



Nr. 2 – MAI 1995 – 23. ÅRGANG

RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND



Kong Haakon VII spaserer opp Torgbakken i Haugesund, under sitt offisielle besøk i byen 22. august 1945. Etter at kongen kom heim att til det frie Norge 7. juni, besøkte han store delar av landet. Etter fem års okkupasjon, var det som om gleden over fridomen ingen ende ville ta.

**50 ÅR
SIDAN
FRIGJERINGA**

Krigen i Norge
9. april 1940 – 8. mai 1945



**Statens vegvesen
Rogaland**

Vegsjefens 3 minutter..

RYGJAVEGEN

Nr. 2 - MAI 1995

Redaktør
Harald Sel

I redaksjonen
Eva Vivoll

Redaksjonsråd
Halvor Folgerø
Lewy Dalen
Reidun Lanne
Sigurd Sæland
John Mathias Mathiassen
Reidun Vehus

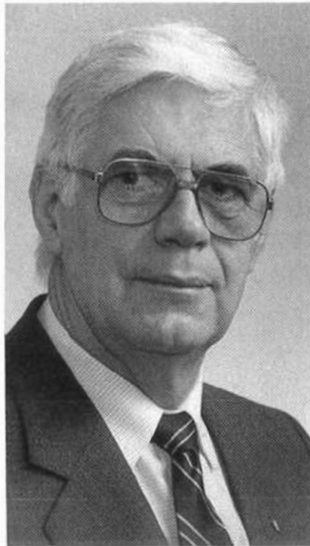
Sats/layout
Bodil Dam Bustad

Trykk
Allservice A/S

Forsidefoto
Arquebus krigshistoriske
museum, Haugesund

Baksidefoto
Bundesarchiev, Berlin

Opplag
2000 eksemplar



Dette er et spesialnummer av Ryggjavegen viet minner fra krigens dager og feiringen av 50 års jubiléet for frigjøringen.

De som har samlet og redigert stoffet og de som har bidratt med erindringer og innlegg, skal ha stor takk og ros for dette initiativet. Ta vare på dette bladet, - her er det mye stoff av historisk verdi.

Vi som er så gamle at vi opplevde krigens dager og frigjøringsdagene for 50 år siden, er vel alle enige om at vi var med på noe spesielt. Vi er vel også enige om at de som er yngre enn oss kanskje har gått glipp av noe helt vesentlig i livet.

Og da tenker jeg ikke bare på gledesrusen og alt som skjedde selve frigjøringsommeren for 50 år siden, men også på det vi opplevde i de fem lange krigsårene. Det var dårlig med mat, det var dårlig med klær og det var kanskje mye vi savnet. Det har vi nærmest glemt.

Det vi nå husker best, er samholdet og håpet i disse årene. Vi var alle venner og vi hjalp hverandre på beste måte. Og vi var fylt av et ukuelig håp og tro på en god framtid for landet. Jeg tror aldri framtidshåpet har vært større.

Jeg ser med glede tilbake til mine 5 barnedoms- og ungdomsår, - fra jeg var 11 til jeg var 16 under krigen. Og som sagt: jeg ville ikke gått glipp av dem!

Jeg gratulerer oss alle med frigjøringen for 50 år siden.

Vegvesenet og krigen - ei ærerik historie

Dette nummeret av Ryggjavegen er vidd 50-års minnet for frigjøringa etter 2. verdenskrigen.

Redaksjonen planla eit ordinært nummer. Men i februar ba Vegdirektøren om at alle vegkontora sørga for eit opplegg for markering av frigjøringsjubileet. I Rogaland blir jubileet markert med eit arrangement, der vegvesen-folk som arbeidde i etaten under krigen er heidersgjester. I tillegg har me laga dette temanummeret av bedriftsbladet.

Det har vore arbeidskrevande å få bladet ferdig på så kort tid. Emnet er stort og vidtfemnande og fleire vegvesen-veteranart hadde mykje å fortelja om sine krigsopplevingar.

Men arbeidet har vore engasjerande og interessant. Eg har fått møta mange trauste karar som kvar på sitt vis gjorde ein innsats i ei vanskeleg og vond tid. Alle har vore samarbeidsvillige, og fleire har sjøl levert gode og historisk verdifulle skildringar om sine krigsopplevingar. Dei er gode representantar for Vegvesenet si ærerike krigshistorie.

Eg takkar alle. Og særleg vil eg takka Johan Lund, som har lagt ned mange timar med å leita etter «godbiter» i Statens vegvesen Rogaland sitt krigsarkiv.

HARALD SEL

Frigjøringen 1945

INNHALD

Vegsjefens 3 minutter	2
Vegvesenet og krigen - ei ærerik historie	2
Frigjøringen 1945	3
Krigen i Rogaland	4
Leiv Byrkjedal: Krigshandlingar innpå livet	7
Jens Motland: I krig mot tysk overmakt	8
Statens vegvesen Rogaland under krigen	10
Henry Nesvold: 19 år og på møkka-spreiing då krigsfly kom	14
Ole Tafjord: Krigsår med halve fylket som arbeidsplass og sykkelen som fylgjesvein	16
Manfred Fransson: Vegarbeid i krigstid	18
Arne Andersen: Oppsynsmann gjennom fem krigsår	19
Bjarne Steinskog: Vegbygging med innblanding fra plagsomme tyskere	22
På tvangsarbeid i Nord-Norge	23
Roman Piekart: Gjennom krigens helvete til fridom i Norge	24
Trygve Gimnes: Aktør under krigshistoriske hendingar	25
Lars Lillehammer: I dødsleir og tunnelarbeidar-fange ..	26
Sakarias Nesheim: Arrestert og torturert i april 1945	27
Rutebåtar i motstandsarbeid	28
Sprenging av gamle Prestbrua i Sokndal	29
Matauk på Tronvik-anlegget	9
Harald Gederø: Krigsåra kunne også vera glade ungdomsår	30
Alfred Rake: Strandhogg i Ryfylke til tonane frå «Norge i rødt, hvitt og blått»	31

Av driftssjef Olav Øyvind Hamre

Denne våren blir vi gjennom ulike medier og arrangementer minnet om at 8. mai er det 50 år siden vårt land ble frigjort etter 2. verdenskrig.

Jeg opplevde krigsårene som guttunge i alderen 9 til 14 år og heldigvis uten den store personlige dramatik. Alikevel etterlot disse årene mange vonde, men også gode minner i et guttesinn.

For meg står følelsen av uhygge og utrygghet som noe av det sterkeste minne. Fremmede soldater som marsjerte i gatene, og som vi alle hadde å adlyde. Folk vi kjente ble plutselig arrestert og kom i Gestapos klør. Flyalarmene som gikk, slik at vi om nettene måtte ta ullteppe og dyne med oss for å søke ly i et kjellerrom. Mørkelagte gater og blendingsgardiner. Mangel på mat og klær og andre livsnødvendigheter. Restriksjoner på alle mulige områder.

På den annen side hadde vi den ukuelige optimismen om at dette åket skulle vi snart bli kvitt. En fantastisk oppfinnsomhet blant folk til å klare seg med lite. Evnen til å glede seg over de små lyspunkter i tilværelsen. Hjelpsomhet til de som var verst stilt og takknemlighet til de som måtte ta de tyngste offrene.

Det var ikke rart at det hele eksploderte i en langvarig ekte fredsrus våren 1945, da frigjøringen var et faktum. Det var uforglemmelige dager.

Når vi ser og hører om alle de kriger som foregår og det de medfører av elendighet rundt om i verden, kan vi ikke ta for gitt at det ikke kan ramme oss på nytt. Jeg er derfor av den oppfatning at det både er riktig og nyttig at vi stopper litt opp og minnes det som skjedde i Norge fra 1940 til 1945 og den takknemlighet og glede vi følte våren 1945.



Jublande folk i Kirkegata, Stavanger, 8. mai 1945
Foto: Erling Søyland / Sjøfartsmuséet



Dei første tyske okkupasjonsstyrkane kjem til «Nyekaiaen» i Haugesund frå Stavanger med Stavangerske sin D/S Austbru tidleg om morgonen 10. april.

Krigen i Rogaland

AV HARALD SEL

Den 16. februar 1940 fekk Norge, og i særleg grad Rogaland, ein forsmak på krigen.

Den britiske kryssaren «Cossack» forfylgde det tyske hjelpeskipet «Altmark», som hadde britiske fangar ombord, inn i Jøssingfjorden. Der rente «Altmark» på

land. Britiske marinesoldater storma skipet og frigjorde 400 fangar. I kampen blei 6 tyskarar drept.

Dei fálne frå «Altmark» blei gravlagde på Sokndal kyrkjegard. På gravferdsdagen hadde skulebarna i kommunen fri og hundrevis av deltakarar var møtt fram på kyrkjegarden. Kistene blei firt ned, mens ei avdeling frå den norske marinen sto æresvakt. Det blei lagt ned kransar

på kvar einskild grav. Ein av dei var signert av føraren, Adolf Hitler.

(Under krigen blei kistene gravde opp, dei døde blei sende til Oslo og gravlagde på den tyske æreskyrkjegarden på Ekeberg.)

Krigsførebuingane

Den dramatiske hendinga i Jøssingfjorden drog i endå sterkarte grad enn tidlegare, landet vårt inn i krigsførebuingane. Tyskarane hadde lenge hatt planar om å ta Norge. Planen hadde fått namnet «Weserübung». England hadde også kome langt med planar om korleis dei skulle sikra seg Norge.

Ved å forfylgja «Altmark» inn i Jøssingfjorden og gå til kamp der, hadde britane krenka den norske nøytraliteten, og Norge protesterte på dette. Britane protesterte på at det tyske fangeskipet hadde fått passera Bergen utan å bli ransaka. Tyskland protesterte på at Norge ikkje hadde hindra eit britisk krigsskip i å gå inn i ein norsk fjord.

Tyske soldatar ved dei såkalla «Hitlertennene» på Brusand. Dette var eit av okkupasjonsmakta sine prosjekt i arbeidet for å vanskeleggjera ein evt. alliert invasjon i Norge.

Foto: Bundesarchiv Berlin / Dreyer Bok.



Nøytralitetspolitikken viste seg å vera umuleg. Norge var for alvor dratt inn i stormaktene sine krigsførebuingar, enten nordmennene ville eller ikkje.

Invasjonen

I dei tyske militære planane mot Norge var det to angrepsmål i Rogaland, Stavanger og Egersund. Kontroll over Sola lufthamn var særleg viktig for angrepet på Norge. Så tidleg som klokka 9 om morgonen den 9. april måtte nordmennene gje opp forsvaret av Sola.

Utover dagen 9. april strøymde det stadig nye tropper inn mot Stavanger frå Sola. Overtakinga av byen var planlagt med tysk grundighet. Alle hadde sine bestemte oppgåver, når dei kom til byen. Ei av dei viktigaste oppgåvene var å sikra kontrollen over kaien. Frå transportskipa «Tübingen», «Tijuka» og «Mendoza» landsette tyskarane krigsmateriell, hestar, kjøretøy og ca 1.200 soldatar i løpet av 9. april.

Etter å ha sett seg fast i Stavanger og Egersund, brukte tyskarane ei veker tid til å førebu kamp med dei norske troppane, og dei gjorde ingen forsøk på å koma i nærkontakt med dei norske motstandarane.

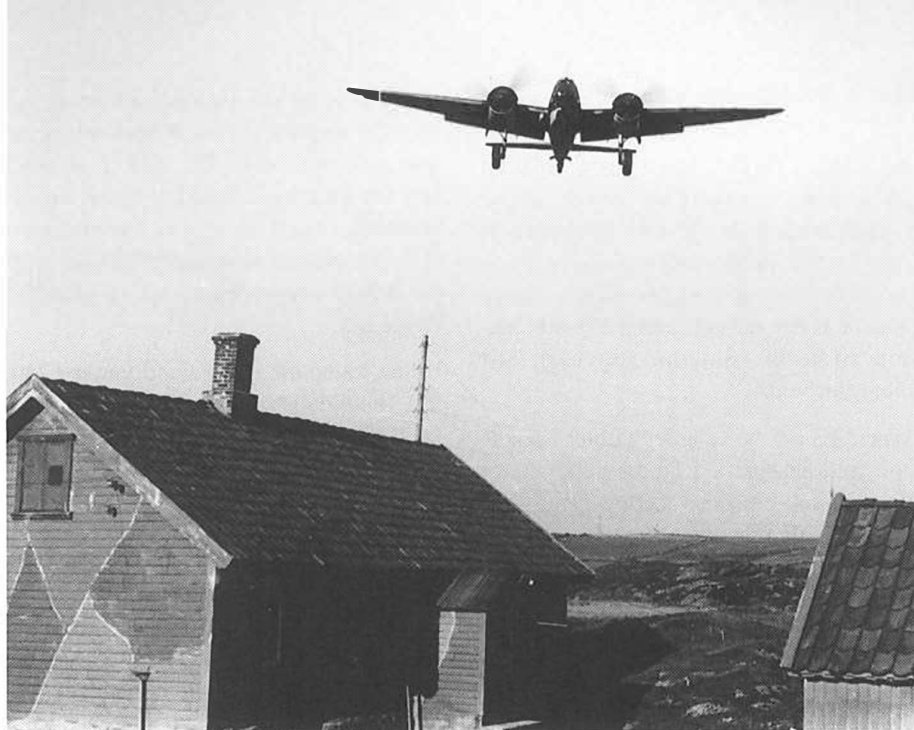
Alt 10. april kom tyskarane også til Haugesund, men heller ikkje her rykte dei lenger fram i første omgang.

Forsvarskampen

Før tyskarane hadde fått kontroll over Stavanger Radio, hadde leiaren for dei landmilitære styrkane i Rogaland, oberst Spørck, fått sendt ut mobiliseringsordre. I løpet av dei næraste dagane reiste hundrevis av vernepliktige mot Sviland, Oltedal og Dirdal. I Haugesund drog eit kompani ut frå byen den 9. april og blei stasjonert i Etne.

I ein kort artikkel kan ein ikkje gå nærare inn på detaljar om den norske forsvarskampen i april dagane. I sørfylket tok kamphandlingane til ved Bråstein 16. april. Dagen etter starta ein kraftig tysk offensiv, med kampar mellom anna på Ålgård, Gloppedalsura og i Dirdal. Etter omlag ei veke, den 22. april, kom det endelege norske nederlaget i Dirdal og den formelle kapitulasjonen dagen etter.

Haugesundsstyrkane var i kamp med tyske krigsskip i Ulvik og Kinsarvik kring 25. april og dei drog seg deretter tilbake til Etne. Dei kapitulerte ved månadskiftet april/mai.



Tysk fly under innflyging til Sola.
Foto: Ukjent fotograf / Dreyer Bok

Tysk anleggsarbeid

Ein reknar med at rundt 10.000 tyske militære var stasjonerte i Rogaland til ei kvar tid under krigen. Kystbatteri og kystfort blei plasserte fleire stader langs kysten. Tyskarane sette i gang eit omfattande anleggsarbeid, ikkje minst for å byggja ut «Festung Norwegen» mot ein mulig alliert invasjon. I særleg grad

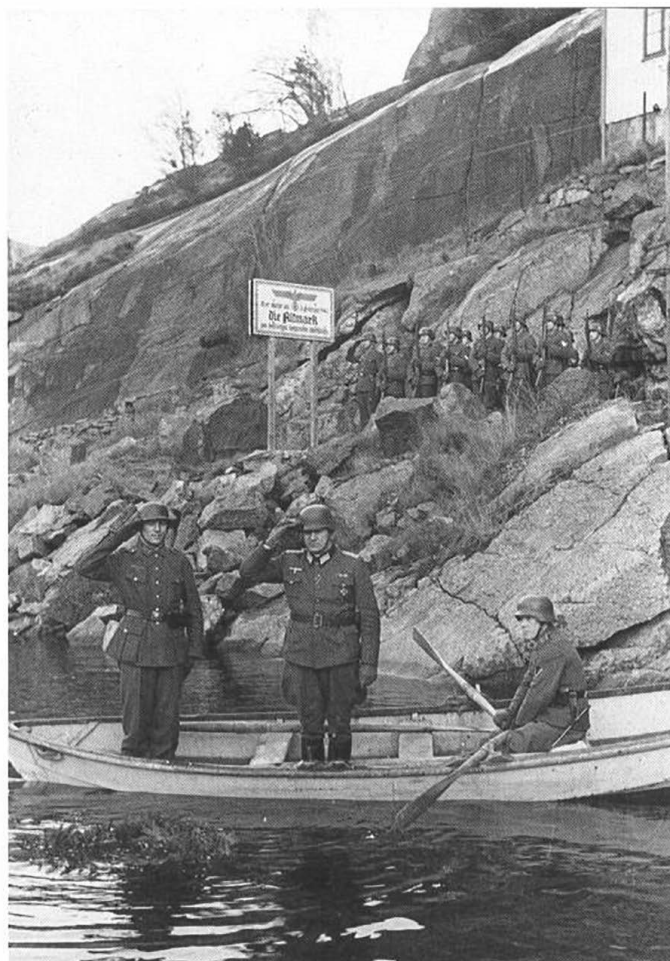
var det stor anleggsverksemd på Sola og Forus. Berre kort tid etter krigsutbrotet var bortimot 2000 mann i arbeid her.

Oslo-firmaet Høyer-Ellefsen var med på anleggsarbeidet på Sola/Forus frå første stund, saman med fleire lokale byggefirma.

Framhald neste side

Tysk minneseremoni med kranseutlegging i Jøssingfjorden, på staden der Altmark rente på land og blei storma av britiske marinesoldatar. Attmed vegen har tyskarane sett opp ei minneplate. Tidspunktet for seremonien er ukjent, men kanskje var det på eittårs-dagen for Altmark-affæren, 16. februar 1941.

Foto: Bundesarchiv Berlin / Dreyer Bok.



Framhald frå forrige side

Det som i første rekke drog folk til tyskararbeid, var dei gode lønene. Tyske byggekomandoar braut systematisk forsøka frå norske styresmakter på å kontrollera priser og lønningar. Dette førte til at det var vanskeleg å få arbeidsfolk til f.eks. Statens vegvesen sitt anleggsarbeid.

Arbeid på dei tyske anlegga blei i nokså stor grad akseptert. I landssvikoppgjeret blei rett nok ein del - særleg firma som etablerte seg etter krigsutbrotet, straffa. I Rogaland var det 3.500 økonomiske landssvik-saker, men berre nokre hundre blei dømde. For storparten av dei bortimot 20.000 rogalendingane, som var frivillig arbeidskraft på dei tyske anlegga under krigen, var det ikkje snakk om landssvik-tiltale etter krigen.

Tvangsdirigering og tvangsarbeid

I tillegg til frivillige arbeidarar, sikra tyskarane seg arbeidskraft ved å vedta eit lovverk som ga heimel for ei vidtgående tvangsdirigering av arbeidskraft. Dei vedtok også ei forordning om pålagt arbeidsteneste for ungdom.

