



Silje Løvstad Thjømøe

Krigskollaboratører eller jernbaneingeniører?

På sporet av NSBs samarbeid med tyskerne om byggingen av Nordlandsbanen under andre verdenskrig

Masteroppgave i historie

Trondheim, mai 2013



Silje Løvstad Thjømmø

Krigskollaboratører eller jernbaneingeniører?

På sporet av NSBs samarbeid med tyskerne om byggingen av Nordlandsbanen under andre verdenskrig

Masteroppgave i historie

Trondheim, mai 2013

Norges teknisk- naturvitenskaplige universitet

Det humanistiske fakultet

Institutt for historie og klassiske fag



Omslagsfoto: Elsfjord stasjon med åpningstog til Mo i Rana 21. mars 1942. Bildet tilhører Norsk Jernbanemuseum på Hamar.

Forord

Det er noe sjelssettende ved å ha en far og bestefar som gjennom store deler av barndommen forteller spennende historier fra da tyskerne okkuperte landet vårt. De visste det nok ikke da, men Bessen og pappa skapte og formet min historieinteresse fra tidlige barns ben av. Det har alltid, og vil alltid handle om krigen for meg, og for det er jeg dem evig takknemlig.

Det er flere mennesker som skal ha en stor takk for at jeg nå sitter her og skriver forordet til masteroppgaven min. Pål Sandvik for eksempel, som tok tak i en forvirret bachelorstudent i instituttets ganger, og spurte: ”Er ikke du en slik type som liker historie som *faktisk* har skjedd?” Så fulgte han meg til Hans Otto Frølands kontor og jeg ble presentert for forskningsprosjektet *Tvangsarbeidets politiske økonomi: Organisation Todt i Norge under 2. verdenskrig*. Det er kanskje det beste som har skjedd meg ved campus Dragvoll. Hans Otto, jeg vil takke deg for at du er en så flott, inspirerende og drivende dyktig veileder. Du er søren meg en ålreit fyr, og jeg er meget glad du viste meg tilliten til å la meg delta på forskningsprosjektet. Tusen hjertelig takk for all hjelp gjennom disse to årene.

Dernest vil jeg takke min biveileder, Ketil Gjølme Andersen, for utrolig gode, presise og engasjerende tilbakemeldinger. Jeg setter stor pris på jobben du har gjort, og oppgaven ble definitivt bedre pga deg!

Og til menneskene i studentavisa Under Dusken som introduserte meg for journalistikkens verden, tusen takk for alt dere lærte meg. Denne oppgaven hadde ikke blitt slik den er i dag hvis ikke dere, og kanskje spesielt mine nyhetsredaktører Hanne og Thomas, hadde desket sakene mine i hjel.

Høsten 2012 foretok jeg et intervju jeg sent vil glemme: 90 år gamle Sverre Lilleeng arbeidet på Nordlandsbanen under krigen og kunne fortelle meg svært mye nyttig om livet på anlegget. Tusen takk for at du tok meg med tilbake til den tiden Sverre, det var veldig flott gjort.

I denne prosessen har jeg vært heldig å ha flotte folk rundt meg, og jeg vil savne lesesalsstundene: Sigrid, Kjørstin, Marius, Alen og Anders – tusen takk for en morsom, lærerik og fin tid på lesesal 6393. En spesiell takk sendes også til Henriette, Stine, Rose, Sigurd, Haakon, Sindre og Anders F. på 6381: Det var flott å ha innspurten min hos dere. Sistnevnte fortjener for øvrig en ekstra takk, for lån av tyskkunnskaper og datakyndighet da mine evner sviktet. I tillegg har jeg hatt en fantastisk medstudent, venninne og romkamerat i Rosemarie, hurra for at du er så bra!

Og Markus. Tusen hjertelig takk for at du har holdt ut denne emosjonelle berg-og-dalbanen masterskrivingen har vist seg å være, og ikke minst for fantastisk korrekturlesning. Du er det beste i livet mitt. Jeg kunne ikke hatt noen bedre.

Silje Løvstad Thjømmøe

Trondheim, 13. mai 2013

Til Bessen.

For alt du var, og alt du gjorde.

Innhold

Forord.....	iii
Kapittel 1: Innledning.....	1
1.1 Forskningssituasjonen.....	3
1.1.1 NSBs egen rolle	3
1.1.2 Nordlandsbanen og tvangsarbeid.....	6
1.1.3 Organisation Todt og Kodeis.....	8
1.2 Problemstillinger, metode, perspektiv og kildegrunnlag.....	10
1.3 Den nye vendingen i okkupasjonsforskningen	15
1.4 Oppgavens struktur og argument.....	18
Kapittel 2: Nordlandsbanen i Nazi-Tysklands militærstrategi	20
2.1 Infrastruktur for krig	21
2.1.1 Tyske ekspansjonsmål	21
2.1.2 ”Denne krigen kan ikke tapes pga transportproblemer” - Behovet for logistikk	22
2.1.3 Polarområdet.....	25
2.1.4 ”Vi kommer tidlig, men slett” – forseringen av Sørlandsbanen.....	28
2.2 Die Nordstrasse og Polareisenbahn	30
2.2.1 Nordlandsbanen 9. april 1940.....	30
2.3 Organisation Todt og Einsatzgruppe Wiking	32
Kapittel 3: 1940 – 1943: ”Fertig soll es sein”- Kodeis presset på og NSB stod i mot.....	36
3.1 Planer og gjennomføring	37
3.1.1 Storstilt byggevirksomhet planlegges.....	37
3.1.2 Drømmen om å nå Kirkenes	41
3.1.3 Finansiering	44
3.2 NSB i møte med tyske krav og planer	47
3.2.1 ”Det er ikke mulig å ferdigstille banen til fastsatte tidspunkt”.....	47
3.2.1 ”Å unngå de vanskeligheter krigsfanger vil medføre”	51
3.2.2 ”Afrikanische Methoden”– Kodeis mente det gikk for langsomt	57
Kapittel 4: 1943 – 1945: ”Med god samvittighet” - NSB trodde aldri på jernbane til Kirkenes	60
4.1 ”Et nytt regime” – Krigsfanger og ressurser strømmer til.....	61
4.2 ”Minste motstands vei” vs. kvalitetskontroll	64

4.3 OT ferdigstilte kun en strekning på 16 km	68
4.4 ”Mehr Leute, mehr Leute!”- Waldemar Hoff's nei	70
4.5 NSBs avdelingssjef lurte OT	74
4.6 ” Vi har full rett til å glede oss” – ingen tegn til anger hos NSB.....	76
4.6.1 Et problematisk samarbeid	78
Kapittel 5: Krigsfangene og NSB – en historie om gråsoner.....	82
5.1 Omfang	83
5.2 Leirsystemet	84
5.3 Hvem var fangene?	86
5.4 ”Kommet hit for å dø” - Behandlingen av fangene	88
5.5 NSB involverte seg i krigsfangens forpleining og innløsning.....	92
5.5.1 Distriktssjefen på fangeleir-omvisning.....	93
5.5.2 Poteter, kålrot og fett – NSB involveres i fangenes matforsyninger	95
5.5.3 NSB ønsker å ivareta arbeidernes sunnhet	98
Kapittel 6: Sluttvurderinger	103
Appendiks	107
Forkortelser	107
Banestrekninger.....	108
Kart.....	109
Navn på fangeleirer	110
Tabell over krigsfanger i Nord-Norge 25. april 1944	111
Tabell over firmaer knyttet til Nordlandsbanen	112
Primærkilder	113
Litteratur	115
Internettressurser	119
Upubliserte kilder.....	120

Kapittel 1: Innledning

”De som jobbet på Nordlandsbanens anlegg visste at tyskernes innsats utelukkende ville komme etterkrigs-Norge til gode. Med god samvittighet hjalp de derfor til så godt de formådde” skrev distriktssjefen ved Nordlandsbanen under andre verdenskrig, Fin Hvoslef, i en artikkel om tyskernes forsering av banen i Tekniske meddelelser fra NSB etter krigen.¹ Utsagnet antyder hvordan NSB-ledelsen valgte å se på samarbeidet de hadde hatt med den tyske okkupasjonsmakten i byggingen av Nordlandsbanen under de fem krigsårene.

Med Nordlandsbanen menes strekningen nord for Grong og fram til Fauske, som da var strekningen det ble utført arbeid på under andre verdenskrig. Jernbanearbeidet nord for Fauske skulle bli en del av polarbanen, den arktiske jernbanen som skulle gå videre fra Fauske og til Kirkenes. NSB hadde arbeidet med Nordlandsbanen siden traseen Grong – Bodø ble godkjent av Stortinget 17. november 1923, men var likevel ikke skinnelagt lenger enn til Grong (i Nord-Trøndelag) 9. april 1940.² Nordlandsbanen var en lenge ønsket jernbane. Den første bevilgningen til utredning av jernbane i Nordland ble gitt allerede i en stortingsproposisjon av 17. januar 1891.³ Men det var dyrt å lage jernbane, og arbeidet gikk sakte. I stortingsmeldingen fra 1923 het det: ” Da banens hovedoppgave er å forbinde Nord-Norge med de øvrige landsdeler, vil banen på grunn av Nord-Norges store utstrekning ikke sies å ha løst denne oppgave før den sydfra er ført helt frem til de viktigste trakter i Finnmarken.”⁴ Det ble aldri jernbane lenger enn til Bodø.

Kodeis – Kommandeure der Eisenbahn- Pioniere, var den tyske organisasjonen som stod for jernbanebyggingen av Nordlandsbanen i de tre første årene av krigen. Kodeis bestod av yrkesmilitære og ingeniører, og var en organisasjon innad i Wehrmacht. I Nord-Norge etablerte de seg med avdelingen Bauleitung Nordlandsbahn der major Benninghof var leder.⁵ Organisation Todt (OT) tok over for Kodeis våren 1943 og var en halvmilitær innsatsstyrke. OT lå ikke under Wehrmacht, men var en Wehrmachtsgefolge.⁶ OT ble opprettet i 1938 og

¹ Arvid Ellingsve, *Nordlandsbanen krigshistorie*. Oslo 1995: 15

² Thor Bjerke, *Nordlandsbanen nord for Grong*. Hamar 2012: 7,13

³ Ellingsve 1995: 5

⁴ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/16: *Om Nordlandsbanens eventuelle forlengelse fra Fauske, 7.5.1971*. Stortingsmelding nr.87 (1970-71), Ellingsve 1995: 6

⁵ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/27: Overingeniør Falck-Ytter, *Jernbanebyggingen i Norge under krigen*, 18.06.1945: 1, Horst Rohde, *Das Deutsche Wehrmachtstransportwesen im zweiten Weltkrieg*. Stuttgart 1971: 206

⁶ Wehrmachtsgefolge oversettes direkte til Wehrmachtsfølge, og var støtteorganisasjoner til Wehrmacht, som sørget for at Wehrmacht fikk det de trengte av utstyr, ressurser og hjelp – enten til bygging eller i væpnede kamper.

bygde hovedsakelig forsvarsverk i Tyskland fram til krigsutbruddet. Organisasjonen fikk sitt navn etter lederen Fritz Todt.⁷

Hitler var etter Svolværraidet 4. mars 1941 (det engelske angrepet på tyske mål i Lofoten)⁸ overbevist om at de alliertes landingsplass på kontinentet ville være Norge, og massive krefter ble satt i bevegelse for å forberede landet på en invasjon. Særlig fra januar 1942 blir det som historiker Robert Bohn har kalt Hitlers besettelse av Norge en realitet, og Nordlandsbanen⁹ og *Die Polareisenbahn*¹⁰ får en viktig rolle i planene for landet. Det er også fra denne tiden det for fullt settes inn krigsfanger og tvangsarbeidere, for å fremskynde arbeidet.

14. april 1940 gjorde Falkenhorst det klart gjennom brev at NSB var satt under tysk kontroll.¹¹ Dermed ble banen delt inn i ulike avdelinger underlagt OBL.¹² Forfatteren Arvid Ellingsve har delt tyskernes polarbane inn i fire deler, Mosjøen – Mo, Mo – Fauske, Fauske – Drag i Tysfjord og Fauske – Kirkenes.¹³ De to siste strekningene var det OT som hadde regien på hele veien, mens Kodeis var byggherre på de to første strekningene fram til våren 1943. NSB tok ingen del i byggingen nord for Fauske.

Etter at OT tok over byggingen fikk OBL Nordlandsbahn ansvaret for den 173 km lange strekningen Mo – Fauske, mens neste strekning Fauske – Drag (130 km) var delt mellom OBL Fauske og OBL Tømmerneset.¹⁴ Mo – Fauske var igjen delt inn i transportavdelinger, og var som følgende: 11. avdeling Storforshei, 12. avdeling Storvoll, 13. avdeling Storjord, nr. 14 Vensmoen, 15. avdeling Rognan og 16. avdeling Finneid (Fauske). Disse avdelingene skal ifølge Arvid Ellingsve ha beholdt sine norske sjefer, som var NSB-ansatte ingeniører.¹⁵

⁷ Marianne Soleim, *Sovjetiske krigsfanger i Norge 1941 -1945*. Oslo 2009: 120

⁸ Simon Gogl, *Die Etablierung der Einsatzgruppe Wiking 1942 – Zwangsarbeit für die Organisation Todt in Norwegen*. Masteroppg. ved Freie Universität i Berlin 2013: 54

⁹ Robert Bohn, *Reichskommissariat Norwegen. "Nationalsozialistische Neuordnung" und Kriegswirtschaft*. München 2000: 371

¹⁰ Polarbanen var jernbanen som Hitler så for seg skulle gå helt til Kirkenes i nord og sammenkobles med Nordlandsbanen. Dermed ville han ha en jernbane fra sør til nord, en jernbane som gikk direkte til polarområdene og på dørstokken til Sovjetunionen.

¹¹ Ellingsve 1995: 13

¹² OBL står for Oberbauleitung og var tyskernes øverste byggeledelse på stedet.

¹³ Ellingsve 1995: 23

¹⁴ Soleim 2009: 141

¹⁵ Ellingsve 1995: 42 - 50

Temaet for denne oppgaven er NSBs samarbeid med den tyske okkupasjonsmakten i årene 1940 til 1945. Jeg benytter et aktørperspektiv, noe som betyr at oppgavens analyse vil dreie omkring NSBs ledelse på Nordlandsbanen og ved hovedkontoret i Oslo. Det omfatter da også de tyske aktørene, de som skrev brev, refererte fra samtaler og var tilstede på møter med NSB-ledelsen. Oppgaven er også en del av et større forskningsprosjekt.¹⁶

Hovedproblemstillingen er som følger: I hvor stor grad valgte NSB-ledelsen å samarbeide med den tyske okkupasjonsmakten i byggingen av Nordlandsbanen under andre verdenskrig, og hvordan utartet forholdet seg? Herunder følger tre underproblemstillinger, som vil bli besvart i henholdsvis kapittel 3, 4 og 5.

- 1) I krigens tre første år var jernbanebyggingen i Nordland preget av hastverk fra Kodeis sin side, hvordan forholdt NSB seg til dette og fantes det handlingsrom for ledelsen?
- 2) Etter at krigen hadde snudd til de alliertes fordel forstod NSB-ledelsen at OT aldri ville nå Kirkenes, hvorfor fortsatte samarbeidet likevel? Og var man i en tvungen kollaborasjon?
- 3) Hvordan forholdt NSB seg til de mange tusen krigsfangene og tvangsarbeiderne som ble satt inn i forseringen av banen?

1.1 Forskningssituasjonen

1.1.1 NSBs rolle

20. juni 1945 holdt fungerende generaldirektør i NSB, Kristian Løken, et radioforedrag som han kalte ”Våre jernbaner i krig og fred”, og som senere ble trykket i *Nordisk järnbanetidskrift*.¹⁷ Løken proklamerte da at jernbanen hadde lyktes med å løse sine oppgaver under krigen, at de hele tiden var under sterkt press fra okkupasjonsmakten og at krigen hadde kostet NSB dyrt. Med utsagn som ”De arbeidere som mer eller mindre frivillig har deltatt i jernbanebygging under krigen (...)”¹⁸ satte Løken stemningen for hvordan man i ettertiden skulle omtale det som hadde blitt gjort av jernbanearbeid under okkupasjonen. Man unnlot å

¹⁶ Prosjektet ”Tvangsarbeidets politiske økonomi: Organisation Todt i Norge under andre verdenskrig” startet opp høsten 2011 og avsluttes sommeren 2015.

¹⁷ Kristian Løken, Våre jernbaner i krig og fred. *Nordisk järnbanetidskrift, Organ för Nordiska Järnvägsmannasällskapet*. Nr 7, 1945.

¹⁸ Løken 1945: 180

snakke om den vanskelige biten, selv om tvangsarbeid burde vært en naturlig del av et foredrag som omhandlet NSBs virke under andre verdenskrig.

”Det hører ikke med her å skrive beretningen om krigsfangene i Norge, men likevel blir det et nokså sentralt kapittel når det gjelder Nordlandsbanens krigshistorie”.¹⁹ Slik åpner Arvid Ellingsve sitt avsnitt om krigsfangene i boken *Nordlandsbanens krigshistorie*, før han avslutter etter to og en halv side. Uten selv å være klar over det, oppsummerer Ellingsve her hva som foreligger av forskning på NSB og deres krigsdeltagelse. Det finnes relativt lite stoff, og det som finnes omhandler stort sett det rent byggmessige ved arbeidet. Ingen aktører utenfor NSB har heller gjort et forsøk å skrive deres historie under krigen, og forskningen foreligger i form av jubileumsbøker. De bærer i liten grad preg av drøfting og analyse.

I 1946 tilintetgjorde NSB stort sett alt av arkivmateriale fra krigsårene. Da Tor Jacobsens *Slaveanlegget* kom ut våren 1987, og gjorde historien om fangeleirene i Nordland kjent, ble Norges Statsbaner møtt med massiv kritikk for å ikke lenger ha arkivmateriale fra denne tiden intakt. Ingeniør Arvid Ellingsve, som da var personlig ansvarlig for nedbyggingen av anleggsarkivet i Mo i Rana, meddelte aviser og radio at det som fantes i arkivet av betydning for krigshistorien, var blitt bevart.²⁰ Det som da er interessant, er forfatterens sitat: ”Det hører ikke med her å skrive beretningen om krigsfangene i Norge”.²¹ Hvis alt av betydning var bevart, oppleves det merkelig at en bok spesifikt om Nordlandsbanens krigshistorie, etterspurt av publikum da NSBs tidligere jubileumsbøker ikke fantes dekkende om feltet, ikke har flere sider om hvordan selve byggingen foregikk. Møtt med denne kritikken har svaret i NSBs jubileumsskrifter og fra tidligere overingeniører vært lik: Norges Statsbaner hadde intet ansvar overfor krigsfangene og tvangsarbeiderne. Samtidig presiserer Ellingsve i forordet at boken kun handler om *anlegget Nordlandsbanen*,²² i et forsøk på å frigjøre seg den byrden det ville vært å skrive om nettopp det publikum etterlyste: fortellingen om Nordlandsbanen og de mange krigsfangene som døde der. Ellingsve bruker derimot brorparten av sidene på å gjenfortelle innholdet i gamle rapporter om tilsendt/uteblitt materiale, planlagt arbeid og omfanget av arbeidet på linjestrekningene. Boken er likevel interessant, siden den gir den hittil beste oversikten over hva som rent byggingsmessige skjedde på Nordlandsbanen under andre verdenskrig.

¹⁹ Ellingsve 1995: 84

²⁰ Ellingsve 1995: 2

²¹ Ellingsve 1995: 84

²² Ellingsve 1995: 2

Det er i denne sammenheng verdt å nevne at i avisartikkelen *De som bygde landet* (november 2010) anerkjente konserndirektør i NSB, Wenche Rasch, at krigen er et kapittel i NSBs historie som de ikke er spesielt stolte over. Rasch presiserer også at de ”står i stor takknemlighetsgjeld til de fangene, som mot sin vilje og under til dels harde arbeidsforhold bidro til at jernbanenettet ble bygget ut”.²³

I fjor kom det ut en interessant bok i rekken av jubileumsskrifter. Norsk Jernbanemuseum og Thor Bjerkes²⁴ *Nordlandsbanen nord for Grong* er ikke lang, men på mange måter mer utfyllende om Nordlandsbanen under krigen enn Ellingsves bok. Bjerke bruker langt flere kilder og henviser jevnlig til sekundærlitteratur, noe som styrker boken ytterligere for et forskningsmessig formål. Boken var sannsynligvis aldri ment som et supplement til forskningslitteraturen, men likevel bidrar den til å sette det arbeidet som ble gjort på Nordlandsbanen i et litt annet lys enn tidligere jubileumsbøker.

Den tredje NSB-boken som får omtale her står Oddmund Ljone for. *Nordlandsbanen*²⁵ er en eneste lang fortelling om tall, forseringsplaner og hvordan okkupasjonsmakten feilet som jernbanebyggere. Forfatteren er opptatt av harde fakta og kommenterer ikke NSBs samarbeid med den tyske okkupasjonsmakten. Boken ble utgitt allerede i 1962, i en tid da krigshistorien vår var preget av heltehistorier og motstandsarbeid.

Overinspektør ved driftskontoret til NSB under andre verdenskrig og senere distriktssjef Arne Aamodt ga i august 1972 ut *Norges statsbaner i tiden 1940 – 1945*. I forordet presiserer han at boken er en kortfattet historikk om NSB i krigsårene, men at de viktigste hendelser og begivenheter dog er tatt med.²⁶ Aamodt ønsker å redegjøre for mye i boken, og alt fra en igjenfrosset Oslofjord vinteren 1940, til avviklingen av den sivile godstrafikken og de tyske soldatenes oppførsel i de norske togvognene er tatt med. Det er med andre ord et ambisiøst prosjekt Aamodt har begitt seg ut på. Likevel nevnes ikke innsatsen til krigsfangene og tvangsarbeiderne, heller ikke i avsnittene som handler om arbeidsforhold og krigens ofre. Derimot bruker Aamodt under avsnittet som er kalt *Narvik distrikt* 16 sider på å beskrive kampene som fant sted i Nordland, et avsnitt som kanskje heller burde ha omtalt arbeidet som fant sted i distriktet under krigen. Boken føyer seg med andre ord inn i rekken av jubileumsbøker/-skrifter som gjør motsatt av det de lover: å skrive om de viktige hendelsene.

²³ Bjørn Westlie, *Dagens Næringsliv – DN magasinet*, ”De som bygde landet”. 20-21 november 2010: 42

²⁴ Thor Bjerke arbeider som rådgiver ved Norsk Jernbanemuseum og har skrevet flere bøker om Nordlandsbanen.

²⁵ Oddmund Ljone, *Nordlandsbanen*. Oslo 1962.

²⁶ Arne Aamodt, *Norges statsbaner i tiden 1940 – 1945*. Oslo 1972.

Den femte og her sist omtalte boken om NSB omtalt her står Helge Ryggvik for. *Jernbanen i Norge 1854-2004, nye tider og gamle spor 1940 – 2004*, er jubileumsboken til 150 års jernbanehistorie. Boken fremstår som det mest respektable forsøket i sin klasse, særlig med tanke på at forfatteren er en av få utenforstående som har skrevet NSBs historie. Men også Ryggvik skuffer, kun 38 av 488 sider er viet til krigen, og man sitter igjen med følelsen at det finnes mye mer ved NSBs krigshistorie som burde vært omtalt i 150-års boken. Med unntak av å nevne at NSB også vant økonomisk på krigen føyer Ryggvik seg – muligens ufrivillig – inn i rekken av forfatterne som tegner et bilde av NSBs krigsdeltagelse som nokså anstendig. Det er lenge siden landssvikersakene rullet over landet, og noen dom over NSB er langt fra nødvendig. Men en drøfting av de virkelige hendelsene og ledelsens samarbeid med Kodeis og senere OT burde funnet sted i boken. Dette er med på å legge lokket på NSBs relativt ukjente krigshistorie, og selv med et mer nyansert syn, blir Ryggviks beretning også en bekreftelse på den bestående historien om NSBs virksomhet under krigen.

Problemet er at bøkene som er skrevet om NSB er i jubileumsboksjangeren. En sjanger som det hvert år gis ut utallige bøker i, med den hensikt å fortelle en organisasjons/forenings/institusjons ofte lite omtalte historie. Og grunnen til at den er lite omtalt er fordi bøkene stort sett skrives for og leses av spesielt interesserte. Jubileumsbøker er derfor også gjerne skrevet av interne aktører, som kjenner foreningens historie godt. Problemet er åpenbart: Mange jubileumsbøker er svært lite kildekritiske, mangler en analytisk skarphet, og evner ikke å drøfte hendelser og påstander i foreningens liv og virke. Selv om de mange forfatterne går inn i slike prosjekter med ønske om å reflektere over (de typisk) hundre år som har gått, ender en god del av dem opp med kun å redegjøre for årene.

1.1.2 Nordlandsbanen og tvangsarbeid

Tvangsarbeid er et stort forskningsfelt, og omfatter forskjellige fangekategorier og ulike grader av tvang. Dette vil bli nærmere omtalt i kapittel 5.

Det ble hentet inn tusenvis av tvangsarbeidere og krigsfanger til byggingen av Nordlandsbanen, og et betydelig antall av disse døde. Dette var lenge en ukjent og lite omtalt side i norsk okkupasjonshistorie, men ettersom krigens dager har kommet lenger unna, har flere bøker, masteroppgaver og doktoravhandlinger om dette temaet blitt publisert. Fremst i denne kategorien er Marianne N. Soleims *Sovjetiske krigsfanger i Norge 1941 – 1945*. Dette

er den grundigste fremstillingen av sovjetiske krigsfangers skjebne i Norge under krigen.²⁷ Dessuten skriver forfatteren også utfyllende om OT og deres koblingen til Norge, og har ni sider dedikert til den arktiske jernbane. Soleim sier derimot ingenting om NSBs rolle opp imot okkupasjonsmakten, men påpeker at arkivet deres ble tilintetgjort kort tid etter krigen, og at verdifullt materiale da gikk tapt.²⁸

Det er ikke skrevet mange bøker om livet i norske fangeleire under andre verdenskrig, men noen beretninger fra tidligere fanger finnes. Ljubo Mladjenović er en av dem, og ga i 1989 ut boken *Beisfjordtragedien*.²⁹ Mladjenović var selv fange i Norge under krigen, vel og merke ikke i Beisfjord, men brukte årene etter krigen på å samle inn dokumentasjon og skrive om sine krigskameraters skjebne.

En annen er Cveja Jovanović. Boken *Blodveien til Nordpartisanavd.*³⁰ handler riktignok om byggingen av det som er dagens E6, men er likevel en fullgod skildring fra en serbisk fange i Norge under OTs administrasjon. Jovanović var serbisk partisan, og levde stort sett på et eksistensminimum, ikke ulikt slik mange av dem som bygde jernbane i Nordland gjorde. Boken blir ikke brukt som en vesentlig kilde i oppgaven, men har vært til stor hjelp for å forstå hvilken lidelse, sorg og desperasjon fangene kjente på, og hvilke umenneskelige handlinger som fant sted. I et kildekritisk lys er dette riktignok en subjektiv beretning, som aldri vil gi oppgaven noe mer eller mindre enn ordene til en overlevende. Boken til Jovanović ble i tillegg filmatisert: en norsk-jugoslavisk dramafilm i svart-hvitt fra 1955 med navnet *Blodveien*.

Norske forfattere har også prøvd å skrive de mange ukjente fangenes beretninger. Kanskje med mest hell skrev Tor Jacobsen *Slaveanlegget, fangene som bygde Nordlandsbanen* i 1987.³¹ Gjennom øynene til en elleve år gammel gutt får man oppleve hvordan det var å vokse opp i Dunderlandsdalen under andre verdenskrig, med en fangeleir som nærmeste nabo. En sterk fortelling om noe så ubehagelig som en fangeleir på norsk jord; temaet skapte også stor debatt i sin tid.

²⁷ Soleim har også publisert artikler om sovjetiske krigsfanger, som "Sovjetiske krigsfanger og sivile tvangsarbeidere 1941-1945" i Årbok for Helgeland 2010 og "Sovjetiske krigsfanger i Norge under andre verdenskrig" i Fortid nr.2-2007, men dette er kortfattede versjoner av doktoravhandlingen fra 2009.

²⁸ Soleim 2009: 132

²⁹ Ljubo Mladjenović, *Beisfjordtragedien*. Oslo 1989

³⁰ Cveja Jovanović, *Blodveien til Nordpartisanavd.* Beograd 1988

³¹ Tor Jacobsen *Slaveanlegget, Fangene som bygde Nordlandsbanen*. Gjøvik 1987

Det bør også nevnes at byggingen av Nordlandsbanen og slavearbeid har blitt omtalt i diverse bygdebøker og jubileumsskrifter. Av de mer solide beretningene er Pål Evensens ”Krigsfangene i Rana” i *Årbok for Rana 1983*³², Hilde Gunn Slottemos kapittel ”Jernbaneanlegg og slavearbeid” i boken *Malm, makt og mennesker*³³ og Erling Svanbergs *Langs vei og lei i Nordland*³⁴ som alle tar for seg krigsfangene og tvangsarbeiderne i vesentlig større grad enn NSBs egne jubileumsbøker.

Som motsetning til dette står overingeniør Fin Hvoslefs beretning om Nordlandsbanens historikk fra 1954. I *Det norske næringsliv – Nordland fylkesleksikon* beskriver Hvoslef den flotte naturen i Nordland, de byggmessige utfordringer ved banen og hvor etterlenget den hadde vært. Om tyskernes innsats strakk han seg til to setninger, og ingen om arbeidskraften som var blitt benyttet.³⁵

Et av de siste tilskuddene til historien om Nordlandsbanen og tvangsarbeid er Sverre Lilleengs bok *Ung trønder under andre verdenskrig* (2011). Boken er selvbiografisk, forfatteren ble tvangsutsendt til jernbanearbeid for Organisation Todt fra 9. mars 1944 til krigens slutt. Boken er et godt supplement til forståelsen av hvordan samarbeidet mellom OT og NSB foregikk, fordi Lilleeng ved en administrativ feil endte opp som NSB-ansatt (mer om dette senere i oppgaven) og dermed kan gi opplysninger om hverdagen på anlegget, hvilke oppgaver som var viktige og hvilken oppførsel som var akseptert i forholdet mellom NSB og OT.

1.1.3 Organisation Todt og Kodeis

I en bibliografi fra år 2000 ble det slått fast at det finnes 37 000 titler som omhandler andre verdenskrig. Av disse var det kun ni som kunne knyttes til Organisation Todt.³⁶ Noen flere bidrag har kommet til i årene etterpå, men likevel viser dette hvor lite forskning som foreligger på denne en gang enorme organisasjonen. Franz Seidlers *Die Organisation Todt*

³² Pål Evensen, ”Krigsfangene i Rana” i *Årbok for Rana med omliggende distrikter 1983*. Årgang 16, Mo i Rana 1983

³³ Hilde Gunn Slottemo. *Malm, makt og mennesker – Ranas historie 1890 – 2005*. Mo i Rana 2007

³⁴ Erling Svanberg, *Langs vei og lei i Nordland*. Samferdsel gjennom 3000 år. Bodø 1990: 369

³⁵ Fin Hvoslef, ”Nordlandsbanen” i *Det norske næringsliv, Nordland Fylkesleksikon*. Bergen 1954

³⁶ Fabian Lemmes, *Arbeiten für das Reich. Die Organisation Todt in Frankreich und Italien, 1940 -45*. Dr.avh., European University Institute, Firenze 2009: 6

står derfor i en særstilling, som en av få bøker om OT som helhet.³⁷ Seidler skriver grundig om organisasjonens byggevirksomhet, men det stopper der hva nøyaktighet gjelder. Dette har sitt utspring i at Seidler behandler OT som en upolitisk aktør, noe organisasjonen i aller høyeste grad ikke var. Dernest er boken lite kildekritisk samtidig som den fremstår forsvarende overfor OTs handlinger. De 72 propagandabildene boken er fylt med får dessuten Seidlers bidrag til å fremstå mer som en jubileumsbok enn som et seriøst forskningsbidrag. Likevel er boka relevant for oppgaven ved at han omtaler byggeprosjektene OT hadde i Norge og i Nordland. Han omtaler ikke forholdet til NSB, men Polarbanen plasseres inn i Hitlers militærstrategi.

I forbindelse med det pågående forskningsprosjektet ble artikkelen *Organisation Todt i Norge under okkupasjonen: et makroperspektiv* lagt frem under ”Historiedagene i Bodø 2012”. På de 28 sidene gir forfatterne en god innføring i OTs virke i Norge, der informasjon som tidligere ikke er blitt fremlagt blant annet viser dimensjonene i Wiking-programmet.³⁸

Simon Gogls masteroppgave *Die Etablierung die Einsatzgruppe Wiking 1942 – Zwangsarbeit für die Organisation Todt in Norwegen* er siste tilførelse av OT-forskning (publisert i april 2013), og er en analyse av etableringsprosessen til Einsatzgruppe Wiking (EW).³⁹ Gogl drøfter hvorfor OT overhodet kom til Norge, og har som tese at arbeidet ble effektivisert fordi OT brukte private firmaer. Gogl påpeker at det var en konflikt mellom ideologi og økonomisk nødvendighet i bruken av tvangsarbeidere, og at OT fungerte som et bindeledd mellom privat næringsliv, Wehrmacht og den nazistiske sikkerhetsapparat .

Hva forskning om OT i forbindelse med Nordlandsbanen angår, foreligger det kun én bok. Det var først i 1992 at Joachim Petersens monografi *Hitlers Polareisenbahn* kom ut.⁴⁰ Boken er fullpakket av tekniske spesifikasjoner og talldata, men er dessverre langt fra uttømmende i opplysninger om OT, EW og samarbeidet med Norges Statsbaner. Boken behandler veldig mye, veldig spesifikt på nokså liten plass (119 sider med tekst), noe som gjør at den fungerer greit som kilde hvis man ønsker detaljert informasjon. Problemet er derimot fraværet av register eller noteregister, noe som fører til at man må lese Petersens bok med et visst

³⁷ Franz Seidler, *Die Organisation Todt. Bauen für Staat und Wehrmacht 1938 – 45*. Koblenz 1987

³⁸ Frøland, Hatlehol, Ingulstad og Sæveraas, *Organisation Todt i Norge under okkupasjonen: et makroperspektiv* Artikkel på nett fra Historiedagene i Bodø 2012. <http://www.uin.no/omuin/fakulteter/fsv/konferanser/historiedagene2012/program/parallellsesjoner/Documents/Organisation%20Todt.pdf>. Lastet ned 30.08.2012.

³⁹ Gogl 2013.

⁴⁰ Joachim Petersen, *Hitlers Polareisenbahn*. Ronnenberg 1992.

kildekritisk syn, siden man ofte ikke vet hvor han har hentet opplysningene fra. Når det gjelder okkupasjonsmaktens forhold til NSB sier Petersen relativt lite. NSBs planer gjengis og tysk arbeid beskrives, men deres samarbeid er ikke viet nevneverdig plass.

Det er blitt gitt ut flere bøker i de senere år som omhandler Nord-Norges krigshistorie. *Nordfronten* av Asbjørn Jaklin og *Nikkel, jern og blod* av Alf R. Jacobsen (begge utgitt i 2006) tar for seg det de kaller Hitlers skjebneområde og nordnorske besettelse. Bøkene omtaler den arktiske jernbane nokså kort, men så har Jaklin og Jacobsen riktignok ikke satset på å skrive en monografi om polarbanen. Bøkene fungerer som et supplement til å forstå hvorfor Polarbanen og Nord-Norge ble så viktig for Hitler.

Forskningssituasjon for Kodeis er enda snevrere enn for OT. I søk på BIBSYS sine nettsider gir søkeordet "Kodeis" ett treff: *Vollbahn Mosjøen Elsfjord: Kodeis Norwegen: Schlussbereich*. Det 15 sider lange heftet, gitt ut av Kodeis selv i 1941, gir få om ingen opplysninger om organisasjonen som sådan, men beskriver detaljert arbeidet som har vært utført på strekningen Mosjøen – Elsfjord. Det har heller ikke lyktes å oppdrive hverken forskning eller litteratur om Kodeis, annet enn en kort beskrivelse i Horst Rohdes *Das Deutsche Wehrmachtstransportwesen im zweiten Weltkrieg* (1971) om hva Kodeis bedrev.

Robert Bohns doktoravhandling *Reichskommissariat Norwegen: "Nationalsozialistische Neuordnung" und Kriegswirtschaft* tar for seg Norges plass i den tyske rustningsøkonomien med utgangspunkt i Reichskommissariat (RK). I forbindelse med jernbanebygging beskriver Bohn kniving mellom Terboven og Falkenhorst, og hvordan deres ønsker for Nordlandsbanen og Polarbanen endrer seg i løpet av krigen. Hva NSB angår argumenterer Bohn for at de hadde en interessekonflikt med Wehrmacht og OT, fordi NSB ønsket å bygge banen slik de norske planene tilsa.⁴¹

Alan S. Milwards *The Fascist Economy in Norway*⁴² omhandler den norske okkupasjonsøkonomien, som han for øvrig mener hadde svært lite å si for den tyske rustningsøkonomien. Milward omtaler Nordlandsbanen på omtrent ti sider og argumenterer hovedsakelig for at ideen om å bygge banen aldri var spesielt god, hverken av økonomiske eller militærstrategiske grunner, men at Hitler uansett aldri ville nedprioritere banen.

⁴¹ Bohn 2000: 368

⁴² Alan S. Milward, *The Fascist Economy in Norway*. London 1972

1.2 Problemstillinger, metode, perspektiv og kildegrunnlag

En av de største statlige organisasjonene vi har i landet har samarbeidet med okkupasjonsmakten i byggingen av Nordlandsbanen, og deres historie er aldri blitt skrevet, annet enn fra NSBs egen side. Temaet er ikke bare interessant for historisk forskning, men har også nasjonal interesse siden det omhandler Norges Statsbaners samarbeid med den nazistiske okkupasjonsmakten i fem krigsår. Nordlandsbanen ble forsert med 301,4 kilometer fra 1940 til 1945 (fra Grong til Dunderlandsdalen). Nordlandsbanen og NSB har en plass i Norges historie, og Nordlandsbanen har en vesenlig plass i dagens nordnorske infrastruktur.

På bakgrunn av dette, er det interessant å forske på hva som *ikke* har blitt skrevet i jubileumbøkene? Med krigsgenerasjonens død, synes også det intense ønsket om å glorifisere vår egen historie å forsvinne. Det baner vei for en ny type forskning: Hva gagnet Norge og norske aktører på krigen? Formålet med oppgaven er derfor å drøfte hva slags rolle NSB spilte under byggingen av Nordlandsbanen under andre verdenskrig. Hvordan utartet samarbeidet mellom NSB og den tyske okkupasjonsmakten seg? Hva slags samarbeid var det? Fantes det handlingsrom eller var man underlagt strukturell tvang?

Oppgaven skal hovedsakelig se "(...) fortida både fra et aktørsynspunkt og fra et struktursynspunkt", og er dermed en kvalitativ empirisk studie.⁴³ Metoden jeg benytter er aktøranalyse, en beslutningsanalyse som har til hensikt å indikere motivene og beslutningsgrunnlaget til NSB-ledelsen. Historiefaget dreier seg om handlinger som er gjort i fortiden, og de handlingen kan ha ulik art. *Intensjonale handlinger* er styrt av en bevisst hensikt: som et middel for å nå et mål. Dernest har man *vanemessig* eller *reaktiv atferd*: man gjør noe fordi det er rutine og tradisjon, uten å veie for og imot. *Massehandling* er derimot en kollektiv adferd der folk handler ut ifra et fenomen som ikke er tilsiktet en enkeltperson. Og til slutt kan aktører ha handlet slik de gjorde fordi *mål og midler gir seg etter hvert*, noe som ikke betyr at handlingene var formålsløse, men at målene endret seg.⁴⁴

Alle disse typene er vesentlig i en aktøranalyse, der man vil se på hva de ulike aktørene hadde som mål, hvorfor de handlet som de gjorde og hvordan de handlet. I tillegg vil det være viktig å se på hva slags handlingsrom de ulike aktørene hadde. Hvordan så hverdagen ut for de ulike aktørene og hva endret seg da krigen kom? Hva var egentlig de ulike aktørenes utgangspunkt for å handle slik de gjorde, og kunne noe vært gjort annerledes?

⁴³ Knut Kjeldstadli, *Fortida er ikke hva den en gang var*. Oslo 1999: 32

⁴⁴ Kjeldstadli 1999: 32-33

Oppgaven vil trekke linjer fra planene som ble gjort for byggingen av strekningen Grong – Mosjøen – Fauske i 1923, og frem til den tyske kapitulasjonen i mai 1945. Hovedvekten vil ligge på årene 1940 til 1945.

Siden oppgaven omhandler NSBs forhold til den tyske okkupasjonsmakten er det nødvendig å dømte noen begreper. *Kollaborasjon* betyr å samarbeide mot et felles mål, men har fått en negativ klang i norsk historie på grunn av andre verdenskrig. Under og etter krigen tok man i bruk ordet for å kategorisere de som samarbeidet med okkupasjonsmakten, og det finnes ingen enighet om hvor man skal trekke linjen mellom hva som var kollaborasjon og hva som ikke var det.⁴⁵ Det er nødvendig å være bevisst på hvordan man bruker begrepet i forbindelse med krigen: En kollaboratør kan ofte oppfattes som en som var positivt innstilt til samarbeid med fienden. Nå var det også ofte tilfellet, og i den forbindelse er det viktig å huske at det norske folk var i en tvangssituasjon, og represalier kunne forekomme om man motsatte seg tyskerne. Under krigen var det mange institusjoner som stod overfor strukturell tvang, med enten eksplisitte eller implisitte trusler. Hva var valget? Hadde man noe valg? Og fantes det i så fall handlingsrom? Og hvis det var en norsk institusjon som ble tvunget til å samhandle, var aktørenes handlinger da institusjonelle eller individuelle?

Et okkupert land må nødvendigvis tilpasse seg okkupantens på ulike vis, og linjen har vist seg å være tynn mellom tilpasning og kollaborasjon.⁴⁶ Det er derfor vesentlig å skille mellom de ulike formene for kollaborasjon. Graden av kollaborasjon var avhengig av maktrelasjonene mellom de ulike aktørene, og ytterpunktet var *tvungen kollaborasjon*. Det andre ytterpunktet var *frivillig* eller *ønskelig kollaborasjon*, et grenseområde mellom tvang og frivillighet, der man ønsket samarbeid ut ifra sympati eller egen fortjeneste. I tillegg finnes det en tredje form for kollaborasjon: *Pragmatisk*. Denne kategorien kjennetegnes ved en viss distansering fra okkupasjonsmaktens politiske prosjekt, men springer isteden ut ifra et ønske om å ivareta visse samfunnsfunksjoner.⁴⁷

Hva *økonomisk kollaborasjon* gjelder så endret holdingene seg til dette sterkt i løpet av krigen. I begynnelsen ivret mange etter økonomisk samarbeid med tyskerne, men etter hvert

⁴⁵ Ole Kristian Grimnes, "Kollaborasjon og oppgjør" i *I krigens kjølvann. Nye sider ved norsk krigshistorie og etterkrigstid*, red. av Stein Ugelvik Larsen, Oslo 1999: 50, Dahl, Hjeltnes, Nøkleby, Ringdal og Sørensen, *Norsk krigseksikon 1940 – 45*. Oslo 1995: 218 <http://dictionary.reference.com/browse/collaborate>. Lastet ned 07.11.12

⁴⁶ *Norsk krigseksikon* 1995: 218

⁴⁷ Senter for studier av Holocaust og livssynsminoriteter. "Demokratiets institusjoner i møte med en nazistisk okkupasjonsmakt: Norge i et komparativt perspektiv": 2 (Prosjektskisse). <http://www.hlsenteret.no/forskning/nazismen-fascismen-og-europeiske-okkupasjonsregimer/okkupasjonsprosjekt/prosjektskisse-siste-versjon.pdf>. Lastet ned 16.04.2013

var det ikke nasjonalt akseptert. Å trekke grensen mellom legitim og illegal økonomisk kollaborasjon var derimot svært vanskelig: Hvem hadde gått for langt i samarbeidet til at man kunne kalle det *økonomisk landssvik*? For at samarbeidet skulle tilhøre denne kategorien måtte forholdet ha vært utilbørlig: altså at samarbeidet med okkupasjonsmakten var frivillig og ønskelig, og dermed også straffbart.⁴⁸ For å avgjøre om et samarbeidsforhold var av kategorien økonomisk landssvik ble disse momentene vektlagt av Justiskomiteen: Om arbeidet var krigsviktig, om arbeidet var av frivillig art eller ut ifra eget initiativ og om det var et nyetablert firma som var opprettet kun for å utnytte de økonomiske mulighetene okkupasjonen ga.⁴⁹

I forbindelse med kollaborasjon og landssvik er det også vesentlig å forklare begrepet *motstand*, som i forbindelse med andre verdenskrig forbindes med ”gode nordmenn”. I *Norsk krigsleksikon* er betegnelsene *passiv* og *aktiv* brukt for å beskrive motstanden under krigen. Den passive motstanden blir betegnet som *den sivile motstanden* og er en ikke-voldelig reaksjon på okkupasjonsmaktens virksomhet og tiltak. Først og fremst bestod det i å mobilisere befolkningen til kollektiv protest mot en forordning vedtatt av okkupasjonsmakten, men det gikk sjeldent lenger enn boikott og lignende aksjoner. Aktiv motstand omfattet derimot sabotasjeaksjoner og geriljakrig.⁵⁰

Jeg vil fokusere særlig på disse problemområder: Hva tenkte NSB-lederne da de ulike beslutningene ble tatt? Hva gjorde de, og hvordan forholdt de seg til okkupasjonsmakten? Hvor mye handlingsrom hadde de, og samarbeidet de under tvang – eller var det frivillig? Kan man gå så langt som å snakke om økonomisk kollaborasjon? Begge parter var interessert i å få jernbane så langt nord som det lot seg gjøre. Men skjedde det en utvikling underveis i byggingen? Endret handlingsrommet til de ulike aktørene seg? Og hva var alternativet?

