre maskinen avsporte. Ved ulykken ble flere av soldatene skadd. Jeg snakket med lokomotivfører Bratlie og fyrbøter Smedsrud som var helt uskadd. Jeg traff en engelsk offiser som var på første maskinen, og han sa at det var bra med lokomotivfører Skreden, men fyrbøter Hessen hadde skadd den ene armen. Det tok fyr i toget med en gang. De sårede ble kjørt vekk til en Røde Korsstasjon med en gang på noen lastebiler. Verkstedarbeiderne Kaaten, Blevik og jeg gikk så fra Lesjaskog til Verma. Ved ankomsten der traff vi distriktsjef Poppe, og vi avgav rapport om hva som var hendt.

På Verma i Kyllingtunnelen befant seg Hovedstyrets vogn som ble benyttet av distriktsjefen og overingeniør Lysgaard, samt et ammunisjonstog og ca. femten boggivogner med 3 maskiner. Av lokomotivpersonalet traff jeg lokomotivførerne P. Pettersen, P. Paulsen og G. Westvold med fyrbøterne Alf Borden, A. Ruud og fyrbøter aspirant Fr. Harder. Vi måtte meddele til en engelsk offiser for å få tillatelse til å gå i tunnelen. Her i tunnelen var Kaaten arrestert to ganger av de engelske fordi han ikke var i uniform - som verkstedarbeider hadde han ingen - og jeg måtte forklare det til offiserene for å få ham fri igjen.

Omkring kl. 18.00 fikk jeg ordre av en engelsk kaptein om å få lokomotivene og betjeningen klar for å reise til Åndalsnes om ca. 20 minutters tid. Det var lettere sagt enn gjort, som jeg forklarte ham, da det måtte foretas en hel del skifting, nemlig ammunisjonstog som var midt i togsettet osv., og alt måtte opp til Verma for å få gjort det. Det tok nesten to timer, og kl. 20.00 reiste vi fra Verma (Kylling bru) den 01. mai. På grunn av ødeleggelsen var det umulig å kjøre inn til Åndalsnes stasjon. Vi stanset ca. 2 kilometer sønnenfor stasjonen kl. 21.30. Park Hotel var i lys lue da vi forlot toget. Kaaten og jeg fikk lov av en engelsk major å gå i forveien ned til Åndalsnes, da soldatene skulle marsjere i geledd. Vi hadde fått tillatelse av general Paget i forveien å gå ned til dampskipskaia for å gå om bord i en av de engelske "destroyers". Vi hadde ikke gått mer enn en fem minutters spasertur før vi var arrestert av en engelsk vaktpost. Vi var av en offiser beordret å gå ca. 150 meter i fra veien under eskorte av en sersjant og en

menigsoldat. De undersøkte lommene våre og tok i fra Kaaten hans kart og to kniver som han hadde. Vi var holdt under arrest ca. en times tid til generalen og en major kom bilende. Vi var tatt under eskorte til generalen, som øyeblikkelig satte oss på frifot og sa vi kunne treffe ham igjen ved dampskipskaia.

Jeg spurte Kaaten hva han aktet å gjøre, og han sa at han ville følge meg det samme hvor det var hen. Jeg var varslet av flere av de engelske offiserer at det var best av meg å forlate Norge, for de fortalte at hvis tyskerne fikk tak i meg, ville de skyte meg med en gang. Jeg hadde nemlig på Lillehammer hver dag hjulpet englenderne med å bære ammunisjon, proviant osv. Jeg fikk tillatelse for Kaaten å følge meg, og vi gikk om bord i H.M.S. Calcutta.

Den eneste bygning jeg så på Andalsnes som ikke var nedbrent, var stasjonsbygningen.

Vi forlot Andalsnes kl. 1.30 den 02. mai og ankom Scapa Flo den 03. kl. 7.00. I Scapa Flo var Kaaten og jeg sammen med de engelske offiserer overført til H.M.S. Rodney, hvor vi oppholdt oss ca. syv timer.

Vår videre reise til London har mindre å bety, unntatt at vi meldte vår ankomst til Generalkonsulatet med en gang.

Min kone og syv barn er igjen på Hamar.

Jeg vil til slutt uttale min største beundring og stolthet overfor våre kolleger på jernbanen, først og fremst distriktsjefen, ingeniørene A. Jølstad og Sutter og med konstruktør Kvilhaug. De arbeidet som helter hele tiden uten å tenke på seg selv. Må ikke glemme lokomotivpersonalet, ingen nektet å utføre det de var bedt om å gjøre, skjønt det var som oftest forbundet med livsfare. Linjepersonalet, stasjonspersonalet på Dombås og de verkstedfolk som medfulgte oss, bør heller ikke forglemmes.

