

Bjørn Westlie

NSB, krigsfangene og andre verdenskrig

Avhandling for ph.d.-graden

Institutt for arkeologi, konservering og historie (IAKH)

Det humanistiske fakultet, Universitetet i Oslo (UiO), våren 2018

Når alt kommer til alt, er det ikke vår forpliktelse å felle en dom over fortiden, men å forsøke å forstå den, og å handle i vår egen tid – og ta ansvar for de valgene vi tar her og nå. Fortidens erfaringer gir ikke svar på nåtidens utfordringer.

Bo Lidegaard¹

Begivenheter er historiens døgnfluer; de passerer forbi scenen som ildfluer og glimrer knapt før de forsvinner tilbake til mørket og nesten alltid inn i glemselen.

Fernand Braudel²

Det er bare ved en dyptfølt forståelse av vår felles historie og av tidligere fiendskap og konflikter at det blir mulig å skape et europeisk minne om annen verdenskrig. Det er bare på den måten og absolutt ikke med den form for forsoning som revisjonistiske historikere tilbyr at vårt dype ønske om minner kan tilfredsstilles.

Luisa Passerini³

¹ Lidegaard, Bo, *Landsmenn. Redningen av de danske jødene i oktober 1943*, Forlaget Press, 2013, 531

² Braudel, Fernand, *The Mediterranean and the Mediterrean World in the Age of Philip II*, William Collins and Harper & Row, 1977 i Benedict Anderson, *Forestilte felleskap*, Spartacus forlag, 1996, 900

³ Passerini, Luisa, «Memories of Resistance, Resistances of Memory», i *European Memories of the Second World War*, Peitsch, Helmut, Burdett, Charles, Gorrara, Claire (red.), Berghan Books, 1999. Min oversettelse.

Innholdsfortegnelse

Del 1 NSBs krigshistorie som utfordring	1
1 Innledning Brevet fra NSB	3
1.1 Forskningstemaet.....	4
1.3 To begreper – avklaring og drøfting.....	9
1.4 Forskningsstatus.....	14
2 Avhandlingens struktur: Avgrensning, periodisering og utvalgskriterier	21
2.1 Tidsløpet.....	21
2.2 Avhandlingens fem deler	21
2.3 Kildematerialet: Arkivstudier og utrykte kilder	23
2.4 Litteratur og forskningsbaserte tekster.....	25
2.5 Studien av avisene.....	26
2.6 Aviser som kilde	28
2.7 NSB-ansatte som kilder	29
3 Metodiske utfordringer	31
3.1 Teori og inspirasjon	32
3.2 Grunnfortelling	35
3.3 Den patriotiske fortellingen	36
3.4 Et syndrom	45
4 Ulike former for taushet	51
4.1 Problemet med å skille mellom taushet, fortielse og neglisjering.....	57
Del 2 NSBs samarbeid og kollaborasjon 1940–1945	61
5 Den store planen – kollaborasjonens første fase: april 1940–januar 1941	63
5.1 Tyske jernbaneplaner	65
5.2 Oppsummering: I grenseland er det en grense, men hvor?.....	71
6 Nyordning – kollaborasjonens andre fase: januar 1941–januar 1942.....	73
6.1 Nazifisering og ny personalpolitikk	73
6.2 Hoff fikk en ny lederrolle.....	80
6.3 NSB fikk et visst handlingsrom	83
6.4 Oppsummering: Tilpasset okkupasjonens krav.....	86
7 Brutale valg – kollaborasjonens tredje fase: januar 1942–oktober 1942	88
7.1 Krigsfanger ble løsningen	90

7.2 Oppsummering: Å velge krigsfanger	95
8 Kollaborasjon og brutalitet – kollaborasjonens fjerde fase: oktober 1942–mars 1943	97
8.1 NSB i et europeisk perspektiv	98
8.2 NSB gjorde som det ble bedt om	101
8.3 NS ville fjerne Hoff	102
9 NSB og bruken av fanger – kollaborasjonens femte fase: februar–mars 1943–mai 1945	107
9.1 En avtale mellom NSB og OT	110
9.3 Oppsummering: Indirekte og direkte bruk av fanger	114
10 Relativiseringen av fangenes liv	116
11 Flere argumenter for kollaborasjon	122
11.1 Oppsummering: En historie å leve med	126
<i>Del 3 NSB ville legge okkupasjonen bak seg</i>	<i>129</i>
12 Oppgjøret som ikke ble noe av	131
12.1 Utpekt som kollaboratør	133
12.2 Oppsummering: Vik-saken var en avsporing	138
13 Rettsoppgjør uten fanger	139
13.1 Et mulig vern for krigsfanger	143
13.2 Oppsummering: Riksadvokaten ga NSB ryggdekning	146
14 Jernbanebygging tjente okkupantene	149
14.1 Oppsummering: Norske interesser ble tilgodesett	156
15 Fangene fikk ikke fred	159
15.1 En kommisjon om fangenes innsats	159
15.2 Operasjon asfalt for å flytte graver	164
15.3 Oppsummering: Fangene ble marginaliserte	167
<i>Del 4 Fremstillingen av forholdet mellom NSB, okkupantene, Nordlandsbanen og krigsfanger</i>	<i>169</i>
16 NSB, Nordlandsbanen og krigsfanger i avisene	171
16.1 Datasøkets konklusjon	188
16.2 Oppsummering: Avisene i nord bevarte minnet om fangene lengst	191
17 Bøker og forskningsbaserte tekster	194
18 En ny fortelling faller på plass	216
18.1 Lite forskning på NSBs krigshistorie	222

18.2 Den okkupasjonshistoriske vendingen.....	223
<i>Del 5 Tausket og kollaborasjon</i>	229
19 Drøfting og konklusjoner.....	231
Kilder og litteratur	255

Forord og takk

Det har vært både spennende og lærerikt å klatre i kunnskapens tre på vei til doktorgraden. Jo høyere jeg har klatret, desto bedre utsikt har jeg fått, men samtidig har risikoen for å falle dypt også økt. Det har vært tider da det har kjentes som om grepet skulle løsne, men jeg kom videre.

Jeg vendte tilbake til historiefaget etter mange år som journalist og forfatter, og jeg tok i 2010 en mastergrad i historie ved Universitetet i Oslo. I 2012 ble jeg ansatt som journalistlærer og førstelektor ved Høyskolen i Oslo og Akershus og sa opp i Dagens Næringsliv etter 24 år. Jeg ville utdanne meg videre. Doktorgrad i historie ble målet. Mitt liv som journalist og forfatter har, slik jeg nå ser det, blitt drevet frem av nysgjerrighet og en jakt etter det jeg oppfattet som ufortalte historier. Det har blitt til reportasjer, dokumentarartikler, bøker og litt til. Dette er også utgangspunktet for arbeidet med denne avhandlingen.

Mange har bidratt til at jeg nå sitter på en gren med litt bedre utsikt. Først vil jeg – igjen – takke min kone Anne Hege for kjærlighet og omsorg, men også for at hun har lest og kommentert med faglig tyngde hele avhandlingen til tross for alt hun selv skal skrive. Jeg vil dessuten benytte anledningen til å takke min gode venn og nabo Øyvind Prytz for hans usedvanlig grundige og effektiv hjelp med oppsett og fotnoter, men også for hans språksans og tekstkompetanse.

To lesere har også ikke minst vært viktige: min veileder, historieprofessor Øystein Sørensen ved UiO, og historiker Nik Brandal. Michael Stokke ved Narviksenteret har vært og er hjelpsomheten selv. Jeg vil også takke historiker og konservator Kjetil Gjølme Andersen ved Norsk teknisk museum, professor Hans Otto Frøland og postdoc. Gunnar Hatlehol, begge ved NTNU. De tre er knyttet til det store forskningsprosjektet om Organisation Todt (OT) ved NTNU. Jeg vil takke professor emeritus Ole Kristian Grimnes, ikke bare for hans kunnskaper og evne til å ville utvikle fortellingen om krigen, men også for hans alltid oppmuntrende ord. Jeg vil også takke gode venner i Mo i Rana og Nordland som gjør sitt for at krigsfangenes innsats og skjebne under okkupasjonsårene ikke skal glemmes. Mine vennlige og dyktige kolleger på Institutt for journalistikk og mediefag på Oslo Met – Storbyuniversitetet har vært gode støttespillere. Bedre arbeids- og forskningsmiljø finnes neppe. Alle feil og mangler i avhandlingen er mine og kan bare lastes meg.

Oslo, mai 2018

Del 1 NSBs krigshistorie som utfordring

1 Innledning Brevet fra NSB

I august 1941 sendte NSBs banedirektør, Otto Aubert, et brev til samtlige av NSBs distrikter der han ba om at de måtte skaffe arbeidere til utbyggingen av Sørlandsbanen, med begrunnelsen «for å unngå de vanskeligheter som beskjeftigelse av sovjetiske fanger vil medføre for anlegget».⁴ Det kom derfor ingen sovjetiske krigsfanger til Sørlandsbanen. I januar 1942 var situasjonen derimot en annen når det gjaldt Nordlandsbanen, for nå var behovet for arbeidskraft langt større.⁵ Utbyggingen av Nordlandsbanen var om mulig enda viktigere for tyskerne enn at jernbanen til Stavanger skulle bli ferdig. I første omgang var målet for utbyggingen av Nordlandsbanen Narvik, slik at jernmalm fra Kiruna kunne fraktes sørover i Norge med tog og deretter til Tyskland.⁶ Den tyske våpenindustrien trengte stål.

I et brev til Wehrmacht (Kodeis) fra 11. januar 1942 godtok overingeniør Bjarne Vik at det måtte settes inn sovjetiske krigsfanger for å få bygget ferdig Nordlandsbanen fra Mo til Fauske. Både tyske og norske myndigheter hadde foreslått og argumentert for dette, og begrunnelsen var mangel på arbeidskraft. Brevet skrev Vik etter samråd med sin kollega, overingeniør Fin Hvoslef, og de to var ansatt av NSB for å lede anleggsarbeidet for hver sin del av denne strekningen. Bjarne Vik formulerte det avgjørende brevet til Wehrmacht, der han skrev at: «Er det ikke mulig å skaffe et stort nok antall norske arbeidere kan vi bruke krigsfanger på strekningen over høyfjellet.»⁷ Vik, som hadde vært ansatt i NSB i 26 år, anslo at det kunne være behov for 4000 krigsfanger på strekningen, som også omfattet det værharde Saltfjellet. Fangene kunne bo i telt i sommermånedene, hevdet han. Om vinteren trengtes det ifølge Vik rundt 1200 krigsfanger på de 111,2 kilometerne fra Storforshei til Saltdal.⁸ I alt anslo Vik at det var behov for 9000 arbeidere, inkludert fangene, for å nå Fauske, der NSB avsluttet sin deltagelse i anleggsarbeidet. En uke etter at Vik sendte brevet, ble hans beslutning om bruk av krigsfanger fulgt opp av NSBs ledelse i Oslo.⁹ NSBs anleggsavdeling hadde i mange år arbeidet for å få Nordlandsbanen ferdig, men med dette brevet ble NSB en partner i et anleggsarbeid der flere tusen sovjetiske krigsfanger skulle bidra. Dette er utgangspunktet for denne avhandlingen.

⁴ SA/NSB/Ellingsve-arkivet: Jernbanebygging i Norge under krigen. Hovedstyrets brev 8. august 1941

⁵ I svært mange av tekstene og kildene brukes ordet «russiske» når krigsfangene nevnes. Jeg mener at det er riktig å kalle dem sovjetiske krigsfanger fordi det var fanger fra flere nasjoner i denne gruppen.

⁶ I 1938 fikk Tyskland ni millioner tonn jernmalm fra Sverige, ifølge *T. K. Derry, Det britiske felttog i Norge i 1940*, 1953, 22

⁷ RA/RAFA-2188/Hg-L0001/0003 OT Nordlandsbanen 1944–45, Bahnbau Mo–Fauske 1942–43, Eisenbahnbau Nord-Norwegen.

⁸ Ibid.

⁹ Ibid.

1.1 Forskningstemaet

Det befant seg nærmere 130 000 krigsfanger og tvangsarbeidere i Norge under andre verdenskrig. 97 000 av dem var sovjetiske krigsfanger, og av dem døde 10 700 av sult, sykdom, mishandling eller kulde.¹⁰ Anslagsvis druknet også 3000 sovjetiske krigsfanger da fangeskip ble senket utenfor norskekysten.¹¹ På Nordlandsbanen mellom Mo i Rana og Fauske var 12 312 krigsfanger i arbeid.¹² Fra Fauske til Drag i Tysfjord i retning Narvik ble det også anlagt jernbane med krigsfanger, men her deltok ikke NSB. Anslagsvis ble det brukt 24 000 krigsfanger på hele denne strekningen fra Mo i Rana til Drag.¹³ Hvor viktig og alvorlig krigsfangenes historie i Norge er, understrekes i historikeren Hans Otto Frølands formulering:

[V]ed siden av drapene på de norske jødene [er] det dette omfattende tvangs- og slavearbeidet som tydeligst kobler Norge til Nazi-Tysklands rasebaserte utryddelsespolitikk under andre verdenskrig.¹⁴

Min interesse for denne delen av okkupasjonshistorien har sin rot i min fars krigshistorie, noe som har bidratt til en ekstra interesse for vår krigshistorie, og vel også fra et annet perspektiv. Det gjorde at jeg tidlig ble opptatt av jødernes skjebne. Som journalist i Dagens Næringsliv skrev jeg en reportasje i mai 1995 om det jeg kalte «ranet av de norske jødene».¹⁵ Den bidro til det som ble kalt restitusjonssaken og et økonomisk oppgjør for de tapene jøder i Norge led da de ble sendt ut av landet i 1942.¹⁶ Jeg fant senere ut at NSB hadde deltatt i transporten av jøder til Oslo havn og at NSBs anleggsavdeling hadde deltatt i anleggsarbeidet på Nordlandsbanen under andre verdenskrig med egne ingeniører og arbeidere. At det var krigsfanger på anlegget gjorde saken enda mer interessant. Her har nok fars krigshistorie også spilt inn. Som SS-soldat hadde han blant annet vært fangevokter for krigsfanger i Ukraina. Jeg

¹⁰ Soleim, Marianne Neerland, *Sovjetiske krigsfanger i Norge 1941–1945. Antall, organisering og repatriering*, Scandinavian Academic Press, 2009, 96

¹¹ Hatlehol, Gunnar D., *Norwegeneinsatz 1940–1945*, ph.d.-avhandling, NTNU, 2015, 243. I tillegg til de 10 700 som døde på land, druknet nærmere 3000 sovjetiske fanger da skipene de var om bord i, ble senket av britiske fly utenfor norskekysten.

Til sammenligning døde totalt 10 262 nordmenn døde under krigsårene. Storeide, 2014, 323.

¹² Ellingsvearkivet, dok 48, 49, 50, Statsarkivet, Trondheim.

¹³ Rønnebu, Finn, *Et skammens eventyr. Det tyske jernbaneprosjektet i Nordland – fanger, okkupanter og lokalbefolkning*, 2017, Commentum, 90

¹⁴ Frøland, Hans Otto, *OT som byggherre i Norge under okkupasjonen*, bearbeidet og (foreløpig) versjon av foredrag 22.oktober, 2015 på Agderseminaret 2015, 3.

¹⁵ Det norske jøderanet, Dagens Næringsliv 27. mai 1995

¹⁶ Sitat fra HL-senterets strategiske plan 2017-2020: «Restitusjonsoppgjør fant sted i flere europeiske land på 1990-tallet. I Norge startet det hele med at journalist Bjørn Westlie i mai 1995 skrev en reportasje i Dagens Næringsliv om 'Det store jøderanet'. Det var næringslivsavisens bidrag til den store 50-årsfeiringen av frigjøringsjubileet, om et historiekapittel som det ikke var noen grunn til å feire.»

trykket et brev han skrev om sitt møte med fangene, i boken *Fars krig* fra 2008.¹⁷ Senere fikk jeg vite at det kan ha vært flere tusen ukrainske krigsfanger på Nordlandsbanen. Engasjementet for å studere NSBs krigshistorie nærmere ble forsterket da jeg oppdaget at NSBs deltagelse i arbeidet på Nordlandsbanen bare i liten grad var problematisert eller forsket på. Viktige spørsmål ble derfor: Hva var krigsfangenes historie, og hva slags rolle spilte NSBs anleggsavdeling på strekningen Mo i Rana til Fauske? Da jeg senere leste historikeren Odd-Bjørn Fures påstand om at en «overveiende nasjonal tolkningsramme nødvendigvis måtte føre til en marginalisering av krigsfangene, selv om de var krigens største tapere på norsk jord», forsto jeg at her var det flere spørsmål som måtte besvares.¹⁸ Hva hadde en «nasjonal tolkningsramme» og krigsfangene med hverandre å gjøre? En del av Fures begrunnelse var at den norske nasjonalbevisstheten «ikke kunne tillate eller gi rom for en mer differensiert eller nyansert framstilling av krigs- og okkupasjons erfaringene».¹⁹ Hva betydde det? En rekke spørsmål ble dermed hengende i luften. Jeg skrev derfor i 2010 en reportasje i Dagens Næringsliv om bruk av krigsfanger i Norge under andre verdenskrig, der også NSBs anleggsarbeid på Nordlandsbanen ble nevnt, men ikke utdypet.²⁰ Etter hvert begynte jeg arbeidet med en bok om dette temaet. Det ble til *Fangene som forsvant. NSB og slavearbeiderne på Nordlandsbanen*, som kom ut i 2015. Der har jeg beskrevet deler av NSBs historie under okkupasjonsårene med blant annet bruken av krigsfanger på Nordlandsbanen og ved jernbaneverkstedet i Trondheim. Jernbanefrakten av jøder til Oslo havn med den etterfølgende utskippingen av dem til Polen har også plass i boken.²¹ Til tross for at den bygger på en god del nye kilder, kan den ikke defineres som et vitenskapelig produkt. Blant annet bruker jeg litterære grep som at den går «inn i hodene» på enkeltpersoner og forteller hva de tenker.²² Boken har et tydelig meningsinnhold og er en sakprosabok rettet inn mot en bred lesergruppe.²³ En rekke spørsmål som ikke ble drøftet eller besvart i boken, går jeg videre med her i denne avhandlingen, og jeg har som mål å besvare de spørsmålene boken ikke svarte på eller heller ikke tok opp. For til tross for at krigsfangenes historie i Norge under okkupasjonsårene ikke lenger er et underkommunisert tema, er det forsket mindre på norske

¹⁷ Westlie, Bjørn, *Fars krig*, Aschehoug forlag, 2008, 132

¹⁸ Fure, Odd-Bjørn, Norsk okkupasjonshistorie, konsensus, berøringsangst og tabuisering, i *I krigens kjølvann*, i Stein Ugelvik Larsen (red.), *I krigens kjølvann: nye sider ved norsk krigshistorie og etterkrigstid*, Universitetsforlaget, 1999, 38.

¹⁹ Fure, 1999, 39.

²⁰ Westlie, Bjørn, «De som bygde landet», Dagens Næringsliv, 22. november 2010

²¹ Westlie, Bjørn, *Fangene som forsvant. NSB og slavearbeiderne på Nordlandsbanen*, Spartacus forlag, 2015

²² Westlie, 2015, 101

²³ Ohman Nielsen, May Brith, «Viktig bok om fangene som arbeidet seg til døde», Aftenposten, 28. februar, 2015

selskapers utnyttelse av dem. Historikeren Pål Nygaard har påpekt at «[i] forsvinnende liten grad er det [...] stilt spørsmål ved hvorvidt norske etater eller virksomheter var involvert i fangenes og tvangsarbeidernes forhold her i Norge».²⁴

Avhandlingen baserer seg særlig på to problemstillinger. For det første har jeg som mål å gi et svar på hvordan NSBs forhold til de tyske okkupasjonsregimet utviklet seg.²⁵ For det andre ønsker jeg å beskrive og å forstå hvorfor de sovjetiske krigsfangene særlig på Nordlandsbanen nærmest er blitt utelukket fra historien om NSBs historie under og etter andre verdenskrig. Jeg beskriver derfor først hvordan NSB håndterte den situasjonen som oppsto etter at landet ble okkupert, og dokumenterer så hvordan samarbeidet og forholdet mellom NSBs ledelse og det tyske okkupasjonsregimet utviklet seg i ulike faser i løpet av okkupasjonsårene. Jeg vil videre vise hvordan forholdet mellom NSB og krigsfangene er fremstilt i NSBs historie og drøfte i hvilken grad denne fremstillingen er i samsvar med det NSB faktisk var med på. Dette er en kildebasert studie av hva NSB foretok seg under okkupasjonsårene og hvordan NSBs historie om disse årene er blitt fremstilt i ettertid.

Det er anleggsarbeidet på Nordlandsbanen som er det sentrale i dette forskningsarbeidet til tross for andre forhold og hendelser også kommer til. Det er her på Nordlandsbanen NSBs kollaborasjon utspiller seg og det er også her krigsfangene, som NSB godkjenner bruken av, kommer inn i forholdet mellom NSB og tyskerne. Vendepunktet i utviklingen mellom NSB og okkupasjonsregimet er, slik jeg ser det, NSBs aksept av at krigsfanger skulle brukes til byggingen av Nordlandsbanen. Drivkraften i denne utviklingen er kravene om tilpasning overfor NSB, først fra Wehrmacht og senere den tyske entreprenørgiganten Organisation Todt (OT) som var en «paramilitær organisasjon» og «kommandostrukturen var militærinspirert».²⁶ Hvordan NSBs ledelse og anleggsledelsen på pragmatisk vis fortsatte sin del av anleggsarbeidet på Nordlandsbanen etter at flere tusen sovjetiske krigsfanger deltok i byggearbeidet, er det sentrale i forholdet mellom NSB og tyskerne, og for avhandlingen. Riktignok måtte også andre deler av NSBs organisasjon forholde seg til tyske krav og ønsker, men forholdet mellom NSB og krigsfangene er det viktigste også for hvordan denne historien er blitt fortalt etter 1945.

²⁴ Nygaard, Pål, *Store drømmer og harde realiteter. Veibyggning og biltrafikk, 1912–1960*, Pax Forlag, 2014, 216.

²⁵ Jeg definerer NSB som NSBs ledelse representert ved generaldirektørens nærmeste stab i det som kalles hovedstyret og den sentrale administrasjonen i Oslo. Særlig gjelder dette også banedirektørens stab og anleggsavdelingens ledelse både sentralt og ved Nordlandsbanen

²⁶ Frøland, 2015, 4.

NSBs krigshistorie er i et europeisk perspektiv ganske unik. Grunnen til dette er at jernbanen i Norge var lite utviklet sammenlignet med de tyske ønsker og planer. Norges geografiske og strategiske plassering gjorde det nødvendig for Tyskland å bygge ut jernbanenettet, ikke minst nordover langs den lange kystlinjen i retning av Sovjetunionen i nord. På sikt kunne en slik jernbane bli en transportvei mellom Sovjetunionen og Europa. Norge skulle dessuten innordnes i det stortyske rom ved hjelp av en forbedret infrastruktur. Betrakter vi det tyske strevet med å bygge jernbane, forbedre infrastrukturen og oppbygging av store industrianlegg, så fremtrer okupasjonsårene i et nytt og bredere perspektiv. For de tyske nazistene handlet dette «like mye om forberedelsene til den kommende freden» og like mye om økonomi som om krig.²⁷

For å kunne bygge ut norsk jernbane ville derfor tyskerne etablere et samarbeid med NSB som operatør og partner, og var vel også avhengig av det. Dette innebar en kraftig opprustning og modernisering av jernbanen i Norge.²⁸ Denne viljen til å forbedre jernbanen i Norge koblet NSB seg på. Alt i alt ble det ferdig 432 kilometer med ny jernbane under de fem okupasjonsårene. Til sammenligning bygget NSB mellom 1930 og 1940 ferdig 203 kilometer ny jernbane.²⁹ Nordlandsbanen ble etter at tyskerne kom til landet, utvidet med 137 kilometer.³⁰ Den 112 kilometer lange strekningen mellom Kristiansand og Moi ble åpnet for drift 1. mars 1944.³¹ Også elektrifiseringen av jernbanen skjøt fart. 255 kilometer med jernbane ble elektrifisert mellom 1940 og 1945, mens det ble elektrifisert 187 kilometer i tiåret før tyskerne kom til Norge.³² De mange smalsporede banestrekningene opplevde også den nye tid, og hele 450 kilometer med nye brede spor ble ferdigstilt mellom 1940 og 1945.³³ Ingen andre jernbaneselskaper i Europa samarbeidet med okkupantene om et slikt utbyggings- og moderniseringsprogram som det NSB var med på. Det trengtes heller ikke en slik omfattende utvikling av jernbanenettet som i Norge andre steder i Europa der Tyskland hadde befestet sin makt. Mens andre jernbaneselskaper i Europa i hovedsak ble grovt utnyttet, fikk NSB tilført store ressurser. Riktignok ble også NSBs materiell, tog og ansatte utnyttet og hardt drevet fordi tyskerne hadde et stort behov for transport av soldater, våpen, materiell og

²⁷ Fredriksen, Gaute. *Og det er en annen historie. Den økonomiske historieskrivingen om årene 1940 – 1945 i Norges historie. En historiografi*, Mastergrad i historie, IAKH, UiO, 2011, 86.

²⁸ Se blant annet brev fra Der Wehrmachtsbefehlshaber Norwegen 2. oktober 1940. Kilde: Trond Johansens privatarkiv.

²⁹ Innstilling fra Jernbanekommisjonen av 1949, Om ny jernbaneplan, 96.

³⁰ Ryggvik, 2004, 32.

³¹ Aamodt, 1972, 126.

³² Ryggvik 2002, 34.

³³ Ibid.

krigsfanger. Det faktum at NSB fikk såpass mye igjen for samarbeidet med tyskerne kan derfor være en medvirkende faktor til at NSB samarbeidet med det tyske okkupasjonsregimet.

Avhandlingen tar for seg forholdet mellom NSB-ledelsen og okkupasjonsregimet, men går også igjennom NSBs forhold til de sovjetiske krigsfangene fra årene 1945 til 1948 og spesielt de som hadde arbeidet på Nordlandsbanen. Den umiddelbare etterkrigshistorien er derfor en del av fremstillingen både på grunn av rettsoppgjøret og fordi forholdet mellom Norge og Sovjetunionen ble satt på prøve da krigsfangenes skjebne i Norge ble et tema mellom de to land. Bjarne Vik, som var generaldirektør i NSB fra mai 1944 til mai 1945, ble etterforsket for å ha samarbeidet med tyskerne, men hverken NSB som selskap eller andre sentrale ledere ble rettslig gransket.³⁴ Viks sak ble henlagt under den forutsetning at han aldri fikk vende tilbake til NSB. Riksadvokat Sven Arntzen avgjorde sammen med juristen Johs. Andenæs i juni 1945 at bygging av jernbane og veier juridisk sett skulle defineres som sivilt og ikke krigsviktig arbeid, til tross for at tyskerne selv ville bygge ut infrastrukturen i Norge av militære og strategiske årsaker. Ikke bare det som fant sted under krigsårene, men også de politiske og juridiske beslutninger som tatt i de første årene etter det tyske nederlaget har påvirket hvordan NSB og de sovjetiske krigsfangenes på Nordlandsbanen er blitt fremstilt i ettertid noe avhandlingen vil vise.

1.2 De sentrale forskningsspørsmålene

Arbeidet med avhandlingen har avfødt en rekke problemstillinger, men de spørsmålene jeg særlig vil forsøke å besvare, er:

Spørsmål 1

Hvordan kan forholdet mellom NSB og det tyske okkupasjonsregimet under andre verdenskrig beskrives og forklares?

Spørsmål 2

Hvorfor har de sovjetiske krigsfangene som deltok i byggingen av Nordlandsbanen, i svært liten grad fått en plass i historien om NSB under andre verdenskrig?

³⁴ RA L-sak Oslo Politikammer Hnl. 117 (Bevisets stilling) Bjarne Vik, Ad. sak nr. 2606 / Bjarne Vik.

1.3 To begreper – avklaring og drøfting

Begrepene nazifisering og kollaborasjon er av særlig betydning for forholdet mellom NSB og okkupasjonsregimet, og sammen rammer de to begrepene inn noen av de mest problematiske sidene ved NSBs krigshistorie. Det er derfor viktig å prøve å forstå både karakteren av samarbeidet mellom NSB og okkupantene, og hvordan dette forholdet utviklet seg fordi dette fikk store konsekvenser. Jeg velger derfor å klargjøre disse to begrepene allerede her i innledningen. Andre begreper vil bli drøftet og definert i avhandlingens gjennomgang av tema og teori.

Nazifisering: Rikskommissær Joseph Terbovens forordning i oktober 1940 innebar at statlige etater skulle nazifiseres. Dette gjaldt også NSB. I *Norsk krigsleksikon 1940 – 45* kobles nazifisering til begrepet «nyordning». Der heter det at «nyordning, av motstandere kalt nazifisering, var NS' samlebetegnelse for den revolusjonære endring av samfunnsliv og myndighetsutøvelse som partiet tilstrebet etter 25.9.1940».³⁵ I krigsleksikonet heter det også at «nazifisering» betydde «overgang til førerprinsippet i flest mulig institusjoner i stat og samfunn», og at medlemmer av NS eller pålitelige personer «ble satt inn i flest mulig av landets offentlige stillinger». Nazifisering er blitt forklart på ulikt vis og også som «nazifisering gjennom personendringer – og institusjonelle endringer» i andre organisasjoner, men også som «endringer av organisasjonskultur og praksis».³⁶

En rekke nazifiseringsfremstøt ble iverksatt overfor NSB: Etter Terbovens forordning og planer skulle offentlige tjenestemenn politisk nyordnes, og i januar 1941 fikk Nasjonal Samlings personalkontor (NSPOT) ansvar for politisk å bedømme personer som skulle ansettes i NSB eller søke nye stillinger i NSB. NSBs ledelse, og generaldirektør Waldemar Hoff, krevde i januar–februar 1941 at de ansatte måtte underskrive en lojalitetserklæring til NS-regimet. Nasjonal Samling forsøkte å verve NSB-ansatte, og NS forsøkte også å få ansatt partimedlemmer i ledende posisjoner i NSB. Men begge deler lyktes dårlig. I NSBs hovedstyre, altså NSBs hovedadministrasjon, var det 705 ansatte, men bare 13 NS-medlemmer. Av de 20 000 ansatte i NSB under andre verdenskrig var bare 210 medlemmer av NS. Leif Tveten, som var administrasjonssjef i NSB under og etter andre

³⁵ Dahl, Hans Fredrik, Hjeltnes, Guri, Nøkleby, Berit, Ringdal, Nils Johan, Sørensen, Øystein, *Norsk krigsleksikon 1940 – 45*, J. W. Cappelens Forlag, 1995, 289, 311

³⁶ Simonsen Braut, Kjetil, *Nazifisering, kollaborasjon, motstand. En analyse av Politidepartementet og Forsyningsdepartementet (Næringsdepartementet) 25. september 1940–8. mai 1945*, ph.d.-avhandling, Institutt for arkeologi, konservering og historie, UiO, 2016, 21.

verdenskrig, understreket at det var «heller ikke mange stripete» – det vil si tjenestemenn som uten å være medlem av NS, gikk tyskernes ærend.³⁷ NS ønsket i større grad enn tidligere å fremheve generaldirektørens posisjon og personlige ansvar som ubestridt leder av NSB.³⁸ Med sine utvidede fullmakter fikk Hoff det som er blitt kalt ”overledelsen av Statsbanenes samlede virksomhet” og et større myndighetsområde.³⁹ Stortingsrepresentant Hans Ingvald Hansen Ratvik fra partiet Venstre hevdet i 1946 at «denne gren av vår administrasjon [ble] nazifisert».⁴⁰ Norsk Jernbaneforbunds organ Jernbanemanden, som på det tidspunktet ennå ikke var overtatt av NS, konkluderte slik: «Det gamle kollegiale system er fjernet, og ansvaret og avgjørelsen legges nå i en manns hånd.»⁴¹ Den mannen var generaldirektør Waldemar Hoff. Hoff ble med dette leder for et nytt landsråd, noe som var i tråd med en korporativ modell uten demokratisk valgte ledere, men kun basert på næringsinteresser.

I Norsk Jernbaneforbunds beretning om okkupasjonsårene heter det at «[u]nder krigen ble Statsbanens forvaltningsinstruks endret. En nazistisk nyordning ble også her innført».⁴² Denne konklusjonen er basert på Norsk Jernbaneforbunds oppfatning, at denne nazistiske nyordningen skjedde i 1944 da Bjarne Vik tiltrådte som ny generaldirektør. Deler av NSBs forvaltning og organisasjon ble riktignok endret i tråd med hva NS og okkupasjonsregimet ønsket, lenge før Vik overtok Hoff's stilling. På ett punkt var det åpenbart motsetning mellom det tyske okkupasjonsregimet og Nasjonal Samling når det gjaldt endringene i NSB. NS ønsket at generaldirektør Hoff og eventuelt andre i ledelsen skulle skiftes ut med personer som var NS-medlemmer. Dette skjedde ikke.⁴³ Ingen av NSB-lederne ble sparket eller erstattet av nye ledere som var medlemmer av NS. Ett unntak var da NSB fikk en personalsjef i mai 1944 som var medlem av NS. Men han videreførte den personalpolitikken som allerede var innført. Helge Ryggvik har hevdet at «[i] kampen mot nazifisering stod jernbanen godt imot», og at «[j]ernbanen som institusjon aldri lot seg nazifisere».⁴⁴ Ryggvik drøfter ikke begrepet nazifisering og analyserer ikke NSBs

³⁷ Tveten, Leif, Norsk rapport, *Nordisk Järnbanetidskrift*, nr. 1, 1946, 25.

³⁸ NSBs GD-sirkulære nr. 1 1941, 1. november 1941, Jernbaneverkets bibliotek.

³⁹ Ibid.

⁴⁰ Stortingdok. vedrørende NSB, Stortinget 29. mai 1946, Endringene i instruksene for Statsbanens forvaltning, 855, Jernbaneverkets bibliotek.

⁴¹ Jernbanemanden, 26. november 1941.

⁴² *Norsk Jernbaneforbund 42de landsmøte 1945, Protokoll over forhandlingene*, 1947, 47, Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek.

⁴³ RA/S – 3138 001/D/Da L0633, Dnr. 3299 Hans Skarphagen L-arkivet Oslo Politikammer.

⁴⁴ Ryggvik, Helge, I krig. Ekstratog 9. april 7.15, i *Jernbanen i Norge 1854–2004, Nye tider og gamle spor 1940–2004*, Vigmostad Bjørke, 2004, 48.

samarbeid med okkupantmakten. Å «stå godt imot» er en påstand om at NSB avviste okkupasjonsregimets ønsker om nazifisering og politiske endringer. Det er riktig når det gjelder enkeltpersoner, men min studie viser at NSB ble personalpolitisk og forvaltningsmessig nyordnet og dermed nazifisert på en rekke områder til tross for at NSBs ledelse med ett unntak ikke ble skiftet ut og erstattet med NS-medlemmer eller tyskere.

Kollaborasjon: Det finnes en rekke uttrykk, begreper og definisjoner av samarbeid og kollaborasjon med en fiende eller en okkupant. Grunnen til at det er så mange definisjoner er et uttrykk for kompleksiteten i dette forholdet. *The Concise Oxford Dictionary* uttrykker skillet mellom samarbeid og kollaborasjon ganske forenklet og hevder at: «to collaborate is to cooperate traitorously with the enemy».⁴⁵ Så enkelt er det ikke. Det viktige, men vanskelige spørsmålet er når samarbeidet går for langt – og blir forrædersk og hvor den som samarbeider, selv kan bli en del av okkupantens eller fiendens støtteapparat og i verste fall endog bli medhjelpere til eller deltagere i overgrep. Ole Kristian Grimnes har drøftet de ulike overgangene og samarbeidsformene mellom den okkuperte og okkupanten:

Tilpasning, kollaborasjon og motstand er ikke bare overlappende sfærer. De er også sfærer med uklare grenser og betydelige gråsoner seg imellom. Tilpasning, kollaborasjon og motstand kan som begreper være innholdsmessig distinkte, men empirisk i det enkelte tilfellet kan det være vanskelig å bestemme hvor en spesifikk handling hører hjemme. Dette gjenspeiler på sin side nettopp okkupasjonsvirkeligheten.⁴⁶

Grimnes har også forsøkt å skille eller å velge mellom ulike begreper som «samkvem», «samarbeid», «forhandlings- og handlingsflate», «samhandling» eller «kollaborasjon».⁴⁷ Ifølge ham er samkvem for passivt, samarbeid for positivt, og samhandling forutsetter, ifølge Grimnes, at man faktisk foretar seg noe praktisk sammen. Begrepet «tilpasning» får ifølge Grimnes frem det faktum at okkupasjonen fører til at de okkuperte må endre sin adferd på grunn av ytre forhold, men uten at «tilpasning» får frem det aktive handlingssamspillet mellom okkupert og okkupant «som også kjennetegner forholdet mellom dem».⁴⁸ Et slikt handlingssamspill kan kanskje uttrykkes som et symbiotisk forhold der begge parter trenger hverandre og har nytte av hverandre som «et samliv

⁴⁵ Oxford Consise Oxford Dictionary. collaboration, 1 of 9.992 entries, <http://www.oxfordreference.com>

⁴⁶ Grimnes, Ole Kristian, Hvor står okkupasjonshistorien nå?, *Nytt Norsk Tidsskrift* 3–4/2009, 407.

⁴⁷ Grimnes, 1990, 49.

⁴⁸ Grimnes, 1990, 50.

mellom organisasjoner av forskjellige slag slik at den ene eller begge parter har nytte av samlivet».⁴⁹ I det okkupasjonshistoriske prosjektet «Demokratiets institusjoner i møte med en nazistisk okkupasjonsmakt: Norge i et komparativt perspektiv» ble det lagt til grunn for arbeidet at det var et skille mellom det som ble kalt «tvangsbasert, pragmatisk og frivillig/ønsket kollaborasjon».⁵⁰ Andre igjen skiller mellom ideologisk, pragmatisk og taktisk kollaborasjon, men også en slags beskyttende kollaborasjon som kan kalles en nøytral eller forstandig kollaborasjon hvor formålet er å redde landet fra det verste.⁵¹ Hans Hartvedt Arvesen viser til andre kollaborasjonsbegreper.⁵² I tillegg til «ideologisk kollaborasjon», utført av den som støtter et av regimets prosjekter, viser han til en «proaktiv opportunistisk kollaborasjon». Dette er typisk en bedrift som aktivt søker oppdrag eller andre fordeler. Det som kalles «reaktiv kollaborasjon», er der en bedrift samarbeider, men ut fra en opplevd pressituasjon etter direkte eller indirekte tvang. Ifølge Kjetil Braut Simonsen blir begrepene kollaborasjon og motstand brukt «om et spekter av asymmetriske samhandlingsrelasjoner mellom okkupant og okkupert». Det er derfor «analytisk fruktbart å dele de to begrepene inn i underkategorier».⁵³ ⁵⁴ Han deler kollaborasjonshandlinger som ikke er tvangsbaserte, inn i tre underkategorier hvor to av dem er aktuelle for hvordan NSB forholdt seg først til Wehrmacht (Kodeis) og deretter OTs Einsatzgruppe Wiking. Den ene er en interessemaksimerende kollaborasjon som inngås for at den som velger det, gjør det for å tjene på det og for å styrke egen posisjon. Den pragmatiske ikke-ideologiske kollaborasjonen defineres som en kollaborasjon som blir forsvart «med at en viss samhandling med det tyske okkupasjonsregimet var nødvendig for å holde samfunnshjulet i gang».⁵⁵ Her passer NSBs forhold til okkupasjonsregimet inn som en ikke-ideologisk, men pragmatisk form for samarbeid eller kollaborasjon som jeg vil komme nærmere tilbake til. Bjarne Vik, som overtok stillingen som NSBs generaldirektør i 1944, hevdet etter okkupasjonen at lokale myndigheter sto

⁴⁹ Berulfsen, Gundersen, 1986, 345.

⁵⁰ Støen, Ane Ingvild, *Justisdepartementet under okkupasjonen*, masteroppgave i historie, UiO, 2013, 11.

⁵¹ Davies, Peter, *Dangerous Liaisons, Collaboration and World War Two*, Pearson. Longman, 2004, 24–26.

⁵² Arvesen, Hans Hartveit, *Opportunisme, kollaborasjon og rettsoppgjør. Hvorfor noen krigsprofitorer ble dømt strengere enn andre etter okkupasjonen 1940–1945. Belyst ved tilfellet Ditlef Lexow*, mastergradsoppgave i historie, NTNU, 2014, 29.

⁵³ «Demokratiske institusjoner i møte med en nazistisk okkupasjonsmakt», HL- senteret, 2012. Der heter det at «Kollaborasjon betegner et spekter av asymmetriske samhandlingsrelasjoner mellom stater og institusjoner, kollektive aktører, og mellom grupper og individer i okkuperte samfunn. Graden av asymmetri er avhengig av maktrelasjonene mellom hovedaktørene okkupant og okkupert som også kan variere mellom de ulike sfærer av samfunnet.»

⁵⁴ Braut Simonsen, 2016, 30.

⁵⁵ Ibid.

overfor tre valg da tyskerne kom til landet, nemlig å flykte fra landet og «derved undra sig okkupasjonsmaktens herredømme», å «nedlegge sine verv og derved bli fritatt for ethvert samarbeide med okkupantene» eller å «bli på sine poster og ta på sig det samarbeide som tyskerne krever».⁵⁶ Det å velge den tredje muligheten betydde ifølge Vik at «det lå plikter og kaldte på dem som vilde bli på sine poster».⁵⁷ Det er i det perspektivet vi også kan forklare eller forstå den pragmatiske posisjonen NSBs ledelse valgte i sitt forhold til okkupantregimet. Valget var å inngå i et kollaborativt forhold eller et forlik med tyskerne. Økonomisk kollaborasjon fra norske bedrifters side overfor det tyske okkupasjonsregimet var en viktig del av det samarbeidet som utviklet seg mellom okkupasjonsmakten og nordmenn. I *Landssvikanordningen, provisoriske anordninger av 15. desember 1944* defineres denne formen for kollaborasjonen og landssvik slik:

Den som hjelper fienden med bygging av befestningsverker, brakker, flyplasser, strategiske kommunikasjoner og andre tiltak som den fiendtlige militærmakt setter i verk, kan etter omstendighetene ha ytet fienden straffbar bistand. På dette område har langvarigheten av okkupasjonen ført til at en meget vesentlig del av det norske næringsliv har arbeidet for fienden. Enkelte har i noen utstrekning vært utsatt for større eller mindre tvang, men storparten har utført arbeidet mer eller mindre frivillig, og det er ikke så få som har lagt for dagen iver for å få arbeid og hjelpe fienden best mulig.⁵⁸

Som vi ser, legges det i Landssvikanordningen vekt på hva som skal defineres som «tiltak som yter fienden bistand», der «strategiske kommunikasjoner» inkluderes i den definisjonen. Om jernbane defineres som strategisk kommunikasjon, fremgår ikke her. Dette kommer jeg tilbake til i avhandlingens del 3.

Det økonomiske landssvikoppgjøret ble aldri noe gjennomgripende oppgjør, ifølge Norges Industriforbunds tidligere administrerende direktør Jan Didriksen.⁵⁹ I desember 1949 ble det oppsummert at av 16 400 slike saker ble 11 794 henlagt etter bevisets stilling, eller slik Jan Didriksen oppsummer det: «Det store flertall av saker vedrørende økonomisk landssvik ble med andre ord henlagt.»⁶⁰ Mange av disse sakene er heller ikke beskrevet eller forsket på. Historikerne Hans Otto Frøland, Mats Ingulstad og Jonas Scherner

⁵⁶ RA L-sak Oslo Politikammer Hnl. 117 (Bevisets stilling) Bjarne Vik. Ad. Sak nr. 2606/Bjarne Vik. Viks skriftlige tilleggsforklaring av 29. januar 1946. Vik siterte selv fra Jacob R. Kuhnles eget forsvarskrift, «Vi som ble hjemme», Griegs forlag, 1945, 118–119.

⁵⁷ Ibid.

⁵⁸ Solem, Erik, *Landssvikanordningen, prov. anordn. Av 15. desember 1944*, Forlagt av Johan Grundt Tanum, 1945

⁵⁹ Didriksen, 1987, 170.

⁶⁰ Ibid.

oppsummerer at «economic collaboration occupied a very small niche in postwar Norwegian historiography».⁶¹ Flere nye studier har derimot tatt for seg den økonomiske kollaborasjonen som fant sted i Norge under andre verdenskrig, men her er det mye det fortsatt kan forskes på.⁶² Det store forskningsprosjektet ved NTNU i Trondheim, om OTs virke i Norge, er et uttrykk for et skifte, etter min mening, i oppfatningen om denne delen av okkupasjonen.

1.4 Forskningsstatus

Sosiologen Nils Christie var en av dem som i 1950-årene var opptatt av krigsfangene. Han var sosiolog og ikke historiker, og skrev heller ikke om NSB eller Nordlandsbanen, men jeg velger å ta ham med her på grunn av betydningen av Christies arbeid. Hans magisteravhandling i sosiologi fra 1952 omhandler norske fangevoktere og deres forhold til en gruppe jugoslaviske krigsfanger som arbeidet som slaver i Norge under andre verdenskrig. Avhandlingen ble trykket opp i bare noen få eksemplarer og «gitt til venner og kolleger».⁶³ Christies viktige forskning skapte ingen bølger i norsk offentlighet hverken da den kom eller da den ble utgitt bokform første gang i 1972. Forklaringen på dette kan være at de norske fangevokterne i utgangspunktet var utstøtt som nazister og dermed utdefinert og ikke en del av den nasjonale krigsfortellingen. Det kan også være at den delen av historien av ulike grunner ikke passet inn i den rådende oppfatningen av okkupasjonsårene. Noen få steder fremgår det i Christies tekst at fangene hadde drevet med veiarbeid. Det faktum at Statens Vegvesen var med på å bruke fangene var kanskje et tabuområde på det tidspunktet da han skrev sin avhandling og derfor ikke ble nevnt.⁶⁴ Christies arbeid ble på det nærmeste neglisjert, og han spurte seg selv mange år senere hvordan mottagelsen av «tankene» hans hadde vært:

De ble mottatt med en talende taushet. En kronikk fra en statsadvokat med særlig interesse for saken. Og hyggelige ord fra enkelte kollegaer. Jeg tror det ble for tungt. Nordmenn skulle ikke kunne gjøre dette. Vi befant oss ennå i krigsoppgjørets tid. Tyskere var det som gjorde slikt. Ikke vanlige nordmenn. Eller var det noe med oss også?⁶⁵

⁶¹ Frøland, Ingulstad, Scherner, 2016, 11.

⁶² Ibid.

⁶³ Christie, Niels, *Fangevoktere i konsentrasjonsleirer: En sosiologisk undersøkelse av norske fangevoktere i serberleirene i Nord-Norge i 1942–43*, Pax forlag, 1972, 9.

⁶⁴ Nygaard, 2014.

⁶⁵ Christie, 2010, 197

Først i 2014 ble Christies arbeid fulgt opp idet Pål Nygaard kom med boken *Store drømmer og harde realiteter. Veibygging og biltrafikk i Norge, 1912–1960*, hvor Statens Vegvesen ble plassert inn i historien om de jugoslaviske fangenes skjebne. Nygaard beskrev grundig Statens Vegvesens virksomhet under andre verdenskrig og understreker blant annet at Vegvesenet hadde «ansvaret for jugoslavenes arbeid» på to viktige veistrekninger i Nord-Norge. På Bjørnefjellveien og i Skibøtn, der norske entreprenører bygget vei med jugoslaviske krigsfanger, fikk de bistand av «ingeniører, teknikere og arbeidsledere fra Vegvesenet». Nygaard understreker også at «[i]nntrykket en sitter igjen med, er at Vegvesenet ikke ytte motstand mot bruk av krigsfanger og de jugoslaviske fanger».⁶⁶ Det store spranget i tid mellom Christies arbeid og Nygaards bok er et uttrykk for den mangelfulle forskningen på de jugoslaviske fangenes skjebne og selskapene som brukte dem, og kan ha en overføringsverdi til NSBs og de sovjetiske krigsfangenes historie.

Den første som knyttet NSB til avdelinger med krigsfanger på Nordlandsbanen, var en polsk forsker. Emilia Denkiewics-Szczepaniaks artikkel «Bygging av polarjernbanen nord for Mo i Rana» i *Årbok for Rana* for 2000 er spesielt interessant ettersom NSBs rolle i arbeidet på Nordlandsbanen for aller første gang nevnes i en forskningsbasert tekst. I artikkelen skriver hun om krigsfangene på Nordlandsbanen, men også om forholdet mellom NSB og Organisation Todt (OT). Etter at Denkiewics-Szczepaniak først fortalte om de seks byggeavdelinger (*baulos*) fra Mo til Fauske, heter det følgende:

Sjefer for de enkelte avdelingene var norske ingeniører, og arbeiderne var fordelt mellom OT og Norges Statsbaner (NSB). NSB ansatte på hver avdeling både ingeniører, kontorpersonale og norske arbeidere, mens de fleste norske bedriftene underskrev avtaler med OT.⁶⁷

Det viktigste her er at hun skriver klart og tydelig at «[s]jefer for de enkelte avdelinger var norske ingeniører», det vi si NSB-ingeniører. Noen andre norske ingeniører var ikke «sjefer» der. Dette dreier seg om seks «mindre byggeavdelinger (*baulos*)» som strekningen mellom Mo i Rana og Fauske var delt opp i.⁶⁸ I artikkelen er det satt opp tabeller med oversikt over hvilke firmaer som var involvert, og antallet krigsfanger (inkludert deres nasjonalitet) som arbeidet på de seks avdelingene per 3. desember 1943.

⁶⁶ Nygaard, 2014, 218.

⁶⁷ Emilia Denkiewics-Szczepaniak, Byggingen av polarjernbanen nord for Mo i Rana, *Årbok for Rana museums- og historielag 2000*, 110.

⁶⁸ Ibid.

Her fremgår det blant annet at 1465 sovjetiske fanger var en del av arbeidsstokken på avdeling 11, der NSBs anleggsavdeling for øvrig også arbeidet.⁶⁹ Artikkelen ble ikke fanget opp av noen medier eller historikere da den kom, slik jeg forstår det. I 2004 tok historikeren Helge Ryggvik koblingen mellom NSB og krigsfanger et skritt videre fra Denkiewics-Szczepaniaks fremstilling fire år tidligere. I *Jernbanen i Norge 1940–2004* skriver han følgende:

Hendelsene på Nordlandsbanen hvor tyskerne bokstavelig talt gikk over lik for å utvide jernbanenettet, og hvor norske jernbanefolk ikke bare var tilskuere, men også var aktive deltagere i det samme prosjektet, illustrerer hvorfor det gjensidige interessefellesskapet mellom NSB og tyskerne ikke kunne vare evig.⁷⁰

Ryggvik kommer med en rekke sterke utsagn og hevder blant annet at «hvis vi ser på jernbanen som et transportøkonomisk system er inntrykket at det dreier seg om et system som ganske viljeløst lot seg forme ut fra okkupasjonsregimets interesser».⁷¹ Han understreket også at «midt oppe i den internasjonale smeltedigelen av østeuropeiske slavearbeidere og tyske, polske, franske og nederlandske fremmedarbeidere lå arbeidsledelsen for mange operasjoner hos NSB».⁷² Med dette antyder Ryggvik at NSB hadde et direkte medansvar for byggeledelsen, men utsagnet er først og fremst formulert som en påstand. Den settes ikke inn i en kontekst og belegges ikke med kilder. Hans beskrivelse av NSBs medvirkning til det som fant sted på Nordlandsbanen, var likevel viktig for forståelsen av NSBs historie. På det tidspunktet var det store OT-arkivet ikke organisert, og det kan forklare noe av Ryggviks mangel på kilder.

Etter at Denkiewics-Szczepaniak og Ryggvik langt på vei plasserte NSB inn i et samarbeidsforhold til tyskerne og tett på krigsfangene, kom det to viktige bidrag der NSB knyttes til utbyggingen av Nordlandsbanen der det befant seg krigsfanger. Her blir imidlertid NSB ikke tildelt noe ansvar for arbeidet. I 2004 kom historikeren Marianne Neerland Soleim med helt nytt materiale om krigsfangenes historie. I sin doktorgradsavhandling i historie, *Sovjetiske krigsfanger i Norge 1941–1945. Antall, organisering og repatriering*, konkluderte hun med at 21 600 krigsfanger var med på jernbanebygging i Norge.⁷³

⁶⁹ Denkiewics-Szczepaniak, 2000, 112.

⁷⁰ Ryggvik, 2004, 45.

⁷¹ Ryggvik, 2004, 48.

⁷² Ryggvik, 2004, 40.

⁷³ Soleim, Marianne Neerland, *Sovjetiske krigsfanger i Norge 1941–1945. Antall, organisering og repatriering*, doktorgradsavhandling, UiT, 2004.

Hennes arbeid skapte en helt ny forståelse av denne delen av vår krigshistorie, og ble med det et utgangspunkt for all senere forskning om krigsfangene i Norge. Neerland Soleim skriver blant annet at det var krigsfanger på strekningen Mo–Drag, og at «NSB, 15 tyske og fire norske byggefirmaer» arbeidet der.⁷⁴ NSBs rolle utdypet hun ikke videre. I 2009 kom boken om krigsfangene, som baserte seg på hennes avhandling og som har samme tittel som avhandlingen nemlig *Sovjetiske krigsfanger i Norge 1941–1945. Antall, organisering og repatriering*. I 2010 redigerte hun også en internasjonal antologi om krigsfanger under andre verdenskrig, *Prisoners of War and Forced Labour*.⁷⁵ I 2016 ble hennes bok fra 2008 kåret til en av de ti mest betydningsfulle norske bøkene om andre verdenskrig av en jury utpekt av Norsk sakprosa festival. I komiteens begrunnelse heter det følgende: «Boka viser at krigsfangene og deres skjebne er en del av norsk historie.» Neerland Soleim har blant annet fulgt opp dette arbeidet med en omfattende gjennomgang av Operasjon asphalt. Boken med samme navn utkom i 2016, og også her legger hun frem ytterligere informasjon og detaljer om den politiske prosessen bak oppgravingen av de sovjetiske gravstedene.⁷⁶

I 2007 ga historikeren Hilde Gunn Slottemo ut boken *Malm, makt og mennesker* om Ranas historie 1890–2005. Kapitlet om arbeidet med Nordlandsbanen, som hun har kalt «Jernbaneanlegg og slavearbeid», sier noe viktig idet at hun så tydelig forteller om hvordan norske firmaer utnyttet den byggeboomen arbeidet med Nordlandsbanen innebar. Slottemo nærmer seg også et kjernepunkt når det gjelder NSBs rolle, idet hun understreker at OT på strekningen nord for Mo i Rana «engasjerte en rekke tyske og østerrikske firmaer». Viktigst er det hun skriver om at «[a]ll utstikking og kvalitetskontroll foregikk [...] i norsk regi».⁷⁷ Det var ingen andre enn NSB som kunne ha kvalitetskontroll og ha «norsk regi». Den konklusjonen trekker hun riktignok ikke, til tross for at det ikke kan ha vært andre «norske» på stedet som kunne ha foretatt kontrollen. I 2013 gikk Silje Løvstad Thjømøe enda et skritt videre i forståelsen av NSBs krigshistorie og i analysen av NSBs

⁷⁴ Neerland Soleim, 2004, 209–210.

⁷⁵ Soleim Neerland, Marianne, Introduction. Prisoners of War and Forced Labour: Histories of War and Occupation, i *Prisoners of War and Forced Labour: Histories of War and Occupation*, Cambridge Scholars Publication, 2010.

⁷⁶ Neerland Soleim, *Operasjon asphalt. Kald krig om krigsgraver*, Orkana Akademisk, 2016. Boken ble også vinner av det årets sakprosapris av Bokhandelforeningen og Norsk Faglitterære Forfatter og Oversetterforening (NFFO), Bokhandelspris til UiT-historiker, oppdatert 31. januar 2018.

⁷⁷ Slottemo, Hilde Gunn, *Malm, makt og mennesker: Ranas historie 1890–2005*, Rana historielag, 2007, 250

forhold til tyskerne i sin mastergradsoppgave i historie. Hun hevder at NSBs kollaborasjon med tyskerne skyldtes pragmatiske grunner og ikke at NSB var tvunget til det:

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 NSB 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 lempe på situasjonen.⁷⁸

Løvstad Thjømøe påpeker at NSB «var mer involvert i fangenes liv og virke enn hva som har vært fremstilt i deres egen jubileumslitteratur etter krigen».⁷⁹ Hun bruker kilder blant annet fra det såkalte Ellingsve-arkivet som jeg kommer tilbake til. Ingen hadde tidligere brukt dette slik hun gjør det i sin NSB-historie. Hennes mastergradsoppgave er derfor av stor betydning når det gjelder å problematisere NSBs forhold til okkupantene og til krigsfangene, og stiller sentrale spørsmål om forholdet mellom NSB og tyskerne.

Det er ingen tilgjengelig utenlandsk forskningslitteratur om NSB under andre verdenskrig. En rekke historikere har vært opptatt av hvordan europeiske jernbaneselskaper ble brukt som transportører da jøder skulle fraktes til dødsleirer, men NSBs historie er ikke blitt inkludert. Det er ingen litteratur om anleggsarbeid der jernbaneselskaper i okkuperte land i Europa samarbeidet med tyskerne. Riktignok brukte tyske tropper og ingeniører krigsfanger til å reparere ødelagte skinneganger eksempelvis i Sovjetunionen, men det er ikke relevant her. På samme måte brukte Japan titusenvis av amerikanske, britiske og australske krigsfanger til å bygge jernbane i blant annet Thailand under andre verdenskrig. Men heller ikke det har direkte relevans her.⁸⁰

Utenlandske historikere har beskrevet hvordan europeiske jernbaneselskaper i tyskokkuperte land har forholdt seg til nazistisk press og kontroll på et mer generelt nivå som kan ha relevans for NSBs historie – det dreier seg med andre ord om nazifisering eller nazifiseringsfremstøt innenfra eller utenfra. Tyske historikere som Alfred Gottwald og Susanne Kill har vært opptatt av den rollen Deutsche Reichsbahn (DRB) spilte under transporten av jøder til dødsleirer.⁸¹ Gottwald har også skrevet flere bøker om skjebnen og

⁷⁸ Thjømøe, Løvstad, Silje, *Krigskollaboratører eller jernbaneingeniører? På sporet av NSBs samarbeid med tyskerne om byggingen av Nordlandsbanen under andre verdenskrig*, mastergradsoppgave i historie, NTNU 2013, 102.

⁷⁹ Ibid.

⁸⁰ Coast, John, *Railroad of Death*, Myrmidon, 5. utgave, 2014, Holmes, Linda Goetz, *Unjust Enrichment. How Japans Companies Built Postwar Fortunes Using American POWs*, Stackpole Books, 2001.

⁸¹ Gottwald, Alfred, *Julius Dorpmüller, die Deutsche Reichsbahn und ihre jüdische Eisenbahner*, in *Jahrbuch für Eisenbahngeschichte*, 34, 2002. Engwert, Andreas, Kill, Susanne Kill, *Sonderzüge in den Tod*, Böhlau Verlag, 2009.

historien til jødiske ansatte i DRB og dermed også om effekten av nazistenes overtagelse av selskapet. Den amerikanske jernbanehistorikeren Alfred C. Mierzejewski har forsket på DRB i perioden fra den nazistiske maktovertagelsen i 1933 til sammenbruddet i 1945 og beskriver inngående hvordan DRB ble et sentralt redskap i nazistenes krigsøkonomi og krigføring. DRB ble nazifisert og ble i praksis en del av det nazistiske statsapparatet. Samtidig var DRBs transportkapasitet helt avgjørende for den tyske våpenindustrien til andre verdenskrigs slutt. Mierzejewski hevder at DRB var «inventive, flexible and persistent in attempting to perform its economic tasks» og at DRB derfor var en totalt lojal og effektiv tjener av den tyske stat.⁸² Av den grunn var derfor også DRB ifølge ham et eksempel på et selskap som uten å stille spørsmål, gjorde det det ble bedt om å gjøre uansett hva enn det betydde. Dermed brøt DRB med tidligere idealer. Mierzejewski har også skrevet et tobindsverk om DRBs historie fra 1933 til 1945 i de 12 årene DRB var i hendene på nazistene. Et eksempel på hvor viktig DRB var i den tyske slaveøkonomien, er det faktum at DRB i den korte perioden mellom juli og desember 1941 fraktet 158 569 krigsfanger til IG Farbens gummifabrikk i Dwory utenfor Auschwitz.⁸³ DRB hadde i utgangspunktet definert seg som et apolitisk, teknisk og serviceorientert selskap, ifølge Mierzejewski. I 1933 bestemte det nye tyske styret at DRB måtte si opp alle avtaler og kontrakter med såkalte jødiske firmaer.⁸⁴ Deretter sparket DRB alle jøder og venstreorienterte ansatte.

Den franske historikeren Christian Bachelier presenterte i 1996 på oppdrag av det franske statsjernbaneselskapet Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) en rapport om selskapets virksomhet under andre verdenskrig. Særlig tar Bachelier for seg selskapets rolle under deportasjonen av de franske jødene, men beskriver også hvordan selskapet tilpasset seg den tyske okkupasjonen. Det gjør rapporten relevant med hensyn til NSBs situasjon. SNCF inngikk en samarbeidsavtale med Wehrmachtverkehrdirektion som innebar at SNCF fikk fortsette sin virksomhet som tidligere. Forutsetningen for avtalen var at tyskerne fikk transportere det de ønsket med tog. SNCFs direktør formulerte avtalen med tyskerne slik:

⁸² Mierzejewski, Alfred C., *The Collapse of the German War Economy, 1944–1945, Allied Air Power and the German National Railway*, The University of North Carolina Press, 1988, 185–186.

⁸³ Mierzejewski, Alfred C., *The Valuable Asset of the Reich. A History of the German National Railway Volume 2 1933–1945*, The University of North Carolina Press, 2000, 116.

⁸⁴ Mierzejewski, 2000, 1, 5.

Wehrmachtverkehrdirektion has a strong desire to help us quickly return to normal operations on our own; that is also my wish; what it requires is that we be able to work together loyally, trustingly and without external intervention.⁸⁵

Uansett samarbeidsavtale måtte SNCF gi fra seg 1000 lokomotiver og 35 000 vogner til DRB. Over 10 000 av de ansatte i SNCF ble tvunget til å arbeide for DRB i Tyskland, og mot slutten av andre verdenskrig overtok tyskerne stadig mer av kontrollen over selskapet, og SNCF ble et redskap for DRB og de tyske okkupasjonsmyndighetene og bidro i stor grad til å transportere franske jøder til dødsleire noe jeg kommer tilbake til i del 2.