Dessutan brukte tyskarane andre lands krigsfangar til tvangsarbeid, også i Rogaland. Dei fleste var russarar. Mot slutten av 1942 reknar ein at det var i overkant av 2000 russiske krigsfangar på tvangsarbeid i Rogaland.

Motstandsarbeid

Tysk politi (Gestapo) kom til Rogaland, med hovudsete i Stavanger, alt på føresommaren 1940.

Like snart starta det sivile og militære motstandsarbeidet. Sentralt i motstandsarbeidet var etterretningsarbeidet og oppbygginga av motstandsorganisasjonen Milorg. Ein viktig føresetnad for den militære motstanden var Englandsfarten. Med båtar - oftast enkle fiskefartøy, reiste mange over til England for å halda fram med kampen. Mange av dei vende tilbake til Norge som agentar og spionar. Farten var ikkje problemfri. Hausten 1941 blei t.d. ei stor gruppe ungdommar frå Jæren tekne, fordi dei hadde planlagt englandsfart. Av desse blei 15 skotne året etter.

Også innan etterretningsarbeidet var det fleire opprullingar, arrestasjonar og avrettingar.

Krigens offer

Godt og vel 10.000 nordmenn døydd på

grunn av krigshandlingane. Av desse var 880 frå Rogaland. Av Rogalendingane som fall, var heile 400 sjøfolk. Omlag 100 frå Rogaland døydd i tyske fangeleirar eller dei blei avretta for motstand mot okkupasjonsmakta. Mellom dei som mista livet i tyske leirar, var 15 jødar frå Rogaland.

Under kampane i Rogaland våren 1940, fall 16 soldatar.

Fred

Då rykta om at krigen var over, kom til Norge om ettermiddagen 7. mai 1945, braut det ut ein nærast ekstatisk jubel og ei ubeskrivelig glede over heile landet. Det som fanns av flagg, blei latt fram. Frå alle kyrkjene i landet kima kyrkjeklokkene. Kong Haakon VII og statsminister Johan Nygårdsvold helsa sitt frie folk gjennom radioen frå London. 13. mai kom kronprins Olav heim att til Norge, som den første av kongehuset. 7. juni kom Kongen heim, på dagen fem år etter at han reiste frå Norge. Fridomsfesten ville ingen ende ta.

Men ikkje alle deltok like hjarteleg i feiringa. Mange sat igjen med vonde minne, eller som psykiske og fysiske invalidar. Dei hadde betalt ein høg pris for fredsfesten.



Tysk offiser utenfor Victoria Hotel i Stavanger.
Foto: Erling Søyland / Sjøfartsmuséet



Jublande folk samla på torget i Stavanger på fredsdagen 8. mai 1945.
Foto: Erling Søyland / Sjøfartsmuséet

Kjelder:

Fra Vistehola til Ekofisk: Rogaland gjennom tidene, bind 2 (Universitetsforlaget, 1987)

Berge Furre: Vårt hundreår. Norsk historie 1905-1990 (Samlaget, 1991)

Njal Tjeltveit: Krigen i Ryfylke (Dreyer Bok, 1990)

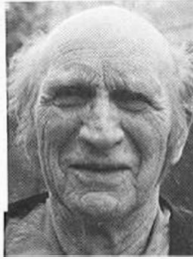
Stein Viksveen (red.): Rogaland i krig (Stavanger Aftenblad, 1986)

Sven O. Barstad: Sokndal-bygden i tekst og bilder (Hauge i Dalane, 1941)

Krigshandlingar innpå livet

Då krigen braut ut 9. april 1940 arbeidde eg på anlegget Byrkjedal - Øvstabø. I den tida krigshandlingane sto på var eg med på å vedlikehalda vegen mellom Byrkjedal og Øvstabø. Det var midt i teleløysinga og trafikken av militære kjøretøy var stor.

**AV PENSJONERT
VEGMEISTER
LEIV BYRKJEDAL**



Det hadde kome mykje folk som hadde rømt. Heime hjå oss i Byrkjedal var

det ca 30 personar i huset. Dessutan hadde forsvaret plassert fleire militære hestar hos oss. Ein dag kom tyske fly innover og skaut mot husa våre. Tre hestar blei drepne og fleire såra, men ingen folk blei skada. I huset heime var det berre kulehol gjennom taket. Men i nabohuset var det fleire kulehol i veggane, men heller ikkje der blei folk skada.

Etter dette rømde mange inn i urene, og låg der til krigshandlingane slutta 23. april.

Streifskot frå fly

Medan kampane pågjekk i Gloppedalsura var det i det heile svært uroleg i Byrkjedal, ettersom staden ligg så nær ura. Ein dag var me tre ungdommar ute på vegen. Det var Ingebret Byrkjedal (bror til Olav), broren Sigurd og eg. Då kom eit tysk fly innover frå Gloppedalen i ein vinkel slik at me trudde det skulle

styrta. Så tok dei til å skyta frå flyet, slik at grus-spruten frå kulene sto til vers i vegen rett framfor oss. Kulene susa mellom oss og eit skot traff Ingebret i armen. Men heldigvis var det berre eit sår-skot så armen var ikkje skada.

Etter dette sprang me inn i løa. Så kom det eit fly til, og kulene small mot bølgeblekket på løa som om det skulle vera ei haglbøye.

Etter dette for me ned i kjellaren. Der sto mor til Ingebret og Olav, Tomine Byrkjedal, med ei steikepanne over hovudet. Det skulle visst vera ein slags hjelm.

Veg- og tunnelarbeid

Etter at dei norske styrkane hadde kapitulert og «krigen» slutta, var eg med på reparasjon av vegen mellom Byrkjedal og Veen. Denne vart sprengd fleire stader for å hindra tyske kjøretøy i å koma fram.

Seinare arbeidde eg med boring og sprenging i tunnelen i Giljajuvet.

Sommaren 1943 fekk eg beskjed om at eg skulle tvangssendast til Nord-Norge. Men eg reiste ikkje og heldt meg delvis skjult i fjellet, for ikkje å bli tatt.

(Om dette kan du lesa meir i artikkelen «Tvangsarbeid i Nord-Norge» side 23.)

Med i heimestyrkane

I 1944 vart eg spurt om å vera med i heimestyrkane. Det var Bjarne Byrkjedal som gjekk rundt og fekk folk med. Frå fyrst av fekk me ikkje kjennskap til kven som var med, på grunn av faren om nokon vart tekne. Etter ei tid samlast ein del av oss om kveldane og nettene for å gjera oss kjende med forskjellige våpen som

kom frå England.

Me hadde forskjellige våpen: Gevær, maskingevær, maskinpistolar, U.S. karabin og handgranatar.

Det me førebudde oss på var å stoppa tyskarane i Gloppedalen og Giljajuvet, dersom dei ikkje frivillig kapitulerte i Norge når Tyskland hadde tapt andre stader, og styrkane i Rogaland evt. prøvde å ta seg austover.

Tyskarar på våpenleiing og ransaking

Tyskarane var ofte oppe i heia for å leita etter slepp frå engelske fly. Dei visste det vart droppa våpen, men så vidt eg veit fann dei aldri noko. Ein gong traff Tore Håland og eg nokre tyskarar som kom ned frå fjellet. «Fann de noko», sa Tore Håland til dei. «Nei», svara ein av dei, «men når me er reiste reiser vel de opp i heia og finn ein masse.»

Eg heldt meg mykje i heia og låg i urene rundt forbi, men var også ein del heime. Ein gong mens eg var heime, kom brått tyskarane og ransaka huset. Då hadde eg nett tatt med heim eit motstandsblad. Eg hadde gøymt det på loftet oppå ein berebjelke. Dei fann det ikkje, og eg gjekk klar.

Ein gong me hadde vore ute og øvt oss med våpena, tok Bjarne Byrkjedal med seg ein U.S.karabin, som han skulle levera til nokre karar. Dagen etter vart han, broren Ingebret og faren, som også heitte Ingebret, arresterte av tyskarane. Me var sterkt i tvil om kva me skulle gjera, men vart enige om å sjå tida an. Det viste seg at tyskarane ved ransakinga berre hadde funne noko sprengstoff. Ingebret var vegvaktar på vegen til Maudal, og han hadde lov til å ha sprengstoff.

Det vart ei stor glede då krigen slutta som han gjorde. I Byrkjedal fekk me ved fleire høve krigen tett innpå livet. Dei vanlege tyske soldatane var ikkje så vonde, men kom ein borti SS-folka, då vart det alltid trøbbel.

Men verst av alle var dei norske nazistane, når dei var «rette sorten». Dei visste ein ikkje alltid kvar ein hadde, så ein måtte vakta seg vel for kva ein sa, når ukjente folk var til stades.



Tre heimvernfolk frå Byrkjedal trenar på å kasta handgranatar. Frå v.: Tore Håland (son til styraren på Byrkjedal Ysteri), Toralf Gilje og Bjarne Byrkjedal. Foto: Leiv Byrkjedal.

Tyske soldater på veg mot Dirdal, trolig 23. april 1940. Foto: Bundesarchiv Berlin / Dreyer Bok.



AV PENSJONERT
OVERINGENIØR
JENS MOTLAND



Da krigen begynte var jeg kontrollør for Frue Meieri. Den 8. april var jeg på kontrolloppdrag på Hundvåg. Vi hørte da om kvelden at en båt var torpedert utenfor Kristiansand og at døde og overlevende hadde uniformer. Men det ble ikke opplyst noe om hva slags uniformer. Likeledes ble det opplyst over radioen at engelske krigsskip hadde minelagt visse deler av norskysten.

Mobilisering

Neste morgen - den 9. april, ble jeg vekket av kanon-torden. Det viste seg da at den norske torpedojageren Æger hadde skutt i senk det tyske forsyningskipet Roda ute i byfjorden. Nå var Æger under angrep fra tyske fly med både bomber og mitraljøre-ild.

Ingen av oss sivile kom på at det kunne være farlig å være så nær kamp-handlingene.

Vi var med på å ta vare på overlevende som kom seg i land og få de inn i nærmeste hus.

Over radioen ble det fortalt at det var mobilisering og at ingen måtte møte opp

Minnestein over de som falt i kampene i Dirdal. Steinen står i nærheten av stedet der major Brandt og løytnant Brath ble skutt av tyske soldater som ubemerket hadde tatt seg ned fjellsiden.

Foto: Harald Sel

på Madlamoen (der jeg skulle møte), men til nærmeste depot.

Tilbaketrekking fra Ålgård

Jeg reiste straks hjem til Hommersåk og tok senere på dagen vegen til Sviland, hvor jeg visste at det var et militærdepot. Her fikk vi utlevert uniformer og så bar det videre til Oltedal, hvor vi tok inn på Gjestal Spinneri. Her ble det oppsatt kompanier. Selv havnet jeg i mitraljørekompaniet.



Omsider kjørte vi tilbake til Vaula bru, hvor vi stuet oss inn i det gamle skolehuset på Bollestad, som ligger ca 200 meter sør for brua på nåværende E 18.

Skolehuset brukte vi som overnattingssted og vi benyttet tiden til å grave skyttergraver på høydedraget mellom Edlandsvatnet og Limavatnet.

Imens foregikk spredte kamper nede ved Bråstein og Figgen. Tyskerne tok seg etter hvert framover til Ålgård. Etter hvert ble det heftige kamper, og den 19. april fikk vi ordre om å trekke oss tilbake til Dirdal.

Krigen i Dirdal

En episode i Røyr dalen, rett ovenfor kaien i Dirdal, husker jeg spesielt godt. Dette var tidlig på dagen den 20. april, da vi nettopp var kommet fra Ålgård. En tysk soldat kom sykklende ned mot kaien med et tysk flagg. Han stanset opp i vegen og begynte å skyte på oss med maskingevær. Han ble øyeblikkelig brakt til taushet.

Senere på dagen kom det en tysk mine-sveiper med soldater til Dirdal. Vi hadde ordre om ikke å skyte på soldatene før alle var kommet på land. Planen var å få så mange soldater på land som mulig, og så åpne ild. Vi hadde da utplassert mitraljører i terrenget rundt kaien.

Planen ble mislykket, da en av våre soldater skjøt ned den tyske utkikksposten

oppe i masten. Båten trakk seg da tilbake, mens den ble beskytt. Soldatene på dekk hadde ingen sjanse til å gå i dekning. Mens minesveiperen trakk seg ut fjorden ble bebyggelsen i Dirdal beskytt.

21. og 22. april fløy tyske fly ustanselig over dalen og slapp bomber, uten at vi kunne gjøre noe. Vi hadde ikkje et eneste antiluftsskyss engang, til å holde dem på avstand.

Vi skjønnte at det var et tidsspørsmål før vi måtte oppgi motstanden.

Kapitulasjon

Om kvelden 22. april ble nestkommanderende for de landmilitære styrkene i Rogaland, major Brandt og løytnant Brath skutt av tyske soldater som hadde tatt seg ned langs fjellsiden uten at de ble oppdaget. Løytnant Brath døde straks mens major Brandt døde på Rogaland sjukehus dagen etter.

Øverstkommanderende for styrkene i Rogaland, oberst Sprøck, skjønnte at slaget var tapt. De norske styrkene måtte kapitulere. Kampene i Dirdal sluttet 23. april klokka 2 om natta.

Flukt

Tyskerne tok til fange bortimot 1.400 offiserer og soldater i Dirdal, men en god del kom seg unna. For ikke å bli tatt til fange, tok vi som lå i nærheten av kaia i Dirdal, rømning for å komme over fjellet til Frafjord.

Det var da helt mørkt og vanskelig å finne noe fjellskår for å komme over

fjellet til Frafjord. Men det lyktes etter tredje forsøk. Tidlig om morgenen kom vi ned til Frafjord og stanset et par timer, før ferden gikk videre til Espedalen i Forsand.

I Frafjord traff vi en del jøder, som hadde rømt fra Stavanger. De visste nok allerede da hvilken skjebne som ventet dem.

Turen over fjellet var strabisøs. Jeg for min del hadde ikke sovet på flere netter, og på fjellet til Espedalen var det mye snø. Denne var blaut, slik at vi sank til knes.

Vegvesenmann på sprengningsoppdrag

Vi var sju mann i alt. Blant gjengen var en sivilkledd, som også hadde vært med i krigen. Det var oppsynsmann Torbjørn Epland fra Statens vegvesen. Han hadde vært med på å sprengte Vaula bru, Maudal kraftstasjon og kraftstasjonen i Oltesvik. Først nå gikk det opp for han at han som sivil ville få dødsstraff, hvis han ble tatt til fange.

I Espedalen traff vi flere norske soldater, som var kommet før oss. Vi delte oss da opp i små enheter på to og tre stykker, for ikke å vekke oppmerksomhet i til-

felle det kom tyske fly. Torbjørn Epland, en sjåfør fra Randaberg og jeg var i lag.

Vi gikk til Forsand. Her skilte vi lag. Epland reiste videre nordover og ville holde seg skjult i hjembygda Tysnes, i tilfelle det skulle komme etterlysning etter han. Jeg for min del overnattet i Hyllesli. Dagen etter rodde de meg over til Lauvåsvåg, der jeg overnattet og så spaserte jeg hjem til Hommersåk dagen etter.

Spesielle episoder

Det er enkelte ting som har festet seg mer enn andre på netthinnen og i minnet under de 14 dagene som striden varte. Det gjelder alvorlige ting, men også mer morsomme.

Jeg husker godt en episode fra dagen før overgivelsen. En robåt med sivilpersoner forsøkte å ro over fjorden fra Helle-siden. De ble beskytt av tyskere fra Røyrdalen. Kulene slo ned framfor båten og den gjorde vendereise. Så forsøkte de seg igjen, men tyskerne skjøt igjen og de måtte ro tilbake til strandstedet. Det hadde ikke vært noe vanskelig for de tyske soldatene å gjort kort prosess mot folkene i båten.

En noe morsom historie gjaldt en av kokkene. Han hadde alltid vært overkokk under repetisjonsøvelsene, men var nå degradert til hjelpesmann. Midt under kampene med skyting fra fly, kom han til meg og klaget over den urettferdighet som var oppstått. Han brydde seg visst ikke mye om sikkerhet for seg selv.

Norske krigsfanger går fra Dirdal etter at slaget var tapt. Den tyske løytnanten Friedrich Heyne tok bildet.

Foto: Bundesarchiv Berlin / Dreyer Bok.



Vi har gått gjennom overingeniørens årsberetninger til Fylkesmannen for årene 1940 til 1945 og vegkontorets korrespondanse i samme tidsrom. Gjennom utdrag fra disse, gir vi her noen gløtt fra Statens vegvesen Rogaland sin virksomhet under krigen.

AV JOHAN LUND

FRA ÅRSBERETNINGEN

1940

På vegkontoret ble det tatt inn ekstrasfolk, på grunn av de ekstraordinære vegarbeider som ble igangsatt.

I årsberetningen heter det mellom annet:

«Forholdene etter 9. april førte selvsagt til at det ble satt ekstra krav til vegkontorets personale. Forøvrig har forsert arbeid med planlegging av ekstraordinært vegarbeid, skjerpet kontroll med forbruket av brenselsoljer og sprengstoff, kriseplaner for rutebiltrafikken, og de tyske myndigheters krav om et bedre vedlikehold, særlig i vintertiden med daglig meldetjeneste over vegens tilstand, skaffet vegkontoret et betydelig merarbeid. Personalets sommerferie måtte for en stor del innskrenkes.»

Bevilgningen til hovedanleggene ble sterkt beskåret til fordel for de ekstraordinære anlegg. Blant de siste nevnes særlig anleggene Ognatengs og Tengs-Egersund samt stamvegen Sandnes-Ogna.

Arbeidsstyrken var ca 400 mann om høsten.

Om vedlikeholdet nevnes at den alminnelige trafikk er minket en del på grunn av bensinrasjoneringen, mens de viktigste riksvegene har vært utsatt for en tung og intens militærtrafikk. Til de store grusingsarbeider ble det kjøpt inn en del Hovdes grusspredere, som viste seg hensiktsmessig og arbeidsbesparende, når arbeiderne ble vant med dem.

1941

Arbeidet på de ordinære anlegg ble av tyskerne beordret innstilt fra juli måned til desember, bare de ekstraordinære var i drift. Vegvesenet hadde store problemer med å få folk, idet etaten ikke kunne konkurrere med lønn på andre arbeidsplasser (les tyskerarbeid). For å rå bot på

Statens vegvesen Rogaland under krigen

dette ble Opstad-fanger tatt i bruk. Det startet med en timanns-gruppe, som ble satt inn ved Tveitabrekka i Årdal. Denne ble benevnt «Årdalskolonien».

Vedlikeholdet begynte å få store problemer. En lang teleløsningsperiode og tyngre trafikk enn vanlig for våre vegger var vanskelig å hankses med.

