

INFORMASJON FRA RIKSARKIVAREN  
TEMA: Ta toget!  
Bondetog på Hedmarken  
MS Goyas forlis



# [arkiv]magasinet

Arkivmagasinet er Arkiverkets faglige tidsskrift og retter seg mot et bredt, historieinteressert publikum. Arkivmagasinet skal være et orienterende og debattskapende tidsskrift som medvirker til å utbre kunnskap om arkivenes egenart og deres viktige rolle i samfunnet. Arkivmagasinet ønsker å stimulere til økt interesse for og bruk av arkivmateriale i Riksarkivet, statsarkivene og Samisk arkiv.

## Redaktør

Leif Thingsrud

## I redaksjonen

Kari B. Benedictow, Trond Karlsen, Oddleif Lian, Per Kristian Ottersland, Hege Brit Randsborg og Øyvind Ødegaard

## Reprofoto

Odd Amundsen, Riksarkivet  
Anne Karin Jåsund, Statsarkivet i Stavanger

## Redaksjonens adresse

Riksarkivet, se bakre omslag

## Design

Agendum See Design

## Prepress og trykk

o7 Gruppen AS  
ISSN 0801-5449

Bidrag til neste utgave må være i redaksjonen før 08.04.2011.

Løssalg: kr 40  
Årsabonnement (3 nr.): kr 100  
Offentlige institusjoner, museum o.l.: gratis  
Opplag: 2700

## Forsidebilde:

Østgående tog på Haugastøl stasjon, juli 1912.  
Foto: Wilse. Original i Norsk Folkemuseum (NFW 14451).

## Indre omslag:

Konduktørkart fra Skreiabanen.  
Original i Riksarkivet (NRA NSB-kond. 12.7).



## 6 Jernbanearkiv

# Innhold



**11** Tog til Haugesund



**15** Tromsbanen



**24** Uten mat og drikke...

## TEMA: TA TOGET!

- 6 Jernbanearkiv: Store og mangslungne
- 11 Tog til Haugesund:  
En jernbanedrøm som aldri ble virkelighet
- 15 Tromsbanen: Store planer – små resultater
- 18 Tog og værmeldinger
- 20 Storbonden som ble stasjonsmester
- 24 Uten mat og drikke ... Fra firerretters og sølvbestikk til selvbetjent sjokoladeautomat

## ANDRE ARTIKLER

- 28 Bondetogene i 1818
- 32 MS Goyas forlis
- 36 Digitalarkivet i ny drakt – og med mye nytt innhold
- 38 Skannet rettergangsmateriale

## FASTE SPALTER

- 39 Krøniken
- 40 Boknytt
- 42 Utstillinger



**20** Storbonden som ble stasjonsmester

# Вагони № 3

№	Имя, Фамилия, Отчество	Год	Назначение	Область
1.	Иванов, Иван, Дмитриевич	1921	русский	Краснодар
	Петрова, Мария, Романовна	1925	-11-	Хабаровск
		1944	-11-	Хабаровск
			-11-	Бурятия
			-11-	Хабаровск
			-11-	Хабаровск
			-11-	Хабаровск
		1918	-11-	Сибирь
		1924	Украина	Закарпатье



12.	Байра
13.	Крав
14.	Крав
15.	Копт
16.	Иван
17.	Иван
18.	Тимошин
19.	Суслова

Sommeren 1945 ble ca. 80 000 sovjetiske krigsfanger i Norge sendt hjem sammen med ca. 25 000 andre øst-europeere og ca. 105 000 personer fra andre land. I spissen for operasjonen sto Allied Expeditionary Forces. Mer enn 73 000 sovjetborgere ble transportert med tog gjennom Sverige og Finland til Baltikum. Det første toget gikk 22. juni. Fem uker senere var bare 1253 sovjetrussere igjen i landet.

Tvangsarbeidere, som hadde vært spredt på ulike tyske arbeidsleire over

hele landet, ble samlet i transittleire som Jessheim, Melhus og Narvik. Der ble det sjekk, og de ble delt i grupper og fordelt i jernbanevognene. Ca. 40 personer fikk plass i hver vogn.

Ved avreisen ser det ut til at de sovjetiske krigsfangene skrev ned hvem som reiste i de enkelte vognene. Det finnes lister ordnet etter togenes vognnummer skrevet på russisk eller ukrainsk med navn, fødselsdato og nasjonalitet, ofte også hjemstedsadresse eller rang for soldatene. 55 ulike nasjonaliteter er representert.

Arkivet ble aktuelt da den tyske stat ved årtusenskiftet ga erstatning til personer som kunne dokumentere at de hadde vært tvangsarbeidere under krigen. Listene er nå transkribert og ligger søkbare på Digitalarkivet.

Illustrasjon: Vognliste over sovjetiske krigsfanger som ble repatriert fra Narvik. Original i Riksarkivet (Flyktnings- og fangedirektoratet, Repatrieringskontoret, Db eske 16). Foto fra de russiske krigsfangenes avreise fra Verdal. Ukjent fotograf. I Karle Jensviks samling.

18.	Тимошин	1921	-11-	Краснодар
19.	Суслова	1924	-11-	Хабаровск

## Fra [red]aksjonen

Jernbanearkivene i Riksarkivet og statsarkivene utgjør i alt ca. 3700 hyllemeter. Det er mye papir. I hyllemeter er det om lag ti ganger så mye som alle de folketellingene som nå ligger ute på Digitalarkivet. Men mens folketellingene studeres daglig av et stort antall slektsgranskere og lokalhistorikere, har jernbanearkivene fått en mye roligere tilværelse i arkivhyllene.

Det meste av Norges jernbanenett kom til i andre halvdel av det nittende århundret. Og både anleggsperioden og åpningen av banene var viktige tidsskille i mangt et lokalsamfunn. Først ble de tidligere avsondrede bygdene fylt opp av baneingeniører og rullarer, og så ble plutselig bygda en del av storsamfunnet, hvor nyheter kom fram på dagen og folk reiste fra og til i et tidligere uhørt tempo. At det også medførte store endringer for næringslivet i bygdene, er det ingen tvil om. Men til det må man også søke andre kilder enn jernbanearkivene.

I dette bladet konsentrerer vi oss om selve jernbanearkivene. Hva kan vi finne i dem? I tillegg skal vi se litt på en annen type tog, nemlig protesttogene av bønder som ble organisert rundt om på Østlandet i 1818. Og til sist skal vi til sjøs, men ikke på noen lysttur.

Liv Thompson



Hjemsendelse av russiske krigsfanger fra Verdal i 1945.  
Ukjente fotografer. Kopier i Karle Jensviks samling, Verdal.

# Jernbanearkiv

## Store og mangslungne

Arkivverket oppbevarer flere hyllekilometer med arkiv skapt ved planlegging, bygging og drift av jernbaner. Disse arkivene stammer fra både departement, statsbanene og private selskaper. De oppbevares i Riksarkivet og i de fleste av statsarkivene. Jernbanearkivene inneholder selvsagt mye om jernbaner, men utgjør også sentrale kilder til innsikt i mange aspekter ved utviklingen av vårt moderne samfunn siden midt på 1800-tallet.

AV KÅRE OLSEN, FØRSTEARKIVAR, RIKSARKIVET

Et godt stykke inn på 1900-tallet var reisende i praksis prisgitt hestekjerrer på humpete veier, om en ikke måtte ta beina fatt. Siden midt på 1800-tallet hadde dampskip trafikkert kysten, mens telegrafene på sin moderne måte hadde bidratt til å binde deler av landet tettere sammen. Samtidig var det først godt utpå 1880-tallet at den første bensindrevne bilen ble laget og ytterligere 20 år før det første flyet lettet fra bakken. Enda lenger var det til disse framkomstmidlene fikk noen praktisk betydning for frakt av folk og varer.

### Et offentlig ansvar

I denne situasjonen var det lenge jernbanen som ble ansett som det mest moderne og framtidsrette- de kommunikasjonsmiddelet for frakt av passasjer-

er og gods over landjorden. Det var da også stor optimisme og tro på jernbanens betydning for samfunnsutviklingen både blant sentrale og lokale myndigheter og innen næringslivet.

Utbygging av jernbaneanlegg krevde store investeringer. Byggingen av landets første jernbane – Hovedbanen mellom Kristiania og Eidsvoll – ble delvis finansiert ved private midler, men for øvrig sto myndighetene for det aller meste av den videre jernbanebyggingen. Statlig styring her var naturlig ikke bare ut fra det store investeringsbehovet. En ting var at anlegg av nye jernbanelinjer forutsatte inngående planlegging med trasévalg som innebar nødvendige kjøp eller ekspropriasjoner av grunn der linjene skulle gå.

Dessuten måtte en gi konsesjoner for drift og etablere forsvarlige sikkerhetsrutiner. Disse forholdene tilsa at sentrale myndigheter gikk sterkt inn i arbeidet både med etablering og drift av jernbaner.

Myndighetenes sentrale rolle i etablering og drift av jernbaner gjenspeiles også i rikholdige arkiver skapt av ulike statlige organer som har vært involvert i arbeidet. Dette materialet er skapt på flere forvaltningsnivåer.

### Departementsarkiver

Det mest sentrale i så måte er arkivmaterialet som er skapt av de departementene som har hatt ansvar for samferdselssektoren opp gjennom de siste hundre og femti år. Ved midten av 1800-tallet hørte arbeidet hjemme i Indredepartementets veikontor inntil det i 1876 ble opprettet et eget ”Jernbanekontor”. I 1885 ble dette kontoret flyttet over i det nyopprettede ”Departementet for de offentlige arbeider” – ”Arbeidsdepartementet”. I 1946 skiftet

Arbeidsdepartementet navn til Samferdselsdepartementet, og ansvaret for jernbanesaker har siden vært forankret her.

Til sammen utgjør departementenes jernbanearkiv i Riksarkivet om lag 200 hyllemeter. Foruten materiale om overordnede planer og budsjettarbeider m.v., finnes det her omfattende serier om bl.a. utbygging av jernbaneanlegg der en kan finne til dels ganske detaljert informasjon. Jernbanekontoret hadde også ansvaret for bl.a. sporveier og tau-baner, og arkivet inneholder opplysninger også om slike transportmidler. Departementet hadde også et ansvar for privat jernbanedrift, og i arkivene finnes det materiale om for eksempel privatbanene i Vestfold før krigen.

### NSBs arkiver i Riksarkivet

Norges Statsbaner (NSB) kan føre sin historie tilbake til Hovedbanen på 1850-tallet. De første jernbanestrekningene var organisert som egne

Fra anlegget av  
Ålgårdsbanen mellom  
Ganddal og Ålgård,  
1924. Arbeiderne fyller  
dreneringsmasse i traséen.  
Ukjent fotograf.  
Original i Statsarkivet i  
Stavanger (1993-5-304).  
Utsnitt.

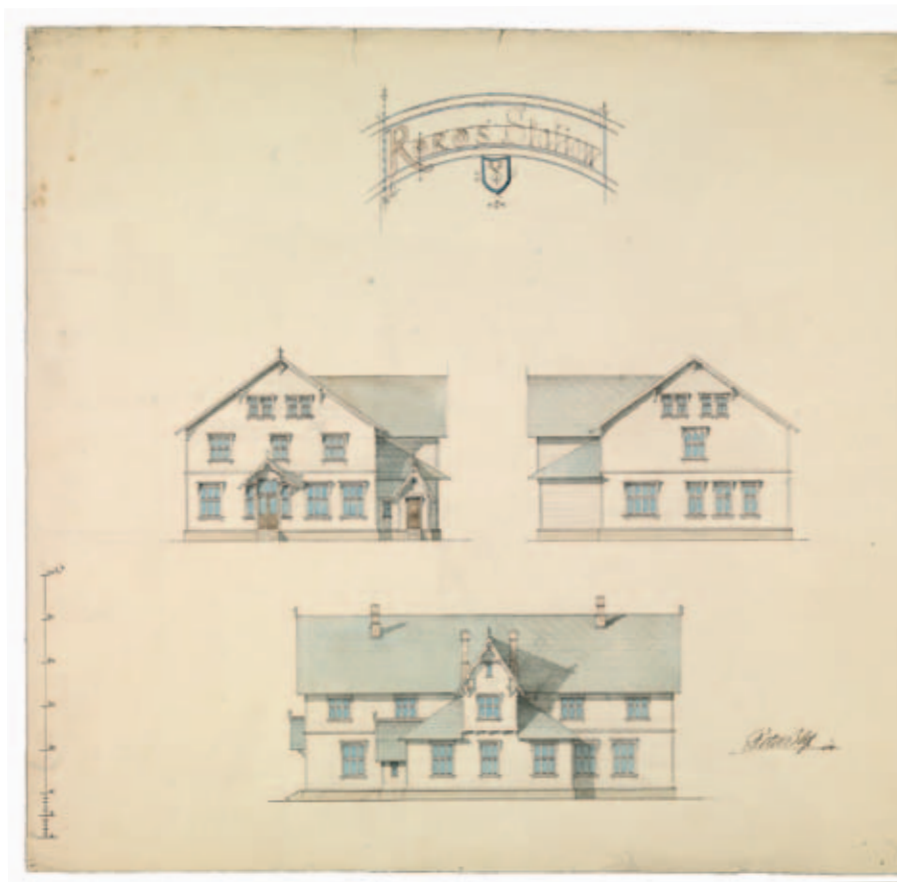


aksjeselskap selv om de ble administrert av staten. Opprettelsen av hovedstyret for statsbanene i 1883 markerte et viktig steg i etablering av NSB, men først fra slutten av 1920-tallet var NSB fullt ut å anse som en statlig forvaltningsbedrift.

Når det gjelder arkivmateriale etter landets første jernbane, Hovedbanen, ble arkivet fra selve byggeperioden visstnok beholdt av de engelske interessentene, mens noe materiale etter drift av banen i perioden 1854-1926 er avlevert til Statsarkivet i Oslo. Arkivmateriale angående de andre eldre banestrekningene inngår nå som et felles arkiv i Riksarkivet kalt "Bestyrelsen for statens jernbaneanlegg 1858-1883". Dette utgjør om lag seks hyllemeter. Fra denne første tiden har en i Riksarkivet dessuten bevart noe arkivmateriale etter Jernbandedirektøren 1865-1883, Ingeniørkontoret 1857-1883 og Materiellavdelingen 1876-1883.

I 1883 ble, som nevnt, hovedstyret for statsbanene etablert. Hovedstyrets sentrale administrasjon ble da delt inn i fire avdelinger. Samtidig ble det opprettet en distriktsinndeling med seks trafikkdistrikter som hadde ansvaret for driften av de enkelte banestrekningene. Denne strukturen ble i hovedtrekk beholdt det neste hundreåret, selv om det naturlig nok skjedde utvidelser både av antall avdelinger sentralt og ved at distriktsinndelingen ble videre utbygd. Alle disse administrative enhetene innen det som etter hvert framsto som NSB, skapte arkiv, og store deler av denne arkivmengden er nå avlevert til Riksarkivet og de aktuelle statsarkivene.