Den britiske historikeren Ludivine Broch har også vært opptatt av SNCF. Hun har særlig forsket på hvordan de ansatte under okkupasjonsårene forholdt seg til det faktum at deres ledere tilpasset seg tyskernes ønsker under andre verdenskrig. Hun er også opptatt av motstandsfortellinger eller myter om motstand fra de såkalte «cheminots», eller jernbanearbeiderne, på et lavere nivå i selskapet. Mange av dem var kommunister under okkupasjonsårene, og deres oppfatning om at de bedrev en heroisk motstandskamp under okkupasjonsårene er noe hun har forsket på.⁸⁶ Dette er en oppfatning som fortsatt blir opprettholdt i fagforeninger i SNCF.

⁸⁵ Bachelier, Christian, *The SNCF under German occupation 1940–1944*, SCNCF, 2010, 4. Bachelier skrev en rapport på 914 sider som ble publisert i 1996. I 2010 ble det utgitt en oppsummerende rapport på engelsk.

⁸⁶ Broch, Ludivine, *Ordinary workers, Vichy and the Holocaust*, Cambridge University Press, 2016, 167–174 og 232

2 Avhandlingens struktur: Avgrensning, periodisering og utvalgsriterier

2.1 Tidsløpet

Utviklingen i perioden april 1940 – mai 1945 er preget av det jeg vil kalle en dynamisk og kollaborativ prosess i et kronologisk løp i forholdet mellom NSB og okkupasjonsregimet. Denne siste fasen i den realhistoriske fremstillingen er fra slutten av andre verdenskrig i 1945 til 1948. Tidsmessig avgrensner jeg denne delen av studien fra den tyske okkupasjonens slutt til Den norsk-sovjetiske kommisjon avsluttet sitt arbeid. Kommisjonen ble nedsatt for å finne ut hva de sovjetiske krigsfangene hadde arbeidet med. Slik kan man si at den videreførte fangenes og NSBs historie inn i etterkrigsårene.

2.2 Avhandlingens fem deler

Innholdet i avhandlingen er ordnet i fem deler fordelt på 19 kapitler, og strukturen er som følger:

Del 1: NSB og okkupasjonen i et nytt perspektiv

I denne innledende delen presenterer jeg prosjektet og redegjør for kilder og kildebruk, og avklarer begreper, metodiske problemstillinger og forskningsstatus.

Del 2: NSBs samarbeid og kollaborasjon 1940–1945

I avhandlingens andre del blir okkupasjonsårene delt inn i fem kollaborative faser i tråd med hva Knut Kjeldstadli har understreket, at en slik periodisering må «vise at noe kvalitativt nytt er inntruffet, og dernest at det nye ikke bare finnes, men er til stede i tilstrekkelig grad til å prege helheten».⁸⁷ I fase 1, fra april 1940 til januar 1941, starter NSB et pragmatisk samarbeid med tyskerne om transporter og anleggsarbeid. I fase 2, fra januar 1941 til januar 1942, gjennomgår NSB store endringer i organisasjonen og personalpolitikken som ledd i nazifiseringsfremstøt fra okkupasjonsregimet og Nasjonal Samling. Fase 3 er fra januar til oktober 1942 og innledes med at NSB sier ja til at det kan brukes krigsfanger under byggingen av Nordlandsbanen. Fase 4 tar for seg NSBs transport av jøder da de skulle sendes ut av landet og at NSB forbereder seg til at sovjetiske krigsfanger skal komme til Nordlandsbanen og NSB-verkstedet Marienborg i Trondheim.

⁸⁷ Kjeldstadli, 1999, 5. opplag, 2007, 223.

Fase 5, den siste fasen, går fra mars 1943, da NSB tar i bruk krigsfanger på Marienborg verksted, til avslutningen av okkupasjonen i mai 1945.

Del 3: Krigen etter okkupasjonsårene

Denne delen handler spesielt om forholdene for krigsfangene da okkupasjonsårene var over, rettsoppgjøret og hvordan rettsapparatet vurderte jernbanebygging og ikke minst da riksadvokat Sven Arntzen ville straffeforfølge NSBs generaldirektør Bjarne Vik. Jeg tar for meg motsetningene mellom norske og sovjetiske myndigheter i Den norsk-sovjetiske kommisjon i synet på de sovjetiske krigsfangene samt hvordan Operasjon asfalt ytterligere svekket krigsfangenes historie i Norge.

Del 4: Fortellingen om andre verdenskrig

Mitt forskningsspørsmål to handler om hva slags plass krigsfangene har fått i fortellingen om NSBs krigshistorie. Det er dette spørsmålet som er relevant i del 4 i avhandlingen. Her vil jeg finne ut hva som er blitt skrevet om NSB og andre verdenskrig, men også om hva som er blitt skrevet om krigsfangene på Nordlandsbanen. Hvordan forholdet mellom NSB og krigsfangene er beskrevet, ser jeg også etter. Jeg har valgt å gjennomføre et ganske så bredt søk særlig gjelder det bøker og tekster.

Den første delen av gjennomgangen er viet aviser og baserer seg på en kvalitativ og en enkel kvantitativ undersøkelse. Den første undersøkelsen, som jeg karakteriserer som en kvalitativ undersøkelse, baserer seg i hovedsak på hvordan et utvalg av aviser har dekket konkrete hendelser, der jeg ser på hvordan aviser har fremstilt slikt som eksempelvis frigjøringen av krigsfangene i 1945, Operasjon asfalt 1950–51, Nordlandsbanens åpning til Fauske og Bodø, frigjøringsjubileene i 1970 og 1995. Her tar jeg også utgangspunkt i min egen avisstudie som jeg utvider til dette formålet med søk i Nasjonalbibliotekets egen digitale avisbase.⁸⁸ Jeg benytter meg også av Bjørn Knutsens hovedfagsoppgave i historie, der han også ser på avisenes dekning av krigsfangenes historie.⁸⁹ Etter 2000 kom det en rekke bøker og forskningsbaserte tekster om krigsfanger som fikk nedslag i avisers spalter. Dette er riktignok ingen systematisk studie av alle aviser fra 1945 til og med 2015; jeg

⁸⁸ Westlie, Bjørn, Krigsfangene og pressen, bidrag til Norsk medieforskerlags konferanse i Kristiansund 18.–19. oktober 2012

⁸⁹ Knutsen, Bjørn, *Erindringen omkring de østeuropeiske krigsfangene i Norge*, hovedfagsoppgave i historie, Universitetet i Bergen, 2001.

foretar nedslag i aktuelle perioder der både krigsfanger, Nordlandsbanen og NSB kan ha vært aktuelle temaer.

Den andre avisundersøkelsen er en enkel kvantitativ undersøkelse som bygger på søk i et utvalg av aviser i databasen Atekst Retriever der jeg har brukt søkeordene «krigsfanger på Nordlandsbanen» og «krigsfanger og NSB» i perioden 2000–2015 for å finne ut om det er en økning av artikler som skriver om krigsfanger på Nordlandsbanen, og om forholdet mellom NSB og krigsfanger omtales. Jeg tar utgangspunkt i elleve avis- og papirpublikasjoner som befant seg i Atekst Retriever i 2000, og følger de samme publikasjoner hvert år i perioden, inkludert hele 2015. I 2000 var det svært få aviser av relevans i databasen, men dette endret seg kraftig i årene til 2015. Jeg har derfor forholdt meg utelukkende til de elleve avisene i samtlige år fra 2000 og til og med 2015, og ingen andre aviser i denne perioden. For å sette de to første søkene inn i en sammenheng har jeg også foretatt et søk i den samme perioden og i de samme avisene med søkeordet «sovjetiske krigsfanger i Norge.»

Etter avisundersøkelsene foretar jeg en gjennomgang og analyse av forskningsbaserte tekster og bøker skrevet av historikere, men også bøker som er skrevet av journalister og jernbaneinteresserte skribenter i perioden 1945 – 2015.

Del 5: Drøfting og konklusjoner

I den avsluttende delen av avhandlingen drøfter og besvarer jeg de to spørsmålene jeg har stilt innledningsvis. Først begrunner jeg hvordan forholdet mellom NSB og det tyske okkupasjonsregimet utviklet seg og kan forstås, og deretter redegjør jeg for det som etter min mening har påvirket de sovjetiske krigsfangenes historie, spesielt når det gjelder Nordlandsbanen og NSB. Til sist avslutter jeg avhandlingen med noen forslag til videre forskning.

2.3 Kildematerialet: Arkivstudier og utrykte kilder

I arkivet etter Organisation Todt (OT) på Riksarkivet (RA) har jeg funnet viktige og avgjørende dokumenter. Her finnes også deler av NSBs eget arkiv, inkludert dokumenter fra NSBs Baneavdeling. OT-arkivet har vært viktig for mitt arbeid, men tekster fra NSB-ansatte og andre NSB-kilder utdyper det hele. Generaldirektør Bjarne Vik ble etterforsket for å ha samarbeidet med tyskerne, og Vik-saken er av stor betydning for å forstå hvordan rettsapparatet forholdt seg til NSBs prioriteringer og veivalg under og etter andre

verdenskrig. Etterforskningsmaterialet og landssviksaken mot Vik var i utgangspunktet klausulert av Riksarkivet, med den konsekvens at jeg ikke kunne sitere fra det. Etter at jeg hadde gått igjennom materialet, kom jeg til at saken mot ham har vært feilaktig fremstilt i blant annet jernbanefaglige tekster, og saken ble derfor åpnet av Riksarkivet for offentlig innsyn. I Erstatningsdirektoratets arkiv på Riksarkivet fant jeg materiale om hvordan rettsapparatet forholdt seg til økonomisk landssvik, og hva som skulle defineres som sivilt eller militært arbeid. Det viste seg at de av Riksadvokatens meddelelser jeg ønsket å lese, befant seg på Hjemmefrontmuseets bibliotek og i den avdøde historieprofessor Magne Skodvins private arkiv, og ikke hos Riksadvokaten. I Arbeiderbevegelsens bibliotek og arkiv (ARBARK) fant jeg utdypende materiale om hvordan Norsk Jernbaneforbund forholdt seg til NSB under og etter de årene andre verdenskrig varte. Jernbaneverkets bibliotek i Oslo (nå Bane NOR) og Jernbanemuseets bibliotek på Hamar har viktige dokumenter og litteratur om NSBs historie. I Jernbaneverkets bibliotek fant jeg blant annet NSBs blad *Vårt Yrke*, og ikke minst det nordiske jernbanetidsskriftet *Nordisk Järnbanetidsskrift*, der NSB-ansatte skrev artikler blant annet om Norge under andre verdenskrig. I disse tekstene er det mye å hente dersom man vil forstå NSBs beveggrunner under verdenskrigen. Jernbanemuseet har et delvis sortert og ett usortert arkiv og også et klipparkiv over NSB-ledere. Nordlandsmuseets arkiv i Mo i Rana har tilsvarende arkiver fra andre verdenskrig, inkludert materiale om krigsfanger, og også skriftlige beretninger fra etter andre verdenskrig. I ulike utgaver av *Årbok for Rana* har jeg funnet flere viktige tekster skrevet av tidsvitner, men også forskningsbaserte bidrag om byggingen av Nordlandsbanen som i klartekst forteller om hva som skjedde der under okkupasjonsårene. Dette er uvurderlige kilder. Jeg har besøkt Statsarkivet i Trondheim flere ganger, der arkivet etter Arvid Ellingsve befinner seg. Han var ingeniør i NSB og fikk i oppgave å destruere dokumenter fra NSBs anleggsarbeid. I stedet tok han vare på en god del av det han skulle kvitte seg med, og også et antall taler, foredrag og artikler. Sammen med Nordlandsbanens krigshistorie er det såkalte Ellingsvearkivet av meget stor betydning for å forstå NSBs rolle i de aktuelle årene. I Statsarkivet i Kristiansand fant jeg arkivmateriale fra 1962 og 1963, da NSB med militær assistanse forsøkte å skrive en bok om NSB under okkupasjonsårene. Av andre særlig avgjørende skriftlige kilder vil jeg fremheve Norges statskalendere fra okkupasjonsårene. Dette var de første viktige kildene jeg brukte. Her kan man lett lese seg til at det befant seg NSB-ingeniører og ansatte i de aktuelle årene på Nordlandsbanen, at det var norske ledere i alle år på sentrale poster i NSB, og at de samme personene hadde sittet der lenge, både før og etter årene 1940–1945.

Jakten på kilder og arkivmateriale har også foregått i utlandet for å sette NSBs historie et internasjonalt perspektiv. I Berlin har jeg fått hjelp av historikeren og arkiveksperten Kristian Petschko til å lete etter arkivmateriale i Bundesarchiv Berlin for å finne det som eventuelt kan si noe om NSB og Deutsche Reichsbahn. Jeg har tatt kontakt med jernbanehistorikere i flere land, og noen har jeg møtt personlig. Dette dreier seg i første rekke om professor Simone Gigliotti ved Royal Holloway University of London, Ludivine Broch ved Westminster University i London, professor Alfred Gottwaldt ved Deutsches Technikmuseum og Susanne Kill i Deutsche Bahn (DB), begge i Berlin, og Marie-Noëlle Polini i Paris, der hun er generalsekretær i de franske jernbanehistorikernes forening, L'Association pour l'histoire des chemins de fer (AHICF). NSBs krigshistorie er av mange årsaker lite kjent i andre land. En grunn er naturligvis at få har skrevet om NSBs krigshistorie, og dessuten er NSB et lite selskap i et internasjonalt perspektiv.

2.4 Litteratur og forskningsbaserte tekster

Grunnlaget for diskusjonen om fremstillingen av NSBs krigshistorie er et stort utvalg av bøker, forskningsbaserte tekster om NSB og andre jernbaneselskaper under andre verdenskrig. Jeg har tatt for meg det jeg har kunnet finne av litteratur om NSB og andre verdenskrig, og det som er skrevet om jernbanebygging i Norge, ikke minst om byggingen av Nordlandsbanen. Det betyr at jeg også har tatt med tekster eller bøker der jeg mener at det ville ha vært relevant at krigsfanger og NSB hadde vært et tema. Jeg tar noen sidespor i en kronologisk gjennomgang av tekster og bøker for å kunne identifisere hovedtrekkene i hva som er skrevet etter 1945, og for å kunne plassere dem i en sammenheng. De bøkene og tekstene som er nevnt i forskningsstatus i innledningen av avhandlingen, er også med i del 4, men blir ikke utfyllende presentert der. Jeg har tatt dem med i del 4 slik at de blir sammenholdt med andre tekster og bøker. Et underliggende tema som det ikke er så lett å måle er hvordan disse tekstene er blitt lest og forstått (deres resepsjonshistorie) og hvilke virkninger de har hatt (deres virkningshistorie).⁹⁰ Skapte en tekst debatt? Hadde den noen innvirkning på forskningen? Disse to måtene å lese tekstene har jeg derfor forsøkt å forholde meg til i den gjennomgangen jeg har foretatt.

Det finnes et stort antall lokalhistoriske bøker om krigsfanger fra ulike deler av Norge, og det er nedlagt et solid og imponerende arbeid i arbeidet med å skrive deres historie.

⁹⁰ Brodersen, Randi Benedikte, Jebsen Bråten, Fredrik, Reiersgaard, Anders, Slethei Kolbjørn, Agotnes, Knut, *Tekstens autoritet, Tekstanalyse og skriving i akademia*, Universitetsforlaget, 2007, 86

Gjennomgående er dette bøker skrevet med stor sympati for fangenes skjebne. De norske hjelpere er viet stor plass, men bøkene problematiserer ikke hvem fangene arbeidet for, og hva de arbeidet med.⁹¹ Sett i et lengre perspektiv er det blitt utgitt svært mange bøker som er skrevet av og for mennesker som er glade i å reise med tog og å lese om tog. I bøker av denne typen skrives det sjelden om noe som er problematisk ut over tekniske problemer. Jeg har gjennomgått en rekke slike bøker, men har valgt ikke å inkludere dem her. Det vil også dukke opp tekster fra NSB-ansatte hvor det til en viss grad fortelles om byggingen av Nordlandsbanen og om krigsfangene som få historikere eller forskere har brukt. Jeg har valgt å ta med to radioforedrag av to sentrale NSB-ledere som kildegrunnlag som utdyper NSBs fremstilling av disse årene. Disse to foredragene ble sendt i NRK radio i 1945 og 1946.⁹² Begge disse foredragene finnes også i skriftlig format.

2.5 Studien av avisene

Historikeren Hallvard Tjelmeland har understreket hvordan aviser kan bidra til å skape en kollektiv virkelighetsforståelse.⁹³ Aviser kan derfor ha spilt en viktig rolle i hvordan befolkningens oppfatning om krigsfangenes historie og skjebne er blitt formet og forstått. Jeg skal med utgangspunkt i dette analysere et utvalg aviser for å finne ut hvordan krigsfangene på Nordlandsbanen, og NSBs rolle under arbeidet på Nordlandsbanen, er blitt dekket etter 1945. Jeg har foretatt en kvalitativ undersøkelse av aviser fra 1945 til og med 2015 med det formål å finne ut hva de har skrevet om krigsfangene på Nordlandsbanen, men også om forholdet mellom NSB og krigsfangene. Denne undersøkelsen baserer seg i hovedsak på hvordan et utvalg av aviser har dekket konkrete hendelser slik jeg tidligere har forklart. Jeg har foretatt nedslag i perioder som er spesielt interessante og hvor de spørsmålene jeg vil ha svar på, kan være aktuelle. Jeg har også foretatt en kvantitativ undersøkelse med tre søkeord i avisdatabasen Atekst Retriever i perioden 2000–2015 slik jeg også tidligere har forklart. Medieviteren Henrik G. Bastiansen har da understreket at mediehistorisk forskning ofte står mellom kvalitativ og

⁹¹ Noen eksempler på disse bøkene er: Atle Skarstein og Michael Stokke, *Blod og tårer – historien om sovjetiske krigsfanger og sivile tvangsarbeidere i Rogaland 1941–1945*, Commentum Forlag, 2010); Magne Haugland, *På gjensyn. Dokumentarberetningen om sovjetiske krigsfanger*, Commentum Forlag, 2008 Harald Sørdal, *Bare en vendte tilbake. Russiske krigsfanger på Sørlandet*, Stiftelsen Arkivets Skriftserie, 2006.

⁹² Løken, Kristian, Våre jernbaner i krig og fred, foredrag i NRK 20. juni 1945, Nasjonalbibliotekets digitale arkiv. Foredraget kom også på trykk i Nordisk Järnbanetidsskrift, nr. 7, 1945, Hvoslef, Fin, NRK, Anleggsarbeidet på Nordlandsbanen under siste krig, opptaksdato 28. januar 1946, sendt 13. juni 1946, Nasjonalbibliotekets digitale arkiv.

⁹³ Tjelmeland, Hallvard, Aviser som historisk kilde, *Pressehistoriske skrifter*, 3/2004, 124.

kvantitativ forskning, og mer presist at den befinner seg midt mellom kvalitativ teksttolkning og kvantitative målinger.⁹⁴ Dette er noe jeg har forsøkt å forholde meg til.

Da jeg startet arbeidet med denne avhandlingen, hadde jeg i lang tid skrevet og forsket på ulike deler av okkupasjonsårene. I 2012, før jeg skrev boken om NSB, foretok jeg en pressehistorisk studie av krigsfangene og NSB og arbeidet på Nordlandsbanen basert på en innholdsanalyse av aviser i Nasjonalbibliotekets (NB) mikrofilmarkiv og senere i NBs digitale avisdatabase.⁹⁵ Til avhandlingen har jeg bygget videre på rapporten fra 2012 og utvidet studien både i tid og i utvalget av aviser med søk i NBs avisbase. Min egen avisstudie kompletterer jeg med Bjørn Knutsens hovedfagsoppgave i historie om erindringene av krigsfangene i aviser. Knutsen tar ikke for seg NSBs forhold til fangene, men er likevel nyttig ved å vise utviklingen av de sovjetiske krigsfangenes historie i våre fredsmarkeringer.⁹⁶ Han konsentrerer seg i stor grad om avisers forhold til krigsjubileene og hvordan fangene var representert i deknningen av dem. Kobling til Nordlandsbanen og NSB er det riktig nok ikke.

Den kvantitative undersøkelsen er svært enkel og begrenset og baserer seg på antall treff i databasen Atekst Retriever. Jeg har brukt søkeordene «krigsfanger på Nordlandsbanen» og «krigsfanger og NSB» i perioden 2000–2015. Avisene og papirpublikasjonene som er med i studien, er Adresseavisen, Aftenposten, Bergens Tidende, Fædrelandsvennen, Dagbladet, Kommunal Rapport, NTBtekst, Nordlys og Verdens Gang (VG). Jeg har også valgt å ta med Klassekampen, som ble med i Atekst Retriever i 2001, og Dagsavisen, som ble med i 2002. Grunnen til at de to siste publikasjonene er inkludert er at jeg ønsket å få et bredere politisk utvalg av publikasjoner til tross for at de to ikke var med i 2000. Jeg følger alle publikasjoner frem til desember 2015 for å se utviklingen i antall treff basert på søkeordene. At to av publikasjonene ikke er med helt fra 2000 må det tas hensyn til når studien konkluderes. Nettaviser eller nettpublikasjoner er ikke inkludert i søket. Grunnen til dette er at papiravisenes artikler også legges inn i nettavisversjonene slik at antall treff kan fordoble seg uten at det gir noen mening.

Jeg har også foretatt et søk i de samme publikasjonene med søkeordene «sovjetiske krigsfanger i Norge». Dette gjorde jeg for å kunne sammenligne de to andre søkene med

⁹⁴ Bastiansen, Henrik G., Kort innføring i mediehistorisk metode, *Mediehistorisk Tidsskrift*, nr. 27, 2017, 128

⁹⁵ Westlie, 2012

⁹⁶ Knutsen, 2001

dette. Resultatet var hele 295 treff, men antall treff varierte år for år, men fra 2005, med et unntak for 2006, var det en klar stigende tendens. Dette kommer jeg mer utførlig tilbake til. Hans Fr. Dahl har understreket hvordan en slik analyse skal brukes og forstås:

Vi er jo nødt til både å forstå et innholdselement, altså lese det og tolke det i dets kontekst, og til å håndtere det som en kvantitativ enhet, det vil si å telle det frekvensielt eller kumulativt, for å plassere det mot andre elementer.⁹⁷

Jeg har også foretatt søk i Nasjonalbibliotekets digitale avisbase, som tidligere nevnt. Det er en langt mer omfattende base enn Atekst Retrievers. Men NBs base er problematisk om man ønsker å gjøre et kvantitativt søk. Et eksempel på det er søket på «NSBs krigsfanger» jeg foretok og hvor jeg tok utgangspunkt i Rana Blad, Aftenposten, VG og Friheten i perioden 1945–1970. Jeg fikk 451 treff. I motsetning til i søket i Atekst Retriever, fikk jeg i NBs avisbase treff på alt om «NSB» og alt om «krigsfanger», men uten at de to ordene hadde sammenheng med hverandre slik de har i Atekst Retriever. Et søk i NBs avisbase er hensiktsmessig om man leter etter noe spesielt eller en bestemt dato. Det har jeg derfor gjort til den kvalitative studien, men den er avgrenset.

Idar Flos doktorgradsarbeid om Norsk Filmrevy, også kalt Filmavisen, i perioden 1945–1949 fungerer som et supplement til min studie og en kilde til å forstå hva som ble fortalt om krigsfanger i et nytt og viktig medium som film. Flo analyserer hvordan den nasjonale konsensusfortellingen om andre verdenskrig ble brakt videre inn i etterkrigsårene, og hvordan dette manifesterte seg i Filmavisen.⁹⁸ Flos studie viser blant annet at NSB og krigsfanger aldri var noe tema i hans undersøkte periode.

2.6 Aviser som kilde

Allerede i 1929 pekte historikeren Edvard Bull på at det å bruke aviser som kilder, reiser flere problemstillinger. «Avisen er nemlig i sitt vesen et kollektivt produkt. Det er ikke godt å vite hvem som snakker gjennom avisspaltene – redaktøren, journalisten, eieren, partiet, annonsørene eller andre og fjernere interesser», skriver Hans Fr. Dahl i sin oppsummering av Bulls advarsel.⁹⁹ Holder vi oss innenfor rammen av temaet i denne avhandlingen, er det etter min mening viktig å understreke noe annet, for til tross for at journalister ofte har foretatt egne granskninger av vesentlige samfunnsområder, er pressen

⁹⁷ Dahl, 2004, 65.

⁹⁸ Flo, Idar, *Et ugjendrivelig bevis på nazistenes barbari. Rettsoppgjer, minneproduksjon og gjenreisning i Norsk Filmrevy 1945–1949*, ph. d.-avhandling, UiO, 2016, 156.

⁹⁹ Dahl, Hans Fredrik, *Mediehistorie. Historisk metode i mediefaget*, N W Damm & Søn, 2004, 61–62.

avhengig av faglig og kompetent historisk forskning. Dette må det tas hensyn til når vi nå i ettertid vurderer avisenes innhold. Samtidig følger pressen sine egne prioriteringer og sin egen logikk der andre temaer, problemstillinger og ikke minst nyhetsbildet kan overprøve mer komplekse og krevende oppgaver. Hva som har blitt skrevet i bøker eller i andre tekster, enten de er forskningsbaserte eller ikke, bygger på den kunnskapen, forståelsen eller holdningen til det temaet som rådde på det tidspunktet da det ble skrevet. På samme måte som forskere og historikere, kan også journalister bli påvirket av den rådende politiske og kulturelle stemningen på det aktuelle tidspunktet og i skrivende stund.

2.7 NSB-ansatte som kilder

Når det gjelder anleggsarbeidet på Nordlandsbanen, har jeg også brukt NSBs egne ansatte som kilder, i et forsøk på å forstå den kollaborative prosessen som skjedde i forholdet mellom NSB og tyskerne. De fleste av disse kildene er ikke blitt brukt i andre fremstillinger av NSB under andre verdenskrig. En rekke NSB-ansatte, blant andre NSB-ingeniører fra Nordlandsbanen, har skrevet ned sine inntrykk fra anleggsarbeidet på Nordlandsbanen under andre verdenskrig. Noen av disse tekstene kan defineres som fra sann tid og er nedskrevet under arbeidets gang, mens andre etter alt å dømme er skrevet i ettertid og kan derfor være basert på minner om noe personene selv har opplevd.

Spørsmålet er naturligvis hvor troverdige disse tekstene og uttalelsene er. Vi vet lite om opphavssituasjonen til de tekstene som er blitt skrevet. Kildenes troverdighet er viktig, all den tid disse tekstene hver for seg og sammen kan defineres som et alternativ til det NSB selv har ønsket å formidle fra den aktuelle perioden. Jeg oppfatter flere av dem som autentiske uttrykk for holdninger både til anleggsarbeidet og til tilstedeværelsen av fangene, hvor det gis informasjon om hva som faktisk skjedde under anleggsarbeidet. Dermed er dette viktige kilder, og jeg mener at deres beretninger er relevante og sannsynlige også når de sammenholdes med andre kilder, slik som dokumenter fra det såkalte Ellingsvearkivet i Statsarkivet i Trondheim. Flere av forfatterne forsøker å forklare og argumentere for sine egne eller NSBs handlinger. Deres utsagn er viktige idet de ofte kommer med et alternativ til det som kan kalles den offisielle NSB-historien, og til historien om fangene, noe som ytterligere gjør spørsmålet om deres troverdighet sentralt.

Hvordan skal medierte intervjuer betraktes som kilder? Jeg bruker blant annet et intervju som banedirektør Otto Aubert ga til Morgenbladet etter det tyske nederlaget på samme måte som jeg anvender aviser som kilder. Journalisters evne til å gjengi intervjuobjekter

blir i den sammenheng viktig å ta hensyn til. Var banedirektør Otto Aubert så nonsjant i sin vurdering av krigsfangenes innsats som det fremgår i intervjuet? Jeg viser også til en rekke politiavhør fra etterforskningen av Bjarne Vik. Disse avhørene peker i forskjellige retninger. Knut Kjeldstadli understreker at en og samme kilde kan inneholde kognitive, beskrivende og også normative utsagn.¹⁰⁰ Imidlertid har Sigurd Allern understreker at «skillet mellom fakta, analyse og verdiutsagn kan være vanskelig å trekke.»¹⁰¹ Spørsmålet er naturligvis hvor mye man kan forlite seg på hva de NSB-ansatte faktisk har fortalt. Hvor autentiske og troverdige er deres uttalelser? Det er vanskelig å få et direkte svar på hvordan kilden har fått kunnskap om det vedkommende beskriver. Ottar Dahl stiller et vesentlig spørsmål i så måte, nemlig: «i hvilket forhold står nedskriveren til det faktiske innhold i beretningen». Har den som har skrevet det, «sett, hørt eller deltatt i de begivenheter han forteller om», spør han.¹⁰² Historikeren Anette Storeide hevder på basis av sine intervjuer av norske overlevende fra fangeleirer følgende: «Erindringer og fortellinger om fortiden kan ikke betraktes uavhengig fra samfunnet eller skilles fra den statlig-offisielle historieverjonen.»¹⁰³ I dette perspektivet vurderer jeg derfor de NSB-ansattes uttalelser og fortellinger i lys av det vi kan kalle NSBs offisielle fortelling om andre verdenskrig. Hvor i NSBs hierarki befant de seg som uttalte seg om spesielle hendelser fra disse årene? Det som er slående når det gjelder disse forklaringene, er mangfoldet – noen forteller om krigsfangers lidelser, andre om hvordan NSB brukte fanger, andre omskriver det hele eller nevner ikke fangene i det hele tatt. De ulike kildene forteller rett og slett ulike historier som igjen åpner for nye måter å forstå, tolke og forklare NSBs fremstilling av okkupasjonsårenes forløp på. Samtidig er det interessant at flere av dem bryter med det som har vært den dominerende fortellingen om NSB og andre verdenskrig.

¹⁰⁰ Kjeldstadli, Knut, *Fortida er ikke hva den en gang var. En innføring i historiefaget*, Universitetsforlaget, 1999, 5. opplag, 2007, 223.

¹⁰¹ Allern, Sigurd, *Journalistikk og kildekritisk analyse*, Cappelen Damm Akademisk, 2015, 208.

¹⁰² Dahl, Ottar, *Grunntrekk i historieforskningens metodelære*, 2. utgave, 3. opplag, Universitetsforlaget, 1988, 59.

¹⁰³ Storeide, Anette, «Vitnesbyrdet om fangenskapet», *Arr – idehistorisk tidsskrift*, nr. 1 2007, 25.

3 Metodiske utfordringer

Et underliggende spørsmål i studier av den type jeg her foretar, er hvorfor noe tidligere *ikke* er fortalt. Det kan lett åpne for historisk moralisme eller en slags bedrevitende etterpåklokskap. Mange historikere har derfor advart mot å innta rollen som historiens dommere. Kanskje er det den engelske filosofen og historikeren Robin George Collingwoods kommentar som treffer best. Det som har skjedd, har skjedd, og moralske imperativer kan lite gjøre med det i ettertid.

To pass moral judgements on the past is to fall into the fallacy of imagining that somewhere, behind the veil, the past is still happening. These things have been, they are over, there is nothing to be done about them.¹⁰⁴

Som tidligere journalist, men også sakprosaforfatter, har jeg vært mindre bundet av akademiske nøytralitetskrav og har nok derfor hatt en tendens til å tillate meg å være normativ i noen av de temaene jeg har skrevet om tidligere i artikler og bøker, som eksempelvis *Fangene som forsvant. NSB og krigsfangene på Nordlandsbanen*.¹⁰⁵ Avhandlingens tema setter også dette på prøve.

Arbeidet med avhandlingen har stilt meg overfor et metodisk og praktisk problem. I november 2010 skrev jeg en reportasje i Dagens Næringsliv der jeg var ansatt som journalist. Reportasjen handlet om norske bedrifters bruk av krigsfanger. Der skrev jeg også om NSB og krigsfanger. I mars 2015 utga jeg boken om NSB og krigen, som tidligere nevnt. Med artikkelen i Dagens Næringsliv og med boken om NSB, og kanskje med annet jeg har skrevet, kan det hevdes at jeg har vært aktør og at jeg har påvirket den historien jeg her skriver om.. I avhandlingen tar jeg sikte på å forstå og besvare de spørsmålene jeg ikke svarte på i boken, og den kan derfor betraktes som en videreføring av det jeg har gjort før. I en tidligere fase av arbeidet med denne avhandlingen ønsket jeg ikke å inkludere det jeg selv har skrevet om dette temaet. Jeg var redd det kunne misforståes og at jeg ikke ville klare å være nødvendig nøktern, men har kommet frem til at det ikke er et holdbart argument. *Fangene som forsvant. NSB og krigsfangene på Nordlandsbanen* forsterket interessen for krigsfangenes og om NSBs deltagelse i byggingen av Nordlandsbanen, men det er langt fra den boken som utløste eller skapte det

¹⁰⁴ Suzanna Lipscomb, «A Matter of Judgement», *History Today*, June 2014, Volume 64, Issue 6.

¹⁰⁵ Westlie, Bjørn, *Fangene som forsvant. NSB og slavearbeiderne på Nordlandsbanen*, 2015, Spartacus forlag.

forskningsmessige engasjementet for krigsfangene på Nordlandsbanen. Boken videreførte denne interessen, ikke minst ved at den fikk stor publisitet.

To spørsmål sett nå i ettertid er derfor: Hvilke forutsetninger hadde de som tidligere har skrevet om NSB, til å vite noe mer enn det de faktisk skrev? Hva visste redaktører, journalister og historikere om det som hadde foregått på Nordlandsbanen da det hele var over i 1945? Et problem er at det i ettertid ikke er lett å vite hvor utbredt kunnskapen om krigsfangenes deltagelse på Nordlandsbanen har vært, i motsetning til i dag. Lokalt var kunnskapen om bruken av krigsfangene uten tvil stor. Mangelen på beskrivelser av det som foregikk kan være et uttrykk for ubevisst taushet om dette temaet. På den andre siden kan det ikke være noen tvil om at mange, og også personer i maktposisjoner, i hvert fall i Nordland, har kjent til det som skjedde på Nordlandsbanen i løpet av andre verdenskrig. At NSB deltok i anleggsarbeidet på Nordlandsbanen ble aldri forsøkt skjult for omverdenen. Konsekvensen er uansett at en viktig del av vår krigshistorie ikke er blitt fortalt på et tidspunkt da det ville hatt stor betydning at alle sider ved NSBs virksomhet under andre verdenskrig var blitt kjent.

3.1 Teori og inspirasjon

Et sentralt tema i avhandlingen er hvordan NSBs ledere i det regelstyrte og hierarkiske statsselskapet forholdt seg til de tyske okkupasjentene ønsker og krav. Hvordan utviklet dette seg? Den måten de norske og de tyske aktørene posisjonerte seg på i forhold til hverandre er derfor viktig. Hva slags intensjoner og formål hadde henholdsvis de to aktørgruppene, NSBs ledere og de tyske representantene, da de møttes første gang? Tyskernes handlinger var nok i utgangspunktet svært så intensjonale og bevisste. Men hva med NSB og de andre norske aktørenes mål og handlinger? Knut Kjelstadli beskriver at noen handlinger ikke kan beskrives ved et mål–middel-skjema, men at det kan være «prosesser der både mål og midler gir seg etter hvert».¹⁰⁶ Men «det betyr ikke at det handles formålsløst, men at målene – og derfor midlene endres. Det gjelder for individer, og det gjelder på gruppenivå og over lengre tid,» skriver han. Aktører utfører handlinger, men disse handlingene finner sted eller foregår innenfor en struktur, og disse strukturene er fremkommet av menneskelig aktivitet som har fått sin egen eksistens, ifølge Kjelstadli. Om vi betrakter NSBs ledere som aktører, vil jeg definere NSB med sin store organisasjon, regler, lover og

¹⁰⁶ Kjelstadli, Knut, *Fortida er ikke hva den en gang var. En innføring i historiefaget*, Universitetsforlaget, 1999, 32

byråkrati og virkeområder som en struktur. En struktur kan i mindre grad endres eller flyttes på i motsetning til aktørene. Men samtidig er aktør og struktur to størrelser som kan påvirke hverandre.¹⁰⁷ Det betyr at aktørenes handlinger innvirker på selve strukturen og at prosessene mellom aktørene kan forandre strukturen eller forutsetningen ved at «mål og midler gir seg etter hvert». Aktørenes posisjonering i forhold til hverandre kan også knyttes til de profesjonsbaserte kappestridene som utspilte seg mellom NSBs og DRBs ingeniører basert på hvordan de møtte hverandre og konkurrerte om innflytelse. Dette siste er noe jeg kommer tilbake til i del 2.

Den amerikanske historikeren Jay Winter har vært den viktigste teoretiske inspirasjonskilden under arbeidet med avhandlingen. Han har begrepsfestet og gjort, slik jeg ser det, taushet til et mangfoldig teoretisk fenomen som kan brukes til å forstå hvorfor visse hendelser eller historier ikke er blitt fortalt, slik jeg har prøvd å forstå NSBs taushet om egen krigshistorie. Hans omfattende forskning på taushetens ulike fremtredelsesformer og årsaker har vært og er viktig, slik hans mange bøker og tekster er det. Han har også skrevet mye om minnestudier, såkalte «memory studies» eller erindringshistorie. Det er et tema jeg i mindre grad har gått inn i i denne sammenhengen. Det viktigste, og det som kan være et hjelpemiddel for å kunne forstå tausheten om NSBs krigshistorie, er Winters forklaringer om hvorfor enkelte historiske hendelser blir omgitt av taushet og havner i glemmeboken. Ikke minst viktig er hans understrekning av at enkelte kapitler i et lands historie ikke blir omtalt nettopp fordi de er så ubehagelige. Dette kaller Jay Winter politisk eller strategisk taushet, slik han drøfter dette i teksten «Thinking about silence» fra 2010.

This is recognised by small groups, by larger populations, and by societies as a whole; talking about the past presents the danger of a breakdown of the legitimacy or the authority of a regime. In one respect, silence then is the insurance policy people take to protect the given order, even at the cost of the truth. This is the motor force behind what we term political silence.¹⁰⁸

Winter opererer med en rekke former for taushet, og også med begrepet «the social construction of silence» – taushetens sosiale konstruksjon; hvordan det bygges en ramme eller en taushetskultur som fører til at hendelser i krig ikke blir diskutert. Et annet teoretisk eksempel er uttrykket «Vichysyndromet», som Henry Rousso lanserte med sin bok *The Vichy Syndrome. History and Memory in France since 1944*. Den kom i 1987 og har vært

¹⁰⁷ Myhre, Jan Evind, *Historie. En introduksjon til grunnlagsproblemer*, Pax forlag, 2014, 166–180

¹⁰⁸ Winter, Jay, *Thinking about Silence i Shadows of War*, Winter, Jay, Ben-Ze'ev, Efrat, Ginio, Ruth (red.), Cambridge University Press, 2010, 28–29.

av stor betydning for forståelsen av det jeg oppfatter som situasjonen etter okkupasjonen i Norge. Roussos bok må også ha inspirert Ole Kristian Grimnes da han formulerte det norske «konsens-syndrom» tre år etter at Rouso lanserte sitt franske syndrom.¹⁰⁹ Roussos begrep «Vichysyndromet» beskriver taushet og fortielse etter andre verdenskrig og politiserer begrepet. Samtidig viser han koblingen mellom nasjonalisme og fortielse og hvilken langtidseffekt en slik kobling har i et land etter okkupasjon og omfattende kollaborasjon.¹¹⁰ Roussos bok er en sammenhengende analyse av forholdene i Vichy-delen av Frankrike under andre verdenskrig og viser hva det offisielle Frankrike ville glemme av det som skjedde da franske nasjonalister på den ytterste høyrefløyen styrte en del av Frankrike med støtte fra det tyske okkupasjonsregimet.

Paul Knutsens bok *Å forstå historie. Vitenskapsteori og forskningspraksis* handler om vitenskapsteori og forskningspraksis, men han skriver også mye om hva det er å skrive historiske tekster.¹¹¹ Riktignok er boken avansert på det filosofiske planet, men samtidig konkret når det gjelder skrivearbeidet. Han understreker historikerens muligheter, men også fellene en ivrig historiker kan falle i.

Uten innlevelse i aktørenes forestillingsverden er ingen historieskriving verdt navnet mulig. Dette forutsetter naturligvis en viss livserfaring og modenhet hos historikeren, en åpenhet overfor den historiske livsverdens grensesprengende erfaringsmateriale. Denne innlevelsen er en forutsetning for å foreta en bedømmelse av aktørene, deres situasjon og deres valg (og ikke-valg).¹¹²

Knutsen understreker også at «en viss fantasi» er en «nødvendig bestanddel av historikerens intellektuelle og metodologiske utrustning. Han eller hun må jakte på sammenhenger, og bringe en viss orden inn i et tilsynelatende kaotisk første bilde.»¹¹³ Knutsen advarer derfor mot at historiske fremstillinger kan bli rene fantasiprodukter om ikke fantasien blir «disiplinert av metodisk bevissthet og trening i kildekritikk.»¹¹⁴

¹⁰⁹ Grimnes, Ole Kristian, «Historieskrivingen om okkupasjonen. Den nasjonale konsens-syndromets gjennomslagskraft», *Nytt Norsk Tidsskrift*, 2: 1990, 118.

¹¹⁰ Rouso, Henry, *The Vichy Syndrome. History and Memory in France since 1944*, 1991, 2. rev. utg.

¹¹¹ Knutsen, Paul, *Å forstå historie. Vitenskapsteori og forskningspraksis*, Portal, 2016

¹¹² Knutsen, 2019, 92–93

¹¹³ Ibid.

¹¹⁴ Knutsen, 2016, 97

3.2 Grunnfortelling ¹¹⁵

Den britiske historikeren Tony Judt har i et essay om situasjonen i Vest-Europa rett etter andre verdenskrig beskrevet hvordan alle land ville glemme det som ikke skulle huskes, slik som kollaborasjonen med det tyske okkupasjonsregimet. Det var den heltmodige motstandskampen, frigjøringen og martyrene som ble løftet frem:

In Western Europe, even though circumstances were quite different, there was a parallel forgetting. The wartime occupation – in France, Belgium, Holland, Norway, and after 1943, Italy – was a humiliating experience, and post-war governments preferred to forget collaboration and other indignities and emphasize the heroic resistance movements, national uprisings, liberations, and martyrs.¹¹⁶

I konsentrert form beskriver Judt hvordan en grunnfortelling om verdenskrigen og okkupasjonsårene ble konstituert eller formet på et tidspunkt da det trengtes. Også i Norge ble en dominerende nasjonal grunnfortelling etablert allerede under andre verdenskrig og deretter videreutviklet rett etter den. Denne grunnfortellingen ble støttet opp av ulike former for taushet om de deler av historien som ikke passet inn. NSB fikk sin egen fortelling eller delfortelling om andre verdenskrig som fulgte hovedtrekkene i den overordnede nasjonale fortellingen. En rekke andre forhold, samt juridiske og politiske beslutninger, har bidratt til at NSBs krigshistorie er fremstilt i et bedre lys enn det er grunnlag for. Dette er noe den realhistoriske delen av avhandlingen vil vise.

Oppfatningen eller påstanden om at det ble «utviklet» eller konstruert en patriotisk minnekultur kan forstås nærmest som om det var en slags konspirasjon som lå bak dette, men slik kan ikke dette forklares. En konspirasjon er mer et narrespill. En grunnfortelling, eller også et «master narrativ», som mange norske forskere også bruker, har med elementer av propaganda, men heller ikke propaganda kan fungere uten at det er noe i grunnfortellingen som spiller på forhold som allerede eksisterer i form av holdninger en fortelling kan bygges på.

Grunnfortellingen om okkupasjonen utviklet seg til en samlende og ordnende fortelling som skulle gi et svar på uro og usikkerhet over fremtiden etter en brutal krig og okkupasjon. Det var en forutsetning for å komme videre og for å kunne isolere dem man fortsatt definerte som farlige forrædere. Mange nordmenn var mest opptatt av å gjenskape

¹¹⁵ Jeg legger til grunn Jan Eivind Myhres definisjon av historiografi, nemlig at historiografi er «historieforskningen om historieforskningen», Myhre, 2009. 14

¹¹⁶ Judt, Tony, *When the Facts, Change, Essays 1995–2010*, Penguin Book, 2015, 131.

normale og trygge familieliv etter en okkupasjon som hadde vært dominerende på så mange områder og måter. Trond Risto Nilssen har beskrevet den nye situasjonen etter andre verdenskrig slik:

I Norge var overgangsfasen og frigjøringen for de fleste en ny start, tid for glede, og forsøk på rask tilbakeføring av den gamle orden. [...] Dette var en skjebnetid for landet der retningen på det norske samfunnet ble staket ut, og evnen til å gjenopprette og utvikle det demokratiske Norge ble satt på alvorlige prøver.¹¹⁷

Behovet for en forenklet forståelse av den tyske okkupasjons kompleksitet var derfor stort, og det har innvirket på hvordan den tyske okkupasjonen ble forstått og forklart i en rekke land rett etter andre verdenskrig. I etterkrigstiden ble vanskelige, ubehagelige hendelser og historier skjøvet til side, ofte for å gi plass til heroiserende glansbilder. Historikeren Richard Ned Lebow har studert ulike fortellinger om andre verdenskrig i Europa. I Frankrike, Jugoslavia, Norge og Polen ble motstanden mot okkupantmakten løftet frem, ifølge ham, da krigshistorien etter verdenskrigen ble skildret som «commemoration and public memory».¹¹⁸ Alle la ansvaret for Holocaust på tyskerne slik tyskerne skyldte på nazistene, og nazistene på Adolf Hitler, hevder han. Historikeren Dan Stone hevdet det ble etablert minneregimer i Europa i 1945.¹¹⁹

3.3 Den patriotiske fortellingen

Etter andre verdenskrig ble de europeiske landene som hadde vært okkupert av den tyske militærmakten, raskt stilt overfor problemstillingen med hvordan okkupasjonsårene skulle forstås og fortelles. Og det var da fortellingene fra denne perioden fikk innhold og form. Disse fortellingene kunne variere, men hadde et patriotisk fellestrekk og ble derfor også kalt «patriotiske konsensusfortellinger».¹²⁰ Ikke alle av disse fortellinger om andre verdenskrig baserte seg på en patriotisk grunnfortelling, men de fikk mindre betydning. Det finnes en rekke definisjoner av hva et narrativ eller en grunnfortelling er. Den britiske historikeren Alun Munslow understreker forfatterens betydning for den narrative strukturen som grunnfortellingen bygger på:

¹¹⁷ Risto Nilssen, Trond, *Da freden brøt løs*, Universitetsforlaget, 2015, 170–171.

¹¹⁸ Lebow Richard Ned, Kansteiner, Wulf, Fogu, Claudio, red., *The Politics of Memory in Postwar Europe*, Duke University Press, 2006, 21.

¹¹⁹ Stone, Dan, *The Holocaust, Fascism and Memory. Essays in the History of Ideas*, Palgrave Macmillan, 2013, 177.

¹²⁰ Lenz, Claudia, Risto Nilssen, Trond, «Innledning: historiekultur, historiebevissthet og historisk kompetanse», i *Fortiden i nåtiden. Nye veier i formidlingen av andre verdenskrigs historie*, Claudia Lenz, Trond Risto Nilssen (red.) Universitetsforlaget, 2011, 21.

Not limited to any discipline narrative (a.k.a. narration) is the communication (telling, recounting) of a sequence of happenings or events by establishing a meaningful connection between them. The connection between author and consumer via the structure of the narrative is central to the process of narrative making and understanding.¹²¹

Munslow understreker at et narrativ eller en fortelling må etablere et meningsfylt forhold mellom forfatteren, leseren og fortellingens struktur. Det er nettopp en slik forståelse av det å kommunisere som gir en grunnfortelling eller et narrativ gjennomslagskraft. En slik grunnfortelling baserer seg på en forenkling som innebærer at visse deler av historien blir ekskludert; en grunnfortelling kan ikke eksistere uten at det som skal fortelles, får prioritet etter en bestemt viktighetsgrad, nemlig det som tjener grunnfortellingen. I etterkrigstiden ble vanskelige, ubehagelige hendelser og historier skjøvet til side, ofte for å gi plass til heroiserende glansbilder.

Når først en patriotisk og forenklet krigshistorisk fortelling har fått forankring i deler av befolkningen og blant opinionspåvirkere, ble det vanskelig å fremføre en annen fortelling. Helge Krog forsøkte eksempelvis med sin pamflett *6. Kolonne?* i 1946 der han gikk til angrep på «den norske storindustriens bidrag til Nazi-Tysklands krigføring». Jens Bjørneboes *Under en hårdere himmel* var en sterk kritikk av landssvikoppgjøret i 1957, for å nevne noen titler i de nærmeste årene etter andre verdenskrig. En rekke tidligere medlemmer av Nasjonal Samling har skriftlig kritisert rettsoppgjøret og dermed også grunnfortellingen, men de fleste av dem har vært mest opptatt av oppreisning av egen ære og mindre av refleksjon rundt sin rolle under okkupasjonsårene. Et eksempel på dette er den tidligere frontkjemperen Bjørn Østring, som uttalte at han er «stolt av min egen innsats under, og etter krigen. Jeg føler ingen trang til å angre på noe som helst. Jeg tror ikke jeg gjorde noe galt etter mine begreper».¹²² Deres sak ble ikke bedre ved at de i utgangspunktet allerede bokstavelig talt var dømt av sin egen krigshistorie. Deres ukritiske fortellinger ble oppfattet som lite relevante, og deres selvforsvar ble derfor heller ikke tatt på alvor.¹²³

En patriotisk grunnfortelling har tydelige formative konsekvenser i fremstillingen av krig og okkupasjon, og påvirker på en avgjørende måte nasjoner og menneskers syn på seg selv

¹²¹ Munslow, Alun, *Narrative and History*, Palgrave Macmillan, 2007, 138.

¹²² Bryne, Arvid, *Vi sloss for Norge*, J. W. Cappelens Forlag, 2007, 57.

¹²³ En rekke bøker om frontkjempernes historie har bidratt til å videreføre en «ukritisk formidling av de frivilliges egne perspektiver og fortellinger», Sørli, Sigurd, *Solkors eller hakekors. Nordmenn i Waffen-SS 1941–1945*, ph. d.-avhandling, UiO, 2014, 35.

og sin egen historie. En rekke historikere både i Norge og ikke minst i utlandet har diskutert og drøftet grunnfortellingens kraft.¹²⁴ Anette Storeide hevder sågar følgende:

Konstruksjonen av en felles og positiv definert historie fremmer felleskap og konsolidering av befolkningen som befolkning innad i staten. Samtidig er historieskrivingen også et middel til dannelsen av en stats selvforståelse, slik den presenterer seg også for omverden, og illustrerer hvordan den vil oppfattes.¹²⁵

Hvorfor ble det slik? Dan Stone hevder at krigshistorien i Vest-Europa ble fremstilt som en «triumferende fortelling» i konkurranse med Sovjetunionens egen lovprisning. Den ble forenklet fordi det ikke ble plass til de problematiske eller konfliktfylte temaene, og i stedet ble det fortalt det Stone har kalt mytiske historier om motstandskamp, hvor det upassende som hadde skjedd, ble utelatt: «Widespread collaboration with Nazism of the weakness of resistance movements were topics too uncomfortable to mention in liberated countries.»¹²⁶ Motstandskamp ble derfor det dominerende elementet i den patriotiske grunnfortellingen, noe som ble utvidet til å gjelde hele samfunnet og ikke bare det mindretallet som utførte aktivt motstandsarbeid, ifølge filosofen Pieter Lagrou. Med unntak av forræderne ble alle inkludert i den patriotiske hyllesten, til tross for at de selv ikke hadde drevet aktivt motstandskamp.¹²⁷ Behovet for en slik episk fortelling var stort, hevder Lagrou:

The liberated societies of Europe were traumatized, and their now fragile national consciousness was in urgent need of the kind of patriotic epic that only the resistance could deliver. In this context persecution as a more fundamental experience was unacceptable, something not to be spoken of.¹²⁸

¹²⁴ Se blant annet: Corell, Synne, «The Solidity of a National Narrative. The German Occupation in Norwegian History Culture», i *Nordic Narratives of the Second World War: National Historiographies Revisited*, Henrik Stenius, Mirja Österberg, Johan Östling (red.), Nordic Academic Press, 2011; Reitan, Jon, «Okkupasjonstiden – et historiekulturelt omriss», *HIFO-nytt 2* – 08, 2008; Maerz, Susanne, *Okkupasjonstidens lange skygger. Fortidsbearbeidelse i Norge som identitetsdiskurs*, Unipub, 2010; Lenz, Claudia, Risto Nilssen, Trond, «Innledning: historiekultur, historiebevissthet og historisk kompetanse», i *Fortiden i nåtiden. Nye veier i formidlingen av andre verdenskrigs historie*, Claudia Lenz, Trond Risto Nilssen (red.) Universitetsforlaget.

¹²⁵ Storeide, 2007, 187.

¹²⁶ Stone, Dan (red.), *The Oxford Handbook of Postwar European History*, Oxford University Press, 2012, 717, Stone har også en annen artikkel med samme navn og samme tema i boken *Goodbye to all that? The Story of Europe since 1945*, Oxford University Press, 2014, 201.

¹²⁷ Brakstad, Ingrid Veijden, *Jødeforfølgelsene i Norge: omtale i årene 1942–1948: framstilling og erindring av jødeforfølgelsene i Norge under andre verdenskrig, i et utvalg aviser og illegal presse*, mastergradsoppgave, NTNU, 2006, 21.

¹²⁸ Lagrou, Peter, *The Legacy of Nazi Occupation. Patriotic Memory and National Recovery in Western Europe 1945–1965*, Cambridge University Press, 2007, 2.

Også for Norges ledende krigshistoriker, Magne Skodvin, var motstandskampen forskningsmessige det viktigste. I 1956 oppsummerte han sitt hovedsyn på følgende måte:

For norsk rikshistorie samlar alle hendingar seg om sjølve hovudlina, den norske motstanden mot tysk pågang, militært, politisk og ideologisk.¹²⁹

Historikeren Ingrid Veijden Brakstad hevder på basis av Pieter Lagrous analyse av etterkrigstidens fortellinger at «konstruksjonen av en patriotisk minnekultur» kan forklares som et uttrykk for «nasjonens behov for å formidle en historie de kunne leve med som nasjon, som kunne gi mening til begivenheter som hadde vært utenfor kontroll, og som kunne ha en positiv oppbyggelig effekt ved gjenreisningen av landet. Etter frigjøringen var det motstandskampen som «best kunne bidra til et slikt meningsfullt epos».¹³⁰

Hvorfor noe ikke er blitt fortalt eller skrevet om, er et komplisert og krevende spørsmål. På samme måte er det utfordrende å skulle måle eller å stipulere hvordan den patriotiske grunnfortellingen kan ha påvirket fremstillingen av NSBs historie. En rekke historikere som arbeider med okkupasjonshistorien, har i de senere år, og særlig etter år 2000, fremhevet det jeg oppfatter som den negative effekten av denne patriotiske grunnfortellingen. I 2004 koblet Marianne Neerland Solheim marginaliseringen av krigsfangenes historie direkte til den nasjonale konsensus: «Akademikernes utelatelse av et emne som sovjetiske krigsfanger i norsk okkupasjonshistorie bekrefter at den nasjonale konsensus har vært retningsgivende innen forskningen.»¹³¹ Historikeren Jon Reitan har tilsvarende påpekt følgende:

I en nasjonal, konsoliderende gjenreisingsprosess fantes det altså ikke rom for de to eneste fangegruppene i Norge som var ofre for Nazi-Tysklands genocidale befolkningspolitikk. Ingen av dem lot seg innordne i et moralsk oppbyggelig bilde av motstandsfolk og helter [...].¹³²

Reitan understreket at dette også hadde ført til krigsfangenes manglende plass i fortellingen om okkupasjonsårene:

¹²⁹ Skodvin, Magne, *Striden om okkupasjonsstyret fram til 25. september 1940*, Det Norske Samlaget, 1956, 342

¹³⁰ Brakstad, Ingrid Veijden, *Jødeforfølgelsene i Norge: omtale i årene 1942–1948: framstilling og erindring av jødeforfølgelsene i Norge under andre verdenskrig, i et utvalg aviser og illegal presse*, Masteroppgave, NTNU, 2006, 21.

¹³¹ Soleim, Marianne Neerland, *Sovjetiske krigsfanger i Norge 1941–1945. Antall, organisering og repatriering*, doktorgradsavhandling, UIT, 2004, 264.

¹³² Reitan, Jon, «Okkupasjonstiden – et historiekulturelt omriss», *HIFO-nytt*, 2 – 08, 2008, 55.

På minussiden har den østeuropeiske katastrofen i Norge enda ikke fått den historiekulturelle posisjon og funksjon som den fortjener. Ingen grupper led større offer enn disse krigsfangene på norsk jord. Og ingen grupper havnet så raskt inn i den kollektive glemsel.¹³³

Anette Storeide har trukket frem enda et aspekt ved det norske grunnfortellingens virkning på forskning og historiefortelling, nemlig at «[...] mindre rosende sider ved nordmenns innstilling og aktiviteter har vært tabuismer og negert, og [at] en diskusjon og problematisering av denne tiden i lang tid har vært vanskeliggjort».¹³⁴ Konsekvensen av den nasjonalistiske selvrosen har tydeligvis vært stor. I prosjektbeskrivelsen til «In a World of Total War: Norway 1939–1945», et forskningsprosjekt ved Universitetet i Tromsø hvor flere forskningsmiljøer er tilknyttet, understrekes konsekvensen av grunnfortellingen:

It is now broadly accepted that the patriotic memory culture dominant in most West European countries in the decades after 1945 has narrowed the range of subjects and perspectives in the historiography of the Second World War. Subjects which did not fit into the patriotic framework, were marginalized. In Norway, these included the country's integration into the German war economy, non-ideological forms of collaboration, the deportation of Norwegian Jews, the widespread use of foreign forced labor, assassinations carried out by the resistance movement and the post-war treatment of women who had consorted with German soldiers, of the offspring of these unions and of the children of Nazi Party members.¹³⁵

Prosjektet understreker, som det fremgår, at den patriotiske grunnfortellingen har bidratt til en innsnevring av det okkupasjonshistoriske forskningsfeltet og til å utelate temaer som skulle ha vært tatt med. Prosjektet viser derfor til eksempler på det som ikke passet inn, som eksempelvis bruk av tvangsarbeidere, deportasjonen av jødene og omfanget av den ikke-ideologiske kollaborasjonen med tyskerne, men som vel også gjelder den økonomiske kollaborasjonen. Dan Stone har også understreket at den patriotiske grunnfortellingens hegemoni bidro til at enkelte grupper ble satt utenfor. I den trange fortellingen var det ikke plass til grupper som krigsfanger og jøder som var blitt forfulgt under okkupasjonsårene. Problemet var at forfulgte samtidig ikke kunne defineres som motstandskjempere. De ble derfor heller ikke definert som fullverdige patrioter til tross for at de faktisk hadde vært nazismens ofre. Disse gruppenes marginalisering forstår jeg som en indikator for den patriotiske grunnfortellingens innflytelse og ekskluderende kraft. En

¹³³ Ibid.

¹³⁴ Storeide, 2007, 26.

¹³⁵ In a World of Total War 1939–1945, <https://en.uit.no>

slik krigsforståelse ga også mindre rom for andre fortellinger eller tolkninger av de fem krigsårene 1940–1945. Dette skjedde ikke fordi noen nødvendigvis ønsket det slik, men var en konsekvens av «mange og meget komplekse faktorer af politisk, social-psykologisk, kulturell og mediemæssig art», som en gruppe danske historikere, Claus Bundgård Christensen, Joachim Lund, Niels Wium Olesen og Jakob Sørensen, hevder i sin oppsummering av «besættelsestidens mytologiske karakter». I Danmark bidro denne mytologien til at okkupasjonsårenes komplekse sammenhenger ble dekket over eller skjøvet til side.¹³⁶ Sosiologiprofessor Rogers Brubaker hevder at patriotisme og nasjonalisme begge er «ways of framing political arguments by appealing to the patria, The fatherland, the country, the nation».¹³⁷ Dette kan også forstås som at det patriotiske elementet i den norske grunnfortellingen har bidratt til å ekskludere ikke-nordmenn fra fellesskapet fordi de ikke passet inn i en nasjonalistisk kategorisering.

En viktig del av det som ble fortellingen om nordmenn og okkupasjonsårene, ble i sterk grad påvirket av det som ble kalt Fellesprogrammet. Programmet ble vedtatt i 1945 av de politiske partiene som var på Stortinget før okkupasjonen var et faktum.

Fellesprogrammets forfattere la inn drømmer og forhåpninger om en ny og bedre fremtid og et økonomisk og politisk fellesskap. Det var en formativ fortelling om landets fremtid som skapte historie ved sin emosjonelle og propagandistiske kraft, og som bidro til å feste andre verdenskrig i nordmenns bevissthet. Tonen i denne fortellingen må etter alt å dømme ha slått an strenger som for mange kanskje kjentes riktig, og programmet satte dermed ord på det mange følte:

I norske sinn er det skapt et fellesskap som ingen voldsmakt kunne oppløse. Det var ingen som spurte hvilket parti en tilhørte, eller om en var fattig eller rik. Hver god nordmann møtte sitt offer, sin formue og sitt liv og det ble iskaldt omkring denne lille flokken som gikk erobrerne til hånde.¹³⁸

Det var en historie om nordmenns motstandsvilje og en idealisert og mytebasert utgang på okkupasjonen der forræderne var få, heltene mange, og der tvilere og de lunkne knapt fantes. Kildene til Fellesprogrammet var flere. En av de viktigste var det politiske programmet «Framtidens Norge», populært kalt Blåboka. Arbeidet med det som ble

¹³⁶ Bundgård Christensen Claus, Lund Joachim, Wium Olesen Niels, Sørensen Jakob, *Danmark besat. Krig og hverdag 1940–45*, 4 rev. utg., 2. opplag, Informations Forlag, 2015, 730.

¹³⁷ Brubaker, Rogers, “In the name of the Nation: Reflections on Nationalism and Patriotism.” *Citizenship Studies* 8 (2), 2004, 120.

¹³⁸ Eriksen, Knut E., Lundestad, Geir, *Norsk innenrikspolitikk, Kilder til moderne historie II*, Universitetsforlaget, 1972, 29.