Også vegetaten merket brennstoffproblemene. Det ble tatt i bruk generatorer på lastebilene, og vegvesenet framstilte og tørket selv størstedelen av den nødvendige knott. Knotten ble framstilt dels ved verkstedet i Hillevåg, dels i grustaket på Laland.

1942

En ny bestemmelse om at bedriftene skulle dele ut og holde kontroll med rasjoneringskortene til sine arbeidere, voldte vegvesenet, som hadde sine arbeidere fordelt rundt i hele fylket, særlig meget arbeid.

Om arbeidsdriften heter det blant annet:

«Året 1942 har vært vanskelig for vegvesenet. Først har det vært en følelig mangel på arbeidere. Vegarbeiderne forlot i 1940 og 1941 i stor utstrekning vegvesenet og fikk langt bedre betalt arbeid ved jernbaneanlegg og ved militære anlegg. Vegvesenet fikk ikke adgang til å forhøye lønningene. De har vært de samme som før krigen både for arbeidere og funksjonærer. For arbeiderne er de mindre, idet et regulerings tillegg av 9 øre pr. time, som var gjeldene fra 9. april 1940 falt vekk fra 1. juli 1940.

Forordninger forbyr også arbeidsformidlingen å anvise folk til vegvesenet. Under disse omstendigheter er det vanskelig å få utført noe arbeid. Hovedveganleggene står da praktisk talt stille. Ved en del bygdeveganlegg derimot er arbeidet i gang, men helst bare ved hjelp av folk som i alminnelighet er beskjeftiget i jordbruket og som er direkte interessert i vedkommende anlegg. De bruker vegarbeidet som utfyllingsarbeid.

.....

Som det går fram av foranstående, er det foretatt betydelig nedskjæring av bevilgningspostene i forhold til forslaget, men en får

likevel ikke opparbeidd de pengemidler en har til rådighet på grunn av mangel på folk. Av fylkets bevilgninger til anlegg står det også inne betydelige beløp som ikke er anvendt. Fylkets vegfond øker sin beholdning.»

Av årsberetningen går det ellers fram at «Årdalskolonien» av Opstad-fanger var øket til 18 mann, for så å bli redusert igjen til seks mann i løpet av året.

Vedlikeholdet i 1942

Det går fram at vedlikeholdet hadde det særlig vanskelig. Vegene var helt nedslitt. På steinlagvegene lå steinlaget helt i dagen. For faste dekker medførte manglende materiell at man måtte lappe med grus, noe som gjorde at man måtte fare over vegene daglig. Så prøvde man å støpe i hullene med betong. Dette var en krevende operasjon, og så gikk man tom for cement.

Tross alle anstrengelser for å skaffe bituminøse stoffer til lapping av de faste dekker, oppnådde en først å få en del fluxed asfalt for framstilling av lappemasse sent i september måned. Og av årsberetningen går det fram at problemene ikke ble særlig mindre etter dette:

«Hele tiden etter at asfalten var mottatt har det imidlertid vært så regnfullt, at det ikke er mange dager en har kunnet drive effektiv lapping. Den langvarige mangel på vedlikeholdsmaterialer har medført at alle de faste dekkene nå er i slik tilstand at det er fare for at de vil bryte helt sammen. Det har også vært ganske umulig å få tak i skikkelige arbeidere.»

Rutebiltrafikken lå administrativt under vegsjefen. Under den mangel det var både på kjøretøyer og drivstoff, bestemte Arbeidsdepartementet at ruteselskapene, etter nærmere bestemmelse av overingeniøren, skulle regulere trafikken slik at de mest påkrevde reiser fikk fortrinnsrett. Foreløpig var bestemmelsene ikke tatt i bruk.

1943

I juni ble det tvangsutskrevet vegarbeidere til anlegg i Finnmark. Da det var få anleggsarbeidere i Rogaland, ble

På grunn av gummimangel, vedtok okkupasjonsmakta i 1942 ei forordning om avlevering av gummistøvler. I brevet ovenfor melder Vegdirektøren at arbeidere kan fritas for avlevering, under gitte forutsetninger.

Forordning fra 30/11 -1942 som innskjerpet forbudet mot «unødvendig kjøring».

det utskrevet folk fra vedlikeholdet. Dette medførte at viktige reparasjons- og vedlikeholdsarbeider måtte innstilles en tid.

Etter pålegg fra tysk vernemakt, ble det utført en del forsterkningsarbeid på Isvik bru og Øvre Våge bru.

Vedlikeholdet i 1943

Årsberetningen forteller om lite lystelige tilstander, og det heter mellom annet:

«De faste dekker blir stadig dårligere, og enkelte dekker er nå så slette at det av hensyn til vedlikeholdet ville være en fordel om de ble hogd opp.»

I begynnelsen av året ble det laget en del lappemasse av den fluxasfalt, som er

nevnt i årsberetningen for 1942. Denne ble framstilt i Stavanger kommunes asfaltmaskin.

Dette var et ypperlig materiale, men den

framstilte masse var helt utilstrekkelig.

All asfalt videre i 1943 ble levert som asfalteremulsjon, og Rogaland fikk ikke så lite av denne vare. Fra fabrikken ble det opplyst at varen måtte brukes snarest, og at den ikke tålte lengre lagring.

Reparasjonen av de faste dekker ble da drevet så raskt som værforholdene tillot det, og dekkene kom etter hvert i tålig bra stand. Imidlertid viste det seg snart at asfalteremulsjonen var av meget dårlig kvalitet. «Plombene» smuldret opp og de gamle hull kom igjen etter kortere eller lengre tid. «Nå er de faste dekker like dårlige, og til dels verre enn de var før reparasjonen», skriver en tydelig oppgitt overingeniør.

I den videre beretning kan han nemlig fortelle om enda flere problemer med vedlikeholdet av de faste dekkene:

«Vegvesenet har enda noe (av den gode) fluxasfalten på lager. Denne var spart for å ha noe å gå våren 1944 i møte med. Nå viser det seg, etter at det med urimelige vanskeligheter endelig er lykket å skaffe til veie de nødvendige materialer, at det er helt uråd å få leie Stavanger kommunes asfalteringsmaskin.»

1944

Ved den ekstraordinære utbedringen av Rv 390 (midtre linje Stavanger - Oslo) fortsatte arbeidet gjennom hele året, og det heter blant annet i beretningen:

«Etter Reichskommissars bestemmelse skal anlegget fortsette i 1945, men da med ordinære lønnsatser (førkrigsatser), som er omtrent halvparten av de ordinære satser.»

Etter tysk krav ble det i begynnelsen av mars satt i gang, som ekstraordinært anlegg, utvidelse av tunnelene på riksveg 40 i Jøssingfjord, og likeså, noe senere, utvidelse av smale steder for øvrig på denne riksvegen.

Alt i mai ble arbeidene avbrutt, etter tysk ordre. De fleste arbeiderne ble overført til veganlegget Tronvik - Sirnes, også det etter tysk ordre. Anlegget galdt ombygging til veg av den gamle nedlagte jernbanestrekningen mellom Tronvik og Sirnes, idet riksvegen over Tronåsen skulle nedlegges.

Ellers forteller årsberetningen at Reichskommissar også har forlangt Rv 440 mellom Svalestad bru og Tronvika utbedret med breddeutvidelser og forsterkning av bruene så de kan kjøres med 16 tonns vogner.

Framhald neste side



STATENS VEIVESEN
VEIBIKKFORLØP
D/NL

VEGKONTORET
02:72 + - 7 X 11
I ROGA LAND

Oslo, den 5 november 1942.

De herrer overingeniører og bilsakkyndige.

Forordning om avlevering av gummistøvler.

I forbindelse med randskriv av 2 des. meddeles at Innenriksdepartementet har instruert omfiserne i de kretser hvor det skal innsettes gummistøvler etter tysk bestemmelse, om at arbeidere her fritas for avlevering av gummistøvler i de tilfelle hvor arbeidsgiveren attestere at støvlene er nødvendig for arbeidet.

A. Askelund

O. Sagell.

Forsyningsdepartementet
Kommunikasjonsdirektoratet

Rundskriv nr. 225.

Oslo, den 30. november 1942

Til fylkesmenn, overingeniører for veivesenet, politimestre, lensmenn, pris- og rasjoneringspolitiet, de bilsakkyndige og transportutvalg.

Forbud mot unødvendig kjøring.

I medhold av midlertidig lov av 19. mars 1942 om sikring av landets forsyning med livsfornödenheter og andre varer har Forsyningsdepartementet 17. november 1942 gitt følgende forordning om endring i forordning av 15. mai 1942 om kjøretillatelse m.v. for motorkjøretøyer:

§ 7 skal lyde:

Det er forbudt å bruke motorkjøretøy med norsk kjønnermerke til fornyelseekjøring, turkjøring, kjøring til eller fra teater, kino, restauranter, fester, selskapelige sammenkomster og stevner eller til annen liknende kjøring som ikke kan anses å være strengt nødvendig.

Forordningen er inntatt i Norsk Lovtidend nr. 59 for 27. november 1942 og tråtte i kraft 28. samme måned.

Ole Berg.

Th. Weydal.

Siste rundskriv til fylkesmenn var nr. 218.
» » » overingeniører for veivesenet var nr. 204.
» » » politimestre var nr. 223.
» » » lensmenn var nr. 223.
» » » pris- og rasjoneringspolitiet var nr. 223.
» » » de bilsakkyndige var nr. 204.
» » » transportutvalg var nr. 223.

6
s. O. G. 1284/XI. 42. 5000.

1945

Etter frigjøringen av landet i mai, ble det satt store krav til vegvesenets administrasjonspersonale. Det ble satt i gang stor arbeidsdrift, for å skaffe beskjefligelse til de arbeiderne som var blitt ledige ved at de tyske anleggsarbeidene opphørte. Arbeidsstyrken steg fra 700 mann i desember 1944 til ca. 2000 i desember 1945. Men dette hører til fredens problemer.

FRA VEGKONTORETS KORRESPONDANSE

Om arbeidsdrift og vedlikehold

9. mai 1940

Brev fra Vegdirektoratet (Vdt.) om at tyske myndigheter har bedt om at Rv 40 mellom Kristiansand og Stavanger blir satt i best mulig stand.

6. august 1940

Vdt. Forbud mot bruk av asfalt i vegdekker.

21. desember 1940

Vdt. Vegger til tyske anlegg og innretninger må holdes vedlike.

April 1941

Vegvesenet pålagt å planlegge omlegging av Rv 480 ved Sola flyplass. (Ekstrajobb på 91,5 timer til kr. 264,78).

Juni 1941

Dødssvingen på Rv 480 omlagt av tyskerne, krever å få asfalt tilbakelevert.

11. juni 1941

Stort vegras i Saudasjøen. Telefon til Vdt. om at vi tenger 100 mann ekstra, derav halvparten vante fjellfolk.

Kontroverser med tyskerne

1. mai 1940

Brev fra politimesteren i Rogaland om at vegvesenet selv må ta kontakt med tyske militære for å få frigitt 1300 kg. sprengstoff tatt i Dirdal. 10.5 svar fra tyskerne: Krigsbyttet frigis ikke.

5. juni 1940

Ordre fra Den tyske Kommando om å ta inn igjen maskinfører Stangeland i Laland grustak.

10. september 1940

Pålegg om å fjerne plakater fra Salhusfergen med tekst «Alvorstider - vær varsom med det du seier» og «Alvorlige tider krever samkjensle - husk din taushetsplikt.»

Notat fra arkivet om ordningen med servering av suppe i frokostpausen ved Veikontoret.

Vegvesenet i Rogaland fylke

Stavanger

Servering av suppe i frokostpausen.

Den 25 januar 1943 ble det begyndt med servering av suppe i frokostpausen ved veikontoret, i henhold til Vdn. skr. av 5.6.1942 (Finansdept. skr. av 14.3.1942) I tiden 25/1 til 29/1 = 5 dager er det til funksjonsreiser servert i alt 95 porasjoner. En porasjon pr. funksjonsreiser pr. dag. Herfor er ifølge vedlagte regning gått med 21 liter suppe = kr. 21,- Kostnad pr. person pr. dag kr. 21,00 i 95 = oa. 22 ore.

VEGVESENET I NORDLAND
AVDELINGSINGENIØREN FOR OFOTEN

o./h.

Narvik, den 26. juli 1944.

Kjære Vegsjefen i Rogaland,

Stavanger.

Arbeidsforholdene 1940 Bjørns Anstad.

Denne mann kom hit for en tid siden med pålegg fra arbeidskontoret i Stavanger, som hadde skrevet ham ut som oppsyns-

mann. Han refererte også til flere ingeniører i Rogaland vegvesen, hvor han anga å ha vært beskjeftiget som oppsynsmann.

Foruten å være fullkomment usikket har han vist seg å være en lat og uvederterlig tverrant, som har vanskeliggjort den allerede for seg selv vanskelige allegjedrift med den tilfældige sammensatte arbeiderstyrken.

Tilstand er nu gått avskjed fra 25. ds.

Med å meddele ovenstående vil en tillate seg å påvare mot at denne mann gis konstruktive eller ledende stilling innen Vegvesenet.

Kjennbart av dette brev går til Vegsjefen i Nordland.

U. M. M.
Deft. av.

En noe spesiell «tjenesteuttalelse» fra krigens dager fra avdelingsingeniøren i Ofoten til Vegsjefen i Rogaland.

1/8
R.

11. september 1940

Brev til politimesteren i Haugesund ang. tysk utskifting av trafikkskilt til gule skilt med sort tekst. «Be tyskerne avvende avgjørelse fra Reichskommisariat.»

30. oktober 1940

Vdt. Tilbud om studietur til Tyskland for å lære «autostrada»-bygging med tanke på strekningen Svinesund - Trondheim.

22. november 1940

Vdt. Når tyskerne setter opp vegvisere kan de flyttes hvis de står for nær vegen!

Februar 1941

Feltpost 1850 2F. Klage over dårlige foremeldinger. Svaret: Kravet går langt

utover Reichskommisærers forordning av 15. november 1940 og må avvises!

1. februar 1941

a/s Nordag klager over brev på norsk fra vegkontoret. Svar: Vegkontoret er en norsk administrasjon.

13. mars 1941

Vdt. Ny plakater med «Med nordmenn for Norge» hadde så stort format at buss-selskapene ble fritatt for å sette dem opp.

26. mars 1941

Vdt. Rundskriv om treklosser i vegbanen, 13 cm. tykke og 35 cm i diameter. «Må ikke fjernes ved høvling eller lignende.» (Forberedelse til minelegging.)

April 1941

Oberbauleitung Syd (Sued): Frosne stikkerenner kan være en fare for trafikken og kreves VARSLER!

April 1941

Vegvesenet besværet seg over at fergemannsboligen på Salhus var beslaglagt. Tysk svar: Kan pt. ikke besvares da de ikke vet hvilken avdeling som har tatt bygningen!

17. februar 1943

Ass.ing. Sømme arrestert mens han fotograferte Salhuskaaien etter anmodning fra Vdt.

Administrasjon og diverse

9. april 1940

Møte i fylkesvegstyret. Adolf Schei ansatt som fylkesvegvakter for strekningen Hafslsfjord bru - Tananger. Lønn 1,12 kr pr. time inkl. 8 øre i dyrtidstillegg.

19. april 1940

Brev fra fylkesmannen om vegkontoret kan avse folk til fylkesmannens adm. Svar: 1 eller 2, muligens 3 betjenter om nødvendig.

25. april 1940

Brev fra Torbjørn Epland om at han reiser til Tysnes pga. sykdom!

3. mai 1940

Brev fra lensmannen i Sokndal om at Prestbru er kjørt i stykker. Tyskerne holder vakt. 9. mai brev om at tyskerne reparerer brua.

4. juli 1940

Vdt. Kom.general Otto Ruge har forespurt om noen av vegvesenets folk har utmerket seg særlig under krigen.

20. september 1940

Vdt. Tilbud om opplæring i tysk. Svar: Det er kun et par eldre som er uten kunnskaper i tysk.

16. desember 1940

Rogaland politikammer melder at tyske soldater fjerner stein fra fylkesvegen ved Hafslsfjord bru.

9. november 1941

Vdt. Silikoseundersøkelse iverksettes for utsatte tunnelarbeidere.

22. september 1941

Vdt. Mangel på skillemynt. Lønnsutbetaling kun i hele kroner. Skattetrekk brukes til justering. Hvis ikke skattetrekk noteres bare beløpet.

Varemangelen var stor også ei god stund etter at krigen var slutt.

Her er et kjøpekort fra freds-sommeren, da Henry Nesvold fikk fylkesforsyningsnemndas tillatelse til kjøp av tre kasseroller.

Næringsdepartementet
Avdelingen for
Industriforsyning

Skema A. F. L. nr. 4
Blankett A

Kjøpekort for kjøkkenutstyr m. v.

H. Nesvold
(Navn, adresse) har rett til kjøp av

2 - Lu A 7 kasseroller m.

Stavanger 28/7 1945
(Sted og datum)

No 67517
(Fylkesforsyningsnemndas stempel og underskrift)

Kjøpekortet er bare gyldig når fylkesforsyningsnemnda har ført på innehaverens navn og adresse. Det gjelder bare for kjøp innen fylket og er gyldig i 3 måneder. Salg og kjøp eller annen overdragelse av kortet er straffbar.



En del av krigsbyttet tilfalt også Statens vegvesen, etter frigjøringen i 1945.

Her ser vi Henry Nesvold og broren Johan i sidevogna på ein motorsykel som etaten overtok frå den tyske v....makt i 1945. I flere år etter krigen brukte Nesvold motorsykkelen, i forbindelse med oppsynsmannsarbeidet i Sokndal og andre kommunar i Dalane.

7. januar 1943

Vdt. Halv fridag 1. februar 1941 (1-årsdagen for for «Riksakten» på Akershus).

9. februar 1943

Brev til oppsynsmann Hans Gederø, Karmøy med underretning om at hans distrikt er delt i to. Gederø beholder Karmøy, mens resten overtas av Alfred Lillehammer.

25. september 1943

Vdt. Fridager til innhøstingen.

10. november 1943

Vdt. Sykkelgummi til tekniker Helmer Eldholm. Anvisning fulgte.

23. desember 1943

«Vegsjef»-tittel innføres istedet for overingeniør. (Ordnningen opphevet 16.5.45).

11. november 1943

Vdt. Krav om frigjøring av vegarbeidere til skogsarbeid.

Kontorreglement ol.

15. januar 1941

Nytt kontorreglement. Kontortid 0830 - 1500, lørdag 0830 - 1330. Frokostpause 1115 - 1130. (hvor som helst). Hvis annen pausetid: Må tas på arbeidsplassen.

6. januar 1942

Vdt. Ny kontortid. 0830 - 1300 og 1500 - 1900. Lørdag 0830 - 1400.