Dette er ikke en oppgave om NSBs fullstendige byggevirksomhet under andre verdenskrig, eller en kartlegging av hvem som var motstandsmenn eller landssvikere innad i organisasjonen. Formålet er heller ikke å forklare hvordan Nordlandsbanen rent teknisk ble bygget, telle hvor mange fanger som døde under byggingen eller slå fast hvem som hadde det rent operative ansvaret på anlegget. Dette er felt som hadde vært interessant å utforske, men

⁴⁸ Grimnes 1999: 51, *Norsk krigsleksikon* 1995: 457

⁴⁹ Johannes Andenæs, *Det vanskelige oppgjøret: Rettsoppgjøret etter okkupasjonen*. Oslo 1998: 157

⁵⁰ *Norsk krigsleksikon* 1995: 277 - 278

som er utelatt grunnet masteroppgavens rammer. Formålet med oppgaven er derimot å se på NSBs deltagelse i byggingen av Nordlandsbanen, og i hvilken grad ledelsen ble tvunget inn i et samarbeid med tyskerne. Den vil også fokusere på hvordan NSB, særlig i form av korrespondanse, forholdt seg til okkupasjonsmaktens bruk av krigsfanger og tvangsarbeidere som underernærte jernbanebyggere.

Hva kildegrunnlag gjelder ville det mest naturlige være å lete i NSB sine egne arkiver, men ettersom de ble ødelagt i 1946, finnes kun rester igjen på Statsarkivet i Trondheim (SA) i ”Ellingsves samling”. Dette er derfor et svakere kildegrunnlag enn det man ville hatt dersom arkivet var intakt, selv om den tidligere NSB-ingeniøren Arvid Ellingsve har oppgitt at alt av interesse for ettertiden ikke ble tilintetgjort. Ellingsves samling er dessuten ikke bare rester av det som ikke ble brent, men også innsamlet stoff i forbindelse med kilder som skulle benyttes i boken *Nordlandsbanens krigshistorie*. Kildene består for det meste av korrespondanse, rapporter, taler og materiallister.

På Riksarkivet (RA) ble arkivet til Organisation Todt (RAFA-2188) frigjort i 2011, et arkiv som tilsvarer 439 hyllemeter. Om noen av de kildene som NSB brant for 67 år siden ligger her er umulig å vite, men arkivet har ligget uordnet siden krigens dager og er derfor spennende i seg selv. I denne oppgaven er det likevel ikke benyttet mange kilder fra RAFA-2188, fordi det er begrenset hvor mye som finnes der av ny informasjon knyttet til NSB og okkupasjonsmaktens samarbeid. Men noen nye funn er gjort, og de har også fått omfattende omtale i oppgaven. I tillegg er kilder i RA blitt hentet fra landssvikerarkivet i forbindelse med saken mot overingeniør Bjarne Vik. Arkivmappen om Vik er relativt tykk, og inneholder flere vitners uttalelser om den tidligere generaldirektørens opptreden opp mot Kodeis og OT. Vik får både gode og dårlige skussmål. Hans advokat argumenterer over flere titalls sider for Viks uskyld og det han mener er urettmessig behandling.

Et par arkivstykker fra Bundesarchiv i Berlin (BA) har blitt benyttet, også her hentet fra Organisation Todts arkiv. Hovedprimærkildene er Ellingsves samling i SA og RAFA-2188. Landssvikerarkivet og BA fungerer mer som supplerende kilder.

I tillegg har jeg benyttet meg av en muntlig kilde som regnes som primærkilde hva gjelder jernbanebygging på Nordlandsbanen under krigen. Sverre Lilleeng (f. 24. juni 1922) ble i en

alder av 22 tvangsutsendt til jernbanebygging for OT. Fra 9. mars 1944 og fram til krigens slutt arbeidet han på anleggene ved Storforshei og Bjøllånes/Storvoll i Rana kommune. Formålet med å bruke Lilleengs utsagn handler først og fremst om at hans erindringer er unike, det finnes få lignende historier som er skrevet ned. I tillegg gir Lilleengs erindringer et innblikk i hva det ville si å arbeide på anlegget med OT som ledere. Likevel er det vesentlig å behandle Lilleengs beretning som nettopp det den er: et minne, en beretning om et forhold som ligger 69 år tilbake i tid. Feilerindring kan forekomme, men Lilleeng skrev dagbok under krigen slik at mye informasjon derfor er bevart for ettertiden. Ved bruk av muntlige kilder er det også viktig å ha i mente at selv om detaljene rundt en hendelse er korrekt gjengitt slik kilden mener det skjedde, så er det like fullt kun *en manns* subjektive erindring rundt en historisk begivenhet som blir presentert.⁵¹ Det gjør ikke minnene mer eller mindre verdt, men en viss kildekritikk må altså benyttes ved muntlige kilder fordi en kilde bare vil kunne oppgi sin fortelling, og dermed ikke hele bildet, uavhengig av hvor mange detaljer kilden kan gjenfortelle. Det er riktignok verdt å nevne at det ikke finnes holdepunkter for at Sverre Lilleengs fortelling ikke er riktig.

1.3 Den nye vendingen i okkupasjonsforskningen

Den rådende oppfatningen i Norge har vært – og er i stor grad fremdeles – at landet opplevde fem år med mørke, punktum. Men med motstandsbevegelsens heltehistorier og ”gutta på skauen” på stadig større avstand, har en fornyet interesse for feltet oppstått. Tjente Norge noe på krigen, og hvem kom i så fall dette til gode?

Forskningsprosjektet som denne masteroppgaven er en del av, vil se nærmere på hva OTs byggeprosjekter hadde av betydning for Norges økonomi, og har som mål å skrive den hittil relativt ukjente historien om Organisasjon Todt. Prosjektet ønsker å gi et nyansert bilde av hva norske aktører kan ha vunnet på samarbeidet med okkupasjonsmakten, og en oversikt over arbeidet som OT foretok seg i Norge. Prosjektet er et forsøk på å sette okkupasjonshistorien i et økonomisk perspektiv, og se på hva tvangsarbeidet betød for Norges økonomi. Dette føyer seg inn på listen av nyere historieskriving, som ønsker å se på hittil utforskede tema om nordmenn som opererte i gråsoner under den andre verdenskrig.

⁵¹ Kjeldstadli 1999: 195 - 196

Forskningslitteraturen innenfor norsk historieskriving om andre verdenskrig kan deles inn i to kategorier: *krigshistorie* og *okkupasjonshistorie*. Historiker Stein Ugelvik Larsen har anført at skillet mellom okkupasjonshistorie og krigshistorie ikke er helt klart, og at ordlyden ofte kan gjenspeile hvilket problemområde man ønsker å belyse. Okkupasjonshistorie har fokus på dagligliv, passiv motstand, aktiv eller passiv kollaborasjon og holdningskamp: det som ofte er blitt kalt et ”gråsoneperspektiv”. Krigshistorie omhandler derimot motstand og kamp, med særlig vekt på militære operasjoner, kamphandlinger, hjemmefronten, flukt til Sverige og fangenskap i Tyskland.⁵² Denne kategorien etterlot seg i tiårene etter krigen et nokså heroiserende bilde, siden norsk historieskriving på den tiden i stor grad vektla motstandskampen. Retningen er blitt kalt Skodvin-skolen,⁵³ en skole der heltehistorier har fått dominere historieforskningen. Magne Skodvin regnes som en pioner i forskningen på norsk okkupasjonshistorie,⁵⁴ i en periode da miljøet var lite og forskningsfeltet ikke spesielt vidt.⁵⁵ Magne Skodvin var dessuten sentral bak opprettelsen av Norges Hjemmefrontmuseum, en institusjon som ifølge historiker Torgeir Sæveraas lenge hadde ”tilnærmet monopol på forskning om okkupasjonshistorie”.⁵⁶ Helt siden slutten av 1940-tallet har det blitt gitt ut enorme mengder med tekst om krigen. Men hva var egentlig krigen? Hvem har tatt del i norsk krigshistorie, hvilke fortellinger har blitt fortalt og hvilke er blitt utelatt?

I lang tid var den store fortellingen om krigen preget av Norges uskyld, der ”de gode” var ”gutta på skauen”, mens de som hadde havnet på ”den gale siden” var medlemmer av Rinnanbanden. Bøker som *Norges Krig*, utgitt av Gyldendal norsk forlag i tre bind fra 1947 til 1950, har vært med på å stadfeste det Synne Corell i sin doktorgradsavhandling kaller en grunnfortelling i vår kollektive historieforståelse. Corell mener boken nærmest er som et leksikon å regne for vår krigshistorie, og er ment å fungere som en fullendt historie hva krigen i Norge gjelder.⁵⁷

⁵² Torgeir E. Sæveraas, *Fra krigshistorie til okkupasjonshistorie. Den andre verdenskrig i norsk historieskriving 1945-2012*. Essay i KULT8851. Trondheim 2012(a): 4, Stein Ugelvik Larsen, ”Innledning” i *I krigens kjølvann. Nye sider ved norsk krigshistorie og etterkrigstid*, red. av Stein Ugelvik Larsen, Oslo 1999: 9

⁵³ Øystein Sørensen, ”Forskningen om krigen i Norge. Tradisjonelle og nye perspektiver”, i *Nytt norsk tidsskrift* 1/1989. Oslo 1989: 44

⁵⁴ Magne Skodvin- utdypning, Norsk biografisk leksikon, hentet fra: http://snl.no/nbl/biografi/Magne_Skodvin/utdypning, 3.oktober 2012.

⁵⁵ Sæveraas 2012(a):10

⁵⁶ Torgeir E. Sæveraas: *Organisation Todt, historien og samfunnet*. Trondheim 2012(b): 3

⁵⁷ Synne Corell, *Krigens ettertid: Okkupasjonshistorien i norske historiebøker*. Dr.avh., Universitetet i Oslo 2009: 3

Stein Ugelvik Larsen deler i boken *I krigens kjølvann. Nye sider ved norsk krigshistorie og etterkrigstid*⁵⁸ den norske historieskrivingen om andre verdenskrig inn i seks faser:

1. Smertetiden: 1945-1950
2. Pionerfasen: 1950-årene
3. Opptakten til revisjonismen: 1960-årene
4. Mytene under kritikk: 1970-årene
5. Den norske historikerstridens første periode: 1980-årene
6. Mot-revisjonismen: 1990-årene

I de to første fasene baserte historieskrivingen seg på rettsoppgjør, nasjonalt samhold, heroisering og fortellingen om krigen der man enten valgte den rette eller den gale siden.⁵⁹ I 1960-årene snevret forskningsmiljøet seg inn, og den tidligere nevnte Skodvin-skolen ble fremtredende. Hjemmefronten og motstandsbevegelsen ble sentrale tema i historieskrivingen, mens fortellingene om de som havnet på den gale siden, forble uskrevet. Sæveraas betegner *Krigen i Norge* (1974) av Hans Fredrik Dahl for å være den første revisjonistiske boken om okkupasjonshistorien i Norge, fordi forfatteren kritiserte måten historieforskningen hadde fortonet seg fram til 1970-tallet, og tok opp ubehagelige forhold som økonomisk kollaborasjon, fangeleirer og ustraffede norske nazister.⁶⁰ 1980-tallet var preget av diskusjon om måten man skulle behandle og fremstille norsk krigshistorie på. Man snakker om en krigsgenerasjon som sto mot en kritikergenerasjon, en skjønning av 9. april, konge, fedreland og ære mot tyskervennlighet og norsk fortjeneste. Tiåret etter bar også preg av ”kampen” mellom de ulike generasjonene av historikere, og Skodvin kulminerte på mange måter mot-revisjonismen i 1991 med verket *Norsk historie 1939-1945. Krig og okkupasjon*, der han gjorde det klart hva han mente var vesentlig i Norges krigshistorie.

I tillegg til Ugelvik Larsen sine seks faser lanserer Torgeir E. Sæveraas i sitt essay en ny fase: 2000-tallet, der okkupasjonsforskningen fokuserte på områder som innsatsen på Østfronten, tvangsarbeid i Norge og gruppene uten tidligere anerkjennelse for sin krigsinnsats (som for

⁵⁸ Ugelvik Larsen 1999: 22 - 26

⁵⁹ Sæveraas 2012(a): 8

⁶⁰ Sæveraas 2012(a): 11

eksempel kommunister, sjømenn og kvinner).⁶¹ Sæveraas har valgt å kalle den sjuende fasen for *Nye perspektiver og utvidede horisonter*, en passende tittel i og med at dette er perioden da de ufortalte fortellingene får sin plass i historiebøkene.

Men historikerne strides enda hva som er den riktige tilnærmingen til Norges okkupasjons- og krigshistorie. Senest denne våren har en debatt oppstått om forskningsfeltet, da forfatter og litteraturkritiker Espen Søybe i en bokanmeldelse i *Morgenbladet* 1. februar 2013 kritiserte åttebindsverket *Norge i krig*. I verket fra 1980-tallet, redigert av Magne Skodvin, beskyldes medforfatterne for å uttrykke en ”nærmest offisiell antisemittisme”,⁶² noe som har resultert i en debatt om hvorvidt eldre forskningslitteratur er ukorrekt og fremstiller krigsårene tendensiøst.

1.4 Oppgavens struktur og oppbygning

Oppgaven består, foruten innledningen, av fem kapitler, samt sluttvurderinger. Oppgaven har en narrativ fremstilling, og analysen er foretatt ut fra et aktørperspektiv. Kapittel 2 setter en internasjonal og nasjonal ramme rundt oppgaven ved å vise overordnede strukturelle trekk ved Nazi-Tyskland. Som redegjørende bakgrunnsinformasjon er momenter fra Nazi-Tysklands rustningsøkonomi og militærstrategi tatt med, samt behovet for logistikk i det voksende germanske riket, en redegjøring om virksomheten på Sørlandsbanen under krigen og Nordlandsbanens status 9. april 1940. Til slutt følger en redegjørende del om Organisation Todt og Einsatzgruppe Wiking.

Kapittel 3 analyserer hvordan NSB-ledelsen forholdt seg til Kodeis og deres hastverksarbeid på Nordlandsbanen i løpet av krigens tre første år. Hvordan reagerte ledelsen i NSB på at Kodeis truet med å sette inn krigsfanger på anleggene deres? Fantes det handlingsrom for NSB? Videre redegjør kapittelet for tyske og norske planer for Nordlandsbanen og hvilket arbeid som ble gjort.

Kapittel 4 vil analysere perioden da krigen hadde snudd til de alliertes fordel og NSB-ledelsen forstod at OT aldri ville nå Kirkenes. Hvorfor fortsatte likevel samarbeidet? Kapittelets formål er å analysere NSBs forhold til OT, og tegne et bilde av hvem som bestemte på de ulike

⁶¹ Sæveraas 2012(a): 21

⁶² Espen Søybe, ”Mørkets fotsoldater”, 1. februar 2013, *Morgenbladet*. Hentet fra http://morgenbladet.no/boker/2013/morkets_fotsoldater#.UXuRMrV7KSo. Lastet ned 27.04.2013.

byggeplassene, hvordan avgjørelser ble tatt, hvordan arbeidet med byggingen av jernbanen endret seg etter at Kodeis var avsatt, hvilke konflikter som oppstod og i hvor stor grad NSB ble tvunget til å bli med på byggeprosessen.

Kapittel 5 analyserer hvordan de aktuelle aktørene i NSB valgte å forholde seg til de mange tusen krigsfangene og tvangsarbeiderne som ble satt inn i forseringen av banen. NSBs overingeniører har i ettertiden argumentert for at NSBs relasjon til Nordlandsbanen under andre verdenskrig kun dreide seg om den rent byggemessige delen. Kildene viser derimot at NSBs ledelse flere ganger var informert om, og noen ganger involvert i, fangenes liv og virke. Hvorfor det? Kapittelet vil også redegjøre for hvem fangene var, hvor mange de var, behandlingen de fikk og leirsystemet de ble plassert inn i.

Kapittel 6 konkluderer med at NSBs virke under krigen på Nordlandsbanen var preget av at ledelsen var under et stort press fra okkupasjonsmakten, samtidig som flere ledende NSB-menn kunne utøve en viss innflytelse på både Kodeis og OT. Oppgaven viser at det var ulike former for kollaborasjon inne i bildet: Da det kom til å bygge jernbanestrekninger og videreføre planen fra 1923 var det lite motstand i NSBs egne rekker. Derimot var ikke NSB interessert i å bygge jernbane nord for Fauske, fordi dette ikke inngikk datidens norske jernbaneplaner, og valgte å stå utenfor byggingen. Samtidig etterkom man tyskernes ønsker i form av å forser Nordlandsbanen så raskt som overhodet mulig fra Mosjøen til Fauske, parallelt med at man sørget for å kvalitetssikre banen.

Min tese er derfor at NSBs samarbeid med Kodeis og OT kan betegnes som pragmatisk kollaborasjon, der NSB-ledelsen utnyttet muligheten okkupasjonsmakten ga dem i byggingen av Nordlandsbanen uten at de ønsket å ta del i deres politiske prosjekt. Selv om min tese lander på pragmatisk kollaborasjon betyr ikke det at ulike situasjoner i løpet av krigens fem år ikke tilsa at det var ulike former for kollaborasjon (som vist i avsnittet over). Konklusjonen beror dermed på hva som later til å ha vært den overordnede situasjonen.

Kapittel 2: Nordlandsbanen i Nazi-Tysklands militærstrategi

Da Wehrmacht ankom Norge i morgentimene 9. april 1940 forelå det allerede konkrete planer om hvordan landet skulle tilpasses den okkuperte hverdagen. Infrastrukturen skulle utbedres, ubåtbunkere skulle bygges og forsvarsverk skulle konstrueres, alt for å beskytte mot et ventet engelsk motangrep og for å angripe England. I de mange planene om flere flyplasser, ubåtstøttepunkter, bedre veier og en befestet kystlinje, fantes det en forestilling om at jernbanen i Norge skulle bygges så langt nordover man kunne komme. Riktignok ble ikke Hitlers ordre om utbyggingen av Den arktiske jernbane gitt før i mai 1942, men den tyske okkupasjonsmakten fattet interesse for NSB og Nordlandsbanen allerede i april 1940.⁶³ Dette kapittelet skal redegjøre for Nazi-Tysklands militærstrategi og rustningsøkonomi, samt plassere Norge i de storstilte planene som Hitler la for kontinentet. Norge og Nordlandsbanen fikk nemlig en vesentlig plass innenfor *Festung Europa*.⁶⁴ Hvorfor? Hvilken plass så egentlig Hitler for seg at Nordlandsbanen skulle ha i Det tredje riket?

Kapittelet argumenterer for at Nordlandsbanen hadde en helt sentral betydning for Hitlers militærstrategi fordi: 1) Den tyske krigsindustrien var avhengig av å få transportert gruveforekomstene i nordområdene sørover, 2) Banen ville være viktig for logistikken i forsvaret mot et britisk angrep, 3) Murmansk og Nordkalotten skulle være base for invasjonen mot øst og nazistene trengte jernbanen for å kunne levere tropper, materialer og utstyr til Sovjetunionens dørstokk og 4) Den arktiske jernbane skulle bli et av Førerens aller stolteste prosjekter, som et symbol på Nazi-Tysklands storhet.

Nordlandsbanen har blitt beskrevet som en slags besettelse for Hitler, der han helt til siste stund beordret ledige ressurser om å sendes til Nordland og Norge.⁶⁵ I krigens første fase var føreren også overbevist om at den neste allierte landingsplassen ville bli langs Norgeskysten, og ønsket derfor å bygge ut infrastrukturen i landet på hurtigst mulige måte. NSBs arbeid med Nordlandsbanen var ikke kommet lenger enn til Mosjøen sommeren 1940, og Hitler syntes arbeidet med jernbanebyggingen gikk for sakte. Særlig fra mai 1942 da *Wiking-Befehl* så

⁶³ Bjarne Nyhus, *Norges Statsbaners krigshistorie 1940 – 1945, Trondheim distrikt*. Trondheim 1945: 17. På Trondheim folkebibliotek befinner dette heftet seg (som ikke er til utlån), utgitt av NSB rett etter krigen (udatert) men uten navn på forfatteren. Heftet er derimot redigert av distriktssjefen, som på dette tidspunktet var Bjarne Nyhus. Han er derfor oppført som forfatter/redaktør av dette heftet.

⁶⁴ Festning Europa ble et militært propagandabegrep som oppstod under krigen om det nazi-okkuperte Europa, i motsetning til det frie Storbritannia på andre siden av Den engelske kanal.

⁶⁵ Ellingsve 1995: 9

dagens lys⁶⁶ ble store ressurser satt inn på å forsere jernbanen nordover, og Hitler satset på å nå Kirkenes i løpet av to-tre år.⁶⁷

2.1 Infrastruktur for krig

2.1.1 Tyske ekspansjonsmål

Hitlers ekspansjonsmål kom til uttrykk allerede i 1925 da *Mein Kampf* ble publisert for første gang. *Lebensraum*⁶⁸ ble kjent for offentligheten; de slaviske landene skulle bli tyske kolonier. Hitlers strategi var Blitzkrieg, eller såkalt lynkrig, der man benytter seg av brå og overraskende operasjoner for å bryte fiendens linjer.⁶⁹ I mai 1940 startet angrepet på Frankrike og Beneluxlandene, ikke mot den tungt befestede Maginotlinjen, men i Ardenne, et åslendt område i Belgia som de allierte anså som ufremkommelig for panservogner. Tyskerne var dyktige og knuste det franske forsvaret i løpet av noen få uker. Lynangrepet hadde fungert. Hitler satset på å ta England minst like raskt, men da forsøket på å knuse britene med flyvåpenet feilet, avsto han også en landgang på engelsk jord. Uten luftherredømme var det umulig.⁷⁰

Sett ut ifra et økonomisk perspektiv, har historikere som Richard Overy og Jonas Scherner argumentert for at Hitler hele tiden rustet opp til langvarig krig, både hva militærutstyr, industriproduksjon og økonomi gjaldt.⁷¹ Men det betyr ikke at Tyskland ikke også satset på Blitzkrieg, noe de i stor grad lyktes med i angrepet mot vest.⁷² I januar 1943 snudde derimot krigen til de alliertes fordel, da siste rest av den engang enorme tyske 6. armé ble slått ved Stalingrad.⁷³ Allerede måneden etter holdt propagandaminister Joseph Goebbels den kjente

⁶⁶ Milward 1972: 165

⁶⁷ Bohn 2000: 366

⁶⁸ *Lebensraum* ble et slagord for den tyske nasjonalsosiologiske propagandaen i mellomkrigsårene, da nazistene mente de var den overlegne rase og derfor trengte "livsrom" (plass til å leve og vokse). De anså dermed at de hadde rett til å skaffe seg nye bosetningsområder, og dette skulle skje mot øst.

⁶⁹ Lynkrig – samfunn – forsvar og militærvesen – militærteori, *Store norske leksikon*, hentet fra <http://snl.no/lynkrig>, 12. desember 2012.

⁷⁰ Libæk, Stenersen, Sveen og Aastad, *Historie 2 – verden og Norge etter 1850*. Oslo 2002: 235 - 237

⁷¹ Richard Overy, *War and Economy in the Third Reich*. London 1994: 260-262

⁷² Også i øst lyktes Hitlers Blitzkrieg da han angrep Sovjetunionen i *Operasjon Barbarossa* i juni 1941, og ved hjelp av ungarske, rumenske og finske tropper rykket de helt fram til Moskva samme høst. Det tyske angrepet på Sovjetunionen startet 22. juni 1941, og hadde en front fra Ishavet til Svartehavet. Hovedangrepet ble ført i tre retninger; mot Leningrad, Moskva og Kiev. Her ble de i midlertidig stoppet, og tyske tropper ble låst fast på de russiske slettene i forsvarsposisjon, uten vinterutstyr.

⁷³ Libæk, Stenersen, Sveen og Aastad 2002: 237 – 238

Berliner Sportpalast-talen, der han proklamerte at Tyskland stod overfor en ”Totaler Krieg”,⁷⁴ en krig som ifølge Goebbels var nødvendig for å redde Europa fra å falle i hendene på bolsjevikene.⁷⁵ Krigen ville bli langvarig, men hvilken konsekvens fikk det for det storstilte utbyggingsarbeidet som var startet i Norge?

For Norges del betød det blant annet videre utbygging av *Festung Norwegen*⁷⁶ og heriblant Nordlandsbanen. I februar 1943, da Goebbels hadde proklamert total krig, var byggingen i Nordland fremdeles i anmarsj. Planen til Hitler var stadig å bygge en arktisk jernbane hele veien til Kirkenes, som blant annet skulle spille en vesentlig rolle i angrepet på Sovjet.⁷⁷ Selv om de tyske armeene hadde lidd stort i Sovjet satte dette ingen stopper for Hitlers jernbaneplaner i Norge. Hitler var klar for å redusere byggeprogrammet til Wehrmacht i Norge, men det var ingenting som kunne få han til å oppgi planene om Nordlandsbanen.⁷⁸ Og det tyder på at Nordlandsbanen, som først var tiltenkt en viktig rolle innenfor Blietzkrieg-strategien, fikk en viktig rolle innenfor total krig-strategien. Jernmalm og nikkellike krigsnødvendige råmaterialer, og troppetransporten skulle fortsette⁷⁹ til Murmansk og Nordkalotten.⁸⁰ Alan Milward har dessuten argumentert for at Hitler så på okkupasjonen av Norge som en permanent affære, og Nordlandsbanen var en av de mest vesentligste anliggende i det nye Europa som aldri skulle gis opp.⁸¹

2.1.2 ”Denne krigen kan ikke tapes på grunn av transportproblemer”⁸² - behovet for logistikk

Helt fra overtagelsen i Berlin i 1933 til krigens slutt i 1945 satset Hitler på logistikk i det voksende riket. Infrastrukturen i Tyskland var kun delvis utbygd, og Hitler trengte særlig et

⁷⁴ *Totaler Krieg* betyr at man gjennomfører en mobilisering der alle tilgjengelige ressurser, både materiale og befolkning, blir satt inn i krigføringen. I Tyskland ble etter hvert alle menn mellom 16 og 60 år innkalt til militærtjeneste.

⁷⁵ *Totaler Krieg*, *Shoa.de – zukunft braucht Erinnerung*, hentet fra: <http://www.zukunft-braucht-erinnerung.de/zweiter-weltkrieg/wirtschaft-und-gesellschaft-im-krieg/130.html>, 11. januar 2013

⁷⁶ *Festung Norwegen* rommer de tyske befestningene som ble bygget i Norge mellom 1940 og 1945, og inkluderer blant annet 310 kystfort, 20 flyplasser, ubåtbunkerene Dora (Trondheim) og Bruno (Bergen), samt alt av veier, broer og jernbane tyskerne bygde

⁷⁷ Bohn 2000: 367

⁷⁸ Milward 1972: 167

⁷⁹ Selv om Hitler hadde tapt stort i Sovjet betød ikke det at han ga opp østfronten. I februar 1943, da total krig ble lansert som den nye militærstrategien, planla Hitler allerede et nytt angrep på Sovjet. Derfor var troppetransport mot Murmansk like påtrengende som før.

⁸⁰ Et geografisk område i det nordvestre hjørnet av Europas fastland, eller det arktiske området av Norge, Sverige, Finland og de nordvestre delene av Russland.

⁸¹ Milward 1972: 273

⁸² Hitlers ordre til transportminister Julius Dorpmüller 24. mai 1942.

veinett som kunne binde landet sammen. Motorveinettet (autobanen) hadde vært påtenkt siden slutten av 1920-årene, men arbeidet hadde gått tregt grunnet de økonomiske krisene.⁸³ Etter kun få dager som rikskansler viste Adolf Hitler sin entusiasme for de ambisiøse konstruksjonsplanene, og Fritz Todt ble i juni 1933 utnevnt som generalinspektør for vegvesenet.⁸⁴ Med fem billioner tyske riksmark lovet Todt å bygge 6 000 nye kilometer med vei innen fem år. Autobanen skulle dessuten tjene et viktig strategisk mål, som en slags ”livline” mellom øst og vest, slik at Tyskland ville være bedre rustet ved et militært angrep.⁸⁵ Ifølge historiker Richard Vahrenkamp var imidlertid ikke autobanen avgjørende for militærtransporten i Tyskland, og dernest ødela tanks veibanen.⁸⁶

Jernbanen var derimot viktig siden det meste av militært utstyr kunne bli fraktet med godsvogner. Det gikk fortere enn med lastebiler, og man var heller ikke avhengig av å få tak i drivstoff, som var mangelvare i 1930-årenes Tyskland. Problemet var derimot at da verdenskrigen brøt ut hadde Reichsbahn (den tyske jernbanen) blitt nedprioritert i flere år.⁸⁷ Mellom 1933 og 1939 økte jernbanetrafikken massivt, særlig på grunn av satsingen på industri og byggingen av Westwall.⁸⁸ Kravene om større og hurtigere levering økte, samtidig som jernbanen ble strippet for ressurser.⁸⁹ Et illustrerende bilde på den etter hvert prekære situasjonen var de mange tusen godsvognene som i januar 1940 var frosset fast i trafikkorker, slik at gravene i Ruhr måtte redusere produksjonen da det hopet seg opp med kull som ikke ble transportert videre.⁹⁰

Den tyske infrastrukturen var med andre ord under sterkt press helt fra 1933, og særlig jernbanen slet med å levere de resultatene Hitler ønsket. Det var uheldig for Hitlers krigføring

⁸³ Dick og Lichtenberg "The myth of Hitler's role in building the German autobahn", i *Deutsche Welle*. 4. August 2012: 2

⁸⁴ Fritz Todt (1891 – 1942) var tysk diplomingeniør, nasjonalsosialist og medlem av NSDAP fra 1922. I 1931 ble han Oberführer (tilsvarende oberst i Sturmabteilung (SA)). Da Adolf Hitler tok makten i 1933, ble han i juli samme år utnevnt til *Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen* og ble da øverste sjef for det nyopprettede Motorveiministeriet (*Autobahnministerium*). Han fikk fra 1938 ansvaret for organisasjonen som skulle stå for fortifikasjon og utbygging av infrastruktur før og under krigen, og ble hetende Organisation Todt.

⁸⁵ Adam Tooze, *The wages of destruction. The making and breaking of the Nazi economy*, London 2007: 46

⁸⁶ Richard Vahrenkamp. *Roads without Cars. The HAFRABA Association and the Autobahn Project 1933–1943 in Germany*. University of Kassel 2006: 16

⁸⁷ Hitler hadde i møte med generaldirektør for Reichsbahn, Julius Dorpmüller, 16. mars 1933 meddelt at det ville bli satset tungt på lastebiltransport, siden veitransport ville bli viktigst i en eventuell krig. Samtidig ønsket Hitler å bygge ut jernbanenettet slik at man kunne forflytte varer og tropper over hele landet, men dette samsvarte ikke med ressursene Reichsbahn fikk.

⁸⁸ Westwall, også kalt Siegfriedlinjen, var det tyske festningsverket mot Frankrike. Forsvarslinjen bestod av fort og anti-tanforsvar, og var et svar på den franske Maginotlinjen. Selv kalte tyskerne forsvarsanlegget for der Westwall, mens de allierte ga dette anlegget navn etter forsvarsanlegget fra første verdenskrig, som da var Siegfried.

⁸⁹ Vahrenkamp 2006: 35, Alfred C. Mierzejewski, *The Most Valuable Asset of the Reich. A History of the German National Railway, volume 2: 1933 – 1945*. North Carolina 2000: 76

⁹⁰ Tooze 2007: 343

og økonomi, siden jernbanen var en av de viktigste ressursene til Det tredje riket, med transport av blant annet militært utstyr, krigsnødvendige ressurser, matvarer og soldater. 24. mai 1942 anerkjente Hitler nettopp dette da han i nytt møte med Julius Dorpmüller sa: ”Kull, jern og transport må brutalt settes i orden (...) Denne krigen kan ikke tapes på grunn av transportproblemene. De må bli løst!”⁹¹

Men det var ikke bare i Tyskland at infrastrukturen trengte utbygging. For at tyske ekspansjonsmål skulle bli nådd, og Det tredje riket holdes operativt, var det behov for logistikk også i de okkuperte områdene. OT fikk ansvaret for videre konstruksjonsarbeid i de okkuperte Europa, siden mange land ikke hadde den infrastrukturen som trengtes for å kunne frakte tusenvis av tropper og tonnevis med krigsmateriell. Noe av det første OT foretok seg utenfor Tyskland, var videreføringen av Westwall, samt tilrettelegging for bygging av vei, ubåtbunkere, forsvarsverk og jernbane. Som organisasjon var OT dermed ganske viktig for gjennomføringen av de fleste ekspansjonsplanene.⁹²

Da Polen ble okkupert 1. september 1939 fantes det kun et par kilometer med asfaltert vei i landet, og innen desember samme år var 40.000 mann i gang med veiarbeid. Etter at Frankrike ble okkupert i mai 1940 var planen at Wehrmacht skulle få forsyninger sendt via franske veier, samt la tyske tropper marsjere gjennom landet og nordover. Men infrastrukturen var ikke bra nok, og OT satte i gang arbeidet med å hogge ned skog, bygge broer og legge jernbaneskiner.⁹³

OT opprettet flere regionale Einsatzgruppen (EG), som tilsvarte et armékorps i hæren og sto under OT-sentrales kommando.⁹⁴ I mars 1942 reorganiserte Albert Speer OT, slik at fire av syv EG-er var knyttet til Østfronten og Sovjetunionen (Nord, Mitte, Süd og Jacob). EW dekket Norge og Danmark da den ble opprettet 1. april 1942 (Einsatzgruppe Finland ble en del av EW etter at Finland trakk seg ut av krigen mot Sovjet i 1944), EG West dekket Vest-Europa og i Sør-Europa fungerte EG Südost, som dekket Balkan der OT satset stort på å

⁹¹ Mierzejewski 2000: 105

⁹² Seidler 1987: 9

⁹³ Seidler 1987: 26 - 30

⁹⁴ I 1941 var det følgende EG: Einsatz Westküste, Einsatz Luftwaffe, Einsatz Dänemark, Einsatz Südost, Einsatz Jacob (Russland), Einsatz Erntesicherung Ukraine, Einsatz Herresunterkunft, Transportbrigade Todt des NSKK (Nationalsozialistisches Kraftfahrkorps), Frontoberbauleitungen bei den Armeeoberkommando og Einsatzgruppen bei den Heeresgruppen.

bygge forsyningslinjer mellom øst og vest. Samtidig var den tyske okkupasjonsmakten interessert i råstoffkildene som fantes i Jugoslavia.⁹⁵

2.1.3 Polarområdet

Allerede under erobringen av Norge hadde tyskerne startet arbeidet med å utbedre norske flyplasser. Forbedring av landets infrastruktur var viktig for Hitler, ikke bare for å sikre landet mot en eventuell invasjon, forberede Operasjon sjøløve (en invasjon av England) men også for å kunne nå helt nord i det langstrakte landet. I tillegg ville Hitler benytte seg av landets ressurser slik at Det tredje riket kunne bli selvforsynt. Norge sendte store mengder fisk, tømmer, malm og mineraler til Tyskland,⁹⁶ og med en vidstrakt infrastruktur ville disse varene nå kontinentet raskere.⁹⁷

Særlig Nordkalotten og *Die Nordstrasse* (veien mot nord og Barentshavet) viste seg å bli svært viktig for Hitler. Akkurat som autobahn i Tyskland fikk *Die Nordstrasse* en yndlingsposisjon hos Hitler, et staselig symbol på det germanske storriket.⁹⁸ I august 1940 mottok Hitler en etterretningsmelding om at det fantes sovjetiske troppekonsentrasjoner ved den finske grensen. Kort tid etter gikk meldingen om forsering av forsvarsinstallasjonene i Nord-Norge ut, der det ble lagt tydelig vekt på å forsvare riksvei 50. Veien var viktig for å kunne avvise en invasjon nordfra, samtidig som Hitler planla å åpne en ny front mot Sovjet (i Petsamo-området)⁹⁹ som trengte forsyninger.¹⁰⁰

Hitler var i krigens første år overbevist om at de alliertes neste landgang ville bli langs Norskekysten. Etter tapet mot britene skrinla Hitler planen om å invadere Storbritannia, og beordret 14. desember 1941 byggingen av en kjede av kystfort fra Frankrike til Nordkalotten.

⁹⁵ Soleim 2009: 125, Frøland, Hatlehol, Ingulstad og Sæveraas 2012: 2, Seidler 1987: 9 - 11

⁹⁶ Harald Espeli, "Det økonomiske forholdet mellom Tyskland og Norge 1940 – 45", i *Danske Tilstander/Norske Tilstander 1940-45*, red. Hans Fredrik Dahl et al., Oslo 2010: 140

⁹⁷ Hitler ville ha en selvforsynt økonomi der alle de okkuperte områdene skulle bidra. 9.april 1940 var Norge et av de mest importavhengige landene i Europa, og under okkupasjonen fikk landet rundt 70 % av sine varer fra Tyskland. Norge mottok altså mye mer fra Tyskland enn det som var hensiktsmessig for Hitlers *Grossraumwirtschaft*, selv om eksporten i all hovedsak gikk til Tyskland. *Grossraumwirtschaft* oversettes direkte til en storromsøkonomi, men dette er ikke et godt ord. Betydningen av ordet er at man ønsket et økonomisk hegemoni for det tyske riket, der de okkuperte områdene måtte bidra økonomisk i henhold til tyske interesser. Man leverte varer til Tyskland, og skulle dermed gjøre det tyske riket selvforsynt.

⁹⁸ Guri Hjeltnes, *Norge 1940 – 1945. Hverdagsliv i krig*. Oslo 1987: 73

⁹⁹ Dette området lå tidligere i Nord-Finland og er i dag en del av Russland. Området var slagmark under vinterkrigen, og ble fram til 1944 brukt som klargjøringsområde for tyske troppers angrep mot Murmansk.

¹⁰⁰ Asbjørn Jaklin, *Nordfronten – Hitlers skjebneområde*. Oslo 2006: 134

Føreren ønsket en ny Westwall, som skulle sikre Europa mot en alliert invasjon, og linjen ble kalt *Atlantikwall*.¹⁰¹

En måned senere kalte Hitler Norge for krigens skjebneområde,¹⁰² og beordret alle tilgjengelige ressurser dit. Historiker Robert Bohn har kalt Hitlers interesse for Norge fra januar 1942 en besettelse. Tidspunktet fremstår også som et brudd i jernbanebygging under okkupasjonstiden: Hitler hadde ikke lenger tid til å vente på at Kodeis og NSB skulle bli ferdig med Nordlandsbanen, og det ble varslet at krigsfanger ville bli satt inn som ekstra arbeidsressurser.¹⁰³ På daværende tidspunkt hadde angrepet på Sovjetunionen foregått i syv måneder, og Hitler ønsket stadig å åpne en jernbane til Nordkalotten slik at nye tropper og materiale kunne fraktes til fronten. I tillegg ville en jernbane til Kirkenes transportere krigsnødvendig jernmalm fra gruvene i Kiruna og nikkell fra gruvene i Petsamo, gruver som leverte over 80 prosent av all nikkelen den tyske krigsindustrien brukte.¹⁰⁴ Det hastet med andre ord å få jernbane til Kirkenes, Reichskommissar Josef Terboven hadde overbevist Hitler om at det var mulig å fullføre banen på to år. Ifølge Bohn utnyttet Terboven Hitlers uvitenhet om det nordnorske klima og tundraen til å innynne seg hos Hitler og få prestisje på grunn av hans plan for Polarbanen.¹⁰⁵ Øverstkommanderende for de tyske styrkene i Norge, general Nikolaus von Falkenhorst protesterte flere ganger, og mente byggingen ville ta fire til seks år, samt kreve 145 000 krigsfangers innsats. I januar 1942 var Nordlandsbanen fremdeles kun åpen fram til Elsfjord (Elsfjord – Bjerka åpnet 20. februar 1942)¹⁰⁶ – over 120 mil gjensto til Kirkenes. I 1943¹⁰⁷ gikk Hitler med på å utsette strekningen Narvik – Kirkenes til første del av Nordlandsbanen var skinnelagt.¹⁰⁸

Arbeidet i Nordland pågikk for fullt til krigens aller siste uker. Så sent som april 1945 var det ifølge Thor Bjerke 21 600 krigsfanger som arbeidet med Nordlandsbanen og den arktiske jernbane.¹⁰⁹ Og selv da russerne kun var kilometer unna førerbunkeren, ga Hitler ordre om at

¹⁰¹ Frøland, Hatlehol, Ingulstad og Sæveraas 2012: 2, Gogl 2013: 55

¹⁰² "Norge er skjebneområdet i krigen" var Hitlers eksakte ord til viseadmiral Kurt Fricke, stabssjef for sjøkrigsledelsen, i Wolfsschanze 22. januar 1942.

¹⁰³ Jaklin 2006: 131, Bohn 2000: 271

¹⁰⁴ Petersen 1992: 38

¹⁰⁵ Bohn 2000: 366

¹⁰⁶ Se oversikt over strekninger på Nordlandsbanen i appendiks side 108

¹⁰⁷ Det er usikkert når i 1943 Hitler gikk med på å utsette byggingen av Narvik – Kirkenes. Asbjørn Jaklin mener det skjedde våren 1943, mens Joakim Petersen mener det skjedde høsten 1943. Det er nærliggende å tro at sistnevnte har rett, siden Sovjet og østfronten ikke gikk tapt før sommeren 1943, og det derfor hadde vært naturlig om Hitler ga opp den arktiske jernbane først *etter* nederlaget.

