

Norwegen

Mario Walinowski

Die Eisenbahnen in Norwegen während der
deutschen Besetzungszeit 1940 – 1945

zwischen Fjord und Fjell
Norge mellom Fjord og Fjell

Das Buch



Als Mitarbeiter der S- Bahn Berlin GmbH öffneten sich viele Türen zu den Eisenbahnen und Archiven Norwegens. Es ergab sich ein geschlossenes Bild von Alltagsproblemen bis zu großwahnsinnigen Ideen, von Hierarchiedenken, Ausbeutungspolitik und Menschen unwürdigen Arbeitsbedingungen. Da während des Krieges der Seeweg, von den Alliierten kontrolliert wurde, kam der Eisenbahn besondere Bedeutung zu. Umbauten, Neubauten, Illusionen und ein gigantischer Transportbedarf bestimmten das Bild auf Norwegens Schienenwegen.

Musik: Tristana – Cure

Inhalt

1. Norwegen als Schlüssel zur wirtschaftlichen Neuordnung Europas in der Mitte des zwanzigsten Jahrhunderts?
2. Die Eisenbahnen Norwegens bis 1939
3. Die deutsche Besetzung am 9. April 1940
4. Bahnverkehr während der Besetzungsjahre
5. Betriebsmaschinendienst
6. Eisenbahnbau
7. Die Bedeutung der Privat- und Industriebahnen
8. Sabotage und Unfälle
9. Eisenbahnwerkstätten
10. Eisenbahnpersonal
11. Nahverkehr
12. Wirtschaftliche Ausbeutung des Landes
13. Neutralität Schwedens und der Transitverkehr
14. Kriegsende
15. Anhänge
16. Wozu sind Kriege da, eine abschließende Betrachtung
17. Glossar
18. Abkürzungen und spezielle Maß-Einheiten
19. Quellen

Die Eisenbahnen Norwegens bis 1939



Die in ihrer Art einzigartige geografische Gestalt und Lage Norwegens ist dadurch geprägt, dass sich das Land gegenüber seiner geringen Ausdehnung in Ost–West–Richtung besonders weit von Norden nach Süden erstreckt. Fjord und Fjell erschwerten zusätzlich den Eisenbahnbau und verursachten enorme Kosten. Erst am 01. September 1854 nahm man von Oslo nach Hamar die erste Bahn in Betrieb.

Norwegen zwischen Fjord und Fjell

Die Eisenbahnen Norwegens bis 1939

Streckenlänge:	eingleisig 2.906 km, zweigleisig 48 km
Betriebslänge:	2.952 km
Gleislänge:	3.552 km
Lokomotiven:	436
Personenwagen:	868
Güterwagen:	961
Güterverkehr:	747 Mio. Nettotonnen
Personal:	16.285
Vorrat:	Ca. 30.000 t Kohle

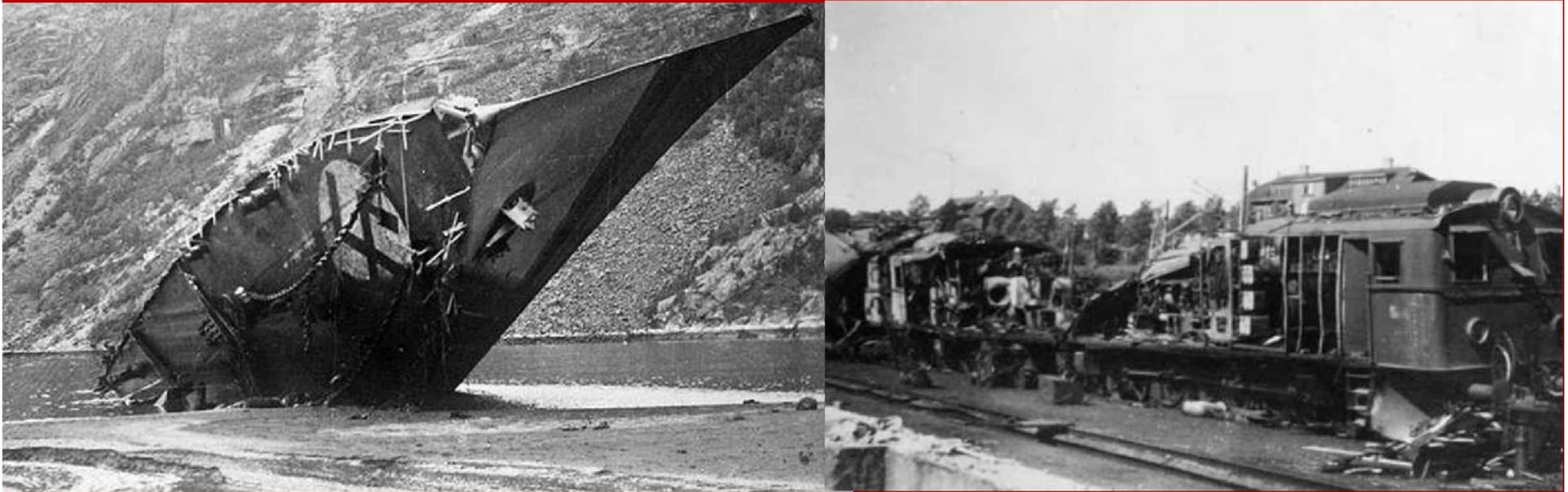


Die deutsche Besetzung am 9. April 1940



Am 8. April um 23.10 Uhr näherte sich die Kriegsschiffgruppe mit „Blücher“ an der Spitze der Festung Oscarsborg. Oberst Erichsen, Kommandant auf Oscarsborg, gab um 4.21 Uhr Feuerbefehl und schon die ersten Schüsse trafen die Blücher schwer. Bereits nach kurzer Zeit trieb der Kreuzer als brennendes Wrack durch den Oslofjord. Gegen 7.30 Uhr kenterte das Schiff und alle Vorstellungen einer friedlichen Besetzung sanken mit ihr im Oslo Fjord.

Die deutsche Besetzung am 9. April 1940



Nach der norwegischen Kapitulation in Südnorwegen am 4. Mai 1940 konzentrierte sich das Interesse der Weltöffentlichkeit für wenige Tage ganz auf das Kampfgeschehen in und um Narvik und der Erzbahn. Am Nachmittag des 28. Mai 1940 war Narvik wieder in norwegisch-alliiertes Hand. Kein Zweifel, hier erlitten Hitler und die deutsche Wehrmacht ihre erste schwere Niederlage während des Zweiten Weltkrieges. Jedoch zog die britische Regierung die alliierten Truppen wegen der verzweifelten Lage auf dem Kontinent am 1. Juni 1940 zurück.