Tidlegare vegmeister Henry Nesvold:

19 år og på møkka-spreiing då krigsflya kom

Henry Nesvold var 19 år då krigen braut ut. Etter middelskulen i 1939 tok han seg teneste hos ein bonde på Åvendal mellom Hauge i Dalane og Egersund.

- Lønna var 50 kr månaden, men eg blei skatta for kr 100 pr måned. Dei rekna 50 kroner for fri kost, fortel han.

Det var bare i sommarhalvåret bonden hadde bruk for dreng på garden, så på haustparten 1939 var det slutt. Men han festa seg på ny hos same bonden våren 1940, og første arbeidsdagen var 9. april.

AV HARALD SEL

- Det var ein fæl dag då krigen kom, seier Henry Nesvold. - Eg var ute og spreidde møkk, og såg flya kom. Eg visste ikkje at det var krig. Men då eg kom heim etter det første møkkalasset, hadde folket på garden høyrte meldinga i radioen om den tyske invasjonen.

Tungt lasta fly

I dagane som fylgde flaug det stadig fly over Åvendal. Garden låg truleg i innflygingsruta til Sola. Tyskarane flaug inn materiell, og flya var tungt lasta, fortel Henry.

- Du kan tru det røykte av dei, og flya gjekk lågt - flaug rett over fjella. Eg trur eg skulle kunna tatt dei med gevær, om eg hadde hatt eit. Eg kunne iallfall skote hol i bensintanken.

Farleg tur med haglgevær

Haglgevær fekk han tak i sommaren 1940.

- Ein frå Mong selde det til meg. Han skulle til England med ei skøyte frå Mong, men det visste ikkje eg. Hadde eg visst det, trur eg at eg hadde blitt med.

Eg lurte meg til å bruka geværet på jakt av og til.

Når eg skulle reisa eit stykke, hadde eg det med meg i ein sekk og bandt det til

sykkelstonga. Ein gong eg kom til ein skarp sving på den smale vegen rett for Åvendal, kom plutseleg ein tysk lastebil rett mot meg. Eg for ut av vegen mellom to stabbesteinar og kneet stoppa sykkelen i eine stabbesteinen. Soldatane var i ferd med å hoppa ut av bilen, men eg bare vinka dei vidare og dei reiste.

Sjøl klarte eg også å hinka meg vidare på eit vis. Kneet var lenge skrekkelig vondt, men eg var ikkje hos doktor. Først ved ei undersøking nå etter at eg var blitt pensjonist, fekk eg vita at kneskjela hadde blitt kløyvt under uhellet og er i to delar den dag i dag.

Vegarbeid og teknisk skule

I august 1940 skulle vegvesenet ha folk til utbetningsarbeidet på vegen i Bjånes-

bakkane mellom Åmot og Jøssingfjorden. Hans Gederø var blitt stasjonert i Sokndal og Henry Nesvold gjekk til han og spurde etter arbeid. Det fekk han.

Seinare blei det arbeid på den nye Prestbrua ved Åmot. Mellom dei andre som arbeidde her var Bernt Skarås. Og hausten 1942 begynte både Henry og Bernt på den tekniske skulen i Stavanger, der dei også budde i lag under skuletida.

Oppsynsmann nær tyskarfort

Første arbeidsplassen som oppsynsmann hadde Henry Nesvold på omkjøringsvegen ved Hårr, Rv 40 Vigrestad - Stavnheim i Varhaug, i 1943. Denne vegen blei utbetra fordi tyskarane stengde næverande riksveg 44 ved Hårr, då dei bygde eit fort her.

- Mange av dei som arbeidde på anlegget var tvangsutskrivne i Stavanger. Ikkje alle var dei beste folka. Somme sat og spela kort bak ein løvegg,



Henry Nesvold attmed ein steinbukk på anlegget Botne - Oanes, der han var oppsynsmann frå mai 1944 og fram til freden.

Kasper Gyland og Henry Nesvold på reinskingsarbeid hausten 1940 i ei fjell-skjering på Rv 44 ovanfor krysset til Tellnes mellom Hauge og Jøssingfjorden.

så fort dei hadde anledning. Når eg då kom var det ein som pleidde seia: «Alltid kjeme du når me har fem minutt». Men fem minutt hadde dei nesten heile tida i det arbeidslaget, minnes Henry.

Vondt syn

Han minnes også ei vond hending, som han opplevde på Stavnheim.

- Eg høyrde det small ute på havet og så høyrde eg at det ramla ein del. Veret var dårleg, men så fekk eg sjå ein fraktesbåt som liksom begynte å skjelva. Så etter ei kort stund tippa han berre rundt og forsvann. Det var ikkje gildt å sjå på. Etter ei tid kom tyske sjøfly og kretsa litt rundt, før dei flaug vidare.

Engelske bombefly

Henry Nesvold fekk også sjå fortet på Hårr i bruk ein gong.

- Då engelske fly hadde bomba Knaben (molybden-bergverket) flaug dei heim over Jæren. Veret var slik at dei heldt på å isa ned, og dei begynte å sleppa bomber for å letta seg. Flya flaug nokså lågt litt aust for fortet, men først då dei var komne langt ut på havet begynte tyskarane å skyta og granatane eksploderte. To engelske fly snudde, men då blei det stille. Det var ganske merkeleg.

Til Botne

I slutten av mai 1944 blei Henry Nesvold sendt til Strand til arbeid på anlegget Botne - Oanes ved Jøssang.

Før han reiste var han heime i Sokndal. Kommunikasjonane var ikkje enkle. For å koma til Botne reiste han først med lastebil til Egersund, der han fann seg ein plass mellom mjølsekker og anna gods. Toga frå Egersund gjekk i hytt og ver, men omsider kom han seg til Stavanger. Derifrå gjekk turen med båt til Jørpeland. Derifrå sykla han, med sengetøy og det vesle han elles hadde med seg i ein sekk som var surra til stonga.



Einsidig kost

Også på Botne var det stort sett Opstad-fangar som arbeidde - ca 30 i alt.

- Der var mange svinaktig greie folk. Når lausgjengarane blir edru, er dei stort sett greie alle, seier Henry.

Det var fredeleg for tyskarane på Botne. Men i heia heldt ein dei motstandsfolk seg i dekning, og han minnes at det ein gong kom masse unge hirdfolk med blodhundar for å leita etter dei. Men dei kom tilbake utan å ha funne nokon.

Elles var det ofte lite mat. Sjøl om dei hadde Opstad-folk i arbeid, som var på tvangsarbeid på ein av Norges største gardar, mangla dei til og med poteter.

- Eg trur me åt spir (småmakrell) kvar dag i minst to månader. Me kokte ei gryte og åt av den til det var tomt. Første tida steikte me spiren om søndagen, men så blei det slutt på smøret og dermed blei det bare koking, seier Henry som legg til at han likevel - forunderleg nok - ikkje fekk avsmak på spir og makrell. Den fisken har han ete mykje av, også etter krigen.

Fredsraketar over Stavanger

Freden kom, mens Henry arbeidde i Botne, og han opplevde den store fredsfesten. Om kvelden var det fest på Folkets hus på Jørpeland.

Dette var om kvelden og natta til den 8. mai 1945, og dermed fredsfestering litt på forskot. Og frå Jørpeland såg dei også koss dei festa i Stavanger, når massevis av raketar, som var tatt frå tyskarane, for til vers.

Vond hending i fredsvåren

For Henry Nesvold fekk krigen likevel eit vondt etterspel, midt i fredsjubelen. 31. mai kom ei gruppe heimevernfolk frå Jørpeland. Dei skulle ut i Botneheia på leiting etter Gestapo-sjefen Hölscher, som var på flukt. (Han blei seinare arrestert, og avretta.)

Henry blei med dei eit stykke på veg, og dei kom til Botsvatnet. Herifrå skulle dei bruka båt (ein gammal pram) over vatnet, for å koma inn i heia.

Heimevernsfolka var utstyrte med steingun, ein maskinpistol der det skulle svært lite til før eit skot gjekk av. Ein av folka var i ferd med å ta patronmagasinet ut av pistolen, før dei kom i båten, av sikkerhetsmessige grunnar. Likevel gjekk eit skot av og kula gjekk gjennom øvre delen av Henry sin høgre arm. Det var ein stygg skade. Mellom anna blei beinet i armen splintra. Han hadde ein fæl tur, før han kom til sjukehuset i Stavanger. Der låg han fleire timar på operasjonsbordet.

Heldigvis kom han seg så pass at han kunne reisa ut i militærtjeneste i oktober 1945.

- Då kunne dei bruka meg, seier Henry.

Bruka han kunne også Statens vegvesen, der han fekk ein lang yrkeskarriere fram til pensjonsalderen. Men skaden i armen har han for all ettertid blitt minna om.

- Følelsen og bevegelsen blei aldri skikkeleg etter skaden. Likevel er eg svært takksam for at armen blei så godt reparert, takka vera folket på sjukehuset, seier Henry Nesvold.

Krigsår med halve fylket som arbeidsplass og sykkelen som fylgjesvein

Då krigen kom i 1940, hadde eg nett flytta til Stordalen der eg var formann ved eit veganlegg. Dei fleste som arbeidde i laget mitt var frå denne bygda. Nå skulle dei få koma heim kvar dag. Men ved krigsutbrotet blei alle veganlegga i Møre og Romsdal stogga. Anleggsfolket skulle flyttast til Nord-Norge.

**AV PENSJONERT
VEGMEISTER
OLE TAFJORD**



Krigen i Møre og Romsdal tok slutt etter tre veker. Eg var med og førte soldatar frå Hellesylt til Dyrkorn, etter at tyskarane hadde innteke Ålesund. Soldatane ville prøva å ta seg fram langs kysten til Nord-Norge og halda fram kampen der.

Oppsynsmann ved utbomba by

I juni 1940 tok eg til som oppsynsmann for eit vegfond-anlegg på Hjulneset ved Molde. Molde var utbomba av tyskarane og mykje av byen låg i oske.

Eg leigde hus nokre km. utanfor byen. Huslyden min hadde eg i Stordalen, så då var det å sykle når eg skulle heim. Først til Molde, så ferje over til Vestnes, deretter sykla eg dei 30 km over Ørskogfjellet til Dyrkorn, derifrå til Stordalen tok eg rutebåten. Sundag middag var det den same vegen attende til Hjulneset.

Eg arbeidde her til januar 1941. Då var anlegget ferdig.

Til Øvre Sirdal

Våren 1941 fekk eg spørsmål gjennom Vegkontoret i Møre og Romsdal om eg var interessert i arbeid som oppsynsmannsassistent i Øvre Sirdal. Det skulle byggjast veg frå Solheim i Sirdal til Setesdal.

Brev frå NS til Vegvesenet, der ein samtykker at Ole Tafjord blir tilsett som oppsynsmann for bygdeveganlegga.

Etter planen skulle vegen vera ferdig på eit år. Vegvesenet i Rogaland skulle ha anlegget. Vegen vart aldri ferdig. (Brokke - Suleskard-vegen, som vart opna for nokre år sidan, er bygt etter ei

heilt anna line.) I 1941 stogga tyskarane arbeidet etter berre tre månaders drift. Arbeidsfolka vart overførde til anlegget Tonstad - Haukholm (nåverande Rv 9) i Vest Agder.

B. Tafjord

RF.Jnr. 107
1941

N A S J O N A L S A M L I N G

PERSONALKONTOR OFFENTLIG TJENESTE

Meltzers gt. 41 (N.S.P.O.T.) Tlf. 439 70 - 41 161

M

J. nr. 4511/41 P.
See oppgitt ved innvarslene.
GH/IS

Rogalandveikontor
30 AUG 1941
J. nr. 2307

OSLO, 28. august 1941.

Rogaland Veivesen,
Stavanger.

Oppsynsmann v/ bygdeveganleggene.
Brev av 16/8-41.

I anledning Deres innettilling av
Ole I. Tafjord, f.t. Norgefoss
til denne stilling, meddeles at Personalkontoret
for tiden intet har å bemerke til hans midlertid-
ige ansettelse.

O. Tafjord

NASJONAL SAMLING
Personalkontor
Off. Tjeneste.
OSLO

Ole Tafjord

Bru- og vegbygging i Hjelmeland

Eg vart sent frå Øvre Sirdal til Hjelmeland. Der skulle eg ha tilsyn med bygging av ny bru. Den gamle kvelvingsbrua vart teken av storflaumen i Hjelmelandsvågen i november 1940.

I tillegg til Hjelmelands-brua, hadde eg tilsyn med bygging av ny Riskedal bru og ny Ullestad bru i Årdal. På same tid hadde eg tilsyn med bygging av ein ny veg i Hjelmelandsvågen som på folke- munne vart kalla «Burmavegen».

Då eg reistre frå Sunnmøre til Sirdal, var tanken at eg skulle vera borte eit år og så reisa attende til Stordalen. Eg hadde huslyden min att heime hos svigermor.

Som det nå såg ut, kunne opphaldet i Rogaland koma til å vara lenger. Hausten 1941 flytta difor kona mi og to born som me hadde då, til Hjelmeland.

Oppsynsmann for halve fylket

Ved desse tider, på haustparten 1941, vart det utlyst eit arbeid som oppsynsmann for vegfondsvegar og sjøbygdevegar i Rogaland fylke. Eg søkte og fekk arbeidet.

Eg tok til i det nye arbeidet nyår 1942. Området eg skulle ha tilsyn med var meir enn halve fylket. Frå Kvitsøy mot vest og til Bleskjestad inn mot Setesdalsheiane, heile Jæren og Dalane.

Våren 1942 flytta me frå Hjelmeland til Årdal. Der vart me buande i ni år.

Årdalsfjorden var fiskerik og det kom godt med under krigen. Me levde mykje av fisk og kjememjolk frå Årdal meieri. Kanskje kunne me få kjøpt ein lamme-skrott om hausten gjennom gode kjenningar. Men det var aldri snakk om «svartebørshandel».

Travel og vanskeleg tid

Krigsåra som vegoppsynsmann i meir enn halve fylket, var ei travel og vanskeleg tid. Eg måtte nytta dei reise-måtane som var, og sykkelen var alltid min trugne fylgiesvein på båtar, tog, bussar og andre «høves-skyssar». Men så hadde eg 25 øre for kvar km. eg sykla, og det var ei av mine faste innkomer. Eg var ung og sterk i dei dagane og nokre mil på sykkel var det ikkje vanskar med.

Stundom for eg over fjellet frå Årdal til Songesand i Lysefjorden. I vinterhalvåret brukte eg ski. I vårløysinga hadde eg skia med for å bruka dei over fjellvatna, i tilfelle isen hadde teke til å verta roten.

Reisinga tok si tid, og det var aldri snakk om 48 timars arbeidsveke. Det vart like ofte 60 timar. Elles hadde eg 301 kr. pr. månad i løn så lenge krigen varde.

Langt mellom måltida

Krigen vart ei hard tid jamvel om me ikkje fekk borgebrøds-tider. Men når eg var ute på tenestereiser, kunne det vera vanskeleg nok med maten av og til. Det hende at eg måtte ta med poteter frå Årdal for å få kjøpt middag med poteter på matstover i Stavanger.

Det kunne ofte vera langt mellom måltida, når eg for slik frå anlegg til anlegg. Men oftast vart eg vel motteken der eg kom. I krigstida ville folk gjerne høyra nytt som eg hadde fått med meg der eg hadde fare.

Etter krigen kan ein vel seia at det vart romslegare kår for vegvesenet, og det vart gjort mykje godt arbeid i heile fylket.

Sjøl kom eg til Jæren i 1951, i samband med omskipinga av oppsynsmanns-ordninga i Rogaland, som ansvarleg for område 6 (Jæren). Eg slutta som veg-meister i 1975, då eg vart pensjonist.

Søknad om anvisning på ny sykkelgummi til brukt sykkel.

Undertegnede søker om anvisning på kjøp av dekk og slanger til min/vår (merke) sykkel (sultky/tilhenger?). Jeg/vi erklærer at jeg/vi ikke har brukbar gummi i reserve utenom det som er påmontert sykkelen ved forevisning for sykkelgummi-forhandleren. Utenom denne sykkel har jeg/vi brukbare sykler med ringer i min/vår besittelse. Siden 1. oktober 1940 har jeg/vi hatt i min/vår besittelse brukbare sykler som nu er solgt (overdratt).

De øvrige husstandsmedlemmer har lelt sykler med gummi?]

Min/vår sykkel brukes til Arbeid

Bopel: Årdal Arbeidssted/skole:

Avstand en vei 14 km. 3) Arbeidstiden er sammenhengende/delt 4).

Andre reisemuligheter: 2)

Jeg har etter 1. okt. 1940 søkt om og fått kjøpt

..... dekk og slanger

(Vedlegg: Søknad til tidligere ansatt i byggingen)

Årdal, den 21. 1945

Aksel Lindland
Søkerens underskrift

Forhandlerens erklæring. Sykkelen er forevist mig/oss og jeg/vi har grundig undersøkt den gummi som søkeren ønsker utskiftet. / dekk og / slange(r) kan ikke lenger repareres eller brukes

(Må være utlyst av godkjent sykkelgummi-forhandler ved søkerens innsendelse.)

..... (Søkerens stempel og underskrift)

1) Stryk det som ikke passer. - 2) Hvis andre husstandsmedlemmer har sykler, må de medbringes på forevisning for hvem som sier disse og hva de brukes til. - 3) Bortfaller for varetransport, visesøknad o. l.

Forsyningsnemndas

Anvisning gitt på dekk og slanger. Søknaden avslått.

Dato:

(Nemnda beholder denne maksimum 2 dekk og 1 slange)

Av Ole Tafjord sin artikkel går det fram at sykkelen var viktigaste framkomstmiddelet under krigen. Og slik var det nok for dei fleste, både vegfolk og andre. Mangelen på sykkelgummi var eit stort problem, ikkje berre under krigen, men også etter frigjeringa. Ovanfor ser me ein søknad frå Aksel Lindland datert 2/6-1945, om kjøp

av 1 dekk og 1 slange. Forhandleren har i si erklæring endrå dete til «1 dekk og 0 slange(r).»

Snarleg løysing på Lindland sitt problem har det ikkje blitt. Den 18. juli skriv han til vegsjefen og ber om hjelp til å få sykkeldekk snarast råd, då han er «helt forleien at komme på veien».

Då krigen kom 9. april 1940 arbeidde eg på vegen i Skjold. Ved mobiliseringa skulle eg stilla på Evjemoen, men dit var det umogeleg for meg å koma fram til. Eg pakka ein koffert og gjekk ned på vegen, for å prøva å koma meg til Etne. Då kom det fleire på sykkel utover som hadde vore der inne og blitt avvist, for dei hadde ikkje klede og våpen til dei. Det vart då til at eg stoppa att heime, og vi byrja arbeidet igjen.