Fellesprogrammet og Framtidens Norge, gikk i to parallelle løp. Deler av fortellingen om okkupasjonen ble tenkt ut og formulert allerede mens den pågikk, ved at Londonregjeringen og motstandsgrupper av flere politiske avskygninger, også i eksil, samlet seg mot en felles fiende. Det førte til en felles oppfatning, et felles multiplum, ikke bare om okkupasjonens forløp, men også om hvilket verdigrunnlag freden skulle bygges på. En komité med representanter fra Arbeiderpartiet, Høyre, Venstre og Bondepartiet gikk i gang med å skrive et slikt program, men det ble lagt på is. Umiddelbart etter frigjøringen ble arbeidet tatt opp igjen, og et nytt utvalg med blant andre Oslos ordfører Einar Gerhardsen, LO-leder Konrad Nordahl og stortingsrepresentanter fra Høyre, Venstre og Bondepartiet fortsatte arbeidet med programmet, som utviklet seg i en langt mer helhetlig og propagandistisk retning. Fire skrivekyndige pressefolk fra ulike presseorganer og med ulike politiske preferanser satte seg ned i et kontor i Aschehoug forlag for å skrive «De politiske partiers felles program». Ifølge historikeren Nikolai Brandal var Blåboka «eit viktig grunnlag for Arbeiderpartiets arbeidsprogram etter okkupasjonen, men også for Fellesprogrammet som alle de politiske partia stilte seg bak».¹³⁹ Blåboka ble skrevet og utarbeidet i et samarbeid mellom Landsorganisasjonen og Norsk Sjømannsforbund. Forutsetning for arbeidet var at «kravet om samhold og samarbeid mellom de forskjellige grupper og lag av folket for å løse gjenreisningens mest umiddelbare oppgaver overskygger alt annet og hvor derfor et kompromiss mellom de forskjellige interessegruppene er nødvendig».¹⁴⁰ Det første utkastet var klart i mai 1944, og en revidert versjon var ferdig i januar 1945. Ifølge Brandal hadde «ein søkt å samarbeide om dei ulike bidraga etter ei felles linje og framstillinga var såleis prega av det kollektive grunnlaget».¹⁴¹ På samme tid som Blåboka ble utarbeidet, pågikk arbeidet med Fellesprogrammet, som startet høsten 1944 da Hjemmefrontens ledelse ville utarbeide et ”utførlig program for politisk samarbeid i gjenreisningsperioden”.¹⁴² Med enkel dramaturgi, sammensveiset nasjonalisme, heroisme, konsensus og ikke minst stigmatisering av dem som hadde sveket, ble Fellesprogrammet til et politisk og retorisk manifest:

I skyggen av fengslene, konsentrasjonsleirene og retterstedene skapt et kameratskap vi før ikke visste noe om, en evne til å holde ut og et samarbeid som

¹³⁹ Brandal, Nikolai, *Eit politisk strafferettsleg oppgjer: Det norske arbeidarpartiet og etterkrigsoppgjeret 1945–50*, hovedfagsoppgave i historie, UiO, 2002, 2.

¹⁴⁰ Ibid.

¹⁴¹ Ibid.

¹⁴² Innstilling fra Undersøkelseskommissjonen av 1945 bd. 6, 1947, 213–214.

vi før ikke visste at vi hadde, så vi til slutt fikk være med å oppleve seieren med vår ære og vår selvaktelse i behold.¹⁴³

En av forfatterne var Chr. A. R. Christensen, som under arbeidet representerte partiet Venstre.¹⁴⁴ Han skulle senere videreføre sitt forenklete syn på andre verdenskrig ved å skrive bøker som fikk mange lesere.¹⁴⁵ 19. juni 1945 var dette politiske manifestet ferdig, som da også fikk støtte fra Norges Kommunistiske Parti (NKP) og Kristelig Folkeparti. 23. juni 1945 kom Verdens Gang (VG) med sin første utgave og med Chr. A. R. Christensen som redaktør. Magne Skodvin har i ettertid forsterket alvoret, samholdet og høystemtheten i Fellesprogrammet. Han hevdet i 1982 at motsetningen som fantes i Norge, gikk opp «i et samarbeid som alle prisar ikkje berre i fredsjubelen, men som eit varig verdi i fellesprogram og gjenreising», og hevdet vidare at «[i] 1945 var det politisk sjølvmod å forneakta fellesprogrammet».¹⁴⁶ Medieforskeren Terje Rasmussen understreket i 2015 ytterligere Fellesprogrammets betydning i sin bok *Offentlig parlamentarisme. Politisk strid og offentlig mening 1945–2000* og la vekt på at det var pressefolk som var med på å forfatte programmet:

Politikken trengte lojalitet og offervilje som grunnlag for politisk handling. Knappt noe dokument etter Grunnloven uttrykker politisk legitimitet sterkere i Norge. [...] Fellesprogrammets ord skulle gi styrke. De uttrykte den politiske elitens krav til lojalitet, produsert med hjelp av kyndige pressefolk.¹⁴⁷

Magne Skodvin har hevdet at Norge skilte seg ut fra de fleste andre land når det «gjaldt samholdet og fellesskapsfølelsen.» I andre land kom motsetningene «fram i ljuset, som ein eksplosjon, stundom, då krigen var slutt», hevdet han.¹⁴⁸ Ole Kristian Grimnes har i likhet med Skodvin hevdet at den patriotiske fortellingen har fått større innflytelse i Norge enn i mange andre land fordi den politiske kollaborasjonen har vært mindre omfattende i Norge enn i land vi kan sammenligne oss med:

Alle okkuperte land har sin motstandsforankrede nasjonale fortelling, men trolig står denne fortellingen sterkere i Norge enn i andre land av to grunner. Den ene grunnen har å gjøre med at det fra okkupasjonens begynnelse konkurrerte to

¹⁴³ Gerhardsen, Einar, *Felleskap i krig og fred: Erindringer 1940–45*, Tiden Norsk Forlag, 1970, 149

¹⁴⁴ Ibid.

¹⁴⁵ Christensen, Chr., *Norge under okkupasjonen 1940–45*, Fabritius & Sønner, 1965. Oppdatert versjon 2011, Nova Forlag,

¹⁴⁶ Skodvin, Magne, *Som seilene fylles av storm*, Gyldendal Norsk Forlag, 1982, 137.

¹⁴⁷ Rasmussen, Terje, *Offentlig parlamentarisme. Politisk strid og offentlig mening 1945–2000*, Pax Forlag, 2015, 1.

¹⁴⁸ Skodvin, 1982, 137.

nasjonale linjer i alle land, den ene opphøyd i ettertid, nemlig motstandslinjen, den andre mer eller mindre kompromittert, den politiske kollaborasjonslinjen.¹⁴⁹

Grimnes hevder at den politiske kollaborasjonslinjen sto sterkt i begynnelsen av okkupasjonen i Norge, men hevder at den forsvant for godt i Norge etter 25. september 1940. Ifølge Grimnes bidro rikskommissar Joseph Terbovens definitive maktovertagelse høsten 1940 til å styrke den nasjonale grunnfortellingen. Den andre grunnen til at Norge ifølge Grimnes «har hatt en slitesterk nasjonal grunnfortelling om krigsårene», er at i Norge «fikk et innenlandsk nasjonalsosialistisk parti hånd om statsmakten og kunne med statsmaktens ressurser i ryggen lansere en bredt anlagt offensiv for å nazifisere samfunnet». Dette ble møtt med motstand, og «helt nede på bakkeplanet finner vi mye av den kjempende nasjon. Her har den nasjonale grunnfortellingen hentet mye av sin styrke», hevder Grimnes.¹⁵⁰ Langt på vei må Fellesprogrammet ha bidratt til å konstruere et minne om disse årene som passet den konsensuspolitikken som overgangen fra okkupasjon til demokrati ble bygget på.

I dette perspektivet er det trolig at Fellesprogrammets ånd har påvirket hvordan okkupasjonsårene er blitt skildret etter andre verdenskrig, og hva slags temaer fra de årene som det er blitt prioritert forsket på. Okkupasjonsårene, og slik de ble fortalt og applisert på flere samfunnsområder, styrket nasjonalismen. Andelen internasjonale temaer blant hovedfagsstudentene var større i mellomkrigsårene enn i perioden etter. Grunnen kan være at den norske nasjonalfølelsen og «det patriotiske paradigmet» ble styrket, i motsetning til det som skjedde i de fleste europeiske land, hevder historikeren Jarle Simensen.¹⁵¹ Historikere og forskere var ikke noe mindre påvirket av sin samtid enn andre. Om vi tar utgangspunkt i Universitetet i Oslo, fikk det nye Historisk institutt, som ble etablert i 1950, også forskere med erfaring fra kampen mot de tyske okkupantene. Okkupasjonsårene ble et viktig forskningsfelt for dem, samtidig som «instituttet ble etablert i forlengelse av Hjemmefrontens eget initiativ».¹⁵² Føringerne var tydelige enten det var ment slik eller ikke. Historikerne Fredrik W. Thue og Kim G. Helsvig understreker derfor at «[o]kkupasjonstiden var et symbol- og affektladet felt. Der sterke

¹⁴⁹ Ole Kristian Grimnes, *Veien ut av krigen*, foredrag i Universitetets Gamle festsal, Oslo, 7. desember 2015.

¹⁵⁰ Ibid.

¹⁵¹ Simensen, Jarle, «Internasjonalisering i historiefaget. Global historie og norsk historie i transnasjonalt perspektiv», *Tid og Tanke*, nr. 13, IAKH, UiO, 2008.

¹⁵² Thue, Fredrik W., Helsvig Kim G., *Universitetet i Oslo 1945–1975. Den store transformasjonen*, Unibok, 2011, 140

tolkningsrammer allerede var i ferd med å festne seg uten historikernes mellomkomst». ¹⁵³ Thue og Helsvig skriver videre at instituttets forskningstema, okkupasjonstiden, derfor var «egnet til å stille fagets objektivitetsproblem på spissen». ¹⁵⁴ Magne Skodvin var en av instituttets ledende historikere og kom til å dominere okkupasjonsforskningen i flere tiår. Det var også utgangspunktet for det som ble en opphetet strid i 1987 om hvordan denne historien hadde utviklet seg etter andre verdenskrig. Øystein Sørensens prøveforelesning i forbindelse med hans doktorgradsdisputas skapte umiddelbart debatt fordi han gikk til angrep på okkupasjonshistorikerne og den såkalte Skodvinskolen. ¹⁵⁵ Uten at den patriotiske grunnfortellingen som sådan ble nevnt, var den en underliggende faktor på grunn av den innsnevringen den etter alt å dømme har ført til. Anette Storeide har problematisert den manglende forskningen 20 år etter Sørensens kritikk ved å trekke frem eksempler på områder det ikke var blitt forsket på:

Aspekter og temaer som overhodet ikke har vært utforsket, er den økonomiske kollaborasjonen (fokuset har vært på den politiske og ideologiske kollaborasjonen), de norske frontkjemperne, situasjonen til kollaboratørene og deres barn i ettertiden, barna av forhold mellom norske kvinner og tyske soldater og skjebnen til de mange utenlandske krigsfangene (for det meste fra Sovjetunionen, Polen og Jugoslavia) som okkupasjonsmakten deporterte til leirer i Norge. ¹⁵⁶

Den patriotiske tenkemåten kan ikke få skylden for alt som er blitt skrevet om den tyske okkupasjonen. Den må ha bidratt sterkt til at det som kunne styrke den, er blitt prioritert.

3.4 Et syndrom

En fortelling om andre verdenskrig som spilte på heroisme og nasjonalisme, hadde stor innvirkning både politisk og kulturelt. Tony Judt har påpekt konsekvensen av dette. I alle tidligere okkuperte land i Europa ble de vanskelige sider ved okkupasjonsårene unngått som samtaleemne. ¹⁵⁷ Denne fortielsen eller tausheten er det man i fransk

¹⁵³ Ibid.

¹⁵⁴ Ibid.

¹⁵⁵ Sørensen, Øystein, «Forskningen om krigen. Tradisjonelle og nye perspektiver», *Nytt Norsk Tidsskrift*, nr. 1, 1989. Sørensen hevdet at det i 1960-årene skjedde en innsnevring av forskningen om okkupasjonen tematisk, metodisk og ideologisk. Også selve forskningens perspektiv ble påvirket av dette, hevdet han. Den såkalte Skodvin-tradisjonen med professor Magne Skodvin som den ledende historikeren hadde ifølge Sørensen disiplinert faget på en uheldig måte. Kritikken kan i korthet oppsummeres ved at okkupasjonsforskningen i for stor grad var blitt konsentrert om motstandskamp mot okkupantene hjemme og ute. Hans påpekning av at det kunne være av interesse å undersøke «forholdet mellom okkupasjonsmakt og kollaboratører», er spesielt viktig for denne avhandlingen, og det samme gjelder temaet «næringslivets samarbeid med okkupasjonsregimet, dets forutsetninger, dets virkninger», som han også trakk frem.

¹⁵⁶ Storeide, Anette, *Fortellinger om fangenskapet*, Conflux, 2007, 25.

¹⁵⁷ Judt, Tony, *Postwar. A History of Europe Since 1945*, The Penguin Press, 2005, 808.

okkupasjonshistorisk sammenheng omtaler som et «Vichysyndrom». Det er et syndrom som består av «a diverse set of symptoms whereby the trauma of the Occupation, and particularly that trauma resulting from internal divisions within France, reveals itself in political, social and cultural life».¹⁵⁸

Syndromet baserte seg på det faktum at visse deler av Frankrike ikke ble okkupert av tyske tropper, men fikk et visst selvstyre som samarbeidet med den tyske okkupantmakten. Det innebar at den såkalte Vichyregjeringen blant annet bidro til at et stort antall jødiske innbyggere ble sendt til dødsleirer. Franske myndigheter og historikere forholdt seg lenge relativt ukritisk til hva Vichyregjering foretok seg, fordi den besto av franske ikke-nazister. En viktig faktor i dette syndromet er det Henry Rousso kaller «resistancialism» – en overdrivelse av betydningen av den franske motstandskampen mot tyskerne samtidig som dette også innebar en «process that sought to minimize the importance of the Vichy regime and its impact on French society including its most negative aspects».¹⁵⁹ Ved å legge vekt på motstandskamp ville man redusere de negative sidene ved Vichyregimet. Denne fokuseringen på motstandskamp i forståelsen av okkupasjonshistorien kan minne om Magne Skodvins prioritering av det samme.¹⁶⁰ Judt hevder at alle okkuperte land i Europa utviklet et slikt Vichysyndrom.¹⁶¹ En slik fortelling som innebar taushet rundt vesentlige og ubehagelige forhold er «en konstruksjon som selektivt udvælger de elementer der kan anvendes til å producere en fortælling, der giver mening».¹⁶² Den danske historikeren Regine Schmidt hevder derfor at en slik erindring kan brukes til å «legitimere et politisk prosjekt eller give mening til en tragedie».¹⁶³ Jeg oppfatter mener at det å beskrive noe historisk som et syndrom er en forsterkning av det jeg vil kalle den patriotiske grunnfortellingens gjennomslagskraft, eller innflytelse på hvordan den tyske okkupasjonen av Norge er blitt forstått og fortalt. Syndrom i denne historiske sammenhengen er mer en politisk betegnelse på benektelse av dokumentasjon, men faren ved å kalle dette et syndrom er å sykeliggjøre noe som i bunn og grunn både er et

¹⁵⁸ Rousso, 1991, 2. rev. utg.

¹⁵⁹ Rousso, 1991, 10.

¹⁶⁰ Skodvin, 1956, 342

¹⁶¹ Judt, 2005, 808.

¹⁶² Schmidt, Regine, «Mordet på president Kennedy i den kollektive erindring», i Historisk Tidsskrift, hefte 116, 2016, 99.

¹⁶³ Schmidt, 2016, 99

historiefaglig og et politisk fenomen. Men likevel setter det ord på et fenomen med stor innflytelse.¹⁶⁴

Få norske historikere har vært konkrete når de har drøftet konsekvensene av grunnfortellingens betydning for hvordan okkupasjonshistorien er blitt fortalt, men kritikken mot dens dominans har utviklet seg, riktignok over svært lang tid. Ole Kristian Grimnes, derimot, gikk langt i sin kritikk mot sin egen generasjon av okkupasjonshistorikere da han i 1990 lanserte det han kalte «det nasjonale konsenssyndromet». Han poengterte at det var et fundamentalt trekk ved okkupasjonsforskningen i Norge. Grimnes oppsummerte på denne måten hvordan mange historikere hadde gått i samme retning:¹⁶⁵ «Feltet har forblitt gjennomtrukket av nasjonal konsens, en mark der alle trær har bøyd seg i samme vindretning,» hevdet han.¹⁶⁶ Tausheten om sentrale deler av NSBs virksomhet under andre verdenskrig er for meg en indikator på et slikt norsk syndrom om okkupasjonshistorien som kan minne om det franske Vichysyndromet-syndromet, der det som bryter med den nasjonale grunnfortellingen, blir omgitt av taushet, som i det franske Vichysyndromet. Grimnes' kritikk av forskningssituasjonen er virkningsfull nettopp fordi den sier noe om hvordan forskningen rundt okkupasjonsårene for lenge har vært ensporet. Jeg oppfatter Grimnes' «nasjonale konsenssyndromet» som en annen og forsterket betegnelse på den patriotiske grunnfortellingen. Ved å koble syndrom med konsens forsterker Grimnes meningsinnholdet. Den tyske historikeren Susanne Maerz må derfor ha misforstått Grimnes' intensjoner med begrepet konsenssyndrom da hun hevdet at han hadde stoppet all motstand mot den konsensorienterte historieoppfatningen av okkupasjonen: «Eksempelvis var det historikeren og Skodvineleven Ole Kristian Grimnes som lanserte begrepet nasjonal konsens», hevdet hun.¹⁶⁷ Men det var «konsenssyndromet» han introduserte som var en klar og tydelig kritikk mot en et dominerende tankesett. Selve tittelen på den artikkelen hun viser til av Grimnes, heter også «Det nasjonale konsenssyndromets gjennomslagskraft», men likevel tolker hun dette feil. Ole Kristian Grimnes understreker at dette syndromet hadde hatt store forskningsmessige konsekvenser: «Tre forskergenerasjoner – snevert betraktet – har fremstått og i virkeligheten agert innenfor, ikke utenfor, det nasjonale

¹⁶⁴ Berulfsen, Bjarte/Gundersen, Dag, *Fremmedordboka*, Kunnskapsforlaget. 15. utg, 1986, 345, *Fremmedordboka* definerer et syndrom som en «samling av symptomer på en sykdom».

¹⁶⁵ Grimnes, Ole Kristian, «Historieskrivingen om okkupasjonen. Den nasjonale konsenssyndromets gjennomslagskraft», *Nytt Norsk Tidsskrift*, 2: 1990, 118.

¹⁶⁶ *Ibid.* 119.

¹⁶⁷ Maerz, Susanne, «Okkupasjonstidens lange skygger», *Nytt Norsk Tidsskrift*, 4/2007, 371.

konsens-syndrom.»¹⁶⁸ Ingen historikere gikk, slik jeg ser det, videre med hans kritikk mot okkupasjonshistorien. Fem år senere kritiserte imidlertid kulturhistorikeren Anne Eriksen den patriotiske grunnfortellingens negative kraft, i boken *Det var noe annet under krigen. 2. verdenskrig i norsk kollektivtradisjon*. Her kommer hun med sterke karakteristikk av den måten historikere og den samlede offentlighet ifølge henne hadde forenklet og mytologisert okkupasjonsårene på:

Nasjonalt har fortellingen om krigen fungert byggende og integrerende, den har skapt en nasjonal konsensus og et verdigrunnlag for gjenreisningen og dermed for det moderne norske etterkrigssamfunnet. [...] Endelig fungerer tradisjonen som mytisk tematisering av den universelle fortellingen om kampen mellom godt og ondt. På alle disse feltene fungerer fortellingen samtidig forklarende og mønstergyldig. Den gir kategorier, grenser, symboler som stadig kan trekkes frem for å forklare eller formane.¹⁶⁹

Eriksen er ikke faghistoriker, men hennes radikale kritikk er i denne sammenheng viktig fordi den er modig og annerledes. Langt på vei er det riktig å si at faghistorikere neglisjerte Eriksens kritikk, og den ble også kjølig mottatt av norske okkupasjonshistorikere blant annet fordi hun ikke forholdt seg til okkupasjonsårene som faktisk historie, men som erindringen av okkupasjonen. Hun karakteriserte historikernes entydighet som en «samkjørt kulturell meningsproduksjon».¹⁷⁰ Hun kom også med kategoriseringer og spissformuleringer som for eksempel: «Tradisjonen sier at under okkupasjonen fantes det prinsipielt sett tre kategorier mennesker i Norge. Det var tyskere, quislinger og jøssinger.»¹⁷¹ Anne Eriksens kritikk rettet seg mot grunnfortellingens nasjonalisme og hvordan den stenger for alternative fortellinger om okkupasjonsårene.

En annen og interessant konsekvens av det norske syndromet eller grunnfortellingen er tausheten om Norges forhold til aksjonene mot jødene og deportasjonen av dem. Avhandlingens interesse for behandlingen av jødene skyldes tausheten om NSBs bidrag til deportasjonen. Nordmenns deltagelse i fengslingen og deportasjonen av jødene var lenge omgitt av taushet. Unntaket er interessen for politiinspektør Knut Røds rolle de siste årene.¹⁷² Denne manglende interessen for nordmenns medvirkning i deportasjonen, vel å merke ikke-nazister, har likevel ikke svekket interessen for jødernes skjebne. Historikeren

¹⁶⁸ Grimnes, 1990, 119.

¹⁶⁹ Eriksen, Anne, *Det var noe annet under krigen. 2. verdenskrig i norsk kollektivtradisjon*, Pax Forlag, 1995, 173.

¹⁷⁰ Eriksen, 1995, 13.

¹⁷¹ Eriksen, 1995, 53.

¹⁷² Harper, Christopher S., «Rettsoppgjørets behandling av deportasjonen av de norske jødene fra Norge under okkupasjonen 1940 – 1945», *HL-senterets temahefte nr. 16*, 2012

Ingjerd Veiden Brakstad har kommet frem til at Norges avstandstagen til nazistenes politikk faktisk ble et «av kjennetrekke ved den patriotiske minnekulturen slik den manifesterte seg i den første etterkrigstidens presse». Og grunnen til det er at «Jødeforfølgelsene ble betraktet som et tysk prosjekt, og ble presentert som selve antitesen av alt Norge sto for.»¹⁷³ Forfølgelsen av jødene ble ikke fortiet, men brukt til å forsterke forestillingen om nordmenn som moralske og antinazister. Veiden Brakstad hevder derfor at «Likvidasjonen av de norske jødene ble på et tidlig tidspunkt inkludert i konstruksjonen av minnekulturen på en helt annen måte enn i Frankrike, Nederland og Belgia.»¹⁷⁴

Først ni år etter at Ole Kristian Grimnes hadde lansert «konsens-syndrom» gikk Odd-Bjørn Fure i 1999 videre i kritikken av forskningen om okkupasjonen. Han hevdet at en rekke problematiske og traumatiske forhold fra okkupasjonsårene var blitt fortiet, tabuisert og fortrent av «nasjonale minneverdige hendelser» og «berøringsangst».¹⁷⁵ Disse forholdene hadde «fått en beskjeden oppmerksomhet eller blitt helt neglisjert av okkupasjonshistorikerne». Ett av disse fortiede forholdene, som den bredere offentlighet og historikere hadde viet liten oppmerksomhet, var ifølge ham «skjebnen til de utenlandske krigsfangene i Norge».¹⁷⁶ Min tolkning er at Fure koblet den patriotiske grunnfortellingen med tabuisering og fortielse. Fure forsøker i mindre grad å gi et svar på hvorfor og hvordan marginaliseringen av fangene og andre ubehagelige sider fra okkupasjonsårene hadde skjedd. Han hevdet at en «overveiende nasjonal tolkningsramme nødvendigvis måtte føre til en marginalisering av krigsfangene, selv om de var krigens største tapere på norsk jord».¹⁷⁷ Som en del av den påstanden hevdet han at den norske nasjonalbevisstheten kanskje «ikke kunne tillate eller gi rom for en mer differensiert eller nyansert framstilling av krigs- og okkupasjonserfaringene».¹⁷⁸ Fures betraktninger om traumatiske forhold ligger nær det man i denne sammenheng kan kalle et syndrom i historiefaglig betydning. Jeg mener at en «nasjonal tolkningsramme» og den «norske nasjonalbevisstheten» er uttrykk for det jeg vil definere som den patriotiske grunnfortellingen. En slik nasjonalbevissthet kan være en delforklaring, men ikke hele forklaringen på hvorfor brutale deler av vår okkupasjonshistorie er blitt fortiet. Fure har

¹⁷³ Brakstad Veiden, Ingjerd, «Okkupasjon, motstand og myter – Den patriotiske minnekulturen og jødeforfølgelsene», *Fortid*: 2, 2007, 12

¹⁷⁴ Brakstad Veiden, 2007, 10

¹⁷⁵ Fure, 1999, 31.

¹⁷⁶ Fure, 1999, 37

¹⁷⁷ Fure, 1999, 38.

¹⁷⁸ Fure, 1999, 39.

også stilt et annet spørsmål som ikke besvares. Han peker nemlig på at det som skjedde i Norge, ikke var like «nasjonalt belastende og traumatisk» som de «tyske og franske statlige handlingsmønstrene i krigsperioden». På bakgrunn av dette hevder han at det er «paradoksalt at norske historikere og øvrige deler av norsk offentlighet åpenbart har hatt større problemer med å gjennomlyse og drøfte traumatisk nasjonale erfaringer enn tilfellet har vært i Tyskland og Frankrike». ¹⁷⁹ Forklaringen må være at den patriotiske grunnfortellingen i Norge kanskje må ha hatt større kraft og innvirkning enn i andre land. Dette kan også ha påvirket det den tyske historikeren har Robert Bohn kritisert norske historikere for, nemlig den manglende forskningen på norsk økonomi under de fem okkupasjonsårene:

Det mest overraskende er at ingen i Norge har gjennomført en omfattende systematisk forskning om den norske økonomien under okkupasjonstiden og den totale betydning for tysk krigsøkonomi. ¹⁸⁰

At så ikke har skjedd, handler i stor grad om at historikere som har skrevet om norske bedrifter, ifølge økonomihistorikeren Einar Lie har forfattet «verdige og autoritetstro» bøker som «ikke stiller for mange ubehagelige spørsmål, og som kan kaste glans over institusjonenes jubileumsmarkeringer». ¹⁸¹ Andre har påpekt at dette særlig kjennetegner jubileumsverk som ble skrevet i 1940-, 1950- og 1960-årene. ¹⁸² For i «en god jubileumsberetning hadde hverken konflikter eller nærgående aktørbeskrivelse noen plass.» Samtidig var det «forflatede, men gjennomgående svært positive» beskrivelser av næringslivsledere, hevdet Lie. ¹⁸³ Den økonomiske kollaborasjonen under okkupasjonsårene ble rettslig sett mindre prioritert under rettsoppgjøret. Harald Espeli hevder derfor at: «Economic collaboration, including war profiteering, was treated with less severity despite the fact that many forms of economic collaboration were considered economic treason». ¹⁸⁴

¹⁷⁹ Fure, 199, 43.

¹⁸⁰ Bohn, Robert, «Det tyske Rikskommissariatet i Norge 1940–1945», i *I krigens kjølvann*, Stein Ugelvik Larsen (red.), Universitetsforlaget, 1999, 129

¹⁸¹ Ekberg, Espen, Lönnborg, Mikael, Myrvang, Christine, (red.), *Innledning, næringsliv og historie*, Pax forlag, 2014, 23

¹⁸² Lie, Einar, «Den kritiske bedriftshistorien», i *Demokratisk konservatisme. Frihet, fremskritt, fred*, festskrift til Francis Sejersted på 70-årsdagen, Fredrik Engelstad, Even Lange, Helge Pharo og Erik Rudeng (red.), Pax forlag, 2006, 336.

¹⁸³ Ekberg, Lönnborg, Myrvang, 2014, 23.

¹⁸⁴ Lie, 2006, 336.

¹⁸⁴ Espeli, 2016, 2 Espeli, Harald, «The Economic Effects of the German Occupation of Norway, 1940–1945», i *Paying for Hitler's War: The Consequences of Nazi Hegemony for Europe*, Jonas Scherner og Eugene N. White (red.), Cambridge University Press, 2016, 59.

4 Ulike former for taushet

En rekke historikere har vært opptatt av hvordan historiske hendelser har vært omsluttet av taushet.¹⁸⁵ Taushetsforskning er et stort forskningsfelt, og jeg vil begrense meg til det jeg vil hevde er relevant for avhandlingen. I taushetsbegrepet ligger det ifølge Jay Winter flere lag og gråsoner, og ikke bare det å ville glemme, men også sorg og ønsket om beskyttelse.¹⁸⁶ Han karakteriserer taushet som en slags skygge og er som «grey areas of the past».¹⁸⁷ Jeg tolker dette som at taushet om avvikende fortellinger eller skjebner er en forutsetning for patriotiske grunnfortellingens eksistens, fordi slike historier gjør det problematisk å rendyrke den heroiske fortellingen. De ansatte i NSB har også i all hovedsak valgt taushet om konsekvensene av NSBs samarbeid med tyske myndigheter. Det kan skyldes at de selv opplevde at de fikk gjort for lite motstandsarbeid fordi det var både for vanskelig og for farlig, og at de ikke har fortalt det de opplevde. Sprengningsaksjoner og sabotasje utsatte både passasjerer og ansatte for stor fare, noe også Norsk Lokomotivmannsforbund har understreket noe som gjorde at slike aksjoner var svært problematiske. Tausheten kan være uttrykk for det Winter har påpekt at mange etter kriger har opplevd: at de ikke har tid, energi eller ønske om å fortelle om det som virkelig skjedde.¹⁸⁸ Det er en avtalt og sosialt konstruert taushet, en konstruksjon for å hindre at hendelser av krig og vold blir diskutert, ifølge ham.¹⁸⁹ NSBs ansatte som arbeidet direkte med deportasjonen av jøder, har ikke fortalt noe om dette, derimot har enkelte NSB-ansatte som deltok i anleggsarbeidet på ulike måter uttalt seg om det som foregikk på Nordlandsbanen. Den britiske sosialantropologen Paul Connerton er opptatt av taushet i et historisk perspektiv og opererer med hele syv forskjellige former for taushet.¹⁹⁰ Ifølge ham er det likheter og glidende overganger mellom taushet, fornektelse og glemsel. Taushet vil jeg hevde er et

¹⁸⁵ Se for eksempel: David Cesarani and Eric J. Sundquist, *After the Holocaust. Challenging the Myth of Silence*, Routledge, 2012; Nigel C. Hunt, *Memory War and Trauma*, Cambridge University Press, 2010; John-Paul Himka and Joanna Beate Michlich, *Bringing the Dark Past to Light. The Reception of the Holocaust in postcommunist Europe*, University of Nebraska Press, 2013; Tony Judt, *Postwar. A History of Europe Since 1945*, The Penguin Press, 2005; Simon Muir and Hanna Worthen, *Finland's Holocaust. Silences of History*, Palgrave Macmillan, 2013; Richard Ned Lebow, Wulf Kansteiner, Claudio Fogu (red.) *The Politics of Memory in Postwar Europe*, Duke University Press, 2007; Nancy Wood, *Vectors of Memory. Legacies of Trauma in postwar Europe*, Berg, 1999; Dan Stone, *Goodbye to all that? The Story of Europe since 1945*, Oxford University Press, 2014; Efrat Ben-Ze'ev, Ruth Ginio and Jay Winter, *Shadows of War. A Social History of Silence in the Twentieth Century*, Cambridge University Press, 2010; Eviatar Zerubavel, *The Elephant in the Room*, Oxford University Press, 2006.

¹⁸⁶ Winter, 2010, 4.

¹⁸⁷ Winter, 2010, 29.

¹⁸⁸ Winter, 2010, 11.

¹⁸⁹ Winter, 2010, 30.

¹⁹⁰ Connerton, Paul, «Seven types of forgetting», *Memory Studies*, 1: 59, Sage, 2008, 59–71.

uttrykk for en faktisk situasjon der en gruppe eller en person ikke vil fortelle noe, mens glemsel kan være en del av en prosess der noe, men ikke alt fortelles.

Politisk taushet inntreffer ifølge Jay Winter i et forsøk på å kunne beskytte samfunnet eller en institusjon mot å miste legitimitet. NSBs ledelse og ansatte må også ha vært redde for at NSB skulle miste sin posisjon selskapet på mange måter hadde opparbeidet seg som en viktig og god samfunnsinstitusjon. NSB-ledelsens egen forklaring eller krigsfortelling kan kanskje tolkes i en slik sammenheng. Det å unndra seg alvorlige forhold som skjedde under verdenskrigen, og det å velge taushet om dette for ikke å skade eksempelvis kollegaer eller NSBs renommé, må også kunne karakteriseres som en politisk motivert taushet. Det vel mest tabubelagte i NSBs historie, slik jeg ser det, og dermed det som er mest omgitt av taushet, er NSBs forhold til det tyske okkupasjonsregimet, i første rekke Wehrmacht og OT og at NSB faktisk samarbeidet med dem.

Et annet eksempel på taushet, tilsvarende eksempelet med NSB, er hvordan det tyske sivile flyselskapet Lufthansa har forholdt seg til sin historie. Lufthansa spilte en avgjørende rolle som flyprodusent da det var et statlig selskap i Nazi-Tyskland, og bidro til det som ble det militære Luftwaffe. Ifølge den tyske historikeren Lutz Budrass var Lufthansas oppgave under nazitiden å reparere fly for Luftwaffe. Til det brukte Lufthansa jødiske tvangsarbeidere og utenlandske krigsfanger.¹⁹¹ Også barn ble brukt som arbeidskraft fordi de var små nok til å kunne kripe inn i de delene av flykroppene som var vanskelig tilgjengelig for voksne. Men alt dette har Lufthansa forsøkt både å skjule og glemme.¹⁹² Et stort antall bedrifter i Norge og i svært mange land som hadde vært okkupert, samarbeidet med de nazistiske makthaverne. Etter frigjøringen ville de legge okkupasjonsårene bak seg, men i likhet med NSB ville også de glemme eller fortie hva de hadde vært med på. Pål Nygaard hevder at Statens Vegvesen «forsøkte å holde sine aktiviteter under okkupasjonen skjult» og at «Istedenfor å være åpen om den vanskelige okkupasjonshistorien, har etaten fortiet sine opplevelser.»¹⁹³

I NSB fantes det etter alt å dømme etter andre verdenskrig både en bevisst og en ubevisst taushet, men også en kollektiv og en individuell taushet om forholdene under

¹⁹¹ Budrass, Lutz, *Adlern und Kranich. Die Lufthansa und ihre Geschichte 1926–1955*, Blessing Verlag, 2016, 418–419.

¹⁹² Budrass, Lutz, «Historiker Budrass: Die Lufthansa machte mit ihre Zwangsarbeitern Gewinn», dw.com, 15. mars 2016

¹⁹³ Nygaard, 2014, 220.

okkupasjonsårene. En slik taushetskultur, eller en omforent oppfatning om hva man ikke skulle snakke om, hadde kanskje beskyttelse av etaten og ansatte som intensjon og er derfor i tråd med det Winter definerer som politisk taushet. Flere fra NSBs side har riktignok fortalt noe av det de opplevde, fordi de enten ville forklare eller forsvare både seg selv og NSB. Da Stortinget i 1946 diskuterte NSBs virksomhet under okkupasjonsårene, ble det ifølge referatet fra møtet ikke stilt et eneste kritisk spørsmål om hvordan NSBs ledelse hadde forholdt seg til okkupasjonsmyndighetene. NSB ble heller rost for sitt arbeid under verdenskrigen. Et eksempel på dette er hva stortingsrepresentant Toralv Markussen fra Norges Kommunistiske Parti (NKP) hevdet i debatten om NSBs budsjett i april 1946. Temaet var blant annet andre verdenskrig, og Markussen, som selv var ansatt i NSB, uttalte at «Det som i første rekke kan fastslås er at jernbanen under denne tid løste sine oppgaver på en måte som ingen trodde ville være mulig.» Han hevdet at NSB også hadde vist at «statsdrift kan foregå på en forsvarlig måte», og det var okkupasjonsårene han forholdt seg til.¹⁹⁴

Ian Kershaw har omtalt tausheten om de såkalte problematiske hendelser etter andre verdenskrig som en «collective amnesia» – et kollektivt hukommelsestap.¹⁹⁵ Dan Stone har utviklet dette videre og har understreket hvordan deler av krigshistorien i en rekke frigjorte land i Europa som ble oppfattet som upassende, rett og slett ble skjøvet til side eller «glemt». Han kaller dette taushetens konsensus.¹⁹⁶ Stone hevder at kunnskapen om hva som hadde skjedd med jødene, var kjent, i likhet med lidelsene til de mange krigsfangene og de politiske fangene. Holocaust var velkjent og ifølge Stone heller ikke glemt, men utenfor de jødiske befolkningene var Holocaust ikke et tema for forskere og hadde liten kulturell interesse. Okkupasjonsårene ble et stykke ut i 1950-årene heller ikke diskutert på andre måter enn i selektive ord og vendinger, hevder han. Ønsket om taushet betydde likevel ikke at det aldri ble snakket om okkupasjonsårene, men at de sidene som skapte ubehag og fornyede problemer, om «disensus, discomfort, or renewed social disintegration», ble ignorert.¹⁹⁷ Tony Judt bruker Holocaust og den antijødiske politikken og tausheten omkring det som skjedde med jødene, som en indikator på hvordan land forholder seg til sin krigshistorie.¹⁹⁸ Deportasjonen av jødene i Europa har vært og er vel

¹⁹⁴ Statsbanens drift for terminen 1945-46, st.prp. nr. 1 kap. 1101, bsj.innst. S nr. 180, Stortingstidende 613-614

¹⁹⁵ Kershaw, Ian, *To Hell and Back. Europe 1914-1949*, Allen Lane, 2015, 486.

¹⁹⁶ Stone, Dan, *Goodbye to all that? The Story of Europe since 1945*, Oxford University Press, 2014, 46.

¹⁹⁷ Stone, 2014, 62.

¹⁹⁸ Judt, 2005, 808.

fortsatt et ubehagelig og problematisk forhold for alle lokale jernbaneselskaper som på linje med NSB bidro til transporten til dødsleirene. Også denne delen av krigshistorien har det i stor grad vært taushet om. Både Deutsche Bahn (DB), som etterfulgte DRB, og SNCF i Frankrike, er blitt presset til å erkjenne sin historie.^{199 200} Det er i et slikt bredt europeisk perspektiv historien om NSB og andre verdenskrig også må sees og forstås.

En indikator på om NSBs krigshistorie har vært forankret i en taushetskultur, kan være hvordan forholdet mellom den tyske okkupantmakten og NSB er blitt drøftet, og i hvilken grad NSB selv har uttalt seg om dette forholdet. Tausheten om dette kan være bevisst, som en fornektelse, eller ubevisst fordi NSBs grunnfortelling om seg selv ikke forteller noe om dette. Så hvordan skal denne tausheten defineres? Hva med NSBs taushet? Var den forankret i en oppfatning om at NSBs egen historie og Norge som nasjon var viktigere enn historien til jødene som eksempelvis ble transportert av NSB da de ble deportert? Det finnes en rekke eksempler på det jeg vil kalle bevisst og pålagt taushet. Etter okkupasjonsårene ble et stort antall franskmenn som hadde samarbeidet med de tyske okkupantene, stilt for retten. Samtidig med at rettssakene pågikk, ble det reist krav om at flere av de tiltalte måtte settes fri i form av amnesti for forhold fra andre verdenskrig. I 1951 og 1953 fikk derfor flere tusen franskmenn som var dømt for sitt samarbeid med tyskerne, amnesti, og de fikk tilbake sine borgerlige rettigheter, med det argument at det var nødvendig med nasjonal forsoning. Innføringen av amnesti fikk ifølge Henry Rousso en annen konsekvens ved at amnestilovene fra disse årene kom til å innebære at historikere ble nektet å skrive fritt om denne perioden siden det ble forbudt å nevne navnene på dem som var blitt dømt etter 1945 og som nå hadde fått amnesti.²⁰¹ Etter general Francos død i 1975 var det eksempelvis få som ville snakke om perioden etter at Franco hadde oppkastet seg selv til en autoritær leder etter den spanske borgerkrigen i 1939: «Events of the previous fifty years were deliberately pushed into a dark corner as Spaniards observed what came to be known as the pacto del olvido, the pact of forgetting», ifølge historikeren Giles Tremlett.²⁰² Det var altså en påtvungen glemsel.²⁰³ En taushetens pakt ble smidd i Spania for å skape ro og legge historien bak seg, hevdet

¹⁹⁹ Bachelier, Christian, *The SNCF under German occupation 1940–1944*, SNCF, 1996.

²⁰⁰ Engwert, Andreas/Kill, Susanne, *Sonderzüge in den Tod, Die departionen mit der Deutsche Reichsbahn*, Böhlau Verlag, 2009

²⁰¹ Rousso, 1991, 50–54.

²⁰² Tremlett, Giles, *Ghost of Spain. Travels through a country's hidden past*, Faber and Faber, 2006, 71.

²⁰³ Suleiman Rubin, Susan, *Crises of Memory and the Second World War*, Harvard University Press, 2006, 222.

han. Kanskje skånet det noen av Franco-regimets ofre, men mest av alt gikk mange av dem som sto bak brutalitet og vold, fri. På lignende vis ble det lagt bånd på hva man kunne skrive om okkupasjonen i Norge. Landssvikarkivet ble stengt for andre enn forskere, og de ble pålagt krav om taushet og forsiktighet i bruken av dette materialet. Arkivet etter Likvidasjonsstyret for jødiske formuer har eksempelvis også vært lukket for andre enn forskere, med den konsekvens at journalister ikke har kunnet lete etter hvem som forsynte seg av deporterte jøders eiendommer og gjøre dette kjent for offentligheten.²⁰⁴ Dette kan ha bidratt til at det gikk svært mange år før nordmenns deltagelse i den finansielle likvidasjonen av de norske jødene fikk oppmerksomhet.²⁰⁵ Båndleggingen av arkiver på grunn av personvern hensyn har dermed ført til at offentligheten ikke har fått adgang til kilder om medvirkningen til mulige krigsforbrytelser eller forsinket en slik offentlighet.

Også store befolkningsgrupper og enkeltpersoner har vært tause om noe de har opplevd eller vært en del av etter okkupasjonsårene. Det kan skyldes at de er skamfulle og traumatiserte eller at de har ønsket å legge det bak seg. Mo i Rana opplevde en blomstringstid etter at utbyggingen av Nordlandsbanen fortsatte nordover mot Fauske. Ordfører C. N. Jacobsen har selv understreket hvor viktig dette anleggsarbeidet var for byen. Byggingen av Nordlandsbanen, og satsingen fra NSB og tyskernes side, ga løfter om en ny fremtid, understreket han i en artikkel i Helgeland Folkeblad i desember 1942:

Det store anleggsarbeidet har skapt en hittil ukjent trivsel i byen, hver eneste arbeidsdyktige kvinne og mann er kommet i arbeide. Det gjenspeiler seg kanskje best i de kommunale budsjetter som er øket med flere hundre prosent.²⁰⁶

Et par måneder etter at dette ble skrevet, kom krigsfangene til anleggsarbeidet nord for Mo i Rana. Krigsfangenes rolle i anleggsarbeidet ble det fortalt eller skrevet mindre om etter 1945 i Mo i Rana.

Taushet om brutale hendelser under krigstiden i Norge har preget både motstandere og dem som på ulike måter støttet okkupantene. Irene Levin har tatt for seg tausheten blant jøder i Norge etter 1945. Tausheten dreier seg om de langvarige ettervirkningene av drapene på norske jøder. Mange av dem som overlevde, og deres barn og familie, må leve

²⁰⁴ Da undertegnede i mai 1995 fikk adgang til arkivet til Likvidasjonsstyret for jødiske formuer i Riksarkivet, ble det gjort en formell feil idet jeg på det tidspunktet ikke hadde den nødvendige forskningskompetansen som krevdes. Det førte til reportasjen *Det norske jøderanet* i Dagens Næringsliv i mai 1995.

²⁰⁵ Westlie, Bjørn, «Uforløst rettferdighet og arkivert urett», ABM skrift, 28, 2006, 38–45.

²⁰⁶ Helgeland Folkeblad, 10. desember 1942.

videre i skyggen av det grusomme som skjedde, og noen orker ikke å snakke om det. De valgte «[t]aushet for å unngå ubehagelige tanker. På den måten kan en slippe å forholde seg til det som skjedde. Hvis en begynner å snakke om hendelsene blir de en sosial realitet. Slik kan situasjonen bli truende», skriver Levin.²⁰⁷ Mens vellykkede sabotasjeaksjoner utført av motstandsfolk har fått stor oppmerksomhet, ble eksempelvis XU-medlemmer påtvunget taushet. Det samme skjedde med dem som på oppdrag av motstandsbevegelsen likviderte angivere eller andre som samarbeidet med tyskerne. Ett av de mest interessante eksemplene på individuell taushet er å finne hos den tyske Nobelprisvinneren i litteratur, Günter Grass. Grass har i en rekke romaner skrevet om andre verdenskrig med brodd mot den tyske nazismen. Men først i 2006 fortalte han om sin egen krigshistorie som Waffen-SS-soldat på Østfronten da Hitlers rike falt sammen:

Vi ble forført! Nei, vi lot oss, jeg ble forført. [...] Det jeg i mine unge års dumme stolthet hadde akseptert, ville jeg etter krigen fortie for meg selv, av en skam som siden vokste frem. Men børen var der, og ingen kunne gjøre den lettere. [...] Selv om jeg kunne vri meg løs fra aktiv medskyldighet, hang det igjen en rest som til denne dag ikke er avbetalt, og som det er så altfor alminnelig å kalle medansvar. At jeg må leve med dette de årene som gjenstår er sikkert.²⁰⁸

Grass var svært ung da han ikledde seg SS-uniformen, og han mente at det gjaldt å forsvare Tyskland mot fienden. Grass ble en verdenskjent og populær forfatter, men han våget ikke å si noe om sin egen krig.

Minner er beslektet med bevisst eller ubevisst taushet og glemsel – de har ulike fremtredelsesformer og kan ha ulike årsaker. Minner eller erindring som emne eller fagfelt befinner seg et sted mellom psykologi, historieforskning og en rekke andre fagfelter og har utviklet seg til et stort forskningsfelt.²⁰⁹ Taushet kan være minner som er så tunge å bære at de heller ikke kan uttrykkes. Jay Winter hevder at historie og minner hører sammen og at: «The overlap between history and memory is much greater than purists want us to believe.»²¹⁰ Han hevder at historie er minner støttet opp med kilder og dokumenter av mange slag. Slik forsøker Winter selv å bygge en bro mellom minnesforskere og de

²⁰⁷ Levin, Irene, «Taushetens tale», *Nytt Norsk Tidsskrift*, nr. 4, 2001, 374.

²⁰⁸ Grass, Günter, *Når løken skrelles*, Gyldendal Norsk Forlag, 2007, 35, 98.

²⁰⁹ Noen eksempler på bøker om minnespørsmål som også drøfter forholdet mellom historie og minner: Crownshawn, Richard, Kilby, Jane, Rowland, Anthony (red.), *The Future of Memory*, Berghahn, 2010; Erill, Astrid, Ninnings, Ansgar (red.), *A Companion to Cultural Memory Studies*, De Gruyter, 2010; La Goff, Jacques, *History Memory*, Columbia University Press, 1992; Olick, Jeffrey K., Vinitzky-Serroussi, Vinnich, Levy, Daniel, *The Collective Memory Reader*, Oxford University Press, 2011; Wood, Nancy, *Vectors of Memory, Legacies of Trauma in Postwar Europe*, Berg, 1999.

²¹⁰ Winter, 2011, 12.

puristiske historikere som ikke vil «ta» i hverken minner eller muntlige kilder. Winter er samtidig ganske så konkret i sin tilnærming til minner ved at han har knyttet minnesteder og krigsmonumenter til sin forskning. Han har også pekt på samspillet mellom historieforskning og minner:

History is not simply history with footnotes and memory is not simply history without footnotes. In virtually all acts of remembrance, history and memory are braided together in the public domain, jointly informing our shifting and contested understandings of the past.²¹¹

Slår man opp stikkordet «minner» i Knut Kjeldstadli's bok *Fortida er ikke lenger hva den var*, blir man raskt henvist videre til muntlige kilder eller «oral history». Minner er ikke et mål for ham, slik jeg tolker det, men kun et middel til å finne det viktigste, som er skriftlige kilder: «Ved å samle inn minner, snakke med folk, kan en også spore opp skriftlige kilder, gjenstander osv», skriver han.²¹² Historikere vil helst forholde seg til håndterbare størrelser og kilder. Historikeren Ingar Kaldal har derimot en ganske annen tilnærming til minner, som etter hans mening «alltid er underveis, i prosesser [...]» og at «Minner er hverken noe som bare blir til nå, eller noe som bare handler om et den gang da.»²¹³ Minner som ikke uttrykkes skriftlig og med en viss grad av etterprøvbarhet, er i lys av dette problematisk å forholde seg til. Denne avhandlingen er etter beste evne basert på dokumenter og skriftlige kilder som grunnlag, og jeg har valgt å forholde meg hovedsakelig til det og er nok inspirert av hva historikerne Malgorzata Pakier og Bo Stråth har understreket at selvom det er en «considerable amount of overlapping between history and memory» så er det noen kvaliteter ved historie sammenlignet med minner hevder de nemlig at: «The distinction is that history has higher structuralising and ordering ambitions, argues in a more nuanced way, and considers the complexity of historical situations and developments better», ifølge de to. Men så legger de til at forutsetningen for at dette skal være slik er når «history writing is optimal.»²¹⁴

4.1 Problemet med å skille mellom taushet, fortielse og neglisjering

Hva slags merkelapp skal vi sette på tausheten om de ubehagelige deler av krigshistorien?

Hva er forskjellen eller likheten mellom glemsel, taushet og det å fornekte eller å fortie?

²¹¹ Winter, Jay, *Remembering War. The Great War Between Memory and History in the Twentieth Century*, Yale University Press, 2006, 6.

²¹² Kjeldstadli, 1999, 19.

²¹³ Kaldal, Ingar, *Minner som prosesser – sosial – og kulturhistorie*, Cappelen Damm Akademisk, 2016, 77.

²¹⁴ Pakier, Malgorzata, Stråth, Bo, *A European Memory i A European Memory? Contested Histories and Politics of Remembrance*, Berghan Books, 2010, 11

Taushet kan ha ulike begrunnelser; den kan være både bevisst og ubevisst, og kan også skyldes mangel på kunnskap, men også skam. Fortielse og fornektelse oppfatter jeg som taushet om noe som faktisk har skjedd som det er kunnskap om, men som likevel ikke fortelles. Neglisjering, som Odd-Bjørn Fure blant annet bruker om dette temaet, og fornektelse er aktive ord og kan begge være uttrykk for bevisste handlinger. Fornektelse kan være identisk med løgn, men kan også være et uttrykk for en psykisk sperre – en mekanisme for å forsvare seg. Var NSBs ledere skamfulle etter det de hadde vært med på etter andre verdenskrig, og var tausheten derfor nødvendig? Det er spørsmål det er vanskelig å få svar på. Jay Winter påpeker at det ikke er uvanlig at personer kan konstruere mytiske historier som de kan leve med etter en krig, og at de ikke har tid, energi eller ønske om å fortelle om det som virkelig skjedde.²¹⁵ Et fellestrekk ved land som har vært okkupert, eller vært i krig, er at mange problematiske eller ubehagelige krigshendelser ikke har fått plass deres krigshistorier. Deportasjonen av jødene og bruken av krigsfanger i vårt eget land er eksempler på det som er blitt kalt «problematiske» hendelser som i liten grad har vært en del av fortellingen om andre verdenskrig. Sosialpsykologen Stanley Cohen har i sin bok om ulike former for fornektelse forsøkt å knytte dette til personers kunnskap om eller medvirkning til brutalitet og lidelser.²¹⁶ Han deler fornektelse inn i tre hovedgrupper.

Den første gruppen er i følge Cohens fornekttere og bedriver «literal denial». De faktiske hendelsene benektes selv om det ikke kan være tvil om at hendelsene er reelle nok. Den andre gruppen kaller han «interpretive denial», hvor den som fornektter, faktiske ikke er i stand til å forstå hva dette betyr eller hvordan det innvirker på andre. Cohen hevder at en slik form for fornektelse også kan innebære «deeply cynical renaming» for å unngå å måtte ta moralsk eller rettslig ansvar. Ytterligere en form for fornektelse er det Cohen kaller «implicatory denial», der den som faktisk var involvert i det som skjedde, forsøker så godt det lar seg gjøre å avvise noe moralsk eller psykisk ansvar. At noe ikke er skrevet om eller fortalt, selv om det burde ha vært det, er ikke i seg selv nødvendigvis et uttrykk for bevisst undertrykkelse av sannheten. Forklaringen på dette kan være i tråd med hva den amerikanske filosofen John Lachs har påpekt, nemlig at «det er en rekke handlinger som ingen bevisst vil vedkjenne seg». De personene som har fått andre til å utføre visse handlinger, vil heller ikke «erkjenne dem som sine egne siden han aldri har opplevd dem».

²¹⁵ Winter, 2010, 11.

²¹⁶ Cohen, Stanley, *States of Denial*, Polity Press, 2001, 7–9.

Og «mannen som faktisk har utført dem, vil på den annen side alltid betrakte dem som en annen manns verk, og seg selv som et uskyldig redskap for en fremmed vilje».²¹⁷ Et slikt sett av tankerekker vil ende med at ingen tar ansvar, og at heller ingen forteller noe fordi det ikke føles påtrengende.

Flere ansatte i NSB har riktignok i interne fora presentert pragmatiske forklaringer eller begrunnelser for hva de har vært med på, men disse beretningene er ikke blitt brukt i sentrale beretninger om NSBs krigshistorie. Ett forhold er hvordan NSB har forvaltet sin krigshistorie utad, noe annet er hvordan NSBs historie om okkupasjonsårene er ivaretatt i selve organisasjonen. Svært mange av dem som arbeidet i NSB i perioden 1940–1945, fortsatte i etaten også etter 1945, deriblant ansatte fra den øverste ledelsen. Det ble heller ingen endring i hvordan NSBs nye ledere forholdt seg til krigshistorien etter at NSBs krigsgenerasjon enten hadde pensjonert seg eller sluttet. Riktignok har oppmerksomheten om NSBs medvirkning til deportasjonen av jødene og bruken av krigsfanger ført til at NSBs informasjonsledere har beklaget NSBs oppførsel. Det betyr likevel ikke at mytene om NSBs historie er forsvunnet. I februar 2018 sto det følgende på Norsk Jernbaneforbunds nettside om jernbanens historie for året 1944, at «Ledelsen av NSB overtas av nazister.»²¹⁸ Det er en fremstilling som har lite med virkeligheten å gjøre. Det må være Bjarne Vik som det hentydes til, men han var ikke nazist, og dessuten var han generaldirektør i NSB bare fra mai 1944 til mai 1945. De viktigste brutale valgene og resultatene av dem skjedde før 1944. Det kan se ut til at Jernbaneforbundet ikke våger å forestille seg annen forklaring enn at Vik var problemet. Dette kan derfor minne om det sosiologen Eviatar Zerubavel hevder er en elefant i rommet som «ingen» våger å fortelle om, selv om mange vet at den er der. Taushet blir derfor den eneste måten å komme seg ut av en situasjon på som kan bli mer problematisk om tausheten brytes.²¹⁹

²¹⁷ Bauman, Zygmunt, *Moderniteten og Holocaust*, Bokklubben, 2006, 59, Lachs etter Bauman.

²¹⁸ Norsk Jernbaneforbund, om forbundet, historie: 1944 www.njf.no.

²¹⁹ Zerubal, Eviatar, *The Elephant in the Room, Silence and Denial in Every Day Life*, Oxford University Press, 2006, 87

Del 2 NSBs samarbeid og kollaborasjon 1940–1945

5 Den store planen – kollaborasjonens første fase: april 1940–januar 1941

Del 2 av avhandlingen tar for seg den kollaborative prosessen i forholdet mellom NSB og det tyske okkupasjonsregimet. Jeg har funnet det formålstjenlig å dele denne prosessen inn i fem faser som jeg vil hevde også representerer sentrale vendepunkter i utviklingen. Periodiseringen er deskriptiv og kronologisk, og den valgte rekkefølgen samsvarer i stor grad med politiske endringer og hendelser i de ulike fasene. Riktignok skjer det mindre i fase 5 etter våren 1943. Innholdet i disse fasene viser «at noe kvalitativt nytt er inntruffet» og det nye «er til stede i tilstrekkelig grad til å prege helheten».²²⁰ Kapittel 5 tar for seg den første fasen i prosessen fra april 1940 frem til januar 1941.

Ganske umiddelbart etter at tyske tropper inntok Norge, ble NSB lokalt og sentralt tvunget til å samarbeide med okkupantene. Tyskerne ville bruke NSBs materiell i kampen mot de norske troppene i Sør-Norge. NSB fikk dermed fra første stund en spesiell og betydningsfull rolle som statlig transportetat. Dette praktiske samarbeidet mellom NSB og okkupantene i denne første fasen i prosessen mellom de to partene banet vei for det som senere skulle komme.

Sett fra okkupasjonsregimets side må forholdet til NSB ha utviklet seg i den retning det nye regimet ønsket. NSBs ledelse og generaldirektør Waldemar Hoff ble på sine poster. Men det skulle vise seg at det innebar et samarbeid med tyskerne på stadig nye områder. Det vanskelige spørsmålet er om, og i så fall på hvilket tidspunkt, dette samarbeidet beveget seg over grensen til det utilbørlige og ble til kollaborasjon med fienden. Dette er en viktig problemstilling ettersom NSB var «landets største bedrift» og «en del av statsforvaltningen».²²¹ For som Ole Kristian Grimnes har påpekt, er det vanskelig å trekke klare skillelinjer mellom fasene i en slik utvikling. «Tilpasning, kollaborasjon og motstand er ikke bare overlappende sfærer. De er også sfærer med uklare grenser og betydelige gråsoner seg imellom,» sier Grimnes. Det kan derfor være «vanskelig å bestemme hvor en spesifikk handling hører hjemme».²²² Tyskernes mange planer for og forbedringer av jernbanen i Norge fikk NSB til å samarbeide om iverksettelsen av de tyske planene. Ideologisk sett var NSB mindre interessant for tyskerne, det viktigste var at selskapet fungerte som et praktisk redskap; samtidig var tyskernes iver etter å bygge ut norsk

²²⁰ Kjeldstadli, 1999, 5. opplag, 2007, 223.

²²¹ Ryggvik, 2004, 115.

²²² Grimnes, 2009, 407.

jernbane i tråd med NSBs egne ønsker og planer. NSB befant seg derfor i en sfære eller i en gråsoner der tilpasning og kollaborasjon rådet.²²³

NSBs distriktskontorer fra Kristiansand, Stavanger, Bergen til og med Trondheim ble overtatt av tyskerne allerede 9. april. Men NSBs hovedadministrasjon ble på norske hender i flere dager fordi mange av de tyskere som skulle sikre kontrollen over NSB, druknet da Blücher sank i Oslofjorden.²²⁴ Generaldirektør Waldemar Hoff tok med seg sentrale medarbeidere og flyktet nordover etter ordre fra forsvarsledelsen 9. april, og kom tilbake til Oslo først etter en måned.²²⁵ I sitt første møte med tyskerne fikk fungerende generaldirektør Otto Aubert ordre om at NSB måtte stille kontorplass til rådighet for det tyske mannskapet som ble komplettert med ingeniører fra Deutsche Reichsbahn (DRB).²²⁶ NSB beholdt kontrollen over den sivile persontrafikken, mens tyskerne fikk kontroll over godstransporten slik de ønsket. Den amerikanske jernbanehistorikeren Alfred Mierzejewski hevder at den tyske okkupasjonen av Norge og Danmark «placed little burden on» DRB.²²⁷ Ifølge Mierzejewski overlot tyskerne i størst mulig grad kontrollen over trafikkoperasjonene til de lokale jernbaneselskapene i de vestlige delene av de okkuperte områdene.²²⁸ Det tyskerne ville sikre seg, var at virksomhetene var i overensstemmelse med deres egne behov og hva okkupasjonen i de enkelte land krevde av transport. På dette området tyder alt på at tyskerne viste fleksibilitet og evne til lokal tilpasning basert på at de kunne oppnå det de trengte av tjenester fra jernbaneselskapene, med et minimum av innsats. Tyskland hadde langsiktige mål og ville bli i Norge lenge – Norge skulle integreres i det nye stortyske rom, noe som innebar at transport- og jernbanesektoren ville få en fremskutt posisjon i de tyske planene.

Mens NSBs ledelse tilpasset seg den nye situasjonen våren 1940 så godt det lot seg gjøre, ble det tatt et langt større samarbeidsgrep på nasjonalt nivå. 15. april opprettet Høyesterett med støtte fra okkupantene et sivilt organ for å administrere de okkuperte områdene, mens norske styrker kjempet mot de tyske inntrengerne. Administrasjonsrådet som ble etablert, skulle være et nøytralt fagmannsstyre, men la sterke politiske føringer på hvordan forholdet mellom okkupasjonsregimet og det sivile Norge skulle være. Londonregjeringen

²²³ Ibid.

²²⁴ Westlie, 2015, 18

²²⁵ Aamodt, Arne, *Norges Statsbaner i tiden 1940–45*, Oslo distrikt NSB, 1972, 4.

²²⁶ Aamodt, 1972, 75.

²²⁷ Mierzejewski, 2000, 82.

²²⁸ Mierzejewski, 2000, 83.

var også passiv overfor det som utviklet seg i Norge, og Harald Espeli hevder derfor at: «Hverken Londonregjeringen eller Hjemmefronten kom med nevneverdige advarsler mot økonomisk samarbeid med okkupantene før våren 1944, og heller ikke da var parolene spesielt klare utover å arbeide sakte.»²²⁹ Næringslivet og norske bedrifter ble ifølge ham preget av den samarbeidsånden som Administrasjonsrådet etablerte, noe som igjen førte til det jusprofessor Johs. Andenæs har påpekt, nemlig at «skillelinjen mellom det tillatelige og det utillatelige samarbeidet med fienden ble uklar».²³⁰ Videre understreker han:

Det lar seg ikke nekte at den nasjonale motstandsfronten var svakere på det økonomiske området enn på det politiske. [...] Grenselinjene ble på dette området utvisket ved at et visst samarbeide med tyskerne var helt nødvendig, og også akseptert av myndighetene allerede i Administrasjonsrådets tid.²³¹

Av praktiske og nødvendige årsaker måtte NSB og andre deler av samfunnet og næringslivet samarbeide med okkupantene, men i hvor stor grad? Samarbeidet ble etter hvert problematisk å definere.²³² Forholdet mellom NSB og okkupantregimet var ikke likeverdig, men asymmetrisk, og befant seg derfor i et grenseland ganske tidlig i den første fasen av okkupasjonen.²³³

5.1 Tyske jernbaneplaner

Wehrmacht satset av strategiske og praktiske grunner fra første stund på et samarbeid med Norges Statsbaner (NSB) når det gjaldt utbygging og modernisering av det norske jernbanenettet. Da den tyske hærsjefen, generaloberst Nikolaus von Falkenhorst, planla invasjonen av Norge på oppdrag fra Adolf Hitler, ble et stort antall jernbaneingeniører fra Deutsche Reichsbahn (DRB) inkludert i invasjonstroppene. Deres oppgave var å utvikle jernbanenettet i Norge. For mange av DRBs eksperter var det en drøm å modernisere jernbanen i det fjellrike Norge ettersom landet hadde Vest-Europas minst utviklede jernbanenett. Da DRBs ingeniører kom til Norge i 1940, representerte de et selskap med mer enn 1,1 millioner ansatte, noe som sier mye om forskjellen på NSB og DRB.²³⁴ Et eksempel på dette er at det allerede i 1929 kom tysk en bok om jernbanen i Norge. I 22 år hadde også Oberreichsbahnrat dr. Fritz Paszkowski fra Reichsbahndirektion i Berlin arbeidet med annen en bok om betydningen av å bygge ut jernbanen i Norge. Boken, med

²²⁹ Espeli, Harald, Hvem tjente og tapte på krigen? 25. november, 2015, norgeshistorie.no

²³⁰ Andenæs, Johs., *Det vanskelige oppgjøret*, 1998, 44.