Norwegen zwischen Fjord und Fjell

Die deutsche Besetzung am 9. April 1940

Mit dem "Aufruf der Regierung an das Volk, jeden Widerstand gegen die deutschen Truppen bei der Besetzung des Landes zu unterlassen", legte Außenminister Koht das Memorandum seinen Kabinettskollegen vor. Um 5.30 Uhr unterrichtete Außenminister Koht den deutschen Gesandten, dass die norwegische Regierung dem deutschen Ansinnen nachzukommen nicht gewillt sei. Stortingspräsident Carl Joakim Hambro ergriff die Initiative und setzte sich zusammen mit Regierung, Parlament und Königsfamilie in einem Zug und später per Schiff nach England ab.



Bahnverkehr während der Besetzungsjahre



Die Leitung der NSB :

1. Der Generaldirektor, der die oberste Leitung bei der NSB hat
2. Die Distriktleiter, denen die Verwaltung der örtlichen NSB- Distrikte obliegt,
3. Der Landesrat der NSB, als beratendes Organ in Eisenbahnfragen
4. Der Pensionsausschuß, der die Pensionen und Unterstützungen für die Beamten und ihre Hinterbliebenen festsetzt

Norwegen zwischen Fjord und Fjell

Verwaltung und Strukturen



- Deutsche Militärische Transporte durch die Transportkommandantur Oslo unter Leitung von Nikolaus von Falkenhorst als ersten Repräsentanten der Besatzungsmacht.
- Deutscher ziviler Verkehr durch das Reichskommissariat Abteilung Verkehr unter der Leitung von Josef Terboven als zweiten Repräsentanten der Besatzungsmacht.
- Norwegischer Binnenverkehr – NSB – Generaldirektion mit den Distrikten in Oslo, Drammen, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Hamar, Trondheim, Narvik

Abwicklung des Personenverkehrs



Der Personenverkehr unterlag während der Besetzungsjahre einer strengen Kontrolle von deutscher Seite. Galt es doch zu verhindern, dass sich die norwegische Jugend in grenznahe Gebiete bewegt, um sich nach Schweden oder über das Vestland nach England abzusetzen. Ab dem 30. September 1940 mussten Personen älter als 15 Jahre in Besitz eines von der Polizei ausgestellten Passierschein sein, um in die festgelegten grenznahen Gebiete in Ost und West zu reisen.

Betrieb in den Distrikten



Je länger der Krieg dauerte umso schwieriger die materielle Lage. Die uneinheitliche Ausrüstung der NSB konnte durch den Nachschub aus Deutschland nie ausgeglichen werden, besonders nicht, nachdem Schweden begann die Durchfuhr weiter einzuengen. Bei den einzelnen Distrikten wurde ein Teil von Vorortzügen eingestellt und der feste Umlaufplan der Züge gekürzt um Benzin, Kohle und Öl einzusparen. Im gleichen Atemzug stellte die NSB Leitung in der Nacht von Samstag zu Sonntag die durchgehenden Nachtzüge ein.

Norwegen zwischen Fjord und Fjell

Betriebsmaschinendienst



Zu Kriegsbeginn verfügte die NSB 386 Dampf-, 52 elektrische und 67 schmalspurige Lokomotiven. Alle Lokomotiven wurden bis auf das äußerste ausgenutzt, um die militärischen Bedürfnisse und die lebenswichtigen zivilen Transporte in größtmöglicher Weise durch zu führen. Nachdem sich die Transportsituation während des Krieges verschlechterte, stellte die DR 39 Lokomotiven Baureihe 57, 69 Lokomotiven Baureihe 52 mit Kälteschutzanlagen, 5 sonstige Lokomotiven und 2 Schmalspurlokomotiven zur Verfügung.

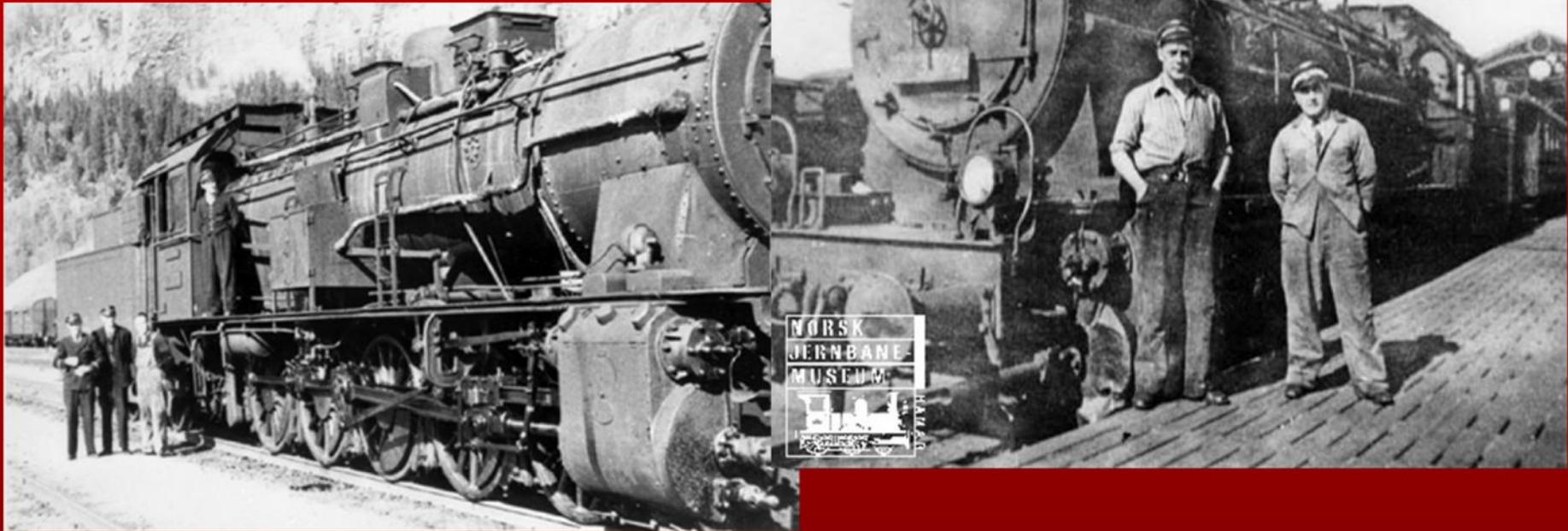
Musik: Kari Bremnes – Sangen om søng...

Baureihe 52 (norw. Typ 63a)



Dass es nie zum Verkehrskollaps durch Lokomotivmangel kam, ist durch die Zusendung von Reichsbahnlokomotiven begründet. Teilweise kamen diese Lokomotiven fabrikneu oder geringer Nutzungsdauer nach Norwegen, mussten jedoch bereits nach wenigen Einsatzjahren größeren Reparaturen unterzogen werden. Doch lag das nicht nur am Fahren auf Verschleiß sondern auch an häufigen Materialfehlern bei den Kriegslokomotiven der Baureihe 52.