Til nå er om lag 1300 hyllemeter med arkivmateriale etter NSBs hovedadministrasjon avlevert til Riksarkivet. Her inngår arkivmateriale etter de fire avdelingene som ble opprettet i 1883: Baneavdelingen, Trafikkavdelingen, Maskinavdelingen og Administrasjonsavdelingen. Dessuten er det avlevert materiale etter nyere avdelinger som Elektroavdelingen og Materiellavdelingen. Videre er det



avlevert arkiv etter organer under for eksempel Baneavdelingen, som Jernbaneanleggenes sakfører, foruten at Riksarkivet har tatt imot en del tegningsmateriale etter Arkitektkontoret og arkivet etter NSBs militærkontor.

Røros jernbanestasjon, tegnet av P.A. Blix. Original i Riksarkivet (NRA NSB-Ark. A 16.13).

Det meste av NSBs sentrale arkiver som er avlevert til Riksarkivet, omfatter tiden fram til 1960-70-tallet. Her finnes imidlertid også noe yngre materiale. Et eksempel er arkivet etter NSB-Gardermobanen, som utgjør nær 120 hyllemeter. Det består av materiale skapt under planleggingen og byggingen av banen fra Oslo til den nye hovedflyplassen på Gardermoen i årene 1984-2002.

Svært grovt kan det sies at arbeid med et jernbaneanlegg startet i Jernbaneundersøkelsen,



som lenge var NSBs organ for å utrede og kostnadsberegne planer for nye jernbaneanlegg. Når et anlegg var vedtatt utbygd, overtok NSBs baneavdeling det sentrale ansvaret for selve byggefasen. Når så banestrekningen var klar for trafikk, ble driftsansvaret overlatt til et av NSBs trafikkdistrikter. Alle disse ulike organene skapte arkivmateriale.

### Jernbanearkiv i statsarkivene

Mens arkivene etter bl.a. Jernbaneundersøkelsen og Baneavdelingen er avlevert til Riksarkivet, skal arkiv skapt ved NSBs ulike trafikkdistrikt avleveres til de aktuelle statsarkivene. Her vil en ofte kunne

finne utførlig dokumentasjon av den daglige driften av banestrekninger med ombygginger, inspeksjoner og ulykker. Dokumentasjon om jernbanepersonell finnes også i hovedsak i de arkivene som avleveres til statsarkivene. Her kan en finne rulleblad og personalmapper på fast ansatte og opplysninger om anleggsarbeidere. Dessuten finnes det materiale etter lokale syke- og hjelpekasser, egne pensjonskasser og innskudds- og låneforeninger for jernbaneansatte. Noen statsarkiv har også fått avlevert arkivmateriale skapt ved lokale stasjoner. Statsarkivene i Stavanger og Hamar har for eksempel materiale fra en rekke stasjoner tilbake til 1880-tallet.



Togavsporing ved Helleland, 1931. Ukjent fotograf. Original i Statsarkivet i Stavanger (1993-5-421).



Som nevnt finnes det mye arkivmateriale fra anleggsperiodene for mange banestrekninger i arkivene etter NSBs sentraladministrasjon som er avlevert til Riksarkivet, spesielt da i arkivet etter Baneavdelingen. Det ble imidlertid også skapt arkiver lokalt under arbeidet med anlegg av enkelte banestrekninger. Noen slike anleggsarkiver er avlevert til de aktuelle statsarkivene.

Statsarkivet i Stavanger oppbevarer for eksempel arkivene fra byggingen av Jærbanen, Ålgårdsbanen, strekningene Moi–Stavanger og Egersund–Flekkefjord. Statsarkivet i Kristiansand har om lag fire hyllemeter med materiale fra både anlegg og drift av Setesdalsbanen, mens Statsarkivet på Hamar oppbevarer Raumabanens anleggsarkiv.

Statsarkivet i Bergen har litt materiale etter den private Osbanen, som var i drift fra 1894 til 1935 og blant annet anleggsarkivene for Voss–Finse, Granvinbanen og Flåmsbanen. Foruten innsikt i tekniske forhold med kart, tegninger og regnskap fra anleggsperioden, kan slike lokale anleggsarkiv også gi opplysninger om blant annet arbeiderne som bygde disse jernbanestrekningene.

Her kan for øvrig nevnes at det finnes noe arkivmateriale om jernbaneansatte også ved Norsk Jernbanemuseum på Hamar. De har bl.a. diverse protokoller med matrikler for ansatte i perioden ca 1900–1940. Museet har dessuten en fotosamling som kan være av interesse når det gjelder temaet jernbanehistorie.

### Flere kilometer med jernbanearkiv

I 1996 ble NSB omorganisert. Det nye statlige organet Jernbaneverket overtok ansvaret for infrastrukturen med skinnegangen etc., mens ”nye” NSB fortsatte å drive passasjertrafikk. Jernbaneverket overtok da ansvaret for ”gamle” NSBs arkivbestand. Etter denne omorganiseringen har Jernbaneverket sørget for å få avlevert store arkiver til Riksarkivet og statsarkivene, men fortsatt gjenstår en del.

Til sammen oppbevarer Arkiverket nå anslagsvis 3700 hyllemeter med det vi grovt kan betegne som jernbanearkiv, selv om de også kan inneholde materiale om andre forhold. Jernbanekontorene i departementet hadde som nevnt ikke bare ansvar for jernbaner, men også for sporveier og taubaner.

Utover disse arkivene, som er skapt av organ som hadde jernbaneforhold som sitt hovedansvar, finnes det en god del opplysninger om jernbaner også i andre arkiv både i Riksarkivet og statsarkivene. Dette kan gjelde høyst ulike arkiv med opplysninger om alt fra eiendomsforhold med kjøp og ekspropriasjoner langs banestrekninger til for eksempel Rikstrykdeverkets arkiv med informasjon om personskader ved ulykker etc.

Uansett om en er interessert i norsk jernbanehistorie eller mer generelt i landets samferdselshistorie, i teknologihistorie, sosialhistorie eller lokalhistorie gjennom de siste hundre og femti år, vil mange utvilsomt kunne finne mye aktuelt, spennende og kanskje overraskende materiale i jernbanearkivene som oppbevares ved Riksarkivet og statsarkivene.

### Jernbanearkiv avlevert til Riksarkivet og statsarkivene

DEPOTINSTITUSJON	OMFANG I HYLLEMETER (CA)
<b>Riksarkivet:</b>	
• Departementsarkiv	200
• NSB sentrale arkiv	1300
<b>Statsarkivet i:</b>	
• Hamar	250
• Oslo	360
• Kongsberg	300
• Kristiansand	130
• Stavanger	180
• Bergen	150
• Trondheim	800
• Tromsø	2
<b>Samlet omfang i Arkiverket</b>	<b>ca 3700</b>

# Tog til Haugesund

## En jernbanedrøm *som aldri ble virkelighet*

Etter at Norges første jernbanestrekning åpnet i 1854, ble det gjennom det neste hundreåret satset sterkt på å bygge ut et jernbanenett som skulle dekke store deler av landet. Imidlertid ble ikke alle planene iverksatt. Det gjaldt blant annet flere planer om togforbindelse til Haugesund. Om planene forble på papiret, har de uansett resultert i et rikholdig arkivmateriale.

AV KÅRE OLSEN,  
FØRSTEARKIVAR, RIKSARKIVET

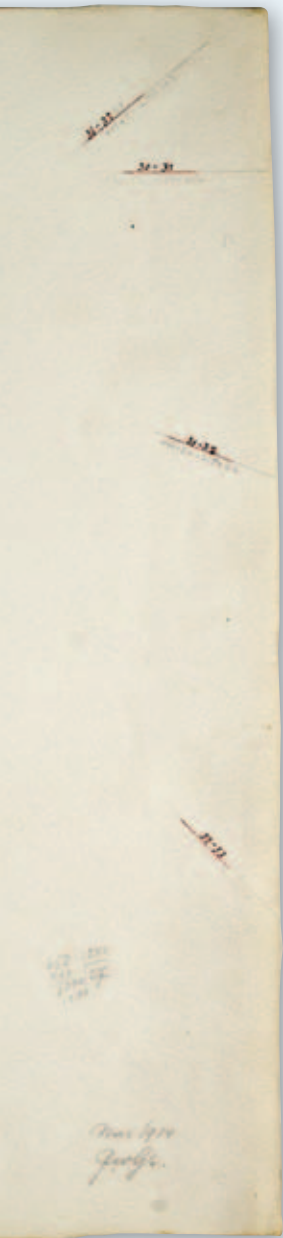
I 1874 skrev Haugesund kommune et brev stilet ”Til Kongen” der kommunen ba om at det ble utredet å bygge en jernbanelinje fra Kongsberg over Haukelifjell til Haugesund. I brevet kunne Haugesund kommune vise til at myndighetene for tiden utredet planer for tre jernbaneforbindelser mellom Østlandet og Vestlandet: en romsdalsbane, en bergensbane og en stavangerbane rundt agderkysten. Nå ønsket altså Haugesund at også dette fjerde alternativet ble utredet.

Det var i 1874 gått tyve år siden Hovedbanen ble åpnet. Senere hadde en fått bl.a. Kongsvingerbanen og Drammensbanen, mens byggingen av Jærbanen og Østfoldbanen var i gang. Det begynte å bli ansatser til et jernbanenett i landet. De virkelig store jernbaneprosjekta som kunne knytte sammen landsdeler, var imidlertid fortsatt bare luftige planer.

Dette var bakgrunnen for initiativet fra Haugesund kommune i 1874. Det ble ikke fulgt opp av landets samferdselsmyndigheter, men er et av mange eksempler på at det fra lokalt hold ble arbeidet aktivt for å få utredet bygging av jernbanestrekninger.

I likhet med landets første jernbane kunne Haugesund i 1874 markere sitt tjuetårsjubileum. Denne nye byen mellom de ”gamle” byene Stavanger og Bergen, hadde hatt en sterk vekst basert på et rikt sildefiske. Som flere andre byer strevde den imidlertid med dårlige kommunikasjoner, både lokalt og til resten av landet. Dette skapte problemer for videre utvikling. Næringslivet hadde vansker med å få fraktet varer til og fra byen, og de nødvendige leveransene av matvarer til byens voksende befolkning fra distriktets bønder var problematiske. Veiene i byens omland var dårlig utbygd, og for





### Tilknytning til Bergensbanen og "Vestlandsbanen"

Rundt århundreskiftet kom på nytt forslaget om jernbane til Haugesund opp. Idéen om en haukelibane var da forlatt. Haugesund og flere herreder i distriktet arbeidet nå for å få utredet muligheten for en jernbane på strekningen Haugesund–Odda. Tanken var å få etablert en lokalbane med tilknytning til Bergensbanen. I 1882 var toglinjen fra Bergen til Voss ferdig, og i 1909 ble Bergensbanen helt fram til Oslo åpnet. På denne tiden ble det også lagt planer for en "hardangerbane" som en sidebane til Bergensbanen fra Voss til Eide i Granvin, og i 1919 vedtok Stortinget å bygge denne banen. Fem år tidligere, i 1914, hadde Stortinget også fulgt opp initiativet om Haugesund–Oddabanan ved å bevilge penger til å undersøke mulighetene for en jernbane på denne strekningen.

På denne tiden var det store planer om utbygging av jernbanenettet. Som det sies i en stortingsinnstilling i 1923, ville en fergeforbindelse mellom Odda og Eide fungere som *"et sammenknytningsledd mellom Bergensbanen og den eventuelle Haugesundsbane"*. Om denne planen ble gjennomført, ville altså Haugesund være knyttet til det store jernbanenettet. Foruten Bergensbanen, som allerede var i drift, hadde jernbanemyndighetene på den tiden dessuten en heller luftig idé om en "vestlandsbane". Den skulle gå fra Haugesund i sør over Odda og Voss og videre via Vik, Vadheim, Sandane og Lote til Straumshavn på Sunnmøre i nord, bare brutt av tre fergeforbindelser. Dette forble imidlertid også bare en plan.

### Fra jernbanedrøm til veiplaner

Etter vedtaket om utredning av Haugesund–Oddabanan i 1914 fulgte "Jernbaneundersøkelsen" til NSB opp med inngående arbeid de neste par årene. Dette organet, som var opprettet rundt 1870, sto for de tekniske utredningene av planer om nye jernbaneanlegg. Etter noen års utredning var konklusjonen at det ville være forholdsvis rimelig og greit å bygge linjen i det heller små-

kupert landskapet fra Haugesund og innover til Etne. Strekningen fra Etne til Odda var derimot atskillig vanskeligere med bratt fjellandskap, og anleggsarbeidet her ville derfor bli dyrere.

Da Stortinget i 1923 behandlet Jernbanekomiteéns innstilling om hvilke strekninger som burde prioriteres, ble det da også vedtatt en forkortet jernbanelinje mellom Haugesund og Etne. Tanken var at den i hovedsak skulle fungere som en lokal jernbane med en funksjon for Haugesund tilsvarende den Jærbanen hadde for Stavanger.

På 1920-tallet var bilen så pass utviklet at en kunne sette i trafikk busser som kunne ta mer enn bare fire-fem passasjerer. Dermed framsto bussruter som et mulig og rimeligere alternativ til jernbanen. Fortsatt var det imidlertid jernbanen som representerte det etablerte og velkjente når det gjaldt moderne samferdsel over land. Flere steder ble løsningen å bygge bedre veier og sette inn busser som en foreløpig løsning inntil de mer krevende jernbanelinjene kunne bygges. Dette ble gjerne valgt som et kompromiss mellom lokale ønsker om jernbane og myndighetenes og politikernes overordnede prioriteringer. Det er likevel tydelig at utbygging av jernbanelinjer lenge var det endelige målet. Dette går fram av at veibyggning gjerne ble finansiert over jernbanebudsjettet og ved at veibyggningen, som skjøt fart fra slutten av 1800-tallet, mange steder hadde nær sammenheng med planer om anleggelse av jernbanelinjer. Dessuten fikk en flere tilfeller av "buss for tog" der staten ved NSB også begynte å drive bussruter. Dette var opprinnelig tenkt som en midlertidig løsning før jernbanelinjene var bygd ut, men har holdt fram med dagens "Timebussen" eid av NSB.

På slutten av 1920-tallet lanserte også lokale krefter i Haugesundsområdet veibyggning og bussdrift som et alternativ til jernbanelinjen Haugesund–Odda. De krevde imidlertid at staten skulle bekoste veibyggning og fergeforbindelse på strekningen

fra Haugesund til Eide. Hovedargumentet var at når Granvinsbanen fra Voss ned til Hardangerfjorden åpnet, ville denne vei- og fergeforbindelsen fra Haugesund kunne fungere som en ”suge-åre” som sikret mer trafikk for Bergensbanen. Denne argumentasjonen vant fram overfor sentralmyndighetene, og etter dette skjøt veibyggingen på strekningen fart utover på 1930-40-tallet.

Ønsket om å få jernbaneforbindelse til Haugesund levde imidlertid videre hos politikere og innen næringslivet i Haugesund og distriktet. Først da arbeidet med helårsvei over Haukeli kom i gang rundt 1960, ble jernbanedrømmen oppgitt, i hvert fall foreløpig. Etter den tid har biltrafikk, og etter hvert flytrafikk, bidratt til å bringe regionen ut av sin tidligere isolasjon. I de seneste år er imidlertid planen fra 1874 om jernbane bl.a. over Haukeli, igjen blitt aktuell. Nå er det moderne teknologi med høyhastighetstog, som en konkurrent til flyet og bilen, som har aktualisert planen, men det er en annen historie som vi ennå ikke vet utfallet av.