²³¹ Andenæs, 1998, 72.

²³² Andenæs, 1998, 157–158.

²³³ Braut Simonsen, 2016, 29

²³⁴ Mierzejewski, 2000, 165

tittelen *Eisenbahnpolitik Norwegens*, kom beleilig først etter at Tyskland hadde invadert Norge.²³⁵

Tyskernes førsteprioritering var å fullføre Nordlandsbanen og Sørlandsbanen, omgjøre enkeltsporede linjer til dobbeltsporede og elektrifisere NSBs jernbanenett. NSB fikk raskt beskjed om at anleggsarbeidet på Nordlandsbanen og Sørlandsbanen måtte øke utbyggingsfarten. Tysk ungdom, i alt 1500 såkalte jernbanepionerer, kom fra Tyskland for å hjelpe til.²³⁶ Da Nordlandsbanen nådde Mosjøen 7. juli 1940, ble åpningen av Mosjøen stasjon gjort til et stort propagandanummer med Nikolaus von Falkenhorst og NSBs generaldirektør Waldemar Hoff som midtpunkter. Von Falkenhorst delte ut «jernkorset til offiserer, underoffiserer og mannskaper som hadde utmerket seg».²³⁷ Riktignok var store deler av den 186 kilometer lange strekningen fra Grong til Mosjøen allerede bygget ferdig før tyskerne kom til landet. I 1923 hadde NSB utarbeidet en plan der det het at Nordlandsbanen ikke ville være ferdig «før den sydfra er ført helt frem til de viktigste trakter av Finmarken».²³⁸ I 1928 ble det hevdet at Nordlandsbanen burde føres helt frem til Kirkenes.²³⁹ I oktober 1940 lanserte generaloberst von Falkenhorst en storstilt utbyggingsplan for norsk jernbane til en verdi av hele 946 millioner norske 1940-kroner.²⁴⁰ Planen presenterte han for sin sivile motpart, rikskommissar Joseph Terboven. Von Falkenhorst tenkte langsiktig og ville bygge ut NSBs jernbanenett. Særlig satset han på å bygge ferdig Sørlandsbanen til Stavanger, men også å bygge ut Nordlandsbanen fra Mo til Bodø og fra Fauske til Narvik for å kunne hente jernmalm fra Kiruna via Narvik. Da kunne malmen fraktes på tog sørover, noe som var tryggere enn sjøveien.²⁴¹ Falkenhorst ville også forbedre fra enkeltspor til dobbeltspor på strekningene Elverum–Hamar og Oslo–Trondheim. Norsk økonomi, industri og ikke minst norske ressurser skulle «absorberes» av det tyske storrommet. Den tyske fører, Adolf Hitler, hadde som så mange ganger tidligere gigantomane visjoner, og han ønsket det som ble kalt «Die Nordstrasse» som var en transportstrekning som skulle strekke seg gjennom hele

²³⁵ RA/NSB Trafikkavdelingen, journalsaker 1–1500, 1943, Da 455.

²³⁶ Kolsrud, Birger, «Jernbanebyggingen i Norge under krigen», notat 18. juni 1945, 2, Jernbaneverkets bibliotek Oslo.

²³⁷ «Nidaros 8. juli 1940». Artikkelen bygget på en melding fra den tyske pressetjeneste i Trondheim.

²³⁸ Ellingsve, Arvid, *Nordlandsbanens krigshistorie*, egen utgivelse, 1987, 50.

²³⁹ Ifølge planen ville den 1114 kilometer lange strekningen Fauske–Vadsø koste 359 millioner 1915-kroner og den 1215 kilometer lange strekningen Fauske–Kirkenes 374 millioner kroner. Ellingsve, 1989, 50.

²⁴⁰ Brev fra Der Wehrmachtbefehlshaber Norwegen 2. oktober 1940. Kilde: Trond Johansens privatarkiv.

²⁴¹ Ibid.

Nord-Norge og opp til Kirkenes.²⁴² Det kunne styrke det tyske militære nærværet ved Nordishavet. Planen var at banen skulle bygges videre til Murmansk på sovjetisk side. NSB ønsket også å ekspandere og bygge mer jernbane i Norge, og nå fikk NSB først Wehrmacht, og fra våren 1943 OT. NSB ble den lokale ressurs tyskerne kunne utnytte for å gjennomføre sine visjoner, mens NSB fikk virkeliggjort, kanskje motvillig, sine egne utbyggingsplaner.

Et tysk transportkontor, Transportkommandantur, fikk plass i NSBs hovedadministrasjon på Jernbanetorget i Oslo, og det kom en rekke jernbanekyndige med fartstid fra Tyskland, både fra DRB og Wehrmacht. Dette bidro til at NSB lettere kunne samarbeide med kontoret. I Wehrmachtsjefen von Falkenhorsts stab var det dessuten ansatt to stabsoffiserer som kom fra DRB.²⁴³ Ingeniør og overinspektør Arne Aamodt ved NSBs driftskontor understreket at «den tyske fagsjefen for den driftstekniske avdelingen opptrådte da helt som en jernbanemann».²⁴⁴ I NSB var det etablert en sterk profesjonsforståelse blant ingeniører og teknikere. Det foregikk samtidig en rivalisering mellom de to profesjonsgruppene som organiserte seg i Den norske ingeniørforening (NIF), som nå er dagens Tekna – Teknisk-naturvitenskapelig forening, og i Norges ingeniør- og teknologiorganisasjon (NITO). Jernbaneteknikernes Forening (JTF) var en stor gruppe i NITO. Jernbaneingeniørenes Forening var medlem i NIF og hadde medlemmer som i hovedsak hadde sin utdanning fra NTH. NITOs medlemmer kom fra de tekniske skolene. NIF ønsket ikke at medlemmer fra NITO skulle få ingeniørstillinger, men dette ble det åpnet for i 1930-årene i NSB.²⁴⁵ Det faktum at de to organisasjonene kjempet mot hverandre, kan etter alt å dømme ha bidratt til å styrke begge grupper profesjonsbevissthet og vilje til å fremme sine rettigheter. Troen på egen profesjon ble viktig da de møtte de tyske ingeniørene, noe som innebar at de måtte posisjonere seg i forhold til tyskerne. De tyske ingeniørene hadde en sterkt politisert bakgrunn – den tyske nazistaten krevde lydighet innad og av de utenlandske ingeniørene i de okkuperte områder. Nazistene forsøkte i stor grad å rekruttere tyske ingeniører til nazipartiet, NSDAP. Historikeren Konrad Jarausch hevder at ingeniøryrket «was nazified with even

²⁴² Ziemke, Earl. F., *The German Northern Theater of Operations 1940–1945*, Department of the Army Pamphlet, nr. 20–271, 1959, 217.

²⁴³ Westlie, 2015, 40.

²⁴⁴ Amodt, 1972, 76.

²⁴⁵ Nygaard, 190.

greater enthusiasm» sammenlignet med andre yrker som eksempelvis lærere.²⁴⁶ Adolf Hitlers ledende ingeniør, Fritz Todt, bygget først de store motorveiene i Tyskland etter at Hitler hadde overtatt makten i landet, og ble deretter blant annet rustningsminister. Todt var også ideologisk og politisk motivert og hevdet at den «totale revolusjon» krevde at teknologien måtte knytte seg til nazismen.²⁴⁷ Ut fra dette kan det derfor antas at jernbaneingeniørene som kom fra DRB til Norge, var påvirket av nazistisk tenkemåte, men om de var mer politisk enn faglig motiverte, har vi ikke noe svar på. I tråd med dette er det blitt hevdet, basert på det som blant annet skjedde i Tyskland, at norske ingeniører hadde en viss sans for nazismen også før 1940. Historikeren Pål Nygaard er derimot av den oppfatning at flere forskere har gått for langt i å hevde at de norske ingeniørene hadde «antidemokratiske holdninger og nazisympatier».²⁴⁸ Uansett var de tyske og de norske ingeniørene på hver sin kant opptatt av sitt yrke og profesjon og ville vel ikke bare hevde seg overfor hverandre, men hadde vel også evnen til å være rasjonelle.

Noe som ytterligere kan ha bidratt til å styrke de NSB-ansatte og ingeniørenes moral eller vilje til selvheldelse, er NSBs sterke bedriftskultur. Denne bedriftskulturen ble reflektert i Tjenestereglementet de ansatte måtte forholde seg til. Tjenestereglementet hadde et lite nok format til at alle kunne ha det i en lomme til bruk i påkommende tilfeller.²⁴⁹

Reglementet ble innført i 1925 av NSBs hovedstyre og beholdt til 1964. Paragraf 4 var et budord som gjennomsyret NSB, og som skapte en korpsånd. I denne paragrafen heter det: «Alle er pliktige til å gjøre tjeneste til den tid, på det sted og av den art som bestemmes av foresatte.»²⁵⁰ De ansatte fikk plass i NSBs styrende og bestemmende organer.²⁵¹ De ansatte hadde en pliktfølelse som ble forsterket med en lojalitet til bedriften fordi mange av dem som arbeidet i NSB, også hadde et forhold til selskapet basert på familietilhørighet. Det å arbeide i NSB gikk nærmest i arv. De første som ble ansatt i NSB av teknisk personale, var utdannet ingeniører. De hadde sin utdanning fra forsvaret, og «dette kom selvsagt til å sette sitt preg på organisasjonen», kan man lese i NSBs egen

²⁴⁶Jaraus, Konrad H., *The Unfree Professions. German Lawyers, Teachers and Engineers, 1900–1950*, Oxford University Press, 1990, 150

²⁴⁷ Ibid.

²⁴⁸ Nygaard, 2012, 53.

²⁴⁹ Doktorandens intervju med tidligere direktør i NSB, Yngve Pedersen, Hvalstad, 23. november 2011.

²⁵⁰ Tjenestereglementet ble vedtatt 18. desember 1925. Først i 1964 fikk NSB et nytt tjenestereglement. Tidligere NSB-direktør Yngve Pedersen, som selv begynte i NSB i 1952, understreker Tjenestereglementets betydning som disiplinerende redskap blant de ansatte. Intervju med tidligere direktør i NSB Yngve Pedersen, Hvalstad, 23. november 2011.

²⁵¹ Ibid. De ansatte «gjorde det klart at atferdskrav ikke bare måtte stilles overfor ledelsen», ifølge Tjenestereglementet.

jubileumbok fra 1998. Der heter det også at ingeniørene «hadde uniformer, og styrte etter militære prinsipper».²⁵² NSBs interne kultur kan etter alt å dømme også ha bidratt til at de ansatte i stor grad fulgte NSBs ledere i de politiske manøvrene som ledelsen forsøkte seg på.

Organisation Todt (OT), som skulle komme til å samarbeide med NSB om anleggsarbeidet på Nordlandsbanen, hadde ingeniører med betydelig kompetanse. En gjennomgang av utdannelsen til 100 av de sentrale personene i OT i Norge viser at 26 av dem var diplomingeniører, og at åtte var professorer.²⁵³ NSB var også godt utrustet med teknisk kompetanse, men kanskje mest erfaring. Noen eksempler på fremtredende personer i NSBs ledelse viser det. Waldemar Hoff, NSBs generaldirektør frem til 1944, var eksempelvis utdannet ved Kristiania Tekniske Skole og hadde arbeidet i NSB siden 1906. Banedirektør Otto Aubert var utdannet bygningsingeniør fra Kristiania Tekniske Skole og hadde også vært visepresident i Den norske ingeniørforening (NIF). Han ble ansatt i NSB allerede i 1898. NSBs kontorsjef, Kristian Løken, var utdannet bygningsingeniør fra Kristiania Tekniske Skole, men også fra Den tekniske høyskolen i Berlin. Han var medlem av Den Norske Ingeniørforenings komité for elektrisk jernbanedrift og begynte i NSB i 1907. Overingeniør Fin Hvoslef var utdannet ved Kristiania Tekniske Skole og fra Den tekniske høyskolen i München og begynte i NSB i 1912. Overingeniør Bjarne Vik tok sin utdanning som ingeniør på NTH og ble ansatt i NSB i 1917.²⁵⁴ I møtet mellom de tyske og de norske ingeniørene var det muligheter for et felleskap basert på kompetanse, men det forutsatte at NSB erkjente sin plass. De tyske ingeniørene hadde en sterk profesjonsbevissthet på grunn av sin utdanning, men kanskje mest fordi Hitlers Tyskland prioriterte og verdsatte ingeniører.²⁵⁵ Historikeren Raul Hilberg har vært opptatt av opptatt av DRBs posisjon etter at Hitler kom til makten og han beskriver blant annet ambisjonene til de ansatte på følgende måte:

As bureaucrats and technocrats they worked ceaselessly to increase the capacity of the network for all the transports projected in the German Reich, and to the very end they found purpose in that endeavor. In their hands the railways became a live

²⁵² *Jernbanen i Norge 1840–1998*, NSB, Prosjektleder: Torbjørn Slaatraaten, Idé, gjennomføring og layout: Alfa&Omega, 1998, 10.

²⁵³ Olsen, 2012, 58–62.

²⁵⁴ Statskalenderne for årene 1941–1946. Mapper med avisutklipp om NSB-personalia, Jernbaneverkets bibliotek, Hamar.

²⁵⁵ Jaraus, 1990, 150.

organism which acted in concert with Germany's military, industry, or to SS to make German history.²⁵⁶

Det var altså en slik holdning og rolleforståelse NSBs ansatte møtte da de tyske jernbaneingeniørene og DRB-ansatte kom til Norge. De måtte skjerpe seg eller bøye nakken. NSBs forhold til de tyske ingeniørene og lederne kan derfor ha hatt betydning da NSB senere skulle formulere sin beretning om disse årene, blant annet ved å hevde at NSBs ingeniører hadde bidratt til «norsk ledelse» over sitt eget arbeid.²⁵⁷

At de tyske ingeniørene var dyktige og hadde betydelig erfaring, er det liten tvil om, for da andre verdenskrig var over, var de tyske ingeniørenes kompetanse fortsatt sterkt etterspurt av NSB. Elleve av de meste sentrale tyskerne fikk derfor fortsette etter 8. mai 1945 med de oppgavene de hadde arbeidet med i det tyske transportkontoret i NSBs hovedadministrasjon, men nå for NSB.²⁵⁸ Ifølge kontorsjef Adolf Bech var tyskerne «fremdeles i virksomhet på sitt kontor, idet det var mange ting som måtte ordnes». Dette var drevne jernbanefolk fra DRB som var blitt en del av NSBs organisasjon. NSB trengte dem. Hvor lenge tyskerne hjalp NSB, er ikke kjent.²⁵⁹

Samarbeidet mellom tyske jernbaneingeniører i de landene Tyskland okkuperte, og lokale ingeniører i de enkelte jernbaneselskapene fungerte også enklest når det gjaldt transport av gods og passasjerer. Den britiske historikeren Ludivine Broch har studert samarbeidet mellom tyskerne og det franske statsselskapet SNCF (Société nationale des chemins de fer français). Forholdet mellom dem ble basert i størst mulig grad på en faglig felles forståelse av det som skulle gjøres, ifølge henne.²⁶⁰ Her møtte DRB franske jernbaneingeniører som kunne forholde seg profesjonelt til sine oppdrag, kanskje som i Norge. Broch hevder det var en «entente cordiale», et velvillig samarbeid, mellom de tyske og de franske funksjonærene og jernbanearbeiderne, basert på en rent profesjonell anerkjennelse av hverandre. Når det gjaldt de tyskerne som arbeidet med jernbane, var de mer inspektører (supervisors) enn undertrykkere (oppressors) overfor franskmennene, ifølge Broch.²⁶¹ Men uviljen mot å samarbeide med tyskerne økte i 1942 og 1943, hevder Broch blant annet fordi tyskerne forsynte seg stadig mer av deres materiell og utstyr, og fordi

²⁵⁶ Hilberg, Raul *German Railroads/Jewish Souls*, Society, December 1976, 63.

²⁵⁷ Aftenposten, 3. mars 1961

²⁵⁸ Olsen, Kåre, *Innledning til katalog for arkivet etter Organisation Todt Einsatzgruppe Wiking 1940 (-42)-1945*, Riksarkivet, 2012, 58–62.

²⁵⁹ Bech, Adolf, *Centralkontorets virksomhet under krigen*, NSB, 1962, 41.

²⁶⁰ Mierzejewski, 2000, 83.

²⁶¹ Broch, Ludivine, *Ordinary workers, Vichy and the Holocaust*, Cambridge University Press, 2016, 69.

franskmennenes handlingsrom ble innskrenket.²⁶² DRB hadde allerede i 1939 for lite materiell, tog og vogner til å tilfredsstille de krav og mål tyske myndigheter stilte overfor hva DRB skulle gjøre. Belgisk og fransk jernbane ble derfor et reservoar som tyskerne kunne forsyne seg fra og utnytte som de ville.²⁶³ I Norge var situasjonen den motsatte. NSB fikk vogner og lokomotiver fra tyskerne i takt med at NSBs vogner ble nedslitte, og at også linjenettet ble utvidet. NSB fikk vederlagsfritt 110 tyske lokomotiver, 74 av dem var nybygde lokomotiver som NSB brukte i mange år etter 1945.²⁶⁴

5.2 Oppsummering: I grenseland er det en grense, men hvor?

I den første fasen av okkupasjonen var NSBs samarbeidslinje mest av alt det en kan kalle en praktisk og nødvendig kollaborasjon og i tråd med det som skjedde i store deler av næringslivet. Den type pragmatisk samarbeid kunne skje med den begrunnelse at norske interesser var best tjent med akkurat det. At den var pragmatisk og ikke ideologisk, kan forstås med at en «viss samhandling med det tyske okkupasjonsregimet var nødvendig for å holde samfunnshjulet i gang».²⁶⁵ Noe av det viktigste som skjedde i denne fasen av okkupasjonen sett med jernbaneøyne, var generaloberst von Falkenhorst omfattende forslag om utbyggingen av norsk jernbane. Mange av NSBs egne utbyggingsforslag hadde endt i en distriktpolitisk dragkamp i Stortinget. Von Falkenhorst hadde derimot både politisk og militær makt som han ville utnytte i landet der Tyskland nå regjerte. Det er ingen kjente kilder på hvordan NSB reagerte på den utbyggingspakken av norsk jernbane som han foreslo høsten 1940. Det vi vet, er at NSB hentet frem byggeplaner som de ga til Wehrmacht, og som også OT senere brukte i sin planlegging.²⁶⁶ Tyskernes ambisjoner når det gjaldt jernbaneutbygging og modernisering, kan ha gjort det lettere for NSB å forholde seg til tyskerne og deres planer. At tyskerne brakte med seg faglig kompetanse og ekspertise kan også ha bidratt til dette.

²⁶² Broch, 2016, 70–71.

²⁶³ Broch, 2016, 70.

²⁶⁴ Ibid.

²⁶⁵ Braut Simonsen, 2016, 30.

²⁶⁶ Hvoslef, 1940, rapport utarbeidet av Fin Hvoslef, Ellingsvearkivet, Statsarkivet Trondheim.

6 Nyordning – kollaborasjonens andre fase: januar 1941–januar 1942

Den kollaborative prosessen i forholdet mellom NSB og tyske okkupasjonsmyndigheter utviklet seg videre fra fase en til fase to med virkning fra januar 1941. Nasjonal Samling overtok personalpolitikken i staten, og nyansatte i NSB måtte erklære sin lojalitet til de nye makthavere. NSB tilpasset seg den nye nazistiske orden suksessivt i løpet av 1941 på enkelte administrative områder. I januar 1941 sto det mer konkret for NSB hva rikskommisær Joseph Terboven hadde til hensikt. 25. september 1940 strammet han tøylene og proklamert i en radiotale at Norge nå var trådt inn i en ny tid. Administrasjonsrådets tid var over, og Terboven ville styre utviklingen. Reichskommissar Terboven gjorde nå sitt for at Norge skulle innordnes det nye stortyske riket, og Reichskommissariatet installerte et kommissarisk styre med 13 kommissariske statsråder der ni av statsrådene var medlemmer av Nasjonal Samling (NS). NS ble landets eneste lovlige parti, noe som ga Vidkun Quisling som fører av partiet en ny og viktigere rolle. I denne situasjonen ble det i 1940 også skapt «et mønster for det økonomiske forholdet til Tyskland som kom til å fortsette stort sett uforandret i resten av okkupasjonstiden,» ifølge historikeren Jon Vea.²⁶⁷ Vea hevder også at det ble etablert en «presedens når det gjaldt tyskerarbeid og produksjon og levering for Tyskland». En konsekvens av at Administrasjonsrådet ikke hadde utferdiget noen retningslinjer for hvor langt samarbeidet skulle gå, førte til at «det senere også ble svært vanskelig å trekke opp grenser for hva som var 'utilbørlig' av økonomisk samarbeid med tyskerne», understreker Vea.²⁶⁸ Næringslivet fortsatte sitt samarbeid med tyske bedrifter og myndigheter, mens forsøkene på nazifisering av det norske samfunnet skjøt fart. Dette innebar forsøk på en omfattende politisk omstilling som omfattet alle deler av samfunnet i det som kan kalles «omformingsfremstøt».²⁶⁹

6.1 Nazifisering og ny personalpolitikk

NSB-ledelsens tilpasning til den politiske situasjonen var en forutsetning for de endringer som kom etter september 1940. I denne andre fasen av den kollaborative prosessen fra januar 1941 ser vi hvordan NSB blir forsøkt nazifisert, men uten at NSBs ledelse ble erstattet eller supplert med NS-medlemmer. NS-myndighetene støttet opp under tyskernes press på Norge for en ny orden og en ny virkelighet. Det ble derfor innført tvangsbaserte endringer i personalpolitikken og i ledelsesstrukturen i NSB. Dette var et forsøk på å nazifisere NSB. I desember 1940 gikk

²⁶⁷ Vea, Jon, «Næringslivet i 1940», i *Krigen i Norge*, red. Hans Fr. Dahl, Pax forlag, 1974, 68.

²⁶⁸ Vea, 1974, 69.

²⁶⁹ Braut Simonsen, 2016, 2.

generaldirektør Hoff og hovedstyret i NSB med på rikskommissær Joseph Terbovens og arbeidsminister Tormod Hustads krav om at NSB-ansatte under visse forutsetninger måtte oppgi partipolitisk tilhørighet. Det innebar at alle de som var blitt ansatt i NSB etter 25. september 1940, som skulle ansettes, eller som ville søke nye stillinger i NSB, måtte godkjennes og politisk vurderes av Nasjonal Samlings Personalkontor (NSPOT). Denne personalpolitiske omstillingen gjaldt alle statselskaper.²⁷⁰ Forsøket på politisk kontroll av de som skulle ansettes i NSB, var bare én av flere personalpolitiske endringer i staten og i NSB. 22. januar 1941 ble samtlige av NSBs distrikter og anlegg instruert i hvordan dette skulle gjøres, i form av et skriv fra generaldirektør Waldemar Hoff. I instruksene viste han til et brev fra NSPOT, som understreket at det i kunngjøringer om «ledige stillinger i Innenriksdepartementet eller derunder hørende institusjoner skal inntas følgende sats: Søkeren må gi opplysning om medlemskap i tidligere og nåværende parti».²⁷¹ Et eksempel på hvordan denne politiserte personalpolitikken fungerte, er det som skjedde da det skulle ansettes en ny baneformann i Trondheim. Banevokter Ragnvald Nordby søkte og fikk stillingen, men det skar seg da han ikke ville undertegne lojalitetserklæringen. Han ble avvist, og en annen, som tidligere var blitt godkjent, ble i stedet ny baneformann i Trondheim.²⁷² Et annet eksempel er da jernbanestasjonen i Grimstad skulle få en ny stasjonssjef. 22. september 1941 hevdet NSPO at søkeren E. Eide «ansees politisk utilfredsstillende». Noen nærmere forklaring ble ikke gitt, og han fikk ikke jobben.²⁷³

Politiseringen av NSBs personalpolitikk fikk også andre konsekvenser. NSBs ledelse og generaldirektør Hoff krevde i januar og februar 1941 at de ansatte måtte underskrive en lojalitetserklæring til NS-regimet. Waldemar Hoff og NSBs hovedstyre forhandlet med Wehrmacht om ordlyden i erklæringen. Generaldirektør Hoff skal i januar 1941 ha blitt truet til å godta kravet om lojalitet. Hvis ikke «ville tyske myndigheter gå til attack mot Statsbanene». Hva slags «attack» dette kunne innebære, ble aldri klargjort. Hoff fant det derfor nødvendig «å måtte anmode jernbanens tjenestemenn om å undertegne de reviderte erklæringer».²⁷⁴ Nøyaktig hvilke endringer Hoff fikk til, er ikke klart, men at det ble noen endringer, betydde at Hoff hadde et handlingsrom. Ifølge Norsk Jernbaneforbunds sekretær, Erling Kiil, «lyktes [det] generaldirektøren å få disse lojalitetserklæringene endret slik at

²⁷⁰ Brevveksling mellom Arbeidsdepartementet, Innenriksdepartementet og NSBs Hovedstyre 1940–1941, usortert mappe, Krigen 1940–1945, Jernbanemuseets bibliotek.

²⁷¹ Brev Norges Statsbaner Hovedstyret, J. Nr 215/41, Arkiv etter Arne Langvik-Hansen, Rana museum.

²⁷² RA/ NSB Trafikkavdeling 1943, Journalsaker 3200–3450, boks 1266.

²⁷³ RA/ NSB Trafikkavdeling, S- 4263/B/Bo/LO0128.

²⁷⁴ Ibid.

Hovedstyret dvs. generaldirektøren og jernbaneadministrasjonen fant å kunne akseptere erklæringen».²⁷⁵ Kravet om å undertegne denne lojalitetserklæringen var ett av flere politisk brennbare spørsmål som kom opp på landsmøtet i Norsk Jernbaneforbund i november 1945. Men debatten om lojalitetserklæringen gled raskt over etter årsmøtet med henvisning til at det var igangsatt granskninger av NSB-ansatte for å finne ut om de hadde opptrådt unasjonalt under okkupasjonsårene.

Mye av det som ble lagt frem i Jernbaneforbundets beretning og i debatten på forbundets første årsmøte etter okkupasjonen, i november 1945, pekte tilbake på noe av det som skjedde i NSB i løpet av andre verdenskrig, til tross for at ingen av deltagerne ifølge referatet diskuterte okkupasjonsårene detaljert eller i full bredde. Kravet om at NSB-ansatte måtte skrive under på en lojalitetserklæring skapte en opphisset debatt på landsmøtet. Harald Hoff fra Trondheim tok ordet under debatten etter gjennomgangen av beretningen for okkupasjonsårene og gikk hardt ut mot hvordan de sentrale tillitsvalgte i forbundet etter hans mening hadde forholdt seg til den lojalitetserklæringen som Nasjonal Samling krevde at statsansatte måtte følge. Den samme Hoff fremholdt på landsmøtet at beretningen ikke redegjorde godt nok for forbundets virke under okkupasjonen og heller ikke om hvordan forbundet forholdt seg til lojalitetserklæringen. Han hevdet derimot at «[d]et er sagt at de var 'ufarlige', nærmest betydningsløse», og at tillitsvalgte skulle ha «tilskyndet medlemmene om å skrive under», noe som indikerte at forbundet hadde et for tett forhold til generaldirektør Waldemar Hoff. Jernbaneforbundets sekretær, Erling Kiil, hevdet derimot at Jernbaneforbundet ikke hadde hatt noe med lojalitetserklæringene å gjøre.²⁷⁶

I departementene og i sentraladministrasjonen organiserte den sivile motstandsorganisasjonen Embets- og statstjenestemannsutvalget en aksjon mot at de ansatte skulle underskrive lojalitetserklæringer i 1941. Dette skjedde ved at de som utvalget oppfattet som pålitelige, ble informert.²⁷⁷ Konsekvensen av ikke å undertegne lojalitetserklæringen var at personer ikke ble ansatt, enten de kom fra NSBs egne rekker eller utenfra. Hvor mange som faktisk måtte fylle ut disse skjemaene, og hvor mange som dermed ikke fikk stillinger de søkte, er det ikke blitt forsket på. Kravet om at ansatte skulle være lojale mot okkupasjonsregimet ble gjeldende for

²⁷⁵ *Norsk Jernbaneforbund 42de landsmøte 1945, Protokoll over forhandlingene*, 1947, 53, Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek.

²⁷⁶ *Ibid.*

²⁷⁷ Støen, 2013, 95.

alle som utdannet seg for å kunne få arbeid i NSB. Også elevene på Jernbaneskolen, som var direkte underlagt NSB og var NSBs egen utdanningsinstitusjon, skulle avkreves lojalitet til regimet. I et brev datert 15. januar 1941 fra NSBs generaldirektør og undertegnet av E. Beichman og Gunnar Teige til aspirantene ved Jernbaneskolen, er blant annet følgende å lese:

Angående en del elever som ble uteksaminert fra Jernbaneskolen i desember 1940 uttalte Nasjonal Samlings Personalkontor at de er imot nyordningen i landet. De er samtlige aktive motstandere av Nasjonal Samling. De godkjennes ikke av personalkontoret.²⁷⁸

Teige var kontorsjef for administrasjonsavdelingen i NSBs sentraladministrasjon og dermed også en av generaldirektør Hoff's nærmeste ansatte.²⁷⁹ Det het videre i brevet at elevene måtte regne med å avgi en skriftlig erklæring dersom de skulle bli ansatt som telegrafist eller konduktør i NSB. I erklæringen måtte de love «å ville avholde seg fra all politisk agitasjon» og «å utføre sitt arbeide i jernbanens tjeneste under full lojalitet overfor det bestående styre».²⁸⁰ Som vi ser, fulgte NSB opp kravet om lojalitetserklæringer ganske så lojalt. Kravet om at også elevene på Jernbaneskolen måtte erklære sin støtte til okkupantene, kom samtidig med at antall elever på skolen økte kraftig. I skoleåret 1939–1940 var det 199 elever på skolen, mens det i skoleåret 1940–1941 var 303 elever.²⁸¹ Til tross for det politiske kravet Jernbaneskolen nå la på sine studenter, nærmest fordoblet antall studenter seg på skolen i de fem okkupasjonsårene sammenlignet med de fem foregående årene. Antallet økte fra 1112 til 2011 studenter under okkupasjonsårene.²⁸²

Det politiske presset økte på de jernbaneansatte i alle land der tyskerne befant seg fordi jernbanen skulle binde de okkuperte område sammen. Dette presset var også tydelig i Norge, samtidig som NSB trengte flere ansatte. Personlige lojalitetserklæringer ble eksempelvis ikke krevet av de jernbaneansatte i Nederland. Da Nederland ble okkupert i 1940, bekreftet derimot de fire nederlandske jernbanefagforbundene sin lojalitet til de nye makthaverne på vegne av sine 30 000 medlemmer. Forutsetningen for at de fattet et slikt vedtak var at det statlige jernbaneselskapet, Nederlandse Spoorwegen (NS), skulle få beholde sitt nasjonale styre.²⁸³ De nederlandske jernbanearbeiderne reparerte tyske tog, bemannet nederlandske tog

²⁷⁸ Norsk Jernbaneforbunds arkiv, Korrespondanse 1940–45, boks 8, Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek.

²⁷⁹ Norges Statskalender, 1942, 667.

²⁸⁰ Norsk Jernbaneforbunds arkiv, Korrespondanse 1940 45, boks 8, Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek.

²⁸¹ Ryggvik, 2004, 35.

²⁸² Ibid.

²⁸³ Rings, Werner, *Life with the Enemy, Collaboration and resistance in Hitler's Europe 1939–1945*, Weidenfeldt and Nicolson, 1979, 80.

til Tyskland, og fraktet tyske varer og gods som var av strategisk nytte for tyskerne. Deres lojalitet til okkupantmakten var uten grenser, ifølge den nederlandske historikeren Werner Warmbrunn.²⁸⁴ Den lojalitetserklæringen NSB-ansatte måtte forholde seg til, ble knyttet til den enkelte ansattes stilling, og ikke til NSBs selvstendighet. Det franske statsjernbaneselskapet SNCF inngikk derimot en samarbeidsavtale med Wehrmachtverkehrsdirktion som innebar at SNCF fikk fortsette sin virksomhet som før andre verdenskrig. Hvorvidt NSB og Wehrmacht eller Reichskommissariatet inngikk noen avtale om hvordan de skulle forholde seg til hverandre eller samarbeide på dette tidspunktet, er ikke kjent. NSBs baneavdeling hadde derimot et tett praktisk samarbeid med Wehrmachts eget Transportkommandantur, som hadde et kontorfellesskap med NSB. Forholdet dem imellom handlet om å koordinere militærtransporter, sivil personaltrafikk og sivil godstransport.

I et brev til rikskommissar Joseph Terboven 3. april 1941 understreket representanter fra fagorganisasjonene at fagbevegelsen alltid hadde vært for at «faglige kvalifikasjoner og ikke den enkeltes politiske oppfatning» skulle være bestemmende for hvem som skulle ansettes. Bak dette brevet stilte NSBs egne ansatte seg. Olaf Bjerke fra Norsk Jernbaneforbund og Th. Narvestad fra Norsk Lokomotivmannsforbund var blant dem som i praksis gikk i rette med ledelsen i NSB.²⁸⁵ Fagbevegelsen reagerte kraftig mot den politiseringen av arbeidslivet som nå skjedde. Også tillitsvalgte i NSB underskrev et protestbrev sammen med representanter fra 43 fagorganisasjoner. Det tok ikke lang tid før flere av tillitsmennene ble arrestert. En av dem var formannen i Norsk Lokomotivmannsforbund, Ludvig Buland. Han ble sendt i fangenskap til flere konsentrasjonsleirer i Tyskland, der han døde i februar 1945.²⁸⁶ En av de NSB-ansatte som undertegnet protestskrivet, var jernbaneingeniør Peter Rolstad i Oslo. Det førte til at han 7. juli 1941 ble sagt opp fra sin stilling i NSB, etter ordre fra blant andre arbeidsminister Tormod Hustad.²⁸⁷ I hvilken grad generaldirektør Waldemar Hoff og NSBs ledelse protesterte mot det som nå skjedde med NSBs fagorganiserte, er det ingen tegn eller kilder til. NSBs ledelse hadde på dette tidspunktet bidratt til å innføre det nye personalregimet, som innebar at Nasjonal Samlings Personalkontor (NSPOT) hadde tatt over kontrollen over dem som søkte om nye stillinger i NSB.

²⁸⁴ Warmbrunn, Werner, *The Dutch under German Occupation 1940–1945*, Stanford and Oxford, 1963, 138.

²⁸⁵ Skar, Alfred, *Norsk Lokomotivmannsforbund gjennom 60 år. 1893–1953*, Utgitt av Norsk Lokomotivmannsforbund, 1953, 299.

²⁸⁶ Kamsvåg, John L., *100 år i kamp for jernbanefolkene*, Notabene Forlag, 1992, 30–31.

²⁸⁷ RA/Landsviksak Oslo Pkm, Dom 511, Tormod Hustad. Opplysning gitt til forfatteren fra Pål Nygaard.

Det ser ut til at generaldirektør Hoff forsøkte å samarbeide med både okkupasjonsregimet og de opposisjonelle fagforeningsledere etter at deres foreninger var tatt over av NS. At Hoff drev et slikt dobbeltspill bidro uten tvil til at han beholdt støtten fra de fagorganiserte i årene som kom. Mathias Heggstad var nestformann i Lokomotivmannsforbundet og overtok som formann etter at Ludvig Buland ble arrestert og forklarte etter andre verdenskrig at Hoff hadde gitt ham sin støtte etter arrestasjonen av Buland: «Jeg hadde en avtale med forhenværende generaldirektør Hoff om å drive illegalt organisasjonsarbeid bak det nazifiserte Lokomotivmannsforbundets rygg. Hoff hadde gitt meg anledning til å ta den fritid jeg trengte i den anledning.»²⁸⁸

NSBs ledelse måtte forholde seg både til NS og de tyske myndighetene, ikke minst Wehrmacht og senere OT. Hvilke tyske organer som var de viktigste for NSB, er ikke så lett å fastslå i ettertid. Hvordan NSBs ledelse stilte seg til kravene som okkupasjonsregimet stilte, var svært viktig ettersom NSB var Norges største statsselskap. Hvordan NSB forholdt seg til tyskerne, var en del av et større bilde. Det spesielle med NSB var at selskapets virksomhet både var av nasjonal betydning for det norske folk og samtidig av stor strategisk betydning for Hitler-Tyskland. Thomas Chr. Wyller har foretatt en gjennomgang av de ulike fasene i okkupasjonen og understreker det presset som enkeltpersoner ble stilt overfor. Ikke minst gjaldt dette personer som hadde posisjoner og stillinger i det offentlige. Ifølge Wyller bar situasjonen «først og fremst preg av krigen og okkupasjonstilstanden som la sitt permanente trykk over hver enkelt menneskes daglige tilværelse.»

På et annet plan kom den fundamentale endringen som hadde rammet landets politiske institusjoner med kongen og regjeringen i landflyktighet, Stortinget eliminert og partiene forbudt. [...] Ja, selv det å forholde seg passiv til et parolekrav, å ikke foreta seg noe som helst, selv det ble en holdning med politisk virkning.²⁸⁹

Generaldirektør Waldemar Hoff og NSBs ledelse valgte med få unntak å bli på sine poster selv om okkupantmakten endret rammebetingelsene for hvordan NSBs ledelse skulle lede organisasjonen. Kontinuiteten ble på denne måten opprettholdt. Den eneste av de sentrale lederne som ikke fortsatte hele okkupasjonsperioden ut, var Waldemar Hoff. Han måtte slutte i mai 1944 etter at hans åremål hadde gått ut.

Forholdet mellom den illegale ledelsen av Norsk Jernbaneforbund og NSBs ledelse er svært interessant, men også problematisk kildemessig. Det mangler kilder som kan forklare bedre

²⁸⁸ RA L-sak Oslo Politikammer Hnl. 117 (Bevisets stilling) Bjarne Vik, Ad. sak nr. 2606 / Bjarne Vik.

²⁸⁹ Wyller, Chr. Thomas, *Ta plass – NSB 1920–1980*, Cappelen, 303–304.

hva som skjedde. 1. september 1941 ble samtlige fagforeninger i NSB overtatt av representanter for Nasjonal Samling – såkalte kommissariske ledere. Alle forbund som var tilsluttet LO, fikk nye ledere, som sluttet opp om den nye politiske virkeligheten. De tillitsvalgte fra de ulike fagforeningene i NSB måtte også akseptere dette. I Norsk Jernbaneforbunds beretning fra 1945 heter det blant annet at «[f]orbundet og tillitsmennene hadde helt til våren 1944 ført konferanser og lagt frem sine saker for Hovedstyret og Generaldirektøren».²⁹⁰ Hvordan skal dette forstås? Dette kan bety at de tillitsvalgte, som ikke lenger var de «lovlige», likevel opprettholdt kontakten med NSBs ledelse samtidig som NSBs ledelse samarbeidet med regimet og iverksatte dets ønsker. Hoff hadde på samme tid også et samarbeid med det offisielle NS-styrte forbundet for de NSB-ansatte, kalt Norsk Forbund for Offentlige Yrker avd. Stat. Det hadde overtatt virksomheten til samtlige av LO-organisasjonene i NSB.

At det ble ført «konferanser», må innebære at forbundets tillitsvalgte, som vel å merke var «ulovlige» tillitsvalgte, ble informert om hva NSBs ledelse foretok seg, helt frem til våren 1944. Et betimelig spørsmål er om generaldirektør Hoff drøftet og informerte utviklingen i forholdet mellom NSB og regimet med de «illegale» tillitsvalgte.²⁹¹ Hva slags dialog som i så fall ble ført mellom de to partene, vet vi ikke. Fortalte NSBs ledelse om sitt arbeid, om forholdet til NS og tyskerne? Ble de ansatte informert om de beslutninger og valg NSBs ledelse foretok når det gjaldt eksempelvis den nye personalpolitikken eller bruk av krigsfanger? Var det i det hele tatt et tema? Endringen av ledelsesstrukturen i NSB skal også ha ført til et oppsiktsvekkende resultat da det skulle velges representanter til NSBs hovedstyre. I Jernbaneforbundets beretning om okupasjonsårene heter det at en såkalt «jössingliste» vant en knusende seier over en liste med kandidater satt opp av Nasjonal Samling. Det fremgår ikke klart når dette skjedde, men valget må ha skjedd rundt årsskiftet 1941–1942. I Jernbaneforbundets beretning for den illegale virksomheten i perioden etter september 1941 fastholdes det at valget skjedde etter «[g]eneraldirektørens nyordning» da han fikk en ny lederrolle. I beretningen heter det videre at da «nazistene gikk til nyvalg på personalets representanter i Hovedstyret», forsøkte «forbundets tillitsmenn først å få oppsatt en liste som inneholdt navn på våre gamle tillitsmenn i Hovedstyret. Da det strandet og nazistene satte opp en naziliste, drøftet tillitsmennene hva en kunne gjøre for å hindre et

²⁹⁰ Norsk Jernbaneforbund 42de landsmøte 1945, Protokoll over forhandlingene, 1947, 44, Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek.

²⁹¹ Noe skriftlig materiale eller kilder om dette ut over det som fremkommer i referatet fra Norsk Jernbaneforbunds årsmøte i 1945, har det ikke vært mulig å oppdrive.

nazivalg.»²⁹² Etter mobilisering av «distriktsorganisasjoner og andre tillitsmenn» ble valget ifølge beretningen en «dundrende fiasko for nazistene som på sin liste fikk ca. 200 mot godt og vel ca. 8 000 jøssingstemmer».²⁹³ På den andre siden tyder alt på at «jøssinglistens» seier ble satt til side. En endring av hovedstyrets funksjon må ha blitt iverksatt ettersom det i henhold til statskalenderne for de aktuelle årene fremgår at NSBs hovedstyre ble avviklet, og at et landsråd overtok i tråd med NS' krav. Påstanden om at «den tilsiktede representasjon i nyordningen ble aldri satt ut i livet» i Jernbaneforbundets beretning, virker derfor litt merkelig. Betyr det at personer fra den såkalte «jøssinglisten» ble representert i dette nye landsrådet? Her gir de eksisterende kildene ingen oppklaring.

6.2 Hoff fikk en ny lederrolle

I november 1941 tok nazifiseringen av staten og statlige etater ytterligere et skritt videre. Nasjonal Samlings arbeidsminister, Tormod Hustad, oppgraderte ledelsesfunksjonene i en instruks hvor han også endret andre deler av strukturen i NSB som gjaldt styrende organer. Det betydde at generaldirektør Waldemar Hoff skulle få større personlig makt over NSB enn han tidligere hadde hatt. Alle de oppgaver som hadde ligget til NSBs hovedstyre, ble nå overført til Hoff, i tillegg til både ansettelses- og disiplinærmyndighet. I utgangspunktet hadde han allerede en meget sterk posisjon i statselskapet, men NS ønsket i større grad enn tidligere å fremheve generaldirektørens posisjon og personlige ansvar som ubestridt leder basert på førerprinsippet. I § 4 i den nye instruksen het det blant annet at han «kan gripe direkte inn i ethvert forhold som hører under statsbanens forvaltning og virksomhet», og at «[h]an kan forlange seg forelagt alle saker han ønsker å pålegge enhver tjenestemann og utføre et hvilket som helst tjenstlige oppdrag».²⁹⁴ Norsk Jernbaneforbunds organ, Jernbanemanden, konkluderte med at «[d]et gamle kollegiale system er fjernet, og ansvaret og avgjørelsen legges nå i en manns hånd».²⁹⁵ På dette tidspunktet var avisen ikke overtatt av Nasjonal Samling. Med sine utvidede fullmakter fikk generaldirektør Hoff det som er blitt kalt «overledelsen av Statsbanenes samlede virksomhet» og et større myndighetsområde.²⁹⁶ NSBs øverste sjef hadde allerede stor makt og vide fullmakter i utgangspunktet, men nå ble hans rolle forsterket og politisert. NSBs styre skulle avvikles og erstattes av et nytt såkalt landsråd

²⁹² *Norsk Jernbaneforbund 42de landsmøte 1945, Protokoll over forhandlingene, 1947, 42, Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek.*

²⁹³ *Ibid.*

²⁹⁴ NSBs GD-sirkulære nr. 1 1941, 1. november 1941, Jernbaneverkets bibliotek.

²⁹⁵ Jernbanemanden 26. november, 1941.

²⁹⁶ *Ibid.*

for NSB med representanter for næringsorganisasjoner «hvis interesser berøres av jernbanedriften».²⁹⁷ Hoff ble leder for dette landsrådet, noe som var i tråd med en korporativ modell.

Tilpasningen til den nye politiske virkeligheten skjedde i en organisasjon der det var svært få medlemmer av Nasjonal Samling. Heller ikke den påtvungne lojalitetserklæringen ser ut til å ha bidratt til å endre dette forholdet. Mange av NSBs ansatte var aktive i kampen mot okkupantene. 617 tjenestemenn ble arrestert for kortere og lengre tid, og i løpet av den tyske okkupasjonen ble 496 personer fratatt sine stillinger.²⁹⁸ Elleve av de arresterte ble henrettet av tyskerne, og 13 døde i konsentrasjonsleirer eller tukthus.²⁹⁹ På grunnplanet i NSB var det stor motstandsvilje mens NSB-ledelsen på pragmatisk vis tilpasset seg situasjonen på okkupantenes premisser. En politisk kartlegging som det såkalte Embets- og statstjenestemannsutvalget foretok av de ansatte i departementene og i statlige etater, blant annet i NSBs hovedadministrasjon, viste også det.³⁰⁰ Det illegale utvalget var en del av Hjemmefronten. Etter at utvalgets medlemmer i det skjulte hadde gransket de statsansatte, ble de ansatte kategorisert i tre grupper: de som var medlemmer av NS, de som var «stripete» og de «upålitelige». De «stripete» var de som «aktivt har ytet NS og okkupasjonsmakten støtte», mens de «upålitelige» ble rubrisert etter deres «opportuniste, unnfalighet eller [at de av] andre grunner opptre eller har opptrådt i strid med de retningslinjer de hederlige tjenestemenn har fulgt». Andre kategorier av holdninger blant de ansatte var det illegale utvalget tydeligvis ikke opptatt av. Passivitet fikk ingen merkelapp av granskerne. Som tidligere nevnt var det kun 13 av 705 ansatte i NSBs hovedstyre, altså NSBs hovedadministrasjon, som var NS-medlemmer.³⁰¹ Hvor grundig undersøkelsen var, er ikke så lett å svare på, men den gir uansett et bilde av den politiske situasjonen i NSBs sentrale administrasjon. På det meste var det 20 000 ansatte i NSB under andre verdenskrig – kun 210 av dem skal ha vært medlemmer av Vidkun Quislings parti.³⁰² NS-regimet hadde i sitt politiske program at de statlige forvaltningsbedriftene måtte omstilles slik at man fikk skilt mellom forvaltning og forretningsdrift. En slik nyordning skjedde derimot ikke med NSB og Post- og Telegrafverket.³⁰³

²⁹⁷ Ibid.

²⁹⁸ *Jernbanen i Norge. 1840–1998*, NSB, 1998, 15.

²⁹⁹ Tveten, 1946, 24.

³⁰⁰ Sivilorganisasjonen 1942–1945, HL og KK, KK 55, Hjemmefrontmuseets arkiv.

³⁰¹ Ibid.

³⁰² Tveten, 1946, 24

³⁰³ Debes, Jan, *Sentraladministrasjonens historie Bind 5 1940–1945*, Universitetsforlaget, 1980, 87.

Samarbeidet mellom okkupantregimet og norsk næringsliv og også statseide bedrifter startet svært tidlig. Og som vi har sett, fikk dette samarbeidet konsekvenser okkupasjonen igjennom. Da Administrasjonsrådet 3. mai 1940 stiftet organisasjonen Nemden for Industri og Omsetning (NIO), ble oppfordringen om samarbeid forsterket. Her var Norges Industriforbunds advokat Kristen Johanssen en drivende kraft. NIO skulle sørge for at produksjonen i industrien fortsatte som før, og at næringslivet og tyskerne skulle samarbeide. NIO skulle også kontrollere at bedriftsstans, innskrenkninger og lønnsreduksjoner ikke ble gjennomført med mindre det var nødvendig. Dette var en politikk som rådde grunnen gjennom store deler av okkupasjonen. Hva Hjemmefronten og regjeringen i London mente om det som skjedde på dette området i Norge, er ikke kjent. Nemden kartla norsk næringsliv, og oversikten ble gitt til tyskerne, som kunne utnytte dette til å fremme tyske interesser.³⁰⁴ Stortingets protokollkomité kom med en ramsalt kritikk mot Nemdens arbeid i 1948: «Her rekkes hånden frem til Tyskland i den ene næringsgren etter den andre.»³⁰⁵ At «en del av vårt land fikk et legalisert samarbeid med okkupasjonsregimet på et tidspunkt da ennå den andre delen av landet er i krig», var ifølge Stortingets protokollkomité også svært uheldig.³⁰⁶ Da Tysk-Norsk Handelskammer ble stiftet 19. november 1940, var 475 norske firmaer og næringsdrivende innmeldt, og antallet ble nær fordoblet i løpet av året etter.³⁰⁷ På organisasjonens stiftelsesmøte på Grand Hotel var også NSBs generaldirektør Waldemar Hoff til stede sammen med flere fremtredende norske næringsledere, noe også rikskommissær Joseph Terboven var.³⁰⁸ Norges Industriforbund hevdet blant annet at Haagkonvensjonen åpnet for et vidtgående økonomisk samarbeid mellom norske bedrifter og okkupasjonsmyndighetene, noe som må ha vært førende for hvordan forbundets medlemmer forholdt seg til dette spørsmålet. Folkerettseksperten og høyesterettsadvokat Ole Thorleif Røed skrev i 1946 en utredning for Erstatningsdirektoratet. I den tok han sterk avstand fra Kristen Johanssens synspunkter fordi han blant annet ikke hadde lagt vekt på at befolkningen også under en okkupasjon har en «troskapslikt til sitt land». «I så henseende er advokat Kristen Johanssens betenknninger avskrekkende», konkluderte Røed.³⁰⁹ Slik bidro Norges Industriforbund til å legitimere samarbeidet med tyskerne, ikke bare overfor forbundets medlemmer, men også overfor andre deler av næringslivet. Det ble etablert en samarbeidsånd

³⁰⁴ Innst. O. IX A – 1948, 48.

³⁰⁵ Espeli, 2010, 154.

³⁰⁶ Debes, 1980, 62.

³⁰⁷ Bohn, 2000, 274–276.

³⁰⁸ Morgenbladet, 20. november 1940.

³⁰⁹ Didriksen, Jan, *Industrien under hakekorset*, Universitetsforlaget, 1987, 160.

hvor tilpasning ble resultatet. Med sin ikke-ideologiske pragmatisme ble statselskapet NSB en del av den statsforvaltningen NS håndterte og som okkupasjonene holdt oppe.

6.3 NSB fikk et visst handlingsrom

Raul Hilberg har påpekt at enkelte jernbaneselskaper i okkuperte land i Europa beholdt en viss grad av selvstendighet og handlingsrom. NSB var ifølge ham et av dem. Han baserer sin vurdering på en studie den tyske jernbaneeksperten og ingeniøren Eugen Kreidler foretok i 1942.³¹⁰ Kreidler tar utgangspunkt i hvem som hadde kontrollen over banenettet og problemstillingene angående trafikk, og vel å merke ikke i NSBs anleggsvirksomhet, som i denne avhandlingen er et viktig forum for samarbeidet mellom NSB og tyskerne. Tyskerne håndterte de lokale jernbaneselskapene forskjellig fra land til land. De tilpasset seg det faktum at forholdene også var forskjellige i de enkelte land. Det avgjørende var at de stedlige tyske representantene fikk gjort det de ville. I den første fasen av kollaborasjonen var det muligheten for å frakte tropper og militært materiell som telte mest for tyskerne. Sammenlignet med andre land og andre jernbaneselskaper befant NSB seg i en slags mellomposisjon. NSB befant seg i samme situasjon som jernbanen i Kroatia, Serbia og Hellas, ifølge Kreidler. Sjefen for tyskernes militærtransport i Norge, altså Transportkommandantur, hadde «overoppsyn» eller tilsyn med NSB. NSBs anleggsvirksomhet var derimot en langt mer komplisert affære ettersom både Wehrmacht og Reichskommissariatet, og senere OT, ville være med på å bestemme hvor raskt utbyggingen skulle foregå, og hvordan arbeidet skulle utføres.³¹¹

Som vi har sett, var det ikke lett å sette grenser for hvor langt samarbeidet med det nye regimet skulle gå. Øystein Sørensen har understreket at NS-regimets fremstøt for politisk endring ikke bare ble møtt med motstand, men også med «tilpasning og ulike former for samarbeid og underordning i ulike avdelinger av byråkratiet».³¹² Fremstøtene kunne «varierte i form, tempo og intensitet. Reaksjonene kunne også variere».³¹³ Tilpasning og kollaborasjon går hånd i hånd. Spørsmålet er om NSB forsøkte å trekke en grense, eller om kollaborasjonen

³¹⁰ I Raul Hilbergs tekst fremgår det at det bare er Norge som er i kategorien «Supervised by Chief of Army». Den som «*supervisor*», fører tilsyn, er «Transport Commander over Norwegian Railways». Hilberg understreker at Eugen Kreidlers konklusjoner må betraktes som et «framework of procedures», og at hvordan rammevilkårene fungerte, var avhengig av maktforholdene, Hilberg, 1976, 63.

³¹¹ For avhandlingen er anleggsvirksomheten det viktigste av det NSB var med på under andre verdenskrig, men hverken Kreidler eller Hilberg har vurdert kontrollen over denne delen av NSBs virksomhet.

³¹² Sørensen Øystein, *Solkors og solidaritet: Høyreautoritær samfunnstenkning i Norge ca. 1930–1945*, Cappelen, 1991, 155.

³¹³ Ibid.

ble oppfattet som en mulighet? I denne andre fasen i utviklingen av relasjonen mellom NSB og regimet skjedde det store administrative og personalpolitiske endringer i tråd med hva NS-regimet og tyskerne ønsket. Sørensen har også pekt på at den type nyordningsfremstøt kan være i form av «nyordning på det personlige plan: NS-medlemmer ble innsatt i stillinger eller ved at offentlig ansatte rett og slett ble sagt opp av politiske grunner».³¹⁴ Sørensen har samtidig fremholdt at det i tillegg til dette kunne bli iverksatt «institusjonelle virkemidler». Nyordningen i NSB skjedde delvis på et institusjonelt plan, men ikke i form av utskifting av personer.

De beslutninger som lå bak NSBs kollaborasjon med tyske myndigheter, ble tatt av NSBs ledelse. NSBs sentrale ledelse og anleggsavdelingen på Nordlandsbanen var svært viktige i utviklingen i forholdet til tyskerne. Det var tyskerne som presset på for å få til dette, men NSB ble med. Hvordan avgjørelsene ble tatt i NSB, og om det ble tatt kollektive beslutninger i NSBs ledelsesgruppe i avgjørende spørsmål vet vi mindre om.

NSBs to generaldirektører i løpet av andre verdenskrig, Waldemar Hoff og Bjarne Vik, samarbeidet med okkupantregimet, og jeg har tidligere vist at Vik hevdet «at det lå plikter og kaldte på dem som vilde bli på sine poster» som kan forstås som et forsvar for og et argument for at han etter eget valg fortsatte på sin post. Jens Bache Wiig, som var sentral i Administrasjonsrådet og senere styreleder i Norsk Hydro under andre verdenskrig, begrunnet sitt samarbeid med tyskerne langt på vei i tråd med Viks offerposisjon. Han hevdet at «[n]oen måtte gjøre The Dirty Works».³¹⁵ I forholdet mellom tyskerne og NSB er det en viss likhet mellom NSB og Norsk Hydro. Kjetil Gjølme Andersen skriver følgende i sitt bind om Norsk Hydros historie: «I toppledelsen fantes det knapt noen personer med nasjonalsosialistiske sympatier. Den besto av gode nordmenn, gode nordmenn som samarbeidet med tyskerne.»³¹⁶

Med dette utvidede ansvaret som generaldirektøren fikk i 1941, ble det tillagt Waldemar Hoff, og senere Bjarne Vik, mer personlig makt. Hvorvidt Hoff utnyttet og brukte denne makten kan ikke belegges med kilder. I motsetning til hva tilfellet er med Hoff, finnes det skriftlige kilder om Vik fordi han ble etterforsket. Er det noen grunn til på tro at de to topplederne utnyttet sin opphøyde posisjon til egen vinnung? Til forskjell fra hvordan det er i et privateid selskap, hadde ingen NSB-ansatte aksjer i NSB. Generaldirektørene Waldemar Hoff og Vik hadde ikke noe økonomisk utbytte av at Nordlandsbanen ble bygget, eller at tyskerne betalte

³¹⁴ Sørensen, 2004, 158.

³¹⁵ Slagstad, Rune, *De nasjonale strateger*, Pax forlag, 2001, 343–344.

³¹⁶ Andersen, Ketil Gjølme, *Flaggskip i fremmed eie. Norsk Hydros historie*, Pax Forlag, 2005, 442.

NSB for frakt av gods. En generaldirektør i NSB var godt lønnet, men et privat profittmotiv lå neppe bak deres samarbeid og forhold til tyskerne. I motsetning til Vik har Hoff ikke etterlatt seg noe som kan forklare hans beveggrunner. Vik hevdet derimot, som jeg allerede har vist, at det lå «plikter og kaldte», underforstått på dem som valgte samarbeidets vei. Det kan tolkes som et idealisert motiv for å bli på sin post og å gjøre det som var nødvendig. De NSB-ansatte måtte følge opp de beslutninger som ble tatt på et høyere nivå. Og de kunne kanskje ikke gjøre noe annet, hevder historikeren Peter Davies:

Most people did not «cooperate traitorously», but rather dealt with the occupiers because they had to because there was no alternative. [...] They were not 'born collaborators'; they were just ordinary folk who had to develop some kind of survival mechanism, however risky and questionably in ethical terms.³¹⁷

NSB-ansatte som arbeidet operativt med transport, skulle tjene både vanlige nordmenn og samtidig tilfredsstille tyske ønskemål. Mange av de ansatte i NSB, slike som konduktører og togførere, befant seg derfor åpenbart i et moralsk dilemma. Det var ikke lett å vite hvordan man skulle drive motstandskamp i NSB. Th. Narvestad, som var leder for Norsk Lokomotivmannsforbund, understreket nettopp det paradoksale og det spesielt kompliserte ved okkupasjonen sett fra de ansattes side. Tog måtte kjøres fordi vanlige nordmenn trengte at togene gikk. Det betydde at hvis det ble utført aksjoner, og dersom noen «gikk langsomt», kunne det også ramme passasjerene:

Driften var høyst blandet. Noe var opplagt tyskerarbeid. Noe var livsviktig for det norske folk. Skulle hele jernbanetrafikken saboteres så langt råd var? Var renhold og reparasjon av lokomotiver et riktig og virkningsfullt middel i vår innsats mot okkupasjonsmakten?³¹⁸

Problemet var at den sabotasjen NSBs verkstedarbeidere faktisk utførte, for eksempel ved ikke å vedlikeholde lokomotivene godt nok, i første rekke ikke rammet tyskerne, men derimot lokomotivpersonalet. Uten kontroller og vedlikehold kunne lokomotivet rett og slett stoppe. Det gikk ut over lokomotivførerne, som tross alt hadde ansvaret for at togene gikk i rute. I slutten av 1941 og i 1942 ble NSB stilt overfor store utfordringer etter at Waldemar Hoff og NSBs ledelse allerede hadde gått langt i å tilpasse seg den virkelighetsforståelsen som tyskerne krevde.

³¹⁷ Davies, 2004, 11.

³¹⁸ Lokomotivmands Tidende, 15. desember 1945, JBV's bibliotek.

6.4 Oppsummering: Tilpasset okkupasjonens krav

Forholdet mellom NSB, okkupantmakten og NS-regimet utviklet seg gradvis. Uten tvil ble NSBs ledelse satt under press for å gjennomføre de personal- og organisasjonsmessige endringer som skjedde. Det er ikke noe i kildematerialet som tyder på at Hoff og NSBs ledelse forsøkte å stoppe de endringene i personalforvaltningen eller i ledelsesstrukturen som Nasjonal Samling og tyskerne presset på NSB. Unntaket er da Hoff fikk moderert lojalitetsløftet som NSBs ansatte måtte skrive under på. Med sine utvidede fullmakter og sin styrkede posisjon fortsatte Hoff på sin post. Det virker som om han hadde opparbeidet seg tillit blant de fagorganiserte og ansatte, men samtidig var han en annen ved at han nå så å si var blitt opphøyd av regimet. I andre nazifiserte organisasjoner, som i departementene, var det politiske maktforholdet tydeliggjort ved et politisk skifte i ledelsen. I NSB var hverken generaldirektøren eller ledelsen NS-medlemmer, men likevel ble de politiske endringene som både NS og tyskerne ønsket, gjennomført.

At Waldemar Hoff og lederne forble på sine poster, var nok en situasjon tyskerne, med noen unntak, var fornøyd med. Hva var NSB-ledelsens beveggrunner for å bli i den prosessen som nå utviklet seg? Det lå kanskje en forhåpning om at det å bli på sin post kunne bli oppfattet som en nasjonal handling ved å hindre en tysk overtagelse som kunne ha blitt verre. Ble Hoff truet av tyskerne til å bli på sin post? Kilder som kan gi svar på om noe slikt skjedde, er ikke kjente, og Hoff, som døde allerede i 1947, har ikke fortalt noe om dette. Generaldirektør Hoff fortsatte å ha kontakt med de tillitsvalgte i NSB, som etter nyordningen av fagbevegelsen ble betraktet som illegale. Som vi skal se, gjorde også Hoff's etterfølger, Bjarne Vik, dette. Det er vanskelig å tro at ikke tysk etterretning visste om dette, men Hoff's og senere Vik's dobbeltspill var kanskje noe tyskerne kunne leve med så lenge roen i NSB ble beholdt og NSB ellers gjorde som forventet. At Hoff hadde kontakt med de tidligere tillitsvalgte, var nok også et argument for at det det kunne være riktig å forbli på post.