Baureihe 57 (norw. Typ 61a)



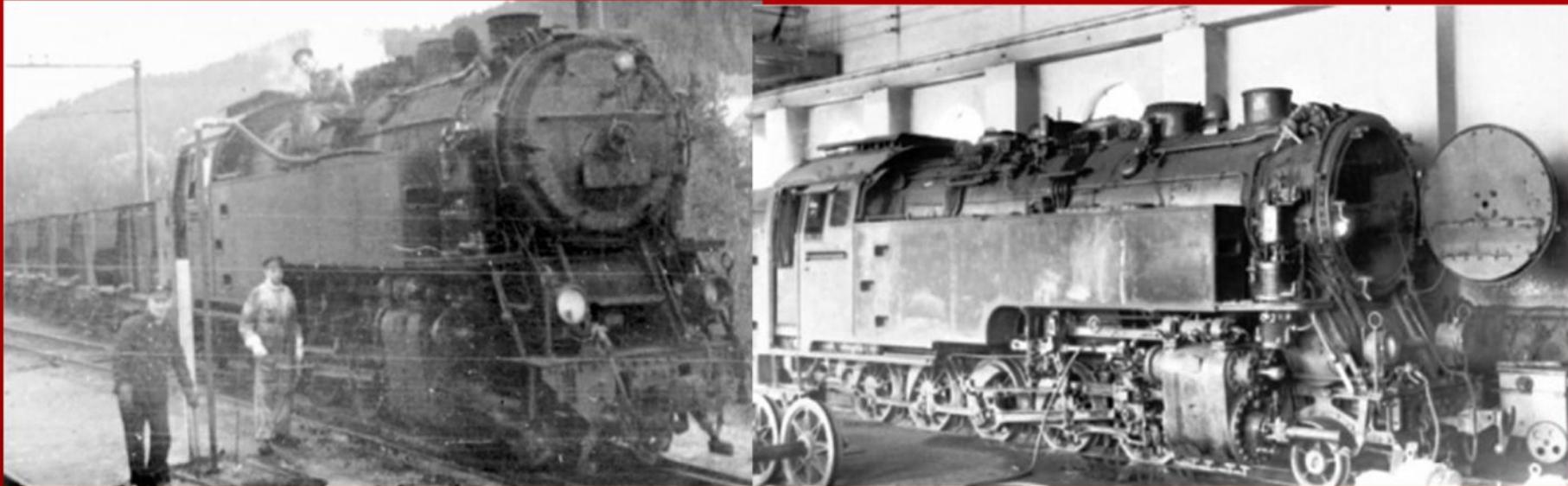
42 Lokomotiven der Baureihe 57 sandte die Deutsche Reichsbahn vom Oktober 1940 bis April 1943 nach Norwegen. Lokomotivführer Johan P. Christiansen schreibt dazu: „Viele Lokomotiven hatten so schlechte Dampfeigenschaften, dass man auf der Strecke mehr Stand und „Kochte“, als das man fuhr. Da nur der erste Treibradsatz verschiebbar war, galt die Bauart als die „steifeste“ in Norwegen. Erst nach 1949 wurde auch der fünfte Treibradsatz von der NSB seitenverschiebbar ausgeführt.“

Baureihe 89 und 98

Von Mai 1940 bis 1941 war die Lokomotive 89 7.250 im Rangierdienst in Narvik. Zu Kriegsende befand sich die Lokomotive in Stettin auf polnischem Gebiet. Nach Beschlagnahme durch die sowjetische Militärverwaltung verliert sich jede Spur. Auf der Hafenbahn in Kirkenes hinterließ die deutsche Wehrmacht die Lokomotive 89 7.433 gebaut 1903 für die KPEV bei Hagans und 98 305 (bayerischer Glaskasten).



Baureihe 99.2



Schwefelkies und Kupfer von Løkken nach Thamshavn zu transportieren war der Auftrag. Sabotageaktionen gegen die Fahrleitungsanlagen und elektrischen Lokomotiven auf der 25 km langen Schmalspurbahn war die Folge, dass man 99 221 und 223 von Eisfeld in Thüringen am 7. Februar 1942 und am 8. April 1942 über Hamburg auf dem Seeweg nach Thamshavn überführte.

Baureihe E 32 und Baureihe Kö (norw. Typ Skd 211.61 und 212.62)



Da die weitere Lok- und Wagenbestellung durch die deutsche Wehrmacht zu erfolgen hatte, kamen bis Bereitstellung der Finanzmittel für vier El 8, vier elektrische Lokomotiven der Baureihe E32 als Leihgabe nach Oslo.

Die Kriegsmarine und die deutsche Wehrmacht überführten Diesellokomotiven verschiedenster Bauarten und Spurweiten nach Norwegen. Nachweislich ist die Kleinlokomotive Kö 4.462, welche die NSB als Skd 211.61 einreichte.



5.8. Baureihe VT 137 (norw. Typ 9 und 10)



Für den internen Gebrauch der deutschen Wehrmacht in Norwegen überführte die DR insgesamt 5 vierachsige Dieselmehchanische– Verbrennungstriebwagen und 7 vierachsige Dieselelektrische– Verbrennungstriebwagen, von denen 11 nach dem Krieg in Norwegen verblieben. Diese entstammen zwei verschiedenen Bauserien.

600– und 900 mm Schmalspurlokomotiven



Die nach dem Krieg in Norwegen hinterlassenen 600– und 900 mm Schmalspurlokomotiven waren sehr umfangreich. Zusammen handelte es sich um:

- 77 Dampflokomotiven
- 45 Diesellokomotiven
- 21 Dampflokomobile
- Zubehör 180 defekte Loren und 800 Meter Schienen

Baureihe Di 1 der NSB



Die starke Rauchbelästigung in den Personenzügen, bedingt durch die vielen Tunnel und Lawinengalerien der Bergenbahn und die Uneinigkeit zur Elektrifizierung der Strecke, veranlasste die NSB eine dieselhydraulische 2.000 PS Lokomotive bei der Firma Krupp in Essen zu bestellen. Kriegsbeginn ließ die Produktion stark verspäten und erst im Januar 1942 traf die Lokomotive zu Probefahrten in Oslo ein.