### Solid dokumentasjon i arkivene

Sentralt var det departementet med ansvar for samferdsel som håndterte de politiske, administrative og økonomiske sidene ved utredning av planer for nye jernbaneanlegg. De mer tekniske sidene ved planarbeidet ble overlatt til Norges Statsbaner, der ”Jernbaneundersøkelsen” gjennomførte slikt arbeid.

Både departementet med ansvar for samferdsel og Jernbaneundersøkelsen til NSB skapte betydelige mengder med arkivmateriale som resultat av sitt arbeid med slike jernbaneplaner. I departementsarkivene finnes det solid dokumentasjon på de aller fleste seriøse jernbaneplaner, både de som ble gjennomført og de som bare forble planer og drømmer.

I arkivene etter Jernbanekontoret i Arbeidsdepartementet og senere Samferdselsdepartementet

finnes det for eksempel nær en halvmetre med saksdokumenter om planarbeidet for Haugesund-Oddabanen. Her er departementets korrespondanse med andre departement, med NSB og med lokale interessenter som Rogaland og Hordaland fylkeskommuner og ikke minst med ”Den interkommunale samferdselsnevnd for Haugesundshalvøya og Karmøy”, som spesielt på 1930-tallet var svært aktiv med å forsyne departementet med utførlig underlagsdokumentasjon for sin sak.

Mens vi i departementsarkivene kan følge de politiske sidene ved saken, er det spesielt i arkivet etter Jernbaneundersøkelsen vi finner dokumentert de tekniske sidene ved planene. Jernbaneundersøkelsen arbeidet svært så grundig med slike prosjektutredninger. Dette framgår også av arkivmaterialet, som utgjør over to hundre hyllemeter.

Jernbaneundersøkelsens arkiv inneholder for eksempel mer enn én hyllemeter med teknisk dokumentasjon bare etter arbeidet med planene for banestrekningen Haugesund-Odda. Dette materialet er fra årene 1911–1918 og består i hovedsak av tegninger som viser den planlagte jernbanelinjen nærmest meter for meter på hele strekningen. Her er bl.a. 45 originale håndkolorerte kart som til sammen dekker hele den åtte mil lange strekningen med planlagte stoppesteder tegnet inn og hvor bygninger og veier langs traséen er angitt. Annet kartmateriale viser detaljerte tverr- og lengdeprofiler av hele traséen. Det finnes også beregninger av masse som måtte fjernes eller fylles på i terrenget med overslag over kostnader ved arbeidet. Arkivet etter Jernbaneundersøkelsen inneholder tilsvarende dokumentasjon for en rekke andre planer om nye banestrekninger. Her er det mye materiale som bør kunne være av interesse både lokallhistorisk og når det gjelder samferdsels- og jernbanehistorie i en viktig fase i moderniseringen av det norske samfunnet.





Selv om jernbanesaken i Troms med dette hadde lidd et stort nederlag, hadde imidlertid ikke alle gitt helt opp. I avisa "Tromsø" argumenterte redaktør Erling Steinbø ivrig for en jernbane mellom Ofotbanen og Tromsø. Også i Bardu og Målselv hadde jernbaneidéen mange ivrige forkjempere, og herredsstyret i Bardu sendte i 1912 henstilling til amtstinget om å få undersøkt mulighetene for utbygging av strekningen Narvik-Tromsø. Sommeren 1913 foretok Statsbanens undersøkelseskontor en undersøkelse som konkluderte med at en eventuell jernbane gjennom Troms ville gå gjennom et gunstig terreng og ville kreve rimelige anleggsutgifter. Videre grep ble imidlertid ikke tatt, og første verdenskrig kom også i veien.

### Stambane og tre sidebaner

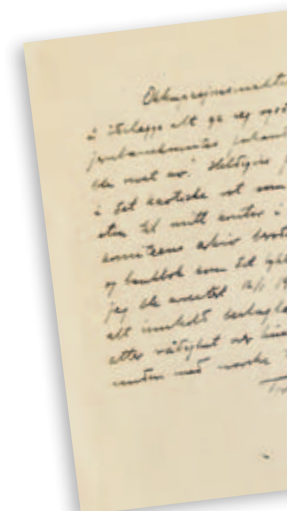
Etter krigen skulle jernbanesaken bli gjenopptatt som et privat initiativ gjennom en bevilgning av 10000 kroner fra A/S Jøvik Sildolje- og Kraftfabrik til forberedende arbeid for en jernbane

gjennom Troms fylke. Denne gangen ble det ikke bare opprettet en komité for Tromsø by, men en komité for Troms fylke ble også opprettet. Kaptein O. Munthe-Kaas ble valgt som leder for begge komitéene. I fylkeskomitéen var Målselv, Bardu og Lenvik representert gjennom ordførerne. Også Harstad og Narvik hadde medlemmer i komitéen.

I perioden frem til 1923 ble stambanetraséen frem til fylkesgrensen mot Finnmark ferdig undersøkt, samt sidelinjene Salangsdalen – Sjøvegan, Målselv – Finnsnes og Nordkjosen – Tromsø. Både i 1921 og i 1922 foretok stortingets jernbanekomité befarings av stambaneparsellen Ofoten – Lyngen, som var den del av stambanen gjennom Troms og Finnmark som man ønsket å bygge først.

Selv om krisen i mellomkrigstiden la en demper på optimismen, bidro jernbanekomitéen til flere viktige samferdselsprosjekter i Troms. Bygging av veg i Balsfjord, bru over Målselva samt bidrag

Tromsbanens trasé slik man så den for seg på 1920-tallet. Original i Statsarkivet i Tromsø. (Arkivet etter Fylkesmannen i Troms, Tillegg: Troms jernbanekomité 1918-1966).





til innkjøp av buss til Troms Innlands Rutebilselskap er noen av tiltakene komitéen støttet økonomisk.

Under krigen ble komitéens arbeid brutalt avbrutt. I en innførelse i forhandlingsprotokollen gjort av O. Munthe-Kaas, som nå var blitt oberst, heter det at ”okkupasjonsmaktens særegne evne til å ødelegge alt ga seg også utslag over for Troms jernbanekomites forhandlingsprotokoll. Permen ble revet av. Heldigvis fant jeg protokollens blad i det kaotiske rot som møtte meg ved hjemkomsten til mitt kontor i ”Soria Moria Øst”, hvor komiteens arkiv berodde – undtatt verdipapirer og bankbok som det lyktes meg å redde unda –, da jeg ble arrestert 12/1 1942 og mitt hus med alt innehold beslaglagt av Gestapo. Jeg fikk atter rådighet over huset kort tid etter min hjemvenden med norske tropper til Tromsø 13/5 1945.”

### Et samlet Nord-Norge krevde bane

Etter krigen kom arbeidet imidlertid hurtig i gang, og den nye jernbanekomiteen holdt sitt første møte i august 1946 med fylkesmann Arne Aas som ny formann. Det ble deretter innkalt til et stort fellesmøte for kommunene nord for Bodø den 20. oktober 1946. Møtet samlet 94 ordførere og representanter fra næringsliv, humanitære organisasjoner samt fra den sivile og militære administrasjon. Flere representanter fra stortinget var også til stede. Møtet vedtok en resolusjon som fremholdt kravet om stambanens fullførelse til Kirkenes som den viktigste oppgaven i Norges jernbanepolitikk. Etter møtet strømmet det inn med tilslutningsuttalelser fra kommunene i Nord-Norge. I kravet om jernbane stod landsdelen samlet.

### Arkivet

Arkivet etter Troms Jernbanekomité er delvis ordnet og utgjør til sammen rundt halvannen hyllemeter. Arkivet dekker perioden 1919–1976. Foruten saksdokumenter og protokoller inneholder arkivet også en rekke trykksaker og avis-

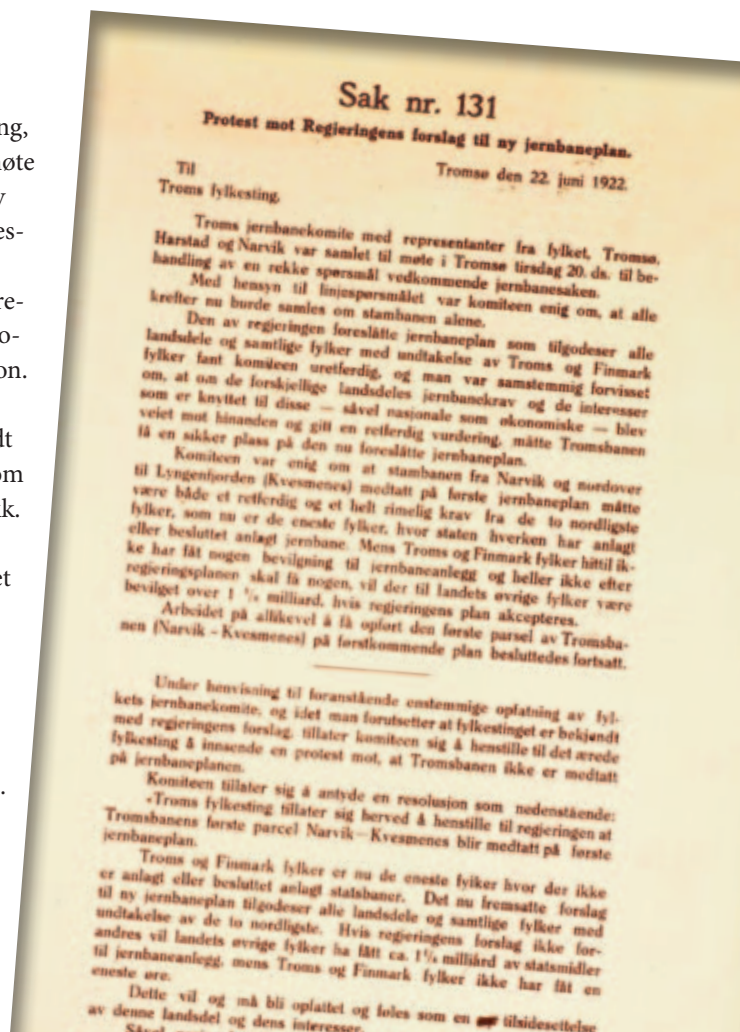
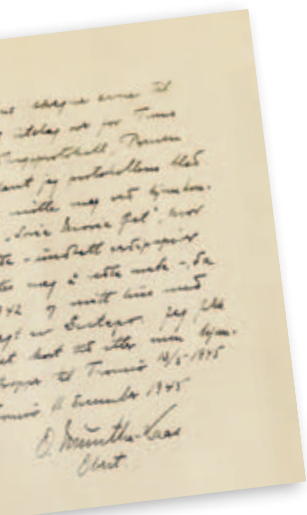
artikler. Spesielt interessant er det godt over 300 sider tykke propagandaverket ”Stambanen gjennom Nord-Norge” fra 1949. Foruten en fyldig historikk omkring jernbanespørsmålet inneholder boken også flere gode biografiske artikler, samt gode beskrivelser av næringslivet i fylket.

### Kilder i Statsarkivet i Tromsø

- Fylkesmannen i Troms: Forhandlingsprotokoll for Troms Jernbanekomité 1919–1946 m.m.
- Fylkeskassereren i Troms: Utredning om jernbaneforbindelse med Narvik, Troms jernbane- og stamvegkomité 1975–1976

Regjeringens forslag til jernbaneplan i 1922 ble møtt av kraftige protester i Nord-Norge, ikke minst fra jernbanekomiteen i Troms. Original i Statsarkivet i Tromsø. (Arkivet etter Fylkesmannen i Troms, Tillegg: Troms jernbanekomité 1918–1966).

Innførelse på omslaget til jernbanekomiteens møteprotokoll for 1919–40. Original i Statsarkivet i Tromsø. (Arkivet etter Fylkesmannen i Troms, Tillegg: Troms jernbanekomité 1918–1966).



# Tog og værmeldinger

Togene fraktet passasjerer og gods, men at de også brakte værmeldinger ut til folket, er nok ikke så kjent. Her er historien om hvordan jernbanen formidlet værmeldinger før vi fikk kringkasting i Norge.

AV THOR BJERKE, RÅDGIVER, NORSK JERNBANEMUSEUM

Historien begynner i 1884. Det var landbruket som ønsket seg værvarsling. Det norske meteorologiske institutt var opprettet i 1866, så værmeldinger fantes. Problemet var mer hvordan disse skulle formidles ut til folket. I Aftenposten kunne vi 1. juli 1884 lese at det var inngått en avtale mellom Smaalenenes Amts Landhusholdningsselskab, Akershus Amts Landhusholdningsselskab, Jern-

banebestyrelsen og Universitetets meteorologiske Institutt om formidling av dagens værvarsel til jernbanestasjonene på Smaalensbanen, Hovedbanen, Kongsvingerbanen, Nordbanen til Hamar og Vestbanene.

Værvarselet, som forelå ved ½ 2-tiden (13.30), skulle nå ikke bare bringes ut til allmennheten gjennom avisene, men også ved oppslag på stasjoner, ved signaler fra faste signalstasjoner og gjennom symboler på fjerntogene.




Symbolene ble hengt opp på bakerste konduktørvogn i de første fjerntogene med avgang etter kl. 15. På hver side av vognen ble det gjort plass for to symboler. Disse var fremstilt av hvitmalt jernplater med en grunnflate på 25–27 centimeter. De var forsynt med en slisse oppe og nede, slik at de lett kunne henges opp på skruer som var festet i vognsiden. Symbolene var godt synlig, slik at folk som sto langs linjen kunne se værvarselet når toget dro forbi.

Disse varslene skulle kunngjøres på hverdager i sommersesongen. Meteorologisk Institutt sa i sin pressemelding at værvarselet med bakgrunn i de to siste års erfaringer, var feil i to av ti tilfeller. Likeså at varselet gjaldt Kristiania, og at feilmuligheten økte med avstanden fra hovedstaden.

På stasjonene ble værvarselet kunngjort ved oppslag på en spesiell tavle, hvor det også var mulig å se forklaringen på symbolene på togene.

Da NSBs styre i juni 1896 sendte brev til de aktuelle driftsbestyrerne om at værvarselet det året skulle distribueres i tiden 1. juli til 30. september, går det fram at ordningen var midlertidig innstilt året i forvegen.

Signalene for Veir-Varslene er:

 Trekant alene.	Tørt Veir.	Klarveir med Varme om Sommeren. Solskinsdage med klare kolde Nætter om Høsten. Eller lidt skyet Veir, men ingen Nedbør.
 Trekant over Firkant.	Utrygt Veir.	Vexlende Veir, delvis med Regn eller begyndende Regnveir. Undertiden om Sommeren lokale Tordenbyger.
 Firkant alene.	Regnveir.	Dagsregn eller Regnveir med korte Afbrydelser.
 Firkant over Trekant.	Opklarende Veir.	Opklarende Himmel efter utrygt Veir eller Regnveir. Overgang til «tørt Veir». Man maa være belavet paa en enkelt eller flere Regnbyger under Opklaringen.



Værvarslingstavle fra stasjon.  
Norsk Jernbanemuseums  
samling. Foto: Thor Bjerke

I 1897 sendte NSB ut et oppdatert sirkulære om værvarslingen. Da var værvarslene blitt mer spesifisert, og det var ett varsel for Kristiania, ett for Østerdalen og ett for Gudbrandsdalen. På 1890-tallet var det også åpnet flere banestrekninger, og varslene omfattet da følgende strekninger: Østfoldbanen, Hovedbanen, Kongsvingerbanen, Solørbanen, Eidsvoll-Ottabanen, Rørosbanen frem til Røros, Drammenbanen, Randsfjordbanen med sidelinjer og Vestfoldbanen.