¹⁰⁸ Jaklin 2006: 143

¹⁰⁹ Bjerke 2012: 39

olje og kull til Nordlandsbanens anlegg skulle ha samme prioritet som forsyninger til marinen.¹¹⁰

Til tross for storstilte planer for Nordlandsbanen, forstod Hitler at det norske jernbanenettet ikke kunne bistå han i kampen om Narvik våren 1940. 17. april 1940 mottok derfor Stockholm tyske krav om bruk av den svenske jernbanen til å frakte sykepleiere, mat og medisinsk utstyr til kampene som pågikk i Nord-Norge. Det tyske angrepet på Norge hadde kommet overraskende på svenskene, og redselen var stor for at noe liknende skulle skje i Sverige.¹¹¹ Görings adjutant Karl Bodenschatz ringte 18. april, sint og truende, og opplyste om at Hitler var irritert og forbauset over Sveriges holdning til tyskernes krav, som inntil videre hadde avvist dem.¹¹² Den svenske historikeren Staffan Thorsell beskriver svenskens håndtering av saken på denne måten: ”De redde svenskene var villige til å lempe på nøytraliteten og etter hvert gi Tyskland en hjelpende hånd i Narvik.”¹¹³

34 godsvogner ble sendt nordover et par dager senere, men de såkalte sanitetstogene inneholdt tyske soldater og forsyninger til fronten. Det svenske utenriksdepartementet var inneforstått med at togvognene ikke inneholdt sykepleiere, men gjorde intet for å stoppe dem.¹¹⁴ Fra 18. april til 6. juni ga Sverige visum til 491 unge tyskere som alle skulle til Narvik.¹¹⁵ 8. juni 1940 trakk allierte styrker seg tilbake og slaget om Narvik var tapt. Svenskene hadde hjulpet tyskerne å transportere tropper og materiell, og dermed vunnet slaget, i fraværet av norsk infrastruktur. Churchill skrev senere i sine memoarer at svenskene måtte velge mellom en lønnsom nøytralitet eller underkastelse for ikke selv å bli en del av Det tredje riket. De neste to årene reiste over to millioner tyske soldater på det svenske jernbanenettet.¹¹⁶ 5. august 1943 ble en ny avtale om tysk transport på svenske jernbaneskiner underskrevet, der tyskerne kun fikk mulighet til å frakte varer av sivil art over svensk jord. Avtalen ble derimot ikke overholdt fra tysk side.¹¹⁷

¹¹⁰ Ellingsve 1995: 9, Milward 1972: 91

¹¹¹ Staffan Thorsell, *Mein lieber Reichskanzler!*. Oslo 2007: 115

¹¹² Thorsell 2007: 148 - 149

¹¹³ Thorsell 2007: 147

¹¹⁴ Thorsell 2007: 147-148

¹¹⁵ Thorsell 2007: 151

¹¹⁶ Thorsell 2007: 158

¹¹⁷ Petersen 1992: 41

Det var ikke bare Norge som ble berørt i Hitlers jakt på å nå polarområdet. Høsten 1941 hadde tyskerne tatt kontakt med finske myndigheter da de ønsket å bygge en 500 kilometerlang jernbanestrekning i Nord-Finland (på kun seks måneder) for å frakte nikkel fra Petsamo. I tillegg ønsket Hitler å vintersikre Ishavsveien i Nord-Finland,¹¹⁸ slik at man kunne nå fronten ved Murmansk med forsyninger og nye tropper. Ishavsveien fortsatte over i Finnmark (ved Karasjok) og veien videre sørover skulle også holdes vinteråpen. Kort tid etter begynte arbeidet i Finland. Julen 1943 hadde Albert Speer besøkt gruvene i Kolosjoki (en by i Petsamo-området) og konkludert med at nikkelproduksjonen måtte sikres og utbedres betraktelig. Han hadde selv sett hvor vanskelige vinterforholdene var i området, og beordret flere lastebiler til veiene i nord. Tyskernes jernbanearbeid ble aldri ferdigstilt i Nord-Finland.¹¹⁹

2.1.4 "Vi kommer tidlig, men slett"¹²⁰ - forseringen av Sørlandsbanen

Okkupasjonsmakten interesserte seg for store deler av det norske jernbanenettet, og Rørosbanen, Østfoldsbanen og Hardangerbanen ble blant annet berørt. Men det var særlig Nordlandsbanen og Sørlandsbanen som fikk oppmerksomhet fra Wehrmacht: Banene var strategisk viktige for krigens gang.¹²¹ Ifølge Helge Ryggvik begynte tyskerne sitt arbeid på Sørlandsbanen allerede i april 1940.¹²² Joachim Petersen mener derimot at Wehrmacht tok over byggingen av Sørlandsbanen i september 1940, da deres tålmodighet med NSBs anleggsarbeid var brukt opp. Antall arbeidere på Sørlandsbanen økte ifølge Petersen fra 1 084 høsten 1940 til 4 226 i mai 1941.¹²³ Med den arbeidsstyrken gjennomførte Kodeis i samarbeid med NSB på Sørlandsbanen det de ikke klarte på Nordlandsbanen: å ferdigstille traseen innen krigens slutt. 1. mai 1944 trillet for første gang toget fra Kristiansand inn på stasjonen i Stavanger, og NSB-direktøren Otto Aubert skal ha sagt: "Vi kommer tidlig, men slett". Det

¹¹⁸ Ishavsveien endte i den isfrie havnen Liinahamari, som ligger i Murmansk, og er en del av dagens Russland.

¹¹⁹ Seidler 1987: 61 – 62, Alf R. Jacobsen, *Nikkel, jern og blod*. Oslo 2006: 203 -204

¹²⁰ Dette skal direktør Otto Aubert ha sagt til konsul og skipsreder Sigval Bergersen da det første toget fra Kristiansand rullet inn på stasjonen i Stavanger 1. mai 1944. Bergersen var mangeårig forkjemper for å tilknytte Stavanger til det øvrige jernbanenettet i Norge, og toget kom til Stavanger mye tidligere enn anslått før krigen og den tyske forseringen. Ryggvik 2004: 39

¹²¹ Ryggvik 2004: 32

¹²² Ryggvik 2004: 32

¹²³ Petersen 1992: 34

var visstnok første gang i norsk jernbanehistorie at en linje ble ferdig lenge før estimert åpning.¹²⁴ At arbeidet var preget av hastverk og unøyaktighet var nok Aubert svært klar over.

Hvordan ble Sørlandsbanen så tidlig ferdig? Sørlandsbanens første strekning, Stavanger – Egersund, åpnet allerede 1. mars 1878. Egersund – Flekkefjord åpnet i 1904, og 149 km var fullført. Resten av banen (fra Kristiansand og nordover) ble besluttet bygget i samme Stortingsvedtak som Nordlandsbanen fra 1923, og det var meningen at begge banene skulle fullføres omtrent samtidig. Da krigen brøt ut gjenstod 112 km fra Kristiansand til Moi for at traseen fra Stavanger og sørover skulle kobles sammen med banen fra Kristiansand, og deretter til resten av jernbanenettet på Sør- og Østlandet.¹²⁵ Det var med andre ord en mye større oppgave, og dernest svært urealistisk, å skulle bygge Nordlandsbanen (455 kilometer gjenstod til Fauske, og cirka 1 200 kilometer videre til Kirkenes da krigen brøt ut) enn Sørlandsbanen i løpet av krigens fem år.

Hvordan forløp så arbeidet seg på Sørlandsbanen? Wehrmachts plan var å fullføre de totalt 112 kilometrene som gjenstod innen 31. oktober 1941, med en total kostnad på 150 millioner kroner. En rapport utarbeidet av RK høsten 1941 kritiserte metoden som ble brukt i byggingen av Sørlandsbanen, der et firma hadde tatt på seg å halvere arbeidsperioden, men til et dobbelt så stort budsjett som først vedtatt. Rapporten slo også fast at det var umulig å forholde seg til tidsrammen som var satt.¹²⁶ Overingeniør i NSB, Aage Falck-Ytter, skrev etter krigen dette om tyskerne forsering på Sørlandsbanen: ”Det var for jernbanens folk helt på det rene at noen åpning av linjen kunne det ikke bli tale om i 1941, knapt nok senhøstes 1942, som man hadde antydnet som en mulighet, før sjansene var blitt ødelagt ved det tyske firmas drift.” Falck-Ytter skrev videre at Kodeis trumfet igjennom at bredsporet bane skulle etableres, noe som forårsaket mye ekstra arbeid siden banen allerede var smalsporet. Dessuten prøvde Kodeis å sette inn tyske firmaer til å gjennomføre tunnelarbeidet, men ifølge overingeniøren tok det ikke lang tid før tyskerne innså at det var nordmennene som hadde best greie på hvordan jernbane og tunneler skulle bygges.¹²⁷ Påfallende nok hadde Kodeis’ hastverk og mindre kvalitetssikre arbeid vært svært likt det anleggsarbeidet de utførte ved Nordlandsbanen.

¹²⁴ Ryggvik 2004: 39

¹²⁵ Bjerke 2012: 37, Ryggvik 2004: 32

¹²⁶ Milward 1972: 115 - 116

¹²⁷ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/27:Overingeniør Falck-Ytter, *Jernbanebyggingen i Norge under krigen*, 18.06.1945: 3

2.2 Die Nordstrasse og Polareisenbahn

Die Nordstrasse kalte Hitler veien han ville bygge nordover mot Barentshavet, i påvente av at *Die Polareisenbahn* skulle bli ferdig. Tyskerne satte inn betydelige ressurser på å bygge vei til finskegrensen, slik at troppe- og forsyningstransport kunne være operativt. Det fantes grusveier i Troms og Finnmark før andre verdenskrig brøt ut, men den norske infrastrukturen var ikke tilrettelagt for militær bruk. Riksvei 50 var også kun stykkevis ferdigstilt i Nordland, og veiene måtte forbedres. Både på finsk og norsk side satte OT inn sivile arbeidere, krigsfanger og tvangsarbeidere for å få ferdig *Die Nordstrasse*. I tillegg brukte tyskerne mye ressurser på å holde veiene vinteråpne.¹²⁸

OT hadde fra juli 1941 fått hovedansvaret for byggingen av Riksvei 50 Nord-Norge.¹²⁹ Hva jernbanen gjaldt, var dette Wehrmachts sitt ansvarsområde fram til våren 1943, da OT tok over.¹³⁰ Dette fordret også et samarbeid med lokale aktører, som da var kjent med forholdene i området. Statens vegvesen og NSB ble tidlig en del av prosessen, og et samarbeid oppstod mellom de norske institusjonene og den tyske okkupasjonsmakten. Selve samarbeidsforholdet mellom NSB og Kodeis/OT blir drøftet i kapittel 3,4 og 5.

2.2.1 Nordlandsbanen 9.april 1940

Hvordan stod det til med Nordlandsbanen og det norske jernbanenettet 9. april 1940? Da krigen kom til Norge fantes det 3 800 kilometer med jernbane i landet, og Norge var én av de nasjonene i Europa med dårligst utbygd jernbanenett.¹³¹ Strekningene var fordelt på åtte distrikter, og Nordlandsbanen lå innunder Trondheim distrikt der Kristian Løken var distriktssjef. På side 108 i appendiksen er alle strekningene på Nordlandsbanen listet opp med åpningsdato, når de ble vedtatt bygd og antall kilometer. På side 109 finnes også et kart over Nordlandsbanens trasé. Da krigen brøt ut var Waldemar Hoff generaldirektør i NSB, Otto Aubert var direktør, Carl Thv. Apenes var anleggsbestyrer i Mosjøen og Fin Hvoslef var overingeniør ved Nordlandsbanen.¹³² I tillegg fantes Narvik distrikt med Odd Bakken som

¹²⁸ Frøland, Hatlehol, Ingulstad og Sæveraas 2012: 12

¹²⁹ Bohn 2000: 361

¹³⁰ Petersen 1992: 145

¹³¹ Bohn: 363

¹³² Fin Hvoslef er nevnt i denne sammenheng fordi han etter Kodeis innblanding i jernbanebyggingen i nord ble oppnevnt til distriktssjef for Nordlandsbahn. Det har ikke fremgått av kildene om Hvoslefs posisjon var over eller under Odd Bakken, som da var distriktssjef i Narvik, men Hvoslef er nevnt i de fleste sammenhenger hva

distriktssjef, men distriktet bestod i 1940 kun av Ofotbanen med strekningen Narvik – Bjørnefjell – riksgrensen. Selve banen hadde vært i bruk siden 1902, og transporterte jernmalm fra gruvene i Kiruna (Nord-Sverige) til Narvik. Bjørnefjell stasjon hadde vært operativ siden 1913, men det var ikke sivil trafikk på banen før krigen.¹³³

Nordlandsbanen er jernbanen som går fra Trondheim til Bodø (727 km lang),¹³⁴ en jernbane som har blitt omtalt som en gammel drøm for norsk infrastruktur. Ole Tobias Olsen (1830 – 1924)¹³⁵ hadde fått ideen om banen i 1862. ”Nordlandsbanens far” som han ble kalt, fikk aldri oppleve å se banen ferdig. Traseen ble nemlig stykkevis innvilget: i 1894 fram til Sunnan, i 1908 fram til Grong, i 1913 til Namsos og endelig i 1923 fram til Bodø. 78 år etter at ideen fødtes var fremdeles ikke banen ferdigstilt lenger enn til Grong. For så vidt ikke uforståelig: Mellom Sunnan og Grong var for eksempel den gjennomsnittlige byggelengden 4 kilometer per år. Riktignok var neste strekningen (Grong – Mosjøen) nærmest fullført da krigen brøt ut; det manglet bare skinnelegging. Norges Statsbaners plan videre var å bygge bane fram til Fauske med en sidelinje til Bodø, men strekningen skulle ikke stå ferdig før i 1952.¹³⁶ Derfor var den eneste infrastrukturen nord for Mosjøen Riksvei 50 (dagens E6), og selv den var kun stykkevis åpnet. Veien hadde åpnet i 1937, og før den tid hadde det i realiteten kun vært havet som fungerte som transportvei i de tre nordligste fylkene.¹³⁷

En jernbaneundersøkelse som var foretatt i NSBs regi på midten av 1920-tallet hadde lagt opp et forslag til trase med jernbane helt fram til Kirkenes, men det forelå ingen konkrete planer om å bygge jernbane til Finnmark.¹³⁸ Ressursene ble brukt til å bygge videre på

Nordlandsbanen angår under krigen (i motsetning til Bakken) så det er rimelig å anta at han fungerte som en slags sjef for banen i krigsårene.

¹³³ Aamodt 1972: 5-6, Jernbanestrekninger – Ofotbanen, *Jernbane.net*, hentet fra

<http://www.jernbane.net/norge/langslinjen/ofot/ofot.htm>, 18. januar 2013.

¹³⁴ Tidligere regnet man Nordlandsbanen som Hell – Bodø, men etter 2008 ble banen utvidet fra Trondheim. I denne oppgaven tar derimot utgangspunkt i den gamle betegnelsen siden arbeidet foregikk nord for Grong.

¹³⁵ Ole Tobias Olsen ble født på Bjøllånes i Dunderlandsdalen og var skolemann, fotograf, salmedikter, samler av folkeminne og folkemelodier, organist, prest, ordfører og ingeniør. I 1862 fikk han ideen til Nordlandsbanen etter å ha vært på et lengre utenlandsopphold i England, der han så jernbanevogner med fisk ble fraktet fra Skottland til London. Dette fikk tankene hans over på hva en jernbane kunne gjøre for fiskeriene i Nordland. I 1872 skrev han en artikkel i *Morgenbladet* ”Om en jernbaneforbindelse mellom Nordland og st. Petersburg over Haparanda”. Artikkelen vakte stor oppsikt, interesse rundt en nordnorsk jernbane tiltok men likevel var det en lang prosess å få godkjent planene. Året før Olsen døde ble endelig Nordlandsbanen fram til Bodø godkjent av Stortinget.

¹³⁶ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/20: *Foredrag om Nordlandsbanen av A. Kielland*. 08.12.1950, Harald Øverlands tale intern i NSB 1954, *Nordlandsbanen Mo-Bodø*: 1. Bjerke 2012: 37

¹³⁷ Ellingsve 1995: 32

¹³⁸ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/27: Overingeniør Falck-Ytter, *Jernbanebyggingen i Norge under krigen*, 18.06.1945: 2

Nordlandsbanen, men man lå allerede et stykke etter da det i Stortingsproposisjon nr. 1 fra 1925 het at banen skulle være ferdig til Bodø i 1946.¹³⁹ Senere ble åpningen til Bodø utsatt flere ganger (og ble faktisk ikke ferdig før i 1962).

Da krigen kom til Norge hadde NSB ved jernbaneanleggene i Nordland en arbeidsstyrke på cirka 2 300 mann.¹⁴⁰ I juni 1939 var det ansatt 17 557 personer ved jernbanen i Norge. Etter krigen hadde tallet økt til 26 813.¹⁴¹

2.3 Organisation Todt og Einsatzgruppe Wiking

I løpet av krigen var trolig så mange som to millioner mennesker på en eller annen måte knyttet opp til Organisation Todt. Organisasjonen var med andre ord omfattende, og en av Nazi-Tysklands mest verdifulle organer med tanke på de store byggeprosjektene de gjennomførte. Arbeidskraften bestod hovedsaklig av utenlandske arbeidere, som var utskrevet til arbeid gjennom ulike grader av tvang. I tillegg tok OT i bruk krigsfanger som i utgangspunktet var under Wehrmachts kontroll. Arbeidskraften bestod også delvis av tyske oppsynsmenn.¹⁴²

I 1933 ble Fritz Todt, flygerveteranen fra første verdenskrig, medlem av det tyske nazi-partiet siden 1922 og diplomingeniør, utpekt som generalinspektør for det tyske vegvesenet. Han fikk dermed ansvaret for det nazistiske prestisjeprosjektet: utbyggingen av Det tredje rikets motorveinett.¹⁴³ Etter nærmere 4 000 kilometer med autobane, ble Fritz Todt i mai 1938 ansvarlig for et nytt byggeprosjekt: befestningslinjen Westwall mot Frankrike. På kun to år ble over 14 000 bunkere bygd.¹⁴⁴ Fritz Todt hadde med sine prosjekter økt sysselsettingen i et økonomisk krisepreget Tyskland, han hadde bygd formidable konstruksjoner på kort tid og var en lojal nazist. Hitler verdsatte Fritz Todt høyt, og under den årlige partikongressen i Nürnberg i 1938 fikk Organisation Todt sitt offisielle navn. Fra byggingen av Westwall ble de viktigste retningslinjene for organisasjonens arbeid etablert, som da var samarbeidet mellom

¹³⁹ Ellingsve 1995: 6

¹⁴⁰ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/27: Overingeniør Falck-Ytter, *Jernbanebyggingen i Norge under krigen*, 18.06.1945: 1

¹⁴¹ Ryggvik 2004: 35

¹⁴² Sæveraas 2012(b): 4

¹⁴³ Soleim 2009: 120

¹⁴⁴ Sæveraas 2012(b): 5

stat og byggebransje, frivillig og tvangsutskrevet og militært personell mot sivile byggefirmaer.¹⁴⁵

Da Tyskland invaderte Polen 1. september 1939 ble OT satt i krigsberedskap, noe som i praksis betød at byggeprosjektene opphørte og organisasjonen ble hjelpetropper til Wehrmacht. Det innebar blant annet at konstruksjonsfirmaene som hadde jobbet for OT gikk fra å være frivillige, til å bli pliktige til å samarbeide med organisasjonen.¹⁴⁶ OT fikk en mer militær karakter, Fritz Todt ble utnevnt til stedfortredende generalmajor i Luftwaffe og i mars 1940 ble han rustningsminister. Det skulle gå tre år før OT tok opp igjen byggevirksomheten i Tyskland. De første par årene av krigen var organisasjonens oppgave å lede ulike byggefirmaer som utførte byggeprosjekter for Wehrmacht. OT under Fritz Todt handlet om byggeprosjekter i de okkuperte områdene, konsentrert rundt landingsplasser for luftstyrkene, fjellanlegg og bunkere for ubåter. Med dette økte behovet for flere arbeidere, samtidig som tilgangen på tysk arbeidskraft ble mindre. Frivilligheten til arbeiderne ble stadig innskrenket, og tilførselen av tvangsarbeidere tiltok.¹⁴⁷

Fritz Todt ble drept 8. februar 1942, da flyet han satt i styrtet under omstendigheter som aldri har blitt oppklart. Todt hadde i flere måneder argumentert overfor Hitler om at krigen i Russland ikke kunne vinnes og at forhandlinger med Sovjet burde startes. Albert Speer ble valgt til hans etterfølger kun fem timer etter flyulykken.¹⁴⁸ Ti dager senere proklamerte han en omorganisering i OT, der blant annet et nytt hovedkontor i Berlin (OT-Zentrale), under ledelse av diplomingeniør Xaver Dorsch. Han ble *de facto* sjef for OT, siden Speer konsentrerte seg mest om oppgaven som rustningsminister.¹⁴⁹ At Speer var rustningsminister og en av Nazi-Tysklands mektigste menn førte blant annet til at OT ble prioritert hva økonomiske ressurser gjaldt.¹⁵⁰

Omorganiseringen av OT og opprettelsen av EW endret okkupasjonsbildet i Norge: Fram til 1942 hadde OT kun hatt ansvar for byggingen av ubåtbunkeren Dora i Trondheim, planleggingen av vei fram til Neu-Drontheim og byggingen av Riksvei 50 (fra juli 1941).¹⁵¹

¹⁴⁵ Sæveraas 2012(b): 4 - 6

¹⁴⁶ Sæveraas 2012(b): 6

¹⁴⁷ Soleim 2009: 120 - 121

¹⁴⁸ Gitta Sereny, *Albert Speer och sanningen*. Stockholm 1997: 298

¹⁴⁹ Sæveraas 2012(b): 8, Seidler 1987: 18 - 19

¹⁵⁰ Sæveraas 2012(b): 8

¹⁵¹ Sæveraas 2012(b): 9, Bohn 2000: 361

Men med Hitlers ordre om utbygging av det som senere skulle bli kalt Festung Norwegen, ble storstilt byggevirksomhet satt i gang. Hitler fattet for alvor interesse for Norge i januar 1942, og beordret en massiv utbygging av ulike anlegg 13. mai samme år: ”Die Durchführung der von mir für Norwegen angeordneten Baumaßnahmen ist kriegsentscheidend. Sie müssen daher mit allen Mitteln und in der kürzesten zur Durchführung notwendigen Zeit beendet werden“. Ordren fikk navnet *Wiking-Befehl* og omhandlet befestningsverk, infanteri- og artilleristøttepunkter, en vintersikker vei helt til den daværende finske Ishavsveien, flyplasser, jernbane til Kirkenes, ubåtbunkere i Trondheim og Bergen og utbyggingsprogram for aluminium- og magnesiumproduksjon.¹⁵² Ifølge Simon Gogl var ikke *Wiking-Befehl* starten på innsatsen Hitler la til Norge under krigen, men en avslutning på en lang utvikling der Norge hadde fått en vesentlig plass i den videre militærstrategien.¹⁵³

Willi Henne, byggingeniør og en av Fritz Todts nærmeste medarbeidere, fikk jobben som leder av EW fra oppstarten 1. april 1942. Han ble kort tid etter også leder for Hauptabteilung Technik som var en del av RK. Reichskommissariat var den tyske sivile delen av okkupasjonsstyret mens Wehrmacht var den militære delen, som utplasserte soldater og bevoktet landet. Josef Terboven ble utnevnt til RKs leder 24. april 1940. Som Reichskommissar var Terboven leder av den øverste sivile myndighet i Norge, kun underlagt Adolf Hitler.

Abteilung Technik hadde etablert seg i Norge allerede i 1940 og fungerte som bindeledd mellom OT og Wehrmacht, før den etter opprettelsen 1. april 1942 ble en del av EW. Willi Henne fikk året etter utnevnelsen ”fireårsplanens representant for byggevirksomheten i Norge”, og gjennom han ble derfor OT en viktig politisk aktør. OT ble for så vidt etter hvert en direkte konkurrent til RK da byggeoppdrag og arbeidskraft skulle fordeles.¹⁵⁴

Som kjent økte anleggsarbeidet i Norge etter hvert som krigen eskalerte, og satsningsfeltet var stadig Nord-Norge. Hvordan kom dette til uttrykk?

¹⁵² Torgeir E. Sæveraas, *Festung Norwegen*. Upublisert paper, Trondheim 2012(c): 6. Ordlyden til ordren er hentet fra Seidler (1987) s.54, men han har oppgitt feil dato for ordren. På neste side (fotnote 6) oppgir han derimot korrekt dato for dokumentet (som ble sendt i juni 1942) han refererte til på side 54.

¹⁵³ Gogl 2013: 60

¹⁵⁴ Frøland, Hatlehol, Ingulstad og Sæveraas 2012: 4 -5, Bohn 2000: 59, Michael Stokke, *Sovjetiske og franske sivile tvangsarbeidere i Norge 1942 -45*. Masteroppg. Ved Universitetet i Bergen 2008: 19 -20

EW fikk tre operative enheter: Einsatz Polarbereich (Finland, Kirkenes og Alta-området), Einsatz Nord-Norwegen (Narvik- og Fauske-området) og Einsatz Mittel-Norwegen (Trondheim og sørover).¹⁵⁵ For videre organisering ble det opprettet egne avdelinger (Abteilungen) med hvert sitt virksomhetsområde, som Festungsbau, Strassenbau og Bahnbau.¹⁵⁶ En arbeideroversikt fra OT-Einsatzgruppestab i Oslo i mai 1944 var flest sysselsatt ved Festungsbau og Bahnbau, noe som igjen viser hvor prioriteringen til Hitler lå: Nord-Norge, Atlanterhavsvollen og Den arktiske jernbane.¹⁵⁷

Torgeir E. Sæveraas har i det upubliserte paperet *Festung Norwegen* pekt på at Hitler allerede i slutten av september 1942 anså et angrep mot Norges kyst som mindre sannsynlig enn tidligere, og at en alliert landgang i Frankrike ble vurdert som den største trusselen.¹⁵⁸ Likevel ble Norge utviklet til et imponerende forsvarsverk. Historiker Thorsten Heber argumenterer i sin doktoravhandling for at Hitler gjorde dette i ønske om å holde vestfronten med så få styrker som overhodet mulig, slik Westwall hadde fungert for Tyskland i årene før krigsutbruddet. Dette ville frigjøre flest mulig soldater til krigen i øst, men samtidig mener Heber at føreren kjente på frykten som lå i å holde og befeste en kystlinje som var rundt 6 000 kilometer lang.¹⁵⁹ Likevel satset Hitler på å vinne krigen mot Sovjet, og at Den arktiske jernbanen ville ha en sentral rolle i dette.

¹⁵⁵ Det ble riktignok endret noe på organisasjonsstrukturen underveis, men dette gjaldt Einsatz Mittel-Norwegen der man skilte ut forskjellige OBL i henhold til hvor byggevirksomheten opererte (som for eksempel OBL Bergen og OBL Oslo).

¹⁵⁶ Sæveraas 2012(c): 8, Frøland, Hatlehol, Ingulstad og Sæveraas 2012: 5

¹⁵⁷ Bundesarchiv i Berlin (BA)/R50I/94/ *Arbeitseinsatzstatistik*

¹⁵⁸ Sæveraas 2012(c): 16

¹⁵⁹ Thorsten Heber, *Der Atlantikwall 1940 -1945. Die Befestigung der Küsten West- und Nordeuropas im Spannungsfeld Nationalsozialistischer Kriegführung und Ideologie*. Bind 2: *Die Invasion. Die Atlantikfestungen 1944 – 1945. Der Atlantikwall in Deutschland – Dänemark – Norwegen. Kompendium Regelbauten. Statistischer Anhang*. Norderstedt 2008: 254

Kapittel 3: 1940 – 1943: ”Fertig soll es sein!”¹⁶⁰ – Kodeis presset på og NSB stod imot

Dette kapittelet omhandler de tre første årene av okkupasjonen, da Wehrmacht og Kodeis var jernbanebyggere på Nordlandsbanen. Kapittelet er ikke primært opptatt av fanger, men behandler det mer som et indirekte tema siden det først ble aktuelt med krigsfanger og tvangsarbeidere i Kodeis-perioden. Kodeis bestod av ingeniørtropper, såkalte pionieretropper, og var av ren militær art, mens OT hadde en sivil del. OT tok ikke over som byggherre før våren 1943, på et tidspunkt hvor Kodeis hadde ferdigstilt 95 nye kilometer med jernbane i Nordland. NSB har i ettertiden vært klare på at de aldri ønsket tyskernes tilstedeværelse på Nordlandsbanen, men at de var i en pressituasjon som gjorde at de måtte samarbeide med okkupasjonsmakten. Men hvordan var det egentlige samarbeidet dem i mellom?

Slik det fremstår i kildene, var NSB stort sett villige til å hjelpe tyskerne med å tilrettelegge for et best mulig anleggsarbeid. Kodeis hadde egne planer for hvor og hvordan banen skulle bygges, og fulgte ikke alltid NSBs planlagte traseer. Likevel kunne flere i NSB-ledelsen bli hørt av tyskerne, og få Kodeis til å endre mening om enkeltsaker. Dette kapittelet argumenterer for at Norges Statsbaner ikke *bare* var under press i årene 1940 til 1943, men at det fantes de i NSB-ledelsen som kunne utøve en viss innflytelse på de tyske offiserene og lederne. Dette kommer blant annet til uttrykk i ønsket om å unngå krigsfanger på Sørlandsbanen og flytting av en fangeleir. I tillegg skjer det et viktig brudd i måten Hitler ønsker å bygge Nordlandsbanen på: I januar 1942 var Hitler overbevist om at de allierte ville angripe kontinentet via Norge, og beordret i mai 1942 massiv utbygging av landets forsvar og infrastruktur. Det betød en stor endring for de som arbeidet på Nordlandsbanens anlegg: Krigsfanger og tvangsarbeidere ble satt inn som ekstra arbeidskraft. Dette sammenfaller tidsmessig med da NSB distriktssjef i Trondheim, Bjarne Vik, sendte brev om ”godkjenning” av krigsfanger på nordlandsbanen.

Kapittelet vil dermed belyse det faktum at mens generaldirektør Waldemar Hoff sendte ut brev om at norske arbeidere måtte sendes til Sørlandsbanen for ”å unngå de vanskeligheter

¹⁶⁰ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/20: Anton Faye, *Litt om Nordlandsbanen og den saga. Fordrag i Sulitjelma 12.mai 1955*: 13. Sitatet tilhører en kompanisjef i Kodeis, og ble sagt i affeksjon da avdelingsingeniør Carl Thv. Apenes fortalte tyskeren at den fastsatte tidsfristen på banestrekningen de arbeidet på umulig kunne overholdes. Kompanisjefen svarte med at banen skulle stå ferdig, om så alle barn og kvinner i Mosjøen også skulle delta i jernbanebyggingen.

beskjeftigelse av russiske krigsfanger vil medføre”,¹⁶¹ er intet lignende brev om Nordlandsbanen å oppspore. Det kom aldri krigsfanger til Sørlandsbanen, men fra høsten 1942 og til krigens slutt kom det tusenvis av tvangsutsendte for å slave og dø langs Nordlandsbanens trasé. Kapittelet argumenterer for at Viks brev var et vesentlig brudd hos NSB, da man gikk fra å prøve å unngå bruk av krigsfanger – til å godkjenne det.

Første del av kapittelet (3.1) beskriver norske og tyske planer for Nordlandsbanen, den arbeidsmessige gjennomføringen og finansieringen. Kapittelets andre del (3.2) tar hovedsaklig for seg NSB i møte med tyske krav og planer: Hvordan valgte de å samarbeide med Kodeis? Hvilke krav måtte de forholde seg til? Hvordan var reaksjonen da NSB-ledelsen forstod at det kunne bli reelt å benytte krigsfanger på anlegget? Og hvilke valg hadde aktørene ut ifra den situasjonen de var i?

3.1 Planer og gjennomføring

3.1.1 Storstilt byggevirkosomhet planlegges

Den første kontakten mellom okkupasjonsmakten og NSB ble opprettet allerede 9. april 1940: Kapteinløytnant Sonnemann møtte til konferanse hos distriktssjef Kristian Løken i Trondheim. Sonnemann gjorde det klart at tyskerne ville opprette en egen organisasjon som skulle kontrollere jernbanen.¹⁶² Noen dager senere fant det første offisielle møtet mellom tyskerne og NSBs hovedadministrasjon sted, der fungerende generaldirektør Otto Aubert mottok tyskernes krav om hurtigst mulig reparasjon av jernbanelinjer, telefon og telegraf, og et krav om at tyske tropper og materiell skulle ha fortrinnsrett foran sivil trafikk. I tillegg kom beskjeden om at general von Falkenhorst hadde overtatt kommandoen i NSB.¹⁶³ 10. mai ble det opprettet et tysk kontor i Trondheim som skulle gi alle ordrer hva togavganger angikk.¹⁶⁴

Kodeis og tyske entreprenørfirmaer ble umiddelbart etter okkupasjonen satt til å utbedre Nordlandsbanen. Likevel ser det ut til at NSBs ledere på anleggene i Nordland beholdt en viss autonomi, og ikke ble satt under fullstendig kontroll, slik siviltrafikken ble. Om NSB beholdt

¹⁶¹ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/20: *Jernbanens anleggsarbeidere*. 11.08.1941

¹⁶² Nyhus 1945: 17

¹⁶³ Ellingsve 1995: 13 -14

¹⁶⁴ Nyhus 1945: 17

et slags operativt ansvar for anleggene under krigen går ikke klart fram av kildene, men ut ifra at overingeniørene fremdeles etter okkupasjonen var ledere for den norske byggeledelsen på anleggene, er det nærliggende å tro at de beholdt selvråderett. At Arvid Ellingsve kalte de norske lederne på 13., 14. og 16. avdeling (mellom Mo og Fauske) som sjefer, er med å støtte oppunder denne forklaringen.¹⁶⁵ Presset var der riktignok, men det kan se ut til at NSB beholdt en viss suverenitet over anleggene.

Nikolaus von Falkenhorst hadde 21. august 1940 befalt en forbedring og effektivisering av den norske jernbanen ”ohne jede Rücksicht auf Kosten”. Målet var først å ferdigstille de 650 kilometerne som gjensto på Nordlandsbanen fram til Narvik, for deretter å bygge jernbane de resterende 600 kilometerne til Kirkenes. Ifølge Robert Bohn tok det derimot ikke Reichskommissar Terboven lang tid å finne ut at hverken staten Norge eller NSB hadde muligheter til å finansiere en slik grandios utbygging. Terboven fikk dermed gjennomslag for at Wehrmacht, og ikke den norske stat, skulle stå for finansieringen av jernbaneutbyggingen. Dette skulle betales via den nyopprettede Wehrmachtkonto i Norges Bank.¹⁶⁶ Deretter var det kalkulert med at det trengtes en arbeidsstyrke på 24 000 mann. Dette gjaldt kun strekningene Mo – Fauske og Fauske – Korsnes.¹⁶⁷

Hvor realistiske var planene? Særdeles urealistiske, både hva arbeidsstyrke og tidsfrister gjaldt. 7. juli 1940 kunne Mosjøen jernbanestasjon offisielt åpne, og ifølge NSB tok okkupasjonsmakten æren for norsk arbeid.¹⁶⁸ Da Kodeis begynte å blande seg inn i jernbanebyggingen gjensto kun skinneleggingen, ”en relativ uproblematisk oppgave” mente overingeniør Harald Øverland, som påstod at nordmennene ville klart seg like godt uten tysk innblanding.¹⁶⁹ I slutten av juni samme år hadde Kodeis fattet interesse for videre banebygging på Nordlandsbanen: den 90 kilometer lange strekningen mellom Mosjøen og Mo i Rana (heretter referert til som Mo). Ifølge Overingeniør Aage Falck-Ytter hadde den tyske byggeledelsen forlangt at strekningen skulle stå ferdig kun tre måneder senere, og ga nordmennene tidsfrist til 1. oktober 1940. Anleggsarbeidet hadde riktignok vært påbegynt i 1935, men på strekningen må man blant annet over Korgfjellet. Falck-Ytter påpekte at ingen i

¹⁶⁵ Ellingsve 1995: 42 – 50

¹⁶⁶ Bohn 2000: 364

¹⁶⁷ Soleim 2009: 130

¹⁶⁸ Arbeidet på strekningen Mosjøen – Mo hadde pågått siden 1936.

¹⁶⁹ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/20:Overingeniør Harald Øverlands tale intern i NSB 1954, *Nordlandsbanen Mo-Bodø*: 1

NSBs ledelse mente dette var mulig,¹⁷⁰ noe som også viste seg å stemme. Strekningen ble ikke fullført før 15. mars 1942.¹⁷¹

På seks måneder hadde antall anleggsarbeidere hos NSB økt fra 2.300 til 2.800. Med alle entreprenørfirmaene som var leid inn, mente overingeniør ved anlegget, Anton Faye, at det må ha vært rundt 4 000 mann i arbeid ved anlegget i oktober 1940.¹⁷² Mosjøen – Mo stod likevel ikke ferdig før nesten halvannet år etter tyskernes frist, noe som viser hvor store ressurser som måtte ha vært satt inn for at tidsfristen i det hele tatt skulle være innen rekkevidde.¹⁷³ Det var med andre ord lite realistisk å overholde de fristene Kodeis satte. Like fullt måtte NSB-ledelsen forholde seg til tyskernes forsering. Men hvor godt informert var egentlig NSB om de tyske planene?

Alan Milward gjenga i boken *The Fascist Economy of Norway* betingelsene for en avtale om Nordlandsbanen 14. desember 1940 som la ansvaret om forsyninger på Wehrmacht: 1) Wehrmacht skal stå for all forsyning av råmaterialer fra egne ressurser. De norske ressurser skal ikke under noen omstendigheter bli brukt til jernbanebygging. 2) Wehrmacht må selv forsyne skipsfarten som skal transportere materialene.¹⁷⁴ Dette er det overveiende sannsynlighet for at NSB var inneforstått med, siden de i ettertiden har vært svært opptatt av hva som var deres og hva som var tyskernes ansvarsområder. Overingeniør Aage Falck-Ytter skrev at tyskernes interesse for Nordlandsbanen hadde vært vekslende helt siden invasjonen.¹⁷⁵ I tillegg satte tyske myndigheter stadig nye tidsfrister, som ifølge nordmennene ved anlegget ikke lot seg overholde. I et brev til NSBs generaldirektør Waldemar Hoff 3. desember 1940 skrev oberst Busich (som da besatte stillingen Rekodeis¹⁷⁶) at strekningen Mosjøen – Mo skulle stå ferdig innen året 1941 var omme, og at NSB fortsatt skulle stå for den tekniske gjennomføringen og utformingen av banearbeidet. Wehrmacht, gjennom Kodeis,

¹⁷⁰ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/27:Overingeniør Falck-Ytter, *Jernbanebyggingen i Norge under krigen*, 18.06.1945: 1

¹⁷¹ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/20:Overingeniør Harald Øverlands tale intern i NSB 1954, *Nordlandsbanen Mo-Bodø*: 1

¹⁷² Ellingsve 1995: 24

¹⁷³ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/20:Overingeniør Harald Øverlands tale intern i NSB 1954, *Nordlandsbanen Mo-Bodø*: 1

¹⁷⁴ Milward 1972: 273

¹⁷⁵ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/27: Overingeniør Falck-Ytter, *Jernbanebyggingen i Norge under krigen*, 18.06.1945: 2

¹⁷⁶ Rekodeis var sjefen, med den offisielle tittelen regimentskommandør, til Kodeis. I 1941 var Rekodeis erstattet av Eisenbahn-Baukommando Norwegen, som ifølge Thor Bjerkes bok *Nordlandsbanen nord for Grong*, trolig også (som Kodeis) var direkte underlagt Wehrmacht. Det har forøvrig ikke lyktes å finne andre enn oberst Busich som besatte stillingen som Rekodeis under krigen.

skulle stå for militærstyrken og sivilarbeidere, og sørge for at byggeprosessen fortsatte.¹⁷⁷

Dette synes å ha vært det gjeldende forholdet i løpet av Kodeis' tre år i Norge: NSB fikk til en viss grad beholde sin autonomi, Kodeis stod for det militære og dermed fikk de benytte seg av NSBs jernbanekunnskaper.

I brev til Terbovens kontor 10. desember 1940 skrev generaldirektør Hoff dette: ”Som vi har meddelt er Storforshei endepunkt for byggearbeidene på Nordlandsbanen. Forarbeidene nord for Fauske skal imidlertid fortsette (...)”. Svaret fra Reichskommissariatet ble sendt dagen etter: ”Som NSB 29. november 1940 ble gjort kjent med, er Mo, med egnet tilslutning til Dunderlandsbanen, endepunktet for byggearbeidene ved Nordlandsbanen. (...)

Landsforbindelsen Fauske – Narvik er forbundet med for mange vanskeligheter (...). Die Wehrmacht har ingen interesse av utbygging av Fauske – Bodø og Fauske – Korsnes.”¹⁷⁸

Dette er Josef Terbovens ord, som i de første krigsårene ikke var videre interessert i å bygge jernbane i Nord-Norge. Ifølge Aage Falck-Ytter trodde NSB at dette ”satte en bom for videre ekspansjon”. Det varte derimot ikke lenge, da de omtrent ett år etter fikk kontrabeskjeden om at tyskerne på ny hadde fattet interesse for jernbanebygging nord for Dunderland. Ifølge Falck-Ytter var Hitler på det tidspunktet (desember 1941) innstilt på å nå Kirkenes så fort som mulig.¹⁷⁹ Dette sammenfaller med Hitlers Atlantikwall-ordre fra 14. desember 1941, og det som historiker Simon Gogl påpeker var begynnelsen på Førerens besettelse for Norge og deriblant Polarbanen.¹⁸⁰

Okkupasjonsmakten fattet altså allerede i krigens første måneder interesse for Nordlandsbanen, siden jernbanenettet var sentralt i manøvreringen av den store tyske styrken som var plassert langs norskekysten. Ferdigstillingen av Nordlandsbanen fikk høy prioritet hos Wehrmacht, siden troppeforflytting da kunne foregå uten den risiko forsendelser til havs medførte.¹⁸¹ NSB hadde før krigen beregnet at en ferdigstilling av strekningen Fauske – Kirkenes alene ville kreve 10 000 menns innsats i 13 til 14 år.¹⁸² Det betød lite for Kodeis, og ordren fra den tyske byggeledelsen var at banen måtte ferdigstilles raskest mulig uansett

¹⁷⁷ RA/RAFA-2188/Hg-L0001/0003: *Betr.: Fertigstellung der Naubaustrecken*, 03.12.1940: 2.

¹⁷⁸ Ellingsve 1995: 32

¹⁷⁹ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/27: Overingeniør Falck-Ytter, *Jernbanebyggingen i Norge under krigen*, 18.06.1945: 2

¹⁸⁰ Gogl 2013: 55 - 57

¹⁸¹ Ryggvik 2004: 22

¹⁸² SA/NSB/Ellingsve-samlingen/27: Overingeniør Falck-Ytter *Jernbanebyggingen i Norge under krigen*, 18.06.1945: 1

omstendighetene.¹⁸³ Et eksempel er situasjonen som oppstod på Sørlandsbanen, der ombygging fra smalt til bredt spor skapte problemer i togtrafikken, noe NSB ville unngå. Meldingen fra Kodeis var derimot klar: ”Da für das Eisenbahn-Baukommando Norwegen der Befehl nur lautet: Fertigstellung des Bahnbaues!”¹⁸⁴

3.1.2 Drømmen om å nå Kirkenes

Fra Grong og fram til fylkesgrensen til Nordland er det 10 mil, og selv om jernbanestrekningen Hell–Grong hadde vært ferdigstilt siden 1929, passerte ikke det første toget fylkesgrensen før sommeren 1940. Da gjenstod det rundt 1 200 km fram til Kirkenes. Jernbaneundersøkelsen fra 1920-årene hadde lagt opp en trasé som gikk innom de fleste fjordbotner fra Fauske og helt fram til Kirkenes. Tyskerne var derimot interessert i en retttest mulig linje, og første byggetappe fra Kirkenes skulle gå rett over Finnmarksvidda, langs Tanaelva, over Kautokeino og Karasjok og fram til Nordreisa i indre Troms.

NSB fikk beskjed¹⁸⁵ om å utdanne cirka 1 500 jernbanefolk innen 1. juli 1943, som skulle arbeide på strekningen. Ifølge Falck-Ytter tok NSB-ledelsen kravet fra tyskerne med ro, ”det var vanskelig nok å få dekket det øvrige personalbehovet, om man ikke skulle begynne å utdanne ekstra folk i tillegg”.¹⁸⁶ I denne sammenheng kan det også nevnes at i skoleåret 1940/1941 ble det uteksaminert 303 personer fra Jernbaneskolen.¹⁸⁷ Det var med andre ord et svært urealistisk ønske fra Kodeis sin side, samtidig som ideen om å bygge jernbane rett over Finnmarksvidda – som store deler av året har et svært værhardt klima – også fremsto som utopi.