Det faktum at NSBs ledelse ble sittende, ga også noen muligheter, ifølge den illegale avisen Statstjenestemannen som ble gitt ut av Statstjenestemannutvalget. Artikkelforfatterens navn er ukjent. Avisen var knyttet til Hjemmefronten og uttalte i 1944 at statsbanen hadde en viss grad av frihet og handlingsrom under okkupasjonsårene til et visst punkt: «[I]nnen etaten har i praksis regelen vært at den enkelte funksjonær har søkt forflytninger, annen stilling, lønnspolitikk osv. Denne praksisen skyldes at statsbanen tidligere har hatt en forholdsvis fri

politisk stilling.»³¹⁹ Det er interessant at det understrekes at NSB hadde hatt en slik posisjon under Hoff's ledelse, og kommentaren er rettet mot at Bjarne Vik hadde tatt over stillingen som generaldirektør etter Hoff.³²⁰ Påstanden var at det strammet seg til i NSB etter at Vik hadde overtatt, og at den politiske situasjonen dermed var mer ufri. Uttalelsen om den «forholdsvis» frie politiske stillingen under Hoff kan underbygge at han og NSB hadde et handlingsrom. NSBs ledelse hadde uansett et visst rom ettersom tyskerne mest av alt ønsket et fungerende jernbaneselskap. Men denne posisjonen baserte seg på at NSBs ledelse var lojale og at de hadde kraft til å få organisasjonen til å gjennomføre det som ble bestemt.

Det nye regimets folk og tyskerne kan ha sett det som en fordel at NSBs sentrale ledere ble sittende. NSBs ledelse kan ha sett det på samme måte, nemlig at selskapet og dets ansatte hadde mest å tjene på at de selv ble sittende. En tanke kan ha vært at det var bedre å bli værende og på den måten sikre at NSB forble under «norsk kontroll», og ikke under tysk kontroll. Lignende argumenter ble senere brukt når det gjaldt NSBs anleggsarbeid på Nordlandsbanen. Kan det tenkes at Waldemar Hoff og hans nærmeste stab mente at de hadde en slags kontroll over situasjonen slik den nå engang var? Dette vet vi ingenting om. Forholdet mellom NSBs ledere og okkupantene kan derfor ligne på det Ole Kristian Grimnes har påpekt, nemlig at «[p]ersoner befant seg ikke permanent innenfor bare en av sfærene. Folk pendlet mellom dem, eller de befant seg i to eller tre sfærer samtidig».³²¹ I en slik situasjon kan det ikke være lett å finne seg en posisjon eller en plass. Waldemar Hoff's pragmatisme er trolig et uttrykk for han forsøkte å gjøre det beste ut av situasjonen. Det kan oppfattes som en modig handling; at det å tilpasse seg var en pris som måtte betales i den vanskelige situasjonen landet og NSB befant seg i. I takt med de økende kravene om å utføre tyskernes nazistiske politikk må disse argumentene uansett ha blitt vanskeligere å forsvare.

³¹⁹ Statstjenestemannen 19. juni 1944, Nasjonalbibliotekets digitale arkiv.

³²⁰ Ibid.

³²¹ Grimnes, Ole Kristian, «Hvor står okkupasjonshistorien nå?», Nytt Norsk Tidsskrift 3–4/2009, 407.

7 Brutale valg – kollaborasjonens tredje fase: januar 1942–oktober 1942

I den tredje fasen i prosessen mellom NSB og okkupantene fortsatte utviklingen i radikal retning. 1942 ble et vendepunkt i NSBs krigshistorie fordi NSBs ledelse ble stilt overfor nye krav fra det tyske okkupasjonsregimet. Disse fikk store konsekvenser.

For Tyskland var det å bruke krigsfanger eller tvangsarbeidere som arbeidskraft ikke noe nytt.

³²² Under første verdenskrig ble 2,5 millioner krigsfanger satt til å arbeide for tyskerne.³²³

Tyskland dro senere nytte av denne erfaringen. Da andre verdenskrig startet med angrepet på Polen i september 1939, tok den tyske hær et stort antall krigsfanger som deretter ble satt til å arbeide med prosjekter tyskerne ville ha gjennomført i sitt nyervervede land. Tyskland brukte også 4,6 millioner krigsfanger og 10 millioner utenlandske sivile arbeidere i de okkuperte områdene, som i Norge.³²⁴ Etter angrepet på Sovjetunionen i juni 1941 sikret Tyskland seg hundretusener av krigsfanger og dermed et voksende reservoar av tvungen arbeidskraft for tyskernes industrielle ambisjoner i Tyskland, men også i alle land Tyskland okkuperte. 3,3 millioner sovjetiske krigsfanger eller 57 prosent av dem som ble tatt til fange av tyske tropper, døde i fangenskap.³²⁵

Da Norge ble invadert av Tyskland, var arbeidsløsheten stor, men høsten 1941 var situasjonen en ganske annen. Sosialminister Birger Meidell fra NS kunne allerede i september 1941 konstatere at ledigheten i løpet av en «overordentlig kort tid» var blitt til «ren arbeidsnød».³²⁶ Sommeren 1941 var mellom 150 000 og 175 000 nordmenn, eller 15 prosent av arbeidsstyrken, sysselsatt i byggeprosjekter initiert av tyskerne.³²⁷ Det var derfor ikke merkelig at det var for få hender til å løse alt det Tyskland ville ha gjennomført, inkludert forbedring av det norske jernbanenettet. Da det ble klart at det manglet arbeidskraft til de mange tyske prosjektene, ble det å frakte krigsfanger til Norge et alternativ. Hadde det ikke

³²² Tvangsarbeidere var sivile som mot sin vilje ble satt til å arbeide, eller som i utgangspunktet hadde meldt seg til tjeneste, men som ble sittende fast i arbeidsforholdet. Dette er en svært forenklet definisjon av hva det var å være tvangsarbeider, som nemlig er et svært omdiskutert begrep. Historikeren Gunnar D. Hatlehol bruker seks og en halv side i sin avhandling til å drøfte begrepet og for å skille tvangsarbeidere fra slavearbeidere. Han konkluderer med at det viktigste skillet var «vedkommendes manglende adgang til å bryte med arbeidsgiveren». Hatlehol, Gunnar D., *Norwegeneinsatz 1940–1945, OTs arbeidere i Norge og gradene av tvang*, ph.d.-avhandling, NTNU, 2015, 37.

³²³ Spoerer, Mark, «Forced labour in Nazi-occupied Europe 1939–1945», i *Economies under Occupation. The hegemony of Nazi Germany and Imperial Japan in World War II*, Marcel Boldorf, Tetsuju Okazaki (red.), Routledge, 2015, 73.

³²⁴ Custodis, Johann, «Employing the Enemy: The Economic Exploitation of POW and Foreign Labor from Occupied Territories by Nazi Germany», i *Paying for Hitler's War: The Consequences of Nazi Hegemony for Europe*, Jonas Scherner og Eugene N. White (red.), Cambridge University Press, 2016, 67.

³²⁵ Custodis, 2016, 71

³²⁶ Sørensen, 1991, 108.

³²⁷ Espeli, 2016, 252.

vært så mange nordmenn i arbeid på de tyske prosjektene, ville det å bruke krigsfanger kanskje ikke blitt et alternativ. Høsten 1941 krevde tyskerne å få bygget Sørlandsbanen til Stavanger ferdig så raskt som mulig. Direktorat for Arbeidsformidling og Arbeidsløshetstrygd, som lå under arbeidsminister og NS-medlem Tormod Hustad, gikk derfor fra sensommeren 1941 inn for å bruke krigsfanger på Sørlandsbanen. Wehrmacht ved Kodeis forsterket kravet, og NSB fikk overlevert det direkte. Kravet var ikke til å misforstå:

Såfremt arbeidspørsmålet ikke snarest mulig blir tilfredsstillende ordnet ved jernbaneanleggene, vil det bli anvendt russiske krigsfanger ved heromhandlende arbeider.³²⁸

NSBs hovedstyre ved banedirektør Otto Aubert sendte sitt svar til Arbeidsdirektoratet 8. august 1941 hvor han presiserte at:

[...] jernbaneanleggene på det nåværende tidspunkt og i nåværende stilling ikke er særlig egnet som byggeobjekter under sådanne forhold, og har likeledes pekt på at andre av DWs byggearbeider måtte by på vesentlige fordeler, da arbeidene foregår langt mer konsentrert.³²⁹

Hovedstyret hevdet at deres «standpunkt om hensiktsmessigheten ved å anvende krigsfanger» neppe ville endre seg. Aubert var tydeligvis lite lysten på å bruke krigsfanger. Samme dag som han mottok et forslag fra Direktoratet for Arbeidsformidling og Arbeidsløshetstrygd om å bruke krigsfanger, sendte han et brev til samtlige av NSBs distrikter:

Hovedstyret må henstille til de distrikter og anlegg som måtte kunne unnvære arbeidere, og sende dem til Kristiansand–Moi–Stavanger for at anlegget skal unngå de vanskeligheter som beskjeftigelse av russiske fanger vil medføre for anlegget.³³⁰

Oppfordringen førte til at NSB klarte å mobilisere nok av sine egne anleggsarbeidere til å ta arbeid på Sørlandsbanen. Hva som lå bak Auberts formulering om «de vanskeligheter som beskjeftigelse» av krigsfanger ville innebære, er ikke klart. Var det alene praktiske årsaker til hans motstand mot bruk av krigsfanger, eller var det mer dyptliggende argumenter?³³¹ Et halvt år senere var situasjonen uansett en ganske annen. Nå var det Nordlandsbanen som trengte mer arbeidskraft, fordi tyskerne ville frakte jernmalm på tog fra Kiruna i Sverige via Narvik videre til Tyskland, der våpenindustrien ventet på malmen.

³²⁸ Jernbanens anleggsarbeidere, NSBs Hovedstyret, RA/NSB Baneavdeling, j.nr. 3700–3750, boks 1314.

³²⁹ Ibid.

³³⁰ Norges Statsbaner, Hovedstyrets brev 8. august 1941, Ellingsvearkivet, Statsarkivet, Trondheim.

³³¹ Ibid.

En rekke myndighetsorganer engasjerte seg for at det skal skulle settes inn krigsfanger i jernbanebyggingen i nord. Direktorat for Arbeidsformidling og Arbeidsløshetsstrygd, Reichskommissariatet og Wehrmacht ville ha sitt besyv med i laget når NSB skulle overbevises. 11. desember 1941 sendte dr. ingeniør Heinz Klein ved Reichskommissariatets tekniske avdeling derfor et brev til en rekke etater hvor han uttrykte behovet for flere hender og understreket hvor hensiktsmessig bruk av krigsfanger var. Klein fulgte dermed opp brevet fra arbeidsminister Tormod Hustad fra 8. august samme år. Wehrmacht skulle ta seg av det praktiske, slikt som vakthold og forpleining.³³² NSB ble nevnt spesifikt som et selskap som burde bruke fanger til de viktigste delene av jernbanebyggingen. Wehrmacht, OT, den tyske lettmetallfabrikanten Nordag og «Norwegische Staatsbahn» ble uthevet i Kleins brev. Det pågikk utstrakt brevveksling mellom NSB, Wehrmacht og Direktorat for Arbeidsformidling og Arbeidsløshetsstrygd senhøstes 1941. Om det også fant sted forhandlinger eller møter der NSB ble utsatt for press for å akseptere at det ble satt inn krigsfanger på Nordlandsbanen, kan ikke belegges med kilder. Torgeir Ekerholt Sæveraas har i sin avhandling om OT og utbyggingen av Festung Norwegen tatt for seg norske entreprenører og deres arbeid for OT. Han diskuterer blant annet spørsmål om hvorvidt de norske selskapene ble utsatt for tvang fra OTs side da det blant annet skulle bygges flyplasser. Ekerholt Sæveraas oppsummerer dette slik når det gjelder norske entreprenører på Østlandet: «Dette samarbeidet ble igangsatt som følge av et visst tysk press, men rene tvangsmidler ble sjelden brukt,» hevder han.

Likevel inngikk mange firmaer samarbeid som følge av ulike grader av tvang, selv om det også finnes firmaer som enten inngikk samarbeid med tyskerne av økonomiske grunner eller mer politisk-ideologiske årsaker.³³³

Denne beskrivelsen er kanskje ikke direkte overførbar på NSBs situasjon. NSBs anleggsavdeling på Nordlandsbanen var eksempelvis viktigere for OT enn mange andre norske selskaper. Det som er sikkert, er at banedirektør Otto Auberts uvilje mot å bruke krigsfanger til anleggsarbeid var et standpunkt som ble satt til side.

7.1 Krigsfanger ble løsningen

Overingeniør Bjarne Vik ved Nordlandsbanen var, ut fra de kilder som foreligger, den første i NSB som formulerte en godkjenning av planene om å bruke krigsfanger som Reichskommissariatet og Arbeidsdirektoratet tidligere hadde fremmet overfor NSB. I et brev

³³² RA7 RAFA – 2174 /E/EF/ L0003 Abteilung Technik.

³³³ Sæveraas, Torgeir Ekerholt, *Beton macht Geschichte Organisation Todt og utbyggingen av Festung Norwegen*, 2017, 265

til Wehrmacht og Kodeis datert 11. januar 1942 godtok Vik at det skulle brukes krigsfanger for å få bygget ferdig jernbanestrekningen fra Mo til Fauske: «Er det ikke mulig å skaffe et stort nok antall norske arbeidere kan vi bruke krigsfanger på strekningen over høyfjellet.»³³⁴ Brevet skrev han to måneder før Nordlandsbanen hadde nådd frem til Mo i Rana, som ble definert som et viktig delmål. Nå var det ingen «vanskeligheter» forbundet med det å bruke krigsfanger, slik Otto Aubert formulerte det i august 1941. Vik foreslo at det kunne settes inn 4000 krigsfanger, og at de kunne bo i telt i sommermånedene. I vintermånedene trengtes det ifølge Vik rundt 1200 krigsfanger på den aktuelle 111,2 kilometer lange strekningen fra Storforshei til Saltdal.³³⁵ Vik forklarte at beslutningen om å bruke fanger ble tatt i forståelse med overingeniør Fin Hvoslef, som også arbeidet på Nordlandsbanen. I alt anslo Vik at det var behov for 9000 arbeidere, inkludert fangene, på strekningen Mo til Fauske. Utgiftene med en forsert utbygging, slik tyskerne ønsket det, ville ifølge ham beløpe seg til 74 millioner 1940-kroner. Vik krevde og presiserte at den tyske hæren tok ansvar for fangene selv: «Det tas som en forutsetning at krigsfangene blir tatt hånd om, bespist, forvaltet og bevoktet av Wehrmacht.»³³⁶ Åtte dager etter at Vik hadde sendt sitt brev til Kodeis, la Nikolaus von Falkenhorst og Wehrmacht på bordet ytterligere argumenter for å komme i gang med utbyggingen av banen nordover. NSB fikk 3,4 millioner kroner av Wehrmacht for å starte arbeidet. Dette fremgår av et telegram fra NSBs banedirektør til overingeniøren for Nordlandsbanen datert 19. januar:

DW stiller foreløpig 3,4 millioner til disposisjon for forsert utbygging Mo–Fauske og forlanger arbeidets øyeblikkelige igangsetting over hele linjen, først og fremst med skogrydding. De bemyndiges til straks å påbegynne arbeidet overensstemmende hermed.³³⁷

20. januar 1942 mottok Kodeis et 13-siders notat fra NSB ved overingeniør Jens Nyfløt, som var banedirektør Otto Auberts nestkommanderende i baneavdelingen. Aubert var på sin side generaldirektør Waldemar Hoff's nestkommanderende. I notatet heter det, blant annet om bruken av krigsfanger, at overingeniøren, altså Vik, best vet hva som er behovet. NSBs ledelse stilte seg med dette bak Viks forslag om å bygge ferdig denne delen av Nordlandsbanen ved hjelp av krigsfanger. Kaptein Arnoldy ved Kodeis trakk derfor den konklusjonen at det settes inn fanger, og at «[k]rigsfanger er nå blitt en mulighet».³³⁸ Det er

³³⁴ RA/RAFA-2188/Hg-L0001/0003 OT Nordlandsbanen 1944–45, Bahnbau Mo–Fauske 1942–43, Eisenbahnbau Nord-Norwegen.

³³⁵ Ibid.

³³⁶ Ibid.

³³⁷ Ibid., telegram fra banedirektør Aubert 19. januar 1942.

³³⁸ Ibid.

tydelig at det var viktig for tyskerne å få NSB med på at det skulle brukes krigsfanger under anleggsarbeidet. At NSB fikk det avgjørende ordet når det gjaldt bruk av krigsfanger, sier noe om NSBs rolle i anleggsarbeidet sett med okkupantenes øyne. Det er all grunn til å tro at tyskerne var helt avhengig av NSBs medvirkning skulle Nordlandsbanen bygges. Nord for Fauske var OT opptatt av sin del av anlegget. Mye tyder på at generaldirektør Waldemar Hoff overlot beslutningen om å bruke fanger til NSBs overingeniører på Nordlandsbanen. Vik hadde praktisk erfaring fra Nordlandsbanen og så selv problemet med å få nok arbeidskraft til anlegget. Otto Aubert var eldre og befant seg på et høyere nivå i NSB-hierarkiet og i Oslo. Vik befant seg i felten, banedirektør Aubert på Jernbanetorget. Det kan altså ha vært flere grunner til at synet på det å bruke krigsfanger endret seg, også praktiske. NSB ønsket at denne delen av Nordlandsbanen skulle bygges. Over tid kan motstanden mot bruken av krigsfanger ha blitt brutt ned fordi alternativene ble oppfattet som få, eller fordi oppfatningen av krigsfanger som sådan hadde endret seg. Sosiologen Zygmunt Bauman bruker nettopp jernbanedirektører som eksempel på grupper av personer som forholdt seg kynisk til fangene. Hans betraktning om dette er interessant uten at jeg vil hevde at dette direkte gjelder NSBs ledere: «De regner ikke med mennesker, sauer eller piggråd; de har bare med gods å gjøre.»³³⁹ Baumans tekst er vel noe retorisk. Men den reiser spørsmålet om hvordan NSBs ledere faktisk forholdt seg til fangene.

Presset overfor NSB om at det måtte settes inn krigsfanger fordi det manglet nok arbeidskraft skyldtes også den skjerpede militære og forsvarspolitiske utviklingen i nordområdene og ikke minst hvordan den tyske føreren Adolf Hitler anså den for å være. For mens de tyske tropper i Sovjetunionen møtte stadig sterkere motstand, utropte Hitler 22. januar 1942 Norge til et skjebneområde. Nord-norske farvann måtte ifølge ham «prioriteres med både overflateskip og ubåter».³⁴⁰ Det innebar at Nordlandsbanens militære rolle også fikk større betydning dersom den skulle nå helt frem til Kirkenes. Denne delen av strekningen fra Fauske og nordover ble kalt Polareisenbahn, og ble den ferdig, kunne den transportere soldater og materiell fra Sør-Norge til Nord-Norge. En jernbane til Kirkenes kunne frakte jernmalm fra Kiruna via Narvik, men også nikkel fra Petsamo i Finland. Fra gruvene der fikk Tyskland 80 prosent av nikkelen landet trengte til sin våpenindustri.³⁴¹ Det norske invasjonforsvaret måtte kraftig styrkes, og Hitler ville bygge en kjede av festningsverk fra sør til nord helt til Grense-Jakobselv.

³³⁹ Bauman, 2006, 152.

³⁴⁰ Jaklin, Asbjørn, *Nordfronten Hitlers skjebneområde*, Gyldendal, 2006, 8

³⁴¹ Petersen, Joachim, *Polareisenbahn*, Ronnenberg, 38, 1992

Kystforsvaret måtte styrkes; Hitler så for seg at en fiendtlig landgangsstyrke ville velge den norske kystlinjen som angrepsmål.³⁴²

Forholdet mellom militære behov og bruk av krigsfanger fikk konsekvenser også på andre områder. Bjarne Bassø hadde vært generalsekretær i Den norske ingeniørforening (NIF), og i forbindelse med at fagbevegelsen protesterte mot nazifiseringen av de fagorganisertes foreninger i 1941, ble han arrestert, men så løslatt. Av Norsk Hydro fikk han deretter oppdraget med å lede utbyggingen av Mårvassdraget for å få nok kraft til å produsere lettmetall som skulle brukes til tyske kampfly, og utbyggingen var derfor svært krigsviktig for tyskerne. Da det ble klart at det manglet arbeidskraft, og at det derfor skulle settes inn sovjetiske krigsfanger, nektet Bassø dette med begrunnelsen at «de norske arbeidere meget lett vilde anse russerne som sine venner og allierte».³⁴³ Det var et argument som tyskerne kanskje kunne ha forstått, men det førte i stedet til at Bassø på nytt ble arrestert og sendt til Grini.³⁴⁴ Han var etter alt å dømme allerede stemplet som en bråkmaker, det skulle kanskje derfor ikke så mye til for at han ble arrestert. Historien viser at okkupantene var villig til å straffe dem som sa nei til krigsfanger, uansett hva slags argumenter som ble brukt. Noen indikasjoner på at Bjarne Vik eller andre i NSB ble truet med arrestasjon i forbindelse med spørsmålet om bruk av krigsfanger, er ikke kjent. Men overingeniør Fin Hvoslef ble kortvarig arrestert i 1943, muligens fordi en tysk grensepolitibetjent i Mosjøen hevdet at Hvoslef var «kongetro». Den nøyaktige grunnen til arrestasjonen er «utelatt i kildene».³⁴⁵

Forberedelsene til at det skulle komme krigsfanger til Nordlandsbanen ble igangsatt etter at NSB hadde gitt grønt lys for bruk av fanger. NSBs anleggsledelse på Nordlandsbanen var derfor med på å legge til rette for at fangene skulle komme. 21. mai 1942 var overingeniør på Nordlandsbanen, Fin Hvoslef, opptatt av det som skulle skje på anlegget på veien til Fauske. I et brev til de tyske byggelederne i Bauleitung Mosjøen skrev han at «Brakkespørsmålet virker etterhvert å løse seg. For den nordligste strekningen er 31 brakker fra ulike firma bestilt».³⁴⁶ Om brakkene var beregnet på krigsfanger eller arbeidere er ikke klart, men det var tyskerne og ikke andre deler av NSB Hvoslef kommuniserte med. Fem måneder senere var overingeniør Hvoslef og andre i NSB ytterligere opptatt av at flere fangebrakker og leirplasser

³⁴² Ibid, 135

³⁴³ Brev fra Jens Gustav Bonde fra Ilebu fengsel 24. november 1945 om Bjarne Bassøs arrestasjon, RA L-sak, Oslo pk, Dom 4233 – Jens Gustav Bonde.

³⁴⁴ Ibid.

³⁴⁵ Thjømøe, 2013, 80.

³⁴⁶ Basert på Thjømøe, 2013, 93, RAQ/RAFA- 2188/Hg-L0001/0003

mer eller mindre var klare langs traséen der banen skulle bygges. NSBs anleggsavdeling var derfor aktivt med på å kontrollere kvaliteten på de nye fangeleirene. En tysk delegasjon med blant andre major Albrecht og kaptein Wilkes kom til Mo i Rana i oktober 1942. De to tyske offiserene var begge eksperter på hvordan fanger skulle innkvarteres og håndteres. Overingeniør Fin Hvoslef møtte de to på vegne av NSB. Sammen skulle de inspisere hvordan arbeidet med fangeleirene gikk som en del av forberedelsene til at fangene skulle komme. Første stopp 11. oktober var Mangholmen leir 27 kilometer nord for Mo i Rana. Den skulle ha plass til 1000 krigsfanger. I kaptein Arnoldys rapport om fangeleirenes tilstand kan en lese følgende:

Leiren ligger beskyttet i en dal umiddelbart i nærheten av Ranaelven og Riksvei 50. Tilgjengeligheten til leiren er god. Jernbanetraseen ligger rett overfor leiren slik at arbeidsstedet befinner seg på kort avstand fra leiren.³⁴⁷

Leiren var ifølge rapporten snart ferdig bygget. Delegasjonen besøkte også Brennheialeiren på Krokstrand i Dunderlandsdalen 65 kilometer nord for Mo. Den skulle romme 600 mann. Brakkene var ferdigbygget med senger og ovner på plass. Også denne leiren lå vakkert til «i en skogkledd dal ved Ranaelva og Riksvei 50».³⁴⁸ Overingeniør Fin Hvoslef og de tyske offiserene reiste ytterligere seks kilometer videre til leiren Randalsvollen, som var under bygging. 300 mann skulle den ha plass til. Men ifølge NSBs ingeniører som deltok på befaringen, manglet det poteter, neper, tømmer, brakker, kjøkkenutstyr, spiseredskaper og madrasser til leirene. Så hvorfor engasjerte overingeniør Fin Hvoslef seg i hvilke mangler det var i disse leirene der det skulle være krigsfanger? Det tyder jo på at NSBs anleggsledelse på Nordlandsbanen var involvert og engasjert i bruken av krigsfangene, og at det var viktig å legge forholdene til rette for dem.³⁴⁹ To brev av interesse ble sendt henholdsvis 23. september og 15. oktober 1942 fra overingeniør Fin Hvoslefs kontor, og begge brev handlet om mat til krigsfanger. Det første handlet om 200 tonn med kålrot som måtte lagres slik at de ikke ble ødelagt av frost ved leirene ved banens 11. og 12. avdeling.³⁵⁰ Overskriften på brevet var «Fangeleir – forpleining.» Brevet av 15. oktober handlet om «Lagring av poteter for krigsfanger» og var undertegnet av ingeniør Anton Faye.³⁵¹ 22. oktober 1942 kom det et nytt direktiv fra Wehrmacht som presiserte hvordan nye leirer skulle oppføres. Leirene skulle

³⁴⁷ Kaptein Arnoldys rapport 15. oktober 1942, OT Einzatsgruppe Wiking serie H Diverse arkivmateriale, Hg OT materiale boks Hg L0001, 3–4. Min oversettelse.

³⁴⁸ Ibid.

³⁴⁹ Silje Løvstad Thjømøe er også opptatt av hvorfor så sentrale NSB-ansatte var på omvisning i disse fangeleirene. Thjømøe, 2013, 94

³⁵⁰ Basert på Thjømøe, 2013, 96, SA/Ellingsve-arkivet/20

³⁵¹ Basert på Thjømøe, 2013, 96, SA/Ellingsve-arkivet/21

ligge nær veier og ikke lenger unna byggeplassen enn tre kilometer i luftlinje. For å hindre at fangene skulle rømme, måtte leirene ikke ligge skogsområder, men i et oversiktlig landskap. Av rasemessige og sikkerhetsmessige grunner skulle de sovjetiske fangene holdes strengt adskilt fra lokalbefolkningen.³⁵² Fangeleirene fra Mo i Rana til Fauske ble bygget i takt med hvordan behovet vokste, noe som igjen førte til at flere leirer ble provisoriske og raskt satt opp, og at arbeidet var dertil dårlig utført.³⁵³

7.2 Oppsummering: Å velge krigsfanger

Fra det tidspunktet banedirektør Otto Aubert unngikk at det ble satt inn krigsfanger på Sørlandsbanen i september 1941 til januar 1942, skjedde det en utvikling i NSB. Bruk av fanger ble nå en nødvendighet dersom mer jernbane skulle bygges raskt nok. Denne modningen eller tilpasningen til en ny virkelighet når det gjaldt arbeidskraft, ble sterkt påvirket av presset fra Reichskommissariat, Wehrmacht og det NS-styrte Direktoratet for Arbeidsformidling og Arbeidsløshetstrygd. Den endringen som har skjedd i oppfatningen om bruken av krigsfanger, kan også til en viss grad skyldes at avgjørelsen var overlatt til anleggsledelsen på Nordlandsbanen, hvor Bjarne Vik var i en sentral posisjon, og det var jo her arbeidet skulle utføres. Behovet for mer arbeidskraft opplevdes nok sterkest her. Men som vi har sett, var heller ikke dette et enmannsverk – en rekke av NSBs ingeniører og ledere på Nordlandsbanen deltok i planleggingen av krigsfangenes ankomst. Filosofen Frode Nyeng understreker at «hvordan vi besvarer spørsmålet om individuelt versus kollektivt ansvar har også betydning for hvordan vi vurderer historiske feil».³⁵⁴ Han viser til NSBs og Norsk Hydros krigshistorie og bruken av fanger, og spør: «Kan vi si at ansvaret lå hos disse organisasjonene, eller må vi si at det handler om hvordan enkeltpersoner valgte å tilpasse seg under helt spesielle betingelser?»³⁵⁵ Nyeng understreker at dette må ha vært kollektive feilgrep. Det en ifølge ham kan lære av dette, er «hvordan kollektiv handling og ansvarsdeling kan bli til ansvarspulverisering under kritiske omstendigheter».³⁵⁶ En aksept for at krigsfanger skulle arbeide på det anlegget NSB selv ønsket å bygge, innebar, uansett motiv, at fanger ble

³⁵² Hatlehol, 2015, 230.

³⁵³ RA OT Einsatzgruppe Wiking Serie H Div. arkivmateriale Hg OT materiale L0001. Rapport datert 29. oktober 1942.

³⁵⁴ Nyeng, Frode, *Etikk og samfunnsansvar. Historie, teori og ledelse*, Abstrakt Forlag, 2011, 275

³⁵⁵ Ibid.

³⁵⁵ Davies, 2004, 11.

³⁵⁶ Nyeng, 2011, 275.

utnyttet. Det betyr likevel ikke at NSB ønsket at så skjedde, men at andre argumenter ble viktigere på et tidspunkt.

Flere av NSBs ingeniører deltok selv aktivt i forberedelsene før krigsfangene kom, og var også med på å kontrollere fangeleirene sammen med tyskerne for å se om de var klare til å ta imot fanger. Det dokumenterer hvor dypt involvert NSB faktisk var under prosessen før krigsfangene skulle komme. NSBs ledelse har etter alt å dømme tenkt gjennom ulike alternativer som, uansett hvilket perspektiv de vektla, ikke var uproblematiske. Spørsmålet er om NSBs øverste ledere hadde en plan for hvordan de skulle håndtere de kravene som de ble stilt overfor, eller om det kun resulterte i ad hoc-løsninger der de måtte velge mellom det onde og det minst onde. Viktigheten av å få bygget mer jernbane fikk forrang, slik at krigsfangenes skjebne ble underordnet dette hensynet, med NSBs aksept. Tyskernes ambisjoner og gjennomføringsvilje når det gjaldt opprustningen av det norske jernbanenettet, ga NSB en mulighet til å nå mange av selskapets egne mål som Stortinget ikke hadde bevilget penger til. Det kan ha vært et argument for at NSB ville delta i anleggsarbeidet med tyskerne til tross for konsekvensene av at krigsfangene kom.

8 Kollaborasjon og brutalitet – kollaborasjonens fjerde fase: oktober 1942–mars 1943

Høsten 1942 ble NSB involvert i de mest brutale sidene av tyskernes politikk. I oktober og november 1942 transporterte NSB arresterte jøder fra Oslo, Bergen og Trondheim til fangeleiren Berg utenfor Tønsberg og til Bredtveit fengsel i Oslo før de så ble sendt til Oslo havn. Der ventet DS «Donau» på jøder som skulle sendes til dødsleirer i Polen. Tyske myndigheter tok initiativet til deportasjonen, mens norske etater bidro til gjennomføringen.³⁵⁷ Den kollaborative prosessen mellom NSB og tyskerne fortsatte fra den tredje til den fjerde fasen.

En rekke internasjonale historikere har understreket hvilken svært viktig rolle tog spilte for gjennomføringen av forsøket på å utslette jødene i Europa. Historikeren Simone Gigliotti har derfor slått fast følgende: «Uten den rollen togene spilte i gjennomføringen av den ‘endelige løsningen,’ ville heller ikke konsentrasjonssystemet ha eksistert under de ekstreme forholdene okkupasjonsårene innebar.»³⁵⁸ NSBs rolle i deportasjonen har vært lite omtalt, og NSB selv har heller ikke fortalt noe om dette, noe som også gjør det vanskelig å tolke den faktiske situasjonen NSB befant seg i da deportasjonen skulle organiseres. Hva slags press ble NSB satt under, fantes det et handlingsrom? Det vet vi lite om, men det som kan dokumenteres, er at NSB deltok med mannskap og tog. Det eneste tilgjengelige kildematerialet som sier oss noe om NSBs faktiske rolle, er de telegrammene som blir brukt senere i dette kapittelet. Hvordan de NSB-ansatte i ledende posisjoner, og lenger ned i rekkene, reagerte på det som skjedde med jødene, vet vi ikke, ettersom det ikke finnes noen muntlige eller skriftlige kilder om dette. NSB valgte fra mai 1945 taushet om det som hadde skjedd, og det ble heller ikke stilt spørsmål til NSB om deltagelsen i deportasjonen. I ettertid har ingen av de NSB-ansatte som organiserte transporten og deltok i den, offentlig forklart noe om det som skjedde, hverken muntlig eller skriftlig.

Bakgrunnen for deportasjonen var denne: Tyskerne med støtte fra Nasjonal Samling hadde som mål at Norge skulle bli jødefritt. Dette kom til å innebære at jøder i Norge ble utsatt for en kombinasjon av økonomiske og fysiske overgrep. Den økonomiske likvidasjonen foregikk i Norge, mens den fysiske likvidasjonen skulle foregå i dødsleirer på kontinentet. For at det siste skulle skje, måtte jødene som ikke allerede hadde rømt, arresteres og transporteres ut av

³⁵⁷ Bruland, Bjarte, *Forsøket på å tillintetgjøre de norske jødene*, hovedfagsoppgave i historie, UiB, 1995, 26.

³⁵⁸ Gigliotti, Simone, *The Train Journey. Transit Captivity and Witnessing in the Holocaust*, Bergbahn Books, 2009, 212. Min oversettelse.

landet så raskt som mulig. De første togtransportene med arresterte jødiske menn kom fra Bergen og Trondheim til fengsler som Bredtveit og til Berg fangeleir utenfor Tønsberg i oktober 1942. Der ble de holdt fanget til kvinner, barn og eldre ble arrestert 26. november 1942. De jødene som ikke hadde klart å flykte, ble også sendt til Oslo havn der transportskip ventet på dem for utskipping til Polen. Etter at «Donau» forlot Oslo havn 26. november, fulgte flere skip med arresterte jøder. Siste stopp for transportene fra Norge var Auschwitz, der de fleste av dem ble drept etter ankomst. Historikeren Raul Hilberg har gått så langt som til å hevde at eksperter på trafikk- og rutetabeller var viktigere i gjennomføringen av Holocaust enn de som arbeidet med såkalte jødiske forhold.³⁵⁹ Forskjellen mellom hva NSB, og hva eksempelvis DRB foretok seg med hensyn til jøder som var tatt til fange, var at NSB kun deltok i den første delen av transporten til dødsleirene og ikke den siste og avgjørende.

8.1 NSB i et europeisk perspektiv

NSBs rolle i deportasjonen av jødene i Norge må forstås og settes inn i et europeisk perspektiv. Fra 1933 frem til Hitler-Tysklands nederlag var DRB ikke bare et redskap, men også et av naziregimets viktigste våpen i alle okkuperte områder. Halvparten av de jødene som ble drept av nazistene, var først blitt fraktet av DRB.³⁶⁰ DRB var med på å frakte anslagsvis 25 000 tyske jødiske menn til konsentrasjonsleirene Buchenwald, Dachau og Sachsenhausen. Nederlandske jernbanearbeidere bemannet eksempelvis tog fra Nederland i områder der Tyskland var i krig, og fraktet krigsviktig last tyskerne tok fra okkuperte områder. Samarbeidet med tyskerne innebar også at 98 nederlandske tog fraktet 112 000 jøder til dødsleirer.³⁶¹ Mellom mars 1942 og august 1944 fraktet det statlige franske jernbaneselskapet SNCF 76 000 jøder og flere tusen andre «uønskede» til konsentrasjonsleirer som Dachau og Auschwitz.³⁶² Mindre enn tre prosent av de 76 000 som ble deportert fra Frankrike til leirene, overlevde.³⁶³ Det danske statlige jernbaneselskapet, DSB, fraktet i oktober og november 1943 190 danske jøder til fangeleiren Thereisenstadt, og i en rapport om

³⁵⁹ Broch, 2014, 362.

³⁶⁰ Mierzejewski, 2000, 114.

³⁶¹ Rings, Werner, *Life with the Enemy, Collaboration and resistance in Hitlers Europe 1939–1945*, Weidenfeldt and Nicolson, 1982, 80.

³⁶² Reuters com., «France to pay 60\$ million for Holocaust victims deported by state rail firm», 5. desember, 2014

³⁶³ Det franske statlige jernbaneselskapet SNCF, som under 2. verdenskrig transporterte 76 000 jøder til dødsleirer, har forholdt seg på samme måte som NSB til sin krigshistorie. Det har derfor pågått en langvarig kamp for å få SNCF til å erkjenne sin rolle i det som skjedde. Ikke-franske jøder som ble deportert av SNCF, og deres etterkommere i USA, saksøkte selskapet da SNCF ønsket å bygge en hurtigtogbane i USA: I desember 2014 vedtok til sist den franske stat å utbetale 60 millioner dollar til Holocaust-ofre og deres familier i USA. Senere er det blitt kjent at SNCF i august 1942 krevde 166 618 francs for frakt av jøder av det franske innenriksdepartementet, slik også NSB fikk betalt for transporten av jøder.

transporten fra DSB het det at de ansatte opptrådte korrekt, og at transporten foregikk «uten incidenter». Sofie Lene Bak hevder at jødetransporten ved hjelp av DSBs egne folk er en illustrasjon av statsbanens tause og ukritiske samarbeid med okkupantene.³⁶⁴ Hun har derfor understreket at «[t]he rail staff all remained passive eyewitness to the brutal deportation of Jews. The line between involuntary passive and active collaboration are blurred.»³⁶⁵ Ifølge Bak var denne transporten noe ganske annet enn den administrative kollaborasjonen som den danske regjeringen hadde inngått med tyskerne da Danmark ble okkupert i april 1940.

NSB og personalet som organiserte transporten av jøder, kjente ikke den fulle konsekvensen av det de var med på, men de organiserte transporten til Oslo havn. Enkelte fanger som overlevde, har skrevet og fortalt om togtransporten til Oslo havn.³⁶⁶ 26. oktober 1942 ble alle mannlige jøder i Norge som ikke hadde rømt, tatt av Statspolitiet. De arresterte fra Østlandsområdet ble samlet på Bredtveit fengsel. Oppholdet der ble kortvarig. To dager senere, 28. oktober, ble, som det het i NSB-telegrammet, «259 fanger og 21 ledsagere» sendt videre i NSBs godsvogner fra Bredtveit til Berg fangeleir.³⁶⁷ I alt ble 336 jøder internert på Berg, der de ble igjen til de skulle sendes ut av landet. Fra NSBs trafikkavdeling gikk det 25. november 1942 et telegram til distriktskontorene i Drammen, Oslo og til stasjonsmesteren på Vestbanen i Oslo. Det var avdelingssjef Olav Holtmon ved NSBs trafikkavdeling som underskrev telegrammet som fortalte at ansatte fra disse distriktene skulle delta i en hemmelig operasjon sammen med det norske Statspolitiet:

Transport av 302 fanger + 25 voktere i G-vogner foregår 26/11 for statspolitiets regning slik: Fra Tønsberg i ekstratog ca. kl. 5.00 (innlasting ved Berg interneringsleir inntil kl. 5.30), fra Drammen kl. 8.30 med ankomst Oslo V kl. 10.05 hvorfra transporten skiftes til Utstikker 1 innen kl. 12.00. Regning utstedes av Tønsberg st., og sendes gjennom Dc hertil. Transporten skal hemmeligholdes.³⁶⁸

Fangene skulle «innlastes» og sendes fra fangeleiren Berg ved Tønsberg til Oslo i lukkede godsvogner, såkalte G-vogner. Godsvognene fra Berg til Oslo kom som planlagt til Vestbanen i Oslo ved titiden 26. november. Riktignok var det ikke 302 fanger, men 230 mannlige fanger

³⁶⁴ Bak, Sofie Lene, *Jødeaktionen oktober 1943. Forestillinger i offentlighet og forskning*, Museum Tusculums Forlag, 2001, 133.

³⁶⁵ Bak, Sofie Lene, *Between tradition and New Departure: The dilemma of Collaboration in Denmark*, i *Collaboration With the Nazis. Public discourse after the Holocaust*, Roni Stauber (red.), Routledge Jewish Studies Series, 2011, 122

³⁶⁶ Sachnowitz, Herman. Fortalt til Arnold Jacoby, *Det angår også deg*, Cappelen, 1978, 13.

³⁶⁷ RA NSB Trafikk, B-kopibøker nov. 1942–des. 1942, BC 0128.

³⁶⁸ Ibid.

som ble transportert.³⁶⁹ Toget stanset først da det hadde kommet til «et inngjerdet område ved det gamle skuret til Amerikalinjen».³⁷⁰ NSB fraktet også jøder fra Trondheim og Bergen til Oslo.³⁷¹

NSBs ledelse, og de ansatte som var med på de mange transportene av jødiske fanger til Oslo, kan ikke ha vært uvitende om at fangene skulle sendes ut av landet. Spørsmålet er likevel om NSB og de ansatte som var involvert i transporten, hadde et handlingsalternativ. Ludivine Broch hevder at SNCF mer var som et lite hjul – «a cog in a wheel of the Final Solution» på veien til dødsleirene.³⁷² SNCF var mer en tilrettelegger enn den som tok initiativ, ifølge Broch. Dette kan hevdes også var gjeldende for NSBs rolle. Telegrammet som varslet deportasjonen innad i NSB, var stemplet som hemmelig, og slik ble også historien om NSBs medvirkning til dette hemmeligholdt.

Den israelske historikeren Roni Stauber er, i likhet med Raul Hilberg, opptatt av byråkratiets rolle og oppsummerer hvordan offentlige tjenestemenn forholdt seg til deportasjonen av jødene blant annet i Norge, Nederland, Danmark, Belgia og Hellas. Tjenestemennene brøt med alle normer og forpliktelser som tjenestemenn, og som overordnede tjenestemenn valgte de å si ja til deportasjonen for at ikke noe «verre» skulle skje, hevder Stauber: «High ranking bureaucrats frequently justified their collaboration on the grounds of ‘the lesser of the two evils’».³⁷³ Det er ikke kjent om NSB eller noen av dets ansatte har brukt som argument at NSB måtte frakte jøder for å hindre at noe verre skulle skje. Hva slags press NSB ble stilt overfor, antagelig i første rekke fra Statspolitiet, kjenner vi lite til, og NSB har heller ikke sagt eller skrevet noe om det slik vi kjenner til dette. Etter alt å dømme må det ha vært samtaler eller forhandlinger mellom Statspolitiet og/eller tyske myndigheter og NSB, men noe referat eller dokumenter om dette er ikke kjente.

NSBs ledelse stilte ikke bare sine godsvogner til disposisjon, de ansatte var med på «innlastingen», transporten og logistikken helt fra de første jødene ble arrestert og til de var på plass på Utstikker 1. Fem dager før avdelingssjef Olav Holtmon skrev under på telegrammet om transporten av jøder, undertegnet han et Trafikk- og Takstsirkulær 276/42, som handlet om transport av krigsfanger. NSBs trafikkontor innskjerpet at disse transportene

³⁶⁹ Bruland, Bjarte, «Landet skulle tømmes for jøder», Aftenposten, 26. november 2015, 17.

³⁷⁰ Ibid.

³⁷¹ Sebak, Per Kr., *Vi blir neppe mange jøder her. Jøder i Bergen 1851–1945*, Vigmostad & Bjørke, 2008, 196.

³⁷² Broch, 2016, 165.

³⁷³ Stauber, Roni, *Introduction, Collaboration with the Nazis. Public discourse after the Holocaust*, Routledge Jewish Studies Series, Routledge, 2014, 5.

skulle foregå i hemmelighet i tråd med hva tyskernes Transportkommandantur (T. K.) hadde bestemt:

T. K. har gjort oppmerksom på at alle tjenestemenn har den strengeste taushetsplikt hva Wehrmacht-transporter angår og at det vil bli regnet som sabotasje ikke å følge foran nevnte bestemmelser.³⁷⁴

NSB transporterte krigsfanger så lenge okkupasjonen varte. Frakten av både krigsfanger og jøder var en del av et større bilde ettersom de to gruppene var to av hovedmålene i den tyske folkemordpolitikken. Det er ingen kjente eksempler på at NSB-ansatte har forsøkt å hjelpe jødiske fanger til å flykte. Etter alt å dømme bidro NSB-ansatte derimot til at sovjetiske fanger klarte å flykte fra en fangetransport ved Stange i Hedmark i april 1942. I alt 1100 sovjetiske fanger ble sendt med tog fra Oslo, og mellom stasjonen Tangen og Espa i retning Hamar stanset toget to ganger. Da klarte 72 av fangene å rømme gjennom gulvet de brøt opp. Ifølge forfatteren Odd Hjort-Sørensen er det «meget [som] tyder på at NSB-personell [...] har gjort sitt for å hjelpe fangene til å komme ut».³⁷⁵ Da togene stoppet opp, klarte også en del av fangene å rømme fordi dørene ikke var låst. Fangene som rømte, fikk i stor grad hjelp av lokalbefolkningen og av Hjemmefronten, som klarte å få en gruppe av dem over til Sverige. Flere av hjelperne ble selv tatt til fange av tyskerne med store konsekvenser for dem selv.

8.2 NSB gjorde som det ble bedt om

Den tyske folkemordpolitikken overfor jøder ble for alvor gjennomført i Norge høsten 1942. I likhet med en rekke andre europeiske jernbaneselskaper i land som var okkupert av Tyskland, deltok NSB i transporten av jødiske fanger ut av landet. Fengslingen og deportasjonen av jødene er ett av de dypeste sårene i norsk okkupasjonshistorie. NSBs bidrag til denne transporten er et uttrykk for hvor langt kollaborasjonsprosessen hadde utviklet seg mellom NSB og okkupantene. Samtidig med at NSB transporterte jødiske fanger på vei ut av landet, fraktet selskapet også krigsfanger fra de ankom Norge med skip til de steder der de skulle arbeide. «Donau», som fraktet jøder fra Norge, fraktet også krigsfanger til Norge.

NSBs bidrag til deportasjonen inngår i en større drøfting om institusjoner, statlige etater og byråkratiets rolle i Holocaust. Raul Hilberg har understreket at prosessen med tilintetgjørelse av jødene følger et mønster fra de første diskriminerende tiltakene til tilintetgjørelse og

³⁷⁴ NSB Sirkulære fra NSBs Hovedstyre 1942, Jernbaneverkets bibliotek.

³⁷⁵ Hjort-Sørensen, Odd, «Den store russerflukten i 1942», *Kaupang og bygd*, Hamar Historielag, *Årbok for Hedmarkmuseet*, 2008, 11.

konfiskasjon av personlige eiendeler. Ifølge Hilberg deltok byråkrater med «den samme profesjonelle pliktfølelse som med andre administrative oppgaver». Det var heller ikke nødvendig å ha «[e]n utpreget fiendtlig innstilling til jødene».³⁷⁶ Det finnes ingenting som tyder på at det skulle være spesielt antijødiske stemninger i NSB selv om selskapet stilte sine tog til disposisjon i Oslo, Bergen og Trondheim for frakt av fengslede jøder. Som jeg har vist, var det få medlemmer av NS i NSB. Det faktum at NSB bidro til deportasjonen av jøder må bety at de som var med på å organisere dette i NSB, etter alt å dømme må ha fulgt de ordrene de fikk fra sine ledere i NSB. Norske historikere har holdt seg unna dette temaet enten det er bevisst eller ubevisst, i motsetning til i andre land, der historikere har redegjort for hva jernbaneselskaper og ansatte deltok i.³⁷⁷ En mulig forklaring på denne tausheten må være at dette er en historie som ikke har passet inn i den dominerende fremstillingen av okkupasjonshistorien, særlig fordi statselskapet NSB deltok, og fordi NSB-ansatte som ikke var nazister, hjalp til. At norske jøder ble fraktet med tog til Vippetangen og «Donau», er blitt beskrevet av fanger som var med på togturen, men dette er ikke blitt koblet til NSB. Forklaringen kan muligens være at man har oppfattet dette som en ren tysk operasjon uten NSBs eller norsk medvirkning.

8.3 NS ville fjerne Hoff

I mars 1943 forsøkte Nasjonal Samlings sambandsmann i Arbeidsdepartementet, Hans Skarphagen, å fjerne NSBs generaldirektør Waldemar Hoff fra hans stilling. Begrunnelsen var at Hoff ifølge Skarphagen hindret medlemmer av NS i å få innflytelse i NSB. Skarphagen hadde som sambandsmann også et politisk ansvar for å følge med på utviklingen i NSB. 10. mars 1943 skrev han til ministerpresident Vidkun Quisling, der han klaget over forholdene i NSB og hvor ille NS-medlemmer der hadde det: «Flere av våre medlemmer våger ikke å gå med merke.»³⁷⁸ Han hevder at generaldirektør Hoff og hans nærmeste drev med «utstrakt terror» mot NS-medlemmer. Det tyske nazipartiet NSDAPs faglige organisasjon Fachgruppe Reichsbahn hadde med hjelp av Deutsche Arbeitsfront sikret seg en betydelig maktposisjon i DRB. Dette skjedde rett etter at Adolf Hitler ble rikskansler. Ganske umiddelbart startet

³⁷⁶ Hoffmann, Christhard, «Nasjonalhistorie og minoritetshistorie: Jødisk historiografi», i *Fortalt fortid. Norsk historieskriving etter 1970*, Jan Heiret, Teemu Ryymin, Svein Atle Skålevåg (red.), Pax forlag, 2013, 253.

³⁷⁷ Raul Hilberg, *Sonderzüge nach Auschwitz*, Dumjahn, 1981; Simone Gigliotti, *The Train Journey. Transit Captivity and Witnessing in the Holocaust*, Bergbahn Books, 2009; Rab Bennet, *Under the Shadow of the Swastika*, New York University Press, 1999; Alfred C. Mierzejewski, *The Valuable Asset of the Reich. A History of the German National Railway Volume 2 1933–1945*, The University of North Carolina Press, 2000; Andreas Engwert, Susanne Kill, *Sonderzüge in den Tod. Die deportationen mit der Deutsche Reichsbahn*, Böhlau Verlag, 2009.

³⁷⁸ RA/S – 3138 001/D/Da L0633, Dnr. 3299 Hans Skarphagen L-arkivet Oslo Politikammer.

NSDAP arbeidet med å fjerne venstreorienterte og jødiske ansatte i selskapet og erstatte dem partimedlemmer.³⁷⁹ Kanskje var det det som motiverte Skarphagens aksjon? Uansett gjorde han sitt ytterste for at NS skulle få innpass i NSB og for å få fjernet Hoff fra hans stilling. Skarphagen fant en mann han mente kunne og ville overta Hoff's stilling: Det var overingeniør Th. Bang i NSB, som også var villig til å dra på studietur til Tyskland for å lære av forholdene i DRB. Skarphagen lanserte sin plan overfor Oberstleutnant Stelzer i Wehrmachts Einsatzstab, men ifølge Skarphagen var mottagelsen «meget nedslående». Stelzer var klar i sin vurdering. Skarphagen oppsummerte dette slik: «Nasjonal Samlings forhold interesserte ikke Wehrmacht. Hovedsaken var at hjulene rullet. Det var intet til hinder for å skifte ut generaldirektøren, men da måtte Reichskommissaren ta ansvaret for følgene.»³⁸⁰ Skarphagens plan førte ikke frem, men episodenn indikerer at NSBs ledelse hadde et handlingsrom. Kjetil Braut Simonsen understreker i sin avhandling i historie at Nasjonal Samlings fremstøt også kunne komme i «konflikt med tyskernes krigsstrategiske og realpolitiske interesser.»³⁸¹ Den beskrivelsen kan nok stemme med NSBs situasjon.

For det tyske okkupasjonsregimet var tydeligvis ikke medlemskap i NS det avgjørende når det gjaldt NSB. NSB som organisasjon måtte fungere. Hans Skarphagens aksjon mot Hoff fant sted på et tidspunkt hvor krigsfangene var på vei til Nordlandsbanen, og ikke minst trengtes NSBs hele medvirkning til anleggsarbeidet. Det var ikke tidspunktet for å skifte ledere i NSB. I flere departementer fantes det dessuten lederstillinger som ikke ble overtatt av medlemmer av Nasjonal Samling. Eksempelvis fikk NS ikke innpass i deler av Forsyningsdepartementet og det etterfølgende Næringsdepartementet, og «Direktoratet for proviantering og rasjonering var blant annet ledet av en fremtredende motstandsmann gjennom hele okkupasjonen».³⁸² Som vi har sett, ønsket NS personalmessige endringer i NSBs ledelse, noe tyskerne ikke gikk med på. Tyskerne viste pragmatisme og ville tydeligvis ikke ødelegge det som var bra nok. Samtidig viser også dette at NS og Wehrmacht hadde ulike forhåpninger og forventninger overfor den aktuelle situasjonen. NS ønsket å posisjonere seg selv og styrke partiorganisasjonens innflytelse, og slik vi ser det med tilfellet Hans Skarphagen, så var det statlige NSB et sted der det kunne være muligheter for NS-innflytelse. Her kolliderte tysk

³⁷⁹ Mierzejewski, 2000, 4–5

³⁸⁰ Ibid.

³⁸¹ Braut Simonsen, 2016, 58

³⁸² Braut Simonsen, 2016, 284.

pragmatisme og med Skarphagens noe politisk naive forestilling om hva NS var i stand til å oppnå i ly av tysk okkupasjonsmakt.

Det ble ikke innsatt noen ny ledelse i NSB som ville hjelpe NS. Hvorvidt generaldirektør Waldemar Hoff og hans nærmeste stab ønsket å slutte i NSB, er det ingen tilgjengelige kilder som sier noe om. Uansett fortsatte de på sine poster. Landets nye ledere stilte ulike krav til statsbedriftene, og der NSB fikk fortsette med sine gamle ledere, var situasjonen en annen for de statseide våpenfabrikkene. Haakon Finne var direktør for Kongsberg Våpenfabrikk (KV), og det skulle vise seg at han og andre offiserer i fabrikkledelsen «kunne ikke arbeide for andre statsmakter enn den lovlige norske. Troskapseden kunne ikke brytes, de kunne ikke levere våpen til fienden.»³⁸³ Administrasjonsrådets Jens Bache-Wiig ivret for at Kongsberg Våpenfabrikk skulle produsere krigsmateriell i henhold til tyske behov. Finne trakk seg fordi han kun ville produsere sivilt og ikke militært materiell, og fikk følge av andre offiserer. Den nye direktøren for KV, avdelingsingeniør Thomas Mørk, fulgte regimets ønsker, og meldte seg da også inn Nasjonal Samling.³⁸⁴ Situasjonen ved den statseide Raufoss Ammunisjonsfabrikk (RA) var noe annerledes enn ved KV. I september 1940 godkjente Administrasjonsrådet at RA produserte våpen og ammunisjon for tyskerne, og det fortsatte statselskapet å gjøre okkupasjonen ut.³⁸⁵ RA skiftet toppsjef et år inn i okkupasjonen. Administrerende direktør Kolbjørn Jenssen ble i september 1941 erstattet, og avdelingssjef John Seeberg, som var medlem av Nasjonal Samling, overtok sjefstillingen.³⁸⁶ Etter bare en måned ble det en konfrontasjon mellom Seeberg og sjefen for RAs stålverk, Alf Nielsen, som ikke ville godta at stålverket skulle «ta på seg ordrer til Deutsche Wehrmacht».³⁸⁷ Dagen etter ble han også arrestert.

Situasjonen for NSB var en ganske annen. NSBs øverste ledere fra før 1940 ble ikke erstattet med nye ledere som var NS-medlemmer, og ingen av dem meldte seg inn i NS. Den eneste endringen på ledelsesnivået i den retningen skjedde først i 1944, da NS-medlemmet Adolf Jahr ble personalsjef. Han ble hentet fra NSBs egen administrasjon, og det førte ikke til personalpolitiske følger. Disse endringene hadde allerede skjedd.

³⁸³ Myrvang, Christine, *Troskap og flid, Kongsberg Våpenfabrikks historie 1814–1945*, Pax, 2014, 600.

³⁸⁴ Myrvang, 2014, 603.

³⁸⁵ Wang, 1996, 143

³⁸⁶ Wang, Thor, *RA i skuddlinja. Industriutvikling og strategiske veivalg gjennom 100 år*, RA, 1996, 143–144.

³⁸⁷ Wang, 1996, 144

Hvilke tanker NSBs toppledelse hadde om den situasjon NSB befant seg i og den utviklingen selskapet var en del av, vet vi lite om. NSBs ledelse kan ha handlet ut fra tanken om at det viktigste av alt var å beskytte NSB så godt det lot seg gjøre, og dermed beholde det som senere skulle bli karakterisert som «norsk ledelse», underforstått en ledelse hvor hverken NS eller tyskerne hadde tatt over. NSBs ledelse hadde også en lojalitet til sin arbeidsplass. Det å si opp sine stillinger kan ha vært vanskelig av flere grunner. Tyskerne kunne oppfatte det som en politisk protest, med de følger dette kunne få. Det å bli sittende kan forstås som en måte å beskytte NSB på, slik jeg tidligere har vært inne på. En viktig faktor i denne sammenhengen er at flere av de sentrale NSB-lederne hadde arbeidet i selskapet i svært mange år. Otto Aubert, som var NSBs banedirektør i alle okkupasjonsårene, ble ansatt i NSB i 1898 som ingeniør. Da okkupasjonen startet, hadde han arbeidet i 42 år i NSB og var virkelig en mann med lang fartstid. Generaldirektør Waldemar Hoff ble ansatt i 1906 i NSB som maskinkonstruktør. Bjarne Vik hadde arbeidet i NSB siden 1916 og ble overingeniør på Nordlandsbanen i 1940. Fin Hvoslef, som var overingeniør på Nordlandsbanen, ble ansatt i 1909, og samme år begynte også trafikksjef Olav Holtmon. Dette er bare noen eksempler som viser at det var veteraner som ble konfrontert med de tyske kravene, og de kan ha hatt en slags eiendomsfølelse overfor NSB, noe som kanskje bidro at de ikke ønsket å trekke seg tilbake.

Ønsket Londonregjeringen at NSBs ledere skulle holde «fortet» og forbli på sine poster? Noen dokumentasjon på det har vi ikke, men Trond Bergh, Harald Espeli og Knut Sogner hevder at Orklas samarbeid med okkupantene hvilte på en aksept fra regjeringen i London. De hevdet derfor også at det «[i] store trekk er [...] ingen tvil om at Orkla handlet i tråd med offisiell norsk politikk – med Londonregjeringen og motstandsbevegelsen».³⁸⁸ I dette lå det blant annet at det var viktig å holde «virksomheten i drift». En slik bevaringstanke kan kanskje forklare at så mange av NSBs ledere ble sittende og ta ansvar for de mange beslutninger som ble fattet. Den posisjonen må ha vært svært krevende og kanskje basert på en tro på at de kunne kontrollere situasjonen til NSBs beste. Det kan riktignok ikke belegges med kilder.

Hans Skarphagen, som senere skulle bli samferdselsminister, kritiserte ikke NSBs drift. Han ønsket å styrke Nasjonal Samlings posisjon i NSB. Tyskerne var vel derfor mer opptatt av å beholde Hoff og NSB-ledelsen enn å gi plass til flere NS-medlemmer i NSB. Skarphagens kuppertede forsøk på å fremme sitt partis interesse er et samtidig et uttrykk for den posisjonen

³⁸⁸ Bergh, Trond, Espeli, Harald, Sogner, Knut, *Brytningstider. Storselskapet Orkla 1654–2004*, Orion Forlag, 2004, 105

NSBs ledelse hadde i disse årene vis-à-vis tyskerne. Hoff fungerte, «hjulene rullet», det var godt nok for tyskerne til tross for at han ikke var NS-er. Det betyr ikke nødvendigvis at tyskerne var politisk fornøyd med NSB, men et politisk kupp overfor NSB ville sannsynligvis skapt større problemer. Det kan være en viktig årsak til at Hans Skarphagens aksjon mot Waldemar Hoff ikke lyktes.³⁸⁹

³⁸⁹ Nygaard, 2014, 232

9 NSB og bruken av fanger – kollaborasjonens femte fase: februar–mars 1943–mai 1945

Den femte fasen av kollaborasjonssprosessen mellom NSB og tyskerne ble innledet med at det tidlig på våren 1943 kom sovjetiske krigsfanger til NSBs verksted Marienborg i Trondheim og til Nordlandsbanen. Utnyttelsen av krigsfangene var en konsekvens av utviklingen av NSBs forhold til tyskerne. Med dette ble statsselskapet en del av det tyske slavarbeidersystemet, og særlig gjelder det situasjonen på Marienborg verksted, der NSB selv bestilte fanger som arbeidere.

NSBs verksteder trengte arbeidskraft ettersom kvalifiserte verkstedarbeidere og andre fagarbeidere var mangelvare i hele landet på grunn av tyskernes mange utbyggingsprosjekter. Spesielt akutt var mangelen på arbeidskraft i Trondheim, og selv om Marienborg var Trondheims største bedrift under andre verdenskrig med nærmere 600 ansatte, var det ikke nok. Til tross for at DRB tilførte NSB et stort antall både godsvogner og lokomotiver, var behovet for reparasjoner og vedlikehold stort. Willi Henne, som var leder for OTs Einsatzgruppe Wiking, ønsket seg 145 000 krigsfanger til Norge og at 120 000 av dem skulle brukes til jernbanebygging. Det viste seg å være helt urealistisk.³⁹⁰ Knapphet på arbeidskraft gjaldt for hele NSB-systemet dersom de tyske målene skulle nås.

Et år etter at Bjarne Vik hadde vært med på å beslutte at Nordlandsbanen skulle bygges med bruk av fanger, var han på plass i Trondheim som øverste sjef for Trondheim distrikt, inkludert Nordland fylke. Det innebar at han også hadde ansvar for NSBs verksted i Trondheim. I februar 1943 gjorde distriktssjef Vik det klart overfor de ansatte at det i nær fremtid ville komme sovjetiske fanger til verkstedet for å «utføre forskjellige arbeider».³⁹¹ Bjarne Vik kom med klare trusler til arbeiderne på Marienborg før fangene kom, og understreket at de som «må få befatning med de russiske fanger, må innta en absolutt korrekt holdning».³⁹² Det å hjelpe fangene til å flykte kunne i verste fall føre til dødsstraff i henhold til tyskernes forordning om de besatte norske områder, hevdet han.³⁹³ Meldingen fra Vik ble hengt opp på åtte steder i verkstedet slik at alle skulle bli advart mot å ha noe med fangene å gjøre, ut over det helt nødvendige. Fangene skulle være håndlangere for de norske arbeiderne. Ordren var klar: «Det er som det vil fremgå forbudt og straffbart å blant annet overlate

³⁹⁰ Hatlehol, 2015, 97.