Musik: DDE – Vinsjan på kaia

Baureihe 49c der NSB (deutsche Dovregubben)



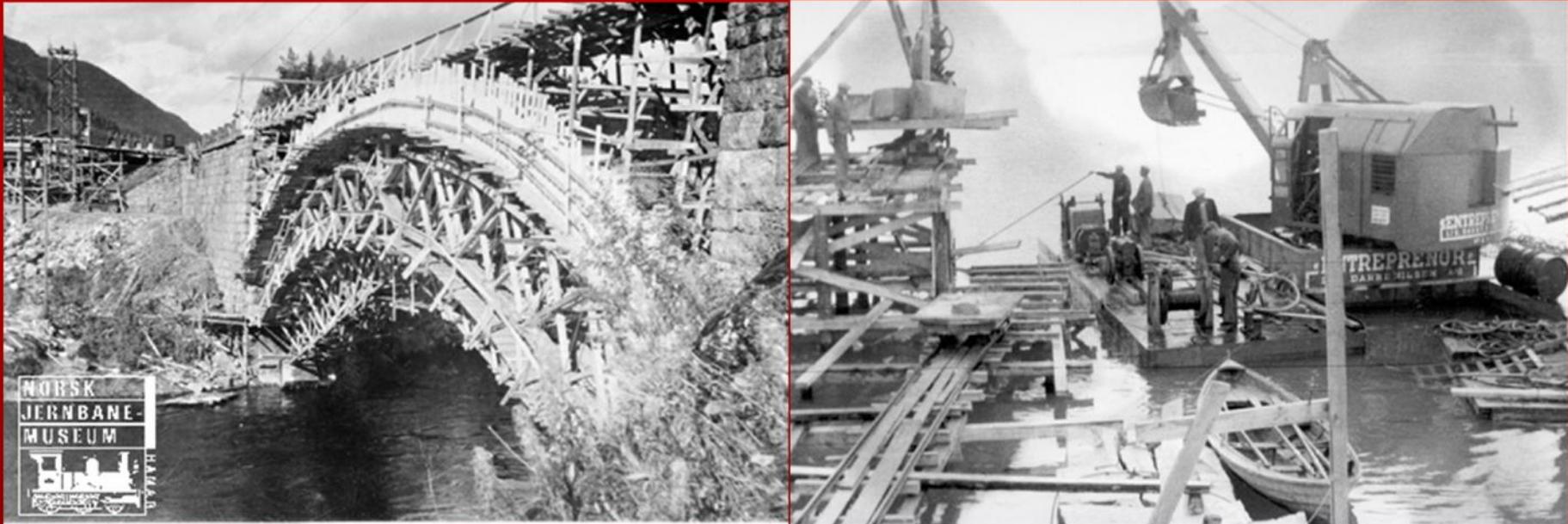
Zum Ende der dreißiger Jahre sah die NSB sich wegen der knappen Lokomotivsituation neue Fahrzeuge auch im Ausland zu beschaffen. Den Zuschlag für die Produktion erhielten die Friedrich Krupp AG und Thune mit je zwei Lokomotiven (49c 470–471 und 49c 472 und 473). Zugunsten der ursprünglich dritten Dampflokomotive, entschied man sich bei Krupp für die Fertigung einer Diesellokomotive (Di 1 601).

Personen- und Güterwagen



Zu Kriegsbeginn verfügte die NSB 2.367 Personen-, Gepäck-, und Postwagen und 11.812 Güterwagen, meist ohne Druckluftbremse. 1.669 Güterwagen, 14 vier- und 20 zweiachsige Personenwagen, 1 Schneeschleuder und 4 Schneepflüge stellte die Deutsche Reichsbahn in Norwegen zur Verfügung.

Eisenbahnbau



Die Bahnbaupläne in Norwegen waren während der Kriegsjahre gigantisch. Am 21. August 1940 befahl Wehrmachtbefehlshaber v. Falkenhorst den Ausbau der norwegischen Bahnen „ohne Rücksicht auf jegliche Kosten“. Nachdem die Finanzabteilung im Reichskommissariat klargemacht hatte, dass es dem norwegischen Staatshaushalt unmöglich ist, für alle Kosten der Bahnbaupläne aufzukommen, kam es zur Übereinkunft, die Großprojekte Nord- und Sørlandbahn als Wehrmachtvorhaben zu führen.

Übersicht der Eisenbahninbetriebnahmen (Neu- und Umbau auf Normalspur)

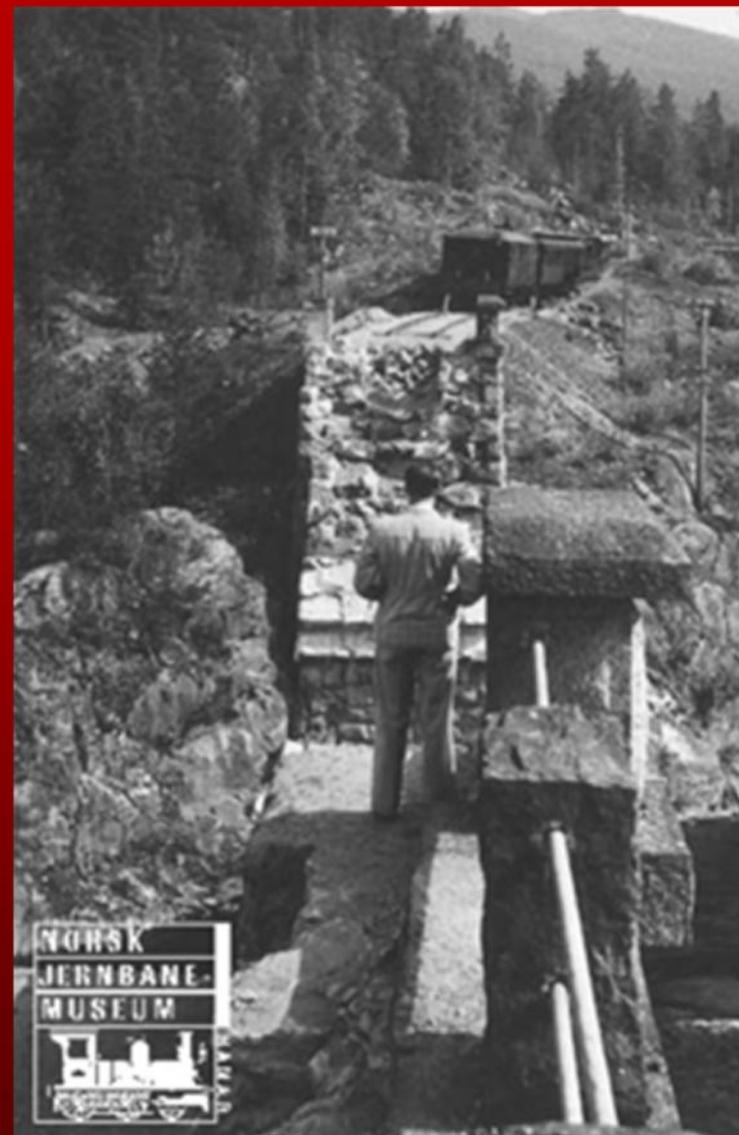
Grong – Mosjøen	1. Juli 1940
Myrdal – Flåm	1. August 1940
Mosjøen – Elsfjord	15. März 1941
Koppang – Støren	5. August 1941
Normalspur	
Elsfjord – Finneid	20. Februar 1942
Finneid – Mo i Rana	15. März 1942
Mo i Rana – Tresaues	15. Mai 1942
Bjørnhei – Nevernes	12. April 1943
Kristiansand – Moi	1. März 1944
Sira – Sirnes – Flekkefjord	1. März 1944
Normalspur	
Moi – Stavanger	1. Mai 1944
Normalspur	
Gandal – Ålgard	1. Mai 1944
Normalspur	
Grønfjelldal – Dunderland	1. Mai 1945