**AV PENSJONERT
VEGMEISTER
MANFRED
FRANSSON**



Etter ei tid vart vi flytta over til Skjolda-straumvegen. Den tida eg arbeidde her, budde vi på bedehuset på Vatland. Eg hadde gifta meg i 1938. Den første veka sykla eg til Kallevik, der kona Anna og vesleguten Frans budde, men det vart for stritt.

Utpå hausten vart det slutt på Skjolda-straumvegen. Det var tyskarane som bestemte det. Vi fekk tilbod om å reisa inn på Kyrping - Fjæra vegen langs Åkra-fjorden, og det tok eg då på meg.

«Tyskar-reir» på Kvitsøy

Etter nyttår fekk eg arbeid på Kvitsøy, der tyskarane dreiv og bygde festningar. Arbeidsgjevaren heitte Røthing. Far min, Frans, var sprengingsbas, og det var han som skaffa meg den jobben.

Vi reiste heim annakvar helg, og arbeidsstokken vart delt i to for at det alltid skulle vera nokre igjen. Det var båten «Vindafjord» vi reiste med. Båten vart bomba 28. november 1941 (etter at eg hadde reist til Sirdal) i vanleg rute frå Stavanger til Kvitsøy og Skudeneshavn. 34 av nordmennene ombord mista livet. Mellom desse var tre av arbeidskameratane mine, men ingen av dei arbeidde for vegvesenet.

Frå alleget Botne - Jøssang i 1944. Manfred Fransson var ein av fleire vegvesen-folk som i ein periode under krigen arbeidde her. Foto: Henry Nesvold.

Vegarbeid i krigstid

Kvitsøy var den staden eg arbeidde under krigen, der me merka mest til tyskarane. På det meste var omlag 350 tyskarar stasjonert ved festningsverka.

Vegarbeid i Sirdal

I juni 1941 avereterte Rogaland vegvesen etter arbeidarar til veganlegget Solheim - Kvina, og far min ringte på jobben. Han fekk beskjed om at han kunne ta med seg så mange arbeidarar han ynskte. Vi var ein heil del som reiste: far min og eg, Torstein Kraft, Jens Ørpetveit, Torleif Ellefsen, Bendik Kallevik, Sverre Annaniassen og broren Nils, Jon Oa, Nils Langaker og Jon Velde.

Vi reiste med båt til Dirdal og vart transportert vidare til Solheim på lastebil. Vi kom der på St. Hans afta 1941.

Det var ein nazist som var fenrik som tok seg av provianteringa. Maten var dårleg. Somme tider fekk vi t.d. surt kjøt og der vart mykje magesjuke. Torstein Kraft oppsøkte fenriken og gav han beskjed at om det ikkje vart betre mat, så skulle han ta seg av han! Maten vart betre.

Då vi var på Solheim, fekk eg telegram om at Anna hadde født ei dotter. Det var ein laurdag og eg tok sykkelen fatt og sykla til Stavanger, tok «Karmsund» til Haugesund og sykla heim. Det var Anne Marie som då vart fødd, og datoen var 26. juli 1941.



Etter vel ein månads arbeid på Solheim, fekk vi beskjed om at vi skulle slutte på anlegget. Vi fekk tilbod om å reisa til andre anlegg i Nordland, Finnmark eller Vest-Agder. Vi valgte naturleg nok Vest-Agder, og vart plassert på Haughom - Tonstad anlegget.

Eg budde no i Øksendal hos ei enkefru Dahl, og der hadde vi det godt. Hausten 1942 kom Anna og borna også til Øksendal, der vi fekk leiga rom hos broren til fru Dahl.

Radiolytting på skulehuset

Sommaren 1941 hadde tyskarane beslaglagt radioapparata. På Øksendal var radioane lagra på skulehuset. Ein av vegarbeidarane hadde skaffa seg nøklar, og me låste oss inn for å høyra «Stemmen frå London». Gjennom dei norske sendingane frå England, fekk me høyra om utviklinga i krigen og anna nytt.

Det var dødsstraff for å høyra på radio, men i Øksendal kjente me oss trygge på at det ikkje var angivarar, der fans det ingen ein kunne seia var «stripete». Men når me var i skulehuset for å høyra på radio, sette me alltid opp vaktpostar i tilfelle tyskarane skulle dukka opp.

Uluke ved Sirdalsvatnet

Etter nyttår 1942 kom far ut for ei ulukke som lett kunne ha kosta han livet. Vi hadde vore i smia og ete maten vår, og me tok med oss slippers som vi skulle ha til skinnegangen. Vi heldt på med ein mur mot vatnet. Far bar slippersane på venstre aksla, og då han kom fram mot der vi heldt på å mura, kom han borti fjellet med dei. Han datt utføre og traff dei kvasse mursteinane med hovudet.

Han fekk eit svært kutt midt i hovudet, og fekk skrelt av haka ved lippa så ho berre hang igjen på eine sida, heilt inntil beinet. Vi hadde ikkje noko å forbinda med, så eg tok av meg skjorta og remsa ho opp så vi fekk stoppa den verste blødninga. «Jag tror jag dør», sa far, då eg kom ned til han. (Far kom frå Sverige i 1911 til arbeid ved Bø Teglverk på Karmøy.)

Med motorbåt fekk vi frakta far til Tonstad, der legen sydde saman kuttet i hovudet og ordra ein Torleif Bjones til å

køyra far til Egersund. Eg følgde med, og det var den villaste køyreturen eg har vore med på. Det var snø og issvullar heile vegen nedover og farten var stor. Far fekk hjelp, og friskna til att.

Hirdmann på toget

Sommaren 1942 reiste far og fleire andre heim til Førdesfjorden på ferie. På tilbaketuren til Haukholm reiste dei med tog til Sira stasjon i same vogna som ein hirdmann. Far «las teksten» for han og sa si meining om tyskarane, hirden og alt saman. Hirdmannen blei rasande, og sa at når dei kom til Sira skulle han sørga for å få han arrestert.

«Det blir verst for deg sjøl. Eg er svensk statsborgar, og du kan ikkje arrestera meg», svara far. Då luska hirdmannen seg vekk.

Til Gyadalen

Etter nyttår 1943 vart me flytta over til veganlegget i Gyadalen. Vi vart delt i to lag. Far var bas for det eine laget og eg for det andre. I far sitt lag var Torstein Kraft, Jens Ørpetveit, Bendik Kallevik, Torleif Ellefsen og Nils Langaker. Eg hadde med meg Nils og Sverre Annaniassen, ein Stavanger-gut som heitte Kurt Håland og Årstein Idland frå Bjerkreim.

Elementærteknisk skule

1. september 1993 reiste eg til Stavanger for å gå på Elementærteknisk skule. Der gjekk eg 10 månader. Det var tungt i starten, før eg hadde fått sett meg skikkeleg inn i matematikken.

Utpå våren fekk eg nervegikt i hovudet og doktoren forbaud meg å lesa. Men eg kunne fylgja godt med på forelesingane, og eg kunne rekna og teikna. Det gjekk svært godt på eksamen.

Fredsvåren i Årdal

Då eg var ferdig med skulen. sende Vegsjefen meg til Botne, der eg skulle vera formann for Oppstad-fangar. Seinare vart det oppretta ein fangekoloni i Årdal i Ryfylke øg, og eg flytta dit. Eg fekk leiga hus til familien hos Johanna Tjentland og vi flytta dit 24. august 1944.

Fredsvåren skulle eg såleis få oppleva i Årdal. Den 8. mai, då klokkene ringde freden inn, gjekk Anna og borna saman med Johanna Tjentland og grannekona Matilde Tjentland ned på Soppalands-haugen for å høyra betre. Då sa Frans til mor si: «Får vi søte kaker nå?». Han hadde høyrte det sagt at når krigen var slutt, skulle dei få søte kaker.

Tidlegare vegmeister
Arne Andersen:

Oppsynsmann gjennom fem krigsår

Tidlegare vegmeister Arne Andersen gjorde teneste i Statens vegvesen Rogaland under heile krigen. Totalt arbeidde han 46 år i etaten. Dei første åtte åra, frå 1930 til 1938, var han stasjonert i Haugesund. Dei to siste krigsåra var han igjen i nord-fylket, som oppsynsmann for både vedlikehaldet og anlegg i eit svært distrikt - frå Knapphus til Hellandsbygd og frå Sand til Hordaland grense i Bratlandsdalen. Frå 1964 til han blei pensjonist i 1976, var han vegmeister for Nord-Jæren og Stavanger-området.



Arne Andersen

AV HARALD SEL

Ved krigsutbrotet var Arne Andersen oppsynsmann på anlegget Botne - Jøssang i Strand.

- Eg hadde bortimot 30 mann i arbeid. Det var folk som var tatt rett inn frå gata på nødsarbeid. Det var ikkje dei beste fagfolka, men det gjekk rimeleg godt. Løna var elendig, dei hadde berre 60 øre timen, minnes han.

Gjenbygging Vaula bru

Ved krigsutbrotet 9. april 1940 blei arbeidet stansa. Arne Andersen melde seg på Vegkontoret. Han blei sendt til Ålgård, der det norske militæret hadde sprengt Vaula bru. Nå skulle det byggjast ny bru så raskt som råd.

- Eg hadde fem, seks mann i arbeid. Arbeidsforholda var vanskelige. Dei sto til livet i vatn og mura. Og det var misnøye med løna. Dei hadde berre ei krone og fire øre timen. Ein vakker morgon eg kom til arbeid var dei fordufta - alle mann. Det viste seg at dei hadde dratt til Forus, der det ryktast at ein kunne tena store pengar for tyskarane.

Der sto me. Men så fekk me nye folk.

Det var vande vegvesen-folk, dei gjorde brua ferdig i juni 1940, fortel Arne.

Lange sykkelurar

Under arbeidet med Vaula bru leigde han hybel på Ålgård. Heimreise til familien på Tasta kunne det berre bli kvar helg, og då sykla han dei 35 kilometrane fram og tilbake. Sykkel brukte han også for ein stor del seinare i krigsåra, både i arbeidet og til reiser frå heimen til arbeidsstaden.

- Sykkelen var ikkje av det slaget ein har i dag, med mange gir. Han var gammal, og eg matte gå opp bakkane. Men under krigen måtte me bruka allslags. Me hadde ikkje så mange muligheter, slår Arne fast.

Ny bru i Årdal

Etter ein del arbeid på Jæren og i Bjerkreim, blei Årdal i Ryfylke arbeidsstaden frå mars til august 1941. Seint på året 1940 hadde Ryfylke og særleg Hjelmeland blitt herja av ein storflaum. I Hjelmelandsvågen blei fleire hus og ein stor del av kyrkjegarden tatt av vatnet. Og i Årdal blei Storå bru undergraven og pilarane seig saman. Det var denne brua som nå skulle byggjast opp att.

Framhald neste side

Framhald frå forrige side

- Det var eit svært arbeid med dårlege reidskaper, fortel Arne. - Men dei folka eg hadde med meg, og som stort sett var frå Årdal, var gode arbeidsfolk. Elles såg me lite til tyskarane der inne, så det var fredsleg og greit på den måten.

Strabasjos Oslo-tur

Heimkomen frå Årdal, var Arne Andersen i bortimot to år materialforvaltar ved vegstasjonen i Hillevåg. Her hadde han også ansvaret for det vesle ein hadde av bilar og maskinar i krigsåra.

Dramatiske hendingar opplevde han ikkje i denne tida. Men mange ting sit likevel spikra i minnet, som då han blei sendt til Vegdirektoratet i Oslo for å henta ein lastebil som vegvesenet i Rogaland var tildelt.

- For det første var det tungvint og kummerleg å koma seg fram til Oslo. Først reiste eg med båt til Sand, deretter med bil til Suldal for så å ta gamle dampen «Suldal» over Suldalsvatnet til Nesflaten, der eg overnatta. Tidleg neste morgon reiste eg med ein gamal vedgassdriven bil til Bø i Telemark. Bilen var ganske overfylt og i mangfoldige timar sat me samanstua i røyk og eksos - uff for ei påkjenning.

Frå Bø bar det med tog til Oslo, der eg kom fram på svarte natta. I Oslo skulle eg overnatta hos ein kjenning, og eg visste nummeret på trikken eg skulle ta for å koma til han. Så traff eg ein politi, og spurde etter trikken på min dialekt. «Ja, de kan eg seia deg», svarte han og så var det ein jærbu son var politi.

Turen heim frå Oslo va ikkje utan problem, minne Arne. - Og på toppen av alt etter omtrent to døgn kjøring, var det sett opp vegsperring då eg nådde Varhaug. Eg såg ingen tysk vakter, så eg for ut for å flytta på bukkane. Men d

Under krigen måtte alle ov 15 år ha eit såkalla «Grensboerbevis» som viste kor landet ein hadde rett til ferdest. Her ser me ein kopi av Arne Andersen sitt grenseboerbevis.

kom vaktene fort. Det blei ei forferdeleg saumfaring av bilen og kontroll av kjøreboka, som me alltid måtte føra pinleg nøye under krigen.

Til Skipavåg i Ryfylke

I mars 1943 fekk Arne Andersen beskjed frå vegsjef Ødegård om å reisa til Skipavåg i Ryfylke. Han skulle overta oppsynsmanns-jobben etter Lars Lillehammer, som var blitt arrestert.

Saman med familien flytta han inn i eit lite hus eller hytte i Skipavåg med veggar av berre tynn bordkledning. Vintrane 1943 og 1944 var svært kalde, så det var nesten uråd å halda det varmt inne, sjøl om dei fyra med mykje god bjerkeved.

- Men me heldt oss likevel friske, heile familien, fortel Arne.

Ransaking og portforbod

Ei tid var det ganske tøffe tilstander i distriktet, etter at ein russisk fange hadde flykta frå Nordag-anlegget i Sauda. (Nordag-prosjektet gjekk ut på å byggja eit stort aluminiumsverk. Til arbeidet blei det brukt mange krigsfangar, både russarar, polakkar og frå fleire andre nasjonar.)

Etter at russaren flykta, for tyskarane frå hus til hus på ransaking. Dessutan var det forbudt for folk å visa seg på vegen. Men Arne, som hadde arbeidet sitt på vegen, rekna med at det var i orden. Men ei tysk vakt kom fort på plassen, fortel han.

- Eg forklarte, men likevel viste han meg revolveren. Eg måtte ha papir på at eg kunne vera ute på vegen, sjøl om vegarbeid var arbeidet mitt. Då kom eg meg fort i hus.

Det papiret eg trengte måtte eg personleg til Saudasjøen for å få utskrive. Og korleis skulle eg koma dit, når eg ikkje hadde lov til å visa meg på vegen?

Men så tok eg ein sjanse ein dag. Kvar morgon gjekk det to mjølkebilar frå Vikedal til Sauda. Eg lurte meg på ein av dei. Men på Ropeid var det kontroll. Eg tenkte: Nå er hundreogéitt ute. Men bilen eg var i blei berre så vidt stoppa, deretter tok dei ein grundig kontroll av folk og last i den andre bilen. Då eg kom til Saudasjøen var eg berga. Eg fekk passeringsseddel til å vera ute på vegen i heile det området eg var oppsynsmann.

«Straffes med døden»

Direkte trua av tyskarane og NS var han aldri, men nervepirrande var det meir enn ein gong og alt var unormalt, seier Arne Andersen. Bensin til drivstoff var det stor mangel på, og det vesle som fans hadde tyskarane svært streng kontroll med. Vedgass (frå knott) var i det alt vesentlege drivstoffet for bilane. Men til bruk for brøytebilane fekk vegvesenet litt bensin, og ein tank var plassert ved vegen i Skipavåg. Nokså ofte kom ein tyskar og kontrollerte kor mykje bensin som var på tanken.

Det fylgde uhygge med desse kontrollane,

GREZZONEN-BESCHEINIGUNG
Grenzzone West
GRENSEBOERBEVIS
Grensesone Vest

Polizeidirektor/Lensmann in **HETLAND**
Politimesteren/Lensmannen i

Inhaber dieser Grenzzonen-Bescheinigung,
Innehaveren av dette grenseboerbevis

Arne Andersen geb. am *9/1-10* in *Hillevåg*
født den *9/1-10* i *Hillevåg*

Beruf: *vegsynsmann* Staatsangehörigkeit: *norsk*
Yrk: *vegsynsmann* Nasjonalitet: *norsk*

hat seinen/der ständigen Wohnsitz in: *Tasta*
har sin faste bopel i: *Tasta*

Polizei/Lensmanns-Bezirk: **HETLAND**
Politi/lensmanns-distrikt: **HETLAND**

Diese Bescheinigung berechtigt zum Verkehr in folgenden Polizei-bezirken der Grenzzone West:
Dette bevis gir innehaveren rett til å ferdes i følgende politi-distrikter i Grensesone Vest: *alle*

Ort: Siegel
Sted: Stempel
Datum: *2/11-40*
Dato: *2/11-40*



Arne Andersen
Eigenhändige Unterschrift
Egenhendig underskrift

B. Jensen
Unterschrift des Polizeidirektors bzw.
Lensmanns
Politimesterens eller lensmannens
underskrift

seier Arne. - Tyskarane hadde nemleg sett opp eit forferdeleg skilt i glass og ramme ved tanken, og med tekst på norsk og tysk. Og den norske teksten kan eg utanat, for den høyrer ganske fæl ut. Det sto: «Den som selger eller bytter bort bensin straffes med døden.» Eg tenkte mange gonger: Kva skjer om det blir lekkasje, og tanken er tom når kontrolløren kjem og skal peila?

Transportproblem og lønningstur

I det heile var det ofte svært vanskeleg med kommunikasjonane, når noko uforutsett kom på. Arne fortel om ein gong han var i Sauda, og bilen ikkje ville meir.

- Neste dag skulle eg møta Per Hole frå vegkontoret på Ropeid, og vera med han på lønningkjøring. Men det var ikkje råd å få tak i verken bil- eller båtskyss frå Sauda. Då brukte eg beina og gjekk

dei 35 kilometrane til Skipavåg. Vegen var forferdeleg glatt, så stundom var det nesten som å gå eit skritt fram og to tilbake. Neste morgon fekk eg tak i ein brøytebil, og med denne reiste Per Hole og eg rundt med lønningsposane til arbeidsfolket.

Tunnel-ras og tysk råkjøring

Ei spesiell hending var det då omtrent halve Varstadtunnelen, mellom Honganvik og Saudasjøen, rasa ut i sjøen i 1944.

Det blei etter kvart lagt strenge restriksjonar på ferdsele på Sola flyplass og området rundt.

Her ser me kopi av Arne Andersen sin passerseddel i samband med vegtilsyn på det avsperra området. Seddelen er gyldig til 28/2-41, då Arne blei overflytta til vegarbeid i Ryfylke.

Dermed blei vegen stengt og det blei sett inn ei motorskøyte mellom Ropeid og Sauda. Det tok fleire veker før noko blei gjort. Men så tok tyskarane til å røra på seg, fortel Arne.