På Dombås var det ikke mat å få. Et par dager før vi reiste derfra fikk jeg av kaptein Munthe Dahl to tønner smør og 2 kasser raffinade. Jeg fikk av de engelske militære mye hermetikk, kjeks og te som vi delte ut blant personalet, på den måten berget vi oss fra dag til dag.

Dette til underretning.

Lenge leve Kongen og fedrelandet!

Deres W. M. Tilley (sign.)  
Lokomotivformann  
Hamar distrikt NSB



Januar 1990

"RETUR VIA RAUFJELLET"

APRIL 1940

Det jeg i det etterfølgende har nedtegnet, er bare en enkel beretning om hvordan fire unge tjenestemenn på utestasjon fikk problemer med å komme hjem, da all jernbanetrafikk ble innstilt, og tyske styrker nærmet seg i april dagene 1940. Løsningen ble for vårt vedkommende en skitur på 10-11 mil. Normalt ikke noe stort problem kanskje for spreke ungdommer, men under de rådende forhold var det både utrygt, og til sine tider nervepirrende nok.

Jeg ble i mars 1940 uteksaminert ved jernbaneskolens telegrafistkurs. Etter å ha tjenestegjort ved Harpefoss stasjon under påsketrafikken, ble jeg sendt til Brumunddal stasjon, hvor jeg da var stasjonert under krigsutbruddet den 9. april. Ut på formiddagen denne dagen ble jeg imidlertid beordret til straks å reise for tjenestegjøring ved Hjellum stasjon, hvor stasjonsmester Rudolf Hedemann, som også var ordfører i Vang, fikk nok av oppgaver å stri med.

Mandag 15 april ble jeg så beordret til å reise til Rasta stasjon for tjeneste inntil videre.

Stridene som til å begynne med foregikk lenger syd, og som etterhvert kom nærmere med blandt annet flyangrep mot Rena og Steinvik, kan jeg ikke huske skapte det store kaos for togtrafikken som ble holdt igang syd for Koppang. De militære forflytningene foregikk helst på riksvegen på andre sida av elva. Natt til 19 april ble Hamar besatt av tyske styrker, og telefonsambandet med Hamar brutt. Vi hadde nå å forholde oss til den NSB-ledelsen som hadde etablert hovedkvarter på Koppang.

Mandag 22 april fikk vi beskjed om at all togtrafikk skulle innstilles syd for Koppang. Jeg forspurte da om jeg skulle komme til Koppang for nærmere ordre, men fikk det svar at de hadde mere enn nok personale. Jeg fikk istedet det råd "å kle meg sivil og komme meg unna på skogen".

I samme situasjonen som meg var også telegrafistene Halvard



Herberg og Erling Thronsen, samt stasjonsbetjent Håkon Synstad, som alle etterhvert hadde kommet til Rasta.

Vi hadde samtlige bare den tjenesteuniforma vi gikk og sto i, så det å kle seg sivil var jo lettere sagt enn gjort. Og Hamargutter som vi var alle fire, så ble vi raskt enige om å prøve å ta oss hjem hurtigst mulig. For å unngå å komme i kampsonen var det da bare en veg mulig, nemlig over fjellet, nærmere bestemt Raufjellet og ned i Vang Almanning.

#### Til fjells.

Det bød ikke på noe særlig problem å få lånt skiutstyr til oss alle fire, og da Herberg gjennom bekjente fikk låne nøkkel til en hytte på Myklebysetra, bar det til fjells i kveldingen mandag 22 april. Vi fulgte elva Sökkunda, og ga oss i kast med bratthellinga. Det var skikkelig slitsomt i lössnöen; og mørkt ble det også etterhvert. Men vi kom oss da tilslutt opp på setera, og hadde flaks med å finne hytta i snöhaugen.

#### Vi blir flere.

Tirsdag morgen 23. april fikk vi overraskende besök av to mann i norske militæruniformer. Den ene oppga å være norsk sjömann, og den andre som var svensk sa at han var fra Bofors. De fortalte at de hadde kommet vekk fra avdelingene sine, og hadde tanker om å komme seg over til Lillehammer/Gudbrandsdalstraktene for å komme i forbindelse med norske styrker. Det ble da til at vi skulle slå fölge over fjellet, men vi ble enige om å utsette avmarsjen til etter mørkets frambrudd. Vi skulle jo over åpent terreng, og vi likte ikke de tyske flyene vi stadig hørte i det fjerne. Og seks mann i uniformer kunne snart oppfattes som en militær skipatrulje. Vi hadde hverken kart eller kompass, men ut på kvelden la vi tröstig ivei, retning sydvestover. Det var fint, klart vær med noe måneskinn og godt skiföre.