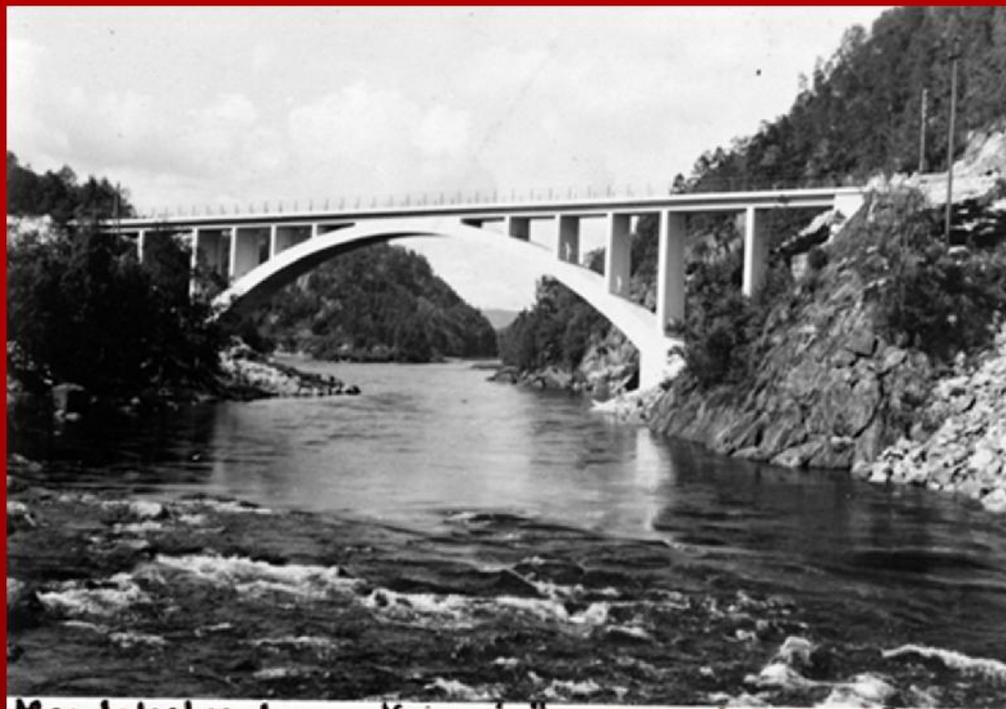
Brückensprengungen, Wiederaufbau und Neubau



Insgesamt wurden 61 Eisenbahnbrücken, 5 Überführungen von norwegischen Soldaten gesprengt und 5 Eisenbahnbrücken durch deutsche Bomben zerstört. Bis zum Frühjahr 1945 sprengten norwegische Fallschirmgruppen aus Schottland und Widerstandskämpfer weitere 43 Brücken.



Sørlandbahn



Der Bau der Sørlandbahn war zum Zeitpunkt der deutschen Besetzung im April 1940 voll in Gang. Sie war zu Kriegsbeginn bis Kristiansand befahrbar. Westlich Kristiansands begann man bereits mit den großen Tunnelarbeiten die noch geraume Zeit in Anspruch nehmen sollten.

Norwegen zwischen Fjord und Fjell

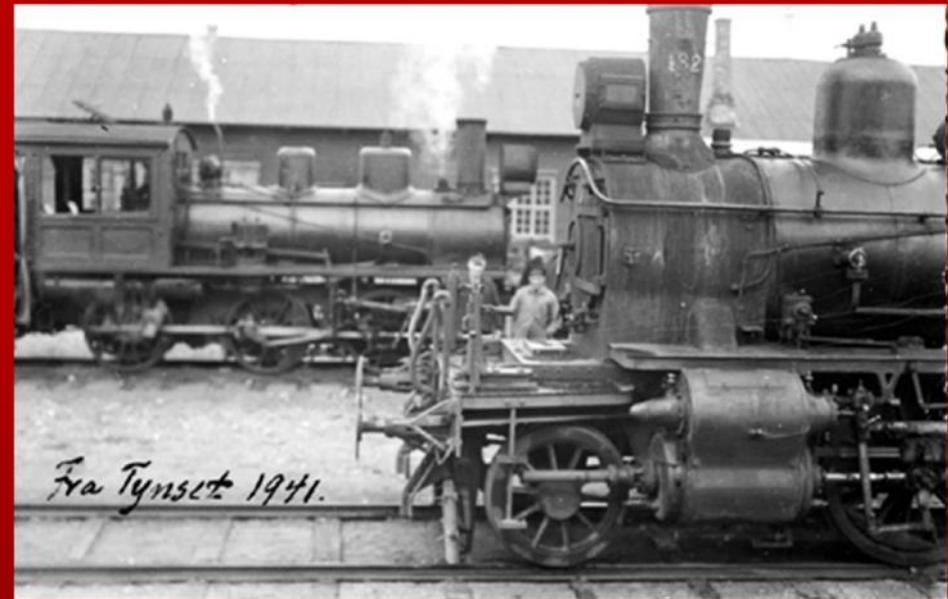
Flåmbahn



Der Bau der Flåmbahn wurde bereits im Jahr 1923 beschlossen. Aufgrund der Schneebedingungen und der Bedingungen längere Züge in den steilen Streckenabschnitten bis 55 Promille und Kurvenradien bis 125 m zu fahren, kam der Beschaffung besonderer Lokomotiven Bedeutung zu. Militärisch hatte die Flåmbahn keinerlei Bedeutung und war während der Kriegsjahre nur für den Binnenverkehr von Interesse.