³⁹¹ B-sirkulære nr. 58/1943 Russiske krigsfanger, Jernbanemuseets bibliotek, usortert mappe.

³⁹² Ibid.

³⁹³ Ibid.

krigsfangene sigaretter eller mat.»³⁹⁴ Fraternisering mellom krigsfangene og de norske arbeiderne skulle for all del unngås. I første omgang kom det elleve krigsfanger til Marienborg, men det var langt fra nok. Det trengtes mange fanger på Marienborg, og NSBs maskinsjef, Ingebrikt Grønningsæter, sendte 6. mars 1943 et brev til det NS-styrte Direktoratet for Arbeidsformidling og Arbeidsløshetsstrygd fordi det hadde kommet færre fanger enn hva han hadde bestilt. Grønningsæter var leder for NSBs sentrale verkstedsavdeling i Oslo. Direktoratet for Arbeidsformidling og Arbeidsløshetsstrygd hadde lenge lovet å hjelpe NSB med å skaffe krigsfanger som hadde kompetanse til den type arbeid:

Det blev bl.a. meddelt at det var lovet utlånt 15 arbeidere fra Glomfjord og 40 russiske fanger som skulde arbeide ved verkstedet i Trondheim. Det viser seg nå at arbeiderne fra Glomfjord ikke kommer og av de russiske fanger er det foreløpig bare 11 som er satt i beskjeftigelse.³⁹⁵

NSBs klage førte frem. Høsten 1943 skal det ha vært 65 sovjetiske krigsfanger i arbeid på Marienborg.³⁹⁶ Hvorvidt NSB brukte krigsfanger ved andre verksteder, er ikke klart. NSBs klage over at det antallet fanger som var lovet, men ikke hadde kommet, viser etter min mening hvordan krigsfangene var blitt mer enn en tvangsmessig nødvendig ressurs for NSB, kanskje mer en naturlig del av arbeidsstokken på grunn av mangelen på arbeidskraft. Det som ikke kan dokumenteres, er om NSB betalte for bruken av krigsfangene. Men andre firmaer som benyttet fanger, betalte for dette til Wehrmacht.³⁹⁷ Noen grunn til at NSB skulle slippe å betale for bruk av fanger er det vel neppe. Fangene arbeidet på Marienborg helt frem til okkupasjonen opphørte, ifølge den tidligere krigsfangen Nikolai Sjetsjegolkov, som selv skrev en bok om sitt fangeliv i 1964:

I slutten av 1943 ble 65 mann, og praktisk talt alle dem som hadde vært i leir på Skedsmo og Trandum, stuet inn i vogner og sendt til Trondheim. Leiren, en liten trebrakke omringet av piggrådgjerde, lå på en forhøyning. Herfra kunne en se byen omgitt av lave fjell og skogkledde åser. Vi ble tvunget til å arbeide i lokomotivstallen.³⁹⁸

Ifølge Sjetsjegolkov ble fangene satt til forskjellig arbeid, men de fleste ble «tilstillet bestemte

³⁹⁴ Ibid.

³⁹⁵ RA/S-2945/Dg/L0330, Arbeidskraft til NSBs verksteder, brev 6. mars 1943 til Direktoratet for Arbeidsformidling og Arbeidsløshetsstrygd, Mappe NSB.

³⁹⁶ *Marienborg verkstedforenings jubileumsskrift*, Statsbanens Verkstedsforening Trondheim, Norsk Jernbaneforbund, 1993.

³⁹⁷ Sæveraas, 88, 2017,

³⁹⁸ Et utdrag av boken *Norvesjkje byli* ble oversatt til norsk og gjengitt i *Marienborg verkstedforenings jubileumsskrift*, Statsbanens Verkstedsforening Trondheim, Norsk Jernbaneforbund, 1993.

verkstedarbeidere som håndlangere» som viste dem hva de skulle gjøre.³⁹⁹ Det betyr at de norske arbeiderne på denne måten ble en del av organiseringen av fangenes arbeid. Tyske soldater brakte fangene til verkstedet, vaktet, hentet dem og tok dem med seg tilbake til fangeleiren et stykke unna verkstedet. Men under arbeidets gang hadde etter alt å dømme NSB-ansatte kontrollen over dem. Det var nok bedre for disse fangene at de ble satt til å arbeide på verkstedet i Trondheim enn på Nordlandsbanen, der de måtte jobbe utendørs uansett vær. På Marienborg jobbet de innendørs, noe som var viktig ikke minst om vinteren, og de befant seg i et miljø hvor de norske arbeiderne hadde sympati med dem. I Bjarne Viks skriftlige forklaringer, og i avhør etter mai 1945, står det likevel ingenting om krigsfanger – og han ble heller ikke spurt om noen av fangene, hverken dem som var på Nordlandsbanen eller på Marienborg. I hvilken grad han hadde noen moralske anfektelser ved bruken av fanger, vet vi ikke. Noe slikt fremgår ikke av det han selv har skrevet eller uttalt seg om.

Ett år etter at NSB hadde godtatt at det skulle komme ny arbeidskraft til Nordlandsbanen i form av krigsfanger i januar 1942, var det fortsatt ingen fanger på plass. Mangelen på arbeidere var like stort, og NSB gjorde sitt for å rekruttere norske arbeidere ved hjelp av en reklamekampanje og en plakat som ble slått opp flest mulig steder. 12. februar 1943 gikk NSB ved selskapets overingeniør i Mo i Rana ut med plakaten «Nordlandsbanen»:

Etter konferanse med tyske myndigheter gjøres bekjent og da særlig for folk som kan tenke seg å søke arbeid ved Nordlandsbanen, at når Deutsche Wehrmacht understøtter dette anlegg, så er det i første rekke for å opphjelpe og understøtte kolonisasjon og bebyggelse av landsdelens indre distrikter. [...] Ved at arbeidsfolk søker til anlegget hvor det er gitt tilsagn om at de vil bli sikret god og tilstrekkelig forpleining, vil de bidra til landsdelens utbygging og til sikring av sin egen og sine familiers framtid.⁴⁰⁰

Hvordan rekrutteringen gikk, vet vi ikke, men på dette tidspunktet var mange av de potensielle arbeidere i denne delen av Nordland allerede hyret inn til anlegget. Men som vi ser av teksten, arbeidet NSB på dette tidspunktet med Wehrmacht om arbeidskraften til anlegget. OT var samtidig i ferd med å overta som NSBs samarbeidspartner når det gjaldt organiseringen av arbeidet. I april 1943, to måneder etter oppslaget, kom de første 500 sovjetiske krigsfanger til Mo i Rana, betydelig forsinket i henhold til de opprinnelige planene. Etter at de var blitt innkvartert, ble de satt til arbeid samtidig på anleggsområdet nord for Mo i Rana.⁴⁰¹ På det meste var det 12 312 fanger i arbeid på denne delen av Nordlandsbanen, ifølge

³⁹⁹ Ibid.

⁴⁰⁰ Plakat. Jernbanemuseet, Biblioteket, usortert arkivdel, Hamar.

⁴⁰¹ Michael Stokke til forfatteren, basert på dokumenter Stokke har fremskaffet, 2014.

NSB.⁴⁰² Fanger ble hentet til Norge av Wehrmacht, og den tyske hær hadde også ansvar for dem i Norge. Hver morgen ble fangene hentet fra leirene og drevet til arbeidsplassen av tyske soldater. Uansett vær- og temperaturforhold måtte fangene tidlig om morgenen gå til anlegget der arbeidet den dagen skulle foregå. Fangene ble satt til det tyngste grovarbeidet, som steinhugging, bæring av sementsekker, graving, trefelling og legging av jernbanesviller.⁴⁰³ Fra Mo i Rana til Fauske ble anleggsarbeidet delt opp i ulike anleggsavdelinger eller «baulos». Alle avdelinger brukte sovjetiske krigsfanger, også de avdelingene der NSBs anleggsavdeling hadde både ingeniører og egne norske arbeidere. På 11. avdeling hadde i desember 1943 NSB 702 norske arbeidere og 2002 sovjetiske krigsfanger. På 12. avdeling hadde NSB 146 arbeidere og 1051 krigsfanger, og på 13. avdeling 180 NSB-ansatte arbeidere og 380 krigsfanger.⁴⁰⁴ Dette dokumenterer hvor nær NSB og NSBs ansatte var de sovjetiske krigsfangene selv om de ikke skulle ha kontakt. Dette var det eneste anleggsstedet i Norge NSB-ansatte arbeidet der det også befant seg krigsfanger.

9.1 En avtale mellom NSB og OT

Det avgjørende spørsmålet på Nordlandsbanen var hvordan anleggsarbeidet skulle organiseres og ledes. Da tyskerne kom til Norge, samarbeidet NSB og Wehrmacht om byggingen av Nordlandsbanen sør for Mo i Rana. Hva slags samarbeid dette var, er ikke klart, men det er trolig at tyskerne stilte krav overfor NSBs anleggsavdeling om at arbeidet måtte intensiveres. Tyskerne hadde også med seg en stor kontingent med unge arbeidere, ikke minst av propagandamessige årsaker. Oberbauleitung (OBL), OTs organisasjon for jernbanebygging, overtok Wehrmachts plass våren 1943 på Nordlandsbanen og ble NSBs partner. Hans Renner, som ledet OBL, hevdet i mai 1943 at NSB ville bruke ti år på å få ferdig Nordlandsbanen til Fauske med det mannskapet NSB hadde. Han hevdet at kun 31 prosent av NSBs stab arbeidet fysisk med byggingen av banen, og at arbeidsmoralen deres var for slapp. Han truet derfor med å sette inn tyske firmaer og OTs egne spesialarbeidere, såkalte frontarbeidere. Renner krevde at det ble laget en ny samarbeidsavtale mellom NSB og OT og skrev selv et utkast 2. mai 1943.⁴⁰⁵ Generaldirektør Waldemar Hoff, banedirektør Otto Aubert og Hans Renner fra OTs OBL møttes for å bli enige om hvordan Nordlandsbanen skulle bygges ferdig så raskt som mulig. Renner krevde at NSB støttet opp om dette målet med alle midler og viste til at

⁴⁰² Ellingsvearkivet, dok 48, 49, 50, Statsarkivet, Trondheim.

⁴⁰³ Hatlehol, 2015, 242.

⁴⁰⁴ Denkiewicz-Szczepaniak, 2000, 112. Basert på RA,OT-abt. Bahnbau, E.9, OBL Nordlandsbahn, Streckernbesetzung. V. 3.1. 1943

⁴⁰⁵ RA OT Einsatzgruppe Wiking Hg OT materiale overlevert fra NSB 1988, Hg – L0003.

OT hadde et utmerket samarbeid med andre jernbaneselskaper, eksempelvis i Belgia og i Baltikum.⁴⁰⁶ NSB hadde etter alt å dømme få muligheter til forhandlinger. Renner stilte klare betingelser og ville disiplinere NSB. NSB ble uten tvil presset til å godta vilkårene. Resultatet var en avtale om hvordan anleggsarbeidet skulle organiseres. Nordlandsbanens overingeniør, Fin Hvoslef, og OT skulle i henhold til avtalen avklare i fellesskap hvordan arbeidet skulle drives videre. Det ble bestemt at OT skulle overta transport, materialforvaltning og anskaffelse av byggemateriale, mens NSB lovet at det skulle skaffes flere ingeniører til Nordlandsbanen.⁴⁰⁷ NSB beholdt det som var det viktigste for dem, nemlig kontrollen over deler av anleggsarbeidet. Emilia Denkiewics-Szczepaniak forklarer dette slik:

Sjefer for de enkelte avdelingene var norske ingeniører, og arbeiderne var fordelt mellom OT og Norges Statsbaner (NSB). NSB ansatte på hver avdeling både ingeniører, kontorpersonale og norske arbeidere, mens de fleste norske bedriftene underskrev avtaler med OT.⁴⁰⁸

Dette var nok det mest hensiktsmessige for tyskerne også ressursmessig. Sverre Lilleng var materialforvalter for NSB da Nordlandsbanen ble bygget nord for Mo i Rana. Det var en jobb han fikk etter at han hadde vært tvangsutskrevet anleggsarbeider på Nordlandsbanens 11. avdeling. Han har ganske inngående forklart hvor integrert NSBs anleggsorganisasjon var i selve anleggsarbeidet, og utdyper NSBs rolle under anleggsarbeidets gang. Blant annet forklarer Lilleng at han arbeidet «i regi av NSB», og at han ikke var «underlagt tysk ledelse». Som materialforvalter skulle han passe på NSBs utstyr fordi det «ofte var en sammenblanding av tyske firmaers og 11. avdelings eiendeler».⁴⁰⁹ Han forteller med overbevisning om hvor ille forholdene for krigsfangene var under arbeidet. Lilleng var et tidsvitne, og det spesielle var at han noterte det han så under arbeidets gang.⁴¹⁰

Et sentralt spørsmål er hvor stort ansvar NSBs ingeniører hadde over selve anleggsarbeidet. Representanter fra NSB har i flere sammenhenger understreket at de hadde den totale ledelsen over anleggsarbeidet, og at det var «norsk ledelse» eller «norsk arbeidsledelse».⁴¹¹ Uansett eksisterte den norske ledelsen på tysk nåde, og dersom denne ledelsen sviktet, ville tyskerne nok ha overtatt eller satt inn andre ledere.

⁴⁰⁶ Ibid.

⁴⁰⁷ Ibid.

⁴⁰⁸ Denkiewics-Szczepaniak, 110, 2000.

⁴⁰⁹ Lilleng, Sverre, *Krigstid. Ung trønder under 2. verdenskrig*, Tapir Akademisk Forlag, 2011, 138.

⁴¹⁰ Lilleng, 2011, 129–139.

⁴¹¹ Degenaars, Tom, *Nordlandsbanens anleggsingeniørers Gruppe, jubileumsskriftet til Jernbaneingeniørenes avdeling, Norske Sivilingeniørers Forening, 1991, 1.*

Overingeniør ved Nordlandsbanen, Fin Hvoslef, understreket i et dokument fra 1958 følgende:

Entreprenørfirmaene ble som nevnt tildelt hver sin linjestrekning og den hadde de å gjøre ferdig, vesentlig med krigsfanger og arbeidshjelp. Men det var jernbanens personale, som foretok utstikningen og hadde oppsynet og ansvaret for at arbeidet ble riktig utført.⁴¹²

Hvoslefs betraktninger om hva NSB gjorde og hvilke oppgaver NSBs ansatte løste, støttes av overingeniør Anton Faye, som også arbeidet med Nordlandsbanen. I et foredrag i 1955 uttalte han at «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. Rivninger og ubehagelige episoder var det selvfølgelig nok av, men en viss faglig samfølelse var det overfor OT», understreket han. Han hevdet også at OT «viste oss full tillit».⁴¹³ Erik Bjørnstad var en av de mange som deltok i arbeidet på Nordlandsbanen mellom Mo i Rana og Fauske, blant annet i 1944. Bjørnstad, som var anleggsarbeider på Nordlandsbanen og ble veisjef i Nordland etter at okkupasjonen var over, forklarte at NSB ledet anleggsarbeidet:

Et forhold som en kunne stusse over, var at NSB hadde fullstendig hånd om anleggsarbeidet. Med det voldsomme transportbehov som tyskerne hadde, ville det anses fristende at de presset frem en provisorisk jernbane som ville gi resultater i en fart. Men i den korte tiden tyskerne hadde vært i landet, hadde de sannsynligvis allerede fått respekt for at det norske frost- og teleproblemet ikke var til å spøke med og at en jernbane med hyppige avsperringer neppe ville ha stor transportverdi.⁴¹⁴

Da Bjørnstads tekst ble publisert i Rana Årbok i 1986, var NSBs ansvar for arbeidet på Nordlandsbanen aldri blitt forklart så direkte som det han gjorde. Artikkelen fikk imidlertid ikke noe etterspill og er ikke blitt brukt for hva den faktisk inneholder av opplysninger. Det avgjørende her er at Bjørnstad understreket at NSB hadde ansvaret for det meste når det gjaldt arbeidets gjennomføring, samt kontroll over det arbeidet som vanlige anleggsarbeidere gjorde. En rekke vitner og andre fra NSB som deltok i arbeidet på Nordlandsbanen, har bekreftet at NSB hadde et overordnet ansvar for anleggets gjennomføring: «Arbeidet ble derfor utført etter norske planer og ble ledet av jernbanens ingeniører, og fremfor alt, utførelsen skulle også godkjennes av disse.»⁴¹⁵ Bjørnstads tekst åpner for flere spørsmål. Betydde det faktum at arbeidet ble godkjent av NSBs ingeniører, at de også kontrollerte arbeidet til de utenlandske

⁴¹² Hvoslef, 1958, 115. Denne teksten finnes også som et PM skrevet av Hvoslef i 1946 da han fortsatt var overingeniør på Nordlandsbanen med base i Mo i Rana. Den ble gitt til kollegaen Hans Hjorthen, og hans sønn Per Gunnar Hjorthen har gitt en kopi til meg.

⁴¹³ SA/NSB/Ellingsve-samlingen mappe 20

⁴¹⁴ Bjørnstad, Erik, «Anlegg av jernbane i Øvre Saltdal», *Saltdalsboka*, 1986, 96–97.

⁴¹⁵ Ibid.

selskapene som deltok i anleggsarbeidet? Gjaldt også dette når disse selskapene brukte krigsfanger? Mange av dem gjorde nettopp det. Her er det fortsatt ubesvarte spørsmål om NSBs engasjement på Nordlandsbanen.

9.2 En ny generaldirektør

I mai 1944 hadde Waldemar Hoff vært generaldirektør i NSB i seks år. Da hans åremål var i ferd med å gå ut, ble distriktssjef Bjarne Vik innkalt til et møte med arbeidsminister Hans Skarphagen. Vik ble tilbudt stillingen som generaldirektør etter Hoff.⁴¹⁶ Da Vik ble ansatt i mai 1944, ble han anklaget av Hjemmefrontens Statstjenestemannsutvalg for å ha brutt den blokadeparolen som Londonregjeringen hadde erklært skulle gjelde alle offentlige stillinger fra mai 1943. Det var en blokade NSB selv ikke hadde fulgt opp. 13. juni 1944 ble dette pålegget om at ingen skulle søke eller overta nye stillinger i det offentlige sendt ut på nytt fra London over radio fordi det ikke var godt nok kjent. Statstjenestemannsutvalget hevdet samtidig følgende: «Det har imidlertid nå funnet sted et systemskifte i Statsbanens ledelse idet den naziinfiltrerte Bjarne Vik er utnevnt til generaldirektør.»⁴¹⁷ Det ble hevdet at Vik mer eller mindre var nazist. Som tidligere vist er Norsk Jernbaneforbund, i henhold til sin offisielle nettside, også i 2018 av den oppfatning at Viks ansettelse som generaldirektør innebar et systemskifte i 1944 med begrunnelsen at ledelsen av NSB ble overtatt «av nazister».⁴¹⁸ Hoff hadde ønsket å fortsette i sin stilling da Vik tok over. Alle de endringer som var ønsket fra tysk side, hadde NSB foretatt under Hoff. Og andre endringer skjedde ikke etter at Bjarne Vik overtok som generaldirektør. Dette er noe jeg kommer mer tilbake til del 3.

Høsten 1944 var det klart at tyskerne var i ferd med å tape på alle fronter. Men på Nordlandsbanen fortsatte arbeidet til siste stund. 14. oktober 1944 rykket sovjetiske tropper inn i Finnmark, og Kirkenes ble befrikket 25. oktober. Sverre Lilleng, som arbeidet for NSB som materialforvalter på Nordlandsbanen da andre verdenskrig gikk mot slutten, og har forklart at det ikke førte til noen endringer for krigsfangene, til tross for at alle forsto at det hele snart var over. Krigsfangene ble «behandlet like umenneskelig som før», ifølge Lilleng.⁴¹⁹ Hvordan NSBs ledelse og de ansatte reagerte da de forsto at okkupasjonen gikk mot sin avslutning, sier kildene lite om. Det finnes heller ikke noe skriftlig materiale tilgjengelig som tyder på at NSB ville avslutte samarbeidet med tyskerne på Nordlandsbanen

⁴¹⁶ RA/L-sak Oslo Politikammer Hnl. 117 (Bevisets stilling) Bjarne Vik, Ad. sak nr. 2606 / Bjarne Vik.

⁴¹⁷ Ibid.

⁴¹⁸ Norsk Jernbaneforbund, om forbundet, historie: 1944 www.njf.no.

⁴¹⁹ Lilleng, 2011, 160.

mot slutten av okkupasjonen. Den franske historikeren Christian Bachelier skriver i sin rapport om det franske statsjernbaneselskapet SNCFs virksomhet under andre verdenskrig at det skjedde en endring i samarbeidsviljen etter det tyske nederlaget ved Stalingrad i februar 1943. Det førte til at «one can see the clear failure of the spirit of collaboration, especially as management-level employees of the SNCF withdrew their support».⁴²⁰ At noe tilsvarende fant sted med NSBs ansatte, er ikke kjent. Som vi har sett, utviklet samarbeidet mellom NSB og tyskerne, i dette tilfellet OT, seg faktisk i en langt mer brutal retning våren 1943 da fangene kom til Nordlandsbanen. Flere NSB-ansatte rømte til Sverige fordi de hadde deltatt i motstandsarbeid og var redde for å bli arrestert, eller fordi de ikke ville være med på det som skjedde lenger. Andre viktige NSB-ansatte ble bedt av regjeringen om å komme til Stockholm eller London for å bidra med kunnskaper om transportsektoren. Regjeringen ville planlegge det som kunne skje når Tyskland led sitt store nederlag.⁴²¹

9.3 Oppsummering: Indirekte og direkte bruk av fanger

Det er et faktum at krigsfanger deltok som anleggsarbeidere på Nordlandsbanen i mer enn to og et halvt år da NSB hadde et operativt ansvar for anleggsarbeidet. OT kontrollerte gjennomføringen av arbeidet på et overordnet plan. Like lenge arbeidet krigsfanger i NSBs verksted Marienborg i Trondheim. Det er derfor vanskelig å konkludere annerledes enn at NSB utnyttet krigsfanger, men samtidig er det riktig å skille mellom de rollene NSB spilte når det gjaldt fangene på Marienborg og Nordlandsbanen. Jeg skiller altså mellom indirekte og direkte utnyttelse av fanger.⁴²² På Marienborg ser det ut til at NSB som organisasjon selv **direkte** brukte og utnyttet krigsfanger. Denne forståelsen av NSBs rolle forsterkes når vi ser hvordan NSB selv bestilte krigsfanger til Marienborg. Annerledes er situasjonen på Nordlandsbanen, men likevel kan det hevdes at NSB **indirekte** var med på bruken av krigsfanger fordi NSB ønsket å få bygget banen. NSBs ingeniører var med på å inspisere brakker og leirer der fangene skulle bo, og dessuten arbeidet NSBs ingeniører og anleggsarbeidere på banestrekningen der krigsfanger ble brukt av tyske firmaer. Uansett er det slik at NSB i løpet av noen måneder fra oktober 1942 til mars/april 1943 ganske drastisk endret sin rolle som deltager i den tyske okkupasjonen. Norges største statsselskap ble en

⁴²⁰ Bachelier, 1996, 20.

⁴²¹ Westlie, 2015, 163.

⁴²² I boken *Fangene som forsvant. NSB og slavearbeiderne på Nordlandsbanen*, skrevet av undertegnede, skiller jeg ikke tydelig mellom NSBs indirekte og direkte bruk av krigsfanger og på forskjellen på de rollene NSB spilte på Nordlandsbanen og på Marienborg verksted.

deltager i den mest brutale delen av okkupantenes politikk ved å delta i deportasjonen av jødene og ved å ta i bruk krigsfangene. Det kan vanskelig sies å være noe annet enn en seier for Tyskland. Som jeg tidligere har vist ønsket Hans Skarphagen å fjerne Waldemar Hoff fra stillingen som generaldirektør i NSB i 1943. Nå var situasjonen en annen, Hoff's åremål gikk ut og Skarphagen hadde fått mer politisk makt. Betyr det at Hoff sluttet at Skarphagen nå endelig hadde fått det som han ville? NSB ble ikke endret med Vik, de store endringene hadde skjedd, men riktignok kom en NS-er ny personalsjef i NSB på plass da Vik ble ansatt. Men NS hadde fått hånd om personalpolitikken allerede da Hoff var NSBs leder. NSB fortsatte som før.

Det var det tyske okkupasjonsregimet som presset NSB til å godta krigsfanger som arbeidskraft, men som vi har sett, gikk NSBs ledelse med på dette. Slik vi har vist i forbindelse med Sørlandsbanen, ønsket NSB i utgangspunktet etter alt å dømme ikke at krigsfanger skulle brukes til slavearbeid på Nordlandsbanen. Når dette fremsto som det eneste alternativet, ga NSBs ledelse seg også på dette punktet. At NSB selv tok i bruk krigsfanger slik NSB gjorde i Trondheim er også et uttrykk for en radikalisering av NSBs samarbeid med okkupasjonsregimet. Det skjedde på samme tid som Tyskland også foretok et skifte i sin krigspolitik. De tyske troppene mislyktes i å innta den strategisk viktige industribyen Stalingrad i 31. januar 1943. Det innebar et vendepunkt i krigen i øst. 18. februar 1943 proklamerte propagandaminister Joseph Goebbels derfor at hele Tyskland skulle mobiliseres i det han kalte «den totale krig».

10 Relativiseringen av fangenes liv

Hvordan reagerte NSBs anleggsarbeidere og ingeniører på sitt møte med krigsfangene? Endret deres syn på dem seg over tid? Zygmunt Bauman har understreket hvordan nazistene aktivt forsterket avstanden mellom fanger og vanlige sivile eller byråkrater. Ifølge Bauman skulle «menneskelige objekter» bli til «kvalitetsløse størrelser».⁴²³ Formålet med en slik prosess der mennesker etterhvert blir fratatt alle sine menneskelige kvaliteter er klart:

Økningen av den fysiske og/eller psykiske avstanden mellom handlingen og dens konsekvenser fører til mer enn at moralske hemninger oppheves; den svekker handlingens moralske betydning, og utelukker dermed all konflikt mellom ens personlige standard for moralsk anstendighet.⁴²⁴

I hvilken grad den type prosesser som Bauman beskriver, skjedde langs Nordlandsbanen, er det ikke lett å fastslå, men Wehrmachts leirsystem og måten fangene ble behandlet på, skulle etter alt å dømme bidra til at arbeiderne ikke skulle se på fangene som likeverdige, av frykt for at arbeiderne skulle hjelpe dem til å flykte eller at de skulle bli inspirert til å gjøre opprør mot fangevokterne. 41 år etter okkupasjonsårene trykket *Årbok for Rana* en artikkel Erik Bjørnstad skrev om sine opplevelser som anleggsarbeider på Nordlandsbanen. Hvem han arbeidet for er ikke oppgitt, men det kan være Arbeidstjenesten (AT). Bjørnstad forklarer at det var alvorlig syke krigsfanger ikke langt unna brakka i Saltdal der han selv bodde i 1944. Ifølge Bjørnstad holdt de norske arbeiderne seg «stort sett» seg friske, men dette endret seg drastisk da det utbrøt en alvorlig dysenteriepidemi våren 1944. Også mange nordmenn ble syke. Smittekilden var fanger: «Dette var for øvrig ikke rart når en tar i betraktning at drikkevannet ble tatt i elva. Denne var også avløp for bl.a. fangeleirene ovenfor hvor det utvilsomt var samlet mye smittefare. Sykdommen var alvorlig med bl.a. noen dødsfall.»⁴²⁵ Bjørnstad skriver ikke om fangene annet enn at de var smittekilden. Han nevner noen dødsfall som kan forstås som at det dreide seg om fanger. Det presiseres ikke. Det er ingen refleksjon over fangenes situasjon ut over at de var syke og smittebærere. Fangenes historie i Bjørnstads tekst hører ikke hjemme i hans fortelling om okkupasjonsårene, men kan oppfattes som en undertekst for å kunne fortelle hva som hadde skjedd de norske arbeiderne. Slik viser hans tekst hvilken avstand det var mellom fangene og anleggsarbeiderne. De levde i to ulike verdener, adskilt fra hverandre fysisk og psykisk. Denne avstanden ble opprettholdt med forbud mot enhver befatning mellom de to gruppene. De tyske vaktene hadde klare ordrer om

⁴²³ Bauman, 206, 59.

⁴²⁴ Ibid.

⁴²⁵ Bjørnstad, 1986, 104.

å hindre kontakt mellom norske arbeidere og fangene på anleggsplassene – og det med «alle midler».⁴²⁶ Kontakten med de norske arbeiderne kunne skade fangenes «holdning og arbeidsglede».⁴²⁷ De norske anleggsarbeiderne og fangene arbeidet ikke fysisk sammen eller samtidig, men arbeiderne så fangene, og det er vanskelig å tro at de ikke visste under hvilke forhold fangene måtte leve og arbeide. Erik Bjørnstad har nok også vært kjent med fangenes arbeids- og helsesituasjon, og han har forstått hva som var i ferd med å skje i leiren til fangene. Teksten skal ikke trekkes eller tolkes for langt, men den åpner for flere tolkninger; kanskje kan det forklares med at Bjørnstad ikke kunne gjøre annet enn å fornekte sin egen kunnskap om fangenes sykdom og situasjon for å beskytte seg selv. Vi vet ikke hvor representativ Bjørnstad er for den gruppen han her representerer. Vi vet heller ikke om Bjørnstads tekst ble skrevet umiddelbart etter at han opplevde episoden med fangene, eller om teksten ble skrevet, eller gjort ferdig, nær publiseringsdatoen 41 år etter okkupasjonen. I så fall ble Bjørnstads tekst basert på minner og erindringer hvis kvalitet kan være variabel. At han publiserer den så mange år etter okkupasjonsårene som i 1986, kan også tolkes som at han ønsket å vise hvordan han den gang oppfattet dette.

Nazistenes ambisjon var å forsterke forskjellen mellom de såkalt mindreverdige, og seg selv, det vil si det germanske folk. Utmagrede, slitne og ikledd filler fremsto fangene som noe annet enn mennesker og bekreftet med det nazistenes propaganda. Ikke alle klarte å neglisjere fangenes situasjon. Nordmenn som var med på anleggsarbeidet, reagerte og reflekterte åpenbart forskjellig på utnyttelsen og behandlingen av fangene. Men samtidig var nordmennene som arbeidet i nærheten av fangene, også vokst opp med en kulturell bevissthet om hvem de selv var. En slik selvbevissthet skapte nok distanse til de «andre», nemlig fangene. Benedict Anderson har understreket at det såkalt forestilte felleskap gjør at vi identifiserer oss med «vi-et» som avgrenser oss fra de «andre». Og «vi» er viktigere enn de «andre» når dette settes på spissen.⁴²⁸ Nasjonal Samling gjorde også sitt ytterste for å fremheve de norske arbeiderne og å gjøre stas på dem. NS og Sosialdepartementet etablerte organisasjonen Sol i Arbeid, som tilbød dem fritidsaktiviteter, kultur og underholdning. Sol i Arbeid var representert i 25 arbeidsleirer bare i Nordland.⁴²⁹ Det var en ganske stor aktivitet for å motivere de norske arbeiderne i brakkebyene langs Nordlandsbanen i NS' retning.⁴³⁰ For

⁴²⁶ Hatlehol, 2015, 230–231.

⁴²⁷ Ibid.

⁴²⁸ Referansen til Andersson er tatt fra Reitan, 2016, 9.

⁴²⁹ RA, NSBs baneavdeling, journalsaker 2600–2715, boks 1307, Skriv fra Oslo Trygdekasse, 24. januar 1944.

⁴³⁰ Bjørnhaug, Inger, Halvorsen, Terje, *Medlemsmakt og samfunnsansvar, 1935–1969*, 2009, Pax forlag, 153.

Sol i Arbeid eksisterte ikke fangene, og de er heller ikke nevnt i noen av organisasjonens mange skrifter.⁴³¹

Mange NSB-ansatte må ha vurdert krigsfangenes situasjon annerledes enn Erik Bjørnstad. Sverre Lilleng fra Trondheim reagerte kraftig på hvordan fangene ble behandlet. Lilleng understreker i sin bok om sine erfaringer fra Nordlandsbanen med all tydelighet at det var svært vanskelig å skulle arbeide på det samme anlegget der krigsfangene ble brutalt behandlet. Han kom til Dunderlandsdalen og Nordlandsbanen i mai 1944 etter å ha blitt sendt dit av Arbeidstjenesten (AT). Han ble vitne til, og så «på nært hold, at fanger kunne bli slått ned med geværkolbe og sparket i liggende stilling».⁴³² Han beskriver de utsultede menneskene slik: «Mange falt for skudd eller slag med geværkolber i tillegg til dem som stupte under marsj og arbeid, eller som ble erklært så udugelige at de ble ført bort. Til hva? Derom tier historien,» skriver han.⁴³³

I fagforeningsbladet Verkstedarbeider'n, som er utgitt av Statsbanenes Verkstedarbeiderforening, var det sommeren 2016 et intervju med den 95 år gamle Finn Sveen, som arbeidet på Marienborg under okkupasjonsårene sammen med sovjetiske krigsfanger. Han forteller at «slavearbeiderne var stolte og tøffe folk».⁴³⁴ Selv om de var krigsfanger, klarte de å opprettholde en grad av den menneskeligheten som nazistene forsøkte å ta fra dem. Så var også situasjonen ganske annerledes på Marienborg enn der Nordlandsbanen ble bygget. På Marienborg verksted arbeidet de norske arbeiderne sammen med fangene. Og selv om de norske arbeiderne ikke skulle ha kontakt med dem – så fikk de det.

Direktør og entreprenør Diderich H. Lund har forklart at han ville foretrekke å bruke krigsfanger fremfor nordmenn til å jobbe på Nordlandsbanen. Et stort antall nordmenn ble tvangssendt til anleggsarbeidet gjennom AT – Arbeidstjenesten. Lunds firma samarbeidet med entreprenørselskapet Eeg-Henriksen under arbeidet på Nordlandsbanen, blant annet mellom Rognan og Fauske. I et brev direktør Lund skrev til sin anleggssjef J. Kvarstein 29. mai 1943, hevder han at det «kan under disse omstendigheter naturligvis hende at vi blir tilbudt arbeidere enten fra den nasjonale arbeiderinnsats eller krigsfanger». Lund konkluderer da med at han ikke vil godta å ta imot arbeidere, det vil si norske arbeidere, fordi de er innkalt

⁴³¹ Westlie, 2015, 156. I alt 443 norske bedrifter finansierte Sol i Arbeids arbeid, inkludert lønn til organisasjonens 31 fast ansatte.

⁴³² Westlie, 2015, 124.

⁴³³ Lilleng, 2011, 156–157.

⁴³⁴ Verkstedarbeider'n, 1. juni 2016.

«under trussel om straff» og «mot sin vilje». Vedrørende krigsfangene blir konklusjonen den motsatte: «Annerledes stiller forholdet seg hvis vi anmodes om å beskjefte krigsfanger. Jeg har for min del ikke noe imot å ta disse i arbeide, og vi får da behandle dem, så bra som det etter forholdene er mulig for oss.»⁴³⁵ At krigsfangene ikke bare ble utsatt for tvang, men også sto i fare for å bli straffet og mishandlet med døden til følge, er noe Lund ikke har tatt inn over seg. NSBs avdelingsingeniør Bodvar Havig ledet arbeidet på denne strekningen av Nordlandsbanen, der det ble bygget en tunnel med blant andre sovjetiske krigsfanger.⁴³⁶

Avdelingsingeniør Anton Faye har forklart at NSB fikk klare meldinger om hvordan det sto til med fangene som ble brukt til anleggsarbeidet på banen. Mange av de ansatte fra OT var sivile og ikke militære, og var bekymret over hvordan den tyske hærens vaktmannskap behandlet fangene:

Helt til utpå høsten 1944 fikk vi således ukentlige rapporter med nøyaktig angivelse av antallet fanger i hver leir, utlendinger og tyskere. Vi kunne til og med snakke om så ømtålige ting som krigsfangenes behandling, og fikk forståelse av at her sto OT maktesløs fordi krigsfangenes både forpleinings- og kommandomessig var underlagt Wehrmacht.⁴³⁷

At NSBs ingeniører og andre NSB-ansatte derfor var klar over forholdene for fangene, er det liten tvil om. I «Sluttrapport for Nordlandsbanen Mo–Bodø», som NSB lot utarbeide for internt bruk i 1982, var det også et lite bilag der forholdene for fangene ble beskrevet. «Mange falt for skudd og kolbeslag under marsj eller arbeid, andre ble sendt til ‘sykehus’ og vendte aldri tilbake.»⁴³⁸ Ekstra ille var det om vinteren – og ikke minst på Saltfjellet. Der arbeidet «forfrosne, utsultede mennesker» med å bygge jernbane:

I tre vintre holdt de til der oppe i skrøpelige hytter med vegger som bare var noen få millimeter tykke, og som ga liten eller ingen beskyttelse når snøstormen raste over fjellet. Innvendig i disse ‘svensketelt’ var det køyesenger og en liten ovn.⁴³⁹

Fangene gikk «barføtt i tresko eller med sparsomme filler viklet om føttene stavrende i storm og snø» mens de ble «jaget av bevæpnede voktere», heter det i rapporten.⁴⁴⁰ Hvorfor

⁴³⁵ Lund, Diderich, *Fra Norges fjell til fjerne kyster*, Aschehoug forlag, 1972, 119.

⁴³⁶ Ellingsve, 1989, 48.

⁴³⁷ Faye, Anton Litt om Nordlandsbanen og dens saga, foredrag i Sulitjelma 12. mai 1955, mappe 20, Faye, Øverland, Kielland, Notater og foredrag, boks nr. 20–27, Ellingsvearkivet, Statsarkivet, Trondheim.

⁴³⁸ *Nordlandsbanens sluttrapport Mo–Bodø*, NSB, 1982, 163.

⁴³⁹ Ibid.

⁴⁴⁰ Robert Nordén var statssekretær i Samferdselsdepartementet i 1960 og ekspedisjonssjef i samme departement til 1969, da han ble ny generaldirektør i NSB. Overingeniør Sverre Skyberg, som arbeidet ved Nordlandsbanen, samlet stoffet, og skrev også rapporten sammen med Nordén, men uten at han er oppgitt som forfatter. Hvorvidt det var han som skrev det som står om krigsfangene, er ikke klart. Det avsnittet skiller seg på alle måter fra

rapporten ble skrevet først så mange år etter at anleggsarbeidet ble ferdig, er i likhet med forfatterens navn ikke kjent. Sluttrapporten om arbeidet ved Nordlandsbanen gjennomgår virksomheten til de ulike avdelingene som delte arbeidet på banen mellom seg. Det viktige er bilaget med sterke beskrivelser av forholdene for fangene som arbeidet der. En setning i rapporten oppsummerte det hele: «Tilværelsen for disse krigsfangene på Nordlandsbanen kan bare anes av dem som selv ikke var vitne til det som skjedde.»⁴⁴¹ Rapporten bekrefter hvor ille forholdene var for fangene, og vitnene var norske arbeidere og ingeniører.

En rekke uttalelser fra NSBs ingeniører og ansatte viser at de var fullt ut innforstått med forholdene krigsfangene arbeidet og levde under langs Nordlandsbanens trasé. Jeg tar det for gitt at NSBs ledelse ved hovedkontoret i Oslo også var klar over dette. Sosialpsykologen Harald Welzer har studert hvordan «helt vanlige mennesker» kan utføre de mest brutale handlinger. Noe slikt var NSB-ansatte ikke direkte med på, men NSB med hele sitt apparat var en av utbyggerne som i beste fall indirekte utnyttet fangene. Welzer legger blant annet stor vekt på samfunnsrelaterte og organisasjonsmessige forhold som forutsetninger for at personer både kollektivt og individuelt kan foreta seg ting man i utgangspunktet ikke kunne forestille seg at de var i stand til å gjøre. Welzer peker derfor på at:

Skal man lete etter gjerningskvinner og -menn og forklaringer på hvordan de kunne gjøre det de gjorde, kommer det altså an på hvilket potensial som forelå i utgangspunktet. Hvilke kollektive eller individuelle handlingsrom åpnet seg i den ene eller den andre retningen? Først mot en slik bakgrunn gir det mening å tenke over om det egentlig var så uventet, forunderlig eller uforklarlig, som aktørene tolket og vurderte det ut fra sine personlige handlingsrom.⁴⁴²

Hva de ansatte i NSB, og spesielt de som var med på anleggsarbeidet, syntes om at NSB sa ja til krigsfanger, vet vi lite om. Var de helt imot dette? Korpsånden i NSB var sterk, som det tidligere er blitt pekt på, og den skapte en sterk «identifikasjon med egen etat og utbredt interesse for denne». Det var en stolthet over å arbeide i NSB og samtidig være et «nødvendig hjul i et kjempestort maskineri».⁴⁴³ Denne holdningen gikk som tidligere nevnt i «arv» i NSB.⁴⁴⁴ Til tross for at NSB som bedrift var svært klassedelt, og selv om ledelsen «også [kunne] stå for en autoritær leder stil med betydelig befalingsmakt», var det derfor en sterk

resten av rapporten både i form og stil. Skybergs navn fremkommer i Jernbaneingeniørenes forenings jubileumsskrift 1891–1991, Norske sivilingeniører, Jernbaneverkets bibliotek.

⁴⁴¹ *Nordlandsbanens sluttrapport Mo–Bodø*, NSB, 1982, Jernbaneverkets bibliotek, 164.

⁴⁴² Welzer, Harald, *Gjerningsmenn. Hvordan helt vanlige mennesker blir masse mordere*, Forlaget Press 2013, 245.

⁴⁴³ *Jernbanen i Norge. 1840–1998*, NSB 1998, 12.

⁴⁴⁴ *Ibid.*

grad av lojalitet overfor ledelsen fra de ansattes side.⁴⁴⁵ Det skapte en lydighet fra de ansattes side ettersom de også var innforstått med at det som skjedde på Nordlandsbanen, var godkjent og akseptert av NSBs ledelse og av generaldirektør Waldemar Hoff.

NSBs strenge tjenestereglement og en langt på vei militær struktur disiplinerte de ansatte. Det kan være med på å forklare hvorfor så mange av dem fulgte NSBs ledelse da samarbeidet med okkupantene gikk videre. På samme måte har få av NSBs ansatte snakket om de ubehagelige konsekvensene av dette samarbeidet. Herbert C. Kelman og Lee Hamilton har beskrevet hvordan mennesker har en tendens til å ville foreta selv ulovlige handlinger på grunn av lydighet og autoritetstro: «Just as obedience follows from authority, crimes of obedience follow from the unrestrained or wrongful exercise of authority.»⁴⁴⁶ Årsaken til at noen deltar i en ulovlig eller en umoralsk handling, bunner i en feilaktig utøvelse av autoritet, hevder de to. Grunnlaget for deres konklusjoner baserer seg blant annet på en rekke sosialpsykologiske studier. De ansatte skulle følge de overordnedes ordrer, og noe annet var sikkert ikke mulig. I den grad de NSB-ansatte på et lavere nivå ble presset til å utføre noe med hensyn til krigsfangene som de selv ikke ville, eller som de opplevde som ubehagelig, lå hovedansvaret på et høyere nivå i NSB-systemet. En rekke NSB-ingeniører og andre har, som vi har sett, forklart seg om hvilken rolle NSB spilte under arbeidet på Nordlandsbanen. De har også på ulikt vis uttalt seg om fangene og hvordan NSB forholdt seg til dem. Men samtidig er det flere uavklarte spørsmål om hvordan NSBs anleggsledelse på Nordlandsbanen forholdt seg til krigsfangene ikke minst fordi Fin Hvoslef har understreket at det var «norsk ledelse» over anleggsarbeidet.

⁴⁴⁵ Ryggvik, 2004, 149.

⁴⁴⁶ Kelman, C. Herbert, Hamilton, Lee, *Crimes of Obedience*, Yale University Press, 1989, 307.

11 Flere argumenter for kollaborasjon

Da andre verdenskrig var over, hadde enkelte av de NSB-ansatte som hadde vært på Nordlandsbanen, behov for å forklare eller begrunne hva de hadde vært med på. Det gjorde de i ulike fora – de fleste interne, men også i form av foredrag. De få som har forsøkt å forklare seg skriftlig, har kommet med pragmatiske begrunnelser om nytteverdien av det de var med på. Dette kan også tolkes som et moralsk forsvar fordi Norge tjente på dette, siden de nye jernbanestrekningene ville komme til nytte etter at freden var et faktum.

Norsk ledelse over arbeidet er noe som går igjen i flere kommentarer, i tillegg til at NSB fikk arbeide i henhold til sine egne planer. For overingeniør Fin Hvoslef på Nordlandsbanen var det viktig at tyskerne «tross alt respekterte» NSBs egne planer: «En meget tungtveiende årsak til at nordmennene ble på sine plasser, selv om forholdene til tider artet seg slik at nesten alt annet var å foretrekke, var at tyskerne respekterte de norske planer, så vel for traseen som for arbeidets utførelse.»⁴⁴⁷ At det var norsk ledelse, ble enda en gang understreket i nekrologen over Hvoslef i 1961, som ifølge Aftenposten var skrevet av en ”av hans kolleger og venner”:

Da okkupasjonsmakten i 1942 satte full fart på anleggsarbeidet nordenfor Mo, ble det Hvoslefs sak å forsvare de norske synsmåter vedrørende arbeidet og å hindre – i den utstrekning det var mulig – at rene tyske situasjonsbestemte avgjørelser ble truffet uten de hensyn som fra norsk side måtte tillegges avgjørende vekt. [...] Det er Hvoslefs fortjeneste at Nordlandsbanens anlegg forble under norsk ledelse.⁴⁴⁸

Norsk ledelse blir brukt som et hedersord, uten at denne ledelsen ble kontekstualisert. Overingeniør Anton Faye hevdet i 1946 at NSB måtte gjøre sitt ytterste på Nordlandsbanen for at anlegget ikke ble en «tysk affære» og hevdet at det var «Statsbaneingeniørenes 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.»⁴⁴⁹ Da jernbaneingeniørenes avdeling av Norske Sivilingeniørers Forening skrev sitt jubileumsskrift, 30 år etter nekrologen over Hvoslef, var også historien om ingeniørene på Nordlandsbanen med. I avsnittet om perioden 1940-45 på Nordlandsbanen fra 1991 blir den norske ledelsen fremhevet av jernbaneingeniøren Tom Degenaaars: «Det bør nevnes at dette anlegg beholdt sin norske arbeidsledelse. Dette kunne til en viss grad sikre arbeidets kvalitet [...]»⁴⁵⁰ Degenaaars fremholder, altså nærmere 50 år etter at verdenskrigen var over, at NSB ledet arbeidet på baneanlegget. En refleksjon over hva

⁴⁴⁷ Hvoslef, 1959, 115.

⁴⁴⁸ Aftenposten 3. mars 1961.

⁴⁴⁹ RA L-sak Oslo Politikammer Hnl. 117 (Bevisets stilling) Bjarne Vik, Ad. sak nr. 2606.

⁴⁵⁰ Degenaaars, 1991,1.

ledelse over arbeidet innebar, hadde kanskje vært på sin plass. Insisteringen på at det var norsk ledelse over arbeidet er en fortelling om okkupasjonsårene som, etter alt å dømme, relativt kritikkløst hadde festet seg i NSB-systemet og hos NSBs ingeniører.

Sverre Møller, som var overingeniør på Nordlandsbanen og ansatt av NSB, fortalte om bruken av fangene rett etter at okkupasjonen var over – og kom også med en forklaring:

Det lå nokså nær å bruke krigsfangene til forseringsarbeidet ved anleggene, det ble særlig på Nordlandsbanen nordover fra Dunderlandsdalen satt inn tusenvis av russiske, polske og serbiske krigsfanger til anleggsarbeid, i alt ca. 15 000 russere, ca. 1 000 polakker og ca. 1 000 serbere, foruten ca. 2 000 tyske arbeidere tilhørende Organisation Todt som ledet fangenes arbeid.⁴⁵¹

At det lå «nokså nær å bruke krigsfangene til forseringsarbeidet ved anleggene», vitner om en praktisk og pragmatisk holdning til krigsfangene. Spørsmålet er om Møller uttrykte en holdning som var utbredt blant NSBs ingeniører på banen. Her mangler det gode kilder. Sverre Møller er den eneste av NSBs ansatte på ledelsesnivå som konkret forteller noe om fangene.

Overingeniør Fin Hvoslef var en av dem som, i et foredrag han holdt i NRK i juni 1946, gikk langt i å begrunne samarbeidet med tyskerne på Nordlandsbanen. Deler av dette foredraget ble trykket i NSBs blad *Vårt Yrke* i 1958. Han hevdet at anleggsarbeidet skulle komme Norge «til gode»: «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.»⁴⁵² Hvoslef bedyrte at NSBs ansatte bygget jernbane med «god samvittighet», men gikk også lenger enn som så:

Mange vil kanskje spørre hvordan norske arbeidere og funksjonærer med aktelse for seg selv, kunne søke eller fortsette å arbeide ved Nordlandsbanen, som jo i denne tid måtte ansees for å være av stor strategisk betydning for tyskerne. [...] Jo. Forklaringen er nokså liketil. Som før nevnt var det en oppgave av store dimensjoner å bygge Nordlandsbanen frem til Rognan eller Fauske – og så måtte den bygges for at den skulle komme til nytte.⁴⁵³

Uttalelsen kan muligens oppfattes som et forsvar for hva han var med på. At de norske arbeiderne så med aktelse på seg selv, kan ikke ha vært enkelt all den tid krigsfangene ble behandlet som de gjorde, og Hvoslef var selv på Nordlandsbanen. NSBs nye generaldirektør, Kristian Løken, forklarte i et foredrag i NRK 20. juni 1945 også hvor viktig det var at

⁴⁵¹ Møller, Sverre, «Norsk rapport», *Nordisk Järnbanetidsskrift* Nr. 12 1945, 353

⁴⁵² Hvoslef, 1958, 115.

⁴⁵³ Ibid.

anleggsarbeidet skulle komme til «nytte» når verdenskrigen var over: «Også ved linje og stasjoner ved driftsbanene ble det fremtvunget adskillige utvidelser og forbedringer som vil komme til nytte i fremtiden.»⁴⁵⁴ I motsetning til Sverre Møller nevnte han ikke krigsfangene. Holdningene blant NSBs ansatte kan minne om det Peter Hayes skriver om ansatte og ledere i den tyske industrifabrikken IG Farben under nazitiden.

[T]hey relieved themselves of the obligations to make moral or social judgments or to examine the overall consequences of their decisions – The professional spirit, with its glorification of partial, even tunnel vision helped Farben's leaders to evade these [moral] difficulties.⁴⁵⁵

Ledelsen i IG Farben tok et valg slik at de fikk gjennomført det de ville, uten å ta hensyn til de moralske og sosiale konsekvensene dette ville få for andre. Hayes hevder også om IG Farben at lederne hadde et «tunnelsyn» som forsterket og bidro til at de overså de moralske problemene de faktisk sto overfor. En slik tankegang kan oppfattes som apolitisk, men konsekvensene av de beslutningene som ble tatt, fikk likevel store politiske ringvirkninger. Å fremholde at NSBs arbeid på Nordlandsbanen var til nytte og til gode for Norge, kan også tolkes som et forsøk på å tildekke eller glatte over det faktum at NSB faktisk ble et redskap for tyske interesser samtidig som det kan hevdes at NSB fikk mye ut av samarbeidet med tyskerne.

Fin Hvoslef har ytterligere understreket betydningen av at NSB hadde kontroll over arbeidet ved at «jernbanens folk [hadde] i sin makt å godkjenne eller forkaste et arbeid og forhindre at det ble bygget en krigsbane i stedet for en stambane».⁴⁵⁶ Med stambane skal det forstås at det var en bane bygget langt mer grundig og ordentlig enn en krigsbane, som skulle bygges raskere, og ha mer enn verdenskrigens behov som sitt formål. En stambane var noe som Norge kunne ha nytte av i fremtiden, i motsetning til en krigsbane .

Ønsket om å bevare det som ble bygget i fredstid, fikk også andre følger fordi norske myndigheter i London og næringslivet advarte mot militære aksjoner eller sabotasje mot blant annet jernbane og industrianlegg. Senhøstes 1944 var det klart at Hjemmefronten ville aksjonere mot anleggsarbeidet på Nordlandsbanen. Hjemmefronten sendte 22. november et brev til regjeringen i London der den ba om tillatelse til å gå til aksjon. Begrunnelsen var at Hjemmefronten fryktet at norske jernbaneansatte måtte hjelpe den tyske hær som ville

⁴⁵⁴ Løken, Kristian, 20. juni 1945, NRK, Nasjonalbibliotekets digitale arkiv.

⁴⁵⁵ Broch, 2014, 361.

⁴⁵⁶ Hvoslef, 1958, 114/115.

evakuere Nord-Norge etter at sovjetiske tropper hadde rykket inn i Finnmark. Men Forsvarets overkommando (FO) sa nei til at Nordlandsbanen skulle skades. «Svaret var negativt, intet skulle gjøres hverken med hensyn til jernbanens folk eller sabotasje», het det i Hjemmefrontens oppsummering av brevet fra FO. Hjemmefronten var helt uenig og avviste at det skulle være fare for represalier dersom det ble aksjonert: «Vi er redd for at grunnen til dette delvis er at Regjeringen og F. O. har inntrykk at vi her hjemme frykter for aksjoner som bringer represalier. Slik var kanskje forholdet for et år siden, men ikke nå. Vi mener det er galt å ikke gjøre noe.»⁴⁵⁷

Norske eksilmyndigheter argumenterte svært ofte mot sabotasjeaksjoner i Norge – ikke minst mot jernbaneanlegg. Holdningen i regjeringen og den militære ledelsen i London var å bygge opp en militær organisasjon som kunne «medvirke ved en invasjon» i Norge og at «sabotasje i ventetiden ville være uriktig, men sabotasje burde forberedes, så den kunne settes i verk, når krigshandlinger var forestående».⁴⁵⁸ FO mottok også krav om at det måtte igangsettes aksjoner fra Norge. Kodenavnet R henstilte til FO å gå inn for mer «omfattende bombing av kommunikasjonsmidler» derunder «jernbaneknutepunkter, broer og krigsviktige fabrikker».⁴⁵⁹ Det ble avvist. Norsk Hydro ble i særlig grad utsatt for alliert bombing. I juli 1943 ble Nordisk Lettmetalls fabrikk på Herøya bombet i likhet med Hydros gjødsselfabrikk. Aksjonen ble møtt med sterke protester fra det offisielle Norge i London. Hydros direktør Bjarne Eriksen protesterte på det kraftigste, mens kjemiprofessor og major i FO, Leif Tronstad, oppfattet bombingene som en skandale og en «landsulykke».⁴⁶⁰ Historiker Olav Njølstad oppsummerer at Leif Tronstad tok til orde for «beskyttelse, snarere enn ødeleggelse, av en krigsviktig industriell produksjonskapasitet i Norge».⁴⁶¹ Begrunnelsen var at dette kunne «tjene norske etterkrigsinteresser».⁴⁶² Kjell Meinich Olsen, som var juridisk direktør i Norsk Hydro under okkupasjonen, uttalte etter 1945 at Norsk Hydro gjennom Norsk Lettmetall hadde skapt en betraktelig «etterkrigsverdi».⁴⁶³ Også fra Stortingets talestol ble det i 1946 understreket at det var en verdi i det som ble bygget under okkupasjonsårene – ikke minst av jernbane. Stortingetsrepresentant Laurits Grøndal fra Arbeiderpartiet sa i en debatt om NSB 19. mai 1946 at det lå «en verdi i det som er gjort under okkupasjonstiden, selv om en stor del av

⁴⁵⁷ Omang, Reidar, *Regjeringen og Hjemmefronten under krigen*, Aschehoug forlag, 1948, 503.

⁴⁵⁸ Omang, 1948, 31.

⁴⁵⁹ Omang, 1948, 202.

⁴⁶⁰ Gjølme Andersen, 2005, 426.

⁴⁶¹ Njølstad, Olav, *Professor Tronstads krig. 9. april 1940–11. mars 1945*, Aschehoug forlag, 2012, 256

⁴⁶² Ibid.

⁴⁶³ Storeide, Anette, *Norske krigsprofitører. Nazi-Tysklands velvillige medløpere*, Gyldendal Norsk Forlag, 2014, 385.

dette arbeidet ikke var ferdig da tyskerne mistet taket.» Grøndal arbeidet som førstefullmektig i NSB og ved Drammen stasjon under verdenskrigen.⁴⁶⁴

Det å utnytte tyskernes ambisjoner under krigstiden og samtidig bevare og beskytte det som ble bygget på Nordlandsbanen, ser ut til å ha vært et mål – også for NSB. NSB hadde på det tidspunktet en plan om å fortsette byggingen av jernbanen til Narvik og kanskje enda lenger, og NSB ville utnytte det arbeidet tyskerne måtte gi opp. Etter andre verdenskrig lanserte også Nordland fylkes jernbanekomiteé og Troms jernbanekomiteé sin versjon om hvorvidt arbeidet som ble utført på Nordlandsbanen under andre verdenskrig, hadde kommet til nytte: «Vi har full rett til å glede oss over, at den er nådd så langt som den er, det er et av meget få positive goder som tyskerne har etterlatt seg. Da banen ikke ble bygget for våre blå øynes skyld, men av utpregede militære årsaker.»⁴⁶⁵ At anlegget hadde nådd så langt var et argument Nordland fylkes jernbanekomiteé brukte for at anleggsarbeidet burde fortsette. Dette blir også understreket i det faktum at NSBs Hovedstyre med generaldirektør Egil Sund 14. januar 1946 foreslo overfor Arbeidsdepartementet at nordmenn som var dømt for landssvik kunne brukes som «tvangsarbeidere» på strekningen Fauske-Korsnes. Mindre enn et år tidligere hadde sovjetiske krigsfanger deltatt i byggingen av jernbanen i retning mot Narvik samme sted, men nå skulle norske fanger overta den samme strekningen. NSBs overingeniør Harald Øverland i Fauske utviklet denne ideen videre og skrev blant annet i mars 1946 at de dømte landssvikerne måtte «læres opp i jord og fjellskjæringer, før de kunde gjøre nytte for sig som anleggsarbeidere, og først senere settes inn i det ikke ufarlige arbeide i tunnelene.»⁴⁶⁶

11.1 Oppsummering: En historie å leve med

De viktigste begrunnelsene for at NSB og NSBs ingeniører deltok i anleggsarbeidet er, slik jeg forstår det, for det første at de beholdt ledelsen over arbeidet (norsk ledelse), og for det andre at de også slik har sikret kvaliteten på anlegget (en stambane). Det ble også brakt inn et tredje argument av nasjonal karakter: Det ble hevdet at arbeidet NSB var med på, kom landet til nytte. Altså den begrunnelse at de tjente landet, en begrunnelse som også pekte fremover, inn i etterkrigstiden. Sammen utgjør disse argumentene en sterk profesjonsbasert forklaring og er langt på vei også et forsvar for NSBs tilstedeværelse under arbeidet på Nordlandsbanen. Det innebar at NSBs deltagelse og samhandling med tyskerne i liten grad ble problematisert.

⁴⁶⁴ Westlie, 199, 2015.

⁴⁶⁵ Thjømøe, 2013, 77.

⁴⁶⁶ Statsarkivet i Trondheim, NSB 5. 005 – 6. 002, Politi, presse, militærsaker, fangeleirer, Boks 110, Hylle D/1/1/5/0/1/6

Det kan tolkes som at de med dette verdsetter og er stolte av det de gjorde, fordi de i en vanskelig situasjon utnyttet tyskernes ambisjoner om omfattende utbygning av jernbanen. De virker tilsynelatende sikre på at de tok fornuftige beslutninger basert på sine forståelser av hva som var det riktige, og hva som var ingeniørenes oppgave som ansatte i NSB. Ikke minst fremholder de at de opptrådte profesjonelt. Til dette kan det hevdes at NSBs store hovedadministrasjon kan defineres som å ha vært en byråkratisk organisasjon i tråd med Max Webers oppfatning om et idealbyråkrati rensset for ideologiske oppfatninger. Dette byråkratiet består av «fagmenn som ikke engasjerer seg personlig, og derfor er strengt saklige».⁴⁶⁷ Jo mindre «menneskelig» byråkratiet blir, desto mer lykkes det, fordi «kjærlighet, hat og alle rent personlige følelser og uberegnelige elementer sjaltes ut under embetsutøvelsen».⁴⁶⁸ NSBs ledere sa kanskje ja til at det skulle settes inn krigsfanger for å hindre at et nei skulle få konsekvenser for dem selv. De handlet kanskje i den tro at beslutningen ikke hadde noe med dem selv å gjøre, og at heller ikke følgene av dette skulle bety noe for dem. Det å legge hovedansvaret på de tyske okkupantene og å hevde at NSB ikke hadde noe annet valg enn å si ja, kan ha vært en måte for NSB og dets ansatte å forsvare seg på, både overfor seg selv og andre. Slike argumenter dukker riktignok ikke opp i noen forklaringer eller begrunnelser fra NSBs side i de studiene jeg har foretatt. Men dette er en hypotese. Når de problematiske sidene ved anleggsarbeidet ble neglisjert etter andre verdenskrig, ønsket NSBs ingeniører trolig å legge alt bak seg med løftet hode. Dette er en historie omgitt av det Jay Winter kaller en strategisk taushet, der det ble tiet om det problematiske:

Here silence is deliberately chosen in order to suspend or truncate open conflict over the meaning and/or justification of violence, either domestic or transnational. The hope here is that the passage of time can lower the temperature of disputes about these events, or even heal the wounds they cause.⁴⁶⁹

Det er rimelig å anta at de dermed etablerte en selektiv historie om egen innsats, en historie som var den enkleste å leve videre med.

⁴⁶⁷ Weber, Max, *Makt og byråkrati*, 2. utgave, 4. opplag, Gyldendal Norsk Forlag, 1995, 128.

⁴⁶⁸ Ibid.

⁴⁶⁹ Winter, 2010, 5.