¹⁸³ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/27: Overingeniør Falck-Ytter, *Jernbanebyggingen i Norge under krigen*, 18.06.1945: 3 - 4

¹⁸⁴ Det fremgår ikke av kilden når Kodeis sa dette, men sitatet står i sammenheng med arbeidet som ble gjort på Sørlandsbanen sommeren 1941, og man kan derfor anta at situasjonen som er beskrevet er fra denne tiden. SA/NSB/Ellingsve-samlingen/27: Overingeniør Falck-Ytter, *Jernbanebyggingen i Norge under krigen*, 18.06.1945: 4

¹⁸⁵ Det kommer ikke klart fram av kilden når NSB mottok beskjeden om å utdanne arbeidere til byggingen av jernbanen i Finnmark. Opplysningene står derimot i sammenheng med at arbeidet ved Nordlandsbanen, til tross for planene i Finnmark, måtte fortsette. Neste setning handler om at tyske arbeidstropper begynte sitt arbeid nord for Mo rett etter nyttår i 1942, og det er derfor grunn til å tro at beskjeden ble mottatt rundt årsskiftet 1941/1942, siden Falck-Ytters skriv ellers er nokså kronologisk lagt opp.

¹⁸⁶ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/27: Overingeniør Falck-Ytter, *Jernbanebyggingen i Norge under krigen*, 18.06.1945: 2

¹⁸⁷ Ryggvik 2004: 35

Forarbeid ble startet opp flere steder i Troms og Finnmark, men det var først og fremst forseringen av Nordlandsbanen som fikk prioritet. Falck-Ytter beskrev tyskeres iver etter å bygge videre fra Mo på denne måten: ”Over nyttår 1942 forlangte tyskerne arbeidsdrift igangsatt nordover fra Mo til Fauske. Dette baneanlegg var jo i 1923 besluttet av Stortinget, og da med sidelinje fra Fauske til Bodø. Denne interesserte imidlertid ikke tyskerne, nei, de ville lenger nordover.”¹⁸⁸ De første 25 kilometerne (til Storforshei) var allerede skinnelagt, og var en privat industribane fra 1904. Dunderlandsbanen ble bygget av Dunderland Iron Ore Company Ltd for å frakte malm fra gruvene ved Storforshei til utskipningshavnen. Den var ikke i spesielt god stand, men ifølge Harald Øverland betød det lite: Så lenge den var kjørbær, var det godt nok for tyskerne.¹⁸⁹ Hastverksarbeid og dårlige traseer skulle komme til å være gjennomgående for tysk jernbanebygging i Norge under hele andre verdenskrig.

På dette tidspunktet, vinteren 1942, var det fremdeles jernbanens egne folk som utførte arbeidet, og fremdeles Wehrmacht gjennom Kodeis som presset på for å få arbeidet gjort forttest mulig. For NSB-ledelsen var det tydelig at tyskerne kun planla ut ifra luftbesiktelse og ved å se på kart, siden de ikke viste inngående kunnskap om hvor forblåst og klimautsatt denne strekningen kunne være.¹⁹⁰ Straks Mo – Fauske var ferdig skulle en ny del av Nordlandsbanen bygges, helt fram til Bjørnefjell, som ligger 38 kilometer nord for Narvik. Store deler av strekningen lå mellom 500 og 800 meter over havet, i et befolkningsløst og utsatt terreng. Norges Geografiske Oppmåling kalte stedet i sine beskrivelser fra før krigen ”et av de mest utilgjengeligste og ugjestmildeste strøk i landet, hvor det bare er ytterst sparsomme beitemuligheter, enn si da kolonisasjonsmuligheter!”¹⁹¹ Bjørnefjell var altså et nokså ugjestmildt klima for jernbanebygging, og arbeidet over fjellet var sesongbetont, akkurat som andre fjelloverganger i fylket.¹⁹² Det betød at snø og vinter stoppet arbeidet i stor grad fra rundt oktober til mai. Likevel ble det både bygd jernbane og vei over fjellet hele året under krigen. Hvorfor var det så viktig for tyskerne å bygge over Bjørnefjell?

¹⁸⁸ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/27: Overingeniør Falck-Ytter, *Jernbanebyggingen i Norge under krigen*, 18.06.1945: 3

¹⁸⁹ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/20: Overingeniør Harald Øverlands tale internt i NSB 1954, *Nordlandsbanen Mo-Bodø*: 3

¹⁹⁰ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/27: Overingeniør Falck-Ytter, *Jernbanebyggingen i Norge under krigen*, 18.06.1945: 3

¹⁹¹ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/27: Overingeniør Falck-Ytter, *Jernbanebyggingen i Norge under krigen*, 18.06.1945: 3

¹⁹² Bjerke 2012: 41

I 1938 importerte Tyskland 22 millioner tonn jernmalm, hvorav 9 millioner kom fra Sverige.¹⁹³ Det var derfor nokså åpenbart at Hitler ønsket at malmen fra Kiruna i Nord-Sverige skulle nå kontinentet. Det gjorde den via to mulige veier: over den svenske byen Luleå (som ligger langt nord ved den botniske bukt) når sjøen ikke var islagt, eller med Ofotbanen (over Bjørnefjell) til den isfrie havnen ved Narvik.¹⁹⁴ Det var Hitlers ønske at Ofotbanen skulle kobles sammen med Nordlandsbanen (som riktignok hadde et stykke igjen før den nådde Bjørnefjell), slik at malmtransporten kunne gå sørover via jernbanenettet. 20. januar 1942 fikk Reichskommissar Josef Terboven tilsendt de norske planene fra 1920-årene som gjaldt strekningen Narvik – Kirkenes.¹⁹⁵ Kodeis etablerte et kontor i Narvik under ledelse av professor Flörke,¹⁹⁶ og planleggingsarbeidet for banen til Kirkenes kom i gang våren 1942. Arbeidet med en utvidelse av Bjørnefjell stasjon ble også startet opp på samme tid. Flörke fikk problemer med å velge hvordan linjeføringen skulle legges, siden det forelå tre alternativer: NSB, Jernbaneavd. hos RK og Flörkes egen planleggingsgruppe hadde alle hvert sitt forslag.¹⁹⁷ 8. juli 1942 beklaget Flörke i brev til OTs Eisenbahnbau Stab i Oslo¹⁹⁸ at de oversendte kartene ikke stemte med virkeligheten. Tyskerne hadde tatt enorme mengder flyfotografi fra Narvik og nordover, fotografi som skulle bety mye i planleggingsarbeidet. Bildene var tatt om sommeren, og ga dermed et urealistisk bilde av hvordan vinterne over Bjørnefjell og videre nordover var.¹⁹⁹ Hva sier hendelsen på Bjørnefjell om Kodeis som jernbanebyggere?

Det tegner et bilde av Kodeis som en organisasjon som i utgangspunktet forholdt seg til norske planer på Nordlandsbanen, og ved noen anledninger valgte andre traseer enn det NSB opprinnelig hadde planlagt. Nå var det ikke vedtatt i Stortinget at det skulle bygges jernbane over Bjørnefjell, men det var likevel lagt opp traséforslag av NSB. Kodeis var under press fra Hitler, som ønsket en jernbane fram til Nordkalotten raskest mulig. Raskest mulig innebar ikke omveier til fjordbotner eller grundig forarbeid. I tillegg presset Terboven på for å få gjennomført bygging, og var faktisk så ivrig at han fikk sendt et forslag til linjeføring fra

¹⁹³ T.K Derry, *Det britiske felttog i Norge i 1940*. Oslo 1953: 22

¹⁹⁴ Derry 1953: 21

¹⁹⁵ Ellingsve 1995: 50

¹⁹⁶ Det fremgår ikke av kildene hvem prof. Flörke var, men det finnes ikke spor av han i NSBs arkiv og andre etterlatte kilder. Dessuten er navnet hans skrevet på tysk vis, og ifølge Ellingsve var det Kodeis som anla kontoret der Flörke fikk ledelsen. Altså er det sannsynlig at Flörke var tysk og ansatt via Wehrmacht.

¹⁹⁷ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/19: *Erkundigungsbericht über die Strecke Bjørnefjell – Saetermoen*. 21.07.1942

¹⁹⁸ For å organisere byggevirksomheten i Norge opprettet Willi Henne egne avdelinger med hovedkontor i Oslo for henholdsvis Eisenbahnbau, Strassenbau og Festungsbau, og det mest sannsynlig denne avdelingen brevet fra Flörke er skrevet til, selv om ikke OT tok over jernbanebyggingen i Nord-Norge før våren 1943.

¹⁹⁹ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/19: *Betr.: Strecke Kvesmenes – Nordreisa km 205 – 325*. 08.07.1942

jernbaneavdelingen ved RK. Situasjonen på Bjørnefjell våren 1942 var relativt typisk for Kodeis og deres jernbanebygging: risikabelt, raskt og under et stort press. Akkurat hvordan det fungerte i praksis og i samspill med NSB vil bli drøftet senere i kapittelet.

3.1.3 Finansiering

”Alt i alt vil det forstås at krigen har kostet våre jernbaner veldige summer. Av de tall som er nevnt vil det fremgå at vi har til gode mellom 500 og 600 millioner kroner”, sa daværende generaldirektør Kristian Løken i radiointervju i 1945.²⁰⁰ Om tallet er blitt noe justert med tiden, så la i alle fall Løken grunnlaget for det som har vært den gjeldende oppfatning til NSB i etterkrigstiden: Man tapte stort på krigen. Ikke før Helge Ryggviks *Jernbanen i Norge 1854 – 2004, nye tider og gamle spor 1940 – 2004* ser det ut til at NSBs egne jubileumsskrifter har villet ta en annen tilnærming til saken. Riktignok hadde tyskerne utført mye hastverksarbeid, som siden måtte gjøres på nytt, men sannheten er også den at Kodeis og OT forserte arbeidet med Nordlandsbanen i mye større grad enn det NSB hadde hatt budsjett til å gjøre før krigen. Alan Milward anslo i 1972 at den totale kostnaden på strekningen Mosjøen – Narvik var på rundt 700 millioner kroner.²⁰¹ Fra 1937 til 1942 var det årlig bevilget fra 150 000 til 600 000 kroner fra norsk side til strekningen Mo – Fauske: betydelig lavere summer enn det Nordlandsbanen under krigsårene endte opp med å koste.²⁰² Da NSB ikke hadde de økonomiske rammene til å bygge Nordlandsbanen i den skala Kodeis ønsket, hvordan ble jernbanearbeidet så finansiert?

Stortingsproporsjon nr. 1 fra 30. juni 1945 anslo at det var bevilget 5,75 millioner kroner over statsbudsjettet til strekningen nord for Mo i Rana, mens Wehrmacht hadde brukt 48,8 millioner.²⁰³ Ryggvik skriver derimot om krigsårene: ”Også rent økonomisk fremstod krigen på mange måter som en god tid for jernbanen. Aldri før og aldri siden har jernbanens overskudd vært større. Mens samlede utgifter til drift og vedlikehold i 1943 var på 157,9 millioner kroner, var inntektene samme år på 266,3 millioner kroner (...) Når overskuddene var så store var det fordi (...) tyskerne betalte for sin bruk av jernbanen.”²⁰⁴

²⁰⁰ Løken 1945: 177

²⁰¹ Milward 1972: 115

²⁰² Ellingsve 1995: 33

²⁰³ Bjerke 2012: 39

²⁰⁴ Ryggvik 2004: 36

Tyskernes vilje til å finansiere byggingen av Nordlandsbanen kom også til uttrykk i flere brev som ble sendt mellom Kodeis og NSB. Fra 14. januar 1942 foreligger det et referat Kodeis skrev etter en samtale med ingeniør Birger Kolsrud om strekningen Mo – Fauske. Her finnes en bemerkning angående strekningen Fauske – Rognan, der NSB har mottatt 600 000 kroner fra RK til byggingen av banen. Wehrmacht mente derimot at de også hadde det de kalte rådighetsrett, over disse pengene.²⁰⁵ To dager senere hadde Kodeis og NSB blitt enige om at Wehrmacht skulle bidra med 3,4 mill. kroner for strekningen Mo – Fauske – Kirkenes, mens NSB skulle bidra med 4 millioner kroner på strekningen Mo – Fauske. De 600 000 fra RK ble gitt til Wehrmacht, og skulle igjen være et bidrag til utbyggingen ved Rognan.²⁰⁶ Fra 20. januar 1942 foreligger en gjenpart av et 13-siders skriv fra generaldirektør Waldemar Hoff's kontor. Forfatteren er ingeniør Jens Sigvart Nyfløt, og ingeniør Birger Kolsrud signatur er også på brevet. Adressat er Kodeis i Oslo. Nyfløt skrev: ”De totale byggekostnadene kan bli på rundt 156 millioner kroner. Man kan da kanskje regne med at Statsbudsjettet inneholder en mindre del av dette beløpet.” Deretter ble det gjort rede for Wehrmachts bidrag til byggingen mellom februar og august 1942 skulle være 29 millioner kroner. Etter det ville de bidra med 7 millioner kroner per måned.²⁰⁷

Hva sier dette om finansieringen av Nordlandsbanen? Det sier noe om at ønsket om å få bygget banen var sterkt fra både tysk og norsk side. Problemet til NSB derimot var at de hadde begrensninger i det norske statsbudsjett å forholde seg til, noe som hadde bremset utbyggingen av Nordlandsbanen helt fra den ble vedtatt i 1923. Traseen hadde fram til krigen blitt bygget stykkevis, og til tider svært sakte.²⁰⁸ Det er derfor ikke urimelig å anta, at da Kodeis og senere OT satte inn store mengder ressurser på å forsere Nordlandsbanen, så øynet NSB en mulighet til endelig å få ferdigstilt jernbanen til Bodø. Som Jens Sigvart Nyfløt skrev regnet NSB ikke med at det fantes midler til byggingen i statskassen. Hvis tallene Ryggvik opererer med i sin bok stemmer, finansierte altså Wehrmacht (gjennom okkupasjonskontoen) i mye større grad enn NSB byggingen av Nordlandsbanen. Men samtidig bevilget NSB penger til strekningen Mo – Fauske, en strekning man visste skulle benyttes til militært bruk. Kan man her snakke om økonomisk kollaborasjon?

²⁰⁵ RA/RAFA-2188/Hg-L0001/0003: *Besprechung mit Herrn Ing. Kolsrud vom 14.01.1942*

²⁰⁶ RA/RAFA-2188/Hg-L0001/0003: *Rücksprache Hptm. Arnoldy – Ing. Kolsrud. Betr.: Bahnbau Mo – Fauske 16.01.1942: 2.*

²⁰⁷ RA/RAFA-2188/Hg-L0001/0003: *Betr.: Bau der Strecke Mo – Fauske 20.01.1942: 10-11*

²⁰⁸ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/20: *Foredrag om Nordlandsbanen av A. Kielland. 08.12.1950: 1*

Økonomisk samarbeid er definert som et samarbeidsforhold der man arbeider mot det samme mål. Hvis det å utlevere planer, bidra med arbeidere, utstyr og øvrige ressurser til en jernbane som Hitler trengte for militært bruk kan karakteriseres som økonomisk kollaborasjon, så var det nettopp det NSB gjorde. Selv om Kodeis ble en del av norsk jernbanebygging uten at NSB hadde et ønske om det, var man like fullt i et samarbeid. Men hvor går grensen mellom berettiget og uberettiget økonomisk samarbeid? Var lav moral og muligheten for større jernbanenett bestemmende for samarbeidet? Eller var ønsket om å holde jernbanen på norske hender samt hensynet til å holde hjulene i gang handlingsmotiverende for NSB?

Det ble gitt mange uklare meldinger fra den norske eksilregjeringen de første månedene; man var usikre på hvordan man skulle forholde seg til okkupasjonsmakten. Likevel var hovedbudskapet fra norske myndigheter at man skulle ”holde hjulene i gang”.²⁰⁹ NSB-ledelsen valgte nettopp dette, og flyktet ikke til Sverige som flere andre næringslivstopper gjorde. Hovedargumentet har i ettertiden vært som følger: NSB ville holde jernbanen på norske hender. Deretter valgte man å finansiere byggingen av Nordlandsbanen som tidligere, men forskjellen var nå at Kodeis presset på for å få finansiert byggingen, og det raskest mulig. I tillegg ble det etter hvert brukt krigsfanger og tvangsarbeidere på anlegget. Like fullt fortsatte NSBs samarbeid med tyskerne, som også da var økonomisk. Å antyde at NSB inngikk i økonomisk kollaborasjon med tyskerne under andre verdenskrig er ikke feilaktig. Brev om finansiering ble sendt mellom Kodeis og NSB. I tillegg ligger flere titalls kopier av betalingsedler og krav om tilbakebetaling av utlegg til og fra NSB i OT-arkivet. Det omhandler alt fra leie av utstyr, betaling av utførte tjenester, leie av oppbevaringsrom til transportutgifter. Det går tydelig fram av kildene at NSB holdt et nøye regnskap over tjenester, material og utstyr de leide bort eller solgte til tyskerne. Flere steder finnes det purringer på betalingskrav som er uteblitt. Forholdet mellom NSB og Kodeis ble etter hvert regulert meget nøye. Av sirkulære nr. 27 fra 19. august 1942 meddelte generaldirektør Waldemar Hoff at det ble ført nøyaktig regnskap over NSBs ytelser til okkupasjonsmakten, både hva bygging på jernbanens grunn, frakt av ulike materialer, pakkausleie, skader og lignende gjaldt.²¹⁰ Men selv om NSB holdt regnskap, fristiller det dem ikke fra det som i stor grad ligner på det man vil kalle økonomisk kollaborasjon med den tyske okkupasjonsmakten.

²⁰⁹ Nina Drolsum Kroglund, *Hitlers norske hjelpere – nordmenns samarbeid med Tyskland 1940 – 1945*. Oslo 2012: 68

²¹⁰ Ellingsve 1995: 14

3.2 NSB i møte med tyske krav og planer

3.2.1 "Det er ikke mulig å ferdigstille banen til fastsatte tidspunkt"²¹¹

Kodeis ønsket å bygge Nordlandsbanen raskt, NSB ønsket å bygge Nordlandsbanen grundig: Hvordan forløp arbeidet seg, med to såpass motstående tilnæringsmetoder?

NSB hadde helt siden Kodeis blandet seg inn i jernbanebyggingen i 1940, hatt ansvaret for utstikkingen av banen. I tillegg hadde de oppsynet med, og ansvaret for, at arbeidet ble utført riktig.²¹² Kodeis ville lage provisoriske løsninger for å komme raskest mulig fram, mens NSB argumenterte hardt for å få stikkrenner, masseutskiftninger og permanente broer. Flere overingeniører har nevnt "Kinaspennene": Tyskproduserte broer som skulle sendes til Kina, men som på grunn av verdenskrigen ble sendt til Nordland. Disse var ifølge overingeniør Anton Faye av skikkelig kvalitet. Resten av det tyske anleggsarbeidet kunne som regel ikke karakteriseres som det. Så snart en strekning var ferdig skulle den skinnelegges, uavhengig om det var vinter og tæle, eller om det fantes mellompartier som var uplanert.²¹³

Under et foredrag om Nordlandsbanen 8. desember 1950 sa overingeniør Adolph Kielland dette om Kodeis' innsats som jernbanebyggere: "Tyskerne forlangte å få skinnegangen fram og kun det. Hvordan det så ut på siden eller under skinnestrengen interesserte dem lite. Derfor ble det ikke engang foretatt høgst nødvendig fjellrensk eller tunnelrensk. Masseutskiftninger, grøfter og alt arbeid som de kunne sløyfes ble sløyfet. Det hendte at skinnegangen ble lagt på tykk is. (...) Skjæringene ble drevet mye smalere enn forskrevet. For tyskerne var det nok at toget smatt igjennom. På grunn av disse arbeidsmetodene hadde man en hel del vanskeligheter."²¹⁴

Otto Aubert skrev til Kodeis i Oslo 4. september 1942: "Det er ikke mulig å ferdigstille banen til fastsatte tidspunkt (...). For de best mulige arbeidsforhold (...) foreslås en et lignende samarbeid som på Sørlandsbanen mellom det militære og den norske byggeledelsen."²¹⁵

²¹¹ RA/RAFA-2188/Hg-L0001/0003: *Nordlandsbahn Mo – Fauske. Fertigstellungstermin.* 04.09.1942. Direktør Otto Aubert skrev dette i brev til Kodeis i Oslo 4. september 1942 da de satte tidsfrister som ifølge Aubert var umulig å holde.

²¹² SA/NSB/Ellingsve-samlingen/13: Fin Hvoslef, skriv om arbeidet på Nordlandsbanen under krigen, udatert men skrevet etter krigens slutt.

²¹³ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/20: Anton Faye, *Litt om Nordlandsbanen og den saga. Fordrag i Sulitjelma 12.mai 1955*, Ellingsve 1995: 22 - 27

²¹⁴ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/20: *Foredrag om Nordlandsbanen av A. Kielland.* 08.12.1950: 3 - 4

²¹⁵ RA/RAFA-2188/Hg-L0001/0003: *Nordlandsbahn Mo – Fauske. Fertigstellungstermin.* 04.09.1942

Overingeniørenes skriv fra etterkrigstiden vitner også om det samme som brevet fra Aubert: Det var ikke mulig å ferdigstille strekningene innenfor de tidsrammene som Kodeis satte. Men hva tenkte tyskerne selv om dette?

Rapporten fra Kodeis' kaptein Arnoldys tjenestereise til Mo i Rana fra 9. til 13. oktober 1942 synes å være et godt utgangspunkt for å svare på dette. Om strekningen Storforshei – Nevernes skrev Arnoldy: ”Med tanke på viktigheten av stasjonen på Nevernes, blir nok strekningen ferdig dette året.” Strekningen fram til Nevernes stod ferdig 12. april 1943. Videre i rapporten beskrev Arnoldy strekningsarbeidet fram mot Nevernes som omfangsrikt, men ikke vanskelig, og at med nok folk ville man kunne overholde fristen. Han så for seg 1 000 mann, og mente arbeidet egnet seg godt for krigsfanger. Etter en samtale med NSBs ingeniører (Anton Faye, Leif Blakstad²¹⁶ og Fin Hvoslef) den 12. oktober 1942 skrev Arnoldy derimot at fangene ikke hadde ankommet anlegget på grunn av at lokomotiver med mat, kjøkkenutstyr og andre ressurser ikke hadde ankommet. Leirene var derfor ikke klare til å motta fangene. Han ba om at 2 000 norske arbeidere skulle bli overført til anlegget slik at man kunne få ferdigstilt strekningen før året var omme.²¹⁷ Hva sier dette om Kodeis sin oppfatning av byggeprosessen?

Sammenlignet med det NSB har sagt om saken, er det tydelig at Kodeis hadde et ganske annet syn på hvor fort man kunne og burde bygge en jernbane. Arnoldy skrev at strekningen ville stå ferdig innen året var omme, mens den ikke ble ferdig før i april. Dette er riktignok ikke svært lang tid, men understreker fremdeles overingeniørenes poeng om at tidsfrister hele veien måtte forskyves. Samtidig ba Arnoldy om 2 000 norske arbeidere, en arbeidsstokk det vanskelig kan tenkes lot seg fristille innen kort tid. Som Falck-Ytter påpekte i sitt skriv fra juni 1945: ”Det var vanskelig nok å få dekket det øvrige personalbehov som Statsbanen hadde”.²¹⁸ I en situasjon preget av press og samtidig mindre ressurser enn ønsket, hvordan forholdt NSB og Kodeis seg til hverandre?

²¹⁶ Leif Blakstads etternavn blir også skrevet Blackstadt flere steder i kildene. Men det må være Leif Blakstad det refereres til når det står Blackstadt, da det ut ifra NSBs jernbanekalender fra krigen kun var en ingeniør ved navn Blakstad, og ingen ved navn Blackstadt.

²¹⁷ RA/RAFA-2188/Hg-L0001/0003: *Dienstreise des Hauptmann Arnoldy zur Bauleitung Nordlandsbahn, hptm. Wilms. 15.10.1942: 4 - 6*

²¹⁸ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/27: Overingeniør Falck-Ytter, *Jernbanebyggingen i Norge under krigen, 18.06.1945: 2*

I en avskrift av en samtale mellom Kodeis' representanter og NSBs Fin Hvoslef og Anton Faye 28. mai 1942 i Mosjøen, klaget Hvoslef over at påkrevde materialer ikke hadde blitt levert. Overingeniøren mente at hvis det fortsatte slik, ville man ikke kunne overholde fristen for ferdigstilling av banen. Videre klagde Hvoslef også over at han kun hadde én assistentingeniør til stede på Nordlandsbanens 16. avdeling (Fauske). Han var blitt forespeilet tre stykker.²¹⁹ I referat fra samtale med ingeniør Birger Kolsrud fra 4. juni 1942 (en uke senere) sa Kolsrud at det ikke var mulig å etterkomme det ønsket tyskerne hadde om antall ingeniører. NSB hadde annonsert etter ingeniører, men kun én eller to hadde svart.²²⁰ Dette viser igjen at Kodeis sitt ønske om å forsere ikke var forenlig med de ressurser NSB hadde tilgjengelig. I tillegg var det faktisk en del som rømte fra anleggene, både sivile og tvangsutsendte. Overingeniør Adolph Kielland sa i et foredrag 8. desember 1950: ”Boligforholdene var i begynnelsen ytterst slette og vanskelighetene med mat og klær store. Interessen for oppgaven dalte fort blant nordmennene fordi de grønnkledde stadig grep forstyrrende inn”.²²¹

I et referat fra generaloberst Falkenhorsts besøk i Mo i Rana 4. februar 1943 hadde han diskutert ”Arbeiterflucht” med Fin Hvoslef og Leif Blakstad. NSB klagde på det sterke presset de fikk fra den tyske byggeledelsen og opplevde det som en belastning for arbeiderne. Deretter skal Hvoslef og Blakstad ha uttrykt sin frustrasjon over vanskelighetene de hadde med å overholde tyskernes tidsfrister.²²²

På samme tur hadde Falkenhorst besøkt anlegget ved Nevernes, og hadde der truffet avdelingsingeniør Aune. Falkenhorst hadde spurt Aune om hvor lang tid han trodde det ville ta før banen fram til Polarsirkelen var ferdig, og når strekningen til Dunderlandsdalen ville være fullendt. Aune hadde svart at dette kom an på hvor mange lokomotiver de ville få til rådighet og hvor stor arbeidsstyrken var. Deretter ble Aune spurt om hvor mange arbeidere han trodde trengtes for å ferdigstille banen fram til Rognan innen året 1943 var omme. Her

²¹⁹ RA/RAFA-2188/Hg-L0001/0003: *Niederschrift über die Besprechung (...) in Mosjøen am 28.05.1942*: 3

²²⁰ RA/RAFA-2188/Hg-L0001/0003: *Akten notiz über die Besprechung mit NSB, Bahnabteilung, Herrn Kolsrud vom 04.06.1942*: 1

²²¹ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/20: *Foredrag om Nordlandsbanen av A. Kielland*. 08.12.1950: 6

²²² RA/RAFA-2188/Hg-L0003/0009: *Bericht über den Besuch des Herrn Oberfehlshaber in Norwegen, generaloberst v. Falkenhorst am Mo i Rana am 04.02.1943 und die Besichtigung der Anlage Nævernes der Nordlandsbahn am 05.02.1943*: 3

svarte Aune at man ville trenge 6 000 arbeidere til.²²³ Hva sier de to ovennevnte kildene om situasjonen mellom Kodeis og NSB mot slutten av samarbeidsperioden?

Det sier noe om hvor presset situasjonen var og hvor få arbeidere som var på anleggene sammenlignet med den arbeidsstyrken som måtte vært der for å ha kunnet ferdigstilt Polarbanen på to-tre år (som hadde vært Hitlers ønske). Det sier også noe om at NSBs ledere stadig klaget over situasjonen, særlig tidsfristene, uten at kravene fra Kodeis ble endret. Men kanskje mest av alt gir det et bilde av Kodeis som usikre og urutinerte jernbanebyggere. I denne sammenheng er det et viktig moment: NSBs ingeniører later til å ha kunnet uttrykke sin misnøye uten at det fikk store konsekvenser. NSB hadde maktressurser: Kodeis var avhengig av NSBs kunnskap og fagfolk.

Det at Falkenhorst spurte en avdelingsingeniør i Nevernes om hvor mange arbeidere han trodde trengtes for å fullføre banen innen fristen er interessant i seg selv. Hvorfor hadde ikke Falkenhorst skaffet seg denne informasjonen tidligere? Og hvem var denne Aune til å svare på noe slikt?

Det har ikke lyktes å finne ut hvem avdelingsingeniør Aune var, men med tanke på at han var titulert som avdelingsingeniør kan man anta at han var høyere oppe i systemet enn den gjengse byggingeniør. Det som da blir spørsmålet er hvordan avdelingsingeniør Aune ved Nevernes kunne si til den tyske overmakten at man trengte 6 000 flere arbeidere? NSB-ledelsen visste at en slik arbeidsstyrke ikke kunne oppdrives på kort tid, jernbaneskolen uteksaminerte allerede flere enn noen gang og alle jernbanearbeidere som var å oppdrive, jobbet allerede ved et av NSBs anlegg.²²⁴ Ved å nevne et slikt tall for Kodeis, må Aune ha forstått at tyskerne ville gjøre det de kunne og sette inn et slikt antall arbeidere, og dermed overholde tidsfristene som var satt. Spørsmålet blir da om Aune forstod hva han svarte på? Det har vi ikke et entydig svar på, men med flere arbeidere, betød det i realiteten flere tvungne arbeidere.

²²³ RA/RAFA-2188/Hg-L0003/0009: *Bericht über den Besuch des Herrn Oberfehlshaber in Norwegen, generaloberst v. Falkenhorst am Mo i Rana am 04.02.1943 und die Besichtigung der Anlage Nævernes der Nordlandsbahn am 05.02.1943*: 5

²²⁴ Ryggvik 2004: 35

3.2.2 "Å unngå de vanskeligheter krigsfanger vil medføre"²²⁵

Hvordan forholdt NSB seg til at Wehrmacht ville sette inn krigsfanger, og fantes det dermed noe handlingsrom for NSB opp mot dette?

Ifølge forfatterne Arvid Ellingsve og Hilde Gunn Slottemo ble det allerede i 1940 tvangsutsendt norsk arbeidskraft fra Trondheim og Oslo til strekningen Mosjøen – Mo, som en del av den såkalte tyske "Arbeidsdienst". Sammen med det forfatterne omtaler som et stort antall fiskere og småbrukere fra Helgelandskysten ble disse arbeiderne satt til å bygge jernbane for okkupasjonsmakten. Lokkemiddelet var at ingen kvalifikasjoner trengtes og at det ville bli delt ut brød og hermetikk.²²⁶ Men de tvangsutsendte nordmennene dekket tydeligvis ikke arbeidskraftbehovet for Kodeis.²²⁷ Tyskerne planla bruk av krigsfanger for å få ferdig *Festung Norwegen* og *Die Polareisenbahn*.

Første gang NSB ble varslet om mulig bruk av utenlandske tvangsarbeidere på jernbaneanleggene, var i begynnelsen av august 1941. I gjenpart av et brev som Hovedstyret i NSB hadde sendt til Direktoratet for arbeidsformidling og Arbeidsløshetsstrygd fremgikk det at Kodeis var misfornøyd med fremdriften av jernbanebyggingen.²²⁸ Dette hadde kommet fram i et møte mellom Kodeis og NSB, der tyskerne hadde truet med å sette inn krigsfanger på Sørlandsbanen hvis ikke NSB bidro mer aktivt til å forsere arbeidet.²²⁹ 11. august 1941 sendte direktør Otto Aubert, på vegne av generaldirektør Waldemar Hoff, ut et brev til alle distriksjefene i NSB der han skrev: "Hovedstyret må henstille til de distrikter og anlegg som måtte kunne unnvære arbeidere, å sende dem til Kristiansand – Moi – Stavanger for at

²²⁵ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/20: *Jernbanens anleggsarbeidere*. 11.08.1941

²²⁶ Ellingsve 1995: 22, Slottemo 2007: 244

²²⁷ Det har ikke lyktes å finne noe tall på hvor mange nordmenn som ble sendt til Nordlandsbanen for å arbeide for tyskerne denne første perioden av krigen. Norske arbeidsledige kunne etter tyskernes og Sosialdepartementets forordning av 8. oktober 1940 overføres til en bestemt arbeidsplass. Forordningen ser ut til bare å ha vært beregnet for arbeidsløse, og en del ble på den måten satt i arbeid for tyskerne. Tvangsutskrivinger av norske arbeidstakere startet etter forordningen av 9. juli 1941.

²²⁸ Gjenpartsbrevet ble sendt fra Hovedstyret i NSB 3. august 1941. Det kommer ikke fram når møtet mellom Kodeis og NSB fant sted, 31. juli nevnes som en dato i forbindelse med setningen "Hovedstyrets tidligere henvendelser i denne saken", noe som tyder på at det ikke går mange dager uten kontakt. Det er rimelig å anta at møtet har funnet sted i slutten av juli 1941, da NSB-ledelsen viste iver etter å avverge bruk av krigsfanger, og mest sannsynlig sendte ut brev kort tid etter at de hadde mottatt "trusselen" om bruk av krigsfanger.

²²⁹ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/20: *Jernbanens anleggsarbeidere*. 11.08.1941

anlegget skal unngå de vanskeligheter som beskjeftigelse av russiske krigsfanger vil medføre for anlegget”.²³⁰

Og det kom aldri noen krigsfanger til Sørlandsbanen. Det som her blir spørsmålet er om Aubert med sin henstilling om å overføre arbeidere til Sørlandsbanen, var nok til å få tyskerne til å gi opp tankene om å sette inn krigsfanger på anlegget. Var det nok med kun norske arbeidere for å få banen ferdigstilt til Stavanger? Spørsmålet om hvorfor tyskerne valgte ikke å sette inn krigsfanger, selv om de truet med det, forblir uløst. Riktignok var det generelt færre krigsfanger i august 1941 enn senere i krigen, men likevel hadde tyskerne mulighet til å sette inn krigsfanger på Sørlandsbanen hvis de ønsket det. Hvorfor nøyde Kodeis seg med norske arbeidere på Sørlandsbanen, mens det ble sendt tvangsarbeidere og krigsfanger i tusentall til Nordlandsbanen?

Kanskje hadde Kodeis etter møtet med NSB i august fått beskjed fra høyere hold om at det var Nordlandsbanen det skulle satses på? Dette var mest sannsynlig ikke tilfelle, i hvert fall hvis vi skal tro overingeniør Aage Falck-Ytter, som beskrev tyskernes innsats som like intens på både Sørlandsbanen og Nordlandsbanen i den første perioden.²³¹ I tillegg var ikke den enorme satsningen på Nordlandsbanen igangsatt i august 1941, den tiltok først etter at Hitler hadde annonsert sin Atlantikwall-ordre i desember 1941, som resulterte i *Wiking-Befehl* i mai 1942.²³² Dermed kan man diskutere om den ekstra arbeidstilførselen av norske jernbaneansatte fra andre anlegg i Norge var nok til å stoppe Kodeis sin trussel om bruk av krigsfanger? Det kan se slik ut, med tanke på at det ikke foreligger flere kilder som omtaler mulig bruk av krigsfanger på Sørlandsbanen, eller truet med det, for den saks skyld.

Enda mer interessant i denne sammenheng er fraværet av et ”trusselbrev” om bruk av krigsfanger på Nordlandsbanens anlegg. Fikk NSB en forvarsel om at det ville bli satt inn krigsfanger hvis de ikke aktivt bidro til å forsere arbeidet i større grad? Og hva ble eventuelt gjort fra norsk side for å hindre dette? Og hvorfor finnes det ingen kilder på dette? Dette er spørsmål vi sannsynligvis aldri vil få svar på, men ut ifra de kildene som foreligger er det trolig at NSB på tidspunktet de mottok trusselen (august 1941) ikke hadde anelse om hvor viktig jernbanebygging kom til å bli for okkupasjonsmakten, eller at de ville helt til Kirkenes. I august 1941 hadde Hitler ennå ikke deklart sitt ønske om en *Polareisenbahn* og NSB-

²³⁰ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/20: *Jernbanens anleggsarbeidere*. 11.08.1941

²³¹ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/27: Overingeniør Falck-Ytter, *Jernbanebyggingen i Norge under krigen*, 18.06.1945

²³² Torgeir E. Sæveraas, *Festung Norwegen*. Upublisert paper, Trondheim 2012(c): 6

ledelsen (ifølge overingeniør Falck-Ytter) fikk flere ulike meldinger om hvor langt nord tyskerne egentlig ville.²³³ Det er derfor ikke urimelig å trekke den slutningen at NSBs ledelse trodde de kunne holde tyskernes trusler om krigsfanger på avstand, så lenge de flyttet egen arbeidskraft til anleggene der arbeidermangelen ble sett på som mest prekær. Det er derfor også mulig at i januar 1942, tidsrommet hvor de første dokumentene om bruk av krigsfanger på Nordlandsbanen foreligger,²³⁴ hadde NSB-ledelsen forstått at de ikke kan stå imot tyskerne enorme tidspress. Det er viktig å ha i mente at NSB var satt under et enormt press og var i en vanskelig situasjon. Nye frister ble satt hele veien, nordmennene klarte ikke å etterkomme disse, og tyskerne ble stadig mer utålmodige. Kanskje forstod NSB-ledelsen at Kodeis kom til å handle slik de ville, uavhengig av om hovedstyret også for Nordlandsbanens del ville prøvd å unngå bruk av krigsfanger?

Brevet fra Otto Aubert om Sørlandsbanen er unikt: Det finnes ingen lignende kilder hva Nordlandsbanen gjelder. Det som derimot eksisterer er et skriv fra NSBs distriktssjef i Trondheim, Bjarne Vik, datert 11. januar 1942, og stemplet av Kodeis 20. januar. Vik skrev at han hadde snakket med overingeniør Fin Hvoslef, som da var distriktssjef for Nordlandsbanen, om hvor de ulike byggeledelsene langs strekningen Mo – Fauske burde ligge. I tillegg hadde de to diskutert innsats av krigsfanger. Vik skrev: ”Hvis det ikke er mulig å oppdrive tilstrekkelig med norske arbeidere, kan man benytte seg av krigsfanger på hele høyfjellsstrekningen.” Videre presiserte han at det var Wehrmacht som skulle stå for pleiningen, innlosjeringen, forvaltningen og bevoktningen av fangene.²³⁵

Dette er et avgjørende bruddpunkt hos NSB, hvor man har gått fra å motarbeide Wehrmachts ønske om å benytte krigsfanger, til å godta at det benyttes. NSB må derfor behandles på andre premisser før og etter januar 1942. Bruddpunktet sammenfaller med tidspunktet hvor Hitlers besettelse for Norge tiltok, og perioden hvor Terboven presenterte sin nye plan for jernbane i Nord-Norge: 10. januar foreslo han at man kun skulle konsentrere seg om strekningen Nyborg

²³³ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/27: Overingeniør Falck-Ytter, *Jernbanebyggingen i Norge under krigen*, 18.06.1945: 2

²³⁴ RA/RAFA-2188/Hg-L0001/0003: *Forcierter Bau der Strecke Mo – Fauske*. 11.01.1942

²³⁵ RA/RAFA-2188/Hg-L0001/0003: *Forcierter Bau der Strecke Mo – Fauske*. 11.01.1942

i Troms til Skoganvarre innerst i Porsangerfjorden. Banen skulle kombineres med vei nordover og videre inn i Finland.²³⁶

Visste Bjarne Vik hva han hadde sagt ja til? Hvorfor skrev han dette? Fulgte han ordre som var blitt gitt tidligere? Var han presset til å skrive at krigsfanger kunne tas i bruk? Dette sier kildene ingenting om. Det finnes ikke spor etter hvorfor Vik skrev som han gjorde, eller hvorfor han uttalte seg om krigsfanger i utgangspunktet. Hvis man skal gå ut ifra at han ikke var presset, vil en påstand om at Vik i brevet fra 11. januar 1942 viste en form for samarbeidsvilje ikke være urimelig. Det er heller ikke urimelig å anta at Vik svarte på et brev fra Kodeis der han har blitt bedt om å uttale seg om hvor det vil være mest hensiktsmessig å plassere krigsfanger. At Vik svarte på dette er i seg selv merkelig, med tanke på NSBs offisielle standpunkt om at de ikke skulle ha noe med krigsfangene å gjøre. Faller Bjarne Viks brev til Kodeis innenfor begrepet kollaborasjon? En kollaboratør er beskrevet i *Norsk Krigsleksikon* som en som er positivt innstilt til samarbeid med okkupasjonsmakten, og Viks brev viser i alle fall ikke det motsatte. Den som derimot viste det motsatte av ”positiv innstilling” mot okkupasjonsmakten hva krigsfanger gjaldt, var Otto Aubert og brevet angående Sørlandsbanen fra august 1941. Ønsket om å unngå krigsfanger var såpass sterkt at alle NSBs distrikter ble bedt om å fristille de arbeiderne for å unngå en slik situasjon. Noe lignende er ikke å finne ved Nordlandsbanens anlegg.

Det tidligere nevnte 13-siders brevet fra 20. januar 1942, underskrevet av ingeniørene Nyfløt og Kolsrud, omhandlet også dette temaet. Her ble blant annet planer, linjebeskrivelser, besetning, kostnader, materialkrav og personalbehov omtalt. Spesielt sistnevnte er interessant: Jens Sigvart Nyfløt skrev at spørsmålet rundt personalbehovet var bekymringsverdig, og at NSB kanskje kunne skaffe halvparten av de arbeiderne som tyskerne etterspurte. På et punkt lenger ut i brevet kalt arbeidsstyrke, viste Nyfløt sin skepsis til at tyskerne ville sette inn 12 300 mann på strekningen. Han trodde de ville få store problemer med å forsørge så mange menn. I tillegg presiserte han at Wehrmacht måtte sørge for at arbeiderne hadde tilstrekkelig med mat, klær og sko. Arbeidsstyrken ble ikke omtalt som krigsfanger, men neste punkt heter

²³⁶ Ketil Gjøvlme Andersen, *Linjer i landskapet, infrastruktur for krig og fred*. Upublisert paper fra seminaret ”Organisation Todt og tvangsarbeid under okkupasjonen” i Narvik 14. – 15. mai 2013. Oslo 2013: 31 - 32

”Beskjeftigelse av krigsfangene”. På det som ble kalt ”Südstrecke”²³⁷ skrev Nyfløt at man henstilte til overingeniørens tidligere ytringer om krigsfanger på denne strekningen. Hva ”Nordstrecke”²³⁸ gjaldt, var dette ifølge Nyfløt intet egnet arbeidssted.²³⁹

Det foreligger kun en kilde før 20. januar 1942 der krigsfanger på Nordlandsbanen har blitt nevnt. Det er brevet fra Bjarne Vik som ble sendt ni dager tidligere. Hvis det er brevet Jens Sigvart Nyfløt siktet til, betyr det at generaldirektøren for NSB i januar 1942 gikk med på å bruke krigsfanger til å bygge jernbane i Nordland. Hvor sannsynlig er det? Ved et slikt spørsmål er det viktig å ta i betraktning brannen som ødela NSBs arkiver rett etter krigen. Så kan man spørre seg om hvor mange av dokumentene som var av betydning som ble reddet, et spørsmål man aldri vil få svar på. Men Arvid Ellingsve bedyret igjen i sin bok fra 1995 at alle viktige kilder i forbindelse med krigshistorien var tatt vare på.²⁴⁰ Hvis så er tilfelle, er det da ingen tvil om at henstillingen Nyfløt siktet til i brevet 20. januar 1942, baserte seg på skrivet Bjarne Vik hadde sendt ni dager tidligere. Og det betyr i så fall at Bjarne Vik og Waldemar Hoff (via Nyfløt og Kolsrud) tok et aktivt valg: De gikk fra å ha unngått bruk av krigsfanger Sørlandsbanen til å godta bruk av dem på Nordlandsbanen, noe man kan betegne som et avgjørende brudd i NSBs krigshistorie.