Rørosbahn

Die Umspurung der Rørosbahn (Koppang – Tynset – Støren) unterteilte man in zwei Abschnitte. Zum einen galt dies der Wiederherstellung der durch das im August 1940 eingetroffenen Hochwasser zerstörten nördlichen schmalspurigen Teilstrecke Singsås – Støren (ca. 30 km) und zum anderen den Umbau der Schmalspurstrecke Koppang – Tynset – Støren (ca. 260 km) auf Normalspur. An Wiederherstellungskosten für die Strecke Singsås – Støren veranschlagte das Trondheim Distrikt auf 2 – 2,5 Mio. NOK.



Musik: Kari Bremnes – Sangen om fyret....

Nordlandbahn



Der Bau der Nordlandbahn bis Bodø geht auf einen Gedanken von Ole Tobias Olsen bis 1880 zurück. Zur Beschleunigung der Bauausführung „bezahlte“ die deutsche Wehrmacht über die NSB eignen Bewilligungen hinaus, so daß sie auch die Kontrolle über die ausgeführten Bauten verlangte. 1.200 Kriegsgefangene, 1.500 Deutsche und 550 Zwangsarbeiter waren auf den Baustellen verteilt.

Polarbahn



Am 11. Dezember 1940 bat das deutsche Reichskommissariat um die Zusendung der norwegischen Pläne für eine Eisenbahn nördlich von Fauske. Die Pläne bis Narvik wurden am 21. März 1941 und die Pläne bis Kirkenes am 20. Januar 1942 überreicht. Sie bildeten die Grundlage für den Führerbefehl im Jahre 1942 zum Bau der 1.500 Kilometer langen Polarbahn Fauske – Kirkenes zur Erschließung von Rohstoffen im Petsamo Gebiet. Heute sind Teile der Bahntrasse Bestandteil der Europastraße 6.

Norwegen zwischen Fjord und Fjell

Privat- und Industriebahnen

- Rjukan- und Bratsbergbahn
- Sulitjelmabahn
- Thamshavnbahn
- Sydvarangerbahn
- Hafenbahn in Kirkenes
- Urskog – Hølandbahn (U.H.B.)
- Dunderlandbahn
- Lundebahn auf Lista
- Hydros Eisenbahnen auf Menstad und Herøya

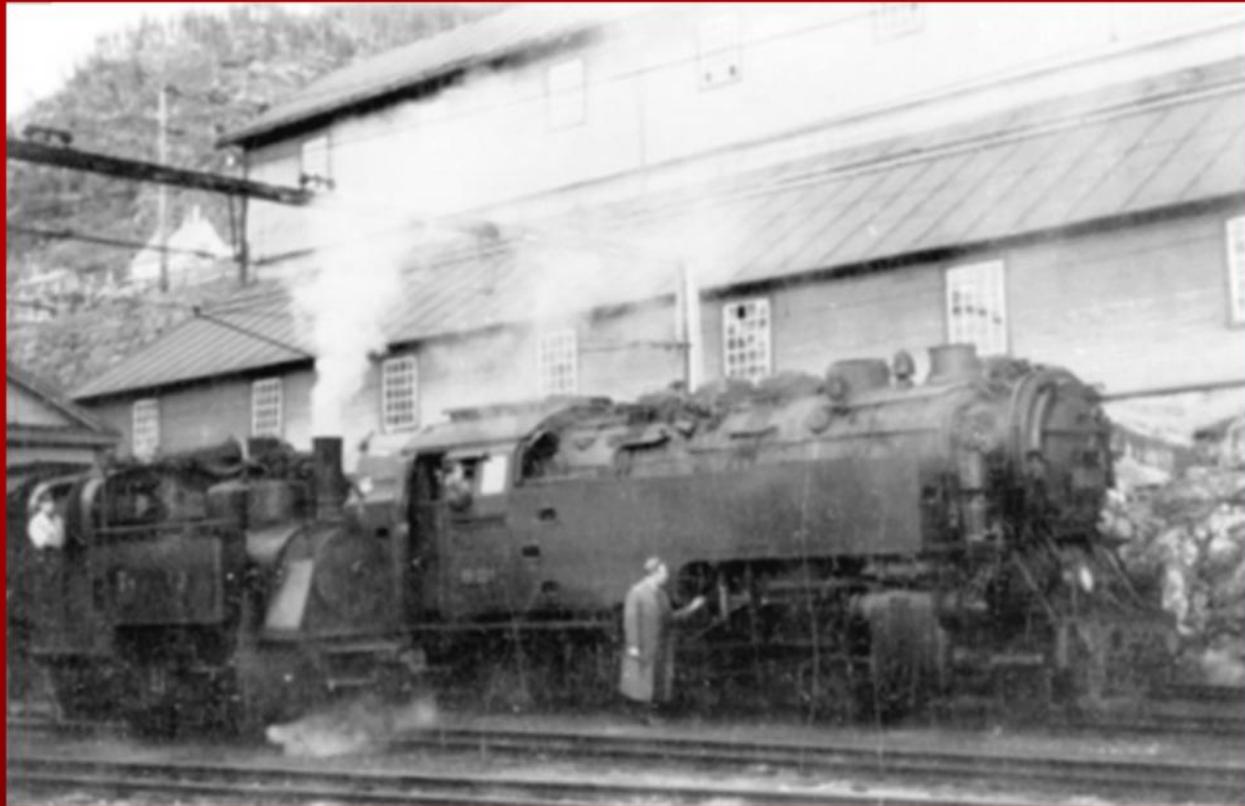


Rjukan- und Bratsbergbahn

Die normalspurige Rjukanbahn mit den Strecken Notodden – Tinnoset (30 km), Rollog – Såheim (Rjukan) (15,8 km) und die Fährverbindung über den Tinnsjø (30 km) ist durch Norsk Hydro von industrieller Bedeutung und wurde aus privaten Mitteln erbaut. Ursprünglich bei Eröffnung ab 9. August 1909 wurde sie mit Dampf betrieben. 1911 folgte der Umbau auf elektrischen Betrieb (25 kV 16 2/3 Hz).



Thamshavnbahn



Die ein Erzgebiet erschließende 25,9 km lange und 1.000 mm schmalspurige Thamshavnbahn von Svorkmo nach Thamshavn, wurde aus reinen privaten Mitteln erbaut und mit 6,6 kV 25 Hz Einphasenwechselstrom elektrifiziert. Während der Kriegsjahre war die Bahn von außerordentlicher Bedeutung und trotz intensivster Bewachung durch SS- Truppen, gelangen spektakuläre Sabotageaktionen gegen Bahnstrecke, Fahrleitungen und Fahrzeuge.

Sabotage und Unfälle



Es waren die norwegischen Behörden in Groß Britannien, bzw. die norwegische Widerstandsbewegung Milorg, welche Sabotageaktionen gegen Verkehrs- und Industrieanlagen planten und ausführten. Der britische Einfluss hatte das Ziel, dass die deutschen Soldaten auf dem Kontinent verbleiben. Die deutsche Kriegsmaschinerie durfte keinesfalls das norwegische Gewerbe und die Industrie ungehindert ausplündern.