At folk langs banen satte pris på tiltaket, ser vi blant annet i et klagebrev til NSBs driftsbestyrer i Hamar i 1897, som etterlyste oppslag om værvarsel

på Åsta stasjon. Da ble det straks sendt ut brev til alle stasjoner hvor rutineene ble innskjerpet.

Etter hvert som nye banestrekninger ble åpnet, ble ordningen utvidet. I 1909 omfattet varselet også Valdresbanen og Bergensbanens østlige del. Meteorologisk Institutt telefonerte da varslene for Kristiania, Østerdalen og Gudbrandsdalen til Kristiania østbanestasjon, mens varselet for Hallingdal ble gitt til vestbanestasjonen. Varslene ble så straks telegrafert videre til stasjonene. Bergensbanen var da ennå ikke fullført, og værsymbolene ble hengt på togene som gikk fra Gol mot Gulsvik og motsatt.

Hvor lenge ble så været varslet på denne måten? Den seneste sikre kilden vi har for bruk av værtelegrammer er i 1916. Da ble det trykt et nytt opplag av blanketten "Veirtelegram idag: Tørt veir." Retningslinjene er omtalt i NSBs "Bestemmelser som vedkommer stations- og tog-tjenesten" fra 1914, men ikke i neste utgave som kom i 1924.

#### Kilder

Styrelsen for de norske Statsbaner, Cirkulære no. 57 av 18. juni 1884  
Angaaende Meddelelse af Veirvarsler for Landdistriktene

Norges Statsbaner, Trafikkdirektøren, Cirkulære no. 502 av 29. juni 1897  
Angaaende Meddelelse af Veirvarsler for Landdistriktene

NSB Hamar distrikt, arkivmappe vedr. værvarsel i boks E0012,  
i distriktssjefens arkiv, Statsarkivet i Hamar

Aftenpostens morgennr. 1. juli 1884

Brev fra NSBs maskindirektør Oxaal til maskiningeniør Engh,  
Drammen, av 5. juni 1884 og telegram av 17. juni 1884

Brev fra Skjeberg Historielag til Norsk Jernbanemuseum av 28. januar 2004

I et brev fra 1886, sendt fra Ise i Østfold, står:  
"Det er dårlig veir, riktig dårlig høiveir – ja vi har ikke fået ind høiet enda vi, må du vide, skjönt vi jo er færdig med slåtten -, jeg havde gjordt så sikkert regning på godt veir i dag, såmegetmere, som der i går på toget var hængt en Δ, men så blev der regn og torden og lynild ..."

# Storbonden som ble stasjon



# Stasjonsmester



Den 28. november 1872 ble den 26 km lange Krøderbanen åpnet for vanlig drift. Som stasjonsmester ved Snarum ble ansatt en 63 år gammel tidligere storbonde.

AV HANS GULLI, RÅDGIVER, STATSARKIVET I KONGSBERG

Jørgen Rytterager ble født 11. juni 1809 i Hole og tilhørte en velstående slekt på Ringerike. Han eide Storøya fra 1846 til 1881 og i noen år også Grefsrud på Nakkerud. Rytterager giftet seg 23. juli 1837 med Anne Engebretsdatter Hovin (1813–1899) fra Tyristrand.

Rytterager var storbonde og en fremstående mann i bygda. I en årrekke var han valgmann og forlikskommissær og ble mye brukt i kommunal tjeneste. Rytteragers formue gikk imidlertid tapt på grunn av uheldige disposisjoner, og sommeren 1865 ble boet tatt under behandling av skifteretten som konkurs. En endeløs rekke av kreditorer trer frem på en pantobligasjon fra 1866. Familien klarte imidlertid å beholde gården, og i navnet fortsatte Rytterager som eier.

I forbindelse med anlegget av Krøderbanen øynet nok Rytterager en mulighet for ansettelse ved statsbanene. Til tross for at han nærmet seg pensjonsalderen ved jernbanen, søkte han 14. mars 1872 driftsbestyreren ved Randsfjordbanen om ansettel-

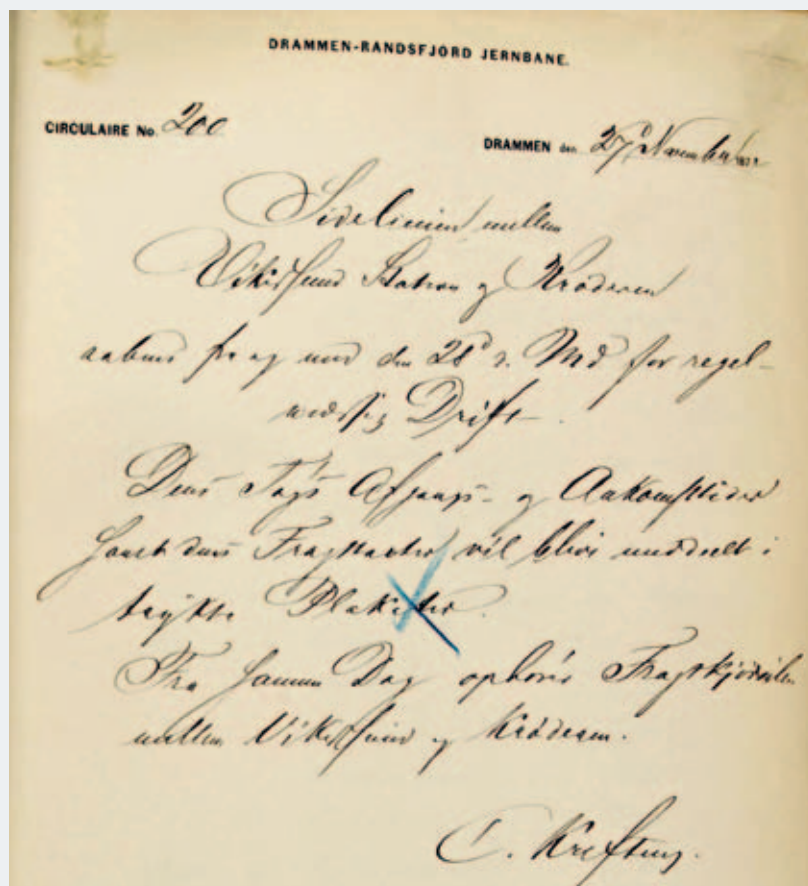
Snarum stasjon på 1870-tallet. I midten sitter stasjonsmester Jørgen Rytterager. De to som står til venstre, er trolig ansatte ved stasjonen. Ukjent fotograf. Original i Norsk Jernbanemuseum (Fotosamlingen nr. 12124).

se som stasjonsmester. Et halvt år senere, den 28. september, kunne driftsbestyrer Krefting meddele ham at "Det er mig kjært at kunne underrette Dem om, at Jernbanedireksjonen har besluttet at ansette Dem en Stationsmesterpost ved Jernbanen fra den Tid Krøderenbanen aabnes for Drift." Ansettelsen ble formalisert da direksjonen avholdt møte 26. november 1872, hvor den 63 år gamle Rytterager ble ansatt som stasjonsmester ved Snarum fra samme dag. Han fikk 15 spesidaler i månedslønn samt fritt hus, lys og brensel og en uniform årlig. Ved stasjonen ble det samtidig ansatt en telegraflærling og en portør.

Så var tiden inne for Rytterager til å ikle seg stasjonsmesteruniformen. Etter Randsfjordbanens uniformsreglement av 15. november 1867 bestod den av ytterfrakk, lue med sølvblem, enkelspent kjol med ståkrave og sølvblem, benklær og enkeltspent vest. I 1873 kom det en bestemmelse om at tjenestegjørende stasjonsmester alltid skulle føre rødt bånd med kokarde på luens nedre kant når passasjer- og blandet tog ble ekspedert. Dette var for å gjøre den ansvarlige ved stasjonen mer kjennelig for de reisende.

Foruten vanlige gjøremål som billettsalg og gods-ekspedering, var Rytterager ansvarlig for å melde telegrafisk til Vikersund ankomst- og avgangstidene ved Snarum stasjon både for ordinære tog, ekstratog og løsløkomotiver. Dessuten skulle han holde strengt oppsyn med opplastingen av trelast og ved fra Ula sidespor og utferdige faktura over hva som ble sendt. I den utstrekning jernbanedriften tillot det, ble det fra 20. mars 1873 anledning til å sende private telegrammer fra Snarum stasjon.

Fra 1. november 1873 ble det opprettet poståpneri ved Snarum, og Rytterager ble fra samme dato tillagt funksjonen som poståpner. Hans lønn ble fra 1. januar 1874 endret til 18 spesidaler pr. måned og fra 1. november 1875 til 20 spesidaler.



Sirkulære i forbindelse med åpningen av Krøderenbanen. Original i Statsarkivet i Kongsberg, NSB, 2. trafikkdistrikt: Sirkulærer 1.

Rullebladene, direksjonens forhandlingsprotokoller og kopibøker/journaler for driftsbestyreren er de viktigste kildene til den eldre personalhistorien. Ansettelser og oppsigelser ble avgjort av direksjonen. Justisen ved jernbanen var streng, og det skulle lite til før en fikk anmerkning på rullebladet.

Det finnes også trykte fortegnelser over jernbanepersonalet. Den eldste er fra 1872 og omfatter ansatte ved Norsk Hoved-Jernbane, Kongsvingerbanen og Hamarbanen. Fra 1887 utkom Norsk Jernbanekalender med jevne mellomrom. Den inneholder distriktstise lister over fast ansatt personale ved Norges Statsbaner og i noen grad også ved privatbanene.

Krøderbanen hadde persontrafikk til 1958 og ble nedlagt i 1985. Norsk Jernbaneklubb har i mange år kjørt veteran tog på strekningen.

WEB-SIDE:  
[kroderbanen.no](http://kroderbanen.no)

Etter 10 år som jernbanemann fratrådte Jørgen Rytterager 1. desember 1882, 73 år gammel. Leiligheten på stasjonen var tjenestebolig, og som pensjonist bodde Rytterager og hans kone noen år hos sin eldste datter i Ådal. Senere flyttet de tilbake til Modum, hos datteren Anne Jørgine Gregersen på Mælum.

Jørgen Rytterager oppnådde den høye alder av nær 90 år. Kort tid før han og hans kone kunne markere 62-års bryllupsdag, døde Rytterager 17. mars 1899 på Modum, etter et fall i en trapp.

#### Kilder i Statsarkivet i Kongsberg

NSB 2. trafikkdistrikt: Forhandlingsprotokoller, sirkulærer, kopibøker og journaler for driftsbestyreren

NSB Drammen distrikt: Rulleblad I-4 (stasjonsmestere og ekspeditører)

Ringerike sorenskriveri: Skifteforhandlingsprotokoll 6 (1864-1865)

Kirkebøker for Hole og Modum

Modum lensmannskontor: Dødsfallsprotokoll I-1 (1897-1911)

#### Litteratur

Bakke, Gudmund: Hole bygdebok bind 1

Bjerke, Thor og Holom, Finn: Banedata 2004

Snarum stasjon på 1870-tallet. Et tog, bestående av lokomotiv type IV og tre vogner, har ankommet fra Krøderen. Ukjent fotograf. Original i Norsk Jernbanemuseum (Fotosamlingen nr. 11294) – utsnitt.

*Jørgen Rytterager*



# Uten mat og drikke...

## *Fra firerettens og sølvbestikk til selvbetjent sjokoladeautomat*

Flaggene er heist på Kornsjø stasjon. Endelig damper toget fra Sverige inn på perrongen, ti minutter forsinket. Det er tidlig morgen den 4. mai 1910. Vognen med president Roosevelt og frue forbindes med ekstravognene; en salongvogn og en av Bergensbanens nyoppussede spisevogner. Det er første gang det kjøres en spisevogn på Smålandsbanen.

AV PER KRISTIAN OTTERSAND, ARKIVAR, RIKSARKIVET

Theodore Roosevelt var i Norge for å holde sitt Nobelforedrag. Fire år tidligere, mens han ennå var USAs sittende president, hadde han blitt tildelt Nobelprisen for sitt arbeid for fredsslutningen i Den russisk-japanske krig. En journalist fra Morgenbladet dro rett fra Bjørnsons gravferd i Kristiania til møtet med Roosevelt på svenskegrensen. Rett etter avgang fra Kornsjø satte Roosevelt seg i spisevognen, som var pent dekorert med blomster, og spiste en kraftig frokost bestående av frukt, havregrøt, stekt flyndre, bacon og egg, lammekoteletter, kjeks og ost. Han var henrykt og ga uttrykk for at dette var den beste frokosten siden han dro fra Amerika. Omsider var frokosten ferdig, og Roosevelt tok de medreisende journalistene med seg inn i salongvognen.

### **De første restaurantvognene**

Ett år tidligere, i 1909, ble de første to restaurantvognene satt i regulær drift på Bergensbanen.

Jomfruturen ble behørig markert med festmåltider underveis mellom Kristiania og Bergen for landets elite. I de første ti årene var det en privatmann, Carl Christiansen, som drev restaurantvognen i Norge. Ved oppstarten hadde restauratør Christiansen så stor tro på prosjektet at han selv bekostet to vogner med inventar for å få i gang driften. Utlegget ble refundert av Norges Statsbaner kort tid etter. For driften av restaurantvognene betalte restauratør Christiansen en årlig avgift på kr. 10 000,- til Norges Statsbaner. Vognene som ble benyttet for å traktere Roosevelt i 1910, var satt opp kun for anledningen. Det var først i 1912 det ble satt inn restaurantvognen i ordinær trafikk på Smålandsbanen, senere Østfoldbanen.

Statsbanenes sentraladministrasjon ble snart innstilt på å legge om og utvide restaurantvogndriften når nye banestrekninger ble åpnet. De så et behov for å koordinere driften av restaurantvognen med



jernbanerestauranter på stasjonene, særlig på Østlandet. I 1916 drøftet Hovedstyret for Norges Statsbaner spørsmålet om å sentralisere driften av restaurantvognene og de viktigste jernbanerestaurantene under en felles forretningsledelse, underlagt hovedstyrets kontroll.

I desember 1918 ble Norsk Spisevognselskap A/S stiftet. På dette tidspunktet var det fire privatdrevne restaurantvogner som gikk på norske spor. Driften av restaurantvognene ble overtatt av det nye statseide selskapet i 1919, og tidligere restauratør Carl Christiansen ble den første administrerende direktør for selskapet. Samme år ble den første jernbanerestauranten åpnet på Østbanestasjonen i Oslo. Spisevognselskapet fikk også ansvar for driften av jernbanerestaurantene, og i de følgende årene ble det etablert en rekke restauranter langs

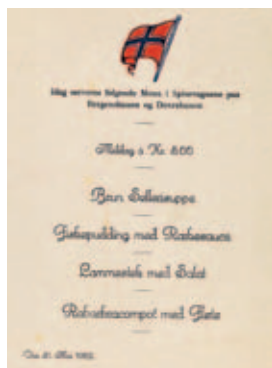
de mest trafikkerte linjene. Jernbanerestaurantene fungerte som depoter og var av stor betydning for logistikken rundt spisevogndriften. Etter etableringen av spisevognselskapet økte virksomheten raskt i omfang. I 1919 hadde selskapet 75 ansatte, og i 1949 var antallet 591.