Overingeniører fra NSB har etter krigen i taler, brev og bøker uttalt seg om presset de følte fra tyskerne, både under Kodeis og senere OT. Dette var reelt. Det var ingen tvil om at tyskerne presset på. Kildene fra denne tiden viser at tyskerne stadig satte tidsfrister som ikke lot seg overholde, og klaget over at nordmennene jobbet for sakte (mer om dette i neste underkapittel). Men hvor presset var NSB, og hva ville konsekvensene ha vært hvis de ikke godtok det Kodeis ønsket? Hva var NSB-ledelsens handlingsrom?

Konsekvensen kunne muligens vært represalier eller at NSB ble presset ut. NSBs direktør Otto Aubert uttalte etter krigen: ”Det var om å gjøre å holde ledelsen på norske hender.”²⁴¹ Det var altså ikke i NSBs interesse å bli presset ut av jernbanebygging i Nordland. Hvorfor?

²³⁷ Skrivet gjelder strekningen Mo – Fauske, og det står ingen referanser til eksakt hva ”Südstrecke” betyr. Man kan derimot anta at det er snakk om den sydligste delen av strekningen, fra Mo og opp mot Storforshei, Dunderlandsdalen, Bjøllånes og Krokstrand. Dette var steder hvor man anla flere fangeleire, og det faller seg da naturlig å omtale bruk av fanger på nettopp disse stedene.

²³⁸ ”Nordstrecke“ er heller ikke blitt navngitt, men man kan anta at ”Nordstrecke” begynner ved omkring Saltfjellet, da Nyfløt valgte å betegne området som ”intet egnet arbeidssted”, noe som beskriver fjellet godt.

²³⁹ RA/RAFA-2188/Hg-L0001/0003: *Betr.: Bau der Strecke Mo – Fauske* 20.01.1942: 10

²⁴⁰ Ellingsve 1995: 2

²⁴¹ RA/Landsvikarkivet (LA)/L-sak/Oslo politikammer (O.P.K)/Henlagt etter bevisets stilling. Henlagt nr. 117 Provisorisk samleseske nr.7: *Avhør av vitner i saka vedr. generaldirektør Bjarne Vik*, 14.06.1945: 2

Kunne det ikke vært lettere for NSB ikke å ta del i den tyske forseringen? Man kunne argumentert for dette: Da ville aldri Norges Statsbaner hatt noe samarbeid med okkupasjonsmakten, og heller aldri måttet forholde seg til krigsfanger og tvangsarbeidere. Men slik ble det ikke, NSB-ledelsen valgte å forbli involvert i jernbanebyggingen, selv om det betød samarbeid med okkupasjonsmakten og kontakt med fanger. Det virker som at grunnen til at NSB forble delaktige i jernbanebyggingen var fordi man ikke ønsket at Kodeis skulle overta og delvis ødelegge jernbanelinjene.

Da NSB valgte å samarbeide med okkupasjonsmakten, hvilke muligheter hadde ledelsen? Kunne de gjøre noe for å stoppe Kodeis, eller måtte de adlyde tyskernes krav? Hadde de noen innflytelse eller bestemmelsesmakt overhode?

Særlig et brev kan være med å belyse dette. 21. september 1942 ble det sendt et annet brev i forbindelse med krigsfanger på anlegget Mo – Fauske. Grunneier Nils Krokstrand ved Bjøllanes protesterte i et brev til overingeniør Fin Hvoslef på at det skulle anlegges fangeleir på hans eiendom. Krokstrand argumenterte med at skogen hans ville bli ødelagt og det var uheldig for hans barn å ha en fangeleir rett utenfor dørstokken.²⁴² Dette var på et tidspunkt da Kodeis var i full gang med å bygge fangebrakker langs Nordlandsbanens anlegg, særlig mellom Storforshei og Saltfjellet. 3. oktober 1942 forelå svaret fra NSB og Hvoslef: ”Jeg har snakket med tyskerne i forhold til flytting av fangeleiren ca. 1,5 km nedover dalen (...) og det har tyskerne nå gitt sin tilsutning til og dermed skulle vel den sorg være slukket”.²⁴³

Hvis en av NSBs overingeniører kunne få Kodeis til å stoppe oppføringen av en fangebrakke, for så å flytte den halvannen kilometer sørover, hvilke andre muligheter hadde NSB da til å påvirke tyskernes valg og handlinger? Dette er spørsmål som for ettertiden er svært vanskelig å svare på, men det som er sikkert er at enkelte i NSB-ledelsen hadde såpass stor innflytelse at de fikk endret Kodeis sine opprinnelige planer, som da Otto Aubert fikk hindret bruk av krigsfanger på Sørlandsbanen, eller Fin Hvoslef fikk flyttet en fangeleir.

Om NSB noen gang gjorde et forsøk på å hindre at krigsfanger ville bli tatt i bruk på Nordlandsbanen forblir uvisst. Om så tilfelle må de kildene ha forsvunnet i arkivbrannen i

²⁴² SA/NSB/Ellingsve-samlingen/21: *Herr overing. Hvoslef, Mo!* 21.09.1942

²⁴³ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/21: *Flytning av fangeleir.* 03.10.1942

1946, noe som i utgangspunktet virker som en merkverdig handling, med tanke på at brevene angående Sørlandsbanen er tatt vare på. Det som i alle fall er sikkert er at det i løpet av høsten 1942 ankom krigsfanger til Nordlandsbanens anlegg.

3.2.3 "Afrikanische Methoden!"²⁴⁴ – Kodeis mente det gikk for langsomt

Hva skjedde hvis NSB-ledelsen protesterte mot tidsrammene som Kodeis satte?

I foredraget som overingeniør Anton Faye holdt i Sulitjelma 12. mai 1955 beskrev han første gangen han opplevde å bli utsatt for en av Kodeis' mange tidsfrister: "Vi var innkalt til den tyske kompanisjefen og fikk meddelt den tildelt frist. Jeg sa straks at vi måtte ha 3 uker mer, men da fikk vi denne salven: 'Um die sämtliche Kinder und Weiber in Mosjøen, und Himmel und Hölle zum Hilfe rufen wollen – fertig soll es sein!'", sammen med et kraftig slag i bordet. Avd.ing. Apenes, som for lengst har gått av med pensjon, sa da ytterst forferdet: "Men kvinner og barn Herr Kompanisjef, det går da ikke an!". Jeg kunne ikke bære meg for å trekke på smilet, men da eksploderte han, gjentok hele setningen og tilføyde: "Und Sie, kommen beide gegen dem Wand!"²⁴⁵ Kompanisjefen avsluttet altså samtalen med en trussel om at Faye og Apenes skulle stilles opp mot veggen og skytes. Hvor reell trusselen var er usikkert, kompanisjefen sa det jo i sinne. Det virker derimot ikke til at Faye tok truslene spesielt alvorlig. Tidsfristene viste seg senere å ikke bli holdt og Faye beskrev tyskernes reaksjon slik: "Det ble igjen bråk og trusler om større tempo" før han avfeide det hele som en komedie.

Arvid Ellingsve har i sin bok *Nordlandsbanens krigshistorie* gjengitt et annet sitat av Anton Faye: "Gnisninger mellom norsk og tysk ledelse var ikke til å unngå. Den første som måtte trekke seg var overingeniør Langeland. Sjefen for Kodeis i Oslo, major Benninghof, presset Statsbanens Hovedstyre til å entledige Langeland fra sjefsjobben i Mosjøen. Fungerende overingeniør Gunnar Kavli fikk også problemer med samme Benninghof (...): 'Es muss Tag und Nacht gearbeitet werden, Herr Kavli. Man muss ja auch schlafen, herr Major.' Da slo Benninghof i bordet og sa: 'Kein Spass, Herr Kavli!'"²⁴⁶

²⁴⁴ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/27: Overingeniør Falck-Ytter, *Jernbanebyggingen i Norge under krigen*, 18.06.1945: 1

²⁴⁵ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/20: Anton Faye, *Litt om Nordlandsbanen og den saga. Fordrag i Sulitjelma 12.mai 1955*: 13

²⁴⁶ Ellingsve 1995: 24

Ellingsve skriver ikke noe om hvorfor Arne Langeland ble avskjediget, men det må ha vært noe mer alvorlig enn å si Kodeis imot, siden både Faye, Apenes og Kavli gjorde dette uten å miste jobben. At samarbeidet var preget av press er det ingen tvil om, men likevel klarte NSB og Kodeis å samarbeide i stor nok grad til at jernbanetraseen ble bygget. Hvordan? Bjarne Vik ser ut til å ha hatt et over gjennomsnittlig godt forhold til tyskerne. Anton Faye ga ham en meget god attest etter krigen for sine diplomatiske evner da det gjaldt hvordan han behandlet major Benninghof og andre tyske ledere. Han var ifølge Faye en glimrende advokat da det dreide seg om å få tyskerne til å avstå fra represalier hvis noe hadde gått galt.²⁴⁷ Akkurat hvordan Bjarne Viks opptreden opp mot den tyske byggeledelsen var får nærmere omtale i kapittel 4.

Det ser dermed ut som at truslene til tyskerne ikke alltid førte fram. Men hvis tidsrammene ikke ble holdt og NSB ikke arbeidet raskere, hva ble da gjort fra tysk side? Avsatte man nordmennene og avsluttet samarbeidet? Overingeniør Aage Falck-Ytter skrev etter krigen at nordmennene syntes det var brysomt at tyskerne blandet seg inn i jernbanearbeidet. Som eksempel for å forklare situasjonen refererte Falck-Ytter til hendelsen der Rekodeis (oberst Busich) ansatte det tyske firmaet Deutsche Tunnelbauaktiengesellschaft - Sängner und Lanninger, fordi NSB meddelte at tidsfristen (1. november 1941) på ferdigstillingen av en tunnel ikke var mulig å overholde. Firmaets syn på norsk tunneldrift ble beskrevet best ved kommentaren til Dr. Sängner etter å ha sett NSBs arbeid: ”Afrikanische Methoden!”.²⁴⁸ Det bør her nevnes at Sängner und Lanninger kun fikk holde på til august 1941, før Busich erkjente at nordmennene hadde bedre greie på tunnelbygging enn tyskerne.²⁴⁹ Rekodeis avsatte altså NSB i et par måneder sommeren 1941, før de innrømmet at det tyske firmaet ikke gjorde en bedre jobb. Det tok dem med andre ord ikke lang tid å finne ut at Norges Statsbaner, ikke overraskende nok, hadde best greie på jernbanebygging på sine anlegg. Og kanskje var det nettopp derfor samarbeidet fortsatte, til tross for de noe motsetningsfylte fremgangsmetodene.

Falck-Ytter kalte dessuten tyskernes bygningsarbeid på Nordlandsbanen for ”uforsvarlig anleggsdrift” siden blant annet forsinkelser oppstod på grunn av innstyrting av leirmasser i tunneler og ras i leirskjæringer.²⁵⁰ I talen fra 1955 fortalte også ingeniør Anton Faye om en

²⁴⁷ Ellingsve 1995: 25

²⁴⁸ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/27: Overingeniør Falck-Ytter, *Jernbanebyggingen i Norge under krigen*, 18.06.1945: 1

²⁴⁹ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/27: Overingeniør Falck-Ytter, *Jernbanebyggingen i Norge under krigen*, 18.06.1945: 1

²⁵⁰ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/27: Overingeniør Falck-Ytter, *Jernbanebyggingen i Norge under krigen*, 18.06.1945: 2

fylling som raste på sjøen, men beskrev det som en heldig hendelse, siden den tyske kompanisjefen dermed unnlot å true om økt tempo på en stund. Faye skrev også at ”Et ras som for eksempel ingen kunne lastes for, var en kjærkommen fristforlengelse”.²⁵¹ NSB-ledelsen var derimot klar over at hvis arbeidet ikke gikk raskt nok, ville alternativ arbeidskraft bli satt inn. Helt siden møtet med Kodeis i august 1941²⁵² hadde NSB-ledelsen visst at sjansen for at Wehrmacht ville sette inn krigsfanger på anlegget var overhengende. 31. oktober 1942 fikk Waldemar Hoff et brev fra Kodeis der de ba NSB om å arbeide raskest mulig med forseringen av Nordlandsbanen, inntil krigsfangene var på plass. Og fram til da, ville ikke samarbeidet mellom nordmennene og tyskerne endre seg.²⁵³ Og NSB-ansatte fortsatte å gjøre sitt arbeid omstendig: Når Nordlandsbanen først skulle bygges, så måtte det gjøres skikkelig.²⁵⁴

Det er helt tydelig at det fantes handlingsrom for NSB-ledelsen i perioden hvor Kodeis var en del av byggingen av Nordlandsbanen. Perioden vitner om lite tvang. Derimot fantes det muligheter for å handle slik at det ble til institusjonens beste: NSB ville ikke gi slipp på anlegget og arbeidet som ble gjort under norsk oppsyn, og dermed inngikk man en pragmatisk kollaborasjon. NSB delte ikke Kodeis og okkupasjonsmaktens ideologi, men ønsket å ivareta egne interesser og forble derfor stilltiende i samarbeidet. I dette samarbeidsforholdet gikk man da også fra å ha unngått til å godkjenne bruk av krigsfanger, noe som fremstår som et avgjørende brudd i NSBs krigshistorie. Dernest var NSB i en økonomisk kollaborasjon ved at man hadde samme mål som okkupasjonsmakten, og at anleggsarbeidet dermed ble finansiert av begge parter.

²⁵¹ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/20: Anton Faye, *Litt om Nordlandsbanen og den saga. Fordrag i Sulitjelma 12.mai 1955*: 14, Ellingsve 1995: 24

²⁵² SA/NSB/Ellingsve-samlingen/20: *Jernbanens anleggsarbeidere*. 11.08.1941

²⁵³ RA/RAFA-2188/Hg-L0001/0003: *Betr.: Nordlandsbahn Mo-Fauske*. 31.10.1942

²⁵⁴ Ryggvik 2004: 38

Kapittel 4: 1943 – 1945: ”Med god samvittighet”²⁵⁵ – NSB trodde aldri på jernbane til Kirkenes

Da OT tok over som byggeleder på Nordlandsbanen ble arbeidet kraftig intensivert. Selv om EW var opprettet i Oslo 1. april 1942 ble ikke Kodeis avsatt som byggeleder før 10. april 1943 (ifølge Joachim Petersen). Da tok OT og EW formelt over ansvaret etter Kodeis.²⁵⁶ Thor Bjerke skriver i boken *Nordlandsbanen nord for Grong* at OT overtok i mars 1943,²⁵⁷ og det samme gjør overingeniør Falck-Ytter i sitt skriv fra juni 1945.²⁵⁸ Robert Bohn nøyer seg med å sette tidspunktet for overtakelsen ”Mitte 1943”.²⁵⁹ Dette fremstår som plausible datoer, da det ikke har lyktes å finne korrespondanse mellom NSB og OT som er datert tidligere enn dette.²⁶⁰ Dette kapittelet har derfor utgangspunkt i mars/april 1943, da OT, og formelt sett Albert Speer, ble leder for byggingen av Hitlers Polareisenbahn.

Hovedtema i kapittelet er hvordan NSB forholdt seg til at Kirkenes stadig stod som et overordnet mål i byggingen av Nordlandsbanen. Hvordan var forholdene langs anlegget på denne tiden? Samarbeidet NSBs ledelse og overingeniører med OT i den grad at man kan kalle dem krigskollaboratører, og i så fall hvor på skalaen var man mellom tvungen og frivillig kollaborasjon? Eller var NSB-ledelsen ”gode nordmenn” og saboterte det de kunne? Og fantes det i det hele tatt rom for å gjøre noe annet enn det den tyske byggeledelsen ba dem om å gjøre? Kunne NSB-ledelsen uuttalt akseptere at jernbanen ble utnyttet og bygd til fordel for tyskerne, fordi det også kunne tjene det norske folk og næringslivet etter krigen?

Det var krig og OT ønsket å utnytte seg av jernbanenettet til militære formål. Ellingsve, Aamodt, Kielland, Hvoslef, Øverland, Falck-Ytter og Faye har alle hevdet at det var lite handlingsrom for NSB-ledelsen under byggingen av Nordlandsbanen. De har vektlagt at NSB ble utsatt for et enormt press, og at man gjorde det beste ut av situasjonen. Selvfølgelig ble NSB-ledelsen utsatt for press. Dette kapittelet viser derimot at det faktisk fantes handlingsrom for NSB-ledelsen.

²⁵⁵ Ellingsve 1995: 15. Sitatet er fra Fin Hvoslef og anledningen er hans kommentar vedrørende tyskernes forsering av Nordlandsbanen i en artikkel i Tekniske meddelelser fra NSB etter krigen.

²⁵⁶ Petersen 1992: 145

²⁵⁷ Bjerke 2012: 37

²⁵⁸ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/27:Overingeniør Falck-Ytter, *Jernbanebyggingen i Norge under krigen*, 18.06.1945: 3

²⁵⁹ Bohn 2000: 367

²⁶⁰ Første kilde som benyttes i denne oppgaven der OT fungerte som avsender/adressat er i et brev om samarbeid mellom OBL og NSB fra 2. mai 1943. OT står her som avsender.

Om ikke uuttalt, så i alle fall uten stor motstand, lot NSB-ledelsen OT utnytte jernbanen til fordel for den tyske okkupasjonsmakten. Da OT tok over som byggeherre på Nordlandsbanen hadde NSB allerede hatt selskap av Kodeis i nesten tre år. I tillegg var krigsfanger og tvangsarbeidere blitt en del av dagliglivet på anleggene. Troen på at man kunne endre tyske krav og tidsfrister var nok over. Likevel fantes det de i NSB-ledelsen med innflytelse overfor OT. Dette kommer til uttrykk i flere av kildene, men det interessante er at ønsket om å si OT imot, kun forekommer ved spredte anledninger, som da Waldemar Hoff nektet Reichbahnrat Kohl de arbeiderne han ønsket til Nordlandsbanen,²⁶¹ eller da Bjarne Vik forlangte Fin Hvoslef løslatt, på tross av hans fiendtlige innstilling til tyskerne.²⁶² Dette vitner om at det fantes handlingsrom og valg, det fantes kamper NSB-ledelsen kunne ta, uten hverken å tape eller bli avsatt. Spørsmålet da blir hvordan man kunne velge å samarbeide? For selv om valget for eksempel hadde stått mellom å samarbeide eller bli fengslet, så har man uansett da et valg. NSB-ledelsen valgte aktivt å bidra i byggingen, uten forøvrig å bli truet på livet, på et anlegg der tvangsarbeidere og krigsfanger døde i hopetall. Og det er nettopp her spørsmålet om kollaborasjon kommer inn: Hvis man ikke valgte å trå til siden, men bidra med det man kunne, er man ikke da i et kollaborasjonsforhold?

Første del av oppgaven (4.1 – 4.4) omhandler overgangen fra Kodeis til OT og hvordan NSB-ledelsen opplevde de nye lederne, hvordan arbeidet ble utført og hvorfor OT kun ferdigstilte 16 kilometer med ny jernbane i løpet av de to årene de var på anlegget. Del to (4.5 – 4.6) tar for seg hendelser som viser at det fantes handlingsrom for NSB-ledelsen, og analyserer hvordan og hvorfor de kunne unngå tyske krav.

4.1 "Et nytt regime"²⁶³ – Krigsfanger og ressurser strømmer til

Våren 1943 så krigsbildet ganske annerledes ut enn da Hitler ga sin *Wiking-Befehl* året før. Det som i ettertiden har blitt kalt vendepunktet ved Stalingrad stoppet den videre tyske ekspansjonen: Krigsstrategien var snudd til total krig, og alle ledige styrker ble sendt østover for å være en del av Kursk-offensiven som var under oppseiling.²⁶⁴ Dette gjaldt også

²⁶¹ RA/RAFA-2188/Hg-L0003/0009: *Freimachung von Arbeitskräften vom Sörlandsbahn für die Nordlandsbahn*. 22.06.1943

²⁶² RA/LA/OPK/nr.117/7: *Avhør av vitner i saka vadr. Generaldirektør Bjarne Vik, avgitt av krim. Konst. Per Helstad ved landsvikavd. C. D.* 14.06.1945

²⁶³ Falck-Ytters beskrivelse av overgangen fra Kodeis til OT. SA/NSB/Ellingsve-samlingen/27:Overingeniør Falck-Ytter, *Jernbanebyggingen i Norge under krigen*, 18.06.1945: 3

²⁶⁴ Tooze 2007: 593 - 601

Eisenbahnpioniere-gruppene (Kodeis) som hadde bygget jernbane i Nordland.²⁶⁵ Kort tid etter nederlaget i Stalingrad holdt Hitler likevel fast ved sine planer for Nordlandsbanen: Sondering og oppmåling av nytt terreng tok til og nye lossehavner ble bygget.²⁶⁶ For mens krigen raste i Europa, og Tyskland tapte på alle fronter, fortsatte byggingen av den arktiske jernbane.

Endret overgangen fra Kodeis til OT anleggsarbeidet, og i så fall hvordan?

Overgangen fra Kodeis til OT ble et betydelig skille for de som arbeidet på Nordlandsbanen, siden man gikk fra å ha yrkesmilitære pionertropper, til å forholde seg til ingeniører og fagarbeidere. OT var kun en halvmilitær organisasjon, og fremsto som mer profesjonelle jernbanearbeidere. Ut ifra de ulike overingeniørenes skriv virker det til at det var lettere å forholde seg til OT, og at det var større forståelse for hverandres arbeid. Dessuten vil det ikke være en urimelig antagelse å si at fagfolkene i OT mest sannsynlig ikke trodde at det var mulig å bygge jernbane fram til Kirkenes på kun to år, de var tross alt ingeniører selv.

Ifølge overingeniør Harald Øverland hadde OT som mål å få ferdig banen over Saltfjellet og fram til Rognan innen 1. august 1943 og videre til Fauske innen 1. oktober, fordi Hitler hadde blitt oppmerksom på Nord-Norges strategiske betydning.²⁶⁷ Problemet var derimot at banen ikke var kommet lenger enn til Grønfjelldal (nåværende Nevernes) da OT hadde tatt over i mars/april 1943.²⁶⁸ En strekning på 150 kilometer gjensto.

Kodeis hadde ved flere anledninger truet med å avsette den norske anleggsledelsen hvis de ikke arbeidet fort nok, riktignok uten at det skjedde. Etter krigen²⁶⁹ skrev Fin Hvoslef blant annet dette om skiftet fra Kodeis til OT: ”Med Organisation Todt begynte et helt nytt avsnitt. Lederen av denne avdeling og hans nærmeste medarbeidere var velutdannede østerrikske ingeniører – vant til å ferdes og arbeide i fjellterreng. Etter kort tids orientering innså de at (...) det var ingen utsikt til at Hitlers byggetermin kunne holdes. I stedet for vesentlig å holde seg til krav og trusler, som offiserene øyensynlig hadde ment de kom lengst med, innså ingeniørene ved OT at det også forlangtes noe annet og mer. Snart begynte derfor materiell og maskinelt utstyr å strømme til anlegget med tog og skip i et omfang som hittil var ukjent ved

²⁶⁵ Forklaringen på hvorfor Kodeis ble avsatt som jernbanebyggere er blitt fremstilt ulikt i forskjellig litteratur. Fin Hvoslef mente blant annet at Kodeis ”ble fjernet fra sin oppgave da overkommandoen hadde innsett at de ikke maktet sin oppgave”. Marianne Soleim har argumentert for at OT ble engasjert i byggingen av Nordlandsbanen fordi den tyske hæren gjorde så mange tabber. (Soleim 2009: 133)

²⁶⁶ Bohn 2000: 367

²⁶⁷ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/20:Overingeniør Harald Øverlands tale intern i NSB 1954, *Nordlandsbanen Mo-Bodø*: 1

²⁶⁸ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/13: Fin Hvoslef, skriv om arbeidet på Nordlandsbanen under krigen, udatert men skrevet etter krigens slutt.

²⁶⁹ Udatert skriv fra Ellingsve-samlingen

et norsk jernbaneanlegg.” Litt lenger ned i skrivet påpekte Hvoslef derimot at tyskerne kun så det tilstrekkelig å bygge banen fram til kjørbar stand, og bekymret seg mindre om sikkerheten.²⁷⁰

Aage Falck-Ytter støtter opp under Hvoslefs oppfatning. I sitt skriv fra 18. juni 1945 beskrev han overgangen fra Kodeis til OT som at det ”straks ble innført et nytt regime”. Det var hovedsakelig tyske firmaer som ble ansatt til byggeoppdrag etter 1943, og som arbeidskraft fikk de tildelt russiske og andre krigsfanger. NSB og noen norske entreprenørfirmaer fikk ifølge Falck-Ytter bedrive anleggsvirksomhet på bestemte strekninger.²⁷¹ Ifølge en firmaliste fra OT-arkivet var elleve norske entreprenørfirma engasjert i jernbanebygging i Norge i 1944.²⁷² I appendiks på side 112 foreligger en liste over alle norske og tyske firma jeg har kommet over i kildene og litteraturen.

Etter at OT tok over så dermed arbeidsfordelingen slik ut: Norske avdelingskontor hadde sin arbeidsstyrke, noen norske entreprenørfirmaer som var blitt engasjert av Kodeis fikk fortsette sitt arbeid, OT kom med tyske og østerrikske firmaer, mens Wehrmacht sørget for krigsfanger og tvangsarbeidere.²⁷³

I mai/juni 1943²⁷⁴ sa Oberreichsbahnrat Dörr ved OBL Nordlandbahn i samtale med NSB at den tyske byggeledelsen kom til å følge NSBs opprinnelige plan for strekningen Fauske – Korsnes i Tysfjord.²⁷⁵ Derfra ville det bli en ferjeforbindelse inn til Narvik. I 1943 endret også Hitler mening om hvor langt nordover jernbanen skulle bygges: Krigslykken hadde snudd og det var ikke like aktuelt å bygge jernbane til Nordkalotten. Hitler skrinla planene om den arktiske jernbane høsten 1943 ifølge Petersen,²⁷⁶ mens Soleim mener at Hitler kun gikk med

²⁷⁰ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/13: Fin Hvoslef, skriv om arbeidet på Nordlandsbanen under krigen, udatert men skrevet etter krigens slutt.

²⁷¹ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/27:Overingeniør Falck-Ytter, *Jernbanebyggingen i Norge under krigen*, 18.06.1945: 3

²⁷² RA/RAFA-2188/Hh-0015/*Firmeneinsatz* 25.04.1944

²⁷³ Ellingsve 1995: 40

²⁷⁴ Kilden er ikke merket med dato, men det er rimelig å anslå at referatet ble skrevet etter 17. mai 1943 siden det tar for seg at det skal være gode samarbeidsforhold mellom NSB og OT. Fin Hvoslefs navn blir nevnt spesielt, noe som også er med å tyde på at samtalen har funnet sted etter at rapporten om Hvoslefs oppførsel (i forbindelse med ansettelsen av firmaet Faber & Svensson) ble sendt. Det er også rimelig å anta at referatet er fra slutten av mai 1943 da det lå sammen med kilder som kun var fra samme tidsperiode.

²⁷⁵ RA/RAFA-2188/Hg-L0003/0009: *Vermerk über eine Besprechung zwischen NSB und OT*. Mai 1943

²⁷⁶ Petersen 1992: 150

på *utsette* byggingen av banen nord for Tysfjord i 1943. Hun spesifiserer ikke tidspunkt ytterligere.²⁷⁷

Høsten 1943 fremstår som et sannsynlig tidspunkt enten å droppe eller utsette planene om å nå Kirkenes, da tyske styrker hadde tapt slaget om Sovjetunionen samme sommer. Murmansk var derfor ikke lenger aktuell som base for videre ekspansjon.²⁷⁸

4.2 "Minste motstands vei" vs. kvalitetskontroll

OT og Wehrmacht pumpet inn penger, materialer og arbeidskraft i byggingen. Men fulgte så OT NSBs planer for Nordlandsbanen?

OT skal ifølge Falck-Ytter ved flere anledninger ha kommet med endringsforslag overfor de allerede fastsatte planene til NSB. "Tyskerne presset på også her, og blandet seg stadig inn", var beskrivelsen overingeniøren brukte angående utbyggingsplanene i Trondheim, som var sterkt ønsket fra både tysk og norsk side, da stasjonen var en flaskehals for all trafikk til Nordland.²⁷⁹ Et annet eksempel på tyske endringsforslag var å gjøre om skinnegang fra smalsporet til bredsporet, noe som betød en omfattende ombygging siden traseene var lagt opp til smalt spor. Noen ganger fikk OT trumfet forslagene sine igjennom,²⁸⁰ andre ganger måtte de gå tilbake til NSBs originale planer (som f.eks vist i avsnittet om "Afrikanische Methoden" i kapittel 3).

Fin Hvoslef skrev etter krigen at det var Statsbanens folk som godkjente om arbeidsutførelsen var i overensstemmelse med gjeldende forskrifter. Hvoslefs uttalelse stemmer godt overens med oppfatningen fra kapittel 3 om at NSB beholdt en viss selvråderett i samarbeidet med både Kodeis og OT.

Ofte var det tyske firma som hadde utført arbeidet, og de hadde en økonomisk interesse i å få kontraktene sine godkjent. "Situasjonen kunne til tider være nokså tilspisset, når jernbanen nektet å anerkjenne et arbeid, (...) men sannheten tro, må det innrømmes at den tyske byggeledelse i slike tilfeller som regel ga jernbanen medhold. I de tilfelle hvor tyskerne selv

²⁷⁷ Soleim 2009: 140

²⁷⁸ Tooze 2007: 599 - 601

²⁷⁹ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/27:Overingeniør Falck-Ytter, *Jernbanebyggingen i Norge under krigen*, 18.06.1945: 3

²⁸⁰ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/20:Overingeniør Harald Øverlands tale intern i NSB 1954, *Nordlandsbanen Mo-Bodø*: 4

bygget bruene, sto arbeidet under daglig kontroll av en av jernbanens ingeniører.”²⁸¹ Hva sier dette om samarbeidet mellom OT og NSB?

Det sier noe om at ønsket om å bygge jernbane var gjensidig. Og at NSB ikke nødvendigvis var satt under fullstendig tysk kontroll slik distriktssjefen i Trondheim etter krigen, Bjarne Nyhus, fremstilte det i *Norges Statsbaners krigshistorie 1940 – 1945*.²⁸²

Overingeniør Anton Faye sa blant annet dette om samarbeidet mellom NSB og OT under et foredrag 12. mai 1955: ”Våre planer for linjen ble stort sett fulgt, våre ingeniører og vårt tekniske personale foretok all utstikning, og oppmålinger av tyske firmaers kontraktarbeider ble målt av våre folk. Rivinger og ubehagelige episoder var det selvfølgelig nok av, men en viss faglig samfølelse var der overfor OT i motsetning til den tidligere tyske byggeledelse som vi hatet av fullt hjerte. OT viste oss full tillit, om vi var den verdig er et annet spørsmål.”²⁸³ Og nettopp derfor var det også kanskje lagt opp til ett tett samarbeid mellom NSB og OT: Begge organisasjonene var fagfolk og kunne bygge jernbane. Et organisasjonskart fra 1. oktober 1943, underskrevet av Willi Henne, er med og underbygger hvor nært de ulike tyske og norske administrative enhetene var knyttet sammen i OBL Nordlandbahn.²⁸⁴

Under lederen Ober Reg.baurat Dr. Ing. Hans Renner fulgte syv administrasjonsheter, og NSB hadde tilhørighet til tre av disse: NSB Distriktbüro, Abteilung Nevernes og Abteilung Rognan. Førstnevnte hadde 33 ansatte, bestod av en teknisk enhet og en transportenhet. Her arbeidet det kun nordmenn, som en av få, om ikke eneste, avdeling ved Nordlandsbanen hvor OT ikke satte inn tyske diplomingeniører i tillegg. For Abt. Nevernes og Abt. Rognan sin del var det OT-folk i ledelsen, henholdsvis ni og elleve stykker. Under den tyske ledelsen fulgte igjen tre underavdelinger: 11., 12. og 13. avdeling (ved Nevernes); 14., 15. og 16. avdeling (ved Rognan). Disse var likestilt med OTs tilsvarende underavdelinger, men var overlegne i antall.²⁸⁵ Samlet sett var altså Hans Renner sjef for OBL Nordlandbahn. Under han var NSB

²⁸¹ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/13: Fin Hvoslef, skriv om arbeidet på Nordlandsbanen under krigen, udatert men skrevet etter krigens slutt.

²⁸² Nyhus 1945: 17

²⁸³ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/20: Anton Faye, *Litt om Nordlandsbanen og den saga. Fordrag i Sulitjelma 12.mai 1955*.

²⁸⁴ RA/RAFA-2188/Hg-L0007/0028: *Stellenplan der Oberbauleitung Nordlandbahn*. 01.10.1943

²⁸⁵ Ved avd. Nevernes arbeidet det ved de tre underavdelingene 63 NSB-ansatte, mens OT hadde 8 personer som fungerte som mellomledere. Ved avd. Rognan var det 64 NSB-ansatte tilknyttet de tre underavdelingene, mens OT hadde 6 ansatte i sine underavdelinger.

og OT-ansatte satt sammen i ulike ledd. Det viser hvor godt OT var integrert i de fleste ledd i NSBs opprinnelige organisasjonsstruktur. I tillegg er organisasjonskartet med å forsterke poenget om at NSB beholdt et slags operativt ansvar der de var med å bygge: Selv om OT var overordnet sjef beholdt de autonomi ved å ha norske ledere oppover i systemet. I tillegg var to nordmenn ved navn ingeniør Robert Sørensen og tegner Arne Sæves ansatt i avdeling Ref. Teknikk, henholdsvis i "Sachgebiet Tunnelbau" og "Bureaukräfte u. Zeichner". Det står ikke om de var tilknyttet NSB eller ikke.

Selv om OT og NSB arbeidet i de samme administrative enhetene, var det riktignok en pågående interessekonflikt. OT ønsket å gå "minste motstands vei", altså å bygge Nordlandsbanen raskt og med provisoriske løsninger. NSB ønsket kvalitetskontroller, og især permanente løsninger på stikkrenner, masseutskiftning og broer.²⁸⁶ Overingeniør Harald Øverland mente tyskerne ikke brydde seg om banene de kjørte på var spesielt gode, så lenge de lot seg kjøre på.²⁸⁷ Det usolide grunnarbeid kom godt til syne mot slutten av krigen da banen fra Grønfjelldal endelig skulle åpnes til Dunderland (Det var to år siden forrige strekning åpnet, Storforshei – Grønfjelldal, som var ferdigstilt 12. april 1943). Åpningen skulle brukes som et propagandanummer i forbindelse med Hitlers fødselsdag 20. april 1945. Men strekningen var så uferdig at det ikke var mulig å få fram noe tog. Det endte med at en lastebil med jernbanehjul og presenning ble kledd om som åpningstog og kjørte på skinnegangen inn mot stasjonen i Dunderland.²⁸⁸

I Overingeniør Apolph Kiellands foredrag 8. desember 1950 kom det fram at tyskerne gjennomførte mye slett arbeid, uten at NSB-ledelsen alltid klarte å stoppe dem. På grunn av deres arbeidsmetoder hadde NSB en hel del vanskeligheter, med blant annet skjæringer som klappet sammen og tunneltak som brast.²⁸⁹ Likevel valgte NSB å samarbeide; hvorfor det? Hvis man uansett ikke fikk stoppet OTs hastverksarbeid, hvorfor kunne ikke da NSB-ledelsen overgitt hele Nordlandsbane-prosjektet til tyskerne?

Sverre Severinsen var trafikkinspektør ved Mosjøen fra 1940 og tegnet, i likhet med andre NSB-menn som har uttalt seg etter krigen om tyskernes innblanding, et relativt enkelt bilde:

²⁸⁶ Ellingsve 1995: 24

²⁸⁷ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/20:Overingeniør Harald Øverlands tale intern i NSB 1954, *Nordlandsbanen Mo-Bodø*: 3

²⁸⁸ Bjerke 2012: 43 - 44

²⁸⁹ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/20: *Foredrag om Nordlandsbanen av A. Kielland*. 08.12.1950: 3 - 4

”Tyskerne yndet å kalle dette for samarbeide, men for den som hadde ansvaret på norsk side var det bare en ting som tellet og det var å redde mest mulig for jernbanen og dermed også for landet”.²⁹⁰ Å ”redde mest mulig” synes å ha vært et gjennomgående argument for hvorfor man ikke i april-dagene 1940 overlot alt av jernbanebygging til tyskerne. Istedenfor valgte NSB å følge nøye med på hva den tyske okkupasjonsmakten foretok seg av arbeid på anleggene deres. Det ble blant annet ført et detaljert regnskap over hva slags materiale man hadde tilgjengelig på de ulike anleggene.

Sverre Lilleeng²⁹¹ jobbet fra 19. mai 1944 på Nordlandsbanens 11. avdeling, der han blant annet var ansvarlig for maskinkartoteket. Lilleeng fortalte om en nitidig ordenssans blant de NSB-ansatte: ”Jeg måtte ha oversikten over hvor NSBs verktøy og maskiner befant seg til ethvert tidspunkt. NSB var veldig nøye på at vi holdt ordentlig oversikt hvor mye utstyr vi hadde på anlegget, og hvor deres maskiner og redskaper befant seg. Vi førte regnskap, og holdt oversikten med et stort maskinkartotek. Alt utstyr som var lånt til tyskerne måtte tilbake til NSB. Det var viktig.”²⁹²

Denne uttalelsen er med på å belyse hvor viktig det var for NSB at de var adskilte institusjoner, som førte hvert sitt regnskap. Selv om det var et ønske fra begge sider om å bygge jernbane i Nordland, er Lilleengs uttalelse et indisium på at man kun samarbeidet om det mest nødvendige. NSB lånte dog ut utstyr til entreprenørfirmaene som var tilstede på anleggene, men regnskapsbilag fulgte da med.²⁹³ Særlig den økonomiske biten syntes å ha vært viktig for NSB å holde adskilt, siden tyskerne satte inn enorme summer for å få banen forsert. Dette var summer Norges Statsbaner aldri hadde budsjettert med, og NSB kunne heller ikke ta seg råd til å miste utstyr fordi man ikke var forsiktig nok med regnskapsføring.

²⁹⁰ RA/LA/OPK/nr.117/7: *Ad sak. 2606, Bjarne Vik, mist. For overtr. Av landsvikanoordn. 22.08.1945*

²⁹¹ 9. mars 1944 ble Trondheimsmannen Sverre Lilleeng (f. 24. juni 1922) tvangsutskrevet til å arbeide for tyske Wehrmacht med å bygge jernbane. Etter en kort tid som jernbanearbeider ved Lerkendal i Trondheim ble han 19. mai 1944 sendt nordover til å arbeide ved Nordlandsbanens 11. avdeling på Storforshei. Ved ankomsten ble han og de syv andre nordmennene sendt videre til Nevernes. Her hadde det derimot skjedd en administrativ tysk svikt, og OT-mennene som skulle ta dem imot møtte aldri opp. Oppsynsmannen på stedet, som Lilleeng kaller Hansen, ordnet slik at alle de åtte tvangsutskrevne fikk ansettelsesbevis i NSB. OT oppdaget aldri dette, og Lilleeng fungerte fra 24. mai 1944 som statsansatt jernbanearbeider. 1. februar 1945 ble Lilleeng flyttet fra Nordlandsbanens 11. avdeling til 12. avdeling ved Storvoll/Bjøllånes, der han skulle jobbe med maskinkartotek. Dette var også en jobb han hadde hatt ved 11. avdeling, siden de trengte en som kunne tysk og dermed kommunisere med OT-folkene på anlegget.

²⁹² Intervju av Sverre Lilleeng (90) gjort den 1. november 2012.

²⁹³ I Riksarkivets OT-arkiv i Hg-serien, finnes det mange ulike regnskapsbilag som er sendt til og fra NSB i forbindelse med utlevering eller utlån av Statsbanens utstyr. Dette gjaldt også innad i NSB, da man sendte anleggsmateriale mellom distriktene i.f.m med hvilke anlegg som trengte mer utstyr enn andre.

Derfor ble menn som Sverre Lilleeng satt til å ha en slik oversikt. Etter krigen lagde NSB regnskap over alt de hadde tapt mens tyskerne bygde jernbane for dem. Kravene, tapstallene og summen er blitt fremstilt ulikt av ulike aktører (jf. Underkapittel 3.1.3), men daværende generaldirektør Kristian Løken, fremstilte det slik i sitt radioforedrag 20. juni 1945: ”Over 40 prosent av lokomotivene er ute av funksjon (...), krigsskader er anslått til 35 mill. kr., nedsliting (...) er anslått til 96 mill. kr (...) og frakt og andre ytelser til krigsmakten utgjør 487 mill. kr.”²⁹⁴ Dette la føringen på hvordan NSB valgte å forholde seg til tysk jernbanebygging i forbindelse med ressurstap. At NSB mottok tusenvis av timer med gratis arbeid fra den tyske okkupasjonsmakten, og deres bruk av krigsfanger og slavearbeidere, ble ikke tatt med i betraktningen. Eller som Ryggvik sier: ”Tidspunktet egnet seg dårlig til å fremheve de fremgangene jernbanen rent faktisk hadde opplevd gjennom krigen.”²⁹⁵

4.3 OT ferdigstilte kun en strekning på 16 kilometer

Til tross for at OT satte inn enorme ressurser, gikk arbeidet på Nordlandsbanen langsomt. Hvorfor gikk det så sakte?

Med de tidsfristene OT jobbet etter, var behovet for arbeidskraft og ressurser til Nordlandsbanen enormt. I januar 1944 var man langt unna målet om ferdigstilt jernbane til Fauske (som skulle vært åpnet 1. oktober 1943) og OT-ledelsen i Berlin meddelte at det ikke var mulig å følge de opprinnelige planene.²⁹⁶ Arbeidsstyrken og framgangen var for liten hvis man skulle nå Fauske og deretter Korsnes i Tysfjord i nærmeste fremtid.

Vinteren var uten tvil den verste årstiden å bygge jernbane på. Med storm, sprengkulde og store snømengder var det umulig å opprettholde den samme fremdriften som man hadde om sommeren. Riktignok ble mange fanger brukt til å rydde snø, men innsatsen stod ikke i stil med det utførte arbeidet. Dette gjaldt særlig på Saltfjellet.²⁹⁷ Banen over fjellet var i utgangspunktet lett å bygge med sitt flate terreng og gunstige grunnforhold, men i all hovedsak ble det kun bygget jernbane der om sommeren. Arbeidet hadde derfor betegnelsen ”seterdrift”, der sesongen varte fra juni til oktober.²⁹⁸ Det passet ikke OT spesielt godt, som hadde tidsfrister som ikke tillot at hele avdelinger ”flyttet” opp og ned fra fjellet. En

²⁹⁴ Løken 1945: 175 - 176

²⁹⁵ Ryggvik 2004: 47

²⁹⁶ Soleim 2009: 131

²⁹⁷ Ellingsve 1995: 35

²⁹⁸ Bjerke 2012: 41

arbeidsrapport fra 25. juni 1944 er med på å belyse vanskelighetene vinteren innebar for OT. Willi Henne skrev til EWs kontor i Oslo om – blant annet – hvorfor arbeidet gikk sakte ved OBL Nordlandsbahn: Gjørme og mudder (etter vinterens snøsmelting) hadde gjort arbeidet på Saltfjellet vanskelig i mai måned. Arbeidet var på skrivende tidspunkt i gang igjen.²⁹⁹ Værharde vintre over fjellet er naturlig nok en logisk forklaring på hvorfor jernbanearbeidet gikk vesentlig langsommere mellom oktober og mai enn om sommeren. Dette preget også OT, som til tross for at de satte inn store mengder ressurser, brukte lang tid på å bygge Nordlandsbanen. Faktisk så klarte ikke OT å ferdigstille mer enn den 16 kilometer lange strekningen Grønfjelldal – Dunderland i løpet av de to årene de jobbet på Nordlandsbanen. Hva var grunnen til det?