- Telefonane hadde i ei tid vore stengt, men så ein kveld nådde ein tyskar fram til meg på telefonen. På gebrokkent tysk-norsk fekk eg beskjed om å møta på vegen klokka ni neste morgon. Eg var ille til mote, for eg rekna med at det kunne bli arrestasjon. Om morgonen kom det ein bil med fleire tyske offiserar, ein norsk tolk og ein person i Gestapoliknande uniform kjørte. Eg fekk ordre om å setta meg inn i bilen, og eg blei tatt med innover. Den turen gløymer eg aldri, for det gjekk unna i ein forferdeleg fart.

Eg trur ikkje det var ein mann som opna munnene under heile turen, før me stoppa framme ved rasstaden. Og heldigvis, der såg eg vegsjef Ødegård og tidlegare vegsjef Riis, som var pensjonist men som arbeidde ein del for vegvesenet under krigen. Då var eg letta, for eg skjønna kva det galdt. Me fekk ordre om å byggja ny veg til erstatning for tunnelen som hadde rast ut.

Då me hadde fått instruksane, spurde tyskarane om eg ville kjøra tilbake. Men eg sa nei takk. Eg var glad eg hadde kome frå det med livet, då me kjørte innover.

Fred

Arbeidet ved Varstadtunnelen var ferdig ved årsskiftet 1944-45. På det tidspunktet blei det meir og meir klart at det truleg gjekk mot slutten på krigen. Og så endeleg - i mai var det over.

Og det var ikkje berre nordmenn som jubla og var glade over freden. Arne Andersen fortel at det budde ein god del tyskarar i Skipavåg, mellom anna i privathytter som var beslaglagt. I eit av husa hang det eit stort foto av Hitler på veggen. Det blei fortalt at då dei fekk melding om at krigen var slutt, reiv dei biletet ned frå veggen, slengde det på golvet og hoppa og trampa på det.

Etter at ein russisk fange flykta frå Sauda, blei det forbudt for folk å visa seg på vegane i distriktet rundt. Etter mange vidervedigheter fekk Arne Andersen passerseddel slik at han kunne utføra arbeidet sitt på vegen.

FLIEGERHORSTKOMMANDANTUR
STAVANGER-SOLA

PASSIERSCHEIN

Herr Arne Andersen ist berechtigt,
Frau _____

das Sperrgebiet der Fliegerhorstkommandantur Stavanger-Sola zu betreten.
Das Sperrgebiet darf nur in der Zeit von 6,00 bis 20,00 Uhr betreten werden.

Gültig bis 28. 2. 19 41

Stavanger-Sola, den 6. 2. 19 41



[Handwritten signature]
Hauptmann a. d. d.

DEUTSCHE SICHERHEITSPOLIZEI

St.-Qu., den 9. April 1943

A u s w e i s

Der norwegische Staatsangehörige Arne Andersen
(Vor- u. Zuname)

geboren am: 9/1-1910 in Bjelland

wohnhaft Stavanger ist berechtigt, die

militärisch-polizeiliche Sperrung zu passieren.

gez. Kartung
SS- Hauptsturmführer

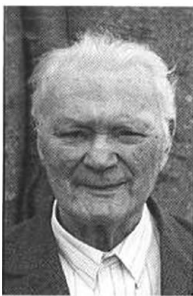
[Handwritten signature]

Vegbygging med innblanding fra plagsomme tyskere

Da krigen brøt ut, var jeg stasjonert på Hellvik. Vi holdt på å bygge opp igjen Opstad tvangsarbeidskoloni, som var nedbrent tidligere på året.

Kolonien på Sirevåg med ca 30 mann, var i drift; men da krigen kom stakk de innsatte av etter hvert. Der var bare «sovende vakt» i brakken, så det var lett å rømme.

AV PENSJONERT
VEGMESTER
BJARNE STEINSKOG



Da den siste gruppen på 5-6 mann var rømt, ble jeg beordret til brakken på Sirevåg, der jeg skulle holde meg i skjul om natten. En trodde nemlig at fangene ville ta seg inn i matbodene, for å skaffe seg mat.

Jeg var alene og skulle derfor ikke gjøre noe forsøk på å pågripe dem, men så lydløst som mulig varsle Opstad gjennom telefonen. Senere fikk jeg vite at fangene hadde tatt seg fram til Oгна stasjon og var på veg østover med toget, da jeg «vaktet» på dem i brakken.

Anlegget Oгна- Tengs

I mai 1940 startet vi med forsert drift på anlegget Oгна-Tengs. Serlig parsellen Hellvik - Hegrestad var en stygg flaskehals. Der ble arbeidet på to skift, fra kl. 4.30 til kl. 22. Utover sommeren og høsten var det 20 arbeidslag (120 mann) i arbeid mellom Hellvik og Tengs.

Det var en travel tid. Noen ferie ble det ikke det året.

Plagsomme tyskere

Tyskerne var meget plagsomme; alt gikk for sent, mente de. En tysk offiser spurte meg en gang hvor mange mann jeg hadde i arbeid på en påvist strekning (300 - 400 meter). 50 mann, svarte jeg. I Tyskland ville vi satt på 500, svarte han.

Under tilknytningen av en ny bru, måtte vi stenge vegen en tre - fire timer og lede trafikken over en dårlig markeveg. Dette var sabotasje, mente tyskerne. En tysk offiser var meget sint. Han holdt det gående hele tiden med kjeft og kritikk, men da vi satte trafikken inn på den nye brua spanderte tyskerne sigarer på hver enkelt i arbeidslaget, - jeg fikk ikke.

«und fann hier»

En dag jeg var i Egersund traff den tyske kommandanten meg. Han tok meg med til sitt kontor, der en tolk ved hjelp av et kart viste meg hva det gjaldt. Under dette arbeidet grep kommandanten inn, pekte på et vann på kartet og sa «und fann hier». Han uttalte bokstaven v på sin måte, og meningen ble da feil -.

Veganlegget Oгна - Tengs ble ferdig i november 1940 og de fleste av arbeiderne flyttet over på jernbaneanlegg.

Til Ryfylke etter flommen

En stor flom i november 1940 gjorde stor skade, serlig i Ryfylke. Den nye Storå bru i Årdal, brua i Hjelmelandsvågen og Tytlandsvik bru ble ødelagte. Jeg var da en tur i Hjelmeland og fikk satt igang bygging av provisoriske bruer i Hjelmelandsvågen og i Tytlandsvik.

Opstadleiren i Årdal

I april 1941 startet vi med koloni for tvangsarbeidere i Årdal. Der var fire arbeidslag og ca 20 mann, som bodde i en brakke ovenfor Tveidabrekka. De var beskjeftiget med ny veg i Tveidabrekka (den gamle var helt rasert av flaumen). Et arbeidslag var og i arbeid på Storå bru.

Våren 1942 ble arbeidet stoppet og en del av tvangsarbeiderne ble da satt på skoghogst i Årdals-området.

Fedrelandssangen på Årdal kai

En fin vårdag i april 1942 flyttet jeg fra Årdal. Båten gikk tidlig om morgenen, men på kaien stod det en mengde folk.

Jeg fikk da høre at folkene var møtt fram for å ta avskjed med læreren, som da var arrestert og skulle sendes med rutebåten. Da båten la fra kaien, stemte folke-mengden i og sang fedrelandssangen.

Midtre linje i Gyadalen

1. august 1942 startet vi opp på veg-anlegget Midtre linje Stavanger - Oslo i Gyadalen. Denne vegen var nok viktig for tyskerne. På anlegget var det ekstraordinære lønnsatser, som lå langt over de ordinære. Heller ikke Reichskommisars bestemmelse om at der i 1945 skulle arbeides for ordinære lønnsatser ble satt i verk på anlegget.

I vinterhalvåret måtte der sendes melding om vegens tilstand hver dag.

Der var «fredeligere» forhold på dette anlegget enn på vegen Oгна - Tengs. Vi fikk arbeide helt «i ferd for tyskerne».

Jeg hadde tillatelse til å kjøre motorsykel. En dag ble jeg stoppet og kontrollert fire ganger mellom Krossmoen og Bue; men bare en gang ble jeg beordret av sykkelen og med «hendene i været» for nøyere undersøkelse.

Sprengstofflager-kontroll

I 1944 begynte tyskerne med kontroll av sprengstofflagrene. Etter å ha foretatt kontroll og optelling første gang, pekte tyskeren på meg og sa på en barsk måte: «Nu blir det kontroll hver måned og hvis noe da ikke stemmer blir du skutt».

Jeg hadde da også tilsynet med anlegget Tjørhom - Kvinen i Sirdal, der det var et stort sprengstofflager (over tre tonn dynamitt). Tyskerne hadde serlig stor oppmerksomhet rettet mot dette lageret. De for grundig fram der.

Siste gang det var kontroll var i april 1945. Jeg sa da til kontrolløren: «Dette blir vel siste gangen». Tyskeren så da lenge på meg før han svarte, men så kom det: «Godt krigen snart slutt».

På tvangsarbeid i Nord-Norge

Under krigen var det ei omfattande tvangssending av vegarbeidarar til Nord-Norge frå Sør-Norge (fylka til og med Nord-Trøndelag). Det fins ikkje tilgjengelege kjelder over kor mange som totalt blei tvangssende nordover, men det dreier seg om fleire tusen.

AV HARALD SEL

Frå Rogaland blei det tvangssent færre enn frå fleire andre fylke. Truleg var det mellom 100 og 200. Men heller ikkje i vårt fylke har historikarar finstudert kjeldematerialet, slik at ein veit kor mange som blei tvangssende

Tre vekers reis

Johannes Sønstabø hadde ennå ikkje gjort rogalandeing av seg i 1940. Han arbeidde på anlegget Kyrping - Fjæra langs Åkrafjorden frå 1940 til august 1942. Då blei han tvangsutskrive til vegarbeid i Finnmark.

Reisa tok tre veker og gjekk med bussar frå Oslo Sporveier. Væpna tyske vakter passa på at ingen stakk av under transporten, som var alt anna enn behageleg. Mellom anna fortel Johannes at det var så som så med komforten når dei overnatta.

- På Lillehammer f.eks. låg me i rekker på gata med fortauet som hovudpute og hestedekken over oss. Men det gjekk. Temperaturen var tolleg god, og me var unge, seier Johannes.

Omn-steikte mjøl-tugger

Det var på vegen via Lakselv over til Finland på nord-fronten Johannes blei sett på tvangsarbeid. Maten var dårleg. Den enkelte måtte helst syta for seg

- Me fekk tak i litt bakemjøl på butikken, blanda det med vatn, knadde blandinga og steikte den på vedovnen. Det var ikkje godt - nett, men når sulten regjerte gjekk tuggene ned, utan smør og utan pålegg. Knagje var det, og arbeidsinnsatsen var ikkje stor. Me var heller ikkje interesserte i å arbeida meir enn

høgst nødvendig når me visste kven som hadde mest interesse av vegen.

For Johannes sin del vara arbeidet i Finnmark i omlag tre månader. Julia 1942 var han heime att hos familien på Bremnes. Heimreisa gjekk med Hurtigruta til Bergen.

- Men komen til Bergen fekk eg ikkje husrom, og det blei til at eg sistpå fekk overnatta i ei celle på politistasjonen, ler Johannes Sønstabø.

Utrivelg transport og bederva mat

Avdøde Gunvald Stange frå Karmøy blei sendt nordover til Repparfjordfjellet ved Alta i juni 1943. I eit intervju med Ryggjavegen i 1984, har han fortalt om reisa nordover og om forholda i arbeidsleiren.

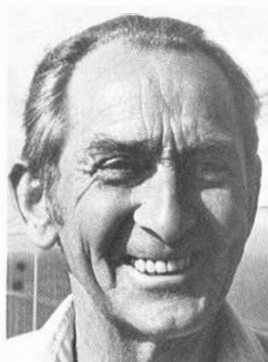
- Det tok lang tid å koma fram til Alta. Først bar det innover til Ølen med lastebil, så vidare til Bergen og derfrå over fjellet med tog til Oslo og Trondheim.

I Bergen var me blitt stua saman i ein turnhall om natta. Om det hadde vore trangt der, blei det ikkje betre då me kom til Trondheim. Der blei me stua saman med 700-800 andre i noko som likna på ein fangeleir.

Mat var det lite av, og det vesle me fekk var nærmast bederva. Så begynte det å versera rykte om at me skulle til fronten. Desse ryktene blei ikkje mindre, då det blei kjent at me skulle sendast vidare til Tromsø i vanleg trosstransport. Dette blei det ikkje noko av. Me blei sendt puljevis, først med tog og så med bil.



Johannes Sønstabø



Gunvald Stange



Valdemar Lillehammer

I Tromsø blei me på ny stua inn i ein turnhall for ei heil veke. Då blei me frakta vidare med ein gammal og rusten nederlandsk lektur. Alt var så nedslite på den farkosten, at det var eit under at me kom fram i live.

Rimfrost og «fiskesuppe»

«Den som må venta lenge, ventar på noko godt», heiter det gjerne, men det gjaldt ikkje i dette tilfellet. Då Gunvald Stange og dei andre karane kom fram til Repparfjordfjellet, blei dei stua saman 27 mann i små kalde brakker. Gunvald fortel:

- Då me vakna om morgonen var det rimfrost på sengkleda. Maten var likevel det verste. Me fekk noko dei kalla fiskesuppe. Eg trur ikkje fisken var sløygd før han var kokt.

Gunvald Stange sitt tvangsopphald i Finnmark vara eit halvt år. Han fekk reisa heim til jul 1943.

Snøskjerm-bygging

Også Valdemar Lillehammer var på tvangsarbeid i Finnmark. I fire månader hausten 1943 arbeidde han med å setta opp snøskjermar langs vegen på fjellet mellom Alta og Kirkenes.

Også han fortel om ei strabasios reise nordover med tog og bil og til slutt med ei gammal sement-skute frå Tromsø til Alta. Og i Alta fekk dei inga «hjarteleg mottaking», fortel Valdemar.

- Brakkene me skulle bu i var ikkje ferdige og kaldt var det. Me gjekk to døgn utan mat før tyskarane skaffa oss litt vomfyll. Då fekk me også nokre brakker til å vera i, men det var skrale greier.

Framhald side 26

Polskfødte
Roman Piekart

Gjennom krigens helvete til fridom i Norge

Av vegvesen-folk i Rogaland er truleg Roman Piekart den som meir enn nokon andre fekk gjennomleva krigens helvete.

Knappt 18 år gammal blei han brutalt dratt inn i verdskrigens grusomme galskap, polskfødde Roman. Lagnaden førte han til Norge. I mai 1945 var han tysk krigsfange i Nord-Norge. I Norge fekk han eit «nytt liv» etter frigjeringa. I 15 år - frå 1967 til 1992, arbeidde han i Statens vegvesen Rogaland.

AV HARALD SEL

Roman Piekart er fødd i Warszawa i 1925. Som 14-åring opplevde han første møtet med krigens redsler, då Tyskland okkuperte Polen.

- I. september 1939 såg eg flya koma innover byen. Jernbanestasjonen blei bomba og bygningar sto i brann. Me var ikkje forberedt på alt det vonde krigen førte med seg. Det er slikt ein ikkje kan forestilla seg før ein opplever det, seier han.

Arrestert av nazipolitiet

I 1940 inngjekk Roman kontrakt som læregut på ein mekanisk verkstad i Warszawa. Men det gjekk dårleg for berdiften, og som læregut var det knapt nok han fekk løn for arbeidet. I 1943, før lærekontrakta var ute, fekk han arbeid i



Allierte krigsfangar
i tysk fangenskap i
Finnmark.
Foto: NTB

ei anna bedrift. Dette var nok til at han kom i nazipolitiet sitt søkelys. Han blei arrestert for å ha brote arbeidskontrakta, og sendt til tvangsarbeid i Tyskland.

Tvangsarbeid i Tyskland

Djvelskap og menneskeforakt som den unge Roman måtte lida seg gjennom i dei knapt to åra fram til freden, kan ein berre ana. Sjøl brukar han ikkje dei store orda, når han fortel. Så lett å snakka om er det heller ikkje, minna er vonde.

- Trass alt var eg heldig, seier han. - For dei tok litt hensyn til oss som var unge. Likevel. Særleg den psykiske påkjenninga var stor. Og så fekk me lite mat, sjøl om me måtte arbeida hardt. Det kunne gå opptil eit døgn med samanhengande knallhardt arbeid. Det skjedde f.eks. ofte i den første tida, då eg låg i tvangsarbeidsleir like ved Berlin.



Roman Piekart

Omflakkande fangeliv

Etter ni månader ved Berlin, starta eit omflakkande fangeliv for Roman Piekart.

I mars 1944 blei eit fangetog av kuvogner lasta opp, og mellom fangane var Roman.

- Me blei frakta til ein ukjent hamneby, og deretter blei me stua ombord i ein båt. Denne frakta oss til Turku (Åbo) i Finland. Så starta ein ny kuvogntransport. Etter fire døgn kom me til Rovaniemi i Nord-Finland.

Etter ei tid på tvangsarbeid utanfor Rovaniemi, var Roman innom fleire andre fangeleirar lenger nord i Finland.

Så, hausten 1944, gjekk fangetransporten til Karasjok. Heller ikkje her var opphaldet langt. Før Sovjet-troppane rykka inn og frigjorde Finnmark seinhaustes 1944, hadde tyskarane sendt Karasjokfangane til Tromsdalen. Her var Roman Piekart då Norge blei fritt 8. mai 1945.

«Nytt» liv i Norge

Ved frigjeringa hadde tyskarane fleire tusen polske krigsfangar i Nord-Norge.

Forholda i Polen var uvisse og delvis kaotiske i 1945, og mange av polakkane søkte om opphaldsløyve her i landet. Mellom desse var Roman Piekart.

Søknaden blei innvilga. Eit «nytt» liv i eit nytt fedreland tok til. Han var berre 20 år gammal. Som tallause andre hadde han fått tenåra øydelagde av krigens helvete. Men trass lidingane, han var mellom dei heldige. Han overlevde, og han fekk oppleve- og leva vidare i fred og fridom.

Aktør under krigshistoriske hendingar

Avdøde Trygve Gimnes, som var vegsjef i Rogaland frå 1956 til 1971, tenestegjorde i Finnmark frå 1938 til hausten 1945.

Under krigen var han med i motstandsarbeidet, og han var ein viktig person i krigshistoriske hendingar. I juni 1944 måtte han flykta til Sverige, og han kom seg vidare til England.



Trygve Gimnes

AV HARALD SEL

Heldigvis blei ikkje tida i landflyktighet så lang. Hausten 1944 måtte tyskarane trekka seg ut frå Finnmark, etter at sovjetiske styrkar rykka inn. Trygve Gimnes vende tilbake til det krigsherja fylket, nå som vegdirektør for administrasjonen i den frigjorde delen av Norge.