#### Serveringstilbudet

Alle hadde adgang til restaurantvognene, men serveringsopplegget var i begynnelsen såpass eksklusivt at tilbudet i stor grad kun ble benyttet av reisende på første klasse. Middagstilbudet omfattet tre til fire retter, men også de øvrige måltidene var preget av eksklusivitet. Prisen for en fireretters middag var fem kroner i begynnelsen av 1920-årene. I dag kan dette synes rimelig, men den gang ga en arbeiderlønn lite rom for slike utskjelser. Passasjerene som ikke reiste på første klasse,



Theodore Roosevelt ble tatt imot på Kristiania østbanestasjon. Fotograf: L. Szacinski. Original i Oslo bymuseum (SZ20636a).



benyttet i liten grad restaurantvognene. Disse passasjerene hadde ofte medbrakt mat og drikke, eller foretok sine innkjøp på jernbanekaféene. Stasjonsoppholdene var mye lengre på 1920-tallet enn de er i dag, og jernbanekaféene var forberedt på storinnrykk når togene ankom stasjonen.

I 1921 tok det 15,5 timer med tog fra Kristiania til Trondheim, og gjennomsnittlig stoppetid på stasjonene var 10–15 minutter. Etter hvert ble det stilt krav om å korte ned reisetidene, og dermed også stoppetiden på stasjonene. Etter krigen ble tidskravene også skjerpet med konkurransen fra bil og fly. For å møte dette ble det satt i gang ambulerende servering ved hjelp av trillevogner. Fra 1965 ble det opprettet en systematisk, sentralt oppbygd trillevognservering. Dette ledet til at tilbudet i restaurantvognene ble mindre benyttet, til tross for at det opprinnelig noe stivbente tilbudet var myket opp og prisene satt ned. På 70-tallet ble det satt i drift kafeteriavogner, delvis basert på selvbetjening. Trillevognserveringen og kafeteriadriften ble opprettet på bakgrunn av undersøkelser blant de reisende. I dag tilbyr NSB enkle varme og kalde retter i kafévogner på lengre strekninger. På de lengste strekningene er det også mulig å forhåndsbestille mat. På kortere strekninger må de reisende benytte selvbetjente kioskautomater.

### Spisevognen som arbeidsplass

Men la oss stoppe opp litt i spisevognenes klassiske periode, for eksempel i 1937. En tur fra Oslo til Bergen tok da 10 timer og 38 minutter og kostet 25 kroner. Frokosten kostet 2,25 kroner, og en trereters middag 2,75 kroner. Spisevognen var en helt selvstendig rullende restaurant, avhengig av sin egen varebeholdning og sin egen betjening. Inne i spiseavdelingen var det et lite avlukke hvor kasserersken holdt til. Hun skrev ut bonger på alt som ble servert, hadde ansvaret for vinbeholdningen og førte daglig regnskap for omsetningen. I perioder med stor trafikk hadde kelneren gjerne en eller to assistenter til hjelp med serveringen.

Kokken var den viktigste personen i vognen. Praktisk talt all varm mat ble kokt eller stekt på den lille komfyren i kjøkkenet. Der laget de alle supper og sauser. På ekstra travle dager med mange ekstraserveringer kunne de få med seg ferdige steiker fra depotet, men det var ikke det vanlige. I kjøkkenavdelingen var det en koldjomfru og to kjøkkenpiker. Det var ikke mye plass å bevege seg på. Varmrettene ble tilberedt i et rom på 2 x 1 meter, og koldjomfruen hadde bare en kvadratmeter til rådighet. Komfyren ble fyrst med kull, og kjøleskap fantes ikke. Det ble brukt iskasser og isblokker.

Togvertinner på Oslo østbanestasjon 1960. Foto: Mittet. Original i Riksarkivet (PA-1528 Norsk spisevognselskap Ua-0001\_9\_1) – utsnitt.

Meny fra 1922. Original i Riksarkivet (PA-1528 Norsk spisevognselskap Ua-0001\_4\_11).

I spisevognen, 1964. Foto: Ørnelund. Original i Riksarkivet (PA-1528 Norsk spisevognselskap Ua-0001\_6\_7) – utsnitt.

Trillevognservering, 1970. Ukjent fotograf. Original i Riksarkivet (PA-1528 Norsk spisevognselskap Ua-0001\_7\_9) – utsnitt.

For spisegjestene var det kelneren som var den viktigste i hele vognen. Mens vognen gikk inn og ut av kurvene, skulle kelneren manøvrere sausekopper, matfat, flasker og servise.

#### Drift og eierskap

Fra Norsk Spisevognselskap A/S ble opprettet i 1919 og frem til 1976 var avtalen med Norges Statsbaner om togserving uendret. I januar 1975 ble Norsk Spisevognselskap A/S fusjonert med Narvesen Kioskkompani A/S. Før fusjonen var samtlige aksjer i Narvesen Kioskkompani A/S ervervet av stiftelsen Fritt Ord. Det fusjonerte selskapet fikk navnet Narvesen-Spisevognselskapet A/S, og aksjene fordelt med 41 prosent på NSB og 59 prosent på Stiftelsen Fritt Ord. Hensikten med fusjonen var blant annet å utnytte felles ressurser i forbindelse med kiosker og stasjonær drift ved jernbanestasjonene, men også ved at selskapet nå fikk grunnlag til å se stasjonsdrift og togserving i sammenheng, og dermed sikre togservingen en bedre oppføl-

ging. NSB solgte sine aksjer i selskapet i 1995. I 1999 reduserte Fritt Ord sin aksjeholdning i Narvesen fra 51 til 34 prosent. Høsten 2000 aksepterte institusjonen et forslag om fusjon mellom Narvesen og Reitan-gruppen, og satt deretter igjen med en aksjepost på 16,2 prosent i det fusjonerte selskapet ReitanNarvesen. Denne ble solgt i november 2001, og den gamle forbindelsen mellom Narvesen og Fritt Ord ble avsluttet. Reitangruppen solgte sine rettigheter til togserving, og i dag blir serverings-tjenestene lagt ut på anbud av NSB.

#### ”... en usigelig glede ...”

Etter Nobel talen i 1910 dro Roosevelt med tog fra Kristiania mot Charlottenberg, med de samme vognene og personene som da presidenten kom til Norge to dager tidligere. Roosevelt ba hele reisefølget på aftens i spisevognen, tyve mennesker i alt. Maten var hevet over all ros: Oksehalesuppe, avkokt ørret, gåselever, stekte rugder, friske asparges, karamellpudding, is, ost og frukt. Årets første jordbær ble servert. Restauratør Christiansen fikk skryt for anretning og servering. På stasjonene sto personalet oppstilt til parade. På Lillestrøm stasjon var det møtt frem 1500 mennesker. På plattformer, på veier og på jordene langs linjen hadde folk møtt frem, overalt vaiet norske flagg. De utenlandske journalistene ga uttrykk for at den norske jernbanen hadde løst sin oppgave bedre enn i noe annet land. Da toget nærmet seg Charlottenberg, tilkalte Roosevelt de norske journalistene og ba dem fortelle ”for en usigelig glede det har vært for meg å komme til Norge, å reise gjennom Norge. Det er så overveldende, så uforglemmelig.”

#### Kilder i Riksarkivet

Privatarkiv nr. 1528 – Norsk Spisevognselskap A/S

#### Trykte kilder

Holøs, Bjørn og Mykland, Rut: *Bergensbanen 75 år*, Oslo 1984

Skedsmo, Finn: *Narvesen: Vinu mot verden i 100 år*, Oslo 1993

Just, Carl: *A/S Norsk Spisevognselskap 1919–1949*, Oslo 1949

*Morgenbladet* 1910



I restaurantvognens kjøkken, 1953.  
Foto: Odd N. Nicolaysen, NTB. Original i Riksarkivet (PA-1528 Norsk spisevognselskap Ua-0001\_5\_7).

# Bondetogene i 1818

I slutten av august 1818 var det flere samlinger og møter på gårder på Nes i Hedemarkens amt. Bøndene planla felles reise til Kristiania for å komme i tale med myndighetene om harde skattekrav. Aktiviteten på Hedmarken gir oss innblikk i hvilke virkemidler bøndene tok i bruk for å mobilisere til motstand og endring.

AV SONJA SERINA FINSTAD JOHANSSON, HISTORIKER, BYARKIVET I DRAMMEN

Den nye norske stat hadde etter 1814 flere store utfordringer. Problemene med etableringen av et eget bank- og finansvesen var en av de største. Med opprettelsen av Norges Bank ble bøndene pålagt ekstraskatter; en sølvskatt for å kunne skape et grunnfond av sølv i banken, og en innløsnings-skatt for å opprette en egen norsk pengeenhet, spesidaler. Myndighetene fikk store problemer med innkrevingen av ekstraskattene, og fristene for innbetaling ble ikke overholdt. Bøndene hadde også andre økonomiske problemer. Sedler og mynter gikk ut av sirkulasjon og førte til en generell mangel på betalingsmidler. Dette, sammen med dårlige kornavlinger og store problemer i tømmerhandelen, skapte en vanskelig periode for bøndene.

## Motstand mot skattene

I 1818 kom det til store protester særlig rettet mot ekstraskattene. Bønder fra både Østlandet og Vestlandet sendte dette året inn en rekke petisjoner til Stortinget for å øve politisk press og foreslå end-

ringer. Forslagene i petisjonene var gjennomgående de samme: økonomiske lettelser i form av skattelette, betalingsutsettelse av skattene og opprettelse av låneinstitusjoner hvor bøndene kunne låne penger for å betale skatter og andre avgifter. I uroen lå det en misnøye med Stortinget og de pengepolitiske avgjørelsene som hadde blitt tatt. Flere bønder stilte seg også bak en finansplan som var utformet av kjøpmannen og stortingsmannen Wincent Sebbelow. Han foreslo blant annet at en stor andel av innbetalingene til Norges Bank skulle basere seg på frivillige innskudd. Planen ble trykt opp og spredt rundt, slik at mange fikk tilgang til den.

## Fra petisjoner til bondetog

Motstanden utviklet seg etter hvert til mobilisering og organisering av såkalte bondetog på tvers av prestegjeld og sogn. Ved minst to tilfeller var bønder fra flere bygder på Østlandet samlet i Kristiania for å skrive petisjoner, som så ble underskrevet i fellesskap og overlevert til Stortinget.

Utdrag av forhør  
29.06.1820 av deltakere  
på møtene på Nes i 1818.  
Original i Riksarkivet (S-3291  
Justisdept., Kommisjonen i  
saken mot Halvor Hoel,  
D-0001 s. 1035).

Bønder fra flere prestegjeld var 10. august samlet på torvet i Kristiania, og det var her den første planen om bondetog ble lagt. To dager før hadde bøndene levert en søknad til Stortinget som ikke hadde ført frem. Det var nå viktig for dem å vise at det var et sterkt ønske fra mange om endring og lettelse i skattene. Bøndene skulle møte til ny samling i hovedstaden 26. august og brakte med seg budskapet fra samlingene i Kristiania tilbake til hjembygdene. Dette resulterte i at bønder fra

Østlandet høsten 1818 to ganger gikk i tog mot Kristiania for å få stortingsmennene og kongen, Karl Johan, i tale. Det første toget i slutten av august mislyktes, men det ble gjort et nytt forsøk i midten av september.

### Budstikker og møter på Nes i Hedmark

Bønder fra Hedmark deltok også på samlingene i hovedstaden og dro hjem med budskapet om felles reise inn til Kristiania. I dagene 26., 27. og 28. august ble det hektisk møtevirksomhet på Nes, altså noe forsinket i forhold til den planlagte dagen de skulle møte i Kristiania. Uroen og organiseringen på Hedmark var særlig stor i prestegjeldene Nes og Ringsaker.

Det første møtet var den 26. august på gården Østre Aske på Nes. På forhånd skal det ha gått rundt to budstikker som oppfordret bøndene til å møte. Budstikkene skal ha vært innom flere gårder på Nes. På den ene budstikken skal det ha stått at enhver oppsitter skulle møte på Østre Aske, med trussel om straff for den som ikke møtte eller hindret budstikken i å gå videre. Til slutt på budstikken sto det "cito! cito! cito!", altså "fort, fort, fort". Budstikken var undertegnet med navnet "Massena". André Masséna var en av Napoleons revolusjonsgeneraler, og bruken av navnet hans kan ha vært en referanse til Karl Johan, siden de tidligere hadde vært "kollegaer".

Til møtet på Østre Aske kom også to tilreisende, Østen Ormerud fra Flå i Hallingdal og Harald Brage fra Hedalen. Særlig Ormerud hadde reist langt for å undersøke om bøndene på Hedmarken skulle reise med inn til Kristiania. Det var viktig både å få informasjon om hva som skjedde i andre bygder og å spre budskapet om bondetoget.

Også tidligere på året hadde det kommet tilreisende til Nes. De hadde reist hit for å kontakte storbonden Halvor Hoel med ønske om at han skulle skrive en felles søknad for dem. Halvor Hoel

235

andresten fann til den oppvækkelse  
de vil siges af Bønderne og  
den Helge.

Republikken det var siden 1818  
Coulter og Ole Kløvringstveit de stier  
på farten lenge for at tale, men  
skilte ut bærer at den tilstedeværende  
reunde slope, såkalte for de  
Værdene, var den som var mig  
Hjert i den faldt dem, og i  
Værdene, sagde andag til færd  
"Jå er en Rebellet" eller "Jå kommer  
den som en Rebellet", men Værdene  
sai bærable sig på at det  
skulle være Bønderne i færd  
og alle som bærde var enige.

Værdene vil siges at de Værdene  
ikke og den dem selv. - den

235 Vidne den i fald sagde (S-3291)  
Ole Ormerud Gaardmand  
at det faldt faldt, 26. 1818.

hadde i mars 1818 stått i spissen for seksti hedmarksbønder som hadde sendt inn søknad til Stortinget om forandring i "pengestellet" og lettelse i skattene, og var en kjent skikkelse på Nes. Han hadde vært stemt inn på Stortinget i 1815, men på grunn av en tidligere forbeholden frikjennelse, som angikk blant annet kirkeran og mord, ble han avvist. Hans navn ble også knyttet til bondetogene, og han ble senere ansett for å være hovedmannen bak disse, ikke bare på Nes, men for hele uroen og motstanden. På tross av dette, ser det ikke ut til at Halvor Hoel selv var til stede på noen av møtene på Hedmarken i slutten av august.

### Diskusjoner og planlegging

På møtet på Østre Aske ble innmarsjen diskutert. Allerede på samlingen i Kristiania 10. august var det bestemt at bøndene skulle gå fredelig frem. De ikke skulle ha med seg våpen og soldater, og landevernsmenn skulle ikke delta. Allikevel skal det ha vært diskusjon om bøndene skulle bringe med seg våpen på samlingen på Østre Aske. I den senere domskommisjonens forhør skal flere vitner ha utpekt særlig én, Ole Mortensen Caulum, for å ha oppfordret til dette. Caulum skal ha sagt til forsamlingen: *"Vi maa vel have noget til Vaaben", hertil svarede den omforklarede ældre Valdars ved at fremvise en [...] Tyre-Pisk, som han have i Haanden: "dette er Vaaben godt nok", derhos gjorde Valdarsen, ved at sige dette, et friskt Hallingkast."* Valdarsen omtalt her, var antagelig Østen Ormerud. Vedtaket om at man ikke skulle ha med seg våpen, ble stående.