Allerede høsten 1943, under et halvt år etter at de tok over, hadde OT vanskeligheter med å få gjennomført arbeidet som planlagt. På strekningen mellom Gjerdal og Bjørnefjell tok for eksempel klargjøringsarbeidet lenger tid enn forventet, forsyningene kom ikke fram i tide og arbeidet kostet store summer. Og dette var lenge før OT i det hele tatt kunne begynne å tenke på skinneleggingen.³⁰⁰ Riksvei 50 fungerte som forsyningsvei til de ulike anleggene ved Nordlandsbanen, men riksveien til Bjørnefjell var ikke ferdig³⁰¹ da arbeidet med jernbanen begynte.³⁰² I juli 1942 hadde Kodeis forlangt at biler skulle kunne kjøre hele veien opp til Bjørnefjell stasjon med forsyninger til anleggene. Siden veien ikke var ferdig måtte bilene kjøre på toglinjen, men med en fart på 15 kilometer i timen var det langt fra en ideell løsning på forsyningstrafikken.³⁰³

Ettersom krigen forverret seg for tyskerne, ble stadig flere leveranser til de ulike anleggsstedene på Nordlandsbanen forsinket, som igjen forsinket arbeidet. NSB hadde naturligvis mye materiale og utstyr i nærheten, men dette ble også slitt og trengte reparasjoner og utskiftninger. Dessuten var det vanskelig å få tak i drivstoff, som hemmet arbeidet. Mangelen på nye brakker sørget også for at OT aldri fikk så mange arbeidere på

²⁹⁹ RA/RAFA-2188/Hh-L0015: *Arbeitsbericht der Einsatzgruppe Wiking vom 25.06.1944: 5-7.*

³⁰⁰ Petersen 1993: 150

³⁰¹ Det har ikke lyktes å finne eksakt tidspunkt for ferdigstillingen av riksveien over Bjørnefjell, men i arbeidsrapporten fra juni 1944 beskrives Øyfjord – Bjørnefjell som en nystrekning det må sendes flere mann til da den ikke var fullført.

³⁰² RA/RAFA-2188/Hh-0015/*Arbeitsbericht der Einsatzgruppe Wiking Juni 1944. 31.07.1944*

³⁰³ RA/RAFA-2188/Hh-0015/*Arbeitsbericht der Einsatzgruppe Wiking. 31.07.1944, Aamodt 1972: 100*

Nordlandsbanen som de ønsket.³⁰⁴ Marianne Soleim har også påpekt at det var mangel på tilstrekkelige mengder råmaterialer, og særlig fraværet av sement skapte store forsinkelser for arbeidet nord for Mo.³⁰⁵

4.4 "Mehr Leute, mehr Leute!"³⁰⁶– Waldemar Hoff's nei

Fikk OT alle arbeiderne som de trengte, og hvordan påvirket det konstante påtrykket etter flere arbeidere samarbeidet mellom NSB og OT?

I brev internt i OT fra 8. november 1943 het det at NSB ikke var i stand til å skaffe den arbeidsstyrken som OT krevde for å gjennomføre forseringen av Nordlandsbanen. Ifølge EWs Abteilung Bahnbau i Oslo hadde ikke NSB de rekrutteringskrefter som man trengte. Hvis ikke OT tok over ansvaret for dette og giret opp arbeidet, mente Reichbaurat Meinecke at alle anstrengelsene til den tyske byggeledelsen ville være forgjeves.³⁰⁷ Sentralt i OT hadde man da altså forstått at NSB ikke klarte å skaffe til veie nok arbeidere. Krigsfanger og tvangsarbeidere var allerede tatt i bruk, og EWs plan fra september 1943 var å ha 41 000 krigsfanger og tvangsarbeidere tilknyttet jernbanebygging i Norge på denne tiden.³⁰⁸ Det fantes ikke nok sivile arbeidere til å få ferdig Hitlers jernbane i tide, men likevel ropte den tyske byggeledelsen ifølge Anton Faye stadig på "mehr Leute, mehr Leute!"³⁰⁹

Joachim Petersen beskrev arbeidsstokken ved Nordlandsbanen i 1944 slik: "Spesielt stor var den stadige mangelen på tyske arbeidere og fagfolk, som i første rekke skulle fungere som ledere for arbeidsgruppene med krigsfanger. (...) Det var stor utveksling og mange arbeidere kom ikke tilbake etter endt ferie. Derfor bestod mesteparten av arbeidsstokken av russiske krigsfanger."³¹⁰ Det har vist seg vanskelig å finne det eksakte antallet på arbeidskraft ved anlegget under krigen, både hva krigsfanger, tvangsarbeidere, tyske arbeidere, militære og

³⁰⁴ Petersen 1992: 155

³⁰⁵ Soleim: 140

³⁰⁶ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/20: Anton Faye, *Litt om Nordlandsbanen og den saga. Fordrag i Sulitjelma 12.mai 1955.*

³⁰⁷ RA/RAFA-2188/Hg-L0009/0041: *Betr.: Besetzung der Dienststellen der Nordlandsbahn mit norwegischen Personal.* 08.11.1943

³⁰⁸ RA/RAFA-2188/E3g – L0027: *Arbeitseinsatz der Einsatzgruppe Wiking nach Baumassnahmen (Seit Juni 1942). Abteilung Arbeitereinsatz, Dr.-Ing.Feuchtinger*

³⁰⁹ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/20: Anton Faye, *Litt om Nordlandsbanen og den saga. Fordrag i Sulitjelma 12.mai 1955*

³¹⁰ Petersen 1992: 157

norske arbeidere gjelder. Men det som er sikkert er at hverken før eller siden har så mange arbeidet på Nordlandsbanen. Heller ikke dette kapittelet gir et endelig svar (antall fanger angis i kapittel 5), men et illustrerende bilde på økningen i den norske arbeidsstokken er at det i 1933 var 869 mann på hele anlegget (Grong – Mosjøen), mens i september 1940 var arbeidsstokken på 4 966. Sistenevnte var kun på strekningen Mosjøen – Mo.³¹¹ Som flere overingeniører har skrevet var kapasiteten til NSB sprengt; det fantes ikke flere norske jernbanearbeidere å få tak i. Men kunne NSB-ledelsen gjøre noe for å endre arbeidskraft-situasjonen, eller måtte man stilltiende akseptere OTs forvaltning av arbeidere?

9. juni 1943 ble det sendt et brev til generaldirektør Hoff's kontor fra OTs byggeavdelingen i Mo, ved Reichsbahnrat Kohl, om at en arbeidsstyrke fra Sørlandsbanen skulle bli fristilt og sendt til Nordlandsbanen. Dette gjaldt tunnelspesialister, som da ifølge Kohl, trengtes i større grad på Nordlandsbanen. Videre skrev han at det fremdeles var behov for fagfolk på strekningen Moi – Stavanger og i Trondheim (Stasjonene Marienborg og Leangen i Trondheim ble bygget, som avlastningsstasjoner for hovedterminalen i Trondheim)³¹², men at arbeiderne fra Sørlandsbanen likevel skulle sendes til Nordlandsbanen. Ingeniør Birger Kolsrud ved Nordlandsbanen hadde snakket med overingeniør Einar Jørstad ved Sørlandsbanen (strekningen Kristiansand – Moi) om dette, og Jørstad skulle sende en liste over alle arbeidere han kunne frigjøre.³¹³

Svaret fra Hoff's kontor 22. juni i 1943 til EWs Abteilung Bahnbau i Oslo lød derimot annerledes: Ingen tunnelspesialister kunne frigis til Nordlandsbanen da man trengte dem mer på strekningen Moi – Stavanger og i Trondheim.³¹⁴

Samme dato ble det skrevet en rapport ved Bauleitung Mo om arbeidssituasjonen (dog uten underskrift)³¹⁵, og at det ikke ville ankomme tunnelspesialister fra Sørlandsbanen som først antatt. Den tyske rapportskriveren avsluttet utkastet med ”NSB syntes dette var greit, og

³¹¹ Bjerke 2012: 11, 24

³¹² RA/RAFA-2188/Hg-L0001/0003: *Akten notiz über die Besprechung mit NSB, Bahnabteilung, Herrn Kolsrud vom 04.06.1942: 2*

³¹³ RA/RAFA-2188/Hg-L0003/0009: *Betrifft: Freimachung von Arbeitskräften vom Südländbahn für die Nordlandbahnen. 09.06.1943*

³¹⁴ RA/RAFA-2188/Hg-L0003/0009: *Freimachung von Arbeitskräften vom Sörlandsbahn für die Nordlandsbahn. 22.06.1943*

³¹⁵ Selv om rapporten mangler underskrift er det rimelig å anta at det ble skrevet av en tysker, fordi det finnes håndskrevne notater i marginen som er på tysk. Kildene har vist at da norske overingeniører skrev notater i marginen ble disse skrevet på norsk.

mente det ikke ville skade arbeidet på Nordlandsbanen om arbeiderne ble sendt andre steder.”³¹⁶ Var dette en henvisning til Waldemar Hoff's nei? Og Hvorfor sa Hoff nei til Kohl?

Mest sannsynlig er rapporten skrevet på grunn av den endrede situasjonen: Nordlandsbanen ville ikke motta arbeidere fra Sørlandsbanen på grunn av generaldirektørens innvending.

I juni 1943 var det enda åtte måneder til delstrekningen Kristiansand – Moi åpnet for trafikk.³¹⁷ Sørlandsbanen var likevel mye nærmere en ferdigstilling enn det Nordlandsbanen var (Kristiansand – Stavanger åpnet 1. mai 1944), og NSB var nok derfor ikke interessert i å nedprioritere en bane som nesten var ferdig. Og var det nettopp derfor at Waldemar Hoff nektet Reichbahnrat Kohl ved Nordlandsbanen å få tunnelspesialister fra Sørlandsbanen, fordi han så at i alle fall en av tyskernes jernbaneplaner var på vei til å realiseres? Eller anså Hoff det som en mulighet at OT ville true med å sette inn krigsfanger på Sørlandsbanen hvis det forsvant arbeidere nordover, akkurat som i august 1941? Og hvis så det var tilfelle, hva var det som gjorde at NSB for all del ikke ønsket krigsfanger på Sørlandsbanen, mens tusenvis strømmet til Nordlandsbanen uten protester?

For å kunne svare på dette må man ta utgangspunkt i hva de ulike aktørene satt inne med av informasjon på tidspunktet. Sommeren 1943 var Waldemar Hoff fullstendig klar over OTs bruk av krigsfanger på Nordlandsbanen, og med den mengden ressurser som var satt inn, tydet ingenting på at de hadde tenkt å gi seg før banen var ferdigstilt. For generaldirektøren var altså tilfellet at på et av hans anlegg fantes det krigsfanger og slavearbeidere, mens man ennå hadde unngått dette på strekningen Kristiansand – Moi – Stavanger. Dette hadde han egenhendig sørget for, da direktør Otto Aubert på hans vegne, hadde sendt ut brev til alle jernbanedistriktene om å sende arbeidere til Sørlandsbanen for å unngå bruk av krigsfanger.³¹⁸ Selv om NSB har brukt mye av etterkrigstiden på å hevde at samarbeidet med okkupasjonsmakten var uforskyldt, er det ikke til å stikke under stol at bruk av krigsfanger på norske anlegg var en uheldig vending for jernbanen. Hvis NSBs generaldirektør kunne unngå ytterligere bruk av fanger på flere av anleggene, så er det all grunn til å tro Hoff gjorde nettopp det.

³¹⁶ RA/RAFA-2188/Hg-L0003/0009: *Betr.: Eisenbahnbau Mo – Fauske*. 22.06.1943

³¹⁷ Ryggvik 2004: 32

³¹⁸ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/20: *Jernbanens anleggsarbeidere*. 11.08.1941

Det som imidlertid her er interessant, er hvordan Hoff kunne motsi Reichbahnrat Kohl, en mann man må anta hadde en høytstående stilling i den tyske jernbaneledelsen. Her er man i alle fall ikke innenfor tvungen kollaborasjon, siden Hoff faktisk hadde muligheten til ikke å etterkomme Kohls ønske. Det vitner derimot om en valgfrihet, der Hoff valgte å si nei til okkupasjonsmakten. Så kan man spørre seg om hvor viktig det var for Kohl å få tunnelspesialistene til Nordlandsbanen, og det fremkommer ikke av kilden. Men uavhengig om det var en viktig eller uviktig sak for Kohl, siden han formodentlig godtok Waldemar Hoffs nei,³¹⁹ så hadde han tatt seg bryet med å undersøke hvor mange Einar Jørstad kunne avse på anlegget, samt skrevet brev til NSB i Oslo om det. Det kan med andre ord ikke ha vært helt ubetydelig, uavhengig hvordan utfallet ble. Hendelsen kan med andre ord ikke karakteriseres som strukturell tvang, men heller kanskje som en institusjonell handling? Hoff handlet ikke ut ifra egen vinning, han handlet ut ifra institusjonens beste. At han var under press, og i en vanskelig situasjon er det ingen tvil om, men hvor stort kan det presset ha vært, da han i det som virker som en enkel avvisning, nektet å innvilge OTs ønske om flere arbeidere? Var det en tøff avgjørelse Hoff tok da han nektet å sende tunnelspesialistene nordover, eller gjorde han det i god viten om at det ikke ventet noen represalier? Og hvis ikke, hvor tvunget kan NSB da egentlig sies å ha vært?

Det finnes ingen indikasjoner på at Waldemar Hoff eller noen andre i NSB-ledelsen ble straffet eller truet etter at de nektet Kohl arbeiderne. Kildene vitner heller ikke om at NSB-ledelsen noen gang følte seg truet i denne situasjonen.³²⁰ Presset ble de derimot relativt ofte, tidsfrister ble satt og behovet for flere arbeidere ble gjentatte ganger fremført overfor ledelsen ved Nordlandsbanen. Men overholdt ikke NSB eller entreprenørfirmaene fastsatte tidsfrister, resulterte det kun i at man satte en ny frist. NSB møtte i slike tilfeller ikke alvorlige sanksjoner. Dette har nok også med å gjøre at okkupasjonsmakten var avhengig av NSBs kunnskap. NSB satt i en slags maktposisjon: OT kunne ikke uten videre kvitte seg med fagfolkene i NSB uten at det hadde konsekvenser for anlegget. Muligens hadde Waldemar Hoff forstått dette i juni 1943, og utnyttet situasjonen til å handle slik han mente var best for

³¹⁹ Det er usikkert om tunnelspesialistene ble sendt til Nordlandsbanen eller ikke, men ut ifra rapporten som ble skrevet dagen etter om at de ikke ville ankomme Nordlandsbanens anlegg er det rimelig å gå ut ifra at det ble slik (særlig fordi det heller ikke foreligger senere kilder om saken).

³²⁰ Det fremgår ikke av kildene at noen i NSB-ledelsen noen gang følte seg truet. Det er derimot verdt å nevne at formannen i Norsk Jernbaneforbund, Ludwig Buland (1893 – 1945), ble fengslet av Gestapo i 1941 og deretter sendt til konsentrasjonsleir i Tyskland hvor han senere døde. Riktignok handlet arrestasjonen av Buland seg om hans protestbrev mot at NS fikk tvangsinnsett kommissariske ledere i blant annet Norsk Jernbaneforbund og Norsk Lokomotivmannsforbund. Dette var langt unna den hverdag som NSBs ledere måtte hankses med under krigen, men mulig hendelsen hadde en avskrekkende effekt på NSB.

institusjonen og anleggene. Sørlandsbanen ble ferdig uten at hverken han eller andre i NSB ble avsatt, truet eller skutt.

4.5 NSBs avdelingssjef lurte OT

Vi har sett at Waldemar Hoff kunne si nei til OTs ønske, men fantes det andre i NSB-ledelsen som også hadde handlingsrom? Fantes det andre muligheter enn kun å gjøre som okkupasjonsmakten ønsket?

Ifølge Sverre Lilleeng så gjorde det det. Den 22 år gamle Lilleeng arbeidet på Nordlandsbanens 11. avdeling fra 24. mai 1944, og jobbet tett opp mot sjefen på avdelingen, Arne Langvik Hansen. Han var derfor vant til å ha tyske ledere på kontoret sitt. På spørsmål om han noen gang opplevde at han eller andre i NSB ble utsatt for press eller trusler fra OT var svaret: ”Vi hadde klart retten på vår side, vi som jobbet for Norges Statsbaner. Men det var veldig lite ubehageligheter mellom tyskerne og nordmennene, og det tror jeg hadde sammenheng med at tyskerne lengst mulig ville gi uttrykk for at de kom som venner, og skulle beskytte oss fra engelskmennene. Vi var aldri i noen tvangssituasjon slik jeg opplevde det. Den norske og tyske ledelsen forklarte nøkternt betingelsene seg imellom, men det var aldri snakk om noe press. Tyskerne var utrolig samarbeidsvillige”.³²¹

Det kan heller virke som om noen aktører, og da gjerne generaldirektøren eller andre høytstående NSB-menn kunne ha innflytelse eller påvirke okkupasjonsmakten. Lilleeng sa: ”Jeg var vitne til at når samtalen dreide seg om framdriften, opptrådte Langvik Hansen på en svært utspekulert måte. Han var jo sikker på at krigen snart var slutt, og at det var Norge og nordlendingene som skulle få nytte av jernbanen. Derfor var han opptatt av at arbeidet på banen kvalitativt skulle være topp, og at man måtte ta tida til hjelp for å oppnå dette. For tyskerne gjaldt det å få arbeidet fortrest mulig unna for å kunne sende meldinger til Hitler om avansementet. Langvik Hansen opplevde jeg som en god psykolog under diskusjonene. Hans kunnskaper om jernbanebygging i Norge gjorde at han fikk det, stort sett, som han ville. De tyske lederne ble etter hvert lurte til å tro at de hadde fått godkjent sine forslag. Et eksempel var at tyskerne ville legge banetraseen over et flatt landskap med dyrkbar jord. Langvik Hansen sa seg enig i at det absolutt ville vært raskeste måten å gjøre det på, men på grunn av vanskelig jordsmonn ville det ta altfor lang tid, så han greide å få tyskeren til å ”skjønne” at

³²¹ Intervju av Sverre Lilleeng (90) gjort den 1. november 2012.

det ville være raskere å sprengte ut en fjellskjæring, slik de ferdige NSB-tegningene viste. Sannheten var at Langvik Hansens alternativ tok flere uker lenger tid enn tyskerne.”³²²

Dette peker på tydelige egne motiver, og i den forstand NSBs motiver, som ønsket om å bygge banen best mulig. Langvik Hansen var ikke i en tvungen situasjon. Det han derimot var, kan betegnes som pragmatisk. Han visste at tyskerne ikke kunne nok om jernbanebygging til at de ville motsi han hvis hans argumenter fremsto plausible. Og ved å være det Lilleeng betegner som ”en god psykolog under diskusjonene” fikk Langvik Hansen utnyttet situasjonen til å bli svært nyttig for NSB sin del. Selv med gode intensjoner for Nordlandsbanen og NSB så var likevel Langvik Hansens handling en pragmatisk institusjonell handling. Han valgte aktivt å samarbeide med OT, og utnyttet seg av en situasjon slik at resultatet ville komme NSB til gode i etterkrigstida. NSBs påstand om at de *kun* var under et enormt press i krigsårene passer dermed dårlig når man ser på Langvik Hansens handling. Sjefen på 11. avdeling var ikke tvunget, og hans handling faller innenfor det som kategoriseres for pragmatisk kollaborasjon med okkupasjonsmakten.

Langvik Hansens evne til å ”lure” tyskerne er sammen med Hoffes avvisning om å sende tunnelspesialister (av brev 22. juni 1943) dokumentasjon på at NSB-ledere kunne stå opp mot OT-ledelsen. Et annet eksempel er fungerende generaldirektør i NSB (per 20. juni 1945), Kristian Løkens, utsagn om at det hadde lyktes NSB å holde tyskerne unna noen nye vognsett under krigen. De tyske jernbanelederne hadde overværet et par prøvekjøringer, men NSBs menn hadde unngått å gi fra seg vognsettet ved å si at det var tekniske feil (noe det ikke var).³²³ Ett annet eksempel foreligger i et av dokumentene som var knyttet til landssvikersaken mot den tidligere distriktssjefen i Trondheim, Bjarne Vik. Her kom det fram at Vik, etter han ble innsatt av NS som generaldirektør 1. mai 1944, hadde lagt ned betydelig innsats i å få løslatt arresterte jernbaneansatte. At Vik var ”tyskvennlig”³²⁴ hjalp nok saken, men overingeniøren hadde såpass mye innflytelse på okkupasjonsmakten, at det lyktes ham å få dem løslatt.³²⁵ Dette viser at det fantes utveier, hvis man søkte dem. Et annet aspekt ved saken er at det kan tyde på at utveier var lettere å nå hvis man ikke var fiendtlig innstilt til Kodeis og OT. Ved å være en tydelig kollaboratør ser det ut til at det var enklere å finne handlingsrom der man ønsket å handle.

³²² Uttalt av Sverre Lilleeng (90) over e-mail den 12. april 2013.

³²³ Løken 1945: 180

³²⁴ RA/LA/OPK/nr.117/7: Angår: ”Generaldirektør” Bjarne Vik, Oslo, mistenkt for landssvik. 10.11.1945

³²⁵ RA/LA/OPK/nr.117/7: Sak nr. 2606/45 – distriktssjef Bjarne Vik, f. 8/12.1893. 28.03.1946

4.6 " Vi har full rett til å glede oss"³²⁶ – ingen tegn til anger hos NSB

Hadde NSB tro på at Hitlers arktiske jernbane ville bli gjennomført, og at OT kunne nå Kirkenes i løpet av et par år?

”Enhver som hadde kjennskap til jernbanebygging i disse trakter (Mo – Fauske), var dog med en gang klar over at det var likeså umulig å gjennomføre en slik oppgave som det er lett å gi den. Men jernbanens folk anså det ikke hensiktsmessig å oppta noen diskusjon med tyskerne om dette spørsmål.”³²⁷ Ordene tilhører Fin Hvoslef, og oppgaven han referer til er Hitlers idé om jernbane til Kirkenes med de tidsfrister som var satt.

I *Hitlers Polareisenbahn* argumenterer Petersen for at hele Polareisenbahn-prosjektet var en enorm feilinvestering hva arbeidskraft, materialer og transportkapasitet gjaldt. Et bilde på de urealistiske målene kom fram i begynnelsen av 1943 da major Benninghofs lanserte en ny plan for Nordlandsbanen: Arbeidskraften skulle økes med 9 000 mann (kun på strekningen Mo – Fauske), og for å gi disse arbeiderne et sted å bo måtte 250 brakker måtte transporteres til anlegget.³²⁸ Hva tenkte NSB selv oppe i alt dette? Hvis det var slik Fin Hvoslef sa, at enhver som hadde kjennskap til jernbanebygging forstod at det var umulig å gjennomføre, hvorfor fortsatte NSB da samarbeidet med OT?

Hvoslef utsagn i en artikkel i Tekniske meddelelser fra NSB etter krigen³²⁹ synes passende å bruke som svar på spørsmålet: ”For den som hadde litt realistisk sans og fulgte med i krigens gang, var det allerede i 1943/44 helt klart hvem som ville gå seirende ut av stormaktsoppgjøret. De som jobbet på Nordlandsbanens anlegg visste at tyskerne innsats utelukkende ville komme etterkrigs-Norge til gode. Med god samvittighet hjalp de derfor til så godt de formådde.”³³⁰ Og hvis Hvoslef, overingeniøren fra Mosjøen og senere distriktssjefen ved Nordlandsbanen, mente dette så må det vel ha vært gjeldende for store deler av i NSB-ledelsen? Likevel fortsatte samarbeidet, for endelig å kunne ferdigstille en lenge etterlengtet jernbane?

³²⁶ Ellingsve 1995: 16. Sitatet er hentet fra Nordland Fylkes jernbanekomite sin beretning i 1949 om jernbanebygging i Nordland under krigen.

³²⁷ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/13: Fin Hvoslef, skriv om arbeidet på Nordlandsbanen under krigen, udatert men skrevet etter krigens slutt.

³²⁸ Petersen 1992: 149 - 150

³²⁹ Det fremgår ikke av Arvid Ellingsves bok når Fin Hvoslef uttalte seg til Tekniske meddelelser (som for øvrig er det tekniske tidsskriftet for Norges Statsbaner).

³³⁰ Ellingsve 1995: 15

Sverre Lilleeng mente alle som var på anlegget stod på det de kunne for å hjelpe nordlendingene å få jernbane. ”Samarbeidet mellom jernbanen og tyskerne var hundre prosent. Jernbanens folk og folk i bygda ønsket jo at Nordland skulle få en jernbane. Hitler hadde gitt ordre om at jernbanen skulle bygges helt til Kirkenes, men de norske jernbanearbeiderne som vi jobbet med der opppe bare lo av Hitler. De skjønnte at han ikke hadde peiling på hvordan naturen var i Norge, og at OT aldri ville nå Kirkenes.”³³¹ Lilleengs mening alene kan ikke brukes som den rådende menige jernbanemanns oppfatning, fordi vi vet ikke hva den gjengse jernbanearbeider tenkte. Men det vi vet er at dette er Lilleengs observasjon, og utsagnet kan derfor benyttes som nettopp det det er: *én* jernbanearbeiders betraktning av samarbeidet mellom NSB og OT. Spørsmålet blir da: Kan denne tankegangen også ha vært gjeldende for NSB-ledelsen? Og hvordan kan man så legitimere samarbeid med okkupasjonsmakten for ettertiden ved å si at man aldri trodde de ville nå fram med prosjektet?

Det blir problematisk når påstanden om at man samarbeidet med ”god samvittighet” ikke kan stå på grunn av bruken av tvangsarbeidere og krigsfanger. Hvis denne arbeidskraften aldri hadde vært benyttet så hadde påstanden vært *mer* gjeldende, men vil likevel ikke frikjenne det samarbeidet som ble inngått. Man valgte faktisk å samarbeide med okkupasjonsmakten, og som kildene har vist, var man ikke i en tvangssituasjon – det fantes handlingsrom.

Fortellingen om fangene ble ikke tatt med da Nordland Fylkes jernbanekomite skrev sin beretning om arbeidet som var blitt gjort under krigen: ”Uten tyskerne hadde banebygging formodentlig ligget langt tilbake i forhold til hva den gjorde ved kapitulasjonen i 1945. Vi har full rett til å glede oss over, at den er nådd så langt som den er, det er et av de meget få positive goder som tyskerne har etterlatt seg. Da banen ikke ble bygget for våre blå øynes skyld, men av utpregede militære årsaker.”³³²

Helge Ryggvik skriver i NSBs jubileumbok fra 2004: ”Det faktum at tyskerne satte inn så mye på å få fullført nettopp disse strekningene, burde kanskje tilsi at jernbaneansatte på alle nivåer her burde ha satt på bremsene og gjort det så vanskelig som mulig for tyskerne” før han lenger ut i avsnittet følger opp med ”NSBs gjennomgående interesse var først og fremst å sørge for at når Sørlandsbanen og Nordlandsbanen først ble bygd, så måtte det gjøres

³³¹ Intervju av Sverre Lilleeng (90) gjort den 1. november 2012.

³³² Ellingsve 1995: 16

skikkelig.³³³ Hvis så er tilfelle, hvordan kunne NSB-ledelsen begrunne sin deltagelse, ved at de ønsket at arbeidet ”skulle gjøres skikkelig”?

I skriv fra 2. mars 1946 argumenterte Anton Faye for at NSBs tilstedeværelse på Nordlandsbanen ikke hadde vært en ”tysk affære som måtte forhindres”, fordi det var ”Statsbaneingeniørens plikt å søke arbeidet fremmet etter de foreliggende norske planer i et så hurtig tempo, at tyskerne ikke skulle føle seg beføyet til å gripe inn”.³³⁴ Problemet med denne argumentasjonsrekken er at de opprinnelige norske planene aldri tok utgangspunkt i at krigsfanger og tvangsarbeidere skulle bli benyttet på jernbanens anlegg. Når Faye konkluderte med at Vik kun fulgte ”foreliggende norske planer”, var dette faktisk bare halvveis riktig. Omstendighetene var endret. I tillegg klarte aldri NSB å gjennomføre arbeidet i et så ”hurtig tempo, at tyskerne ikke skulle føle seg beføyet til å gripe inn”. Dermed har man valgt å fortsette arbeidet, med utgangspunkt i planene fra 1923, men med tysk materiale, arbeidskraft og ressurser. Hvordan har NSB valgt å legitimere det?

Ryggvik forklarer det slik: For den enkelte jernbanemann var det en motvillig tilpasning, mens jernbanen som transportsystem lot seg viljeløst forme av ut fra okkupasjonsmaktens interesser. Jernbanen ble bygget fordi folk flest ville ha jernbane, selv om tyskerne også tjente på det.³³⁵ Denne forklaringen er for enkel. Etter hva kildene viser, lot jernbanen seg ikke viljeløst forme. Tvert imot handlet flere ledende aktører innad i NSB nokså målrettet. Kildene vitner ikke om bruk av strukturell tvang, men heller om at det fantes handlingsrom og valg, selv om NSB var i en svært presset situasjon. Bevisste valg ble tatt, ingen NSB-ledere ble skutt og Nordlandsbanen ble bygget hurtigere og lenger enn noe tidligere statsbudsjett hadde laget rom for.

4.6.1 Et problematisk samarbeid

En ting er hvordan samarbeidet mellom OT og NSB skulle være på papiret, en annen ting er hvordan det utartet seg i praksis. Så hvordan valgte NSB å samarbeide med OT?

Selv om både NSB og OT var skjønt enige om at banen skulle bygges betød ikke det at det ikke oppstod gnisninger. 2. mai 1943 beskrev Overbyggsleder Dr. Renner ved OBL

³³³ Ryggvik 2004: 38

³³⁴ RA/LA/OPK/nr.117/7: *Ad beskyldninger mot daværende overingeniør Bjarne Vik for unasjonalt holdning ifm den forserte bygging av Nordlandsbanen.* 02.03.1946: 4

³³⁵ Ryggvik 2004: 48

Nordlandbahn samarbeidet mellom OT og NSB på denne måten: ”Det mangler interesse for bygningsmessige fremskritt og det finnes ikke initiativ fra NSBs side. Hvis Wehrmacht virkelig ønsker å få ferdig denne banen må de gjøre arbeidet selv.(...) Innlosjeringen av de 13 000 nye arbeiderne er det OT som må stå for, NSB har ikke nok overblikk over situasjonen til å ta seg av dette.(...) De norske firmaene har siden starten av byggingen kun arbeidet med 50 prosent effektivitet uten at man vet grunnen til dette. Det er derimot et tveegget sverd, de gjør lite nytte for seg på anleggene, men det er uvisst om det hjelper å straffe dem. Vi er avhengig av deres arbeid, selv om det ikke er spesielt godt.(...) Jeg ønsker at NSB skal få mindre gjennomslagskraft, og at OT skal få mer, særlig på de krigsviktige spørsmålene. Hvis jeg ikke får det slik, tror jeg byggingen blir unødvendig forvansket og satt i fare, og at vi vil tape mye tid.”³³⁶

At OT ønsket at nordmennene arbeidet raskere er intet nytt. Men at de norske firmaene kun arbeidet med 50 prosent effektivitet stemmer ikke overens med tidligere overingeniører forklarings om at man gjorde det man kunne for å få banen ferdig. Heller ikke Sverre Lilleengs uttalelser står i stil med dette. Hvorfor? Ifølge Tor Jacobsen hadde det blant nordmennene, krigsfangene og tvangsarbeiderne utviklet seg en merkelig gå-sakte-teknikk.³³⁷ Kan svaret være at den gjengse arbeider gjorde det han kunne for å hindre tysk krigsvirksomhet, mens NSB-lederne gjorde det de kunne for å tilfredsstille de tyske lederne slik at de ikke ville bli avsatt?

Ryggvik har påpekt at tilslutningen til motstandsbevegelsen blant jernbaneansatte var stor. Verkstedansatte reparerte for eksempel lokomotiver som tyskerne trengte langsommere enn de vanligvis ville gjort, og mange jernbanemenn hjalp motstandsbevegelsen med forsendinger over svenskegrensen. Likevel klarte de å omgå tyske soldater i det daglige. Ryggvik mente det var fordi de tyske soldatene stort sett var utkommanderte soldater uten sympati for nazismen.³³⁸ At de norske arbeiderne på banen derfor kunne jobbe langsommere enn normalt, uten å bli straffet, var sannsynlig. Kåre Kristiansen arbeidet som telegrafist på Mosjøen stasjon fra 1942 til 1944 og skrev i sine memoarer om hvordan han opplevde samarbeidet med tyskerne: ”Det utviklet seg et samspill som nærmest gikk ut på at tyskerne lot seg lure av oss

³³⁶ RA/RAFA-2188/Hg-L0003/0009: *Vorschlag über die Zusammenarbeit zwischen OBL und NSB bezw. Zwischen OBL und norw. Wegwesen.* 02.05.1943

³³⁷ Jacobsen 1987: 91

³³⁸ Ryggvik 2004: 42 - 44

til en viss grense, men hvor vi på vår side respekterte nettopp denne grensen. (...) Hva skulle en ung telegrafist sette opp mot en løytnant, en kaptein eller kanskje en major (...). Vi lærte oss i midlertidig visse triks. (...) Man kunne skremme vettet av mang en høy offiser hvis man hadde lært seg navnet på en general i nærheten.”³³⁹ Verre var det nok for NSB-ledelsen, som stod i fare for å miste jobben sin hvis de ikke samarbeidet.

Selv om kildene ikke vitner om harde straffer, livstruende følger eller andre alvorlige trusler mot NSB-ledelsen, var muligheten for å bli sparket fra jobben tilstede. De fleste NSB-ansatte ved Nordlandsbanen hadde nok overingeniør Arne Langelands avskjedigelse fra 1941 friskt i minne. Major Benninghof presset NSBs hovedstyre til å avsette Langeland fra sjefsjobben i Mosjøen da overingeniøren ble for pågående i sine kvalitetskontroller. Arne Langeland ble erstattet av Gunnar Kavli, enn mann som for øvrig også tok til motmæle da kravene ble for urealistiske. Likevel beholdt han jobben fram til 1942, da han fikk stillingen som banedirektør.³⁴⁰

OT satte nok ikke pris på tyskfiendtlige jernbanemenn, og flere arbeidere ble arrestert i løpet av krigen. Likevel var både Kodeis og OT avhengig av å ha dyktige folk i lederstillingene, og det var nok ikke i deres interesse å fjerne for mange av NSBs ingeniører. Men hvis misnøyen blant en av NSBs ledere ble for tydelig, fantes det da noen annen utvei enn at personen ble fengslet og fjernet fra anlegget?

Falck-Ytter skrev dette i juni 1945: ”Tyskerne inngrep var jo som regel meget ubehagelige for administrasjonen, og det løp jo heller ikke av uten rivinger som førte til at enkelte ble fjernet fra sine stillinger.”³⁴¹

I forbindelse med en ansettelse av entreprenørfirmaet Faber & Svensson, som skulle utføre tunnelarbeid mellom Rognan og Fauske, skrev Willi Henne til OBL Nordlandsbahn 17. mai 1943: ”NSBs byggeledelse sin holdning har vært til besvær (...). Overingeniør Hvoslef har ved ankomsten til firmaet ropt: ”Achtung, es kommt eine NS-Firma!”. I denne sammenheng skal også ”Quisling-Ratten” ha vært sagt. Det er allment kjent at Hvoslef og hans medarbeidere er utpregede Jøssinger.”³⁴² I det tidligere nevnte udaterte referat fra møte mellom NSB og OT i slutten av mai 1943 ba OTs utsendte NSB-ledelsen om å sørge for et

³³⁹ Kåre Kristiansen, *Når sant skal sies, På politikens hovedspor og sidelinjer gjennom 50 år*. Oslo 1989: 109

³⁴⁰ Ellingsve 1995: 24

³⁴¹ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/27:Overingeniør Falck-Ytter, *Jernbanebyggingen i Norge under krigen*, 18.06.1945: 5

³⁴² RA/RAFA-2188/Hg-L0003/0009: *Vermerk über die Einstellung der NSB-Bauleitung gegenüber der Firma Faber & Svensson*. 17.05.1943

godt og positivt samarbeid i byggingen av Nordlandsbanen. De ba også om at kommunikasjonen mellom de ulike anleggene i Nordland og overingeniøren (Fin Hvoslef) burde gå bedre.³⁴³ OTs ønske om bedre kommunikasjon ser ut til å ha vært en henvisning til tidligere tyskerfiendtlige utspill fra Hvoslef. Men hva ble så konsekvensen? Kunne en ledende NSB-mann åpent proklamere sin misnøye mot okkupasjonsmakten, uten at det fikk konsekvenser?

Grensepolitibetjent Ruwelt ved Mosjøen skrev i brev til kommandanten for sikkerhetspolitiet i Norge at Bjarne Vik (som på tidspunktet var distriktssjef i Trondheim) sympatiserte sterkt for NS, mens Hvoslef fikk stempelen ”Königstreu”.³⁴⁴ For Fin Hvoslef sin del endte det med at han under OTs tid ble hentet og arrestert av Gestapo.³⁴⁵ De eksakte grunnene for Hvoslefs arrestasjon er utelatt i kildene, men med tanke på hans utsagn og tyskernes beskrivelser av ham, er sannsynligheten for at han ble arrestert på grunnlag av sin tyskfiendtlighet, relativ stor. Hvoslef satt derimot ikke lenge i fengsel. Daværende generaldirektør Bjarne Vik forlangte hans løslatelse, og fikk viljen sin.³⁴⁶

Dette kapittelet har vist at det fantes handlingsrom for NSB-ledelsen og at ingen kilder vitner om strukturell tvang. Handlingene var institusjonelle, aktørene handlet ut ifra hva de mente ville tjene NSB og Nordlandsbanen best etter krigens slutt. Valg om samarbeid og kollaborasjon ble tatt, og situasjoner som da Langvik Hansen ”lurte” den tyske byggeledelsen er et godt eksempel på at man ikke var tvunget men pragmatisk.

³⁴³ RA/RAFA-2188/Hg-L0003/0009: *Vermerk über eine Besprechung zwischen NSB und OT*. Mai 1943

³⁴⁴ RA/LA/OPK/nr.117/7: *Betr.: Überprüfung des norw. St. Obering. Bjarne Vik, geb. 08.12.1893 in Drontheim, wohnt in Mosjøen*. 24.02.1942

³⁴⁵ Det fremgår ikke av kilden når fengslingen fant sted, men det må ha skjedd etter at Vik ble generaldirektør 1. mai 1944, da han fikk Hvoslef fri mens han innehadde denne stillingen. Det er for øvrig ikke spesielt viktig når fengslingen skjedde, så lenge man vet det forekom under OTs tid.

³⁴⁶ RA/LA/OPK/nr.117/7: *Avhør av vitner i saka vedr. Generaldirektør Bjarne Vik, avgitt av krim. Konst. Per Helstad ved landsvikavd. C. D.* 14.06.1945

Kapittel 5: Krigsfanger og NSB – en historie om gråsoner

NSB har i etterkrigstiden fremstilt historien om forseringen av Nordlandsbanen på denne måten: Det var Wehrmacht og OT som hadde ansvaret for krigsfangene og tvangsarbeiderne som ble brukt som arbeidskraft på Nordlandsbanen, NSB hadde kun ansvar for anleggsarbeidet og det som var av ren byggmessig art. Det var også slik arbeidsfordelingen var på anleggene, men NSB beholdt sin byggeledelse og en viss grad av autonomi på strekningen fram til Fauske. I kildene foreligger det derimot indisier på at NSB-ledelsen hadde relasjoner til krigsfangene og tvangsarbeiderne, relasjoner som NSBs overingeniører har valgt ikke å fortelle om. Det er fremdeles ingen tvil om at det var tyskerne som hentet inn, mishandlet og likviderte fanger, men NSBs påstand om at de kun var involvert i den bygningsmessige delen av arbeidet ved Nordlandsbanen stemmer ikke overens med funn i arkivene. NSB var inne i en gråsoner da de skrev brev om bestilling av fangebrakker til Kodeis, sendte brev om oppbevaring av mat for fangene, var på omvisning i fangeleirer sammen med tyske offiserer, sørget for fettforsyninger til arbeidere og henstilte den tyske byggeledelsen om forflytning av arbeidere.

Dette kapittelet er todelt, der jeg i første del (5.1 – 5.4) redegjør for situasjonen rundt krigsfangenes ankomst, opphold, arbeid og matsituasjon, for å kunne plassere dem innenfor jernbanebyggingen i Nord-Norge. Herunder følger et viktig skille: 11. januar 1942 sendte Bjarne Vik et brev til Kodeis der han skrev at krigsfanger kunne tas i bruk hvis det ikke var mulig å oppdrive nok vanlige arbeidere. Dette er første kilde hvor NSB *ikke* motsetter seg Kodeis' ønske om å bruke av krigsfanger på jernbaneanleggene. Høsten 1942 ankom de første fangene, og hverdagen og arbeidet på Nordlandsbanen endret seg svært mye. Siste del (5.5) blir brukt til å argumentere for at NSB var mer involvert i fangenes innlosjering, forpleining og levestandard enn det som hittil har vært kjent i forskningslitteraturen, NSBs egne jubileumsbøker og de tidligere overingeniørenes skriv og fordrag. Min tese er at NSB-ledelsen aktivt valgte å være mer involvert i fangenes liv, som et slags nødvendig onde, for ikke å miste kontrollen over arbeidet ved anlegget.

5.1 Omfang

Det ble fraktet omkring 140 000 krigsfanger og tvangsarbeidere fra 16 forskjellige land til Norge under krigen.³⁴⁷ Det opereres med mange ulike tall hva antall tvangsarbeidere og krigsfanger på Nordlandsbanen gjaldt. Thor Bjerke mener at antall krigsfanger i 1945 (på hele anlegget) var på 21 600.³⁴⁸ Dette samstemmer med tall funnet i Bundesarchiv i Berlin, der antall krigsfanger ved Nordlandsbanen og Polarbanen (Kirkenes, Alta og Moen, indre Troms) 25. april 1944 var 21 307.³⁴⁹ (For mer spesifikke tall, se appendiks side 111)

Leiv Kreyberg, som ble satt til å lede frigjøringen av krigsfangene i Nordland i mai 1945, har anslått at det totale antallet krigsfanger i Nordland lå på cirka 34 000.³⁵⁰ I OT-arkivet finnes det en oversikt over antallet arbeidere EW hadde innenfor jernbanebygging 25. juni 1944: I kategorien ”Hilfsarbeiter” var det 18 391 stk., mens det var 16 855 krigsfanger.³⁵¹ Av norske oppgaver i Ellingsve-arkivet datert 15. august 1944 fremgår det at arbeidsstyrken mellom Mo og Bodø var på 15 784, der 11 845 var krigsfanger.³⁵² Dette er relativt lave tall sammenlignet med de 145 000 sovjetiske krigsfanger Falkenhorst hadde sett for seg skulle brukes i byggingen av Nordlandsbanen.³⁵³ Så mange arbeidet det med andre ord aldri ved banens anlegg, og som nevnt er det vanskelig å anslå hvor mange fanger som arbeidet på anleggene under krigen. Hvorfor er det slik?

Grunnen til at tallene spriker så mye kan være fordi en del fanger rømte, mange døde uten å bli en del av statistikken og hele leirer ble flyttet etter hvert som arbeidet med jernbanen skred fram.³⁵⁴ I tillegg ble mange fanger forflyttet mot slutten av krigen, og tyskerne hadde med seg fanger under tilbaketrekingen fra nordfronten.³⁵⁵ Denne oppgaven skal ikke slå fast eksakt hvor mange fanger det var langs Nordlandsbanens anlegg, siden flere forfattere har forsøkt dette før meg og endt opp med svært ulike tall. Det er likevel verdt å nevne at Marianne N.