Sambandssenter på vegkontoret

Første delen av krigen arbeidde Gimnes i Vadsø. I 1942 blei han overført til teneste som sjef for vegkontoret i Alta. Her kom han med i det verkeleg store krigsspelet, som mellom anna førte til at verdas største krigsskip, «Tirpitz», og slagskipet «Scharnhorst» blei senka.

I boka «Tirpitz» (Gyldendal, 1983) skriv Reidar Hirsti mellom anna dette om den illegale verksemda ved vegkontoret:

«Under golvet i vegkontorets brakke ble det etablert en hemmelig radiosender. Herfra ble det daglig tikka meldinger om «Tirpitz» og «Scharnhorst» (som låg i Altafjorden), over til England. Virksomheten i vegbrakka fikk avgjørende betydning for utfallet av «slaget» om Nordishavet.»

Torstein Raaby heitte den hemmelige agenten, som kom frå England for å organisera sambandstenesten mellom Alta og

England. Trygve Gimnes «tilsette» han som hjelpekasserar ved vegkontoret i Alta. Derifrå kunne han fritt driva etterretningsarbeidet og sambandstenesten midt i eit område der tyskarane hadde ein kjempstor marinebase med tusenvis av soldatar.

Tyskarane slo til

I åtte månader gjekk alt bra. Men i juni 1944 kom tyskarane på sporet av den illegale verksemda ved vegkontoret. Mange på vegkontoret kom seg unna, mellom dei Trygve Gimnes som flykta

til Sverige og seinare til England. Men kasseraren, Karl Rasmussen, blei arrestert. Under avhøyr av Gestapo i Tromsø, såg han sitt snitt til å hoppa ut av vinduet høgt oppe i etasjane. Han blei drept momentant. Ved å ta sitt eige liv, risikerte han ikkje å røpa det han visste og dermed setta andre sitt liv i fare.

Karl Rasmussen var den gongen nygift. Enka, Sigrid Rasmussen, flytta seinare til Rogaland, der ho framleis bur i Sandnes.

Vegdirektør i rasert fylke

Etter at sovjetiske troppar hadde frigjort Finnmark hausten 1944, kom Trygve Gimnes heim att frå England. Han blei vegdirektør og skulle leia arbeidet med vegstellet i den frigjorde delen av Norge. Fylket var totalt rasert, - herja og brent. Til dømes var kvar einaste bru i fylket sprengt.

I eit intervju med Rygjavegen i 1985, fortalde Trygve Gimnes mellom anna dette om det harde og til dels farlege gjenreisingsarbeidet som han var med på:

- Me kjøpte drivtømmer, og lappa saman sundskotne brubjelker. Hovudsaka var å få opna vegane for sovjetiske og norske troppar. Det gjekk på eit vis, men det var vanskeleg og kunne også vera farefullt. Tyskarane hadde plassert sprengladningar på dei utruegaste plassane, då dei trekte seg tilbake. Mellom anna var det plassert sprengstoff i maskinar som sto igjen. Me hadde fleire sprengingsulykker, men heldigvis var det ingen dødsfall mellom vegvesenet sine folk.

Det blei snart kjent over helle landet at Finnmark var fritt, etter at Sovjet-styrkar jaga tyskarane ut i oktober 1944. Mellom anna blei det droppa flygeblad frå allerte fly. Her ser me framsida av eit flygeblad med informasjon om det herja og brende, men frie Finnmark.

Bladet er frå eit nattleg flydropp over Sokndal i november 1944, der fleire tusen eksemplar av flygebladet blei sleppt ut.

Herjet og brent MEN FRITT



Lars Lillehammer:

Oppsynsmann Lars Lillehammer var tillitsmann i Sandeid for Milorg frå hausten 1941, då Militærorganisasjonen blei organisert i Rogaland. Han blei arrestert i februar 1943 og sat i tysk fangenskap fram til freden. Etter eit opphald på Grini, blei han i august 1943 sendt til «utryddingsleir» i Østerrike. Seinare blei han sendt til ein arbeidsleir i Jugoslavia, der fangane bygde vegtunnel mellom Jugoslavia og Østerrike. Etter at Tyskland kapitulerte, kom han heim via Sverige med «dei kvite bussane», ein transport som var organisert av den svenske diplomaten og fredsforkjemparen grev Folke Bernadotte.

AV HARALD SEL

Etter det me får opplyst, var Lars Lillehammer den einaste vegvesenstilsette i Rogaland som sat i fangenskap i Tyskland. Han døydde i 1968, 74 år gammal.

Det er sonen Valdemar, som har fortalt oss om faren sin krigslagnad, ut frå det Lars Lillehammer fortalde han om redselsopplevingane.

Også Valdemar arbeidde i Statens vegvesen gjennom det meste av krigen, og han overtok som Milorg-tillitsmann i Sandeid etter at faren var arrestert.

I februar 1943 fekk Lars Lillehammer telefonordre om å møte hos Gestapo i Haugesund. Det viste seg at Gestapo hadde fått kjennskap til at han var Milorg-tillitsmann. Han blei straks arrestert, sendt til arrest i Stavanger og vidare til Grini

Redselsfengsel i Berlin

I august blei Lars Lillehammer saman med 10 andre Grini-fangar plukka ut for å sendast til den berykta «utryddingsleiren» Mauthausen, som ligg i Østerrike.

På vegen til Mauthausen blei fangane midlertidig plassert i fengselet Alexander Plats i Berlin. Dette blir rekna for å vera eit av dei verste fengsla i nazi-Tyskland.

I dødsleir og tunnelarbeidar-fange

Saman med omlag 120 andre var han stua inn i eit rom på ca 7 x 8 meter. Det vrimla av lus og veggdyr og lufta var heit forpasta. Her fekk Lars Lillehammer skabb, og plagdes svært av dette.

Utryddingsleir i Østerrike

Etter nokre dagar i Berlin gjekk transporten vidare til Mauthausen via Tjekkosllovakia. I konsentrasjonsleiren var det ca 15.000 fangar, og etter det Lars fann ut var han og dei 10 andre Grini-fangane dei første nordmennene som hamna i denne leiren.

På grunn av skabben, blei Lars lagt inn på «sjukehuset». Også der var det fælt. Han var plassert saman med ca 600 andre fangar på tre rom og dei måtte liggja to og tre i kvar køy. Men han blei nå innsmyrt med salve som tok knekken på skabben, og blei etter nokre dagar «utskreven» frå «sjukehuset».

Forholda var grusomme, minimalt med mat og hardt arbeid. Til vanleg døydde mellom 25 og 30 mann i døgnet. Dei blei lagt i ein haug og kjørt bort ein gong om dagen.

Tunnelarbeid i Jugoslavia

Lars Lillehammer var heldig. Etter fire veker blei han sendt til Jugoslavia og plassert i Laybelpass Arbeitslager. Fangane i denne leiren hadde som oppgåve å slå ein 1.750 meter lang tunnel mellom Jugoslavia og Østerrike. Dermed blei Lars tunnelarbeidar resten av krigen, saman med omlag 2000 andre fangar.

- At far var vegarbeidar og ein dyktig fagmann var nok det som berga han. I tunnelprosjektet var han ein mann dei kunne bruka, og han fekk kanskje litt betre behandling.

Eigentleg er det ufatteleg at han klarte seg. Han hadde alltid hatt dårleg mage,



Lars Lillehammer

og kunne lett ha bukka under berre på grunn av den dårlege maten, seier Valdemar Lillehammer.

Lars Lillehammer var ein kraftig mann. Då han blei arrestert i 1943 vog han omlag 80 kilo. Då han kom til Sverige med ein av dei kvite bussane i mai 1956, vog han 52 kilo. Så avmagra var han trass i at han hadde hatt rimeleg gode forhold i Laybelpass Arbeitslager, samanlikna

med det som var vanleg i tyske konsentrasjonsleirar.

Framhald frå side 23

På tvangsarbeid i Nord-Norge

Utvegar for å sleppa

Mange prøvde å finna utvegar når dei blei tvangsbeordra til Nord-Norge, slik at dei kunne sleppa å reisa. Og mange fann utvegar for å gå klar. Audun Løken f.eks. søkte og blei opp-tatt på handelsskule. Det var fritaksgrunn god nok.

«De reiser vel ikkje»

Andre let berre vera å reisa og dreiv «gøymeleik» med tyskarane og nazistane. Leif Byrkjedal arbeidde i Giljajuvet sommaren 1943. Så ein dag kom avdelingsingeniør Sverre Jørgensen til anlegget med fleire tvangsbeordringar. Leif og fleire andre skulle til Nord-Norge på vegarbeid.

- Jørgensen las opp beordringa. Men

Arrestert og torturert i april 1945

Sakarias Nesheim frå Nedre Vats var 37 år då krigen kom til Norge. Han arbeidde i Statens vegvesen og dreiv i tillegg sitt eige transportfirma - det som i dag heiter Sakarias Nesheim A/S. Han døydde i 1979, 76 år gammal.

Under heile krigen var Sakarias Nesheim med i motstandsarbeidet.

I særleg grad gjaldt dette transportarbeid for ei gruppe sabotørar under leiing av Bjørn Låstad og Jakob Kleppa.

Det gjekk bra heilt til midten av april 1945. Han blei arrestert, mishandla og torturert. Men freden kom og berga han frå å bli sendt til Tyskland.

AV HARALD SEL

Son til Sakarias, Sigfred Nesheim, fortel at faren helst ikkje ville snakka om krigen

så, då han var ferdig, la han til: «Men de reiser vel ikkje».

Leif Byrkjedal og fem av arbeidskameratane tok Jørgensen på ordet. Dei oversåg beordringa og heldt seg heime. Dermed fekk lensmannen ordre frå nazi-styresmaktene i Stavanger om å pågripa dei og tvangssenda dei nordover. Men lensmannen gjekk ikkje nazistane sitt ærend, fortel Leif.

- Han kom oppover fleire gonger for å «ta oss», men han ringde alltid heim til oss før han tok ut på leiting. Så tok me oss ein tur på fjellet, så pass at han ikkje fann oss.

Seinare sende dei folk frå Stavanger for å få tak i oss. Dei stolte ikkje på lensmannen lenger. Men me fekk eit forvarsel om det også og stakk av. Nå måtte me halda oss delvis skjult i fjellet, og slik gjekk det til krigen var slutt, fortel Leif.

og det han var med på. Minna og opplevingane etter arrestasjonen var nok så vonde at han helst ville fortrenge og gløyma alt saman. Sjøl var Sigfred 14 år, då krigen kom.

- Etter at krigen hadde kome skjøna eg at han dreiv på med noko som det ikkje var lov å snakka om, fortel Sigfred. - Han lurte seg bort om kveldane og nettene, men han sa aldri eit ord om kva han skulle eller kva han var med på. Heller ikkje mor visste noko som helst, trur eg.

Dramatisk arrestasjon

Om arrestasjonen midt i april 1945 fortel Sigfred Nesheim:

- Eg hadde fylt 18 år då, fått førarkort og heldt på med ein bil i garasjen. Så fekk eg sjå denne Gestapo-bilen som fór og pendla bort på vegen. Far var i sauefjøset, for det var midt i lemninga. Eg skjøna det måtte vera noko gale og fór ned til han.

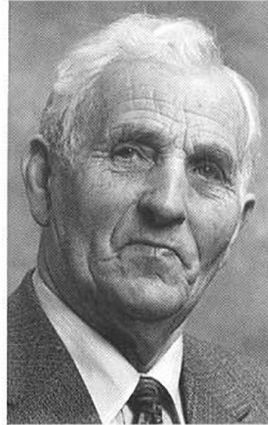
Så kom dei som «kuler» - tre mann, reiv oss ut, stilte oss opp til muren ved sauefjøset og retta geværa mot oss. Eg frykta at dei ville ta meg også, men dei let meg vera att og drog avgarde med far. Han fekk ikkje veksla eit ord med mor eller nokon av barna. Han fekk ikkje ein gong byta klede; han gjekk i ein møkkete kjeladress.

Heldt tett

Om det som hende i arresten i Hauge-sund fekk Sigfred veta ein del etter kvart, sjøl om faren hadde stor motvilje mot å snakka om det.

- Eg fekk «grava» litt ut av han då og då, seier Sigfred, og fortel:

- Han var utsett for vedvarande avhør kombinert med mishandling og tortur. Mellom anna slo dei han med ei klubbe



Sakarias Nesheim

på «kula» bak i nakken. På grunn av dette hadde far mykje vondt i hovudet så lenge han levde.

Innimellom blei han kasta ned i ein kumme. Far fortalde ein gong at «der såg det ikkje fint ut». «Eg var ikkje den første som hadde blitt kasta ned i den kummen, blodig og skamslegen», sa han.

Men trass i gjentatte forhør og tortur, Sakarias Nesheim heldt tett. Ingen av medlemmene i sabotasjegruppene, som han samarbeidde med, blei arrestert.

Etter 14 dagar i Hauigesund, transporterte tyskarane han til Stavanger. Her var det gjort klar for transport av ei gruppe fangar til Tyskland. Men den transporten blei det heldigvis ikkje noko av. Dette var ein av dei siste dagane i april. Dei fleste tyskarane innsåg at krigen snart var tapt. Sakarias sat i fengselet på Lagårdsvegen fram til frigjeringsdagen.

Trudde han var død

Me spør Sigfred Nesheim om familien fekk veta noko om lagnaden til faren, etter at han var arrestert.

- Ingenting før 8. mai. Då tok han kontakt sjøl over telefon frå Stavanger. Fram til då følte me at me aldri kom til å få sjå han att. Me rekna med at han hadde vore borti så mykje, at det ville vera lite truleg at han skulle gå klar. Me var ein stor barneflokk, og det var knallhardt dei vekene han var borte. Eg er den eldste i søskenflokk. Det siste han hadde sagt til meg før dei tok han, då me sto ved muren, var: «Du får klara dette best du kan, mens eg er vekke.» Då han ringde, trudde me nesten ikkje det var sant. Det var fantastisk.

Dagen etter, 9. mai, kom han heim. Då var det ei tilstelling i kyrkja, og han kom direkte dit.



Rutebåtar i motstandsarbeid

Sjøvegen spela den suverene hovudrolla i Ryfylke-samferdsla gjennom krigsåra. Det fanst få viktige sambindingsvegar, og biltalet var lite. Kaiar og rutebåtar knytte kontakt bygdene imellom og mellom bygdene og byen. Den gongen hadde Stavanger ein viktigare posisjon som byen for alle ryfylkingar enn han har i dag.

AV NJÅL TJELTVEIT

Krigen hadde ikkje vart lenge før vanskanane med å skaffa drivstoff melde seg. Alt hausten 1940 kom det pålegg om å spara. Dette fekk både rutebåtar og bilar merka. Olje og bensin skorta det på, før det også blei for lite kol.

Innskrenka rutetilbod

Ruteselskapa fekk pålegg om å redusera rutebilbodet. Selskapa laut levera nye ruteframlegg, for å visa at dei brukte mindre drivstoff. Gjennom krigsåra minka båttilbodet gradvis, og dampskip som brukte kol, fekk halda ut lengst. Vinteren 1945 blei det gjort store nedskjeringar i rutetilbodet. Vinteren

1945 hadde båtane til Sauda og Sandeid berre to turar for veka.

Hamstreturar og byferder

Etter kvart som varetilbodet blei redusert, fekk rutebåtane mindre gods å frakta på. Men folk reiste med dei rutene som gjekk.

Mange byfolk drog på hamstreturar til Ryfylke. Når fjordabåtane kom til Stavanger, sto det ofte kontrollørar på kaien og venta. Både byfolk på hamstretur og bygdefolk på byferd hadde gjerne med seg kjøt, smør og andre landbruksprodukt. Folk stirde mot kaien når båten nærma seg land, for å sjå om det blei kontroll.

Lurte kontrollørane

Mannskapet på fjordabåtane hjelpte dei som frakta matvarer til byen «utanom systemet». For å lura kontrollørane, blei matvarene gøymde ulike stader rundt om på båtane. Seinare på dagen gjekk folk om bord i båtane att og henta med seg varene. Dette «spelet» såg mange av båt-mannskapet på som motstandsarbeid og hjelp til å driva matauk for vanlege folk.

«Fisterfjord» i motstandsarbeid

Enkelte rutebåtar spela ei meir aktiv rolle i motstanden mot det tyske regimet. Ein

«Fisterfjord» spela ei aktiv rolle i motstanden mot det tyske regimet. Her ser me båten ved kai i Vik i Erfjord, under ein fellestur arrangert av Stavanger Turistforening før krigen.

Foto:

Stavanger Turistforening/Statsarkivet.

av desse var Jøsenfjord Rutelag sin fjordabåt «Fisterfjord». Denne båten blei ein viktig kontaktfremmidlar mellom motstandsfolk i Førre inst i Jøsenfjorden og kontaktnettet i Stavanger.

Den første tida var det styrmann Johannes Langvik som formidla brev begge vegar mellom Førre og Stavanger. I Førre var det bygt opp eit aktivt motstandsreir der både folka på garden og aktivistar i dekning deltok. Langvik sytte for å gøyma motstandsfolk i lugarar om bord, når dei reiste til og frå Vadla.

Frakta radiosendar

Ein gong samarbeidde Johannes Langvik med motstandsfolk om å frakta ein sendar frå Stavanger til Jøsenfjorden. Ein aktiv motstandsmann, som var hamnebetjent i Stavanger, la til på utsida av «Fisterfjord» med hamnevesenet sin båt. I løynd blei fleire kulli løfta med vinsjen om bord i rutebåten og plassert i lasterommet. Neste dag hadde «Fisterfjord» sendaren med seg til Vadla. No fekk motstandsfolka i Førre kontakt med England, og mange viktige meldingar kunne formidlast med rutebåten mellom Førre og Stavanger.

Meldingar mellom motstandsfolk

Brev til og frå Førre blei henta og leverte

i løyund då rutebåten låg ved kai i Vadla etter «arbeidsdagen» var slutt. Johannes Langvik fortalde nokre år før han døydde at han brukte stutesalen på «Fisterfjord» til gøymestad for breva. Der fans det ein sprekk oppe under ein bjelke. Den var god å bruka. Når breva skulle fiskast fram, nytta Langvik ein streng.

Det kunne vera ein fordel å ikkje bera breva på seg og heller gøyma dei slik at ingen lett kunne finna dei om det skulle bli ransaking om bord.

Sidan kom matros Jakob Kleppa til å ta over mykje av arbeidet med brevformidlinga. Han gøymde av og til breva i sokkane sine, men ofte brukte han fleire private gøymestader på båten, mellom anna i lasterommet. Faren for kontroll var størst på vegen til Stavanger.

Viktige meldingar mellom motstandsfolka i Førre og England, blei formidla til Stavanger der rutebåten spela ei nødvendig rolle.

Hemmeleg brevutveksling

Lenge var ei jente frå Førre som budde i Stavanger, Alvhild Førre, den som møtte opp i Stavanger. Ho kom ofte syklande ned til kaien. Sidan laut ho flykta til England, og nye folk tok over.