Praten skal ha gått mellom alle som var til stede, og det ser ut til at det var en stor enighet om at "Pengetrangen var almindelig" og i at det var særlig ønsket om pengelån som gikk igjen blant bøndene. Selv om det ser ut til at de fleste som var til stede tok del i samtalen, skal det særlig ha vært tre som pekte seg ut som hovedmenn for bonde-toget fra Hedmark. Disse tre ble senere utpekt og mistenkt for å være bakmenn.

På møtet på Østre Aske ble det også bestemt at bøndene skulle møtes igjen dagen etter på husmannsplassen Rammen, også den på Nes. Den 27. august møttes bøndene som planlagt på Rammen og senere samme dag på gården Skjelve. På Skjelve ble det bestemt at det dagen etter skulle sendes ut folk for å reise gjennom Nes og Ringsaker for å samle folk til å dra til Fangberget, som var skyssstasjon og gjestgiversted i Ringsaker. Derfra skulle de reise samlet til Kristiania.

Beskjeden om hvordan man skulle få flest mulig til Fangberget, ble i undersøkelseskommissjonen beskrevet som en ordre, og den gikk ut på *"at enhver Opsidder i Bygden skulde tilsiges at følge med til Christiania, og de som vare saa gamle, at de ikke taalte at gjøre Touren til Lands, skulde reise til Vands udover Mjøsen og transportere Madvahre for sig og de øvrige."* Det kom også trusler om at de som ikke ville delta eller ta med proviant, kunne vente *"naar de øvrige kom tilbage, at blive hjemsogte af en 2 à 300 Mænd der vilde eftersee hvad der fandtes paa deres Stabur for at bruge samme til sin Underholdning."*

Det ser altså ut til at organiseringen av bøndenes marsj til Kristiania både bar preg av enighet og ønske om pengelån, men også trusler om tvang for de som ikke ønsket å delta. Til møtene på Nes kom det også bønder fra Ringsaker som hadde hørt rykter eller blitt oppfordret til å møte. Ryktene fortalte at det skulle sendes én mann fra hver gård til Kristiania for å få pengelån, og at *"man vile fare gennem andre Bygder og medtage en Mand fra hans Gaard enten de vilde eller ikke."* Rykter skal også ha gått på Hedmarken at folk fra andre bygder skulle komme og ta dem med. Det ble også gjort undersøkelser rundt bøndenes samlinger av lensmannen Lund Gjertvang, som advarte bøndene om at en slik fremgangsmåte ikke var lovlig.

### Motstanden dør ut

Flere skal ha fulgt oppfordringene og ordrene om å spre budskapet om samlingen på Fangberget. De skal ha reist fra gård til gård og oppfordret flest mulig til å delta. Mange fulgte oppfordringen eller følte seg truet til å møte opp, og på Fangberget samlet det seg bønder både fra Nes og Ringsaker. Flere skal ha hatt med seg matsekker for videre tur, men det ser ut til at det ikke lenger rådet en like stor enighet om at bøndene skulle fortsette turen til Kristiania. Det skal også ha vært dem som ikke var enig i fremgangsmåten. Da ringsaksokningene var skeptiske til å reise til Kristiania, økte usikkerheten. Det kom også rapport fra Vardal om at de ikke skulle gå, noe som kan ha svekket troen på at det ville komme folk fra andre steder. Flere av de som var til stede på Fangberget begynte å vende hjem, og bøndenes felles reise til Kristiania ble avbrutt. På tross av møter og organisering til bondetog stoppet altså bondetog fra Hedmark på Fangberget.

På Hedmarken endte antagelig uroen i august 1818. I andre områder, som for eksempel Hallingdal, tiltok imidlertid mobiliseringen til bondetog i september. Det første toget derfra hadde også mislyktes, og nå ble det enda viktigere å få flest mulig med. Mobiliseringen der var også preget av budstikker og muntlige oppfordringer til å delta samt rykter og trusler om at de som ikke deltok, skulle bli straffet i form av bøter eller at de som valgte å bli hjemme, skulle få unngjelde. Bøndene i 1818 tok altså i bruk flere virkemidler for å mobilisere til motstand. Motstanden tok flere former, fra søknader til stort oppmøte av bønder, ett av bøndenes viktigste maktmiddel lå i deres antall. Organiseringen til bondetogene var preget av nye og gamle elementer. De brukte budstikker og samlinger for å planlegge bondetog, og hadde kunnskap om hvordan bønder tidligere hadde vist motstand. Samtidig var omfanget av bevegelsen noe nytt, hvor uroen spredte seg over store områder og foregikk i organiserte former.

### Etterspill

Bøndenes protester og motstand skapte store prøvelser for den nye norske staten. Da bøndene i det andre bondetog nærmet seg Kristiania, ble det sendt ut militære og sivile embetsmenn for å oppmuntre bøndene til å vende hjem. Rundt 300 bønder ble arrestert og tatt med til Akershus festning. Blant de arresterte var det både selveiende gårdmenn som gikk på egne vegne, og sønner, tjenestemenn og husmenn som hadde blitt sendt av andre. Bøndene ble arrestert fordi det ikke var lov til å gjøre opprør, eller å sammenkalle allmuen ved budstikke eller på noen annen måte.

Det ble nedsatt en kommisjon for å forhøre bøndene som var arrestert. Deretter ble det satt ned en påfølgende undersøkelseskommisjon. Til slutt ble det satt ned en domskommisjon for å avgjøre om 19 personer, som var utpekt som bakmenn og agitatorer, var skyldige. Saken om bondetogene endte til slutt i Høyesterett, og der ble det avsagt dom våren 1826. I dette omfattende kildematerialet finnes også fylldige opplysninger om det som skjedde blant bøndene på Hedmarken.

### Kilder

Ekstraktprotokoll for Høyesterett, perioden 16.12.1825 - 17.03.1826. (0016, rekke A). Riksarkivet

Justis- og politidepartementet. Kommisjoner, D – Sakarkiv. Kommisjon i saken mot Halvor Hoel. Riksarkivet

Commissions Domsacten i Saken angaaende Almue-Urolighederne i 1818: 2den Deel, XA, Fol. 468. Gunnerusbiblioteket

### Litteratur

Dyrvik, Ståle og Feldebæk, Ole: "Mellom brødre 1780-1830" i Knut Helle m. fl.: *Aschehoug Norges historie*, bd. 7. Oslo 2005

Johansson, Sonja Serina Finstad: "til Kristiania for at søge Forlindring i de store Tyngsler". *Bondetogene på Østlandet og bøndenes motstand mot skattepolitikken i 1818*. Universitetet i Oslo, høsten 2009

Nielsen, Yngvar: *Norges historie efter 1814: 1815-1822*. Bind 1. Kristiania, 1882

Steen, Sverre: *Det frie Norges: På fallittens rand*, Oslo 1953

Tranberg, Anna: *Ringsakboka III: Korn og klasseskille 1660-1840*. Bygdebok for Brøttum, Veldre, Ringsaker 1993



*MS Goyas*  
forlis



## I biletarkivet etter Reichskommissariat finst eit fotografi av eit skip, truleg under sjøsetting. Namnet er lett å lese: Goya. Det norske skipet skulle vere eit moderne handelsfarty, men enda i eit forlis som kosta mellom seks og sju tusen menneske livet.

AV SIMEN FLYEN,  
CAND.PHILOL., BÅTSFJORD

I Riksarkivet finn ein spor etter MS Goya i mange ulike arkiv. Skipet vart kontrahert ved Akers Mek. Verksted 16. desember 1938 av J. Ludwig Mowinckels Rederi. Leveringstid vart sett til juni 1940. Goya skulle bli eit moderne skip, med to dieselmotorar som ville gje fartyet ein fart på 15–16 knop. Lengda var 430 fot. Planen var å setje skipet inn i Den norske Syd-Amerika Linje, og det vart difor utstyrt med kjølerom, mellom anna for frukttransport.

Skipet vart sjøsett 4. april 1940. Det meste av skrog- og innreiingsarbeidet var da ferdig, men maskineriet mangla. Okkupasjonen førte med seg uro ved verftet, og det drog ut med å få skipet sjøklart. Det ser òg ut til at reieren og verftet var samde om å seinke arbeidet. Mellom anna tok det 17 månader frå motoren vart prøvekøyrd på verkstaden og til han kunne startast om bord.

Våren 1941 kom det eit varsel frå Reichskommissariat, gjennom Rederforbundet. Bodskapen var at Reichskommissariat ikkje kunne finne seg i at skipet ikkje vart sett i teneste. Som ei åtvaring vart det sagt at tyske militære også var interesserte i skipet. Etter råd frå Rederforbundet fekk reiarlaget i stand ein avtale med Statens Skipsfartsdirektorat om frakt av livsviktige norske varer. Motivet var å unngå at skipet kom i tysk teneste. Men den 9. august 1941 fekk reiarlaget melding om at Goya var kverrsett av den tyske krigsmarinens. Goya

låg da framleis ved verftet. Tyskarane tinga straks ombyggingar av skipet slik at det skulle høve betre for deira føremål. Reiarlaget protesterte kraftig, men til fånyttes. Det kom ei åtvaring frå krigsmarinens om at alle freistnader på å uroe ombygginga av skipet ville bli sett på som sabotasje og handsama som det.

Skipet vart teke i bruk av krigsmarinens den 21. mars 1942. Frå våren 1942 finst eit notat frå legasjonen i Stockholm med detaljar om ombygginga. Skipet var no mellom anna utstyrt med anlegg for avmagnetisering til vern mot miner, antiluftskytiskanonar og maskingevær. Det var sett opp køyer til 230 mann og 62 underoffiserar. Den 13. april 1942 opplyser Admiral Norwegen at skipet ligg ved Stülckenwerft i Hamburg.

Goya var i den tyske krigsmarinens teneste under heile krigen, og vart mellom anna brukt som målskip for u-båtar i Austersjøen. På slutten av krigen vart skipet sett inn i evakueringa av tyske soldatar og flyktningar frå dei austlege områda som var truga av Raudehæren. Skipet gjekk i slik transport til Gdynia vest for Gdansk og frå Gdynia vidare til Swinoujscie.

### Goyas siste ferd

Den 16. april 1945 låg Goya i hamn på halvøya Hela. Hela er ei 35 km lang, smal sandstripe som strekker seg ut i Gdansk-bukta frå vest. I dei siste

Motorskipet Goya sjøsettes. Ukjent fotograf. Original i Riksarkivet (RAFA-3309 Reichskommissariat Bildarchiv U43\_6\_78).

månadene av krigen samla det seg titusenvis av tyske soldatar og flyktningar her. Mange av soldatane var hardt såra. Alle desse venta på skipstransport vestover. I byrjinga av april hadde sovjet-russarane okkupert vestsida av bukta, medrekna Gdynia, og isolert Hela frå Gdansk. Flyktningar kom likevel til Hela med mindre båtar. Det vart sett inn ei mengd farty av ulik storleik i transporten vidare. Evakueringa var vanskeleg på grunn av daglege flyåtak og artillerield frå russisk-kontrollert område.

I verket "Dokumentation der Vertreibung der Deutschen aus Ost-Mitteleuropa" finst to vitnemål frå 1952 om det som hende 16. april 1945. Major Udo Ritgen var leiar for Seeleitstelle Hela og organiserte skipstransportane. Han skriv at denne dagen skulle Goya gå til Swinoujcie, Swinemünde på tysk, med 1800 soldatar og 3500 flyktningar om bord. Han skriv ein stad i sitt vitnemål at det var 6-7000 menneske ombord, ein annan stad at det var nesten 7000. Det er ikkje merkeleg at tala sprikar noko. Situasjonen var kaotisk, og folk pressa på for å kome med. Adomeit fortel at 16. april var ein vakker, varm april dag. Det var fleire flyåtak på hamna, med mange drepne og såra. Goya vart råka av ei bombe, slik at minevernet og eit instrument til å peile ubåtar vart øydelagt. Båten skulle gå i konvoi med to-tre andre skip, mellom anna "Kronenfels". Rundt kl 20 var alle passasjerane om bord, og konvoien la i veg med lett eskorte. Goya var da heilt overfylt med soldatar, kvinner og barn. Dei fleste var under dekk. Heile konvoien var mørklagt, og mannskapet visste at det var ein svært risikabel seilas.

Goya gjekk snøggare enn ubåtane, men måtte ta omsyn til Kronenfels som ikkje klarte stort meir enn halve farten. Til overmål fekk Kronenfels maskinskade, og konvoien vart liggande i ro ei stund til problemet var løyst. Klokka 23 kom det ordre frå marineoverkommandoen i Kiel om at konvoien skulle skifta kurs og gå mot Danmark. Kanskje var dette fordi det hadde vorte for utrygt å evakuere

til Swinoujcie. I morgontimane 16. april hadde dei sovjetiske styrkane sett i gang den siste storoffensiven mot Berlin. Utgangspunktet for åtaket var elva Oder, og Swinoujcie ville snart bli liggande bak frontlinene.

Om lag ti minutt før midnatt høyrdest kraftige drønn om bord i Goya. Den russiske ubåten L-3 hadde råka skipet med to torpedoar, ein i baugen og ein midtskips. Skipet sokk på få minutt. Mange under dekk døydde truleg momentant som følgje av eksplosjonane. Dei andre var fanga og hadde ingen sjanse til å redde seg. Det fanst ikkje lys, og berre bratte leiderar førte opp i dagen. På dekk kunne det vera om lag tusen menneske. Dei havna i sjøen, og av desse vart berre rundt 170 redda. Dette var ei av dei største skipskatastrofene til alle tider. Senkinga av eit anna flyktningsskip, "Wilhelm Gustloff", i januar 1945 kravde kanskje 9000 menneskeliv. Men her òg er det vanskeleg å kome fram til nøyaktige tal.

### Funne i 2003

Den 26. juni 1945 blir Mowinckels Rederi varsla av Norges Rederforbund om at Goya "skal være krigsforlist nord for Rozewie før kapitulasjonen". Rozewie er ein odde på Austersjøkysten, ikkje langt vest for Hela. I eit notat frå 24. juli blir det fortalt at skipet var på veg frå Danzig med 5-6000 flyktningar, og at ca. 180 menneske vart redda. Reiarlaget prøvde fleire gonger å få vite meir nøyaktig kva som hadde hendt, og kvar skipet hadde gått ned. Men det var vanskeleg, for området der skipbrottet gjekk føre seg var først okkupert av sovjetiske styresmakter og sidan vart det polsk territorialfarvatn. Til å byrje med hadde nok reiarlaget von om at båten låg slik til at han kunne bergast. Sidan vart det prioritert å få godtgjort det økonomiske tapet. Saka vart sluttført ei tid inn på 1950-talet.

Vraket av Goya vart aldri klårt lokalisert i dei neste tiåra, sjølv om skipet truleg fanst avmerka som eit

ukjent vrak på polske sjøkart. Etter dei store politiske omveltingane i Aust-Europa rundt 1990, vart det mye enklare å leite. I 2003 sende den tyske fjernsynsstasjonen Mitteldeutscher Rundfunk (MDR) ut ein ekspedisjon som klarte å finne vraket av Goya. Skipet ligg på kjølen på ca 76 meters djup og er nokså intakt. Det er nå freda som krigsminnesmerke, og det er såleis forbode å ta seg ned til det.