³⁴⁷ Charles Utvik, *Krigsfangeleirer i Nordland – forskningshistorie, bevaringsstatus og forvaltningsstatus i samtidsarkeologisk perspektiv*. Masteroppgave ved NTNU 2012: 4

³⁴⁸ Bjerke 2012: 39

³⁴⁹ BA/R50I/94/ *Arbeitseinsatzstatistik*

³⁵⁰ Leiv Kreyberg, *Frigjøringen av de allierte krigsfanger i Nordland 1945*. Oslo 1946: 11

³⁵¹ RA/RAFA-2188/Hh-0015: *Übersicht die angestellten- und Arbeiterein der Einsatzgruppe Wiking einschl. Transportgruppe Todt und Transportflotte Speer*. 25.06.1944

³⁵² SA/NSB/Ellingsve-samlingen/21: *Oppgave per 15.08.1944 over funksjonærer og arbeidere beskjeftiget ved Nordlandsbanen Mo-Bodø*.

³⁵³ Soleim 2009: 140, Odd Storteig, *Krigsfangens historie*. Bodø 1997: 6

³⁵⁴ Slottemo 2007: 250

³⁵⁵ Birgit Koch, *De sovjetiske, polske og jugoslaviske krigsfanger i tysk fangenskap i Norge 1941 – 1945*. Hov.opp. Universitetet i Oslo 1988: 101

Soleims doktorgradsavhandling fra 2004 innehar de mest sikre³⁵⁶ tallene: 44 000 mann arbeidet totalt på strekningen Mo – Drag høsten 1944, derav 21 600 fanger, 14 000 tyske fangevoktere og 8 700 OT-folk.³⁵⁷ Når det gjelder antall døde fanger har dette vært vanskelig å anslå for forskerne, men rundt 20 000 av de østeuropeiske fangene skal ha mistet livet i Norge under krigen, deriblant 13 700 sovjetiske krigsfanger. Det er altså ikke et tall som står gjeldende kun for Nordlandsbanen og jernbanebygging. I de fem nordligste fylkene ble det funnet 8 651 graver.³⁵⁸ I mastergraden *The causes of mortality of the Soviet prisoners of war in German captivity in Norway, 1941-1945* har Mari O. Lundemo anslått at dødeligheten blant sovjetiske krigsfanger i Norge var på 13 prosent, for polske krigsfangene var på 9,8 prosent mens de jugoslaviske partisanerne hadde en dødelighetsrate på 73 prosent. Lundemo påpeker også at fanger ofte ble gravlagt der de døde, og dermed ble liggende i navnløse graver, som de ligger i den dag i dag.³⁵⁹

5.2 Leirsystemet

Hvordan så leirsystemet til tyskerne i Nord-Norge ut? Leirene i Nordland var en del av det tyske fangeleirsystemet som bestod av ulike leire, fengsler og forvaringssteder. I boken *Helter, svikere og mordere* fra 2011 beskriver Michael Stokke de ni ulike leirkategoriene som fantes i det tyske systemet under andre verdenskrig. Leirene langs Nordlandsbanens tilhørte to kategorier; Den første gikk under navn som ”Sonderlager”, ”Arbeitserziehungslager” og ”Strafgefangenenlager” og var leirer for tyske og utenlandske straffanger der behandlingen var ekstra hard. Den andre kategorien var leirer for sivile tvangsarbeidere, både tyske og utenlandske, og gikk under navn som ”Arbeitslager”, ”gemeinschaftslager” og ”Wohnlager”.³⁶⁰ Det er vanskelig å fastslå antallet leirer som ble satt opp av tyskerne i Nordland, Troms og Finnmark under andre verdenskrig fordi mange av leirene ble lagt ned etter hvert som arbeidet med banen skred fram. Forfatter Odd Storteig har anslått at det på det

³⁵⁶ Marianne Soleims tallmateriale er basert på kildemateriale fra OT-arkivet (OBL Fauske og OBL Narvik). Soleim sa dette om tallmaterialet i mail 4. april 2013: ”Dette tallet er nok det nærmeste man kommer i en rekonstruksjon av antallet fanger siden det var OT som hadde mest detaljert informasjon om antallet fanger på Nordlandsbanen. Jeg vet ikke om forskere som har presentert nyere tall.”

³⁵⁷ Marianne Neerland Soleim, *Sovjetiske krigsfanger i Norge 1941 – 1945 – antall, organisering og repatriering*. Dr.avh. Universitetet i Tromsø 2004: 210

³⁵⁸ Soleim 2009: 97

³⁵⁹ Mari O. Lundemo, *The causes of mortality of the Soviet prisoners of war in German captivity in Norway, 1941-1945*. Masteroppg. University of Helsinki 2010: 64 - 65

³⁶⁰ Michael Stokke og Kjartan Rødland, *Helter, svikere og mordere. Espeland fangeleir*. Bergen 2011: 24

meste lå 50 leirer mellom Korgen (som ligger nordøst for Korgfjellet) og Narvik.³⁶¹ Charles Utvik skriver i sin masteroppgave fra 2012 at det kan ha vært mellom 100 og 120 fangeleirer i bruk i Nordland under andre verdenskrig.³⁶² På side 110 i appendiksen foreligger det en liste med de 58 fangeleirer jeg har kommet over.

Fangeleirene langs Nordlandsbanen var stort sett bygd opp nokså likt (men varierte i størrelse), der fangebrakkene lå i to rader med fronten mot hverandre og med en åpen gate mellom som oppstillingsplass. Tre-fire meter høye piggrådgerder rammet inn leirene, og ofte to sett med en meters mellomrom. Det ble også holdt døgnkontinuerlig vakt, og i for eksempel Messingslett leir var det tre vaktårn og ei vaktbu. Det var cirka 10 – 15 russere per vakt, og sammen med offiserer, sjåfører og kjøkkensjef var det minst 50 – 60 tyskere i leiren. Vaktene var ordinære befal og menige i Wehrmacht, men det fantes også noen nordmenn.³⁶³ Brakkene var såkalte svensketelt, bygd i størrelsen fem ganger ti meter av bordplater i huntonitt.³⁶⁴ Ellers bestod brakkene av plankegulv, vinduer i begge gavlene, dør i den ene kortenden og sammenhengende brisker (køyesenger) i to eller tre etasjer langs langveggene. Fangene kunne ikke sitte helt oppreist i etasjebrikkene, og ut ifra bilder tatt av fangene inne i brakkene etter 8. mai 1945 ser det ut som det er cirka 70 – 80 cm mellom etasjene. På det trangeste fikk hver fange 40 cm å ligge på, men dette varierte stort i de ulike leirene.³⁶⁵ Midtgangen var én meter bred, og her stod en liten vedovn. En brakke inneholdt som regel 50 – 60 mann.³⁶⁶ Vaskerom var stort sett ikke å se i leirene, og latrinen var som regel en litt falleferdig bod. Ekskrementer ble ofte liggende utildekket og skapte en betydelig stank.³⁶⁷ Hvis fanger ønsket å vaske klær, spiseredskaper eller seg selv, var ofte et vann, en elv eller en bekk det fangene ble ført til. I flere leirer rant det en bekk gjennom gårdsplassen, som da ble den brukt som vaskested.³⁶⁸ Men var alle leire like ille?

Major Leiv Kreyberg, som ble beordret som sjef for alle fangeleirene i Nordland i 1945, presiserte i sin fortelling om krigsfangene at leirhygien varierte mye: ”Noen steder var det tørt og velstelt med pene latriner, andre steder var latrinene lagt høyt i terrenget med ufullstendig tømning og oversvømmelser.”³⁶⁹ Tyskerne hadde selvsagt ikke slik bostandard,

³⁶¹ Storteig 1997: 8

³⁶² Utvik 2012: 5

³⁶³ Slottemo 2007: 254

³⁶⁴ Huntonitt er tynne veggplater, som i dag brukes som veggpanel innendørs.

³⁶⁵ Evensen 1983: 97

³⁶⁶ Slottemo 2007: 252

³⁶⁷ Kreyberg 1946: 14

³⁶⁸ Kreyberg 1946: 30

³⁶⁹ Kreyberg 1946: 18

men derimot eget kjøkken og egne boliger utenfor piggrådene. De største fangeleirene hadde som oftest de dårligste sanitære forholdene.

Charles Utvik har i masteroppgaven *Krigsfangeleirer i Nordland* undersøkt restene etter fangeleire i Saltdal kommune i Nordland. Ved Bjørnelva (like ved Saltfjellplatået 680 m.o.h) har Utvik påpekt at leiren kan ha blitt endret i løpet av tiden den ble brukt. Han viser også til at brakkene i Berghulnes leir (som lå i en fjellskråning vest for Saltdalselva) var av to forskjellige typer, såkalte nissenbrakker og tyskerbrakker. Førstnevnte var prefabrikerte brakker, med sylindrerformet stålskjelett som var kledd med bølgeblikkplater. Tyskerbrakkene bestod derimot av prefabrickerte trelemmer, som i noen tilfeller også ble snekret sammen av krigsfanger på stedet.³⁷⁰

5.3 Hvem var fangene?

Hvem var de mange tusen fangene som kom til Norge for å bygge jernbane?

Det var flest russiske krigsfanger fra Den røde armé som ble benyttet i byggingen av Nordlandsbanen, men sivile sovjetiske krigsarbeidere (Ost-arbeider), Hilfswillige (flyktninger, frivillige), serbiske partisanere og polakker ble også hentet inn.³⁷¹ Felttogene på Balkan og i Sovjetunionen ga tyskerne rik tilgang på arbeidskraft. Fra juni 1942 ble de første jugoslaviske fangene sendt til Norge for å bidra til utbyggingen av *Festung Norwegen*. Fangene kom sjøveien fra Stettin (dagens Szczecin i Polen) til enten Bergen eller Trondheim, hvor de så ble transportert videre nordover. Dette var politiske fanger: Flertallet var serbiske partisanere, resten var fra alle samfunnslag, med ulik politisk oppfatning og gutter helt ned i 13–14-års alderen.³⁷² Ifølge Marianne Soleim ble det allerede i mai 1942 sendt 6 750 sovjetiske krigsfanger til Norge,³⁷³ og kun et par måneder senere ba OT om å få tilsendt 5 000 nye. 4 000 av dem skulle brukes til jernbanebygging.³⁷⁴ Ved strekningene Mo – Fauske og Fauske – Korsnes trengte OT en arbeidsstyrke på 24 000 mann. Å hente inn en slik arbeidsstyrke krevde store ressurser, ressurser som blant annet skulle bygge ferdig fangeleirene. I 1942 var ikke det tyske leirsystemet i Norge fullført, Nordlandsbanen kunne ikke ta imot like mange

³⁷⁰ Utvik 2012: 45 - 49

³⁷¹ Soleim 2009: 9

³⁷² Nils Parelius, Tilintetgjørelsesleirene for jugoslaviske fanger i Nord-Norge i *Samtiden, tidsskrift for politikk, litteratur og samfunnsspørsmål*. Årgang 69. Oslo 1960: 332 - 333

³⁷³ Disse havnet i Stalag 303 på Fåberg ved Lillehammer.

³⁷⁴ Soleim 2009: 128

fanger som Hitler hadde ønsket og dermed så det vanskelig ut å få fullført banen i henhold til de tidsfrister som var satt.³⁷⁵ Derfor kom fangene i puljer til både Norge og Nordlandsbanen.

Krigsfangene ble organisert i ”Kriegsgefangenen-Mannschafts-Stammlage”, såkalte ”Stalag” som fungerte som depoter for krigsfangene. I Norge fantes det fire slike: 303 (Fåberg), 322 (Kirkenes), 330 (Beisfjord) og 380 (Oppdal). Hit ble fangene sendt med en gang de ankom landet. Når lagrene begynte å bli tomme ”bestilte” OT ny arbeidskraft gjennom Sonderstab O³⁷⁶, som hadde ansvar for de tolv arbeidsbataljonene som ble hentet til Nordland.³⁷⁷ Organisasjonen ble ledet av oberst Buchwieser i Mo i Rana, som sørget for bevoctning og disiplin, mens Wehrmacht – ledet av general Richter – var ansvarlig for mat, klær, hygiene, legehjelp og de rettslige sidene ved fangenskapet. Fangene og tvangsarbeiderne var formelt sett underlagt Wehrmacht, men ble stilt til disposisjon for OT.³⁷⁸

Hvordan fangene ble behandlet var avhengig av hvilken fangekategori og nasjonalitet de hadde.³⁷⁹ Tyskerne så på de jugoslaviske fangene som kriminelle undermennsker, og de fikk dermed enda dårligere behandling enn sine russiske medfanger. Dette var ofte tidligere geriljasoldater eller motstandsfolk (såkalte partisanere) som ble fengslet som politiske fanger under SS.³⁸⁰ Historikerne Mark Spoerer og Jochen Fleischacker har i en artikkel om tvangsarbeid i Nazi-Tyskland fra 2002 rangert krigsfanger og sivilarbeidere i kategorier, ut ifra hvor de var fra og hvilke rettigheter de hadde. Nederst blant de sivile og krigsfangene finner man russerne og polakkene, i henholdsvis slavekategoerien og ”less-than-slave”-kategorien. Serbiske krigsfanger kategoriseres som tvungne, men med stemme (noe som betød at man til en viss grad ville bli hørt), mens de serbiske sivilarbeiderne, som da partisanerne var, kategoriseres som tvungne uten stemme.³⁸¹

³⁷⁵ Soleim 2009: 129 - 131

³⁷⁶ Det finnes ingen forklaring på hva Sonderstab O. var, men ordet betyr spesialenhet/stab, og som Sonderstab opprettet av okkupasjonsmakten ble nok også denne opprettet som en spesialenhet under Wehrmacht. Sonderstab O. hadde ansvar for de 12 arbeidsbataljonene som ble hentet til Nordland fra 1942.

³⁷⁷ Kreyberg 1946: 12, Soleim 2009: 102 – 107, Utvik 2012: 5

³⁷⁸ Slottemo 2007: 251

³⁷⁹ Storteig 1997: 7

³⁸⁰ Slottemo 2007: 252

³⁸¹ Mark Spoerer og Jochen Fleischacker, Forced Labourers in Nazi Germany: Categories, Numbers, and survivors, *The Journal of Interdisciplinary History*, vol. 33 nr. 2. Massachusetts 2002: 175

Men når ble de satt inn som arbeidskraft for å bygge jernbane i Nordland? Selv om de første krigsfangene og tvangsarbeiderne kom til Norge på forsommeren 1942 ankom ikke de første fangene Nordlandsbanens anlegg før sent på høsten samme år. Noen av de tidligste kildene som omtaler fanger på vei til Nordland og jernbanearbeid er et referat fra en samtale mellom overløytnant Schwarzenberger, rittmeister³⁸² Evers og kaptein Wilms 18. august 1942. 3 000 nye krigsfanger skulle komme fra Stalag 303 på Lillehammer, de hadde ikke med seg verktøy og ville bli plassert på sterkningen Storforshei – Fauske i små leirer med plass til 300 mann.³⁸³ I et referat fra møte (21. august 1942) mellom representanter fra Stalag 303 og Kodeis står det at man regnet med at de første fangene ville ankomme Nordlandsbanen i begynnelsen av september.³⁸⁴ Ifølge Marianne Soleim fikk OBL Nordlandsbahn først beskjed i september 1942 om at de var tildelt 9 000 krigsfanger. De første 3 000 skulle komme i oktober.³⁸⁵ De ble stasjonert fra Mo til Nabbvollen (som ligger mellom Hjartåsen og Krokstrand). Året etter kom enda flere fanger til, og fra 1944 var det fangeleirer på hele anlegget Mo – Fauske.³⁸⁶ Innsatsen og ressursbruken til Wehrmacht og OT var enorm, Hitler ville ha jernbanen bygget for enhver pris, uavhengig om Falkenhorst mente at det ikke var mulig å gjøre det på to år.³⁸⁷

5.4 "Kommet hit for å dø" - Behandlingen av fangene

*"Det var et transporttog med russiske eller serbiske fanger. Vi hadde ennå ikke fått så mange av dem nordover; Noen hadde vi sett – selv om de aldri hadde vært i så elendig forfatning som disse(...) I dagevis hadde de vært sperret inne i disse lukkede vognene, og hadde ikke engang kommet ut for å gjøre sitt fornødne. De bokstavelig talt vasset i sine egne ekskrementer og urin. Hva de hadde fått av mat, vet jeg ikke, men det lille glimtet jeg fikk av dem, fortalte meg at dette var sterkt underernærte mennesker som gikk en dyster skjebne i møte".*³⁸⁸ Ordene tilhører telegrafist Kåre Kristiansen, som beskrev hva han så en juninatt i 1942 ved Mosjøen stasjon. For hvordan ble egentlig krigsfangene og tvangsarbeiderne behandlet, og var det noen forskjell ut ifra hvilken leir man var i?

³⁸² Rittmeister i kavaleriet: Offisersgrad som svarer til kaptein

³⁸³ RA/RAFA-2188/Hg-L0001/0003: *Aktenvermerk. Besprechung (...) am 18.08.1942*

³⁸⁴ RA/RAFA-2188/Hg-L0001/0003: *Niederschrift zur Besprechung im Stalag 303, Faaberg, über die Einrichtung eines Kriegsgefangenenlagers bei der Nordlandsbahn. 21.08.1942: 1*

³⁸⁵ Soleim 2009: 141

³⁸⁶ Ellingsve 1995: 82

³⁸⁷ Soleim 2009: 140, Storteig 1997: 6

³⁸⁸ Kåre Kristiansen, *Når sant skal sies, På politikens hovedspor og sidelinjer gjennom 50 år*. Oslo 1989: 119

Fangene fikk ulik behandling i de ulike leirene. Leiren på Bakken hadde for eksempel ingen dødsfall på de tre årene den var operativ, og i Sundbyleiren døde kun 9 av rundt 500 mann. I de fem første ”serberleirene” i Nord-Norge døde derimot rundt 1 750 av 2 500 jugoslaviske fanger i løpet av det første året. Odd Storteig har i heftet *Krigsfangenes historie* fra 1997, pekt på at kommandantene var svært forskjellige. Noen fangevoktere var brutale, mens andre var mer menneskelige. Tor Jacobsen har i boken *Slaveanlegget* pekt på det samme, da han omtalte en kommandant som på folkemunne ble kalt ”bestefar”. Han lot fangene arbeide på gårdene i bygda mot at de fikk mat som betaling.³⁸⁹ Men det var ikke bare kommandantenes grad av vennlighet som definerte behandlingen fangene fikk. Rivalisering mellom personell i Wehrmacht og OT var også med på å utforme hverdagen til fangene, som dermed kunne være nokså vilkårlig.³⁹⁰

Fangene fikk lite mat, de bodde svært dårlig, arbeidet meget hardt og ble ofte behandlet på en meget brutal måte. Geneve-konvensjonens prinsipper for behandling av krigsfanger ble ofte brutt, særlig når det gjaldt de østeuropeiske fangene.³⁹¹ Først i mars 1943 fikk jugoslavene formell status som krigsfanger, Wehrmacht tok over vaktholdet og ble til en viss grad overvåket av Røde Kors.³⁹² Dette førte til at fangene etter hvert fikk motta pakker, og at leger blant fangene fikk behandle syke kamerater med primitive hjelpemidler. Før den tid var det SS-kommandosoldater som holdt vakt over fangene, og Odd Storteig har karakterisert perioden fram til 1943 som den verste for fangene, da massehenrettelser, nakkeskudd og henging var en del av hverdagen.³⁹³ Nils Parelius omtalte i en artikkel i *Samtiden* i 1960 de brutale fangevokterne som mishandlet og drepte mange krigsfanger og tvangsarbeidere, fram til det tidspunktet da Wehrmacht tok over. Deriblant var det også norske voktere, såkalte Hirdmenn, som var med på å mishandle fangene.³⁹⁴ Cveja Jovanović var tidsvitne fra

³⁸⁹ Jacobsen 1987: 78

³⁹⁰ Soleim 2009: 129

³⁹¹ Konvensjonen av 1929 (den tredje traktaten etter første konvensjon i 1864) var godtatt av Tyskland, og beskriver krigsfangers rettigheter og plikter i detalj. Sovjetunionen hadde ikke skrevet under på konvensjonen, og dette brukte tyskerne som argumentasjon for at de ikke trengte å følge reglene overfor de sovjetiske krigsfangene. Av nevneverdig verdi er blant annet at krigsfanger ikke kunne bli tvunget til arbeid som blir utnyttet militært eller regnet som krigsviktig. De skulle ha forpleining som var lik den forpleining soldater i det landet de var fanger for hadde. Fangene skulle ha indre selvstyre. Tortur, fysisk avstraffelse og represalier var forbudt. De kunne ta imot og sende brev og pakker.

³⁹² Koch 1988:12

³⁹³ Storteig 1997: 8 - 9

³⁹⁴ Parelius 1960: 338 - 341

fangeleirene i Nordland, og beskrev ”Quislingene” (de norske hirdvokterne)³⁹⁵ som verre og farligere enn de tyske: ”De jager, slår med geværkolben, stikker med bajonett, skyter... dreper”.³⁹⁶

Fangene ble altså behandlet særdeles dårlig. Hvordan var så helsetilstanden deres?

”Hvorfor behandler tyskerne folk på denne måten? Russerne skal jo arbeide på jernbaneanlegget og gjøre nytte for seg, men det kan de jo ikke uten mat. Kanskje er det ikke meningen at de skal arbeide, kanskje er de kommet hit for å dø?” Ordene tilhører den da tolv år gamle Helge Røtvoll som vokste opp like ved en fangeleir i Dunderland under krigen. Han var vitne til hvilken helsetilstand fangene var i, og benyttet enhver anledning til å stikke til dem litt ekstra mat gjennom gjerdet.³⁹⁷ Historiker Guri Hjeltnes beskriver lignende situasjoner i boken *Hverdagsliv under krigen*, da lokalbefolkningen ofte smuglet inn matpakker, tran og klær til fangene. Dette var selvsagt strengt forbudt, men barn kunne lettere smugle inn mat gjennom piggrådsgjerdene med sine små hender. Som takk fikk de ofte små trefigurer eller leker vridd sammen av ståltråd tilbake.³⁹⁸ Selv om maten fra lokalbefolkningen hjalp, var det ikke nok til å mette de flere tusen sultne krigsfangene og slavearbeiderne som befant seg i Nordland under andre verdenskrig.

Harde arbeidsdager, lite mat og liten eller ingen mulighet til å opprettholde normal hygiene førte til sykdom, sult og død blant fangene som arbeidet på Nordlandsbanen. En av årsakene til at mange ble syke var mangelen på skikkelig bekledning, og særlig vintertøy var mangelvare. Ifølge Pål Evensens artikkel i *Årbok for Rana i 1983* fikk aldri russerne utdelt fange- eller arbeidstøy. Fangene måtte gå i sine gamle uniformer som etter hvert gikk i oppløsning, og som deretter ble lappet sammen igjen hos leirskredderen. Mangelen på ordentlig vintersko førte også til sykdom, selv om fangene prøvde å minske skadene mest mulig med å pakke inn beina i papir og isolerende materiale.³⁹⁹

³⁹⁵ Det var i de jugoslaviske leirene i Nord-Norge at norske vakter fra Hirdvaktbataljonen (senere den norske SS-vaktbataljon) tjenestegjorde fra sommeren 1942 til våren 1943.

³⁹⁶ Jovanović 1988: 34

³⁹⁷ Jacobsen 1987: 39 - 41

³⁹⁸ Hjeltnes 1987: 78 - 79

³⁹⁹ Evensen 1983: 103

”En tredjedel av fangene er syke, en tredjedel er bare delvis arbeidsdyktig på grunn av sult og en tredjedel er arbeidsdyktige.”⁴⁰⁰ Denne nøkterne beskrivelsen fra den tyske byggeledelsen i Engankroken til OBL Fauske i februar 1945 sier mye om hvilken tilstand krigsfangene var i.

Matforsyningene var også svært sparsommelige. Å mette flere tusen menn hver dag, som i tillegg jobbet lange og harde arbeidsdager, mens det var krig og forsyningsproblemer, viste seg å bli vanskelig for Wehrmacht og OT. Fangene fikk stort sett tre måltider per dag, vanligvis suppe kokt på kål eller poteter. Sild eller klippfisk var oftest med som et tillegg i middagsporsjonen. Det var ikke nok kalorier til å dekke dagsbehovet til en fange som jobbet lang og harde timer, og mange sanket gress, sopp og bær på vei hjem etter endt arbeidsdag.⁴⁰¹ Likevel tok det ikke lang tid før alle som arbeidet på Nordlandsbanen forsto at matforsyningene kom til å bli et problem. Nordmennene merket også matmangelen, og en av NSBs brukskontrollører fra Oslo skrev brev⁴⁰² til generaldirektør Hoffes kontor med beskjed om at det ikke var mulig å skaffe seg tilstrekkelig med mat på Bjøllånes (hvor han var utplassert). Som svar fikk han at han som alle andre, også måtte han klare å finne alternativer løsninger.⁴⁰³

Når fangene ikke fikk de matrasjonene de burde etter en lang og slitsom arbeidsdag sank naturligvis deres yteevne også. Så hvordan fungerte de egentlig som arbeidskraft?

Marianne Soleim mener at tyske beregninger foretatt under krigen, der man anslo at en fanges arbeidsinnsats var omtrent halvparten av yteevnen til en vanlig tysk arbeider, gir det riktigste bildet av deres prestasjon som jernbanebyggere. Hvordan har Soleim argumentert for dette?

Fangene hadde stort sett en arbeidsdag på åtte timer, der gangtid til og fra arbeidsplassen kom i tillegg. Arbeidsdagene kunne også vare lenger. Russerne ble satt til arbeid som rydding av undervegetasjon, grøftegraving, vedsanking og snømåking.⁴⁰⁴ Cveja Jovanović skrev i boken

⁴⁰⁰ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/20:Overingeniør Harald Øverlands tale intern i NSB 1954, *Nordlandsbanen Mo-Bodø*: 2

⁴⁰¹ Slottemo 2007: 253

⁴⁰² Det står kun dato (12.07) i Jacobsens bok og intet årstall. Vi får riktignok vite at brevet ble sendt etter at OT hadde tatt over som byggleder på banen, og at kontrolløren var på Bjøllånes. Storforshei – Grønfjelldal ble åpnet 12.april 1943, og arbeidet nord for Grønfjelldal startet umiddelbart etter dette. Dermed er det rimelig å anta at brevet ble sendt sommeren 1943, da Bjøllånes ligger et par mil nord for Nevernes (tidligere Grønfjelldal).

⁴⁰³ Jacobsen 1987: 92

⁴⁰⁴ Slottemo 2007: 253

Blodveien til nordpartisanavdelingen at de sterkeste i arbeidslagene ble satt til å hogge ved like ved leirene, etter endt arbeidsøkt i steinbruddet eller på veianlegget.⁴⁰⁵ De syke og mest avkreftede fangene ble satt til vedarbeid, vannbæring eller vedlikeholdsarbeid inne i brakkeleiren. Helge Røtvoll ble nærmest en maskot blant fangene i Messingsletteleiren, og gikk så og si fritt inn og ut av leiren i en alder av ti-tolv år. Han fortalte etter krigen at mange av fangene utviklet metoder for å late som de arbeidet, slik at de sparte så mange krefter som overhodet mulig.⁴⁰⁶ Ble man derimot oppdaget i ”unnasluntring” fikk man straff. Sverre Lilleeng fortalte at: ”Jeg opplevde at det var veldig stor forskjell på hvordan tyskerne behandlet tvangsutskrevne nordmenn og de russiske krigsfangene. Nordmennene ble aldri slått eller lagt hånd på, mens krigsfangene ble sparket og slått i bakken hvis de for eksempel stoppet opp i arbeidet sitt. Alle måtte arbeide like hardt, men hvis en nordmann stoppet for å strekke meg fikk han bare et lite pirk på ryggen. En krigsfange ble slått ned med geværkolbe.”⁴⁰⁷

Lilleeng observerte altså en forskjellsbehandling, der krigsfangene ble slått, noe som uten tvil var med å svekke deres arbeidsinnsats. Ved Storforshei og Bjøllånes observerte Lilleeng også store lag av fanger komme subbene ut av fangeleirene om morgenen på vei til arbeid: ”Jeg så krigsfanger som kom marsjerende, helt medtatte. De hadde kanskje ikke sovet om natta, for de lå som sild i tønne i brakker hvor vinden blåste rett igjennom, og skulle ta fatt på en hard arbeidsdag. Jeg så mange falle sammen underveis, og jeg husker et par tilfeller hvor det lå døde serbere langs veien.”⁴⁰⁸ Arbeidet var med andre ord så hardt, og maten så dårlig, at mange segnet om og døde. De var til liten hjelp for Hitler og den krigsnødvendige forseringen av Nordlandsbanen.

5.5 NSB involverte seg i krigsfangens forpleining og innløsning

Hvordan forholdt NSB seg til de mange tusen krigsfangene og tvangsarbeiderne som arbeidet på deres anlegg fra høsten 1942 til våren 1945?

11. januar 1942 hadde Bjarne Vik gjort det klart i brev til Kodeis at det var ”en forutsetning at Wehrmacht sørget for forpleining, innløsning, bevoktning og beskjeftigelse av

⁴⁰⁵ Jovanović 1988: 38

⁴⁰⁶ Slottemo 2007: 253

⁴⁰⁷ Intervju av Sverre Lilleeng (90) gjort den 1. november 2012.

⁴⁰⁸ Intervju av Sverre Lilleeng (90) gjort den 1. november 2012.

krigsfangene.”⁴⁰⁹ NSB skulle altså ikke være delaktig i krigsfangens liv og virke. 21. mai 1942, på et tidspunkt hvor NSB i fire måneder hadde vært klar over at krigsfanger ville ankomme Nordlandsbanens anlegg,⁴¹⁰ sendte overingeniør Hvoslef et oppdateringsbrev til Bauleitung Mosjøen angående den nye strekningen Storforshei – Fauske. Her ble blant annet brakker omtalt, og Hvoslef skrev: ”Brakkespørsmålet virker etter hvert å løse seg. For den nordligste strekningen er 31 brakker fra ulike firma bestilt. To skip er også sendt til Oslo for å hente brakker til jernbanebyggingen i Norge, slik at de kan stilles til rådighet for Eisenbahnbauleitung Norwegen.”⁴¹¹

Brevet fra Fin Hvoslef gir ikke svar på er hvem som har bestilt brakkene, noe som nødvendigvis er vesentlig informasjon. Hadde NSB bestilt brakkene for Kodeis ville det vært et bevis på direkte involvering i fangenes innlosjering og boforhold. Det får vi dessverre aldri vite. Et relevant spørsmål er likevel hva Fin Hvoslef satt inne med av informasjon 21. mai 1942? Hvilket utgangspunkt hadde han da skrivet om brakkebestillingene ble sendt?

I brevet skrev Hvoslef at det allerede var 1 014 arbeidere på banen, slik at de brakkene som var bestilt med overveiende sannsynlighet ikke var til de norske jernbanearbeiderne som allerede jobbet der. Dessuten skrev Hvoslef at brakkene skulle ”stilles til rådighet for Eisenbahnbauleitung Norwegen”, altså tyskerne, og som Fin Hvoslef antageligvis forsto: til å innlosjere krigsfangene som var ventet til anlegget. Spørsmålet blir da, hvorfor var NSB informert om dette, da dette var utenfor deres interessefelt?

Spørsmålet vil nok bestå ubesvart. Det finnes ingen svar i primærkildene eller sekundærlitteraturen. NSBs kunnskap om krigsfangens boforhold er ikke nevnt et eneste sted. Det er nesten som om det er glemt med vilje i de mange bøkene om NSBs virke under andre verdenskrig. Det stemmer uansett lite overens med bildet NSB selv har bygd opp etter krigen.

5.1.1 Distriktssjefen på fangeleir-omvisning

Fra 15. oktober 1942 foreligger det et relativt detaljert skriv fra kaptein Arnoldys tjenestereise til Mo fra 9. til 13. oktober. Den 11. oktober 1942 var han på omvisning i fire ulike fangeleirer, blant annet sammen med NSBs representant, Fin Hvoslef. De besøkte

⁴⁰⁹ RA/RAFA-2188/Hg-L0001/0003: *Forcierter Bau der Strecke Mo – Fauske* 11.01.1942: 10

⁴¹⁰ RA/RAFA-2188/Hg-L0001/0003: *Forcierter Bau der Strecke Mo – Fauske*. 11.01.1942

⁴¹¹ RA/RAFA-2188/Hg-L0001/0003: *Zusammenfassung zu verschiedenen Gelegenheiten, Storforshei - Fauske*. 21.05.1942

Mangholmen leir (27 km nord for Mo, plass til 1 000 mann), Nevernes leir (ingen fangeleir ennå, kun potetkjellere), Brennheia leir (65 km nord for Mo, plass til 600 mann) og Randalsvollen leir (71 km nord for Mo, plass til 300 mann). Dagen etter fant en samtale mellom NSBs ingeniører Fin Hvoslef, Anton Faye og Leif Blackstad sted, og det ble blant annet notert at det manglet poteter, neper, tømmer, brakker, kjøkkenutstyr, spiseredskaper og madrasser til de ulike leirene.⁴¹²

Dette er også eksempler på at NSB hadde kunnskap omkring krigsfangenes innlosjering og forpleining. Det åpenbare spørsmålet som her melder seg er hvorfor NSBs ingeniører var med på et møte om fangeleirer. Hvorfor diskuterte Hvoslef, Blakstad og Faye mangler i leirene? Dette var ifølge etterkrigstidens NSB åpenbart noe Norske Statsbaner ikke hadde noe med. Og enda mer interessant, hvorfor var distriktssjefen for Nordlandsbanen og overingeniøren, Fin Hvoslef, med på omvisning i fangeleirene?

Det finnes ingen svar på dette. Hvoslefs omvisning ble aldri nevnt av ham selv eller i landssvikersaken som ble rettet mot Bjarne Vik, der NSBs samarbeid med tyskerne omstendelig ble brettet ut. Det finnes med andre ord kun et skriv som beviser Hvoslefs og NSBs involvering i fangeleirene, og det finnes i OTs etterlatte arkiver. Svaret på hvorfor Hvoslef var med på omvisning i fangeleir er nærmest umulig å svare på. Men sannsynligheten for at Hvoslef, som visstnok skal ha vært en ”utpreget Jøssing”⁴¹³ og kongetro,⁴¹⁴ ble presset til å delta på omvisningen er naturligvis til stede. Vi kan ikke vite om overingeniøren ble truet på livet, eller hadde fått ordre ovenfra om å delta på en omvisning. Spørsmålet blir da heller hvorfor NSB-ledelsen eller Kodeis skulle ha glede av å sende en overingeniør på omvisning i en fangeleir?

Kan svaret være at NSB var kommet i en situasjon, uavhengig av hva de tidligere hadde sagt om Wehrmachts ansvar overfor fangene, hvor involvering i fangens liv og virke nesten var uunngåelig? Hvis det var slik at Kodeis hadde truet NSB-ledelsen med at de *måtte* ha en representant til stede, er det nærliggende å tro at de gjorde dette fordi de ønsket at NSB skulle ha kunnskap om fangens innlosjering. Kanskje ønsket de å få høre Fin Hvoslefs mening om brakkeleirene sett opp mot de norske arbeidslagene og måten de bodde og arbeidet på. Dette

⁴¹² RA/RAFA-2188/Hg-L0001/0003: *Dienstreise des Hauptmann Arnoldy zur Bauleitung Nordlandsbahn, hptm. Wilms.* 15.10.1942

⁴¹³ RA/RAFA-2188/Hg-L0003/0009: *Vermerk über die Einstellung der NSB-Bauleitung gegenüber der Firma Faber & Svensson.* 17.05.1943

⁴¹⁴ RA/LA/OPK/nr.117/7: *Betr.: Überprüfung des norw. St. Obering. Bjarne Vik, geb. 08.12.1893 in Drontheim, wohnt in Mosjøen.* 24.02.1942

virker derimot merkelig, siden både primærkilder og sekundærlitteratur vitner om at Wehrmacht behandlet fangene på en nokså hensynsløs og brutal måte. Da blir også hendelsen 12.oktober 1942 en merkelig affære: Ingeniørene Anton Faye, Leif Blakstad og Fin Hvoslef diskuterte mangler ved fangeleirene med Kodeis' kaptein. Hvorfor? Kan man si at de tre ingeniørene, enten på eget initiativ eller med ordre ovenfra, beveget seg over en grense? En grense over i gråsoner – som kan defineres som kollaborasjon? Og i så fall, hva slags kollaborasjon er det i dette tilfellet snakk om?

Det er vanskelig å dømme det devtre utførte i oktober 1942 kun på bakgrunn av de omtalte brevene. Men samtidig er det lett å se at NSBs menn var inne i et område de ikke skulle vært i. Hvorfor? Omstendighetene, hendelsene og handlingene er diffuse for oss, det eneste vi vet, er at de tre var tilstede på et møte der mangler ved fangeleirene ble påpekt. Kanskje var det et forsøk på å hjelpe til i en situasjon som de anså som svært vanskelig? Muligens klarte ikke de tre NSB-ansatte å stilltiende være vitne til at flere tusen fanger ville oppleve enorm matmangel, uten å i det minste ha meddelt sine bekymringer rundt situasjonen. Selv om man kan argumentere for at NSB var inne i en gråsoner på møtet, så er det vanskelig å fatte hva de skulle vinne på å delta på et slikt møte og omvisning. Var det for å sørge for at de som skulle bygge jernbanen for dem var best mulig skikket for oppgaven? Lite sannsynlig, NSB ønsket ikke krigsfanger på anlegget i utgangspunktet. Var det derimot en naturlig konsekvens av brevet Bjarne Vik sendte til Kodeis i januar 1942, om at man kunne ta i bruk fanger på anlegget? Ikke helt usannsynlig: NSB var kommet i en situasjon der krigsfanger og tvangsarbeidere ville bli brukt i byggingen av Nordlandsbanen, uavhengig av om de ønsket det eller ikke. Kanskje dro Blakstad, Hvoslef og Faye på møtet og omvisningen i aller beste mening: Å prøve å gjøre en håpløs situasjon noe bedre. Men for ettertiden ser man dessverre bare det faktum at tre NSB-ingeniører var på møte om krigsfangenes kost og losji.

5.1.2 Poteter, kålrot og fett – NSB involveres i fangenes matforsyninger

Det ble tidlig nok tydelig for alle som arbeidet på Nordlandsbanen at tyskerne hadde store problemer med å forsyne alle fangene med tilstrekkelig med mat. Men hvordan forholdt egentlig NSB seg til at det daglig gikk sultne utenlandske arbeidere på anlegget deres? Ble det sendt noen brev som indikerer at de gjorde noe for å lempe på situasjonen?

Det foreligger noe korrespondanse der NSB omtaler mat, og det kommer tydelig fram at det stadig trengtes flere forsyninger. Det er særlig to brev som er av interesse, begge er sendt til anlegget i Mo fra overingeniørens kontor.⁴¹⁵ Det første ble sendt 23. september 1942, undertegnet av en ukjent L.B, som beskrev hvordan 200 tonn kålrot (som skulle ankomme de nærmeste dagene) måtte lagres på en sikker måte slik at frost og råte ikke ville ødelegge grønnsakene. Kålroten skulle til banens 11. og 12. avdeling og måtte lagres like i nærheten av fangeleirene siden maten var til fangene.⁴¹⁶ 15. oktober 1942 ble det sendt et nytt brev fra overingeniørens kontor til Mo, denne gangen underskrevet av ingeniør Anton Faye. Overskriften på brevet var ”Lagring av poteter for krigsfangene”, og Faye presiserte i dette viktigheten av å lagre potetene (og også kålrot) på riktig måte. I tillegg var åtte ulike leirer listet opp, og dertil hvor mange tonn poteter hver leir skulle få.⁴¹⁷

Hvorfor sendte ingeniører i NSB brev til anlegget i Mo om lagring av kålrot og poteter til krigsfangene, en arbeidsstyrke som ikke tilhørte dem? Kan det ha vært et ønske om å hjelpe til, hvis man så at matmangelen var prekær og fanger døde av sult? Ja, det kan ha vært tilfellet, men i og med at brevene er sendt i september og oktober 1942, er sannsynligheten for at det var akutt matmangel på daværende tidspunkt mindre. Det ankom ifølge Ellingsve ikke krigsfanger til Nordlandsbanen før sent på høsten 1942, mens Soleim har påpekt at OBL Nordlandsbahn i september 1942 fikk beskjed om at de første fangene ville ankomme i oktober.⁴¹⁸ Dermed er det overveiende sannsynlig at brevene ikke ble sendt i forbindelse med en prekær matmangel, der NSB kanskje følte seg presset til å hjelpe. Derimot ble brevene om oppbevaring av mat (med aller størst sannsynlighet) sendt *før* krigsfangenes ankomst, noe som kanskje er et uttrykk for at de NSB-ansatte på anlegget forutså den store matmangelen som ville inntreffe om man ikke gjorde noe for å forbedre situasjonen. Spørsmålet blir da om NSBs brev kan ha vært resultatet av en tvangssituasjon, der Wehrmacht presset dem til å bidra i det som kort tid etter kunne blitt en prekær situasjon?

Det er svært vanskelig å svare på dette spørsmålet, da ingenting tyder på hverken det ene eller det andre. Her kan tidligere omtalte samarbeidssituasjoner mellom NSB og Kodeis ha

⁴¹⁵ Det er usikkert hvilken overingeniør som menes dette tilfellet. Både Bjarne Vik og Fin Hvoslef ble ofte kun referert til som overingeniøren, men var henholdsvis distriktssjefer ved Trondheim og Mosjøen. I dette tilfellet spiller det for så vidt liten rolle om det var Hvoslef eller Vik som brevene ble sendt fra, poenget er uansett at det kom fra en høytstående NSB-mann.

⁴¹⁶ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/20: *Fangeleir – forpleining*. 23.09.1942

⁴¹⁷ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/21: *Lagring av poteter for krigsfangene*. 15.10.1942

⁴¹⁸ Ellingsve 1995: 82, Soleim 2009: 141

overføringsverdi: NSB ble ikke tvunget til å gjøre ting de ikke ville. Trusler ble ofte slengt ut fra tysk side, men NSB later til å ha hatt situasjonene under kontroll, da Kodeis var avhengig av deres kunnskap og ressurser. At de ble presset er en ting, men det virker merkelig hvis den tyske byggeledelsen skulle tvinge NSB til å bidra med mat til fangene, hvis de heller kunne brukt tiden sin på å bygge jernbane (som dog var det mest påtrengende for Kodeis). For å belyse spørsmålet ytterligere er referatet fra Falkenhorsts besøk i Mo 4. februar 1943 et godt utgangspunkt. Generalobersten var på omvisning i Mo sammen med et par løytnanter og kapteiner fra Kodeis, og følgende ble skrevet ned angående matvareforsyningene:

”Wehrmacht sørger for mel og kjøtt-leveranser. Forsyningen av fett (margarin) er derimot fullstendig utilstrekkelig. Allerede ved jul hadde arbeiderne vært tre uker uten fettforsyning. Nå blir fettforsyningen tatt hånd om av NSB som skaffer margarin gjennom sivilbefolkningens butikker”.⁴¹⁹ Det aller første spørsmålet som melder seg er: Hvilke arbeidere er det egentlig snakk om?

Selve referatet fra Falkenhorsts besøk omtaler både krigsfanger og vanlig norske arbeidere. I februar 1943 var det ankommet krigsfanger til strekningen Mo – Fauske, som sammen med norske jernbanearbeidere utgjorde arbeidsstokken på anlegget.⁴²⁰ Ut ifra ordlyden er det vanskelig å vite om fettforsyningene var ment til krigsfanger eller sivile arbeidere. Et moment som tyder på at fettforsyningen *ikke* var ment til nordmennene er utsagnet til Sverre Lilleeng som arbeidet på Nordlandsbanens 11. avdeling: ”De som jobbet på jernbanen av nordmenn bodde i egne brakker og fikk betalt av NSB. De hadde ikke tyskerne noe med å gjøre.”⁴²¹ Utsagnet henspeiler til at situasjonen mellom tyskerne og nordmennene var nokså separert; den enkelte organisasjon tok seg av sine arbeidere. Sitatet til Lilleeng er langt fra et bevis på at situasjonen var slik, men fungerer som et indisium på at det med overveiende sannsynlighet ikke var nordmenn som mottok mel og kjøtt fra Wehrmacht, eller som manglet fettforsyninger.