#### Nerver?

Etter en tids marsj begynte terrenget å helle svakt ned, og snart forsto vi at vi hadde kommet ut på en stor flate, antakelig et vann. Der fikk vi oss en skikkelig støkk, idet vi i det svake lyset syntes vi så skikkelser som rørte seg, og mørke gjenstander langt ute på flata. Vi ble urolige, og tenkte både på fly og soldater. Men da vi ikke hørte den minste lyd, ble det til at vi våget oss nærmere. Plutselig sto vi foran gavlene på noen små, nedsnödde buer. Det var dette vi hadde

sett, og det var nok nattelyset og nervene som hadde spilt oss et puss. Da vår sjömannskamerat nok ikke var så rare skilöperen og var blitt dyktig sliten, ble det til at vi tok oss inn i den bua vi så hadde rökrör. Vi fikk gjort opp varme, og fant ut at vi ville slå oss til ro til det lysnet av dag så vi fikk orientert oss. Timene gikk med prat og sang, og det var ikke få Brandeliusviser som ble oppfrisket. Vi hadde jo en svenske med i fölget.

I grålysningen onsdag 24 april fortsatte vi i det vi mente var riktig retning, og ganske snart kunne vi se ned i et bredt dalföre som vi regnet med var Åstadalen. Vi mente å gjenkjenne Kvarstadsetra, og forsto at vi hadde oppholdt oss ved Öyongsjön om natta.

#### Venn eller fiende?

Vi hadde nå en fin utforkjøring og var snart nede i skogbeltet, hvor vi etter en stund kom fram til Nysetera. Der fikk vi oss en ny forskrekkelse i livet, idet vi fra skogkanten så en rekke hvite militærski oppreist mot en hyttevegg. Og spørsmålet var nå om det var venn eller fiende. Men vi behövde ikke å undres lenge, for döra gikk opp, og ut kom det en kar i umiskjennelig norsk islender og grønne ballongbukser og ga seg til å fylle snö på en kaffekjele. Vi våget oss borttil, og ble med inn gjennom ei döer som det var tydelig det var brukt öks på for å få opp. Vi forsto at det var kommet to forskjellige grupper soldater til hytta. De som hadde kommet kvelden för hadde nok hatt seg en skikkelig fest, enten nå de sterke saker var medbrakt eller funnet på stedet. Skoddene var for vinduene, så det var heller mørkt inne, men på praten forsto vi at det også var svensker med.

De to soldatene i vårt fölge besluttet seg til å slå lag med de övrige militære i hytta, mens vi andre var mest oppsatte på å komme oss videre. Og da det etter en stund ble nokså höyröstet snakk i et av siderommene, og også viftet med en stor revolver, så sa vi takk for oss og satte kursen nedover mot Bjönnåsbrua.

Vi både så og hørte tyske fly til stadighet nå, men nå kunne vi lett stikke oss bort ved nærmeste gran når vi syntes det var nödvendig.



Mye folk i fjellet.

Da vi nærmet oss Prestsetra, hørte vi lyden av ski og stavtak inne i skogen, og snart dukket det opp en kar i norsk militæruniform med sekk og rifle på ryggen. Skiutstyret hans var temmelig antikvarisk, og han fortalte at dette var det eneste han hadde fått låne et sted i Åsmarka/Lismarka der avdelingen hans hadde blitt nedkjempet. Nå var han på vei til Elverum, og ville følge elva Åsta nedover.

Vi tok så en ny rast på Bringebu, og også der befant det seg endel norske soldater, deriblant en jeg kjente Hjemmefra. Sola stekte nå godt, skiføret begynte å bli problematisk, og slitne og gjennomvåte på bena kom vi fram til lavlia i Vang Almanning.

Rykter og kontakt hjem.

På lavlia var det en god del sivilpersoner som hadde evakuert dit fra Hamar-området. De uttrykte forskrekkelse over at vi hadde tenkt oss til Hamar, og kunne fortelle at de hadde hørt at tyskerne tok norske ungdommer og lot dem gå foran seg under framrykking! Vi var bare oppsatte på å få kontakt med dem hjemme, og spesielt var Herberg engstlig for sin hustru som ventet å nedkomme med deres første barn i de dagene. Da det var telefon på lavlia, lyktes det for ham å få kontakt hjem, og han fikk da den gledelige melding at hans hustru hadde nedkommet med en sønn samme natt, og at alt var vel med begge to. Etter at vi hadde fått tørket strømper og sko, tok vi skiene fatt så snart det hadde frosset på, og ankom St.Olav ut på kvelden. Vi syntes det var best å ta seg ned til Hamar på dagtid, og ble enige om å overnatte der.

Torsdag morgen 26 april gikk vi den siste etappen ned til Gåsbu, og med skia på aksla tok vi bena fatt den siste biten ned til byen, spente på hvordan det så ut hjemme etter tyskeres ankomst. De første biler med tyske militære møtte jeg ved Tommelstad gård.

Jeg meldte meg straks på distriktsjefens kontor, og ble etter noen dager beordret til tjeneste ved Hjellum stasjon.

*Serg Biske*