Ryggkollen

Ryggkollen liegt zwischen zwei Tälern und den Mjøndalen direkt am Drammen Fluss. Am 7. Oktober 1943 geschah hier bei Kilometer 61,58 eine der größten Sabotageaktionen gegen einen Zug mit deutschen Soldaten. Die Saboteure erhielten die Information, dass sich im zweiten Wagen des zu sabotierenden Zuges norwegische Passagiere befanden. Deshalb bestand die Herausforderung, die Sprengung erst nach Passieren des zweiten Wagens vorzunehmen.



Hommelvik



Am 19. November 1940 ereignete sich in Hommelvik zwischen Trondheim und Hell das erste schwere Zugunglück während der Kriegsjahre. Zu diesem Zeitpunkt geschah ein Frontalzusammenstoß in Höhe Nygården. Da die Verdunkelungsmaßnahme als Hauptunfallursache sowohl von norwegischen als auch deutschen Gutachtern angesehen wurde kam es zu keiner Anklage von Personal.

Breifoss



Am 28. Februar 1944 kollidierte bei Breifoss der Personenzug 607 auf dem Weg von Oslo nach Bergen mit einem Güterzug, bei dem die Bremsen versagten und löste damit das schwerste Zugunglück in der Geschichte Norwegens aus.

Musik: Tristania – Beyond the veil

Jørstad



Zu den schwersten Zugunglücken in Norwegens Geschichte gehörte zweifelsohne die Sabotageaktion an der Jørstad Brücke am 13. Januar 1945. Zu diesem Zeitpunkt war der deutsche Truppenrückzug aus Nord- Norwegen in vollen Gang. Das blieb auch in Großbritannien nicht unbemerkt und die Nordlandbahn rückte in den Blickpunkt der Saboteure.

Norwegen zwischen Fjord und Fjell

7.6749
Eiserer Wille

Norsk Hydro und das schwere Wasser

Norsk Hydro war die erste und einzige Industriefirma in Europa für die Produktion von schwerem Wasser im großen Maßstab. Die Fabrik wurde deshalb zum wichtigsten Angriffsziel für die Alliierten in ganz Norwegen. Alliierte und deutsche Wissenschaftler waren sich einig, dass die Produktion des schweren Wassers eine wesentliche Rolle zur Herstellung der Atombombe dient. Selbst wenn die deutsche Besatzungsmacht die Industrieanlagen stark bewachte, so galt die Eisenbahnfähre „Hydro“ als schwächstes Glied. Drei norwegische Widerstandskämpfer platzierten am Abend des 19. Februars 1944 Sprengladungen. Am Tag darauf sank die „Hydro“ mit 15.000 Liter schwerem Wasser und 14 Personen an Bord in 430 m Tiefe des Tinnsees.

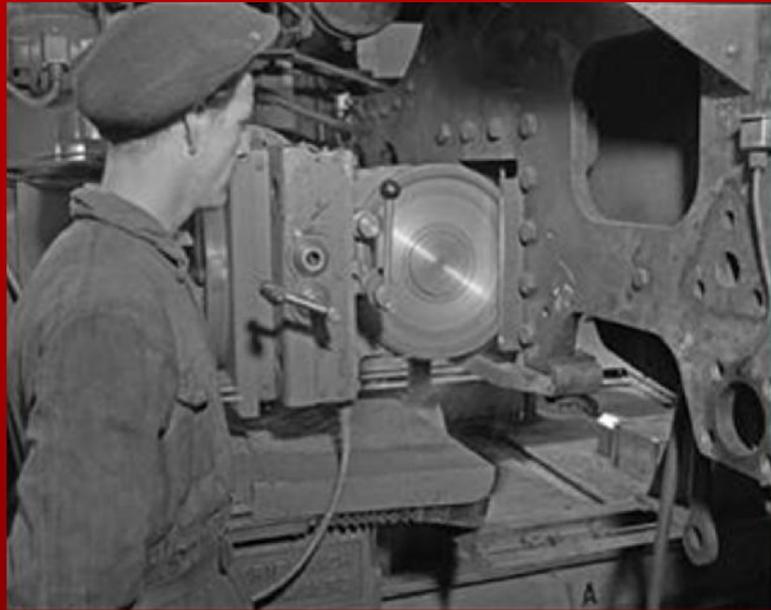
Karsten 100 Tinnse

Orkla Gruben und Thamshavnbahn



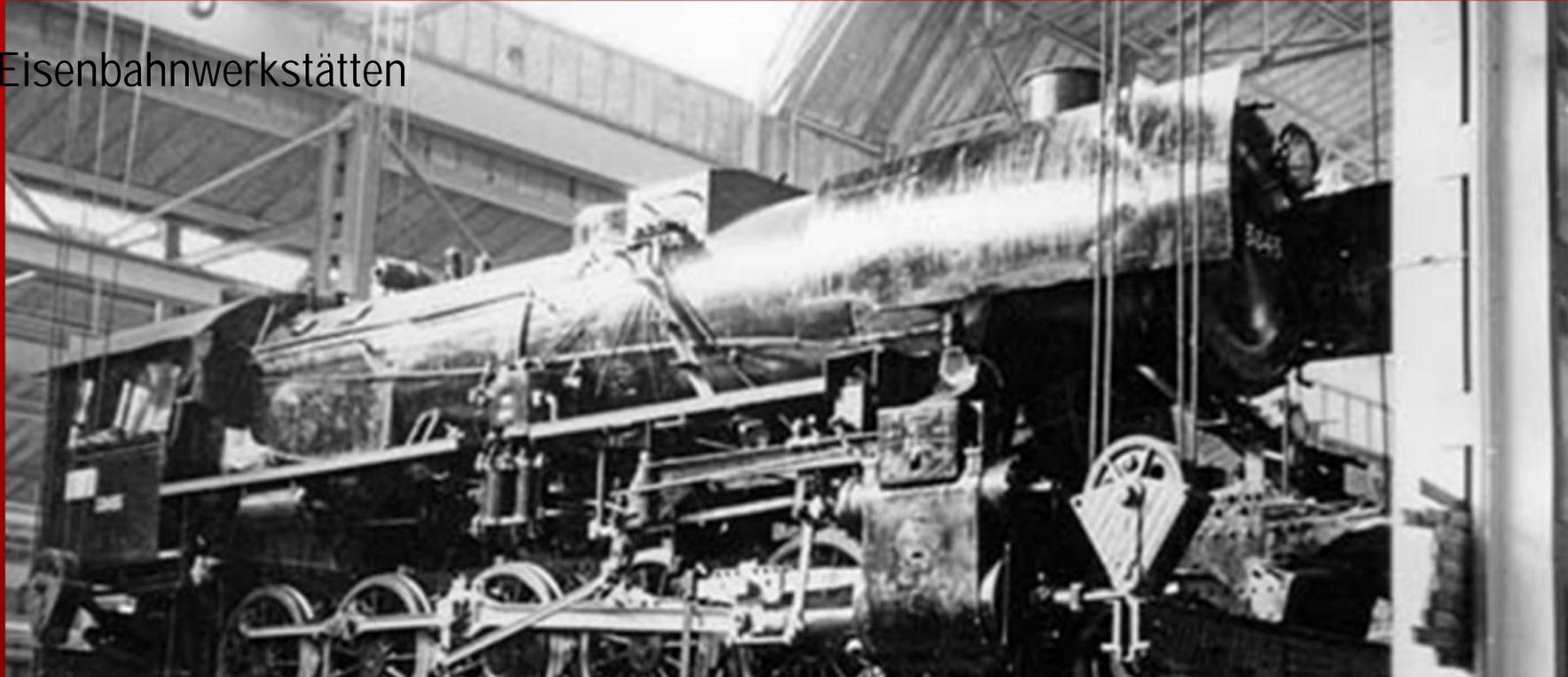
Am 27. April wurde Orkanger und am 12. Mai 1940 Løkken von deutschen Truppen und SS- Mannschaften besetzt, um die Schwefelkiesproduktion für die deutsche Rüstungsindustrie unter Kontrolle zu bekommen. Die Orkla Grube A/B musste bereits kurze Zeit später erkennen, daß eine Zusammenarbeit mit der deutschen Besatzungsmacht aufgegeben und an deren Stelle eine sabotierende Widerstandslinie eingeschlagen werden musste. Dabei stand der Schwefelkies- und Kupfererztransport über die Thamshavnbahn im Mittelpunkt der Sabotageaktionen.