Det som derimot er sikkert er at hvis det var mangelfullt med margarin til sivile, så var det garantert mangelfulle margarinrasjoner til krigsfangene. Og det betyr at uavhengig av om fettforsyningene NSB tok ansvar for skulle til krigsfanger eller vanlig arbeidere, så blandet de seg inn i en matmangelsituasjon som tyskerne hadde ansvar for: Wehrmacht klarte ikke å

⁴¹⁹ RA/RAFA-2188/Hg-L0003/0009: *Bericht über den Besuch des Herrn Oberfeldshaber in Norwegen, generaloberst v. Falkenhorst am Mo i Rana am 04.02.1943 und die Besichtigung der Anlage Nævernes der Nordlandsbahn am 05.02.1943*: 3

⁴²⁰ Soleim 2009: 141. I september 1942 hadde Bauleitung Nordlandsbahn fått beskjed om at de var tildelt 9000 krigsfanger fordelt på tre puljer, den første i løpet av oktober 1942, dernest i desember 1942 og siste i mars 1943.

⁴²¹ Intervju av Sverre Lilleeng (90) gjort den 1. november 2012.

levere nok fett til arbeiderne, Falkenhorst beskrev situasjonen som ”fullstendig utilstrekkelig” og NSB ble involvert og sørget for at arbeiderne fikk fett gjennom lokale kjøpmenn. Hvorfor gjorde NSB dette? Det sier referatet ingenting om, men ordlyden er ikke slik at man kan tolke det til at de er blitt truet til det. Dette kan man nødvendigvis ikke vite, men ut ifra hvordan litteraturen og kildene har beskrevet tyskernes behandling av jernbanearbeiderne, er det ikke urimelig å tolke det dithen at NSB var mer opptatt av arbeidernes helsetilstand enn det Kodeis var. Om så er tilfelle, hvorfor skulle NSB likevel blande seg inn i matforsyningene? Man kan bare gjette, for kildene, NSBs jubileumsbøker og overingeniørens skriv sier intet om dette. Kanskje var det fordi NSB var litt mer involvert i krigsfangenes liv og virke enn det de har ønsket å vedkjenne seg i ettertid? Det er i så fall ikke så merkelig. NSB hadde aldri bedt om krigsfanger og tvangsarbeidere til anleggene sine, og langt ifra arbeidere som sultet til død. NSB som resten av landet var under okkupasjon, selv om de til en viss grad beholdt sin autonomi, og måtte forholde seg til overmakten enten de likte det eller ikke. Brevene om oppbevaring av mat kan tenkes å være uttrykk for å ville hjelpe. Like fullt, NSBs ledelse beveget seg med dette inn i noen gråsoner de kanskje skulle ha vært foruten.

5.1.3 NSB ønsker å ivareta arbeidernes sunnhet

NSB-ledelsen blandet seg altså mer med fangens innlosjering og forpleining enn de har villet vedkjenne seg i ettertiden. Men hvordan forholdt de seg til faktumet at tusenvis sultet og døde på deres anlegg mens Nordlandsbanen skred fram?

Igjen er kildematerialet sparsommelig, men av det som finnes kan man forsøke å danne seg et bilde av hvilken kontakt NSB hadde med Kodeis, og etter hvert OT, hva krigsfanges levestandard gjaldt. 11. desember 1942 sendte Otto Aubert på vegne av generaldirektør Hoff brev til Kodeis i Oslo der han beskrev de hygieniske forholdene i arbeiderbrakkene på strekningen Mo – Fauske. Han refererte til uttalelser fra Statens Arbeidstilsyn, Norsk Arbeidsmandsforbund og Statens Epidemilæge som alle visstnok skulle ha uttalt seg om forholdene. Ingen steder står det skrevet at dette handlet om norske arbeidere, men at det derimot i de fleste tilfeller gjaldt dysenteri blant krigsfangene. Aubert skrev at man ikke kunne ta imot flere arbeidere før brakkene var i forskriftsmessig stand. Han avsluttet brevet med: ”Det kan ikke være i verken Deutsche Wehrmachts eller NSBs interesse ikke å ivareta sunnheten og innlosjeringen til arbeidere, og dermed true deres yteevne. Man må derfor henstille Bauleitung Nordlandsbahn om videre overføring av arbeidere fra strekningen

Mosjøen – Mo, men med hensyn til tilfredsstillende plasseringsmuligheter overingeniøren har forordnet.”⁴²²

Her er det altså nærliggende å tro at Aubert beskrev innlosjeringen til krigsfanger og tvangsarbeidere, da det aldri har vært snakk om at norske arbeidere bodde under forhold som ”ikke ivaretok sunnheten” deres på samme måte som for krigsfangene. De norske arbeiderne fikk riktignok mindre matrasjoner enn ved fredstid⁴²³ og kunne også bli syke, som da 13 nordmenn i Mangholmen leir (en leir som opprinnelig skulle brukes til russiske krigsfanger men i desember 1942 enn så lenge huset norske arbeidere) fikk dysenteri og måtte sykemeldes.⁴²⁴ Men dette kan knapt karakteriseres som ”ikke å ivareta sunnheten” deres – nordmennene ble faktisk sykemeldt heller enn å bli satt til mindre hardt arbeid, som var tilfelle for syke krigsfanger.⁴²⁵ Igjen viste dermed NSB-ledelsen engasjement for fangenes levestandard, stikk i strid med deres egen versjon.

Enda mer interessant er kanskje den siste setningen i Auberts brev, der det henstilles til å overføre arbeidere fra en strekning til en annen. Da brevet fra generaldirektørens kontor til Kodeis om forflytning av arbeidere ble sendt, krysset Aubert samtidig en linje: Man var ikke lenger kun på sidelinjen og ble utsatt for et press, man involverte seg også aktivt.

NSB-ledelsen engasjerte seg altså aktivt i hvor arbeiderne jobbet, at de fikk nok fettforsyninger og at lagring av poteter og kålrot til krigsfangene ble gjort korrekt. Men hvordan forholdt de seg til fangene som arbeidskraft? Finnes det noe i kildene som antyder at overingeniører eller andre høytstående i NSB noen gang korresponderte med tyskerne om krigsfangenes innsats som jernbanearbeidere?

Overingeniør Adolph Kiellands fordrag fra 1950 illustrerer hvor prekær situasjonen etter hvert ble: ”Med den maten fangene fikk, maktet de ikke stort og de gjorde selvfølgelig ikke mer enn høyst nødvendig. I februar 1945 ble matrasjonene for fangene nedsatt til et slikt minimum at de vanskelig kunne leve av det, og fra denne tid og fremover til kapitulasjonsdagen økte

⁴²² RA/RAFA-2188/Hg-L0001/0003: *Nordlandsbahn Mo – Fauske. Hygienische Verhältnisse*. 11.12.1942

⁴²³ ”Vi fikk to matpauser, første måltid måtte vi ha med niste selv, mens det de kalte middag fikk vi servert der. Det var en tynn og smakløs suppe, men vi var så slitne at vi spiste den uansett.” Sitatet tilhører Sverre Lilleeng om fortalte om tiden som jernbanearbeider for OT ved Lerkendal stasjon i Trondheim. Selv om det ikke omhandler Nordslandsbanen er det likevel et utsagn av verdi, siden det sier noe om hva en norsk arbeider spiste i løpet av en dag på OTs jernbaneanlegg.

⁴²⁴ RA/RAFA-2188/Hg-L0001/0003: *An die Bauleitung Nordlandsbahn, Mo i Rana*. 02.12.1942

⁴²⁵ Slottemo 2007: 253

dødeligheten blant dem voldsomt. Det ble begravd 1 105 russiske krigsfanger uten at det med bestemthet kan sies hvor mange som omkom av sult, sykdom, forfrysninger eller hvor mange som ble skutt.”⁴²⁶ Anton Faye sa dette om NSBs korrespondanse med tyskerne hva angikk fangene: ”Til ut på høsten 1944 fikk vi således ukentlige rapporter med nøyaktig antall fanger i hver leir, utlendinger ellers og tyskere. Vi kunne til og med snakke om en så ømtålelig faktor som krigsfangenes behandling, og vi fikk forståelsen av at her sto OT maktesløs fordi krigsfangene forpleinings- og kommandomessig var underlagt Wehrmacht.”⁴²⁷

Hva sier Faye og Kiellands utsagn om situasjonen? Jeg velger å tolke det dit hen at selv om NSB ikke stod for beskjefligelsen av krigsfangene, kunne de tilstedeværende NSB-ansatte umulig unngå å legge merke til hvilke tilstander det var på anlegget, inkludert behandlingen av krigsfangene. Selv om Norges Statsbaner stod uten ansvar for fangene, var de likevel i stand til å observere. Faye og Kiellands uttalelser er intet annet enn observasjoner, som ikke gjorde dem eller NSB-ledelsen skyldig i involvering rundt fangenes liv og virke.

Brev om oppbevaring av mat, brakkespørsmål, fettforsyninger, forflytting av arbeidere og omvisninger i fangeleir burde derimot NSB vært foruten, om linjen fra Kristian Løkens radioforedrag i 1945 skulle vært gjeldende fram til i dag: NSB var informert, engasjert og til en viss grad involvert i fangenes forpleining og innløsning. Det gjør dem ikke skyldige i landssvik, men at de har beveget seg inn i en gråsoner er det ikke tvil om. Spørsmålet som da blir aktuelt for NSB sin del er: Hvor går egentlig grensen mellom observasjon og involvering?

1. april 1944 sendte ingeniør og anleggsbestyrer ved Mosjøen, Carl Thv. Apenes, et brev til Trondheim distriktskontor. Brevet, som opprinnelig omhandlet et endringsforslag til kontrakten til entreprenørfirmaet ”Lie, Darre Nilsen AS”, beskrev også tvangsarbeidernes nedsatte yteevne, som hadde ført til forsinket arbeid. Den 13. april 1944 ble brevet sendt videre fra Trondheim til generaldirektøren i NSB med blant annet denne beskrivelsen: ”Arbeidernes nedsatte yteevne har forverret seg betydelig i løpet av byggetiden. Eksempelvis kan det nevnes at de tvangsutskrevne arbeiderne som ble sendt til anlegget var av liten nytte.”⁴²⁸ Hvorfor skulle en Statsbaneansatt ta seg bryet med å beskrive tvangsarbeidernes

⁴²⁶ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/20: *Foredrag om Nordlandsbanen av A. Kielland*. 08.12.1950

⁴²⁷ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/20: Anton Faye, *Litt om Nordlandsbanen og den saga*. Fordrag i Sulitjelma 12.mai 1955.

⁴²⁸ SA/NSB/Ellingsve-samlingen/3: *Statsbanenes kaianlegg Mo i Rana. Forslag til kontraktsendring*. 01.04.1944: 2

arbeidsinnsats, hvis det fra NSBs side var klinkende klart at alt som hadde med krigsfanger og tvangsarbeidere å gjøre, var OT og Wehrmachts ansvar alene?

Svaret ligger nok i at det var en tynn linje mellom observasjon og involvering. Hvis anleggsbestyrer Apenes daglig observerte tvangsarbeidere som levde på et eksistensminimum, kan det ha vært vanskelig ikke å uttrykke sin frustrasjon over dette i et brev hvis sjansen bød seg. Det må ha vært en svært krevende tid, der man observerte død og elendighet uten å kunne gjøre mye for å endre på situasjonen. Selv om NSB ikke skulle ha noe med fangene å gjøre, betyr ikke det at man ikke hadde tanker og meninger om deres situasjon, spesielt fordi de jobbet som jernbanearbeidere på anlegget deres. Bare å skulle bry seg med det rent byggingsmessige var nok besværlig, da de som bygde var i svært dårlig forfatning.

At NSB hele tiden ble utsatt for et tidspress, kan ha vært årsaken til at man interesserte seg for hvilken helsetilstand de som bygget jernbanen var i. Hvis man kunne argumentere for at arbeiderne var for syke til å fullføre jobben, kunne man kanskje også argumentere for at det på grunn av dette, ikke var mulig å fullføre anleggsarbeidet innen tidsfristen. Selv om NSBs overingeniører i ettertiden har uttalt at de ikke hadde tro på at Hitler ville kunne ferdigstille banen i løpet to år, var nok også arbeidernes helsetilstand grei å bruke som et supplerende argument for hvorfor man ikke klarte å overholde tidsfrister. Fangene var tyskernes ansvar, altså noe NSB ikke kunne belastes for, og muligens ble det enklere å stå opp mot den tyske byggeledelsen, når svaret på uferdige baner var deres syke og underernærte arbeidere.

Men hva kunne alternativet vært? Hva ville ha skjedd hvis NSB stoppet kontrakten til entreprenørfirmaet på bakgrunn av at arbeiderne (som de ble tildelt av Wehrmacht) var i så dårlig forfatning at dette var noe man ikke ønsket å være en del av? Det finnes naturligvis alltid et alternativ, og NSB kunne ha valgt å si at de ikke ønsket å være tilstede på et anlegg der det ble brukt tvangsarbeidere og krigsfanger. Sannsynligvis ville NSB da ha blitt skjøvet til siden, i alle fall enkeltpersoner som motsatte seg de tyske kravene, og kanskje ville sanksjoner mot NSB-ledelsen ha blitt en realitet. Men viktigst av alt: Okkupasjonsmakten ville ha overtatt hele forseringen av Nordlandsbanen uten at NSB fikk ha en finger med i spillet. Så hvilke motiver drev NSB-ledelsen? Som konkludert med i kapittel 4 var det ifølge de ulike overingeniørene svært uheldig om NSB ikke skulle være en del av anleggsarbeidet på Nordlandsbanen. For når banen først ble bygget, ønsket NSB at den skulle bli så bra som overhodet mulig. Og hvis det betød observasjon og delvis involvering i krigsfangene og

tvangsarbeidernes liv, så later det til at det ble en uønsket men nødvendig konsekvens av ikke å ville gi fra seg anlegget til okkupasjonsmakten.

Kapittelet har vist at NSB var mer involvert i fangenes liv og virke enn hva har vært fremstilt i deres egen jubileumslitteratur etter krigen. Også her ser det ut til at NSB ikke var i en tvangssituasjon, da ingen kilder tyder på at NSB-ledelsen ble tvunget til å engasjere seg for krigsfangene. At man valgte å interessere seg i deres liv av humane årsaker er forståelig, og mest sannsynlig var de daglig vitne til at fangene ble behandlet særdeles dårlig. NSB ba ikke om at krigsfanger og tvangsarbeidere skulle bli tatt i bruk på deres anlegg, men da situasjonen først ble slik, later det til at de nokså pragmatisk valgte å fortsette samarbeidet slik det hadde vært siden april 1940, med unntak av noen innvendinger der det ser ut til at de forsøkte å lempe på situasjonen.

Kapittel 6: Sluttvurderinger

Analysen i denne oppgaven har tatt utgangspunkt i følgende problemstilling: I hvor stor grad ble NSB-ledelsen tvunget til å samarbeide med den tyske okkupasjonsmakten i byggingen av Nordlandsbanen under andre verdenskrig, og hvordan utartet forholdet seg? For å svare på dette har jeg tatt utgangspunkt i tre underproblemstillinger som blitt besvart i henholdsvis kapittel 3, 4 og 5, og er som følger: 1) I krigens tre første år var jernbanebyggingen i Nordland preget av hastverk fra Kodeis sin side, hvordan forholdt NSB seg til dette og fantes det handlingsrom? 2) Etter at krigen hadde snudd til de alliertes fordel forstod NSB-ledelsen at OT aldri ville nå Kirkenes, hvorfor fortsatte likevel samarbeidet og var man i en tvungen kollaborasjon? Og 3) Hvordan forholdt NSB seg til de mange tusen krigsfangene og tvangsarbeiderne som ble satt inn i forseringen av banen?

Oppgaven har sett på NSBs samarbeid med Kodeis og OT ut ifra et ledelsesperspektiv, slik at det ikke har vært mulig å undersøke alle sidene ved NSBs virke på Nordlandsbanen under andre verdenskrig. Ingen av de skriftlige kildene har gitt informasjon om forholdet mellom ledelsen og arbeiderne i NSB, men Sverre Lilleeng er blitt benyttet som primærkilde. Han arbeidet på anlegget under krigen, og hans erindringer fungerer som en menig jernbaneansatts tanker, observasjoner og meninger.

Når det gjelder første underproblemstilling så kan vi se at NSB ikke klarte å etterkomme Kodeis sine tidsfrister og krav, som ville bygge jernbanen raskest mulig. NSB ønsket å bygge Nordlandsbanen etter norske planer fra 1923 og dessuten som en kvalitativ god bane. Likevel klarte man å samarbeide med den tyske okkupasjonsmakten, og argumentet fra NSBs side ser ut til å ha vært at man holdt ut Kodeis mindre gode anleggsarbeid fordi man ikke ønsket at banen skulle falle på tyske hender.

Hva gjelder underproblemstillingens andre del så er svaret ja, det fantes handlingsrom for NSB-ledelsen. Det finnes riktignok få kilder som bekrefter dette, men de få som finnes vil jeg karakterisere som klare indisier på at NSB-ledelsen hadde muligheter og valg. NSBs påstand etter krigen har vært nokså ensporet: Man var i en svært presset situasjon og man måtte innordne seg etter okkupasjonsmakten. I tillegg til tidligere overingeniører taler og brev der de har fortalt om ulike situasjoner hvor man sa Kodeis i mot eller motsatte seg deres krav, så er det særlig to hendelser som taler imot etterkrigstidens påstand fra NSB. Den første er brevet fra Waldemar Hoff i august 1941 da han sendte ut brev til alle distriktene om at man ville unngå bruk av krigsfanger på Sørlandsbanen. Den andre er Fin Hvoslefs brev til Kodeis

ledelse om flytting av en fangeleir. Begge tilfellene endte med at NSB fikk det som de ønsket, og det finnes ingen spor av tvang eller trusler som følge av disse to hendelsene. Dette vitner om handlingsrom og at det fantes valg og muligheter for NSB-ledelsen som ikke har kommet fram i tidligere forskning og sekundærlitteratur. I tillegg skjedde det et meget interessant brudd hos NSB i denne perioden, som sammenfalt med tiden da ”Hitlers besettelse”⁴²⁹ av Norge tok til: NSB, ved Bjarne Vik og Waldemar Hoff (via Nyfløt og Kolsrud), gikk fra å ville unngå bruk av krigsfanger på Sørlandsbanen, til å godta bruk av krigsfanger på Nordlandsbanen. Hvorfor dette skjedde er uvisst, og sjansen for at Vik var presset til å skrive et brev der han godtok bruk av fanger er selvfølgelig til stede, det kan man ikke vite. Det man derimot vet er at fire måneder tidligere klarte Waldemar Hoff å unngå fanger på Sørlandsbanen ved å mobilisere alle ledige arbeidere til anlegget.

I forbindelse med andre underproblemstilling og perioden da OT hadde tatt over, så fremstår dette som en mer fagorientert periode. Overingeniørene kunne fortelle om fagfolk med en felles forståelse om anleggsarbeidet, noe de ikke hadde hatt med den yrkesmilitære grupperingen Kodeis. Men samtidig stod fremdeles Kirkenes (i alle fall til høsten 1943) som overordnet mål. Hvorfor lot man stilltiende OT utnytte anlegget for militære formål? Svaret later til å være at NSB aldri trodde tyskerne ville nå Kirkenes, og man kan anta at fagfolkene i OT heller ikke trodde kom til å bli gjennomført i løpet av to år. Hvorfor fortsatte så NSB å samarbeide hvis de ikke trodde OT kom til å lykkes i å nå Hitlers mål? Det ser ut til at man for all del ønsket å beholde jernbanen på norske hender, at man arbeidet for etterkrigstiden og at man gjorde det ”med god samvittighet”. Det siste er forøvrig et mindre gyldig argument, Fin Hvoslefs ord kan ikke bli stående med tanke på at det var tusenvis av tvangsarbeidere og krigsfanger som døde i arbeidet om å få jernbanen ferdig. Hadde det aldri vært fanger på anlegget kunne Hvoslefs uttalelse vært brukbar; NSB hadde uansett samarbeidet med okkupantene under en krig, men situasjonen ville vært mindre alvorlig.

Når det gjelder spørsmålet om man var i en tvungen kollaborasjon så tyder ikke kildene på noe slikt. De antyder derimot at det her også fantes handlingsrom og valg NSB-ledelsen kunne ta, som da Bjarne Vik forlangte Fin Hvoslefs løslatelse – og fikk det slik. Waldemar Hoff valgte å si OTs Reichbahnrat Kohl imot da han ønsket å flytte arbeidere fra

⁴²⁹ Bohn 2000: 371

Sørlandsbanen til Nordlandsbanen for ytterligere forsering. Man kan anta at Hoff gjorde dette fordi han ønsket å unngå at tunnelspecialistene skulle erstattes med krigsfanger, slik Kodeis hadde truet med å gjøre tidligere. Hvordan Hoff kunne handle slik er derimot mer interessant, særlig med utgangspunkt i NSBs påstand om at de *kun* var presset under krigen. Det som i alle fall er sikkert er at Hoff og Vik tok bevisste valg, de handlet aktivt på vegne av institusjonen NSB.

Underproblemstilling nummer tre har et noe komplisert svar: NSB hadde i utgangspunktet et distansert forhold til krigsfangene og tvangsarbeiderne, og har i ettertiden også vært klare på at det var Wehrmacht og OT som stod for forpleining og innlosjeringen av fangene. Dette har også vist seg å stemme, kildene tyder ikke på at NSB har hatt noe operativt ansvar for fangene. Men de har vist interesse, engasjement og tidvis involvert seg i deres liv og virke. Så kan man spørre seg hvorfor og hvordan dette kom til, da NSB under og etter krigen har vært svært klare på at dette ikke var deres felt eller ansvarsområde. Svaret ligger nok i at det antageligvis var umulig ikke å engasjere seg i fangenes svært uheldige situasjon. Det må ha vært en meget krevende situasjon for NSB-ledelsen, da tusenvis av underernærte og syke fanger ble satt inn for å arbeide på deres anlegg. Hva kan innblandingen i oppbevaring av mat, utstyr i fangeleirer, fettforsyninger og brakkeleveringer for fangene ha vært et uttrykk for? Sannsynligheten er stor for at det var et uttrykk for at man ønsket å hjelpe til i det som var en svært håpløs situasjon. NSB kan godt mulig ha engasjert seg ut ifra humane årsaker. Men like fullt: Da engasjerte man seg i noe man absolutt ikke burde ha tatt del i, og dermed beveget man seg over i en gråsoner.

I innledningen gjorde jeg rede for ulike former for kollaborasjon, kan NSBs samarbeid med den tyske okkupasjonsmakten defineres som frivilling, tvungen eller pragmatisk kollaborasjon? Det er ingen tvil om at NSB var i en presset situasjon under andre verdenskrig. Oppfordringen fra eksilregjeringen var ”å holde hjulene i gang”, noe som også NSB-ledelse raskt bestemte seg for å gjøre. Det som derimot blir problematisk er *hvordan* man har valgt å holde hjulene i gang. Da Kodeis banket på døren i april-dagene 1940 og ønsket plantegningene for videre traseføring i Nordland var man ikke tvunget til å gi fra seg disse. Men NSB ga okkupasjonsmakten sine planer. Var man da i en tvungen kollaborasjon? Nei. Tyskerne presset riktignok på, banen skulle bygges raskt og effektivt, uten særlig hensyn til

kvalitet. Det var ikke en ønskelig situasjon for NSB, de var under okkupasjon som resten av landet, og måtte føye seg etter okkupantens ønsker. Likevel forble ikke Norges Statsbaner uten autonomi, de hadde en viss selvvråderett og makt. NSB satt inne med kunnskap som den tyske byggeledelsen trengte for å bygge jernbane, og den kunnskapen ga NSB maktressurser. Hvis NSB hadde vært i en tvungen kollaborasjon var det i dette feltet det måtte ha kommet fram: At man gikk med på ting mot sin vilje fordi man ble truet. Strukturell tvang handler om å få enten eksplisitte eller implisitte trusler. Kildene vitner ikke om slikt. NSB-ledelsen klarte derimot ved flere anledninger å få jernbanestrekningene skikkelig bygd, slik at arbeidet ikke måtte gjøres på nytt etter at tyskerne hadde forlatt landet. Å bremse arbeidet, slik at det ble gjort best mulig, kan ikke defineres som tvang. Det defineres heller som pragmatisk kollaborasjon.

En pragmatisk kollaborasjon er dekkende for NSBs virksomhet på Nordlandsbanen under andre verdenskrig. De hadde ingen interesse i nazistenes politisk program, de var ikke ideologisk drevet og ønsket ikke å være en del av Det tredje riket bedrifter. De ville bygge en lenge planlagt jernbane som var sterkt ønsket i norsk infrastruktur, og øynet en mulighet til å gjøre det i samarbeid med Kodeis og senere OT. Nordlandsbanen skulle ha en samfunnsnyttig betydning, og NSB samarbeidet med okkupasjonsmakten fordi det var det som skulle til at banen ville bli slik den var planlagt.

Dernest inngikk NSB i et økonomisk samarbeid med okkupasjonsmakten, der både Wehrmacht og NSB bidro finansielt til at arbeidet på Nordlandsbanen kunne bli gjennomført. Å trekke linjen mellom legitim og illegal økonomisk kollaborasjon er vanskelig, hva er å gå for langt i et slikt samarbeide? Ut i fra momentene til Justiskomiteen (listet opp på side 13) vil det å si at NSB begikk økonomisk landssvik etter min mening være å dømme dem for hardt. Men at de var i en økonomisk kollaborasjon ser derimot ut til å stemme godt.

På grunn av en masteroppgaves gitte rammer er det tema jeg ser kan forskes videre på. I denne sammenheng har jeg lyst til å nevne NSBs rolle opp mot okkupasjonsmakten – det foreligger med overveiende sannsynlighet flere kilder på Riksarkivet som kunne gitt et enda mer nyansert bilde på deres samarbeid med Kodeis og OT. Dessuten vil jeg si at Kodeis er et åpenbart forskningsfelt, all den tid det ikke har lyktes å finne hverken forskningslitteratur eller sekundærlitteratur om organisasjonen.

Appendiks

Forkortelser

EG: Einsatzgruppen

EW: Einsatzgruppe Wiking

Kodeis: Kommandeur die Eisenbahn-Pioniere/Truppe

OBL: Oberbauleitung

OT: Organisation Todt

RK: Reichskommissariat

Jernbanebyggingen på Nordlandsbanen, en kronologisk oversikt over strekninger og når de åpnet⁴³⁰

Banestrekning	Vedtatt av Stortinget	Åpnet	Lengde
Sunnan – Snåsa	10. juli 1908	30.oktober 1926	45,1 km
Snåsa – Grong	10. juli 1908	30. november 1929	38 km
Grong – Mosjøen	17. november 1923	7. juli 1940	186,5 km
Mosjøen – Elsfjord	17. november 1923	15. mars 1941	41,6 km
Elsfjord – Bjerka	17. november 1923	20. februar 1942	21,1 km
Bjerka – Mo i Rana	17. november 1923	20. mars 1942	29,3 km
Mo i Rana – Tverrånes	17. november 1923	15. mai 1942	2,9 km
Storforshei – Grønfjelldal	17. november 1923	12. april 1943	4,3 km
Grønfjelldal – Dunderland	17. november 1923	1. mai 1945	15,7 km
Dunderland – Lønsdal	17. november 1923	10. desember 1947	59,1 km
Lønsdal – Røkland	17. november 1923	1. desember 1955	32,3 km
Røkland – Fauske	17. november 1923	1. desember 1958	39,8 km
Fauske – Bodø	17. november 1923	1. februar 1962	54,5 km

⁴³⁰ Ryggvik 2004: 513

Navn på fangeleirer funnet i kilder og litteratur som har blitt brukt i denne oppgaven

Andfjellnes	Kobbvatnet	Røsvold
Aspfjord	Korgen	Sagpollen
Bakken	Krokelva	Saltnes
Beisfjord	Kroken	Setså
Berghulnes	Kråkmo	Skonseng
Bjørneelva	Langånes	Solhaug
Bjørnefjell	Lappstorvik	Stamnes
Bjørneheia	Lønsdal	Storvoll
Bolna	Mangholmhei	Straumen
Botn	Megården	Stødi (Sukkertoppen)
Brenne	Messingslett	Sundby
Brenneheia (v. Krokstrand)	Mørsvikbotn	Sørfjorden
Buvik	Nabbvollen	Sør-Nevernes
Dunderlandshagen	Osen	Torkildseng
Eiterå	Polarsirkelen	Tømmerneset
Gjerdal	Pothus	Øines
Gullsmedsvik	Randalsvoll	
Gyltvik	Raufjellfoss/Hjartåsen	
Kalvik	Rognan	
Karasjok	Rotelva	
Kjemåga	Russånes	Antall: 58

**Antall krigsfanger ved ulike avdelinger ved Nordlandsbanen + Kirkenes,
Alta og Moen (indre Troms) 25. april 1944⁴³¹**

Sted	Antall
Kirkenes	3.155
Alta	932
Moen	763
Narvik	2.974
Tømmernes	1.947
Fauske	3.570
Nordlandsbahn	7.507
Bodø	459
Til sammen	21.307

⁴³¹ Tabellen er korrekt angitt etter tall fra Bundesarchiv i Berlin i serien: BA/R50I/94/ *Arbeitseinsatzstatistik*

Oversikt over firmaer som arbeidet med jernbanebygging ved Nordlandsbanen og videre nordover. ⁴³²

Norske selskaper	Tyske selskaper
Eeg-Henriksen & Diderich Lund AS	Mitteldeutsche Strassenbau. Heinrich Riede
“Entreprenør“ Lie, Darre Nilsen AS	Otto Konrad
AS Konstruktion	Grün und Bilfinger AG
Ing. F. Selmer AS	Firma Wolfer & Göbl
Faber & Svensson	Funke & Co
Ranabygg	Siemer und Müller
Dybberg og Olsson	Polensky & Zöllner
Rummelhof og Hansen	Peter Bauwnes
Siemens Norsk AS	Gottfried Hallinger
AS Impregnerbygg	Heinrich Lenhard KG
	Fritz Schuppert
	Walter Scheumann
	Carl Rose
	Hermann Schäler
	Heinrich Butzer
	Hochtief AG
	Fr. Richter
	Mayreder Kraus & Co
	”Universale” Hoch-und Tiefbau AG
	Ph. Holzmann AG
	Zyplin
	Firma Lenz
	Kellner
	Macher & Preis
	Conrad und Sackmann
Antall: 10	Antall: 25

⁴³² Tabellen er basert på firmaer som er blitt navngitt ulike steder i OT-arkivet, Hg-serien som ble avlevert fra NSB i 1988. I tillegg er informasjonen hentet fra en liste over tyske firmaer som finnes i Bundesarchiv i Berlin med den eksakte kildehenvisningen: BA/R13VIII/264/Norwegeninsatz; hier: Firmenliste und Unternehmersausschub. 11.juli 1942.

Primærkilder

Bundesarchiv (BA), Berlin

Organisation Todt

BA/R50I/94 - Arbeitseinsatzstatistik

BA/R13VIII/264 – Wirtschaftsgruppe Bauindustrie

Riksarkivet (RA), Oslo

RA/RAFA-2188 Tyske arkiver, Organisation Todt (OT), Einsatzgruppe Wiking.

Serie Hg: OT-materiale avlevert fra NSB i 1988.

Hg-Saksarkiv – Boks Hg-L0001 Mappe 0003, Bahnbau Mo-Fauske 1942 -43

Hg-Saksarkiv – Boks Hg-L0003 Mappe 0009, Nordlandsbahn Mo-Fauske 1943

Hg-Saksarkiv – Boks Hg-L0007 Mappe 0028, Div. dokumenter mp. 3 Nordlandsbanen

Hg-Saksarkiv – Boks Hg-L0009 Mappe 0041, Pakke ”Bahnbau” mappe 9/13

RA/Landsvikarkivet, L-sak, Oslo politikammer

Henlagt etter bevisets stilling.

L-sak – Henlagt nr.117, Provisorisk samleeske nr.7

Statsarkivet i Trondheim, NSB, Ellingsve-samlingen.

Følgende arkivstykker har blitt benyttet:

Boks 1 – 5, mappe 3, Mosjøen – Mo

Boks 1 – 5, mappe 4, Fauske – Korsnes, Øverlands arkiv

Boks 1 – 5, mappe 5, Mo – Bodø

Boks 6 – 9, mappe 6, Fauske – Narvik. Forslag (tysk)

Boks 6 – 9, mappe 9, Norske planer. Fauske – Narvik.

Boks 12 – 19, mappe 12, Krigsfangene

Boks 12 – 19, mappe 13, Div. litteratur, Fin Hvoslef, Nordlands samferdselshistorie

Boks 12 – 19, mappe 18, Korrespondanse

Boks 12 – 19, mappe 19, Narvik – Kirkenes. Tyske planer, norske planer

Boks 20 – 27, mappe 20, Faye – Øverland – Kielland. Notater og foredrag

Boks 20 – 27, mappe 21, Org. Todt. Bruer Storforshei – Fauske

Boks 20 – 27, mappe 27, Overing. Falck – Ytter: Jernbanebygging i Norge under krigen

Personer

Sverre Lilleeng, født 22.06.1922, pensjonist og tidligere tvangsutsendt til jernbanearbeid for Organisation Todt under andre verdenskrig i Norge.

Litteratur

Aamodt, Arne: *Norges statsbaner i tiden 1940 – 1945*. Oslo 1972

Andenæs, Johannes: *Det vanskelige oppgjøret: Rettsoppgjøret etter okkupasjonen*. Oslo 1998

Bohn, Robert: *Reichskommissariat Norwegen. "Nationalsozialistische Neuordnung" und Kriegswirtschaft*. München 2000

Bjerke, Thor: *Nordlandsbanen nord for Grong*. Hamar 2012

Corell, Synne: *Krigens ettertid: Okkupasjonshistorien i norske historiebøker*. Dr.avh., Universitetet i Oslo 2009

Derry, T.K: *Det britiske felttog i Norge 1940*. Oslo 1953

Dick og **Lichtenberg**: "The myth of Hitler's role in building the German autobahn", i *Deutsche Welle*, 4 August 2012

Ellingsve, Arvid: *Nordlandsbanens krigshistorie*, Oslo 1995

Espeli, Harald: "Det økonomiske forholdet mellom Tyskland og Norge 1940 – 45", i *Danske Tilstander/Norske Tilstander 1940-45*. red. Hans Fredrik Dahl et al., Oslo 2010

Evensen, Pål: "Krigsfangene i Rana" i *Årbok for Rana med omliggende distrikter 1983*. Årgang 16, Mo i Rana 1983

Heber, Thorsten: *Der Atlantikwall 1940 -1945. Die Befestigung der Küsten West- und Nordeuropas im Spannungsfeld Nationalsozialistischer Kriegführung und Ideologie*. Bind 2: *Die Invasion. Die Atlantikfestungen 1944 – 1945. Der Atlantikwall in Deutschland – Dänemark – Norwegen. Kompendium Regelbauten. Statistischer Anhang*. Norderstedt 2008

Hvoslef, Fin: "Nordlandsbanen", i *Det norske næringsliv, Nordland Fylkesleksikon*. Bergen 1954

Jacobsen, Alf R.: *Nikkel, jern og blod*. Oslo 2006

Jacobsen, Tor: *Slaveanlegget, fangene som bygde Nordlandsbanen*, Gjøvik 1987

Jaklin, Asbjørn: *Nordfronten – Hitlers skjebneområde*. Oslo 2006

- Jovanović, Cveja:** *Blodveien til Nordpartisinavd.* Beograd 1988
- Dahl, Hjeltnes, Nøkleby, Ringdal og Sørensen,** *Norsk krigseksikon 1940 – 45.* Oslo 1995
- Kjeldstadli, Knut:** *Fortida er ikke hva den en gang var.* Oslo 1999
- Koch, Birgit:** *De sovjetiske, polske og jugoslaviske krigsfanger i tysk fangenskap i Norge 1941 – 1945.* Hov.oppg., Universitetet i Oslo 1988
- Kreyberg, Leiv:** *Frigjøringen av de allierte krigsfanger i Nordland 1945.* Oslo 1946
- Kristiansen, Kåre:** *Når sant skal sies, På politikens hovedspor og sidelinjer gjennom 50 år.* Oslo 1989
- Kroglund, Nina Drolsum:** *Hitlers norske hjelpere – nordmenns samarbeid med Tyskland 1940 – 1945.* Oslo 2012
- Gogl, Simon:** *Die Etablierung der Einsatzgruppe Wiking 1942 – Zwangsarbeit für die Organisation Todt in Norwegen.* Masteroppg. ved Freie Universität i Berlin 2013
- Grimnes, Ole Kristian:** ”Kollaborasjon og oppgjør” i *I krigens kjølvann. Nye sider ved norsk krigshistorie og etterkrigstid*, red. av Stein Ugelvik Larsen. Oslo 1999.
- Larsen, Stein Ugelvik:** ”Innledning” i *I krigens kjølvann. Nye sider ved norsk krigshistorie og etterkrigstid*, red. av Stein Ugelvik Larsen, Oslo 1999
- Lemmes, Fabian:** *Arbeiten für das Reich. Die Organisation Todt in Frankreich und Italien, 1940 -45.* Dr.avh., European University Institute, Firenze 2009
- Libæk, Stenersen, Sveen og Aastad,** *Historie 2 – verden og Norge etter 1850.* Oslo 2002
- Ljone, Oddmund:** *Nordlandsbanen,* Oslo 1962

- Lundemo, Mari O.:** *The causes of mortality of the Soviet prisoners of war in German captivity in Norway, 1941-1945.* Masteroppg. University of Helsinki 2010
- Løken, Kristian:** Våre jernbaner i krig og fred. Foredrag i Norsk Rikskringkasting den 20.06.1945, i *Nordisk jernbanetidsskrift, organ för nordiska järnvägsmannasällskapet.* Nr 7, 1945.
- Mierzejewski, Alfred C.:** *The Most Valuable Asset of the Reich. A History of the German National Railway, volume 2: 1933 – 1945.* North Carolina 2000
- Milward, Alan S.:** *The Fascist Economy in Norway.* London 1972
- Mladjenović, Ljubo:** *Beisfjordtragedien.* Oslo 1989
- Nyhus, Bjarne:** *Norges Statsbaners krigshistorie 1940 – 1945, Trondheim distrikt.* Trondheim 1945
- Overy, Richard:** *War and Economy in the Third Reich.* London 1994
- Parelius, Nils:** Tilintetgjørelsesleirene for jugoslaviske fanger i Nord-Norge i *Samtiden, tidsskrift for politikk, litteratur og samfunnsspørsmål.* Årgang 69. Oslo 1960
- Petersen, Joachim:** *Hitlers Polareisenbahn.* Ronnenberg 1992
- Rohde, Horst:** *Das Deutsche Wehrmachtstransportwesen im zweiten Weltkrieg.* Stuttgart 1971
- Ryggvik, Helge:** *Jernbanen i Norge 1854-2004, nye tider og gamle spor 1940 – 2004, Kapittel 1: I krig, ekstratog 9.april kl 7.15* Bergen 2004
- Seidler, Franz:** *Die Organisation Todt. Bauen für Staat und Wehrmacht 1938 – 45.* Koblenz 1987
- Sereny, Gitta:** *Albert Speer och sanningen.* Stockholm 1997

Slottemo, Hilde Gunn: *Malm, makt og mennesker – Ranas historie 1890 – 2005*. Mo i Rana 2007

Soleim, Marianne Neerland: *Sovjetiske krigsfanger i Norge 1941 – 1945 – antall, organisering og repatriering*. Dr.avh., Universitetet i Tromsø 2004

Soleim, Marianne Neerland: *Sovjetiske krigsfanger i Norge 1941 – 1945*. Oslo 2009

Spoerer, Mark og Fleischhacker, Jochen: Forced Labourers in Nazi Germany: Categories, Numbers, and survivors, *The Journal of Interdisciplinary History*, vol. 33 nr. 2. Massachusetts 2002

Stokke, Michael: *Sovjetiske og franske sivile tvangsarbeidere i Norge 1942 -45*. Masteroppg. ved Universitetet i Bergen 2008

Stokke, Michael og Rødland, Kjartan: *Helter, svikere og mordere. Espeland fangeleir*. Bergen 2011

Storteig, Odd: *Krigsfangens historie*. Bodø 1997

Svanberg, Erling: *Langs vei og lei i Nordland. Samferdsel gjennom 3000 år*. Bodø 1990

Sørensen, Øystein: ”Forskningen om krigen i Norge. Tradisjonelle og nye perspektiver”, i *Nytt norsk tidsskrift 1/1989*. Oslo 1989

Thorsell, Staffan: *Mein lieber Reichskanzler!* Oslo 2007

Tooze, Adam: *The wages of destruction. The making and breaking of the Nazi economy*, London 2007

Utvik, Charles: *Krigsfangeleirer i Nordland – forskningshistorie, bevaringsstatus og forvaltningsstatus i samtidsarkeologisk perspektiv*. Masteroppgave ved NTNU 2012

Vahrenkamp, Richard: *Roads without Cars. The HAFRABA Association and the Autobahn Project 1933–1943 in Germany*. University of Kassel 2006

Westlie, Bjørn: *Dagens Næringsliv – DN magasinet*, ”De som bygde landet” 20-21 november 2010

Internettressurser

Espen Søybye, ”Mørkets fotsoldater”, 1. februar 2013, *Morgenbladet*. Hentet fra http://morgenbladet.no/boker/2013/morkets_fotsoldater#.UXuRMrV7KSo. Lastet ned 27.04.2013

<http://dictionary.reference.com/browse/collaborate>. Lastet ned 07.11.2012

Jernbanestrekninger – Ofotbanen, *Jernbane.net*, hentet fra <http://www.jernbane.net/norge/langslinjen/ofot/ofot.htm>, Lastet ned 18.01.2013

Lynkrig – samfunn – forsvar og militærvesen – militærteori, *Store norske leksikon*, hentet fra <http://snl.no/lynkrig>, Lastet ned 12.12.2012.

Magne Skodvin - utdypning, *Norsk biografisk leksikon*, hentet fra http://snl.no/.nbl_biografi/Magne_Skodvin/utdypning, Lastet ned 03.10.2012.

”Demokratiets institusjoner i møte med en nazistisk okkupasjonsmakt: Norge i et komparativt perspektiv”: 2 (Prosjektskisse), *Senter for studier av Holocaust og livssynsminoriteter* hentet fra <http://www.hlsenteret.no/forskning/nazismen-fascismen-og-europeiske-okkupasjonsregimer/okkupasjonsprosjekt/prosjektskisse-siste-versjon.pdf>. Lastet ned 18.04.2013

Totaler Krieg, *Shoa.de – zukunft braucht Erinnerung*, hentet fra: <http://www.zukunft-braucht-erinnerung.de/zweiter-weltkrieg/wirtschaft-und-gesellschaft-im-krieg/130.html>. Lastet ned 11.01.2013

Upubliserte kilder

Andersen, Ketil Gjølme: *Linjer i landskapet, infrastruktur for krig og fred.* Upublisert paper fra seminaret ”Organisation Todt og tvangsarbeid under okkupasjonen” i Narvik 14. – 15. mai 2013. Oslo 2013

Frøland, Hatlehol, Ingulstad og Sæveraas: *Organisation Todt i Norge under okkupasjonen: et makroperspektiv* Artikkel på nett fra Historiedagene i Bodø 2012.

<http://www.uin.no/omuin/fakulteter/fsv/konferanser/historiedagene2012/program/parallellsesjoner/Documents/Organization%20Todt.pdf>. Lastet ned 30.08.2012.

Sæveraas, Torgeir E.: *Festung Norwegen.* Upublisert paper, Trondheim 2012(c)

Sæveraas, Torgeir E.: *Fra krigshistorie til okkupasjonshistorie. Den andre verdenskrig i norsk historieskriving 1945-2012.* Essay i KULT8851. Trondheim 2012(a)

Sæveraas, Torgeir E.: *Organisation Todt, historien og samfunnet.* Upublisert paper. Trondheim 2012(b)