Del 3 NSB ville legge okkupasjonen bak seg

12 Oppjøret som ikke ble noe av

Da freden kom til Norge i mai 1945, ble det klart at titusener av utenlandske krigsfanger hadde vært utsatt for brutalitet, hardt arbeid og omfattende prøvelser i store deler av landet. Så svært mange av dem døde. Det var også situasjonen på Nordlandsbanen. Et stort redningsapparat ble satt i gang blant annet i fangeleirene langs Nordlandsbanen. Leiv Kreyberg, professor i medisin og major i forsvaret, var blant dem som forsto hvor alvorlig situasjonen var for fangene langs Nordlandsbanen og mange andre steder i Norge allerede lenge før okkupasjonen var over. 1. september 1944 slo han alarm om krigsfangenes helsesituasjon overfor regjeringen, etter at han hadde mottatt rapporter om situasjonen for fangene i Norge. Han arbeidet i Forsvarsdepartementet i London og var blant annet med på å organisere den militære sanitetstjenesten som skulle organiseres etter at freden hadde kommet til Norge. Kreyberg skrev derfor en ny rapport til forsvarsminister Oscar Torp, der han konkluderte med at krigsfangenes helsetilstand i Nord-Norge og spesielt langs Nordlandsbanen var svært dårlig:

Det vil være klart at alle fangene hurtigst mulig må legeundersøkes i sine leirer, eller i samleleire [sic] og at forsendelse videre til nye steder kan foregå med sikkerhet efterat en tilfredsstillende utskilling har funnet sted, inklusive masseavlusning og oppkleing.⁴⁷⁰

Men forsvarsministeren reagerte ikke på Kreybergs rapport og hans advarsel eller på andre rapporter som ble sendt til regjeringen ifølge Kreyberg selv. Han hevdet at det kunne være enda flere krigsfanger enn antatt i Norge. 22. januar 1945 oppsøkte Kreyberg derfor sosialminister Sverre Støstad for å gjøre det klart at hjelpeinnsatsen overfor fangene måtte planlegges.⁴⁷¹ Omfanget og alvoret ved det som foregikk på Nordlandsbanen, var nå klart.⁴⁷² Kreyberg fikk til sist i oppdrag å reise til Norge når tyskerne hadde lagt ned våpnene, for å lede arbeidet med å hjelpe krigsfangene i Nordland. Hjemme i Norge, da freden var et faktum, oppdaget han at helsesituasjonen til de frigitte fangene i leirene han besøkte, var dramatisk dårlig. Han og hans hjelpere gikk umiddelbart i gang med å forsøke å redde livene til de sykeste med det utstyret de hadde: «I de fleste leirene var det hungersykdommer med ødemer og sterk avmagring. Jeg hadde selv ikke anledning eller

⁴⁷⁰ Kreyberg, Leiv, *Kast ikke kortene: I sanitet og utenfor under krigen 1940–45*, Gyldendal, 1978, 128–129.

⁴⁷¹ Kreyberg, 1978, 146.

⁴⁷² Steffenak, Einar K., *Russerfangene – sovjetiske krigsfanger I Norge og deres skjebne*, Humanist forlag, 2008, 72.

midler til å analysere arten av ødemer, om det var rene hungerødemer eller om det var Beri-Beri.»⁴⁷³

10. juni 1945 konstaterte Kreyberg at 800 av de 2000 sovjetiske eksfangene i leirene rundt Mosjøen hadde behov for legehjelp. 200 av dem hadde tuberkulose.⁴⁷⁴ Mangelen på mat var ifølge Kreyberg et «brennende spørsmål». De sanitære og hygieniske forholdene var forferdelige i leirene.⁴⁷⁵ Det kom også andre norske leger og helsepersonell til Mo i Rana og langs Nordlandsbanen som gjorde en stor innsats for å hjelpe fangene. Historikeren Ian Buruma har understreket at om man ser bort fra jødene, så led Sovjetunionens borgere «mer enn andre folk under Hitler-Tysklands brutale villskap [...]. Over 8 millioner sovjetiske soldater døde, og av dem ble 3,5 millioner forsettlig sultet i hjel i leirer under åpen himmel, i midtsommerhete eller vinterkulde.»⁴⁷⁶ Mange av de tusener av sovjetiske krigsfanger som døde i Norge, sultet eller frøs også i hjel. Anslagvis 2000 krigsfanger døde på strekningen Mo–Fauske.⁴⁷⁷ NSB hevdet derimot at det døde 1105 sovjetiske fanger på denne strekningen av «sult og kulde, eller skutt».⁴⁷⁸ Til sammenligning døde tolv nordmenn på den samme strekningen på grunn av ulykke under okkupasjonsårene.⁴⁷⁹ Senere skulle det siste tallet bli oppjustert.⁴⁸⁰ Både norske og sovjetiske myndigheter ønsket at de sovjetiske krigsfangene skulle reise fra Norge og til sine hjemsteder så raskt som mulig. I løpet av noen få måneder ble så mange som 75 859 av dem sendt ut av landet med skip og tog. Ytterligere 8000 ble sendt til Sovjetunionen etter 11. juli 1945.⁴⁸¹

Den raske utsendelsen av de sovjetiske krigsfangene kan nok ha bidratt på sin måte til at deres historier om oppholdet i Norge, hvordan de kom til hit, hva de hadde arbeidet med, og hvem de hadde arbeidet for, i liten grad ble fortalt eller forstått. Dette gjaldt også for krigsfangene som hadde arbeidet på Nordlandsbanen. Da de norske krigsfangene slapp ut av fengsler og leirer i Norge og utlandet, ble oppmerksomheten rettet mot dem. De ble møtt med heltedyrkelse og ovasjoner, men det skulle vise seg at ikke alle passet inn i en forestilling om at alle fanger hadde være ukuelige og usårlige. Det ble forventet at norske

⁴⁷³ Kreyberg, Leiv, *Frigjøringen av de allierte krigsfanger i Nordland 1945*, Johan Grundt Tanum, 1946, 17.

⁴⁷⁴ Neerland Soleim, 2004, 335.

⁴⁷⁵ Kreyberg, 1946, 19.

⁴⁷⁶ Buruma, 2015, 105–106.

⁴⁷⁷ Michael Stokke ved Narviksentret anslår at det døde 2000. E-post til Bjørn Westlie 9. mars 2011.

⁴⁷⁸ Hvoslef, Fin, NRK, opptaksdato 28. januar 1946, sendt 13. juni 1946, Nasjonalbibliotekets digitale arkiv.

⁴⁷⁹ *Sluttrapport for Nordlandsbanen Mo–Bodø*, NSB Hovedadministrasjonen, 1982, 165.

⁴⁸⁰ 31 NSB-arbeidere og funksjonærer døde på strekningen Hell–Mo pluss 28 som døde på strekningen Mo–Bodø, *Vårt Yrke* 3. 1962, 46.

⁴⁸¹ Westlie, 2015, 187.

krigsfanger som hadde overlevd nazistisk brutalitet, skulle fremstå som helter. Historikeren Anette Storeide, som har arbeidet mye med de norske krigsfangenes historie etter deres opphold i tyske fangeleirer, har understreket at de norske krigsfangene ble utsatt for en form for marginalisering dersom lidelsene deres overskygget elementene av motstandskamp i det de hadde opplevd. Riktignok lot de norske fangenes historie seg dels innordne i «historien om den norske motstandskampen». Men det var «stor forskjell på heroiske og atletiske motstandskjempere og utmagrede og traumatiserte leirofre».⁴⁸² Det var krigsfangenes motstandsvilje som ble etterspurt, og ikke deres traumer og plager fra fangeoppholdet. De første beretningene fra fangene var derfor preget av motstandskamp. Norske fangeberetninger om lidelser ble først akseptert i 1967 med Oscar Magnussons bok *Jeg vil leve*, ifølge Storeide.⁴⁸³ Når selv plagede norske fanger hadde problemer med å få oppmerksomhet, var det nok enda vanskeligere for de sovjetiske krigsfangene å få forståelse for hvor grovt de hadde blitt utnyttet. Kanskje var det også slik at det heller ikke var så mange som var interessert i krigsfangene, det var mye annet som opptok de fleste nordmenn den første tiden etter at fem krigsår var over.

12.1 Utpekt som kollaboratør

Bjarne Vik var generaldirektør kun i ett av de fem okkupasjonsårene. Til tross for dette var han den eneste av NSBs ledere som ble beskyldt for å ha samarbeidet med tyske myndigheter. Vik ble fengslet og etterforsket og mistet sin stilling i NSB. 11. mai 1945 fortalte Kristian Løken i et sirkulære som ble sendt alle NSB-ansatte, at han var konstituert som ny generaldirektør etter «oppfordring fra den norske regjering».⁴⁸⁴ Løken hadde blant annet vært kontorsjef i NSBs hovedadministrasjon under okkupasjonsårene, og nå gjorde han og NSBs ledelse sitt ytterste for å legge det hele bak seg. Bjarne Vik fikk ordre fra Arbeidsdepartementet om å forlate sitt kontor og ta permisjon fordi hans tid som generaldirektør skulle granskes.⁴⁸⁵ Vik hadde overtatt stillingen som generaldirektør i NSB i mai 1944 etter at Waldemar Hoff's åremål på seks år hadde gått ut. Den nye NSB-sjefen Løken gjorde det 11. mai klart at NSBs innsats under okkupasjonen «har vakt beundring og anerkjennelse hos alle gode nordmenn», og at «[d]et er en glede å vite at det

⁴⁸² Storeide, 2007, 26.

⁴⁸³ Ibid.

⁴⁸⁴ «[...] og etter krigen tjenestegjorde han, etter oppfordring fra den norske regjering i London som generaldirektør for Statsbanene fra 1945 til 1946», Lokalposten, 21. februar 1963.

⁴⁸⁵ Brev til Bjarne Vik fra Det Kongelige Department for offentlige arbeider 14. mai 1945, RA L-sak Oslo Politikammer Hnl. 117 (Bevisets stilling) Bjarne Vik.

er så. La oss med glede og begeistring ta fatt på vår del av gjenreisningsarbeidet.»⁴⁸⁶ Løken hevdet at «alle gode nordmenn beundrer og anerkjenner NSBs innsats under verdenskrigen.» Det er interessant at Løken 11. mai fortalte at han overtok som leder av NSB etter oppfordring fra regjeringen. Det kan vanskelig bety annet enn at regjeringen grep inn for å fjerne Bjarne Vik.

Viks tid som generalsjef var en tid med konflikter i NSB. Men ikke alle hadde opplevd det slik. Mathias Heggstad, som var nestformann i Lokomotivmannsforbundet, hadde ikke inntrykk av at Vik var nazifisert. En av hans arbeidskamerater hadde snakket med Vik om det faktum at en rekke tidligere tillitsvalgte fortsatte sitt arbeid i illegalitet. Vik aksepterte dette og understreket at han ikke var nazist, og at han heller ikke ville bli det.⁴⁸⁷ Heggstad oppsummerte dette slik: «Umiddelbart etter at Vik hadde tiltrådt som generaldirektør, holdt vi gamle organisasjonsmenn et møte i Tollbugate 26. Møtet var illegalt og der møtte det og representanter fra de forskjellige jernbaneforbund.»⁴⁸⁸ Den samme Heggstad gikk god for at både Waldemar Hoff og Bjarne Vik aksepterte at de illegale tillitsmennene fikk drive sitt arbeid til tross for at dette var ulovlig. I Oslo var NSBs nye generaldirektør Kristian Løken i midten av mai måned 1945 opptatt av å legge både okkupasjonen og perioden med Vik som generaldirektør bak seg. En helt ny toppsjef i NSB skulle ansettes, og planen var at det ikke skulle være en person som kom fra den gamle garde. Dette var også noe forbundsstyret i Norsk Jernbaneforbund 12. mai 1945 hadde konkludert med, nemlig at det «ikke kan godtas at noen av de generaldirektører som har vært i funksjon under okkupasjonstiden eller den nå fungerende, tilsettes som generaldirektør».⁴⁸⁹ Uttalelsen som ble formulert fire dager etter det tyske nederlaget, var tydelig rettet, ikke bare mot Bjarne Vik og Kristian Løken, men også mot Waldemar Hoff som på det tidspunktet hadde gjort det klart at han ville tilbake til generaldirektørstolen.⁴⁹⁰ Hvordan skal vi forstå denne kritiske uttalelsen fra Jernbaneforbundet? Den ble ikke videreutviklet eller utdypet, men den må ses som en kritikk mot hvordan Hoff, Vik og Løken hadde håndtert okkupasjonen. Var det NSBs kollaborasjon og samarbeid med tyskerne de tok et oppgjør med? Uansett er det ikke noe tegn på at denne kritikken av samtlige i NSBs

⁴⁸⁶ Sirkulære Norges Statsbaner. Generaldirektøren J. nr. 23/45 A. 11. mai 1945, Jernbaneverkets Bibliotek.

⁴⁸⁷ RA L-sak Oslo Politikammer Hnl. 117 (Bevisets stilling), Ad. sak nr. 2606/Bjarne Vik, Mathias Heggstad avhør 09.01.1946.

⁴⁸⁸ Ibid.

⁴⁸⁹ Norsk Jernbaneforbund forhandlingsprotokoller, 1943–1945, Abark.

⁴⁹⁰ Dagbladet 29. juni 1945.

toppledelse fra okkupasjonsårene ble fulgt opp videre, og dette ble heller ikke noe tema på Norsk Jernbaneforbunds landsmøte senere samme år, ifølge landmøtepapirene.⁴⁹¹

14. mai 1945 fikk Vik degraderingen og permisjonen bekreftet skriftlig. Begrunnelsen for at han ble fjernet fra sin stilling var den provisoriske anordning av 26. februar 1943, «Gjenoppretting av lovlige forhold i den offentlige tjeneste,» som Londonregjeringen innførte for å gjøre tjenestemenn i Norge klar over følgene av å samarbeide med okkupantene. 17. mai ble Vik arrestert og sendt til Ilebu fengsel og fangeleir utenfor Oslo. På Ilebu ble Vik siktet for overtredelse av landssvikanordningen av 15. desember 1944 fordi «han som høyere embedsmann innen Norges Statsbaner, bl.a. som generaldirektør, har samarbeidet med de tyske myndigheter».⁴⁹² Vik hadde samarbeidet med okkupasjonsmyndighetene slik andre i NSBs ledelse hadde det. Hvorfor Hoff, som faktisk hadde vært NSBs leder i fire av okkupasjonsårene, gikk fri fra anklage om sitt samarbeid med tyskerne, er vanskelig å forklare med tanke på behandlingen av Vik. Så var det da også noe som kastet ekstra skygge over Vik, nemlig det faktum at hans eldste sønn meldte seg inn i NS under okkupasjonsårene. Som tidligere befalsskoleelev vervet sønnen seg og deltok på tysk side som frivillig frontkjemper i Tysklands angrep på Sovjetunionen. Vik har selv uttalt at «jeg vilde ikke forstøtte gutten som i bånd og grunn er et godt menneske og en idealist, og det er jeg også blitt lastet for».⁴⁹³ Sønnens krigsdeltagelse og medlemskap i NS kan ha bidratt til at det ble reist sak mot Vik. Det er en hypotese. Men Vik ble beskyldt for å være nazist og medlem av NS. Det skulle vise seg ikke å være sant, men mistanken mot ham ble spredd fra det tidspunktet han overtok som generaldirektør i NSB 1. mars 1944.

Etterforskningen av Bjarne Vik pågikk et helt år. Spørsmålene politiet stilte de mange som ble avhørt i saken, var svært lite presise når det gjaldt hva «samarbeid med okkupantene» faktisk innebar. Dokumentene fra etterforskningen viser at han aldri ble konfrontert med spørsmål om bruk av krigsfanger til tross for at det var et svært konkret eksempel på konsekvensene av forholdet til tyskerne. Han hadde faktisk som leder bidratt til bruk av fanger både på Nordlandsbanen og på Marienborg verksted. I det hele tatt var det mye han aldri ble spurt om. Det viste seg at oppfatningene om Vik sprikte blant de NSB-ansatte

⁴⁹¹ Norsk Jernbaneforbund forhandlingsprotokoller, 1943–1945, Abark.

⁴⁹² Dagbladet 27. juni 1945.

⁴⁹³ RA L-sak Oslo Politikammer Hnl. 117 (Bevisets stilling), Ad. sak nr. 2606/Bjarne Vik, RA L-sak Oslo Politikammer Hnl. 117 (Bevisets stilling), Bjarne Viks skriftlige forklaring 29. januar 1946.

som ble avhørt; noen hevdet han hadde vært medløper, andre at han hadde påtatt seg en uriaspost for å redde NSB fra tysk overtagelse.⁴⁹⁴ Noe entydig svar på Viks forhold til okkupantmakten fikk ikke politiet ut av de mange avhørene. Politiet utvidet aldri etterforskningen til å gjelde hvordan NSB som etat hadde forholdt seg til tyskerne. Det var Vik det dreide seg om.

Det var ikke bare rettsapparatet som ble satt inn for å dømme dem som ble beskyldt for å ha samarbeidet med Nasjonal Samling eller okkupasjontene. I fagbevegelsen, i partier og også i en rekke bedrifter ble det igangsatt interne granskninger for å vurdere ansattes eller tillitsvalgtes holdninger og virksomhet under okkupasjonsårene helt på siden av rettsapparatet. I NSB var det Statsbanens Personal- og Pensjonsnemnd som fikk den oppgaven etter at NSB og Justisdepartementet ga nemden rett til å avgjøre «alle klager over tjenestemenn over parolebrudd, blokadebrudd og annen unasjonalt opptreden».⁴⁹⁵ I realiteten fikk denne nemden lov til å fungere mer eller mindre som en privat domstol. Mens Bjarne Vik fortsatt var under etterforskning av politiet, slo Statsbanens Personal og Pensjonsnemnd 4. april 1946 fast at Vik «savner den tillit som er nødvendig for å inneha overordnede stilling ved Statsbanene».⁴⁹⁶ Det ble hevdet at han på strekningen Mosjøen–Mo i Rana hadde fremmet «jernbanebygningen etter de linjer tyskerne krevet» uten at han hadde brydd seg om «norske interesser» blant annet når det gjaldt «tekniske bestemmelser». Hva Statsbanens Personal- og Pensjonsnemnd mente med at Vik hadde bygget jernbanen slik tyskerne hadde krevet det, ble ikke utdypet. Det var strekningen frem til Mo i Rana som ble trukket frem som klanderverdig. Hvorfor ikke strekningen nord for Mo i Rana, der det deltok krigsfanger, ble tatt med i saken mot Vik, fremstår som merkelig. Etterforskningsleder Tage Petersson i Kriminalpolitiets landssvikavdeling oppsummerte derimot 16. juli 1946 at saken mot Vik måtte henlegges, og det i svært klare ordelag:

Blant dem som har arbeidet i direkte kontakt med siktede synes det dog – ifølge de foreliggende vitneprov og erklæringer – å være en avgjort majoritet for den

⁴⁹⁴ To eksempler på dette uttrykker denne dualismen når det gjelder Vik. Paul Wilhelm Nilsen arbeidet som lokomotivkontrollør ved Nordlandsbanen da Vik var overingeniør samme sted. I et avhør 11. januar 1946 hevdet han at Vik «drev arbeidet frem etter egne planer og søkte å holde tyskerne borte fra enhver befating både med anlegget og driften så langt det stod i hans makt». Avdelingsingeniør Birger Kolsrud, også ved NSBs baneavdeling, fastslo at «Vik samarbeidet med tyskerne i deres anleggsdisposisjoner og gjorde ikke forsøk på å legge hindringer i veien som naturlig kunne tilby seg så vel med hensyn til arbeidets raske fullførelse som økonomisk arbeidsdrift». RA L-sak Oslo Politikammer Hnl. 117 (Bevisets stilling) Bjarne Vik, Ad. sak nr. 2606/Bjarne Vik, Birger Kolsrud avhør 14.01.1946.

⁴⁹⁵ Norsk Jernbaneforbunds 42, Landsmøte 1945, 48–49.

⁴⁹⁶ L-sak Oslo Politikammer Hnl. 117 (Bevisets stilling) Bjarne Vik, Ad. Sak nr. 2606.

oppfatning at han har gjort et godt nasjonalt arbeid, og at han ikke i utilbørlig grad har tilgodesett tyskernes eller Nasjonal Samlings interesser [...]. For så vidt angår siktedes virksomhet som generaldirektør synes det stort sett å være enighet mellom de vitner som er avhørt om dette at det ikke er noe å si på den. Han må antas ha fylt stillingen og utført godt arbeid.⁴⁹⁷

En rekke vitner politiet hadde avhørt, kritiserte Vik for å ha søkt stillingen som generaldirektør. Etterforskningsleder Petersson konkluderte derimot med at det på den tiden ikke hadde «utgått noen ansvarlig parole om ikke å søke stilling ved NSB.»⁴⁹⁸ Tage Pettersons konklusjon om saken mot Vik var at det «[i]kke foreligger tilstrekkelig bevis for at siktede rettsstridig har ytet fienden bistand i råd eller dåd».⁴⁹⁹ Hva som eventuelt kunne være klanderverdig, eller et lovstridig samarbeid med okkupantmakten, fremgår ikke av etterforskningsmaterialet

Den konstituerte riksadvokat Sven Arntzen hadde derimot en annen oppfatning og stilte som betingelse at Vik ikke fikk vende tilbake til NSB dersom saken skulle henlegges fra hans side. I et brev til statsadvokat Carl Dahl 19. august 1946 hevdet Arntzen, i motsetning til hva politiets etterforskningsleder hadde konkludert med, at «det sterkt må bebreides Bjarne Vik at han søkte og overtok stillingen som generaldirektør for Statsbanene».⁵⁰⁰ Riksadvokaten hevdet at Vik aldri skulle ha blitt generaldirektør, og at det kunne regnes som rettsstridig bistand til fienden å la Vik bli generaldirektør etter Waldemar Hoff. Arntzen forutsatte derfor at «ansettelsesmyndigheten vil treffe bestemmelse etter lov av 19/7 1946 § 8 om at Vik ikke skal ha rett til å gjeninntre i stillingen som inspektør ved statsbanene». Politiet og Statsadvokatens beslutninger ble satt til side. Arntzen bidro med det til at Vik ble avskåret fra enhver mulighet til å vende tilbake til NSB. Riksadvokat Sven Arntzen så ingen formildende omstendigheter når det gjaldt ham.

Bjarne Vik ble ikke dømt, men heller ikke frifunnet. Av mange grunner er det forståelig at Vik ble en slags sydebukk. Personalsjef Adolf Jahr, som ble ansatt i mai 1944, ble riktignok dømt for landssvik, men det skyldtes ikke hans stilling i NSB, men at han var ordfører i Bærum utpekt av NS.⁵⁰¹ Konstituert generaldirektør Kristian Løken ble

⁴⁹⁷ L-sak Oslo Politikammer Hnl. 117 (Bevisets stilling) Bjarne Vik, Ad. Sak nr. 2606.

⁴⁹⁸ Ibid.

⁴⁹⁹ Statsadvokat Carl Dahl fulgte politiets konklusjon i sin uttalelse 23. juli 1946: «Jeg finner etter omstendighetene å kunne tiltre politiets forslag om at saken henlegges etter bevisets stilling.» Ibid. RA L-sak Oslo Politikammer Hnl. 117 (Bevisets stilling) Bjarne Vik, Ad. sak nr. 2606.

⁵⁰⁰ Ibid.

⁵⁰¹ RA, L-sak, Oslo politikammer, Dnr. 3105, Adolf Jahr.

etterforsket for «å ha drevet utilbørlig erhvervsvirksomhet for fienden». Men saken ble henlagt.⁵⁰²

12.2 Oppsummering: Vik-saken var en avsporing

Saken mot Bjarne Vik fremstår i ettertid som en juridisk og politisk avsporing når det gjelder omfanget av det samarbeidet som foregikk mellom NSB og okkupantene. Vik samarbeidet med de tyske okkupantene da han var overingeniør på Nordlandsbanen, da han var distriktssjef i Trondheim og etter at han overtok som generaldirektør i NSB. Han gikk inn for, eller i beste fall aksepterte, at det ble brukt krigsfanger på Nordlandsbanen og i Marienborg verksted. I dette perspektiv er det forståelig at det ble reist sak og igangsatt etterforskning mot Vik. Problemet er at disse forholdene ikke var en del av etterforskningen. Det fremstår som spesielt at kun Vik ble tiltalt og etterforsket av NSBs ledere for det som skjedde i forholdet mellom NSB og okkupantene. NSB og påtalemyndighetene ønsket kanskje å forenkle skyldspørsmålet ved å konsentrere ansvaret for det som skjedde, på en person. Som vi har sett, var det regjeringen som startet saken mot Vik ved å utnevne Kristian Løken som ny generaldirektør i NSB og Viks etterfølger. Det tyder på at det lå klare politiske føringer for at Vik skulle etterforskes. Til tross for at Vik ikke ble dømt for noe, ble han fjernet fra NSB. Han hadde selv vært med på avgjørende beslutninger om NSBs politikk og virksomhet i okkupasjonsårene, men hans handlinger kan ikke løsrives fra hva resten av NSBs ledelse foretok seg.

⁵⁰² RA Oslo Politikammer, Henlagt bevisets stilling, hnr. 2024 – Kristian Løken. Påstanden var at han hadde samarbeidet med entreprenørfirmaet AS Konstruktion.

13 Rettsoppgjør uten fanger

Fra 4. til 8. juni 1945 holdt Riksadvokatembetet og det nye Erstatningsdirektoratet et kurs på Universitetet i Oslo for de nyoppnevnte statsadvokatene som skulle prosedere i de mange økonomiske landssviksakene som var under forberedelse. Riksadvokat Sven Arntzen, som fungerte i den stillingen fra mai 1945 til oktober 1946, holdt innledningsforedraget, der han understreket at norske jurister aldri hadde stått overfor en så vanskelig oppgave som denne, den var av «den største nasjonale betydning».⁵⁰³ Som medlem av det juridiske utvalget under Hjemmefronten hadde Arntzen vært med på å forberede rettsoppgjøret. 3. mai 1944 oversendte Arntzen sammen med Jens Chr. Hauge, som var jurist og den sentrale lederen i Milorg, høyesterettsdommer Erik Solem samt prisdirektør Wilhelm Thagaard et utkast til regjeringen i London vedrørende en provisorisk anordning «om straff og andre åtgjerder mot NS-medlemmer o.a.» Utvalget sendte 13. juni 1944 fra seg også et utkast til en såkalt «straffeprosessanordning i saker vedrørende landssvik» til regjeringen i London.⁵⁰⁴

I juni 1945 var behovet for nye dommere og jurister som ikke hadde blamert seg under okkupasjonsårene, stort. 200 nye dommere ble utnevnt etter frigjøringen, og om lag nye 50 advokater ansatt hos påtalemyndigheten.⁵⁰⁵ Under kurset for de nye statsadvokatene overlot riksadvokat Arntzen oppgaven med å redegjøre for lovverket og straffeprosessreglene for de nyrekrutterte statsadvokatene til dr. juris Johs. Andenæs. Også Erstatningsdirektoratets direktør Jens Chr. Hauge var til stede.⁵⁰⁶ Av særlig interesse for denne avhandlingen var Andenæs' vurdering av hvorvidt bygging av veier og jernbane var krigsviktig eller ei, noe de nye statsadvokatene fikk ta del i. Etter å ha diskutert ulike former for utilbørlig samarbeid mellom norske selskaper og fienden, og hvor grensen for hva som var utilbørlig skulle trekkes, hevdet han at det er vesentlig forskjell på det som er «direkte krigsinnsats og det som ligger mer i periferien». Han hevdet så at:

Mange av de arbeider som har vært utført, har også hatt sin betydning for norske interesser. Det gjelder især bygging av veier og jernbaner. Arbeidet ble kanskje

⁵⁰³ RA/S – 1543/Da/L0042, Erstatningsdirektoratet, stenografisk referat fra Riksadvokaten og Erstatningsdirektoratets kurs 4.–8. juni 1945, 1.

⁵⁰⁴ *Innstilling fra Undersøkelseskommisjonen av 1945, Regjeringen Nygaardsvolds virksomhet fra 7. juni 1940 til 25. juni 1945, bind 5, 1947, 210.*

⁵⁰⁵ Dahl, 2014, 15.

⁵⁰⁶ Noen uker senere trakk Hauge seg som direktør i direktoratet for å bli sekretær for Einar Gerhardsen, landets nye statsminister. Bye, 2004, 169. Andenæs' foredrag ble starten på en karriere som skulle gjøre ham til en av etterkrigstidens mest betydningsfulle jurister. Noen uker etter at kurset for de nye statsadvokatene var over, ble Andenæs utnevnt til professor ved Det juridiske fakultet ved Universitetet i Oslo.

forsert av tyskerne for å fremme deres militære formål, eller selv om det ikke ble forsert, var det klart at det var en tysk interesse. Men det var også en norsk interesse, der ble skapt verdier. Det må en naturligvis ta hensyn til.⁵⁰⁷

Den avgjørende beskjeden fra Johs. Andenæs til de nye statsadvokatene var at de veier og jernbanestrekninger som ble bygget i løpet av verdenskrigen, var så viktige for Norge at rettssystemet måtte ta hensyn til dette. Det spesielle ved dette var at Andenæs dermed fredet den vei- og jernbanebyggingen som hadde skjedd under okkupasjonsårene, uten å drøfte dette spørsmålet med tanke på Landssvikanordningen av 15. desember 1944, til tross for at anordningen ble vedtatt kun et halvt år før han holdt sitt foredrag for Riksadvokatembetet. I den heter det nemlig blant annet at:

Den som hjelper fienden med bygging av befestningsverker, brakker, flyplasser, strategiske kommunikasjoner og andre tiltak som den fiendtlige militærmakt setter i verk, kan etter omstendighetene ha ytet fienden straffbar bistand.⁵⁰⁸

Det avgjørende her er formuleringen «strategiske kommunikasjoner». Om bygging av jernbane kan inkludertes her, er ikke klart. Men det vil ikke være urimelig å hevde at byggingen av Nordlandsbanen var av strategisk betydning kommunikasjonsmessig for det tyske okkupasjonsregimet. Et av tyskernes mål var å kunne frakte jernmalm fra Kiruna via Narvik og sørover til den tyske våpenindustrien. At bygging av veier og jernbane, som Andenæs spesifikt nevnte, var av spesiell norsk interesse, kan også forstås i lys av den situasjonen Norge befant seg i i 1945. Å tenke på norske interesser i forbindelse med hva som var bygget i løpet av okkupasjonsårene, var ikke Andenæs alene om. Juridisk direktør Kjell Meinich Olsen i Norsk Hydro understreket eksempelvis at Norsk Hydro gjennom Norsk Lettmetall hadde skapt en betraktelig «etterkrigsverdi» i løpet av okkupasjonsårene.⁵⁰⁹ At veier og jernbane var livsnervene i et land som måtte se fremover, er det liten tvil om. Men sett i ettertid var det å karakterisere jernbanebygging som sivilt arbeid langt på vei å gi NSB ansvarsfritak for arbeidet

⁵⁰⁷ RA/S – 1543/Da/L0042, Erstatningsdirektoratet, stenografisk referat fra Riksadvokaten og Erstatningsdirektoratets kurs 4.–8. juni 1945,34.

⁵⁰⁸ Solem, Erik, *Landssvikanordningen, prov. anordn. Av 15. desember 1944*, Forlagt av Johan Grundt Tanum, 1945

⁵⁰⁹ Storeide, Anette, *Norske krigsprofitører. Nazi-Tysklands velvillige medløpere*, Gyldendal Norsk Forlag, 2014, 385.

på Nordlandsbanen. At fanger var med på å bygge både veier og jernbane under verdenskrigen var derimot ikke et tema da de nye statsadvokatene fikk opplæring.

Hva som var sivilt og hva som var militært arbeid, var åpenbart også problematisk eller i beste fall uklart for norske entreprenører allerede under okkupasjonen da de ble spurt om karakteren av det arbeidet de var i gang med. Rikstrygdeverket foretok i 1944 en spørreundersøkelse når det gjaldt anleggs- og byggearbeid. Et eksempel på usikkerheten er de svarene som Mo trygdekontor fikk i mai 1944. Firmaet Hans P. Hanssen i Mo svarte at arbeidet deres var «sivilt arbeid», men krysset av for at arbeidet var for Wehrmacht. Det samme gjorde Rana Bygg med sine 196 ansatte. Rana Bygg bygget brakker for Wehrmacht og NSB som skulle brukes av krigsfanger og arbeidere. Firmaet Karl Thilman i Mo svarte «nei» på at det drev med «civilt arbeid», men ja på at det bygget for Wehrmacht. Ingeniør F. Selmer AS gjorde det samme. Som vi ser, definerte noen at firmaene det å arbeide for Wehrmacht som sivilt arbeid, andre ikke.⁵¹⁰ Det kan ha vært reelle grunner til dette, men å hevde at det å arbeide for den tyske hæren var et sivilt arbeid, kan vel også være et uttrykk for opportuniste og ikke bare usikkerhet.

I det stenografiske referatet fra kurset de nye statsadvokatene gjennomgikk, er det skrevet med blyant «Nordlandsbanen» på den ene siden av arket der Johs. Andenæs siteres på hva han mener om jernbanebyggingen og veianlegg.⁵¹¹ Når dette ble påført, eller hvem det var som gjorde det, er ikke klart. Det viktigste er at vedkommende åpenbart koblet arbeidet på Nordlandsbanen med Andenæs' uttalelser. Det er forståelig ettersom Nordlandsbanen var et helt sentralt jernbaneanlegg. På det tidspunktet Andenæs foretok sin juridiske avveining om vei- og jernbanebygging i juni 1945, er det vanskelig å tro at landets øverste juridiske myndigheter ikke var kjent med at et stort antall krigsfanger hadde deltatt i bygging av Nordlandsbanen, og at også jugoslaviske fanger hadde bygget veier med dramatiske konsekvenser.

Noen uker etter Johs. Andenæs' foredrag til de vordende statsadvokatene var det NSBs generaldirektør Kristian Løkens tur til å fortelle om sitt syn på anleggsarbeidet NSB hadde

⁵¹⁰ RA/S – 1543/De/L0057, Erstatningsdirektoratet, Økonomisk 2. Avdeling, 1944.

⁵¹¹ RA/S – 1543/Da/L0042, Erstatningsdirektoratet, stenografisk referat fra Riksadvokaten og Erstatningsdirektoratets kurs 4.–8. juni 1945, 34.

vært med på. I foredraget i NRK 20. juni 1945 gikk Løken enda lenger enn Andenæs i sin argumentasjon for det spesielle ved jernbane- og veibygging. Argumentasjonen var ikke ulik den Andenæs og riksadvokat Sven Arntzen tidligere hadde presentert:

De entreprenører og arbeidere som mer eller mindre frivillig har deltatt i jernbane- og veiutbyggingsarbeider under krigen må derfor etter min mening stilles i en helt annen klasse enn de som bød seg fram til byggingen av flyplasser, festningsanlegg og barakker.⁵¹²

NSBs eget anleggsarbeid ble ikke nevnt av Kristian Løken, og den prinsipielle forskjellen på det å bygge en flyplass eller et jernbaneanlegg ble ikke presisert eller drøftet hverken da eller senere. I september 1946 forsterket riksadvokat Sven Arntzen beslutningen om å betrakte jernbane- og veibygging som sivilt arbeid. Han understreket at rettsvesenet måtte ta hensyn til den nytten Norge hadde av utbyggingen av jernbane og veier som foregikk under andre verdenskrig. «Det har tjent norske behov», hevdet han i et foredrag i Den Norske Dommerforening.

Overtagelse av entrepriser på bygging av jernbane og veier, som foruten å fremme tyske militære interesser også har tjent sivile norske behov, vil i alminnelighet ikke kunne karakteriseres som utilbørlig. Når jeg sier «i alminnelighet», er det fordi det kan foreligge spesielle omstendigheter som forandrer forholdets karakter.⁵¹³

Arntzen hevdet at «arbeidets art og betydning for fienden» i tillegg var av «stor betydning for utilbørlighetskarakteristikken».⁵¹⁴ Han gikk ikke inn på hva han mente med «arbeidets art», og definerte ikke hva som i «alminnelighet ikke kunne karakteriseres som utilbørlig».⁵¹⁵ Arntzen hevdet også at «Vi har ikke rett til å legge til grunn vår egen oppfatning nå, etter en vunnet krig, av hvordan folk burde ha forholdt seg til. Vi må søke å sette oss inn i forholdene og tankegangen hos folk dengang, i april 1940 og utover okkupasjonsårene».⁵¹⁶ En slikt synspunkt åpnet vel kanskje for individuelle vurderinger fra sak til sak. Sven Arntzen og Johs. Andenæs hadde en ganske lik oppfatning om hva som var «norske interesser» og «norske behov». På dette tidspunktet hadde riksadvokat Arntzen tatt en beslutning i saken mot Bjarne Vik, nemlig at han ikke skulle få vende tilbake til NSB. Det paradoksale var at Vik hadde stått bak jernbanebygging under okkupasjonsårene som ifølge Arntzen hadde «tjent sivile behov.» Men den oppfatningen

⁵¹² Løken, 1945, 179–180.

⁵¹³ Arntzen, Sven, De økonomiske landssviksaker. Foredrag holdt 5. september 1946 i Den Norske Dommerforening, 1946, Riksadvokatens medelsesblad nr. 23, 2. Årgang, 9.

⁵¹⁴ Arntzen, 7, 1946.

⁵¹⁵ Arntzen, 9, 1946.

⁵¹⁶ Ibid.

ble aldri brakt inn i Vik-saken. Det arbeidet krigsfangene på Nordlandsbanen hadde bedrevet, må etter denne rettslige tolkningen også forstås og betraktes som sivilt arbeid og samtidig i Norges interesse. Alvorlighetsgraden ved å samarbeide med Tyskland ble med dette rettslig sett samtidig minimalisert.

13.1 Et mulig vern for krigsfanger

Kunne påtalemyndighetene ha håndtert NSBs samarbeid med tyskerne på en annen måte? Og hva med bruken av krigsfanger? Lover om behandlingen av krigsfanger og bruken av dem var blitt formulert så tidlig som i 1899 og 1907 av Haagkonferansen, da konvensjoner som omhandlet krig og fred, ble vedtatt. De var «regler om fredelig bileggelse av internasjonale tvister, om åpning av fiendtligheter, om krigføring til lands og til sjøs, om nøytrale staters rettigheter og plikter under landkrig og sjøkrig m.m.»⁵¹⁷ Etter en alminnelig folkerettslig lære skal «konvensjonenes innhold stort sett anses bindende også for stater som ikke uttrykkelig har vedtatt dem, idet de må sees som uttrykk for folkerettslige grunnprinsipper og sedvanerettsregler», ifølge professor Kjetil Mujezinović Larsen.⁵¹⁸ I denne sammenheng er Haag-artiklene som gjelder behandling av krigsfanger, av betydning for denne avhandlingens tema. I artiklene fra 18. oktober 1907, kalt «IV Hague Laws and Customs of War and Land», heter det blant annet følgende:

CHAPTER II Prisoners of War

Art. 6. The State may utilize the labour of prisoners of war according to their rank and aptitude, officers excepted. The tasks shall not be excessive and shall have no connection with the operations of the war. Prisoners may be authorized to work for the public service, for private persons, or on their own account.

Det innebar at fangene ikke kunne arbeide med noe som var militært, eller som hadde med krigshandlinger å gjøre, og at de heller ikke skulle arbeide for hardt eller til de ble utmattet. Haagkonvensjonen tillot at fanger ble satt til arbeid, men det ble stilt krav til under hvilke forhold de skulle arbeide.

Art. 7. The Government into whose hands prisoners of war have fallen is charged with their maintenance. In the absence of a special agreement between the belligerents, prisoners of war shall be treated as regards board, lodging, and clothing on the same footing as the troops of the Government who captured them.

⁵¹⁷ Kjetil Mujezinović Larsen, professor ved Senter for menneskerettigheter, forklarer betydningen av Haagkonvensjonen i Store Norske Leksikon, <https://snl.no/Haagkonvensjonene>, 31. mai 2013

⁵¹⁸ Ibid.

Fangene skulle innkvarteres og ha klær på linje med soldatene som tok dem til fange.

CHAPTER III The Sick and Wounded

Art. 21. The obligations of belligerents with regard to the sick and wounded are governed by the Geneva Convention.⁵¹⁹

Forholdene for krigsfangene under byggearbeidet på Nordlandsbanen brøt etter alt å dømme med Haagkonvensjonens «Laws and Customs of War and Land» på flere punkter.

Haagkonvensjonen ble fulgt opp og utvidet av Genèvekonvensjonene av 27. juli 1929 om sårede og sykes behandling i krig og behandling av krigsfanger. I 1931, altså ni år før Norge selv ble okkupert og ble et land med svært mange krigsfanger, var Stortinget opptatt av krigsfangers kår. Stortingets støtte til Genèvekonvensjonene var ubetinget, og representantene tok derfor en svært viktig og enstemmig beslutning 24. juni 1931. Det de gjorde, var at de «samtykket i ratifikasjon fra norsk side av Genèvekonvensjonene av 27. juli 1929 om sårede og sykes behandling i krig og behandling av krigsfanger».⁵²⁰

Genèvekonvensjonene inneholder 97 artikler som alle omhandler krigsfanger.⁵²¹ I artikkel 2 heter det at fanger «skal til enhver tid behandles med humanitet og beskyttes særlig mot voldshandlinger, forhånelse og offentlig nysgjerrighet».⁵²² I artikkel 3 heter det også at «[f]angene beholder fullt ut sine civile rettigheter». I artikkel 15 fremgår det at fangene og fangenes leirer må inspiseres av leger minst en gang om måneden, og legene skal i tillegg kontrollere helse og hygien til fangene, men også «oppspore smittsomme sykdommer, særlig tuberkulose og veneriske sykdommer». Ubehandlete lungesykdommer og tuberkulose var en viktig dødsårsak blant fangene som befant seg i Norge. I artikkel 29 heter det også at «[i]ngen krigsfanger kan brukes til arbeider for hvilke han er fysisk uskikket».⁵²³ Dette er artikler som direkte peker på den situasjonen utenlandske krigsfanger befant seg i under andre verdenskrig i Norge.

Det enstemmige vedtaket om å ratifisere konvensjonen i 1931 må forstås dithen at Stortingets intensjon var at konvensjonen skulle være gjeldende for Norge i en krigssituasjon og ikke kun i andre land. Til tross for at Stortinget ratifiserte

⁵¹⁹ Avalon Project, Documents in Law, History and Diplomacy, www.avalon.law.yale.edu.

⁵²⁰ St.prp. nr. 47 Konvensjon om behandling av krigsfanger av 27. juli 1929, 1931.

⁵²¹ Genèvekonvensjonene av 1929 ble inkorporert i Genèvekonvensjonene av 12. august 1949 som nå er den gjeldende.

⁵²² St.prp. nr. 47 Konvensjon om behandling av krigsfanger av 27. juli 1929, 1931.

⁵²³ St.prp. nr. 47 Konvensjon om behandling av krigsfanger av 27 juli 1929, 1931, 63.

Genèvekonvensjonene, fulgte den daværende Bondepartiregjeringen under statsminister Peder Kolstad ikke opp Stortingets vedtak. Genèvekonvensjonene ble derfor aldri fremmet som egen lovsak i Stortinget, til tross for Stortinget enstemmige ratifisering av den samme konvensjonen. Kjetil Mujezinović Larsen har understreket «at Genèvekonvensjonene ikke kunne brukes eller påberopes overfor enkeltpersoner fordi konvensjonen ikke var blitt til lov eller forpliktelse».⁵²⁴

Haagkonvensjonen inneholder regler for svært mye under okkupasjon eller krig. Haagkonvensjonen ble under og etter okkupasjonen derfor også brukt som et argument for å samarbeide med tyskerne. Norges Industriforbunds juridiske rådgiver, Kristen Johanssen, hevdet i 1940 at Haagkonvensjonen åpnet for et vidtgående samarbeid mellom norske bedrifter og okkupasjonsmyndighetene.⁵²⁵ Stortingets protokollkomité kritiserte etter krigen derfor Norges Industriforbund, som hadde tolket folkeretten i den retning at «enhver norsk borger – eller ethvert selskap – er lovmessig berettiget til å slutte kontrakter med okkupasjonsmyndighetene om ethvert arbeid og enhver prestasjon innen rikets område».⁵²⁶ Justisdepartementet henviste blant annet også til Haag-artiklene i oppgjøret med de økonomiske landssvikene med begrunnelsen at dette var en del av folkeretten, og at samarbeidet med tyskerne ikke kunne karakteriseres som utilbørlig.⁵²⁷ Einar Løchen, som etter andre verdenskrig blant annet ble høyesterettsdommer, holdt et foredrag i den norske legasjonens rettskontor i Stockholm i 1944 om hvordan man skulle behandle økonomiske forbrytere under landssvikoppgjøret. I sitt foredrag viste han til Haagkonvensjonens landkriksregler, men la kun vekt på den delen der det understrekes at en okkupantmakt kan kreve ytelser og tjenester.⁵²⁸ Rana Bygg ble tiltalt i Rana herredsrett for økonomisk landssvik etter å ha bygget brakker blant annet til krigsfanger både for NSB

⁵²⁴ «En folkerettslig forpliktelse som ikke er gjennomført i norsk rett (som lov eller forskrift), kan ikke påberopes av eller overfor private i deres relasjoner med andre private eller med det offentlige. Dermed kan en privatperson ikke straffes med hjemmel i en folkerettslig forpliktelse så lenge denne ikke er gjennomført i norsk lov.» Professor Kjetil Mujezinović Larsen, Senter for menneskerettigheter, e-post til doktorand mars 2015.

⁵²⁵ Rinde, Harald, «Mellom frykt og fristelser i Nordland under okkupasjonen», paper til Norske historiedager i Bodø, 2.–6. mai 2102, 2.

⁵²⁶ Drolsum Kroglund, 2012, 44.

⁵²⁷ Bue, Svein, Det økonomiske oppgjøret, i *Et rettferdig oppgjør? Rettsoppgjøret i Norge etter 1945*, Hans Fr. Dahl, Øysten Sørensen (red.), Pax forlag, 2004, 168.

⁵²⁸ Løchen, Einar, Om behandling av norske økonomiske forbrytere under landssvikoppgjøret, *Lov og Rett*, 1991, 107.

og Wehrmacht i Dunderlandsdalen.⁵²⁹ ⁵³⁰ De tiltalte ble likevel frifunnet april 1951 ved at forsvareren blant annet henviste til «Landkrisreglementet og Haagkonvensjonen», og forklarte at «firmaet ble påtvunget tyske arbeider».⁵³¹

Som vi altså ser, ble Haagkonvensjonen trukket inn i rettsoppgjøret både av Stortinget og Justisdepartementet. Haagkonvensjonens artikler var en del av det juridiske grunnlagsmaterialet da rettsoppgjøret ble drøftet og planlagt. Haagkonvensjonen kunne i prinsippet ha blitt brukt i de saker der selskaper drev vei- og jernbanebygging, og ikke minst der det også ble brukt krigsfanger. Dette utelukket Riksadvokaten ved å definere dette byggearbeidet som sivilt og ikke militært arbeid. I hvilken grad Sven Arntzen og Johs. Andenæs la Haag-konvensjonens artikkel 6 til grunn for sin konklusjon om hva som var krigsviktig eller ikke, vites ikke. Haagkonvensjonens artikkel 6 understreker at fanger ikke skal arbeide med noe som har samband med «operations of the war.» Hva som hadde skjedd dersom bygging av veier og jernbane hadde blitt vurdert som krigsviktig, er en kontrafaktisk problemstilling. Det kunne kanskje ha fått stor betydning for NSB og Statens Vegvesen ettersom begge statlige selskaper med dette hadde bidratt til noe som var krigsviktig for fienden.

13.2 Oppsummering: Riksadvokaten ga NSB ryggdekning

Riksadvokat Sven Arntzen kom frem til at vei- og jernbanebygging tjente både tyske interesser og norske behov, men samtidig kom han til at vei- og jernbanearbeid ikke var utilbørlig arbeid for fienden. Hvilken begrunnelse kom først, hensynet til hva som kunne defineres som norske interesser, eller hva som var krigsviktig for tyskerne?

Riksadvokatens understrekning av at dette dreide seg om «norske interesser», var i tråd med omsorgen for det nasjonale som okkupasjonen og deretter freden hadde utløst. Johs. Andenæs' presisering av det spesielle med byggingen av jernbane og veier kan oppfattes som en rettesnor og formativt for statsadvokatene som skulle inn i etterforskning av økonomiske landssviksaker. Hverken riksadvokat Arntzen eller professor Andenæs trakk Landssvikanordningen inn i sine juridiske betraktninger. Hadde det skjedd, kunne det kanskje ha bidratt til en drøfting av hvorvidt blant annet Nordlandsbanen var en av disse

⁵²⁹ Lofotposten 9. mars 1950.

⁵³⁰ Langstrand, Marte Serine, Legitimitetens grenser. Selskapene Dyrberg & Olsson og Ranabyggs kollaborasjon med okkupantmakten under 2. verdenskrig, Mastergradsoppgave i lektorutdanning i historie, NTNU, 2017, 66–67

⁵³¹ Lofotposten 19. april 1951; Arbeiderbevegelsens Historielag i Rana, Årsmelding 1995.

«strategiske kommunikasjoner». Det kunne ha reist noen nye problemstillinger da Arntzen og Andenæs tok sine beslutninger. Å hevde hva som var viktig for landet, var sentralt i et land som skulle gjenreises og samles om felleskapet. Men når Andenæs koblet «norsk interesse» med at det hadde blitt skapt «verdier» som måtte prioriteres, kan det beskrives slik historikeren Ivo de Figueredo gjør det: «En rettsprosess vil aldri foregå bare ut fra ideelle hensyn til straffens mål og mening. Det vil også måtte sees i sammenheng med andre verdier og hensyn som kan ligge innenfor og utenfor det rettslige felt.»⁵³²

Johs. Andenæs erkjente at bygging av veier og jernbane var av interesse for tyskerne, men pekte på at dette samtidig var av interesse for Norge. Dette må vel sies å være et standpunkt «utenfor det rettslige feltet».⁵³³ Ved å gi bygging av jernbane og veier et slikt fortrinn fremfor annet anleggsarbeid som norske entreprenører deltok i, tok Andenæs uansett et valg. Baserte valget seg på juridiske argumenter eller på et politisk grunnlag? Når jernbane og veier ble vektlagt som av større norsk interesse enn annet anleggsarbeid, er det lett å forestille seg at Andenæs kan ha tenkt på statsbedriftene NSB og Statens Vegvesen. Johs. Andenæs presenterte likevel ingen definisjon av hva han mente med «norske interesser» til tross for at begrepet er svært politisk og verdiladet.⁵³⁴ I gjennomgangen av de rettslige avveininger av hva som skulle defineres som sivilt arbeid og krigsviktig arbeid, fremtrer det etter min mening et visst mønster. Noen nøkkelord går igjen, slik som «norske interesser», «norske behov» og «skapte verdier». Dette blir langt på vei også synonymt med hva som defineres som sivilt arbeid og ikke krigsviktig. Konsekvensen av den oppfatningen innebar at NSB som etat og NSBs ledelse, i likhet med Statens Vegvesen, ikke ble knyttet til noe som var krigsviktig for tyskerne. Jernbane og veier hadde større betydning rent sivilt etter at verdenskrigen var over enn festningsverk og flyplasser, med noen unntak, men under okkupasjonsårene tjente all forbedring av infrastrukturen den okkuperende makt. Bak den juridiske konklusjonen kan det også ha ligget et annet hensyn, nemlig at etterbruken av disse transportveiene ble

⁵³² De Figuero, Ivo, Etterkrigsoppgjøret som historisk problem, *Nytt Norsk Tidsskrift*, 4: 2011, 39.

⁵³³ Ibid.

⁵³⁴ I 1964 og 1965 debatterte professor Johs. Andenæs og historieprofessor Jens Arup Seip spørsmålet om jussen og rettsvesenets mulige politiske rolle i tidsskriftene *Lov og rett* og *Historisk tidsskrift*. Seip hevdet i all enkelthet at Andenæs ikke ville innrømme at juridiske avgjørelser kunne ha politiske implikasjoner. Seip hevdet da at «Politiske moment trenger ikke jussen til side, det lever i jussen selv. Det er med politikken i jussen som med leopardens pletter: den er født til dem.» Seip, Jens Arup, *Fra embedsmannsstat til ettpartistat og andre essays*, Universitetsforlaget, 1963, 174.

overordnet andre interesser. Infrastruktur var av betydning og tjente «sivile norske behov» og ville komme Norge til nytte.⁵³⁵

Johs. Andenæs, Sven Arntzen og Kristian Løken var alle av den oppfatning at jernbanebygging var sivilt arbeid. At NSBs Kristian Løken var opptatt av at jernbanebygging ikke skulle ansees som militært arbeid, er kanskje ikke så merkelig. Han hadde alt å forsvare. Det faktum at Sven Arntzen og Johs. Andenæs definerte hva NSB hadde vært med på under andre verdenskrig, må etter alt å dømme ha fått konsekvenser for hvordan NSBs og krigsfangenes historie skulle forståes og dermed beskrives. Det var vel kanskje ikke noe som ble kjent eller lagt merke til utenfor juristenes rekke, men det må ha styrket NSB-ledelsens selvoppfatning om at NSBs ledere hadde klart seg bra under okkupasjonsårene. At NSBs anleggsarbeid ble definert som sivilt arbeid nedtonet uansett alvoret i det NSB var med på under okkupasjonsårene, da rettsoppgjøret skulle starte.

⁵³⁵ Arntzen, 1946, 7.

14 Jernbanebygging tjente okkupantene

Det skulle vise seg at den oppfatning riksadvokat Sven Arntzen og professor Johs. Andenæs la til grunn for hva som skulle anses å være sivilt arbeid, møtte motstand. Erstatningsdirektoratet var åpenbart opptatt av spørsmålet om hva som kunne defineres som sivilt eller militært arbeid, til tross for at riksadvokat Sven Arntzen hadde avgjort dette. I januar 1946 ønsket advokat Ole Torleif Røed på vegne av Erstatningsdirektoratet å få Forsvarets synspunkter på nordmenns samarbeid med tyskerne under andre verdenskrig. Han sendte derfor en rekke spørsmål til Hærens Overkommando og fikk svar fra general Halvor Hansson, som konkluderte med at det var «umulig å skjelne mellom militære og sivile arbeider for okkupasjonsmakten nå i den totale krigførings tidsalder.»⁵³⁶ Erstatningsdirektoratet var allikevel ikke fornøyd og ga høsten 1946 Hærens Overkommando enda en gang i oppdrag å gi sin vurdering av den «militære betydning av veg- og jernbanebygging i Norge under okkupasjonsårene». Major Paal Frisvold, som under andre verdenskrig var en helt sentral leder i den hemmelige motstandskampen og i Milorg, svarte 19. november 1946 med en meget klar vurdering av hva som var krigsviktig. Han slo fast at «all bygging av jernbaner og veger under den tyske okkupasjon av Norge direkte tjente tyske militære interesser». Frisvold hevdet også at:

Større betydning antas imidlertid den forserte utbygging av Nordlandsbanen og Nord-Norge å ha hatt. [...] Det er således hevet over enhver tvil at alt arbeid i forbindelse med jernbaner og veger under krigen direkte fremmet tyske militære interesser og motarbeidet allierte og dermed norske interesser.⁵³⁷

Frisvold konkluderte med at «[a]rbeidene på kommunikasjonene kan trygt sidestilles med anlegg av flyplasser, ubåthavner og lignende».⁵³⁸ Konklusjonen var at jernbane- og veibygging absolutt ikke var sivilt arbeid. Major Frisvolds klare oppfatning var stikk i strid med den beslutning riksadvokat Sven Arntzen hadde fattet. Frisvolds betenkning fikk derfor betydning idet den nye riksadvokaten, Andreas Aulie, som hadde tatt over etter Sven Arntzen samme måned, stilte seg bak den. Aulie sendte betenkningen umiddelbart ut som et offisielt rundskriv fra Riksadvokatembetet etter at han hadde fått den, og med følgende påtegning:

⁵³⁶ Svar fra general Hansson RA/S-1543/Da/L0042.

⁵³⁷ Frisvold, Paal, Alminnelige betraktninger vedrørende den militære betydning av veg- og jernbanebygging, i Norge under okkupasjonsårene, 19. november 1946, RA/S – 1543/Da/L0042.

⁵³⁸ Ibid.

En del eksemplarer av dette rundskriv legges ved til fordeling blant politimestrene og de oppnevnte aktorer i Deres distrikt. En del eksemplarer er sendt Den norske Dommerforening for videre ekspedisjon til samtlige dommere.⁵³⁹

Den nye riksadvokaten snudde opp ned på det Andenæs og riksadvokat Arntzen hadde lagt til grunn. Det fikk ingen tilbakevirkende kraft, men hvertfall noen konsekvenser.

Vinteren 1942 hadde entreprenør Leif Normann startet byggevirksomhet på jernbanestrekningen Fauske–Tysfjord etter «en frivillig overenskomst med fienden».⁵⁴⁰ OT hadde selv ansvaret for byggearbeidet på denne strekningen. Denne strekningen av jernbaneanlegget skulle knytte an til den delen av Nordlandsbanen NSB var med på å bygge sør for Fauske. Normann fortsatte som underentreprenør til januar 1944 for det tyske firmaet Polenski & Zöllner. I april 1946 ble Leif Normann bøtelagt av Bodø politikammer for å ha hjulpet tyskerne. Boten var på 4000 kroner, og 13 800 kroner ble inndratt fordi han hadde brutt landssvikanordningen. Han godtok ikke forelegget, og Salten herredsrett frifant ham 8. november 1946 ettersom virksomheten etter rettens mening «ikke kunne ansees som utilbørlig bistand til fienden». Retten la vekt på at «det måtte være åpenbart at jernbaneanlegget ikke kunne bli ferdig så tidlig at det kunne bli til nytte for tysk krigføring».⁵⁴¹ Riksadvokat Aulie grep da inn og påanket frifinnelsen av Normann til Høyesterett, som behandlet saken 7. juni 1947.⁵⁴² Aulie hadde etter alt å dømme en egeninteresse i å få en sak av denne type for Høyesterett, ettersom han hadde vært med på endringen av hva som skulle bli ansett som militært eller sivilt arbeid, ved selv å ha sendt ut en meddelelse fra Riksadvokaten basert på major Frisvolds betenkning.

Det viktigste spørsmålet for Høyesterett ble om anleggsarbeidet Normann hadde bedrevet, var et «ledd i en fiendes krigsførsel og som fienden av den grunn setter i verk [...] uansett den konkrete nytte som til sist oppnås».⁵⁴³ Om anlegget ble ferdig eller ikke, var ikke et avgjørende spørsmål, ifølge Høyesterett. Om en nordmann derimot medvirket til fiendens krigsførsel, som i dette tilfellet, så var det «rettsstridig bistand etter straffeloven,» het det ifølge Høyesterett. På den bakgrunn opphevet Høyesterett frifinnelsen av Leif Normann,

⁵³⁹ Rundskriv fra Riksadvokaten L. nr. 111, NHM-8/6/L0007, Arkiv etter Magne Skodvin, Norges Hjemmefrontmuseum.

⁵⁴⁰ Riksadvokatens Medelsesblad, 1947, 52–55.

⁵⁴¹ Ibid.

⁵⁴² Ibid.

⁵⁴³ Ibid.

og han måtte betale boten Bodø politikammer ila ham i 1946. Spesielt interessant i denne sammenheng er Høyesteretts karakteristikk av Nordlandsbanen:

At Nordlandsbanen var en jernbane av den største strategiske betydning for fienden under krigen, er utvilsomt, og man må vel også gå ut fra at dette betydelige arbeid ble satt i gang av hensyn dertil.⁵⁴⁴

Høyesteretts vurdering av Nordlandsbanens krigsviktige rolle var i tråd med major Paal Frisvolds betenkning. Den nye riksadvokaten fikk med dette markert seg tydelig i en sak han hadde engasjert seg i da han støttet major Frisvolds syn på hva som var militært arbeid og støtte til okkupantene.

Det avgjørende er at Høyesteretts faktiske karakteristikk av Nordlandsbanens militære betydning også må gjelde anlegget sør for Fauske, der NSB deltok med egne ingeniører og anleggsarbeidere. Det er ingenting som skulle tilsi at Nordlandsbanen sør for Fauske var mindre krigsviktig enn nord for Fauske, der Leif Normann deltok. De to strekningene var to deler av det samme prosjektet. I praksis avviste Høyesterett altså Arntzens og Andenæs' oppfatning om at jernbanebygging under andre verdenskrig tjente norske interesser.

Det skulle derimot vise seg at professor Johs. Andenæs fastholdt sitt syn på hvordan jernbanebygging under andre verdenskrig skulle defineres. Dette bekreftet han flere år senere. Det er vanskelig å tro at han ikke var innforstått med major Frisvolds betenkning og Høyesteretts kjennelse fra 1947 da han i 1979 tok for seg de momenter «det særlig ble lagt vekt» på i økonomiske landssviksaker etter andre verdenskrig, i sin oppsummerende bok om rettsoppgjøret. Der skrev han at: «Arbeider på flyplasser eller festningsanlegg stod i en annen stilling enn mer sivile arbeider f.eks. med kraftverk, jernbanen eller veier.»⁵⁴⁵

Regjering og påtalemyndighetene har nok hatt tiltro til NSBs evne til å kunne skille mellom hva som var rett og hva som var galt når det gjaldt økonomisk samarbeid med tyskerne. I november 1945 ba samferdselsminister Nils Langhelle NSBs ledelse om å gi departementet opplysninger om hvilke norske firmaer som bedrev økonomisk landssvik i forbindelse med bygging av jernbane under andre verdenskrig, det vil si arbeidet for tyskerne.⁵⁴⁶ Det tas for gitt at statsråden visste at NSB hadde en egen anleggsavdeling, og at den var i fullt arbeid blant annet på Nordlandsbanen, men at NSB hadde samarbeidet

⁵⁴⁴ Riksadvokatens Medelsesblad 1947, 52–55

⁵⁴⁵ Andenæs, Johs., *Det vanskelige oppgjøret*, TanumAschehoug forlag, 3. opplag, 1998, 159.

⁵⁴⁶ RA/ S – 1543/De/L0051. Brev fra samferdselsminister Nils Langhelle til Erstatningsdirektoratets økonomiske avdeling. 4. mai 1946.

med OT. NSB skulle angi andre, men ble ikke selv bedt om å oppgi noe om egen virksomhet.

I mars 1946 overtok NRKs administrerende direktør, Egil Sundt, stillingen som generaldirektør i NSB etter Kristian Løken. En måned senere, i april 1946, svarte hovedstyret i NSB Samferdselsdepartementet på henvendelsen fra departementet om å bidra til å kartlegge hvem som hadde bedrevet økonomisk landssvik i samband med jernbanebyggingen under verdenskrigen. I brevet het det at: «Det fremgår av innkomne besvarelse at det står noe uklart for mange hvorvidt vedkommende firma eller personer kan ansees å ha gjort seg skyldig i økonomisk landssvik.»⁵⁴⁷ På grunn av usikkerheten om hvem som hadde bedrevet landssvik, het det i brevet fra NSB at det «kan skyldes at man ikke i detalj kjenner de forhold under hvilke firmaer tok arbeid ved Statsbanene». Hvorvidt firmaene hadde påtatt seg arbeid på grunn av tyske initiativer, var noe som måtte vurderes. NSB hevdet at mange firmaer kan ha søkt seg til NSB for ikke å bli satt til arbeid av «rent militær karakter». Resonnementet har i slike tilfeller gjerne vært at «det arbeid som gjøres ved Statsbanene i hvert fall kommer landet til gode, idet arbeidet før eller senere ville ha kommet til utførelse ved våre lovlige myndigheters vedtak.»⁵⁴⁸

I oversikten NSB fremla over antall norske bedrifter som arbeidet ved NSBs anlegg i løpet av okkupasjonsårene, er det kun nevnt 13 firmaer. NSBs ledelse skriver da også, slik det er nevnt tidligere, at den ikke er fullstendig.⁵⁴⁹ Så heter det følgende:

Man kan etter det siterte neppe bortse fra at tyskerne oppfattet jernbanebyggingen som i høy grad krigsviktig hvor enn nasjonalt betonet det enn måtte sies å være. Man kan her ikke utelukkende dømme etter hvorvidt landet nå, etter krigen, har nytte av det utførte.⁵⁵⁰

Hva NSB faktisk mente med at man ikke kunne vurdere et anleggs militære nytte etter verdenskrigen, er noe uklart. Det kan tolkes i den retning at NSBs nye ledelse hadde et annet syn på anleggsarbeidet enn den forrige ledelsen, og at den faktisk nå var av den oppfatning at jernbanebyggingen i større grad hadde tjent tyske interesser enn norske

⁵⁴⁷ RA/ S – 1543/De/L0051, Opplysninger om økonomisk landssvik. Svar fra NSB 3. april 1946.