Ein gong blei brev bytte mellom Jakob Kleppa og ei dame midt i Østervåg, der dei to utveksla brev svint og umerkande. Også ein mann som arbeidde på ein manufakturforretning, var kontaktperson for hemmeleg utveksling av brev. Jakob Kleppa visste aldri noko om innhaldet i breva han formidla.

«Fisterfjord» hadde ikkje rute til Vadla kvar kveld. Ein gong fekk Jakob Kleppa melding om å levera brev til ein kontaktperson på Hjelmeland. Neste morgon kom same mannen med brev før båten gjekk til byen. Då hadde kontaktmannen på Hjelmeland gått til Førre med motorbåten sin om natta.

Gestapo slo til

«Fisterfjord» si rolle som kontaktperson mellom Førre og Stavanger fekk ein brå slutt, då sentrale motstandsfolk i fylket brått blei arresterte. I september 1944 blei mange i Førre og andre stader i Jøsenfjorden henta av Gestapo. I fengsel hamna også fire av menneskapet på «Fisterfjord». Tre av desse blei sende til Grini fordi dei hadde bruka rutebåten til hemmeleg brevsending og stille innsats i motstandsarbeidet.

Sprenging av gamle Prestbrua i Sokndal

Om sommaren 1943 var den nye brua ved Eik prestegard og Åmot på Rv 40 (nå Rv 44) ferdig.

Tyskarane fann ut at dei ikkje ville ha to bruer på same plassen, og at den gamle Prestbrua frå 1902 - med sin fine kvelv av kilt stein, skulle sprengjast.

Tyskarane plasserte store sprengladningar ved brufundamentane på begge sider av elva. Den næraste befolkningen i området (frå Eik prestegard, Åmot og Haneberg) blei evakuert.

Det var stor spenning blant den sivile befolkningen. Dei hadde samla seg oppå Skortefjellet ute på Frøyland for å sjå på øydeleggelsen. Sprenginga blei utført med stort smell og mykje svart røyk. Røyken forsvann, og brua var like heil og fin. Då roppte tilskuarane på Skortefjellet hurra.

Tyskarane fekk vistnok tips om at sprengstoffet måtte plasserast under

bruas høgaste kvelv. Då dette blei gjort, kom det bare eit lite puff, så var denne brua øydelagt for alltid.

Elveløpet måtte reinskast for stein frå brua, og den blei seinare brukt til steinsetting (muring) av ein lang bekk langs dyrka mark på prestegarden.

Oppsitarane på Åmot var aldri fornøgd med oppreinskinga av elveløpet. Etter mange år med «om og men» gjekk Statens vegvesen med på å rydda meir ved det gamle brufundamentet på vestsida av elva.

Det var under dette oppreinsingsarbeidet at Torbjørn Hellenen fann dei tre delane som høyrde til ein runestein, med over 1000 år gammal skrift, og som gjorde at runene kunne tydast.

Det er denne runesteinen som nå er plassert ved inngangen til Vegkontoret i Stavanger.

HENRY NESVOLD

Matauk på Tronvik-anlegget

Bernhard Hegdal frå Sokndal arbeidde i Statens vegvesen under heile krigen. Totalt hadde han nære på 50 års teneste i etaten, då han nådde pensjonsalderen i 1974.

- Det kunne bli skralt med kosten av og til, seier Bernhard Hegdal. Han minnes krigen med alt det vonde som fylgde med. Men i ettertid er det også ting ein kan le av. Han fortel om tida då han arbeidde i Tronvik ved Moi, mot slutten av krigen.

- Også her var det så som så med kosten. Ein kveld tok Mathias Kleven

avstad til Hovsherad. Der fekk han kjøpt ei ku, som ikkje tok kalv, og drog henne med seg i band til anlegget. Me drog ein steinbuk opp i skogen ovanfor Tronvik. Her slakta me kua, heiste henne opp i steinbukken og flådde henne. Av slaktet laga me både pølser og litt av kvart, så me hadde godt med mat ei tid framover.

Ein anna gong var ikkje Mathias like heldig. Då kjøpte han ei gammal geit. Men den var seig, humrar Bernhard Hegdal.

HARALD SEL

Tidlegare vegmeister Harald Gederø var litt over 21 år då krigen kom. Han var på nøytralitetsvakt ved Sandnes i slutten av mars og dei første aprildagane i 1945. Han var berre så vidt komen heim til Karmøy då tyskarane kom. For å bruka Harald sine egne ord: - Då small det. Då var det krig.

AV HARALD SEL

Straks etter krigsutbrotet fekk Harald Gederø arbeid på veg-anlegget Kopervik - Falnes på Karmøy. Dette var eit kortvarig anlegg, og han såg seg om etter anna arbeid.

Sørlandske hovedveg

- Me hørde rykter om ei stor utbetring av Sørlandske hovedveg i Sokndal mellom Hauge og Åna Sira. Me var fleire som reiste til Hauge. Der møtte me oppsynsmann Kapstad. Han sette oss i arbeid, og så forsvann han. Han fann seg anna arbeid og kom aldri meir i vegvesenet si teneste. Far min, Hans, som var oppsynsmann på anlegget Bjørheimsbygda - Årdal, blei då sendt til Hauge som erstatning for Kapstad. Slik fekk eg får min som sjef.

«Krigsdans» på Fritun

Harald Gederø seier at det var ei fin tid i Sokndal. I denne første tida av krigen var det lite ein såg til tyskarane i bygda. - Det gjekk nesten som om det ikkje var krig, seier Harald.

Det var mange ungdommar på anlegget, som ikkje minst hadde det moro i fritida.

- Me arrangerte f.eks. dans på ungdomshuset Fritun, sjøl om okkupasjonsmakta vist nok

Harald Gederø:

- Krigsåra kunne også vera glade ungdomsår

hadde lagt ned forbod mot dette. Men me gjekk til gamle lensmann Støle, og han ga oss lov til å ha dans. «Det er i orden, bara de ikkje gjere noko gale», sa Støle. Og noko gale gjorde ikkje folk i Sokndal på den tida. «Heile bygda» møtte opp på Fritun, og ingen gjorde noko gale, flirer Harald Gederø.

Skaut av berre tykenskap

Seinare kom det fleire tyskarar til Sokndal og det blei meir trafikk av tyske bilar etter vegen. Vegarbeidarane viste sin forakt for okkupasjans pantane på sin måte, fortel Harald.

- Når me skaut, var vegen stengt i periodar. Når me så høyde rykter om at tyske bilar var på veg, skaut me av berre tykenskap, så dei ikkje skulle koma fram. Så fekk me ordre om at vegen alltid skulle vera open. Men det var ikkje så enkelt. Utan at me stengde vegen av og til var det nesten uråd å arbeida.

«Lurte» tysk bil utfor vegen

- Ein gong klarte me å «lura» ein tysk bil utfor vegen, ler han. - Me la opp ein dungje med masse på skrå frå fjellveggen og ut i vegen. Me skrånne så mykje som me

våga, for me var nokså sikre på at det berre var tyske bilar som skulle kjora forbi. Så kom ein tysk militærbil med sju - åtte «kanongubbar» oppi. Bilen glei i «skråningen» me hadde laga og havna fleire meter ned i lia før han stoppa mot eit stort tre.

Det blei eit fæla leven for å få bilen opp på vegen att. Dei hadde ikkje mykje god reidskap til den bruken, men fekk sist på tak i nokre taljer som dei hala bilen opp med.

- Det var vel ikkje ufarleg å gjera slikt?, undrast me.

- Ja - det kan så vera, men me hadde jo gjort det for vegen

sin del, og den skulle jo vera open til ei kvar tid. Det sa me til tyskarane. Dei var ikkje blide, men dei godtok det, seier Harald.

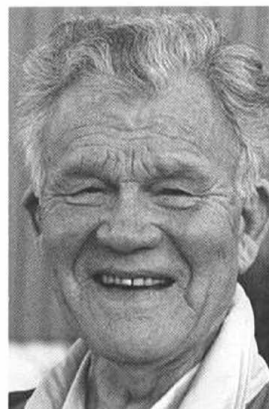
Skule og oppsynsmann

Han arbeidde i Sokndal til februar 1941. Så arbeidde han ei tid på jernbaneanlegg på Vaulen. Hausten 1941 gjorde han som fleire andre vegvesenfolk frå Rogaland i krigsåra, han gjekk på Elementærteknisk skule i Stavanger.

Frå hausen 1942 arbeidde han på veganlegget gjennom Gydalen, ein del av det såkalla Stavanger - Brunkeberg - Hokksund-prosjektet, som tyskarane prioriterte høgt.

- Me hadde lite befating med tyskarane på Gya, men tyske bilar for ofte forbi, fortel Harald.

- Vegen Tonstad - Haukholm var nå ferdig og vegen blei



Harald Gederø



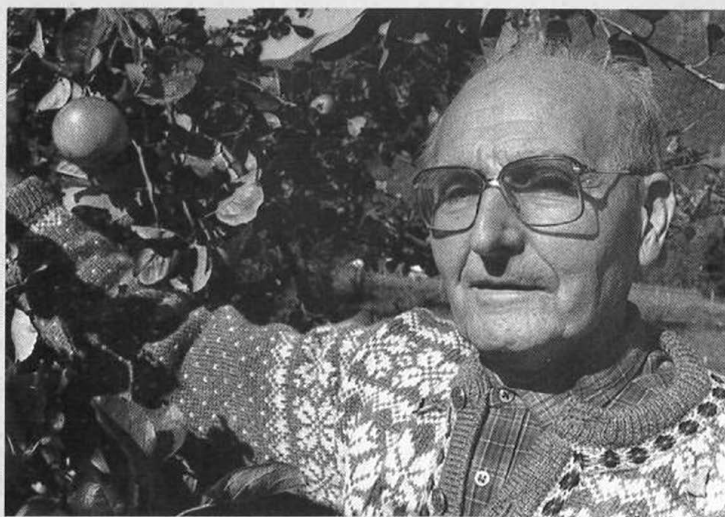
Hans Gederø, far til Harald, på motorsykkelen med Anton Saltnes på baksetet.

Biletet er tatt på Hauge i 1940, og dei er klar for heimtur til Karmøy frå anlegget i Bjånesbakkane. Hans Gederø sin Indian motorsykkel var viden kjent.

Som oppsynsmann hadde Hans bensinkort, slik at han også hadde drivstoff nok til litt privatkjøring.

Til Rogaland midt under fredsfeften:

Strandhogg i Ryfylke til tonane frå «Norge i rødt, hvitt og blått»



- Den 17. mai 1945 steig eg i land på kaien i Hålandsosen (Erfjord), - og det første eg høyrde var tonane av songen «Norge i rødt, hvitt og blått» oppe frå loftet til Anders Våge.

Det er tidlegare vegmeister Alfred Rake som fortel om sitt første møte med Ryfylke og med Rogaland.

Han kom til fylket midt under fredsfeften, - på sjølvaste nasjonaldagen. Han gløymer det aldri. Flagg over alt, jublande menneske og så desse nasjonale gladtonene som møtte han, og som han ennå «høyrer» gjenklangen av mellom sine kjæraste minne

Nordfjordingen Alfred Rake skulle bli ryfylking. Han bygde hus i Årdal. Han fekk 30 aktive år i Statens vegvesen, der bygginga av Ryfylkevegen blei den store livsoppgåva hans. I mange år var han vegmeister på Tau, til han nådde pensjonsalderen i 1977.

HARALD SEL



Rasjoneringskort for såpe og vin/brennevin, utstedt til Harald Gederø under krigen.

Kortet er bare gyldig når det er stemplet av forsyningnemnda og innehaverens navn og adresse er ført på.

På hvert merke får kjøpt de følgende og den mængde såpe som dire til enhver tid

K 7	K 6	K 5	K 4	K 3	K 2
-----	-----	-----	-----	-----	-----

Hver måned er udløst

Del for Lese Salg drag

Etternavn: Gederø, Fornavn: Harald

Waldstokke m. Kopervik, Stangaland

Postadresse: 1110520, Bostedskommune: Stangaland

17/5-1941, 1110520

Fødselsdag og -år

Ustederens stempel og signatur, Innehaverens egenhændige underskrift

61 B	61 A	60 B	60 A	1110520	59 B	59 A	
58 B	58 A	57 B	57 A	56 B	56 A	55 B	55 A
54 B	54 A	53 B	53 A	52 B	52 A	51 B	51 A
50 B	50 A	49 B	49 A	48 B	48 A	47 B	47 A
46 B	46 A	45 B	45 A	44 B	44 A	43 B	43 A
42 B	42 A	41 B					

brukt til reiser mellom Austlandet og Vestlandet. Ein gong kom to tyskarar på motorsykel med sidevogn og stoppa ved eit vatn. Me høyrde skot, og ingen av oss våga å gå ned mot vatnet. Men etter at dei hadde reist, var me nokre karar som rusla ned. Me fann blod og restar etter ein sau. Dei tok seg til rettes.

«Tørst» snøfresar

Frå nyttår 1943 og fram til sommaren gjekk Harald Gederø på Handelsskule i Kopervik. Deretter var han oppsynsmann på anlegget Botne - Jøssang fram til årsskiftet 1944-45. Då overtok han som oppsynsmann for kommunane Klepp, Time, Nærbø og Varhaug og hadde bustad på Klepp stasjon.

Nå skjøna dei fleste at det ebba ut med krigen. Men Harald fortel at ein merka meir til tyskarane her enn t.d. i Botne.

- Til snøbrøyting hadde me fått ein tysk snøfresar til disposisjon, men denne brukte uhorveleg mykje bensin og bensin var mangelvare. På ein tur frå Bryne til Vigrekrossen - ca 15 km. - brukte snøfresaren 200 liter - ei heil tynne - bensin.

Tyskarane sette strenge restriksjonar på bruken av snøfresaren. «Brukes kun under ekstreme forhold», var ordren.

«Freds-halleluja»

- Så kom freden med stor feiring - på Jæren som alle andre stader. Harald Gederø skildrar det slik:

- Det var litt av eit halleluja, mange kjenningar og jubel langs alle vegane. Gleda hos oss som hadde kome heilskapte gjennom krigsåra var ufatteleg. Den som fekk oppleve fredsdagane på denne måten lever på minnene resten av livet.



Statens vegvesen
Rogaland



RETURADRESSE:
POSTBOKS 197
4001 STAVANGER

Jøssing

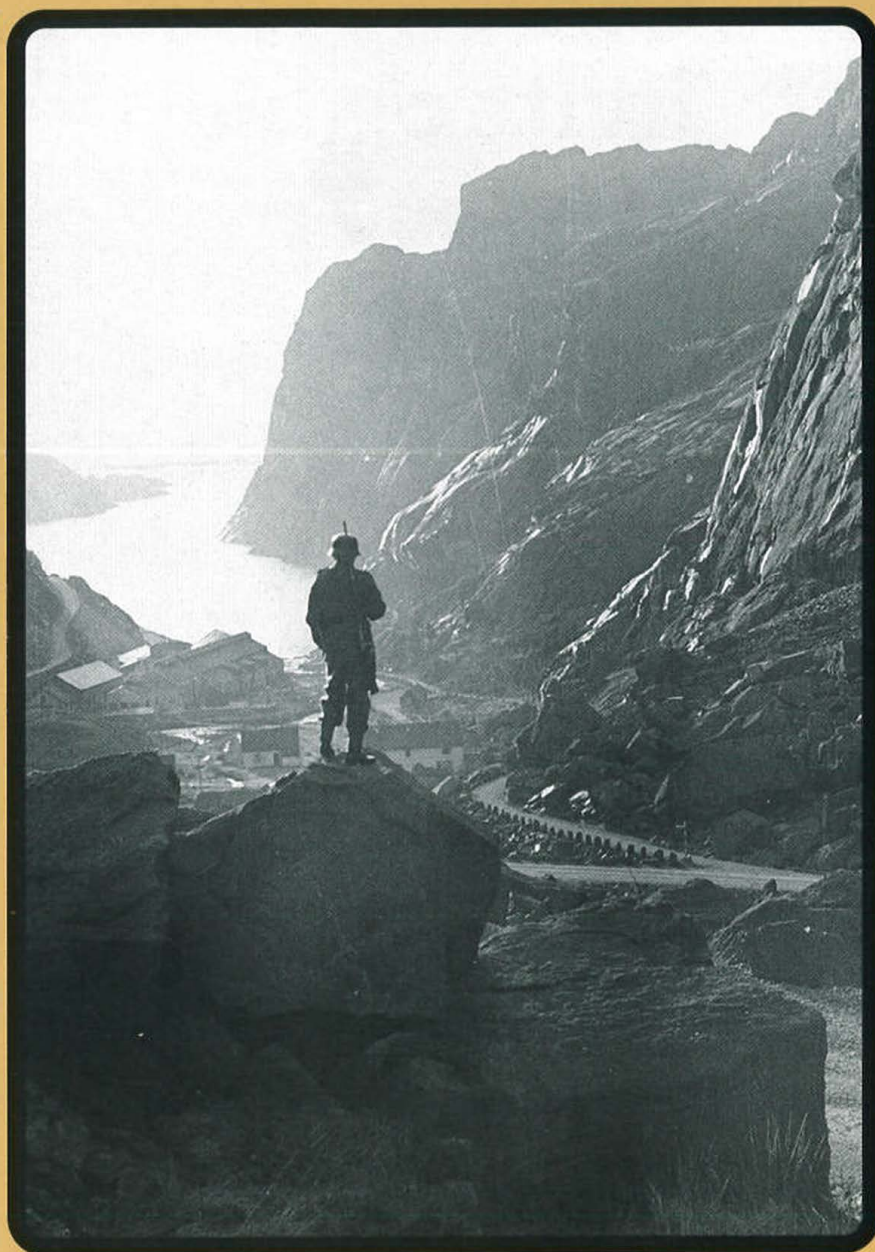
(etter Jøssingfjorden)

Brukt som ei heiders-nemning på nordmenn som tok klårt standpunkt mot tyskarane og NS i okkupasjonstida 1940-45.

Jøssing vart først nytta av nazistane som nedsettande nemning på engelsk-vennlege nordmenn og som protest mot bruken av «quisling» som forreder-omgrep på NS-medlemmer og andre som sympatiserte med NS og tyskarane.

Men ordet jøssing vart straks teke i bruk som heiders-tittel for «gode» nordmenn som var motstandarar av nazistyrete.

Frå
«Norsk allkunnebok»
(Fonna forlag)



Tysk vaktpost ved riksvegen i bakkane ovanfor Jøssingfjorden i Sokndal. Biletet er tatt av tyskarane i samband med ein minneseremoni under krigen på staden der «Altmark» rente på land 16. februar 1940, då ein britisk kryssar forfylgde det tyske skipet inn i Jøssingfjorden. Hendinga fekk truleg avgjerande betydning for stormaktene sin krigsstrategi. (Side 4.)



RYGJAVEGEN