#### Kjelder

- RAFA-3309 Tyske arkiver. Reichskommissariat. Bildarchiv.
- RAFA-1420/13 Seetransportchef Norwegen/Abwicklungsstab
- S-1405 Handelsdepartementet, Sjøfartsavdelingen
- S-2141 Nortraship Oslo, Nortraships styre
- S-2151 Nortraship, Avd. for hjemmeflåten.
- S-3423 Nortraship Oslo, Utvalget for tyskrekvirerte skip
- S-2451 Statens skipsfartsdirektorat
- Dokumentation der Vertreibung der deutschen aus Ost-Mitteleuropa. Band I/I
- Mitteldeutscher Rundfunk (MDR) – oppl. på nettet i samband med dokumentaren "Die Todesfahrt der Goya". (2003)
- Erdmann, Lisa: "Flüchtlingsschicksal. Wie die "Goya" zum 7000-fachen Grab wurde" i *Der Spiegel* 15.04.2005.

Kart over Østersjøkysten med tyske stadnamn. Danzig kallast i dag Gdansk, Gdynia ligg like nord for byen, og Hela er den lange smale tangen som stikk ut i bukta frå vest. Swinoujcie er markert med "Sw". Frå Salomonsens store konversationsleksikon, 1906.





## Folketellingen 1910

Ved kongelig resolusjon den 23. september 1910 ble det bestemt at det skulle gjennomføres en "almindelig Folketælling" i Norge per 1. desember samme år. Tellingen skulle omfatte hele landet. Også sjøfolk om bord i norske og utenlandske fartøyer i norske havner eller i norsk farvann skulle føres opp i egne skipslister. Disse listene er dessverre ikke bevart. Tellingen var nominativ, dvs. alle personer skulle føres opp med navn. Dette var den sjettede folketellingen av denne typen som ble gjennomført i Norge. De tidligere var i 1801, 1865, 1875, 1891 og 1900.

Tellingslistene ble bearbejdet og analysert av Det Statistiske Centralbyraa. Resultatene foreligger i form av 7 hefter i serien Norges Offisielle Statistikk (NOS). Norge hadde den 1. desember 1910 en hjemmehørende befolkning på 2 391 782 personer. Tellingslistene ble avlevert til og katalogisert i Riksarkivet i 1950.

Sammenlignet med den forrige folketellingen i 1900, var det følgende vesentlige endringer i folketellingen i 1910:

– Full fødselsdato skulle oppgis for alle personer,

**Folketelling 1910 for Bærum herred**

**Fridtjof Nansen**

**Nyttig tips!**  
Klikk på de blå lenkene i venstre kolonne for å se alle detaljer om en person, en leilighet, et bosted eller en tellingskrets.

<b>ID:</b>	pl01096373008006	<b>Kjønn:</b>	m
<b>Rolle:</b>		<b>Alder:</b>	
<b>Husholdningsnummer:</b>	01	<b>Fødselsdato:</b>	1861.10.10
<b>Personnummer:</b>	001	<b>Fødested:</b>	Vestre Aker
<b>Familiestilling:</b>	hf	<b>Bostatus:</b>	b
<b>Sivilstand:</b>	e	<b>Sedvanlig bosted:</b>	
<b>Yrke:</b>	Professor	<b>Antatt oppholdssted:</b>	
<b>Arbeidsledig:</b>		<b>Bygning for nettopphold:</b>	
<b>Trossanfunn:</b>	Utråt intet samfund	<b>Statsborgerskap:</b>	n
<b>Sykdomstilstand:</b>		<b>Etnisitet / førs etnisitet:</b>	
<b>Varighet av sykdom:</b>		<b>Hvrs etnisitet:</b>	
<b>Forsorgers livsstilling:</b>		<b>Språk:</b>	
<b>Slektskap med ektemann:</b>		<b>Stasjon:</b>	
<b>Herknæder:</b>			

**Husetandsmedlemmer**

P.nr.	H.nr.	Navn	Fødselsdato	Fødested	Familiestilling	Sivilstand	Yrke	Bostatus
001	01	Fridtjof Nansen	1861.10.10	Vestre Aker	hf	e	Professor	b
002	01	Liv Nansen	1893.01.08	Østre Bærum fsl/Lysakerfs	d	up	datter	f
003	01	Kåre Nansen	1897.09.16	Østre Bærum	s	up	son	b
004	01	Emelin Nansen	1900.08.09	Rollag	d	up	datter	b
005	01	Odd Nansen	1901.12.06	Østre Bærum	s	vg	son	b
006	01	Aasmund Nansen	1903.03.20	Østre Bærum	s	vg	son	b
007	01	Lilly Aasmot	1873.12.03	Vestre Bærum	tj	vg	stuepike	b
008	01	Laure Lorentzen	1878.09.20	Stokke	tj	up	kokkepikr	b
009	01	Helge Devik	1880.10.20	Asker	tj	up	barnepike	b
010	01	Lars Kolby	1876.10.01	Ullensaker	tj	up	husk og gårdfuldm.	b

**Bosted (hus/gård/tomt)**

B.nr.	Bostedets navn	Matr.nr/Gnr	Lopenr/Bnr	Antall husholdninger	Tilstedeværende personer	Hjemmehørende personer
0032	Polhøgda (gaard)	41	29		9-5-4	10-5-5

Til venstre: Fridtjof Nansens hushold på Polhøgda, slik det er skrevet inn på folketellings skjemaet i 1910. Original i Riksarkivet (S-2231 Statistisk sentralbyrå, EF-folketelling 1910, L-0033d Østre Bærum tellingskrets 12, liste 23).

Til høyre: Slik den samme tellingslista kommer fram på Digitalarkivets side.

ikke bare for barn under to år som i 1900.

Om hjemvendte norsk-amerikanere skulle det gis tilleggsopplysninger som utflyttingsår, hjemflyttingsår, bosted før utflyttingen og siste bosted og stilling i Amerika.

- Det skulle oppgis om en person var arbeidsledig.
- Det ble ikke gjennomført noen samtidig jordbrukstelling, men isteden en separat håndverksstelling.

Folketellingen fra 1910 er digitalt avskrevet fra og korrekturlest mot originalkilden. Dette arbeidet er utført i perioden 2001–2009 ved Digitalarkivets registreringsenheter i Stavanger og Voss, ca. 80 prosent, og ved Registreringssentral for historiske data (RHD), avd. Målselv, ca. 20 prosent. Etter digitalisering er materialet blitt maskinelt konvertert, kontrollert og tilrettelagt i samarbeid mellom Riksarkivet og RHD, avd. Tromsø.

RHD har kodet fødested, yrke og andre variabler som en del av tilretteleggingen av tellingen for forskningsbruk. Mer informasjon om dette finnes på deres nettsted: <http://www.rhd.uit.no/>

Etter at tellingen ble gjort tilgjengelig for søking i Digitalarkivet den 1. desember 2010, har det vært en enorm pågang. På snaut seks uker fram til 10. januar 2011 var det ca. 250 000 ”besøk” i denne tellingen, foretatt av ca. 92 000 forskjellige brukere. De ”besøkende” fikk vist frem nesten 5 millioner sider med informasjon på disse ukene. Brukerne har imidlertid meldt om mange feil. Et fåtall av disse er transkriberingsfeil, en betydelig mengde er feil i originalkilden, spesielt i fødselsdatoene. Det er derfor viktig at brukerne utøver kildekritikk og sjekker opplysningene mot andre kilder, ikke minst kirkebøkene.

## Skannet rettergangsmateriale

AV KRISTIAN HUNSKAAR,  
UNDERDIREKTØR, RIKSARKIVET

Folketellingen 1910 var ikke den eneste store nyheten i Digitalarkivet på tampen av 2010. Den 10. november var det nemlig lansering av en tjeneste for skannet rettergangsmateriale – eller forenklet sagt: skannede tingbøker.

Tjenesten er bygget over samme lest som tjenesten for skannet skiftmateriale. Den minner også om tjenestene for skannede kirkebøker og skannet tinglysningsmateriale.

I skrivende stund (januar 2011) inneholder tjenesten 3584 protokoller. Disse dekker tidsrommet mellom 1572 – Niels Stubs opptegnelser fra Kristiania lagting – og begynnelsen av 1800-tallet. Det

publiserte materialet omfatter Høiesterett, Herredagen, Overhoffretten, Overbergamtretten, lagtingene, overbirkertene i grevskapene, rådstuerettene og de lokale by- og bygdetingene.

Skanningen er utført av Riksarkivets Seksjon for digitalisering og konservering. Det meste av materialet er skannet fra mikrofilm, men noe er skannet fra original. Indekseringen har foregått dels i statsarkivene og dels i Riksarkivet. For tiden er en liten serie tingbøker fra Generalauditørens arkiv under digitalisering. Utover dette er det foreløpig ingen planer om å supplere materialet.

Lenke:  
[http://www.arkivverket.no/URN:rg\\_read](http://www.arkivverket.no/URN:rg_read)



Herredagen var øverste rettsmyndighet i Norge i perioden 1539–1664. Den hadde ikke noe fast tilholdssted og møttes uregelmessig fram til 1599. Fra da av møttes den hvert tredje år. Den eldste domsprotokollen som er bevart og som vi her ser første side av, er fra 1578. Original i Riksarkivet (Herredagen, Dombok nr. 1, 1578).

# [Krøniken]

Hva slags bestemmelser kom fra offentlige myndigheter for to hundre år siden, hundre år senere, eller bare femti år tilbake i tid? Vi fortsetter våre dykk i Wessel-Bergs *Kongelige Rescripter, Resolutioner og Collegial-Breve for Norge og Norsk Lovtidend*. Bakom de trykte bestemmelsene vil det alltid finnes arkivmateriale, oftest i Riksarkivet, men noen ganger også i ett eller flere statsarkiv.

## 1811

### Distriktslegens reiseregninger

**9. mars.** Cancellie-Promemoria. Chirurg Petersen i Christians Amt har fremsat for dette Collegium følgende Spørgsmaale: 1) om ikke Amtet bør udrede Medicament-Omkostninger, naar Fattig-Cassen ikke formaaer det? 2) om ikke Amtet bør betale Lægens Diætpenge for enhver Reise han foretager til en fattig Syg?

I Henseende til 1ste Punct vil det være nødvendigt, at Bekostningerne lignes paa Amtet, saafremt vedkommende Fattig-Casse endog under slige Tilfælde beviisligen var uformuende dertil. Det følger iøvrigt af sig selv, at Amtet ingenlunde bør bebyrdes med Udgifter formedelst ubetydelige Sygdoms-Tilfælde, som kunne helbredes ved blot Diæt eller bekjendte Huusraad. Hvad den 2den Punct angaaer, da er Lægen i Almindelighed berettiget til Diætpenge for Reiser, som han foretager i det Offentliges Anliggender, og som saadan tilkommer ham 1 Rdlr. for hver offentlig Reise, som varer fra om Morgenen til over Middag,

eller saa længe, at Lægen ikke inden den almindelige Middagstid kan komme tilbage til sit Hjem.

## 1911

### Ektemannens forsørgelsesplikt

**2. mars.** Skrivelse fra Justisdepartementet til amtmanden i Finmarkens amt, der hadde bedt om departementets uttalelse om, hvorvidt der er adgang til at paalægge en mand at utrede underholdningsbidrag til hans fraseparerte hustru, naar der i den utfærdigede separationsbevilling intet findes bestemt herom.

Departementet meddeler, at spørsmålet efter departementets mening maa besvares bekræftende, idet mandens forsørgelsesplikt overfor hustruen maa ansees fremdeles bestaaende, indtil egteskapet er endelig opløst, hvorav formenes at følge at ogsaa bidragsresolution kan utfærdiges, forsaavidt han volder, at hustruen kommer i trang eller falder fattigvæsenet til byrde.

## 1961

### Er trådbuss ei køyregreie?

**3. februar.** Lov om ansvar for skade som motorvogner gjer.

§ 1. Denne lova gjeld skadebot for skade som motorvogner gjer på folk eller eige og likeins trygding mot slik skade.

§ 2. Reglane i lova gjeld ikkje i tilfelle då skaden a) kjem av at motorvogna vert nytta til anna enn køyredoning, eller b) er gjord medan vogna er forsvarleg fråsegsett utanfor gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast, c) er gjord medan vogna er med i motorrenn som vert halde på avstengde stader i samhøve med serleg politiløyve.

§ 3. Med motorvogn er det i denne lova meint ei køyregreie som ikkje går på skjener, som vert driven med kraftmaskin og er laga eller esla til å køyrast på bakken, såleis òg trådbuss (trolleybuss). Ei luftfarkost er ikkje motorvogn, og det er heller ikkje ei køyregreie som er så laga at ho einast kan styrast av folk til fots. Tilhengjar og anna vedheng til ei motorvogn vert rekna for ein part av vogna når dei vert køyrde i samband med vogna eller er fest til henne i anna høve.

## Kongehyllinger og segl



Før innføringen av eneveldet 1661 var Danmark-Norge et valgrike hvor riksrådet valgte konge eller tronfølger. Etter valget ble den utpekte kongen eller arveprinsen hyllet. I 1591 ble adelen, lagmenene, biskopene og representanter for geistlighet, byer og bønder kalt inn for å hylle Kristian 4. som konge. I 1610 var man innkalt for å hylle kongens eldste sønn – også en Kristian – som arveprins. Representantene hadde med seg fullmakter fra de som hadde pekt dem ut. På hyllingsmøtene ble det utstedt hyllingsbrev. Disse dokumentene er beseglet. Materialet utgjør en unik heraldisk kilde. De ca. 500 dokumentene har omtrent 4800 segl og bumerker. Mesteparten av materialet befinner seg i Riksarkivet, Oslo. Fullmakten fra Bohuslen, Jemtland og Herjedalen er ved Rigsarkivet i København.

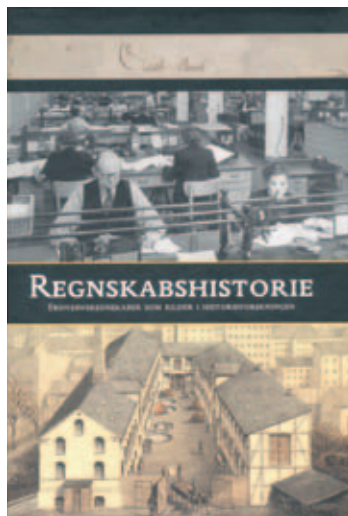
Norsk Slekthistorisk Forening har nå gjort dette heraldiske materialet tilgjengelig gjennom utgivelsen av *Segltegninger fra hyllingene i Norge 1591 og 1610*. Hoveddelen av utgivelsen er et plansjeverk. Her gjengis tegninger av alle seglene. Tegningene finnes ved Riksarkivets seksjon for kildeutgivelse. I tillegg til tegningene gjengis tolkninger av initialer og omskrifter på seglene samt segleierens navn slik det er skrevet i fullmaktsbrevet.

En grundig innledning til plansjeverket gir opplysninger om originalmateriale, om tegningen og om plansjeverket. I separate appendikser for de to hyllingene gjengis mer fra dokumentene. Her finnes også en del merknader som identifiserer personene nærmere.