Eisenbahnwerkstätten



Während des Krieges wurden bei der NSB folgende Werkstätten betrieben: Oslo Bispegate mit Werkabteilung Oslogate, Drammen, Hamar, Trondheim, Bergen, Kristiansand mit Arendal, Stavanger und Narvik. Die große Anzahl der im Vergleich zu deutschen Verhältnissen sehr kleinen Werke ist aus der geschichtlichen Entwicklung zu verstehen.

Eisenbahnwerkstätten



Die NSB-Werkstätten waren durch folgende Kriegsumstände mehr belastet als früher:

- Höhere Betriebsleistungen der Lokomotiven
- Ausfall der Werkstatt Narvik.
- Schwierigkeiten in der Ersatzteilbeschaffung, viele Einzelanfertigungen.
- Höherer Ausbesserungsstand durch Unterbrechung der Lokomotivparkerneuerung.
- Die Umstellung auf Kriegssole und auf früher nicht verwendete Kohlensorten verursacht eine Vermehrung der Bedarfsausbesserungen.
- Zeitliche Verschiebung der Inbetriebnahme der Werkstatt Grorud bei Oslo.

Eisenbahnpersonal



Mit der deutschen Besetzung Norwegens wurden große Bedingungen an die NSB und ihr Personal gestellt. Der Personalbedarf stieg kontinuierlich und selbst nachdem die deutschen Behörden Restriktionen einführten wurden während der Kriegsjahre eine beachtliche Anzahl von Saison- und Zeitarbeitern eingestellt. Ein hoher Krankenstand und die Verhaftung und Verschleppung von Personal durch deutsche Behörden führten zu Personalengpässen.

soziale Verhältnisse

Das Lohnniveau blieb während der Besetzungsjahre auf dem Niveau von 1940 ohne regulierende Zulagen, um der Inflation entgegenzuwirken. Hiervon ausgenommen waren nur Löhne die von der deutschen Besatzung ausgezahlt wurden. Dagegen wuchs das Preisniveau stark. Auf der Basis von 1938 mit 100% stiegen die Lebenshaltungskosten im April 1940 bis auf 114% und bis zu 155% im Mai 1945.



Lokomotivpersonal



Das Lokomotivpersonal hatte eine besondere Stellung während der Besatzungszeit. Zum einen gab es viel zu wenig Personal für mit 15 bis 20 Stunden, in Einzelfällen sogar 26 Stunden langen Diensten. Außerdem wirkten sich Abblendlicht und Verdunkelung stressfördernd auf das Personal aus.



Der Einsatz von Kriegsgefangenen und Zwangsarbeitern



Zu Kriegsende befanden sich ca. 85.000 Kriegsgefangene, davon 30.000 beim Bahnbau im Land. Insgesamt befanden sich bis 1945 insgesamt 90.000 russische Kriegsgefangene und 25.000 Zwangsarbeiter aus Serbien und Polen in Norwegen, die in 249 Gefangenenlagern unter extremen menschenunwürdigen Bedingungen untergebracht waren. Aufgrund von Hunger, Seuchen und die harten Arbeitsbedingungen kamen mindestens 18.000 Gefangene zu Tode.

Neutralität Schwedens und der Transitverkehr

Nach Ende des Feldzuges in Norwegen am 9. Juni 1940 nahm die deutsche Wehrmacht die Frage zur Inbetriebnahme eigener Urlaubermilitärzüge Oslo – Deutschland auf. Die schwedische Regierung willigte am 9. Juli 1940 ein, das den Transit von Waren aller Art von Deutschland nach Norwegen und die Durchreise von deutschem Militär vorsah. Da der schwedischen Regierung die Rechtslage nicht ganz zweifelsfrei erschien, stellte man ab 17. August 1943 sowohl den Urlauber– bzw. Güterverkehr zwischen Norwegen und Deutschland als auch den Hufeisenverkehr zwischen Trondheim und Narvik ein.



Kriegsende

Am 7. Mai 1945 einigten sich NSB und Transportkommandantur auf folgende Richtlinie:

- Alle Transporte werden bis zu ihrem Bestimmungsbahnhof gefahren.
- Die Transportkommandantur annulliert alle nicht effektiven Bestellungen für den Transport von Kriegsmaterial
- Es dürfen keine Anordnungen von den deutschen Behörden ausgegebenen Aufgaben oder Mitteilungen ausgeführt werden
- Alle von den Behörden ausgeführten Streckenkontrollen werden sofort beendet
- Ab dem 8. Mai 1945 endet die Kriegsbereitschaft bei der NSB.
- Die Genehmigung von Frachtbriefen für Gütertransporte durch das Reichskommissariat entfällt.



Das ganze Paket

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit

Mario Walinowski