Innledningsvis har boka fem artikler som gir en bakgrunn for hyllingene og seglmaterialet. Halvard Bjørkvik forteller om kongehyllingene i historisk perspektiv, fra 1000-tallet til 1648. Reidar Kjellberg beskriver hyllingsmøtene 1591 og 1610. Anders Bjønnes gjør rede for segl og seglbruk i Norge, mens Hans Cappelen gir en oversikt over bumerker. Terje Gudbrandson gjør rede for navnenormeringene som er gjort i utgivelsen.

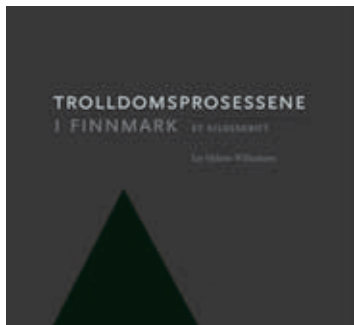
## Regnskapshistorie

Det danske Erhvervsarkivet har nylig gitt ut en unik lærebok: "REGNSKABSHISTORIE – Erhvervsregnskaber som kilder i historieforskningen". Det blir gitt et generelt bilde av internasjonal regnskapsførsel fra oldtiden og frem til globale standarder og regler i moderne tid. Mer spesielt går forfatterne inn på utviklingen av regnskapsførsel i dansk næringsliv fra 1850-årene og frem til i dag. Den kildenære fremstillingen gir en rekke gode eksempler som har stor overføringsverdi til norske forhold. Læreboken gir en god oversikt og egner seg både som inspirasjonskilde og oppslagsverk for forskere og andre som ønsker å studere næringslivsarkiver.





## Trolldom i praktformat fra Statsarkivet i Tromsø



*Trolldomsprosessene i Finnmark* er tittelen på en kildeutgave som Statsarkivet i Tromsø har publisert i samarbeid med Liv Helene Willumsen, førsteamanuensis ved Universitetet i Tromsø. Boken omfatter rettsaker mellom 1620 og 1692, og det meste materialet er hentet fra de eldste tingbøkene for Finnmark.

Trolldomsprosessene herjet voldsommere i Finnmark enn noe annet sted i Norge. Derfor vil denne fullstendige dokumentasjonen av originaler med transkripsjon og ordforklaringer få stor forskningsmessig betydning. Boken er blitt et praktverk i særklasse takket være Aud Gløppens grafiske design og økonomiske tilskudd fra Norsk kulturfond og Universitetet i Tromsø.

Med tanke på et internasjonalt publikum er det samtidig publisert et bind med fullstendig utgave på engelsk. Varanger museum står som utgiver sammen med Willumsen.

## Selvaags arkiv til Riksarkivet

Selvaag Gruppen har undertegnet avtale om å avlevere det historiske arkivet etter Selvaagbygg til Riksarkivet. Arkivet er prosjektbasert og består av tegninger, prosjektering og kommunikasjon med offentlige myndigheter. Riksarkivet har allerede mottatt første del av arkivet, inkludert tegningene til Ekeberghuset. Med dette huset utfordret Olav Selvaag myndighetenes etablerte byggestandarder ved å vise at det var mulig å bygge billigere boliger med tilfredsstillende standard til de mange trengende etter okkupasjonen. Selvaagbygg er og har vært en betydelig samfunnsaktør og av de største bidragsyterne til boligbygging i etterkrigstiden.



Olav Selvaags idéer ble presentert i Rolf Borge Aaseruds bok *"Bo eller ikke bo?"* i 1949.

## Offentlig elektronisk postjournal

Arkivverket starter publisering av sin elektroniske postjournal på nettstedet Offentlig elektronisk postjournal, oep.no, våren 2011. Siden Riksarkivet, statsarkivene, Norsk helsearkiv og Samisk arkiv har felles arkiv og felles journal, vil post til og fra disse institusjonene bli tilgjengelig for brukerne i denne tjenesten. Alle kan søke etter brev og dokumenter og bestille den informasjonen de ønsker innsyn i ved å bruke oep.no, forutsatt at den ikke er unntatt offentlighet. Både brukergrensesnitt og bestillingsfunksjonen er enkel og minner om bestillingsfunksjoner som er vanlig i nettbutikker.

Arkivverket er etter offentligforskrifta § 6 b pliktig til å publisere sin offentlige postjournal på Internett. Formålet er å effektivisere gjennomføringen av offentlighetsprinsippet i forvaltningen og sikre at allmennheten får innsyn. Direktoratet for forvaltning og IKT har ansvaret for forvaltning og administrasjon av løsningen. Arkivverket har ansvar for den journalen vi gjør tilgjengelig i denne løsningen.

Arkivverket mottar mange henvendelser som er unntatt offentlighet. Vi har laget gode rutiner for å sikre at informasjon som ikke skal være offentlig tilgjengelig blir skjernet.

## [Utstillinger]

### Nordlandsbanen 50 år

I mai feirer Arkivsenteret på Dora i Trondheim at det er 50 år siden NSB Nordlandsbanen ble tatt i bruk. Vi passer også på å feire at ca. 800 hyllementer med arkiv fra NSB Trondheim distrikt og Narvik distrikt er avlevert til Statsarkivet i Trondheim og ferdig katalogisert. Nå inviterer vi jernbaneentusiaster og lokalhistorisk interesserte til å bruke arkivene og delta i vår NSB-uke:

#### Lørdag 7. mai

Åpning av NSB-jubileet med foredrag om jernbanens historie i Midt- og Nord-Norge. Arkivsenteret presenterer arkivene som belyser den lokale jernbanehistorien. Utstilling. Servering.

#### Tirsdag 10. mai

Foredrag "Stasjonshus og stasjonshager".

#### Torsdag 12. mai

"NSB-arkivet og slektsforskeren". Foredrag om jernbanearbeidere, rallare og konfrontasjoner med lokalsamfunnet.

Mer informasjon kommer på våre hjemmesider:  
[www.arkivsenteret.no](http://www.arkivsenteret.no) og  
[www.arkivverket.no/trondheim](http://www.arkivverket.no/trondheim).

### Skattkammeret i Riksarkivbygningen

#### En til deg og to til meg...

Arveskifter gjennom tidene. Gjennom arveskiftene som er bevart i Riksarkivet og statsarkivene får vi kjennskap til historier om arv, slektskap og materiell kultur gjennom mange hundre år. Dokumentene er fra Riksarkivet og Statsarkivet i Oslo. Gjenstander er lånt fra Norsk Folkemuseum, Munch-museet og Forsvarsmuseet.

Utstillingen står oppe ut mars måned.

#### Skatter fra arkivets dyp III

Skatter fra arkivets dyp er en utstillingsrekke hvor Riksarkivet og Statsarkivet i Oslo gir deg en unik sjanse til å se dokumenter som sjelden tas fram i lyset. Både papirdokumenter, pergamentbrev, kart, tegninger, foto og gjenstander er representert i utstillingene. Det du får se utmerker seg ved at det er spesielt vakkert skrevet, tegnet eller dekorert, det speiler viktige historiske hendelser, representerer noe nytt og viktig eller forteller merkelige historier. Denne gang stiller vi blant

annet ut et kolorert fragment fra Frostatingsloven fra annen halvdel av 1200-tallet. Du kan også studere et tysk angrepskart over Oslo som drev i land fra Blücher eller se kjolen til Ingeborg Køber som var siktet i draps-saken mot sin far, byfogden i Fredrikstad Ludvig Dahl, som omkom under bading 8. august 1934. Kjolen ble lagt frem som bevismateriale i straffesaken.

Utstillingen er åpen for publikum i lese-salens åpningstider fra mandag 9. mai. Omvisning for grupper etter avtale.

*Velkommen!*



Ingeborg Købers sommerkjole er hentet ut fra arkiv-esken hvor den har ligget sammen med dokumentene fra "Købersaken". Statsarkivet i Oslo (Fredrikstad politikammer: Forbryt.saker 1935 eske 33).



### Jernbanehistorie i Nord-Trøndelag

I slutten av mai 2011 åpner Rinnleiret Museum i Levanger en ny, permanent utstilling om jernbanens historie i Nord-Trøndelag. Utstillingen viser bl.a. et unikt bildemateriale fra Meråker-banen,

Hell-Sunnanbanen og videreføringen av Nordlandsbanen fra Sunnan til Majavatn. Den tar også for seg Namsosbanen, jernbanen under krigen og dens betydning for næringslivet og folk flest.

Anleggsarbeidere ved det første toget som kom til Verdal. Ukjent fotograf. Original i Foreningen Gamle Steinkjer. Utsnitt.

# Velkommen til 5. norske arkivmøte

Radisson Blu – Tromsø, 2.–4. mai 2011

## MANDAG 2. MAI

- 13.00–16.00 Plenumsforedrag ved Lee Ann Potter, Jane Connerton og Ingebrigt Steen Jensen  
17.15–19.00 Sosiale utflukter: Byvandring, Ishavskatedralen, Polaria, Verdensteateret  
19.00–21.00 Mottagelse i Tromsø rådhus

## TIRSDAG 3. MAI

- 09.00–12.30 PARALLELLSESJONER: Depotinstitusjonenes (u)synlighet, Datafangst, Farvel til papiret  
14.00–17.30 PARALLELLSESJONER: Synliggjøring av arkivtjenesten, Sosiale medier, Kart  
19.00–01.00 Festmiddag

## ONSDAG 4. MAI

- 09.00–11.00 PARALLELLSESJONER: Norsk Arkivråd, Landslaget for lokal- og privatarkiv, Arkivverket  
11.00–13.00 Internasjonal plenumsesjon med Mads Gilbert, Anne Thurston, Torill Tørlen, Linda Holmås, Ivar Fønnes

For fullstendig program og påmelding, se [www.arkivmote.no](http://www.arkivmote.no)



Arkivakademiet har som formål å drive arkivutdanning på høyt nivå til beste for arkivfunksjonene så vel i offentlige som i private virksomheter. Arkivakademiet tilbyr et studieprogram som er delt i to enheter – en grunnenhet og en spesialenhet. Søknads- og opptaksprosessen for de to enhetene er atskilt, og det må søkes om opptak på grunnenheten og spesialenheten hver for seg. Arkivakademiets studieprogram er godkjent som høgskoleutdanning.

Nærmere beskrivelse av våre to studieenheter finnes på våre nettsider: <http://www.arkivakademiet.no/>

Stiftelsen Arkivakademiet er selvfinansierende, og deltakeravgiften dekker undervisning, pensumlitteratur, retting av obligatoriske oppgaver, lunsj under kurssamlingene og eksamen med vitnemål.

Grunnenheten koster kr. 40 000, dvs. kr. 20 000 pr semester.  
Spesialenheten koster totalt kr. 23 000, dvs. kr. 11 500 pr. semester.

Søknadsskjema, studieprogram og ytterligere opplysninger kan du få ved å kontakte:

Arkivakademiet, tlf. 22 02 26 71, telefaks 22 23 74 89 eller ved å gå inn på våre nettsider.

Søknadsfrist: 15. april 2011

Adresse:

Arkivakademiet,  
c/o Riksarkivet,  
Postboks 4013 Ullevål Stadion,  
0806 Oslo

# Velkommen!

## Riksarkivet

Folke Bernadottes vei 21, Kringsjø, Oslo  
Postadresse: PB 4013 Ullevål stadion, 0806 Oslo  
Tel: 22 02 26 00 / Faks: 22 23 74 89  
e-post: [riksarkivet@arkivverket.no](mailto:riksarkivet@arkivverket.no)

## Statsarkivet i Oslo

Folke Bernadottes vei 21, Kringsjø, Oslo  
Postadresse: PB 4015 Ullevål stadion, 0806 Oslo  
Tel: 22 02 26 00 / Faks: 22 23 74 89  
e-post: [saoslo@arkivverket.no](mailto:saoslo@arkivverket.no)

## Statsarkivet i Hamar

Lille Strandgate 3, 2317 Hamar  
Tel: 65 55 54 40 / Faks: 62 52 94 48  
e-post: [sahamar@arkivverket.no](mailto:sahamar@arkivverket.no)

## Statsarkivet i Kongsberg

Frogs vei 44, 3611 Kongsberg  
Tel: 32 86 99 00 / Faks: 32 86 99 10  
e-post: [sakongsberg@arkivverket.no](mailto:sakongsberg@arkivverket.no)

## Statsarkivet i Kristiansand

Märthas vei 1, 4633 Kristiansand  
Tel: 38 14 55 00 / Faks: 38 14 55 01  
e-post: [sakristiansand@arkivverket.no](mailto:sakristiansand@arkivverket.no)

## Statsarkivet i Stavanger

Bergelandsgate 30, 4012 Stavanger  
Tel: 51 50 12 60 / Faks: 51 50 12 90  
e-post: [sastavanger@arkivverket.no](mailto:sastavanger@arkivverket.no)

## Statsarkivet i Bergen

Årstadveien 22, 5009 Bergen  
Tel: 55 96 58 00 / Faks: 55 96 58 01  
e-post: [sabergen@arkivverket.no](mailto:sabergen@arkivverket.no)

## Statsarkivet i Trondheim

Maskinistgata 1, 7042 Trondheim  
Tel: 73 88 45 00 / Faks: 73 88 45 40  
e-post: [satondheim@arkivverket.no](mailto:satondheim@arkivverket.no)

## Statsarkivet i Tromsø

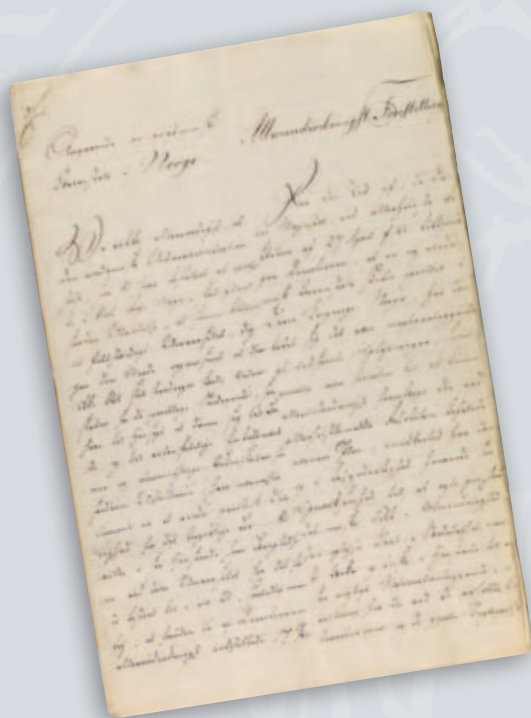
Huginbakken 18, Breivika, Tromsø  
Postadresse: PB 6315, 9293 Tromsø  
Tel: 77 64 72 00 / Faks: 77 64 72 01  
e-post: [satromso@arkivverket.no](mailto:satromso@arkivverket.no)

## Samisk arkiv / Sámi arkiiva

Hännoluohkka 45, Kautokeino  
Postadresse: 9520 Kautokeino  
Tel: 78 44 85 60 / Faks: 78 44 85 69  
e-post: [samisk.arkiv@arkivverket.no](mailto:samisk.arkiv@arkivverket.no)



Tema i neste nummer:  
Universitetet 200 år



Forordningen om opprettelse av "en academisk Læreanstalt i Norge" i 1811 ga klarsignal til opprettelsen av Universitetet i Oslo. Original i Riksarkivet (Historisk-kronologisk samling pk. 7, Forestilling 12. april 1811).