⁵⁴⁸ Ibid.

⁵⁴⁹ Under okkupasjonsårene ville Rikstrygdeverket kartlegge lønns- og arbeidsforhold til de ansatte i byggefirmaer i hele landet. Rikstrygdeverket ville vite hva slags arbeid som ble utført, og om firmaene definerte sitt arbeid som sivilt arbeid eller ikke. Resultatet av disse undersøkelsene ga noe sprikende svar. I Mo i Rana opplyste eksempelvis Rana Bygg med sine 196 ansatte at de ikke bedrev sivilt arbeid, og at de arbeidet for Wehrmacht, noe som jo var et riktig svar. Entreprenør Hans P. Hanssen i Mo hevdet at de bedrev sivilt arbeid, men arbeidet for Wehrmacht. Slike svar det mange av i Rikstrygdeverkets undersøkelse.

⁵⁵⁰ RA/ S – 1543/De/L0051, «Opplysninger om økonomisk landssvik». Svar fra NSB 3. april 1946.

interesser. Ifølge NSBs brev endret dette forhold seg ikke etter andre verdenskrig selv om det viste seg at det som var bygget, også var nyttig for landet. NSBs uttalelse var myntet på firmaene i undersøkelsen som hadde deltatt i anleggsarbeidet, men jeg tolker det som at det også måtte gjelde NSB. Som vi kan se, er det en viss divergens mellom hva eksempelvis Johs. Andenæs vektla som norske interesser, og hva NSB mente med setningen «hvor enn nasjonalt betonet det enn måtte være».⁵⁵¹ Hvorvidt den nye generaldirektøren, Egil Sundt, bidro til uttalelsen, er ikke kjent. Var han med på den, kan det være en mulig forklaring på svaret, ettersom han ikke kom fra NSBs egne rekker, men fra NRK. Han hadde dermed ikke vært i NSB i okkupasjonsårene og hadde heller ikke vært med på de forutgående diskusjonene. Jeg mener at det er en utvikling i standpunktene her, uten at dette ble fulgt opp videre.

NSB ble hverken i 1947 eller senere stilt overfor det faktum at Høyesterett karakteriserte Nordlandsbanen som «en jernbane av den største strategiske betydning for fienden under krigen» og at det «er utvilsomt».⁵⁵² Høyesteretts svært så tydelige karakteristikk av Nordlandsbanens krigsviktighet har ikke fått noen politiske eller historiefaglige konsekvenser og er heller ikke blitt referert til. Høyesteretts avgjørelse fikk heller ingen betydning da det såkalte «Landssvikutvalget av 1955» oppsummerte hva det hadde blitt lagt vekt på i økonomiske landssviksaker. Utvalget fulgte opp og fastholdt det Johs. Andenæs og Sven Arntzen hadde ment om hva som var viktig for tyskerne:

På den annen side ble det naturligvis lagt stor vekt på – om enn ikke helt avgjørende – hvorvidt det oppdrag det dreiet seg om hadde større militær betydning for fienden. Således kan nevnes festningsanlegg, kanonstillinger, anlegg for flyplasser og flyhavn. MV.⁵⁵³

Her nevnes ikke veier og jernbanebygging i oppramsingen av hva som var av militær betydning for fienden. Landssvikutvalget tok altså ikke inn over seg at riksadvokat Aulie faktisk hadde gjort om på vurderingen av jernbane- og veibyging. Om dette var en forglemmelse eller om det var med vitende og vilje at utvalget fastholdt den oppfatning som hadde vært gjeldende før 1947, vites ikke.

Hverken NSB, Statens Vegvesen eller Norsk Hydro ble rettslig prøvd eller etterforsket for hvordan selskapene hadde vært med på å bruke krigsfanger i forbindelse med

⁵⁵¹ Ibid.

⁵⁵² Riksadvokatens Medelsesblad, 1947, 52–55.

anleggsarbeid. Bruken av fanger ble «ingen del av Vegvesenets oppgjør etter krigen», fastslår historikeren Pål Nygaard i sin bok om Vegvesenet.⁵⁵⁴ Han skriver at Vegvesenet lyktes i å «tilsløre» det faktum at «Vegvesenets ingeniører, oppsynsmenn og arbeidere var til stede der de jugoslaviske fangene arbeidet».⁵⁵⁵ Vegvesenets åpenlyse samarbeid med okkupantene ble også tilslørt, ifølge Nygaard. Vegvesenet selv gjorde sitt ytterste for dekke over sin krigshistorie. Dette førte til at:

Fortielsen ble i praksis gjennomført ved et summarisk oppgjør som ikke for alvor tok opp problematiske sider ved Vegvesenets aktiviteter. Denne fortielsen er siden opprettholdt, særlig gjennom de sentrale aktørenes insistering på at Vegvesenet aldri var involvert der hvor de jugoslaviske fangene arbeidet.⁵⁵⁶

De jugoslaviske fangenes historie og skjebne i Norge er dramatisk med tanke på at de ble behandlet enda dårligere enn de sovjetiske krigsfangene fordi de ble karakterisert som irregulære soldater og partisaner. Av den grunn hadde de ikke rett til den lille beskyttelsen tyskerne tross alt ga krigsfangene. De sovjetiske fangene hadde vært med i en regulær hær. At Norsk Hydro også brukte krigsfanger, ble heller ikke noe rettslig problem etter at verdenskrigen var over. Historikeren Ketil Gjørme Andersen fastslår at det befant seg rundt 1000 utenlandske tvangsarbeidere og krigsfanger ved Norsk Hydros anlegg på Herøya sommeren 1943.⁵⁵⁷ Gjørme Andersen skriver i forbindelse med etterforskningen av Norsk Hydro følgende:

Et tema som overhodet ikke ble berørt, var bruken av tvangsarbeidere og krigsfanger ved Lettmetalls anlegg. Hydros direktører fikk ingen spørsmål om sin befatning med saken, og det ble heller ikke gjort noe for å dokumentere hva som hadde vært de faktiske forholdene.⁵⁵⁸

Andersen konkluderte med at «[t]vangsarbeiderne hadde vært usynlige under krigen og forble det også etterpå».⁵⁵⁹

En sak som ytterligere understreker Pål Nygaard og Ketil Gjørme Andersens poeng, er landssviksaken mot Alf Prytz Sørvig, som var styremedlem og disponent i entreprenørfirmaet Betongbygg AS i Kristiansand. Han hadde ifølge tiltalen «påtatt og latt utføre omfattende, krigsviktige byggearbeider for fienden». Firmaet hadde blant vært med

⁵⁵⁴ Nygaard, 2014, 228.

⁵⁵⁵ Ibid.

⁵⁵⁶ Nygaard, 2014, 243.

⁵⁵⁷ Andersen, 2005, 401.

⁵⁵⁸ Ibid, 442.

⁵⁵⁹ Ibid.

på å forsterke og utbygge flere flyplasser for den tyske okkupasjonsmakten, og han ble derfor tiltalt for å ha drevet «utilbørlig ervervsvirksomhet for fienden».⁵⁶⁰ Det mest interessante for denne avhandlingen er det faktum at Betongbygg AS brukte krigsfanger, noe som fremgår av politiets etterforsker Henrik Smiths avhør av Thorleif Godager, som var ansatt som ingeniør i Betongbygg AS fra 1943. I avhøret forklarte han at tyskerne anviste «oss russiske krigsfanger» da firmaet manglet arbeidere. Det dreide seg om «opptil 30 – 40 mann i døgnet.»

Firmaet måtte betale til tyskerne for de russerne som arbeidet for oss, men en russer ble bare regnet som ½ nordmann og gikk følgelig for ½ pris. Det kan ha forekommet et par tre ganger at russiske krigsfanger arbeidet for firmaet.⁵⁶¹

Ingeniør Godager kommenterte ikke bruken av krigsfanger ut over dette, og politietterforsker Smith ba ifølge referatet fra avhøret heller ikke om å få utdypet dette temaet. Godagers svar er heller ikke et svar på et spørsmål om fanger fra politiet. I motsetning til hva som ble tillatt på NSB-verkstedet Marienborg, fikk de ansatte her gi fangene mat, det var sild. En annen sak som kan fylle ut bildet når det gjelder fanger og rettsoppgjøret, er tiltalen og dommene mot de norske fangevokterne som ble satt til å passe på de jugoslaviske fangene som kom til Norge for blant annet å bygge veier. Et lite antall av de 363 nordmennene som var fangevokter i disse utryddelsesleirene, ble straffet. 21 av dem ble dømt for drap, og 29 ble dømt for mishandling.⁵⁶² Men hverken rettsapparatet eller Nils Christie gikk i sin undersøkelse av fangevokterne inn på hvem disse fangene faktisk arbeidet for. Fangene som ble mishandlet av norske voktere, befant seg ikke i de forferdelige leirene for bare å bli mishandlet. De jugoslaviske eller serbiske fangene som befant seg i Norge, skulle «utryddes», men de skulle også arbeide. Et stort antall av dem ble brukt til veiarbeid av Statens Vegvesen, men det tok mer enn 70 år før det ble en del av denne historien.⁵⁶³

14.1 Oppsummering: Norske interesser ble tilgodesett

Riksadvokat Aulies rundskriv fra november 1946 og Høyesteretts avgjørelse i saken mot Leif Normann i juni 1947 fikk ingen følger for NSB, selv om Høyesterett i denne saken konkluderte med at jernbanebyggingen var krigsviktig for tyskerne. Jeg kan ikke se at

⁵⁶⁰ RA/S-3138/0026/D/Db/L0005/0001Tiltalebeslutning Statsadvokaten for landssviksaker i Agderfylkene og Rogaland 19. oktober 1948.

⁵⁶¹ Ibid.

⁵⁶² Jaklin, Asbjørn, *Nordfronten. Hitlers skjebneområde*, Gyldendal Norsk Forlag, 2006, 152

⁵⁶³ Nygaard, 2014, 243

NSB er blitt konfrontert med Høyesteretts avgjørelse eller at den er blitt kommentert. Et komplisert tema i denne delen av avhandlingen er knyttet til rettsoppgjøret og forholdet mellom folkeretten, påtalemyndighetene og de utenlandske krigsfangenes situasjon. Som vi har sett, ble Haagkonvensjonen trukket inn i andre deler av rettsoppgjøret, men fordi bygging av veier og jernbane selv for fienden ble definert som sivilt arbeid av riksadvokat Arntzen, utelukket det muligheten for eventuelt å anvende Haagkonvensjonen overfor dem som utnyttet krigsfanger. Når Høyesterett i 1947 kom til den motsatte oppfatning av hva riksadvokat Arntzen hadde lagt til grunn, sier det noe om hvor komplisert eller brennbar denne saken var.

Var det å karakterisere vei- og jernbanebygging som sivilt arbeid en politisk eller enn juridisk avgjørelse? Det er naturligvis et spørsmål basert på etterpåklokskap, for, som den franske historikeren Henry Rousso har understreket, hverken historikere eller dommere kan i ettertid komme med en riktig eller rettferdig domsavsigelse om fortiden: «Who, the judge or the historian, is most qualified to ‘render a legal judgment’ on the past?»⁵⁶⁴

Om vi sammenligner Sven Arntzens og Johs. Andenæs' fortolkninger av anleggsarbeid på veier og jernbane fra 1945, og Høyesteretts forståelse av Nordlandsbanen fra 1947, er forskjellen interessant. De to synene kan tolkes dithen at Andenæs og Arntzen så en større nytte for samfunnet i at Nordlandsbanen ble bygget, mens Høyesterett kanskje så en større nytte for samfunnet i straffens preventive virkning. Endringen i perspektivet kan også til en viss grad skyldes utviklingen i Norge på de to årene fra 1945 til 1947. I 1945 dreide mye seg om å stabilisere den politiske situasjonen etter okkupasjonen og å få rettsstaten og de politiske institusjonene på fote. Det skulle ryddes opp. I 1947 var samfunnsordenen gjenopprettet, et stort antall krigsfanger var hjemsendt og gjenoppbyggingen i gang. Store deler av Finnmark var et ødeland, men det var lov og orden der den politiske makten hadde sitt sete. Hadde Høyesterett gått et skritt videre, kunne retten ha gått inn i spørsmålet om de juridiske konsekvensene det fikk at jernbane- og veibygging ble ansett som sivilt arbeid. Høyesterett kunne kanskje ha brakt Haagkonvensjonens understrekning av at krigsfanger ikke skal arbeide med det som defineres som militært arbeid inn i tolkningen av den juridiske forståelsen av anleggsarbeidet på Nordlandsbanen. Det faktum at bygging av veier og jernbane ikke ble ansett som krigsviktig, men som sivilt arbeid, kan ha bidratt til at NSBs krigshistorie fikk mindre offentlig oppmerksomhet enn om

⁵⁶⁴ Rousso, 2003, 279.

vurderingen av anleggsarbeidet hadde vært en annen. At NSB ikke ble rettslig prøvd eller gransket, må ha påvirket hvordan NSB har blitt ansett og vurdert etter 1945, men også hvordan man rent historiefaglig har beskrevet og forholdt seg til krigsfangenes historie. At ingen norske firmaer eller NSB ble stilt spørsmål eller gransket for bruk av utenlandske fanger, har ytterligere bidratt til hvordan den norske offentlighet har forholdt seg til og forstått krigsfangenes skjebne. Dette må ha styrket oppfatningen om at utnyttelsen av fangene var et rent tysk anliggende, og at det var mindre viktig for norske forhold. I dette lå det en ekskludering av krigsfangenes historie i Norge, og dermed bidro også dette til å svekke deres betydning.

Høyesteretts avgjørelse i saken mot Leif Normann i 1947 slo utvetydig fast at byggingen av Nordlandsbanen var krigsviktig for tyskerne, og at han derfor hadde utnyttet situasjonen og måtte betale for det. Avgjørelsen peker direkte på NSBs samarbeid med okkupantene på strekningen Mo i Rana–Fauske. Med utgangspunkt i Høyesteretts prinsipielle betraktning av jernbaneutbyggingens krigsviktige karakter, må NSBs innsats og deltagelse i dette arbeidet karakteriseres som meget alvorlig, og som en hjelp til de tyske okkupantene. Dette resonnementet støttes ytterligere av major Frisvolds konklusjon, og stiller saken mot Bjarne Vik i et nytt lys: Det virker merkelig at det kun var Vik som ble etterforsket for å ha samarbeidet med okkupantene, og derfor urimelig at ikke også Waldemar Hoff og andre i NSB ble rettslig gransket. NSB hadde i likhet med Statens Vegvesen «på flere måter bistått okkupasjonsmakten indirekte og direkte i krigsviktige prosjekter».⁵⁶⁵ Riksadvokat Andreas Aulie stilte seg i november 1946 bak major Paal Frisvolds klare dom over hva som hadde tjent okkupantene: «Det kan uten videre slås fast at all bygging av jernbanen og veger foretatt under den tyske okkupasjon av Norge, direkte tjente tyske militære interesser.»⁵⁶⁶

⁵⁶⁵ Nygaard, 2014, 219. Jeg har lånt denne formuleringen fra Paal Nygaard der han beskriver Statens Vegvesen. Etter min mening er det også en treffende karakteristik av NSBs rolle.

⁵⁶⁶ Rundskriv fra Riksadvokaten L. nr. 111, NHM-8/6/L0007, Arkiv etter Magne Skodvin, Norges Hjemmefrontmuseum og Frisvold, 1947, 1.

15 Fangene fikk ikke fred

4. desember 1945 henvendte Sovjetunionens ambassadør, N. D. Kuznetsov, seg til Utenriksdepartementet og ba om å få møte utenriksråd P. P. Prebensen. Sovjetunionen ville vite mer om hva deres landsmenn hadde gjort da de var krigsfanger i Norge. Ambassadøren spurte Prebensen om Norge ville være med på å opprette en norsk-sovjetisk kommisjon som skulle oppsøke tidligere sovjetiske fangeleirer og arbeidsplasser. Målet ville være å «skaffe nærmere opplysninger så vel om de myrdede som om fangenes beskjeftigelse».⁵⁶⁷ Kuznetsov hevdet at 10 000 sovjetiske fanger hadde omkommet i Norge, norske myndigheter anslo derimot at det bare var 3000 fanger som hadde dødd i Norge under fangenskap. Raskt ble det klart at Norge støttet opprettelsen av en såkalt blandet kommisjon med både sivile og militære medlemmer. 15. februar 1946 ble de norske medlemmene av Den norsk-sovjetiske kommisjon oppnevnt av regjeringen Gerhardsen. Oberstløytnant Harald Werder-Holm fikk oppgaven med å lede kommisjonens arbeid, og like etter ble han også utnevnt til leder av Statsbanens militærkontor.⁵⁶⁸ Militærkontorets plassering i NSBs hovedadministrasjon var et uttrykk for NSBs betydning for forsvaret av landet. At lederen av Statsbanens militærkontor også ledet Den norsk-sovjetiske kommisjon, understreket at det var en personalmessig nærhet mellom kommisjonens arbeid og NSB.

15.1 En kommisjon om fangenes innsats

27. mars 1946 informerte NSBs generaldirektør, representert ved banesjef Gunnar Kavlis kolleger, overingeniørene Fin Hvoslef og Harald Øverland, om kommisjonens arbeid og formålet med det. Begge hadde arbeidet på Nordlandsbanen under okkupasjonen. Banesjef Kavli opplyste om at kommisjonens leder, Wrede-Holm, hadde fått beskjed om at han lettest kunne få opplysninger ved «henvendelser til anleggsadministrasjonene på de steder hvor russiske krigsfanger i sin tid har vært i arbeide.» Gunnar Kavli ba de to om å svare på kommisjonens spørsmål og «bistå den så langt råd er».⁵⁶⁹ Overingeniør Hvoslef informerte Wrede-Holm 9. april 1946 om at det hadde vært 12 312 krigsfanger i arbeid i 1945 på strekningen Mo i Rana til Fauske. Hvoslef hadde inngående kunnskaper om krigsfangene ettersom han hadde fortsatt på den posten han hadde under andre verdenskrig, også etter mai 1945. De sovjetiske fangenes «hovedbeskjeftigelse» var ifølge Hvoslef å arbeide «for de av

⁵⁶⁷ Holtmark, Sven G. (red.), *Naboer i frykt og forventning. Norge og Russland 1917–2014*, Pax forlag, 2015, 371–372

⁵⁶⁸ Statskalender for året 1947, Aschehoug forlag, 1947.

⁵⁶⁹ SA/NSB 5. 005 – 6.002, Presse, militærsaker, fangeleirer, boks 110, Hylle D/1/1/5/1/6

Org. Todt ved banebyggingens innsatte tyske entreprenørfirmaer». ⁵⁷⁰ Det som ikke ble nevnt, var at norske entreprenører, blant dem NSBs egne anleggsarbeidere og ingeniører, også deltok i anleggsarbeidet.

Det skulle vise seg at fangenes arbeidsinnsats ble kommisjonens hovedtema og utvilsomt også det mest kontroversielle. I et brev datert 7. september 1946 fra kontoret til NSBs generaldirektør til Samferdselsdepartementet, het det at «2 russiske offiserer har søkt opplysninger i Hovedstyrets baneavdeling angående det arbeid som er utført av russiske krigsfanger i Norge». ⁵⁷¹ I brevet ble det hevdet at NSB tidligere hadde fått beskjed om at det kun var «arbeidsforholdene» de skulle fortelle om. De sovjetiske representantene hadde derimot spurt om «antall ydede arbeidstimer» fangene hadde utført, og verdien av arbeidet deres. Generaldirektør Egil Sundt ba derfor Samferdselsdepartementet om et svar på hvilke opplysninger NSB faktisk kunne gi fra seg, og i hvilken form svarene skulle gis. Svaret kom fra Utenriksdepartementet (UD), der Halvard Lange var statsråd, og ikke Samferdselsdepartementet, som NSB hadde henvendt seg til. I et brev datert 10. september 1946 gjorde UD det klart at fangekommisjonens mandat begrenset seg til å skaffe opplysninger om «sovjetiske krigsfanger som er blitt myrdet av tyskerne», og om «fangenes beskjeftigelse og arbeidsforhold». ⁵⁷² «Det ligger helt utenom kommisjonens mandat å foreta noen beregning av det fangenes ydede arbeidsomfang og antatte verdi», var svaret fra UD. ⁵⁷³ Det UD fryktet, var at kommisjonens arbeid skulle resultere i store pengekrav fra russisk side som kompensasjon for fangenes arbeid. NSBs anleggsadministrasjon hadde etter skjønnsmessig anslag kommet frem til at fangene hadde utført 227 000 dagsverk. Ifølge Arvid Ellingsve forsto de sovjetiske representantene at det ikke ville være mulig å komme frem til noe eksakt når det gjaldt hvor mye fangene hadde arbeidet: «De antok at om en ikke kom sannsynligheten nærmere enn +/- 25 % måtte det være tilfredsstillende.» ⁵⁷⁴

Overingeniørene Fin Hvoslef og Harald Øverland, som begge også hadde vært ansatt ved Nordlandsbanen under okkupasjonen, fikk derfor beskjed av NSBs ledelse om at UD ville kontrollere det de eventuelt fortalte til kommisjonen:

⁵⁷⁰ Ellingsvearkivet, dok 48, 49, 50, Statsarkivet i Trondheim.

⁵⁷¹ Statsarkivet i Trondheim, NSB 5. 005 – 6.002, Presse, militærsaker, fangeleirer, boks 110, Hylle D/1/1/5/1/6

⁵⁷² Ellingsvearkivet, dok 52, Statsarkivet i Trondheim.

⁵⁷³ Ibid.

⁵⁷⁴ Ellingsve, 1988, 91.

Opplysninger til grunnlag for slike beregninger må derfor under enhver omstendighet ikke gis uten at Utenriksdepartementet på forhånd har fått seg saken forelagt.⁵⁷⁵

Det ble gjort klart fra UD's side at lokale norske myndigheter ikke kunne gi «opplysninger om arbeidets resultater og antall dagsverk, da disse er vanskelige å fastslå».⁵⁷⁶ UD's klare direktiv om hva som ikke kunne opplyses til kommisjonens ikke-norske medlemmer, ble gitt på samme tid som kommisjonen var på befarings i Nord-Norge for å se på noen av de stedene hvor krigsfangene hadde vært, og hvor de hadde arbeidet. Det var naturlig at nettopp NSB's rolle under byggingen av Nordlandsbanen var viktig for de sovjetiske representantene. Intet enkeltprosjekt i Norge medførte bruk av så mange sovjetiske krigsfanger som arbeidet på Nordlandsbanen. 21. september 1946 sendte overingeniør Adolph Kielland i Mo i Rana en personlig melding til samtlige av sine avdelingsingeniører. Etter 1945 var han blitt overingeniør for anleggsarbeidet på Nordlandsbanen. Meldingen sendte han etter at han samme dag hadde fått et håndskrevet telegram fra overingeniør Harald Øverland i Fauske. Meldingen hadde tittelen «Russiske krigsfangers arbeid i Norge», og beskjeden var at ingen skulle svare kommisjonens medlemmer med annet enn at «norsk administrasjon [har] ikke oversikt over hvor mange krigsfanger som har arbeidet og antall dagsverk, da arbeidet er utført direkte for den tyske okkupasjonsmakt. Hvilket meddeles til underretning og iakttagelse».⁵⁷⁷

Overingeniør Kielland utsendte sitt direktiv etter at han mottok et direktiv fra Forsvarsdepartementets ledelse i Oslo, der det i klartekst gikk frem at han og hans stab måtte tie om fangenes ytelser. NSB's ledelse må etter alt å dømme ha stilt seg bak vedtaket om at NSB's ansatte på Nordlandsbanen ikke skulle fortelle noe om de sovjetiske krigsfangene. 5. oktober 1946 oppsøkte den sovjetiske ambassadøren, N. D. Kuznetsov, utenriksråd Prebensen i Utenriksdepartementet igjen. Prebensen understreket i et notat at de to var enige om at kommisjonen skulle samle inn opplysninger blant annet om «hvilket arbeid de russiske krigsfanger var blitt satt til å utføre». Kuznetsov hevdet at det var av interesse for sovjetiske myndigheter å kunne fastslå om fangene hadde vært sysselsatt med «krigsproduksjon eller sivilt arbeid».⁵⁷⁸ Det var det spørsmålet riksadvokat Sven Arntzen og dr. juris Johs. Andenæs også hadde vært opptatt av da de konkluderte med at jernbanebygging var sivilt arbeid. Etter

⁵⁷⁵ Ellingsve, 1988, 91.

⁵⁷⁶ Protokoll av 31. januar 1947 over undersøkelser som er foretatt av Den norsk-sovjetiske kommisjon om forholdene for de sovjetiske krigsfanger i Norge og deres arbeid i krigsårene 1941–45, Krigshistorisk materiale, innsamlet av Johan B. Siira og Erik Bolstad, Varanger museum.

⁵⁷⁷ Statsarkivet i Trondheim, NSB 5. 005 – 6.002, Presse, militærsaker, fangeleirer, boks 110, Hylle D/1/1/5/1/6

⁵⁷⁸ Ibid.

alt å dømme oppfattet den norske siden ethvert svar på dette spørsmålet som problematisk. Utenriksdepartementet oppsummerte situasjonen i et notat der det fremgikk at departementet hadde gått ut fra at det var «den humanitære side av saken som interesserte de sovjetiske myndigheter, og at det var under denne forutsetning at den norske regjering samtykket i nedsettelse av den blandede kommisjon».⁵⁷⁹ Utenriksdepartementet krevde nå derfor å få et svar på hvordan den sovjetrussiske siden ville bruke de opplysningene de forsøkte å skaffe seg.

Det var langt mer enn krigsfanger som skapte spenninger mellom Norge og Sovjetunionen i den aktuelle perioden, og dermed også rundt kommisjonen. Sovjetunionen hadde fra verdenskrigens dager ønsket å styrke sin posisjon på Svalbard og hadde foreslått at Norge og Sovjetunionen skulle dele et militært nærvær der. Den 15. februar 1947 avviste Stortinget i lukket møte å forhandle med Sovjetunionen om et felles forsvar av Svalbard.⁵⁸⁰ Norge ville balansere sitt forhold til naboen i øst og samtidig opprettholde sin uavhengighet til andre stormakter, mens sovjetiske ledere ønsket at Norge ikke skulle lene seg vestover mot USA. Norske myndigheter bekymret også over utviklingen i kommisjonen. Ekspedisjonssjef Ivar Lunde i Utenriksdepartementets 1. politiske kontor hevdet 15. mai 1947 at Den norsk-sovjetiske kommisjons arbeid beveget seg i en farlig retning. Han så seg derfor nødt til å varsle de statsrådene i regjeringen han visste var opptatt av arbeidet i kommisjonen. Brevet var stemplet «Strengt fortrolig».⁵⁸¹ Lunde hadde arbeidet ved den norske ambassaden i Moskva og representerte Norge da FN i 1946 diskuterte flyktningproblemene etter andre verdenskrig. Nå fryktet han konsekvensene av det som var i ferd med å skje:

Jeg er redd for at vi fremdeles må regne med mulighetene av at de opplysninger som kommisjonen skaffer, ønskes benyttet av russerne for i sin tid å presentere Norge en regning for de russiske krigsfangers utførte arbeider, eller kanskje til og med for å hevde at bestemte anlegg må betraktes som russisk eiendom.⁵⁸²

I en fortrolig instruks fra Utenriksdepartementet til NSB og anleggsledelsen for Nordlandsbanen høsten 1947 het det at «[o]pplysninger om krigsfangenes arbeidsresultater og dagsverk eller annet materiale som tar sikte på verdsettelse av det utførte arbeid i penger eller

⁵⁷⁹ Ellingsvearkivet, dok. 53, dok. 54, Statsarkivet i Trondheim.

⁵⁸⁰ Norsk Polarhistorie, Fra verdenskrig til kald krig, Svalbard, Sovjetunionen og Norge 1939-1945, www.polarhistorie.no.

⁵⁸¹ RA, UD 27 1/18, Den norsk-sovjetiske kommisjon Nord-Norge–Trøndelag, boks 10556 A, bind 2.

⁵⁸² Ibid.

andre måleenheter» skal «overhodet ikke gis til de sovjetiske representantene. [...] Undersøkelsene forutsettes begrenset mest mulig».⁵⁸³

Gruppen må også så vidt mulig søke å forhindre at det av norske lokale myndigheter gis opplysninger til kommisjonen eller dennes enkelte medlemmer om forhold som ikke faller inn under kommisjonens mandat.⁵⁸⁴

Det var åpenbart av stor betydning for Utenriksdepartementet å unngå at de sovjetiske representantene fikk kunnskap om krigsfangenes rolle og betydning for byggingen av Nordlandsbanen. UD og vel også regjeringen ville åpenbart også ha saken om krigsfangene ut av verden så raskt som mulig, og Utenriksdepartementet understreket at fristen for å avslutte det hele var 31. desember 1947.

Et av de mest problematiske spørsmålene kommisjonen måtte ta stilling til, var hvor mye de sovjetiske fangene hadde arbeidet. Var det mindre per dag enn ikke-fanger, eller mer? En rekke forhold ble drøftet i kommisjonen uten at det førte til enighet. En av NSBs avdelingsingeniører ved Nordlandsbanen skal ha hevdet at et «russerårsverk» i Saltfjellområdet bare utgjorde ti prosent av et normalt årsverk, og «når han trakk fra for sykdom, leirarbeid og snørydding, kom ingeniøren til 4,5 prosent av et normalt årsverk», ifølge forfatteren Tor Jacobsen, som ikke oppga navnet på den aktuelle NSB-ingeniøren.⁵⁸⁵ Andre igjen har hevdet at innsatsen til en sovjetisk fange bare var 3/8 av et normalt årsverk.⁵⁸⁶ Et annet problem i kommisjonen var at de sovjetiske representantene hevdet at deres norske kollegaer nektet å godta de opplysningene som lokalbefolkningen ga til kommisjonen. Forholdene for krigsfangene var heller ikke blitt grundig nok belyst, ble det hevdet.⁵⁸⁷ Til tross for de ubesvarte spørsmålene kom kommisjonen frem til et felles kommuniqué, som ble offentliggjort i Oslo og i Moskva 28. april 1948. Her ble ansvaret for det arbeidet som krigsfangene utførte i Norge, ene og alene lagt på de tyske okkupasjentene. Dette gjaldt også jernbaneutbyggingen. Sovjetunionen krevde ingen erstatning fra Norge for den innsatsen de sovjetiske fangene hadde utført under andre verdenskrig, og NSB ble ikke stilt ansvarlig for sin rolle under byggingen av Nordlandsbanen. Men striden om de sovjetiske krigsfangene skulle dukke opp igjen, men da mest av alt om hvor de døde fangene var blitt gravlagt.

⁵⁸³ FO II, boks 31 1945–47, Hjemmefrontmuseets arkiv og bibliotek.

⁵⁸⁴ Ibid.

⁵⁸⁵ Jacobsen, Tor, *Slaveanlegget: fangene som bygde Nordlandsbanen*, Gyldendal Norsk Forlag, 1987, 146/147.

⁵⁸⁶ Hatlehol, 2015, 242.

⁵⁸⁷ Protokoller fra kommisjonen 31. januar 1947 UD, del 3 i perm 4, Krigshistorisk materiale, Varangermuseum.

15.2 Operasjon asfalt for å flytte graver

I store deler av landet var det gravlagt sovjetiske krigsfanger. Men nå ble de døde krigsfangenes graver betraktet som en sikkerhetsrisiko, fire og et halvt år etter at Sovjetunionen hadde vært alliert med Norge. I desember 1949 hevdet generalløytnant Ole Berg at sovjetiske spioner kynisk kunne utnytte de sovjetiske gravene til noe annet enn kransenedlegging. «De vil lett kunne nyttes som en foranledning for utlendinger til opphold i etterretningsøyemed i form av besøk og høytideligheter ved gravene.»⁵⁸⁸ Det som alarmerte Berg og andre offiserer, var at sovjetiske offiserer hadde vært på besøk i Nord-Norge for å besøke sovjetiske gravsteder. Det viste seg at noen av dem hadde til hensikt å besøke Bardufoss flyplass og andre steder av militær interesse, og det kunne ikke godtas.⁵⁸⁹ Forsvarets frykt ble forsterket sommeren 1951, da sovjetiske representanter klaget over at de sovjetiske gravene forfalt, og ville ta over vedlikeholdet av gravene. Utenriksdepartementets vurdering var at dette kunne utnyttes av sovjeterne til å bygge opp et «vidt forgrenet spionasjenett» etablert rundt de mange gravstedene.⁵⁹⁰ 8. september 1951 fortalte Aftenposten at det var «godkjent en to års plan for flytting og istandsettelse av de sovjetiske krigsgravene i Norge».⁵⁹¹ Planene om hva som skulle skje med gravene, utviklet seg i stor fart. Ikke lenge etter formulerte Utenriksdepartementet en pressmelding der det het at «forskjellige feilaktige og misvisende opplysninger har vært gjengitt i pressen i det siste om de russiske krigsgravene».⁵⁹² Departementet hevdet at situasjonen for gravene var «utilfredsstillende [...] fordi de ligger spredt på en rekke steder rundt om i landet».⁵⁹³ Tidlig i november 1951 var arbeidet på det nærmeste ferdig. 8084 sovjetiske lik fra 88 gravsteder i de tre nordligste fylkene ble gravd opp og flyttet.⁵⁹⁴ Arbeidet med å flytte de døde fangene fikk navnet Operasjon asfalt. Odd-Bjørn Fure hevdet at den kalde krigen bidro til «å svekke interessen for de sovjetiske fangene».⁵⁹⁵ Det er nok riktig. Men denne svekkelsen kom som en tilleggsfaktor til den marginaliseringen som startet allerede i fredsåret 1945.

Det politiske klimaet mellom Norge og Sovjetunionen hadde utviklet seg i negativ retning over noen tid, men ble forverret da Norge tilsluttet seg den såkalte Atlanterhavspakten i april

⁵⁸⁸ Jaklin, Asbjørn, *Isfront. Den kalde krigen i nord*, Gyldendal Norsk Forlag, 2009, 83

⁵⁸⁹ Eidsaune, Thor Helge, «Kirkegårdskrigen 1951», *Årbok for Rana*, Rana museum og historielag, 1999, 33.

⁵⁹⁰ Jaklin, 2009, 83.

⁵⁹¹ Aftenposten 8. september 1951.

⁵⁹² VG 20. september 1951.

⁵⁹³ Ibid.

⁵⁹⁴ Eidsaune, 1999, 6.

⁵⁹⁵ Fure, 2009, 38.

1949, noe som innebar at Norge hadde valgt USAs side mot naboen i øst. På dette tidspunktet hadde også statsminister Einar Gerhardsen og Arbeiderpartiet gått til kraftig angrep på Norges Kommunistiske Parti (NKP), noe som ytterligere skjerpet tonen fra sovjetisk side. Da krigsgravsaken og Operasjon asfalt ble lansert, var forholdet mellom Norge og Sovjetunionen «svært anspent».⁵⁹⁶ Historikeren Sven G. Holtsmark bruker ord som «et element av minnehistorisk devaluering» for å beskrive Operasjon asfalt.⁵⁹⁷ En ytterligere skjerpene faktor var innføringen av de såkalte beredskapslovene, som ble vedtatt i Stortinget i desember 1950. Dette var en rekke lover og lovendringer som skulle brukes i tilfelle en krisesituasjon eller krig, og gjaldt også innføring av blant annet dødsstraff.⁵⁹⁸ Beredskapslovene kunne blant annet bli brukt mot NKP fordi partiet ble ansett for å være lojale mot Sovjetunionen. Uansett motivene bak disse lovene bidro også dette til å svekke de sovjetiske krigsfangenes historie.

Fellesgraven på Tjøtta i Nordland ble høytidelig åpnet med prominente gjester 8. juli 1953. Sovjetunionens ambassadør i Norge, Sergej Afanasiev, holdt en tale for sine døde landsmenn. På sett og vis var det en sluttstrek for Operasjon asfalt. Flere oppgravinger av sovjetiske krigsfanger ble det ikke. En del to av gravflyttingen var planlagt, men det endte med at gravene i Sør-Norge fikk være i fred.⁵⁹⁹ Hvordan arbeidet med å flytte de døde sovjetiske krigsfangene ble gjennomført, og hvordan norske myndigheter har forholdt seg til dem, har i ettertid blitt sterkt kritisert.⁶⁰⁰ Den tyske historikeren Reinhard Otto understreket i 2011 hvordan navnene og identiteten til fangene ble neglisjert da de døde ble flyttet. «One would need to direct the reproach, that the memory of the deceased was handled in a way that made an individual remembrance at a specific place impossible, at the Norwegian authorities of the time.»⁶⁰¹ De forsøkene som i de senere årene er blitt gjort for å finne identiteten til de døde fangene, er ifølge Otto kun «compensation for past mistakes.»⁶⁰² De døde fangene som ble flyttet, hadde utført et omfattende arbeid i Nord-Norge ved å bygge et stort antall bygninger, festningsverk, kaier og ikke minst jernbane. Også de fangene som døde under arbeidet på Nordlandsbanen, havnet til sist på Tjøtta. Tjøtta ligger langt «fra de fleste og de største

⁵⁹⁶ Holtsmark, 2015, 342.

⁵⁹⁷ Ibid.

⁵⁹⁸ Sjølyst, Steinar, Beredskapslovene, i *Frigjøring, gjenreisning, velstand. Etterkrigshistorie bind 1*, Universitetsforlaget, 1970, 163–183.

⁵⁹⁹ Fjermeros, Halvor, *Med lik i lasten. Operasjon asfalt – den sovjetiske massegravens skjebne i Norge*, Scandinavian Academic Press, 2013, 269.

⁶⁰⁰ NRKs Janne Kjellberg lagde i 2008 flere kritiske radioinnslag om hvor dårlig ivaretatt gravplassen på Tjøtta var. Kjellberg, Janne, *De glemte døde på Tjøtta*, metoderapport, SKUP, 2008.

⁶⁰¹ Otto, Reinhard, *Cemeteries of Soviet Prisoners of War in Norway*, *Historisk tidsskrift*, vol. 90, nr. 4, 2011, 555–556.

⁶⁰² Ibid.

gravplassene for krigsfanger».⁶⁰³ Flyttingen bidro til at forbindelsen mellom det arbeidet fangene hadde utført, og deres død forsvant. De lokale gravstedene langs Nordlandsbanen hadde knyttet byggearbeidet og dets konsekvenser sammen – dette elementet i historien og i minnearbeidet ble nå borte. Slik kulminerte en prosess som hadde pågått siden 1945 ved at de mange fangeleirene som lå langs Nordlandsbanen, også ble borte. Historikeren Marianne Neerland Soleim oppsummerer denne prosessen slik:

Forholdene omkring flyttingen av sovjetiske graver i Nord-Norge og den kalde krigen bidro til usynliggjøring av sovjetiske krigsfangers skjebne på norsk jord. [...] Minnesmerker og gravkors over ofrene ble fjernet og dermed var det små muligheter for nordmenn å holde minnet om fangene ved like.⁶⁰⁴

Hun understreket at dette på lang sikt førte til «at en viktig del av norsk okkupasjonshistorie ble glemt».⁶⁰⁵ Marginaliseringsprosessen av fangenes historie og tilstedeværelse i Norge begynte likevel, som vi har sett, før den kalde krigen kom til Norge.

Ingen av fangeleirene eller restene fra anleggsarbeidet langs Nordlandsbanen er forsøkt tatt vare på, og heller ingenting er blitt fredet, til tross for at riksantikvar Jørn Holme i 2010 understreket betydningen av å sikre de materielle sporene etter fangeleirene: «Det er vår plikt å sikre de få fysiske sporene av en lite ærerik del av norsk krigshistorie.»⁶⁰⁶ Ifølge arkeologen Charles Utvik ble det som kunne brukes og gjenbrukes ved fangeleirene, overtatt av blant andre NSB og Statens Vegvesen, landbruksmyndighetene og kraftforsyningen, mens «[d]et som var igjen av materielle rester ved leirene, etter at det som var ansett verdifullt var tatt hånd om, ble enten bevisst fjernet eller ganske enkelt overlatt til seg selv.»⁶⁰⁷ Av de 56 fangeleirene som befant seg mellom Mo i Rana og Drag i Tysfjord, er det mulig å finne spor eller rester igjen etter 30 leire i 2017. 26 av leirene finnes det ingenting igjen av.⁶⁰⁸

I flere land som ble okkupert av Tyskland, har fangeleirer bevisst blitt brukt som minnesteder for å markere nazismens brutalitet.⁶⁰⁹ Den eneste fangeleiren for utenlandske fanger som er fredet i Norge, er en leir for jugoslaviske fanger ved Narvik. Langs Nordlandsbanen er det

⁶⁰³ Holtmark, 2015, 342.

⁶⁰⁴ Neerland Soleim, 2016, 241.

⁶⁰⁵ Ibid.

⁶⁰⁶ VG 12. oktober 2010.

⁶⁰⁷ Utvik, Charles, *Krigsfangeleirer i Nordland, Forskningshistorie, bevaringsstatus og forvaltningsstatus i et samtidsarkeologisk perspektiv*, masteroppgave i arkeologi, NTNU, 2012, 81

⁶⁰⁸ Trang-Liljar, Ruth Tove, Registrering av restene av fangeleirer Mo-Drag, foredrag 1. juni 2017 på seminaret Tyngende skinner, Mo i Rana.

⁶⁰⁹ Beech, John, G., The differing development paths of Second World War concentration camps and the possibility of an application of a principle of equifinality, i *Material culture, The archeology of twentieth-century conflict*, John Scofield, William Gray Johnson and Colleen M. Beck (red.), Routledge, 2002, 199–207.

synlige rester etter fangeleirene. På bakken under kvaser av rusten piggråd kan man fortsatt finne spader, kopper, blekkhus og patronhylser. Det som ikke ligger åpent i dagen, befinner seg under et tynt lag av jord. Landskapet er i ferd med å vende tilbake til hvordan det så ut før anleggsarbeidet startet, og før leirene langs Nordlandsbanens trasé ble lagt der.

15.3 Oppsummering: Fangene ble marginaliserte

Jeg velger å se arbeidet i Den norsk-sovjetiske kommisjon og gravflyttingsprosjektet Operasjon asfalt som to historier som henger sammen, ikke fordi de var knyttet direkte til hverandre, men begge hendelser har etter min mening bidratt til å svekke både krigsfangenes historie og historien om det brutale byggearbeidet på Nordlandsbanen. Et gjennomgående trekk ved arbeidet i Den norsk-sovjetiske kommisjon var at norske myndigheter og NSB ville redusere krigsfangenes innsats. Det kan forklares ved at man ikke ønsket å gi Sovjetunionen noen forhandlingskort, noe som kan være forståelig av politiske årsaker, men det fikk konsekvenser for fangenes posisjon. NSBs ledelse fikk beskjed om å fortelle minst mulig om fangene; det var en disiplinerende ordre om taushet fra regjeringen som kan ha bidratt til NSBs taushet i ettertid. Norske myndigheter hadde i utgangspunktet forståelse for det sovjetiske ønsket om å få vite hva krigsfangene hadde arbeidet med og hvordan deres livsvilkår hadde vært under årene i Norge. Men regjeringen – og NSB – fryktet at Sovjetunionen ville bruke disse opplysningene til å stille økonomiske krav overfor Norge. Til tross for at NSB-ledelsen ble brukt av kommisjonen som eksperter på fangene på Nordlandsbanen, blant annet når det gjaldt hvor mange sovjetiske fanger som deltok i arbeidet, ble statsselskapets rolle under anleggsarbeidet ikke problematisert. Som vi har sett, var den sovjetiske siden ved ambassadør Kuznetsov opptatt av karakteren av det arbeidet fangene hadde utført i Norge, nemlig hvorvidt dette var sivilt arbeid, eller om det dreide seg om krigsproduksjon. Hva kunne være de bakenforliggende motivene for spørsmålet? Dersom fangenes arbeid ble vurdert som krigsviktig, kunne kanskje de som hadde utnyttet fangene, bli anklaget for brudd på Haagkonvensjonen. Dersom fangene derimot hadde bidratt til noe sivilt som Norge hadde nytte av, kunne det kanskje ha blitt reist krav mot den norske stat om kompensasjon for fangenes ubetalte slit. Men ingen av de to alternativene ble fulgt opp av den sovjetiske siden. Det ble hverken et økonomisk eller et juridisk oppgjør. Og hverken NSB, de norske representantene i kommisjonen eller regjeringen gjorde noe for krigsfangenes sak til tross for at det må ha vært en av grunnene til at kommisjonen ble opprettet. Mye av arbeidet i kommisjonen foregikk bak lukkede dører. Det viktigste i denne sammenhengen er at NSB ble

pålagt taushetskrav når det gjaldt fangenes arbeid som kan ha forsterket den tausheten NSB selv allerede i 1945 hadde pålagt seg om sitt forhold til de sovjetiske krigsfangene.

Operasjon asfalt var og ble et skjellsettende vendepunkt når det gjelder minnet om og behandlingen av de sovjetiske krigsfangene. Et viktig forhold i den sammenheng er at fangenes historie og bakgrunn ikke ble brakt inn i debatten om hvordan gravene deres skulle behandles, både under og etter Operasjon asfalt i 1951. De døde fangene var langt på vei blitt objekter uten historie, uten identitet eller navn og derfor også uten rett til ære eller respekt. Operasjon asfalt var dermed noe langt mer enn en uverdigg hendelse. Den bidro til at krigsfangenes historie og skjebne ble løsrevet fra det arbeidet de hadde utført, og hvem de hadde arbeidet for. Det å flytte gravene bort fra de stedene der fangene hadde sine arbeidsplasser, og fra leirene de hadde bodd i, forsterket også dette. Når de fleste av dem dessuten ble samlet i en massegrav, forsvant de døde fangene som enkeltpersoner. Neerland Soleim har understreket betydningen av minnesmerker over krigsfangene: «Fravær av minnesmerker eller mangel på interesse for slike minnesmerker gir klare signaler om samfunnets vilje til å minnes hva som hendte andre nasjonaliteter på norsk jord under okkupasjonen.»⁶¹⁰ De fysiske sporene etter fangene forsvant skritt for skritt. Gravene der de først ble begravet lokalt, ble fjernet, og deretter forsvant restene etter leirene der de bodde. Dette kan nok ha bidratt til at forståelsen og kunnskapen om fangenes historie ble svekket.⁶¹¹ Minnet om slavearbeidets eksistens og krigsfangenes plass i krigshistorien ble med dette ytterligere redusert.

⁶¹⁰ Neerland Soleim, 2016, 242.

⁶¹¹ En rekke historikere og andre forskere er opptatt av minner, og nettopp gravsteder og minnesmerker etter kriger er vesentlig når det gjelder det å fastholde minner og bevissthet om både helter og ofre. F.eks.: Jay Winter, *Sites of Memory, Sites of Mourning. The Great War in European cultural history*, Cambridge University Press, 1995; Estela, Schindel, Colomobo, Pamela (red.), *Space and the Memories of Violence. Landscapes of Erasure, Disappearance and Exception*, Palgrave, 2014; John. G. Beech, The differing development paths of Second World War concentration camps and the possibility of an application of a principle of equifinality, i *Materiel culture. The archeology of twentieth-century conflict*. John Scofield, William Gray Johnson, Colleen M. Beck (red.), Routledge, 2002.

Del 4 Fremstillingen av forholdet mellom NSB, okkupantene, Nordlandsbanen og krigsfangen

16 NSB, Nordlandsbanen og krigsfanger i avisene

Politikerne ville ha et ord med i laget da pressen og avisene hadde fått friheten tilbake i mai 1945. Grunnfortellingen om andre verdenskrig og den norske motstandskampen var som et ideologisk gulv som redaktører og journalister beveget seg på, men det var ikke nok.

Regjeringen ville legge premisser for pressedekningen på et mer institusjonelt nivå. I august 1945 opprettet regjeringen en «Opplysningskomité for gjenreisning». Hvordan avisene forholdt seg til opplysningskomiteen og andre krav om å følge myndighetenes ønsker, er det forsket lite på, men trolig må avisene ha blitt påvirket. Idar Flo hevder for eksempel i sin avhandling om Norsk Filmrevy at Filmavisen om den også ble kalt, fungerte «som ein reiskap som opererte i samsvar med målsettingane til Opplysningskomiteen for gjenreisning».⁶¹²

Lederen for komiteen var H. O. Christophersen fra Hjemmefrontens Ledelse (HL), mens Jens Chr. Hauge med bakgrunn fra Milorg var nestformann. Da opplysningskomiteen ble opprettet var Hauge statsminister Einar Gerhardsens sekretær. Komiteen besto av politikere og representanter for næringslivet, men også Landsorganisasjonens Gunnar Ousland deltok. Han hadde vært med på å skrive Fellesprogrammet slik jeg har redegjort for i avhandlingens del 1. Organisasjonskomiteen ville blant annet «øke samfunnsansvaret og samfølelsen» i befolkningen og var derfor også konkret i sine mål: «I sin praktiske virksomhet vil den særlig legge vekt på å klargjøre målene for gjenreisningsarbeidet og søke å skape en så positiv og sunn atmosfære rundt oppbyggingen av landet som mulig.»⁶¹³ Hvilke konsekvenser fikk kravet om å skape en «sunn og positiv atmosfære»? Fikk det eksempelvis følger for valg av temaer som skulle prioriteres eller som ikke passet? Opplysningskomiteen opprettet også en egen pressenemd gjennom Norsk Presseforbund og flere lokale pressenemnder. Aftenposten oppsummerte hva hensikten med pressenemnden var, nemlig at den skulle «koordinere kreftene og skape en øket forståelse for dagens og fremtidens problemer i gjenreisningen med det mål for øye å øke arbeidsinnsatsen».⁶¹⁴ I Oslo besto pressenemnden av representanter fra de fleste aviser, fra Friheten, som var organ for Norges Kommunistiske Parti (NKP), til Aftenposten. Leif Bøhn fra Aftenposten ble leder for nemnden i Oslo. Opplysningskomiteen for gjenreisning og ikke minst pressenemndene hadde som oppgave å se til at det ble skrevet positive artikler om utviklingen i landet. Intensjonene var klare, og med slike ambisjoner kan de derfor ha påvirket den journalistiske behandlingen av problematiske historier som eksempelvis NSB og bruken av krigsfanger. Idar Flo hevder at opplysningskomiteen skulle

⁶¹² Flo, 2016, 379.

⁶¹³ Tjelmeland, 2004, 123.

⁶¹⁴ Flo, 2016, 1.

arbeide for å få opinionen til å «oppfatta styresmaktens politikk» som legitim, og at det var viktig å skape konsensus for hovedlinjene i den statlige politikken.⁶¹⁵ Opplysningskomiteen hadde derfor påvirkningskraft, ifølge han. Da Verdens Gang (VG) skulle lanseres 23. juni 1945, ble det klart at avisen skulle bygge på «sunne verdier». Programmet som VG skulle legge til grunn, fikk navnet «Våre veier og vårt mål», og der het det blant annet at «[d]et trengs en lojalitet overfor landet. Overfor helheten, som står overfor lojaliteten mot gruppen, klassen og partiet.»⁶¹⁶ En artikkel som ble publisert 18. juli i VG, viste med tydelighet hvordan den patriotiske fortellingen «smittet» over på pressen:

Under krigen viste nordmennene at de til det fulle behersket kunsten å sabotere. Dette var så gjennomført at en nesten var fristet til å tro at dette med å sabotere var en medfødt egenskap hos nordmennene. Det var det nok ikke. Det var nordmennes utpregede rettferdighetsfølelse som sporet til hans enestående innsats.⁶¹⁷

Å ha ski på bena er blitt karakterisert som en medfødt egenskap ved nordmenn, men her i denne VG-teksten ser vi at skigåing ble erstattet med sabotasje som et typisk norsk særtrekk. Målet var klart: Norge og VGs lesere skulle forstå felleskapets kraft som vår nasjonale tilhørighet. Hvor stor virkningskraft den svulstige og patriotiske tonen hadde på leserne av VG, er ikke så lett å vite. Med å understreke de spesielle og de nasjonale særegenheter ved nordmenn ville VG bygge opp en nasjonalistisk stolthet. Betydde dette også at artikler som man antok støttet opp om nasjonsbyggingen, ble prioritert? Det å skrive kritiske artikler eksempelvis om NSB og okkupasjonsårene var neppe førstevalget hverken for VG eller andre av landets aviser.

Aftenposten var landets største avis, og jeg starter derfor med den. Aftenpostens første artikkel om de østeuropeiske fangene sto på trykk 14. mai 1945. Russiske fanger i Åsnes i Hedmark var ifølge avisen i svært dårlig forfatning. De hadde fillete klær, de var syke og forkomne.⁶¹⁸ 16. mai beskrev avisen hvor ille forholdene var i fangeleirer i Tønsberg-distriktet. Underernæring, overfylte brakker og dårlig hygiene var situasjonen for de 1800 fangene i området.⁶¹⁹ 19. mai skrev så Aftenposten om det faktum at det i første rekke var fra Sverige krigsfangene fikk hjelp i større omfang. Grev Folke Bernadotte besøkte Oslo og

⁶¹⁵ Flo, 2016, 10.

⁶¹⁶ Lindholm, Magne, *Journalistikkens autoritet. Yrkesideologi og autoritetsmarkering i norsk journalistikk 1954–2014*, avhandling 2015 nr. 3, HiOA, 2015, 54.

⁶¹⁷ VG 18. juli 1945.

⁶¹⁸ Aftenposten 14. mai 1945.

⁶¹⁹ Aftenposten 16. mai 1945.

gjorde det klart overfor norske myndigheter at den svenske stat ville trå til og sørge for medisinsk hjelp til 26 000 av de sovjetiske krigsfangene.⁶²⁰

Alvoret i fangenes forhold avtegnet seg etter hvert i Aftenposten. Likevel var det ganske klart at avisen var mest opptatt av de norske krigsfangene som nå var i ferd med å komme hjem fra Tyskland. 22. mai het det på forsiden «De tauses leir – et mareritt som stiller Dantes helvete i skyggen». En nordmann som hadde vært fange i Dachau, skrev sin historie til avisen. Aftenposten ga ham stor plass på førstesiden. Riktignok var det også en notis på førstesiden i samme avis som handler om sovjetiske fanger i Norge som «ble uendelig dårlig behandlet».⁶²¹ Det er forståelig at norske aviser var mer opptatt av nordmenn enn utenlandske fanger, og på denne forsiden av Aftenposten ble kontrasten slående.⁶²² 28. mai var hovedoppslaget i avisen at 250 norske krigsfanger kom hjem. I langt mindre typer, og på en mer underordnet plass i Aftenposten, kunne man derimot lese: «74 000 sovjetrussere i 400 leirer i Norge».⁶²³ En delegasjon fra Sovjetunionen hadde kommet til Norge for å bistå med hjemsendelsen av fangene. Krigsfangene skulle så raskt som mulig sendes ut av landet. Den sovjetiske repatrieringskommisjonens leder uttalte til Aftenposten 28. mai 1945 at deres oppgave var å få dem hjem fordi de også var «syke av lengsel etter å komme hjem».⁶²⁴ 29. mai brakte Aftenposten en følelsesladet skildring fra Verdensteatret i Oslo der 1500 sovjetiske krigsfanger var samlet for blant annet å se en film om slaget ved Stalingrad, der tyskerne ble stoppet. «Mange av de harde karene gråt. Triumfen lød hver gang man så tyske fly ble skutt ned av sovjet-batteriene», het det.⁶²⁵ Samme dag trykket også Aftenposten en notis der det ble fortalt at nordmenn hadde tjent seg rike ved å profitere på okkupasjonsårene. Saken dreide seg om byggearbeidet på flyplassen på Ørlandet der krigsfanger ble brukt i stor målestokk. Leirene i området ble karakterisert som dødsleirer.⁶²⁶ Artikkelen om Ørlandet skilte seg ut i denne perioden i Aftenposten ved sin påpekning av at nordmenn tjente på fangenes arbeidsinnsats. På lederplass hevdet Aftenposten 31. mai at de «russiske fangene hadde det ondere enn oss andre».⁶²⁷ Avisen var mest opptatt av de lidelser fangene hadde blitt utsatt for, og i liten grad hva de hadde jobbet med. 20. juni 1945 holdt NSBs nye generaldirektør, Kristian Løken, et foredrag i NRK om hvordan NSB hadde klart seg under verdenskrigen. Det

⁶²⁰ Aftenposten 19. mai 1945.

⁶²¹ Aftenposten 22. mai 1945.

⁶²² Knutsen, 2001, 64.

⁶²³ Aftenposten 28. mai 1945.

⁶²⁴ Ibid.

⁶²⁵ Aftenposten 29. mai 1945.

⁶²⁶ Ibid.

⁶²⁷ Aftenposten 31. mai 1945.

er tidligere omtalt i avhandlingens innledning, men foredraget er interessant sammenholdt med hva avisene skrev i den samme perioden. Løken tok blant annet for seg det faktum at NSBs jernbanenett ble kraftig utvidet i løpet av andre verdenskrig.⁶²⁸ Han konkluderte med at det var «en fordel for landet å få de nye banene ferdig tidligere enn beregnet», uten å nevne anleggsarbeidets forutsetninger eller krigsfangenes innsats under anleggsarbeidet.⁶²⁹

Det var andre som var opptatt av hvilke lidelser krigsfangene hadde gjennomlevd, og som derfor hadde stor sympati med dem. En av Aftenpostens lesere lot seg intervju under tittelen «Tenk på de russiske krigsfangene»:

En ingeniørfrue fortalte oss i går at hun og hennes venninner hadde forsøkt å invitere små grupper med fanger hjem til seg til kaffe eller et lite måltid. [...] Alle hadde hygget seg og russerne hadde vært meget takknemlige. Det hadde jo vært lenge siden de hadde vært innenfor et hjem.⁶³⁰

24. juli beskrev Aftenposten drapene på de jugoslaviske fangene i Beisfjord utenfor Narvik «der flere hundre fanger ble skutt ned med begrunnelsen at de var smittet av tyfus».⁶³¹ Overskriften er «Redselsleiren i Beisfjord», og i artikkelen fortelles i detalj om det som skjedde da jugoslavene ble skutt.

Hva skrev så eksempelvis arbeiderpartiavisen Nordlands Framtid (NF) om krigsfangene i fylket? Hadde den en større grad av nærhet til fangene i Nord-Norge enn Aftenposten? I sin første utgivelse etter frigjøringen 19. mai 1945 trykket avisen en liten artikkel om 150 norske fanger fra Nord-Norge som kom fra fangeleiren Grini til Bodø. To dager etter intervjuet avisen flere av de tidligere Grini-fangene. I den første perioden handlet det også i Nordlands Framtid mest om de norske fangene, men så skjedde det noe – de østeuropeiske fangene kom etter hvert tydelig frem i spaltene, og 25. mai ble de utenlandske fanger for første gang omtalt i en egen artikkel. Det ble hevdet at «forholdene i fangeleirene her i landet ikke var så grufulle som tilfellet synes å ha vært andre steder.»⁶³²

Over en uke før Aftenposten meldte om massakren i Beisfjordleiren, skrev Nordlands Framtid (NF) om hvordan de jugoslaviske fangene hadde blitt behandlet. NF hadde i mai og juni flere artikler om hvordan fangene var blitt plaget og drept, og at det også var leire som hadde utryddelse av fangene som mål. I en leir på Ørlandet døde 100 av 280 fanger i løpet av en

⁶²⁸ Løken, 1945, 179–180.

⁶²⁹ Ibid.

⁶³⁰ Aftenposten 31. mai 1945.

⁶³¹ Aftenposten 24. juli 1945.

⁶³² Aftenposten 25. mai 1945.

vinter fordi de bare bodde i et kaldt naust, ifølge avisen.⁶³³ 13. juni skrev NF også om lemlestelse og skyting av sovjetiske fanger.⁶³⁴ NF understreket at det fantes utryddelsesleirer i Nordland under okkupasjonsårene, men skrev ingenting om Nordlandsbanen og fangene, selv om det store jernbaneanlegget befant seg i avisens dekningsområde. At fangene forlot Norge så raskt, bidro til at kontakten mellom fangene og nordmenn – og dermed Norge – ble kortvarig, selv om det er kjent at flere av fangene også på den tiden fikk norske venner lokalt. Særlig i Nordland var tilstedeværelsen av krigsfangene kjent, men det virker som historien om krigsfangene i stor grad forble en lokal fortelling og ikke en del av den overordnede okkupasjonsfortellingen, selv ikke på et regionalt nivå

Krigsfangenes skjebne og historie forsvant derfor i stor grad ut av mediernes oppmerksomhet etter at fangene hadde forlatt landet sommeren 1945. Bjørn Knutsens konklusjon etter å ha studert Aftenposten, Fædrelandsvennen og Nordlands Framtid i 1945 er at avisene fremstilte fangene som en «stereotyp kategori» ettersom det bare ble fokusert på deres skjebne som fanger. Når de blir «frigitte eksfanger», mister de sin identitet som fanger noe som kan ha ført til at de også ble glemt tidligere, ifølge Knutsen. Han understreker hva avisene ikke skrev om, nemlig det faktum at de var slavearbeidere i Norge:

Det kan av psykologiske årsaker være vanskelig i den kollektive erindring å fokusere på denne siden av okkupasjonshistorien – og nettopp dette vil jeg anta er en forklaringsgrunn til at de østeuropeiske krigsfangenes oppgaver her i landet ble viet så liten oppmerksomhet.⁶³⁵

Det faktum at fangene hadde vært slavearbeidere og hadde bygget både festningsverk og infrastruktur, var et minne som få holdt fast ved. Samtidig som fangenes historie var i ferd med å forsvinne, holdt daværende kronprins Olav en tale som likevel bidro i motsatt retning. Den ble nevnt som en notis i VG 6. november 1947, dagen før talen ble holdt.⁶³⁶ Anledningen var avdukingen av det sovjetiske krigsgravmonumentet på Vestre Gravlund 7. november 1947. Talen ble også sendt i NRK, og jeg tar med et utdrag av den her for å vise at det fantes motstemmer:

For oss nordmenn, som så sterkt holder på individets rett til menneskeverdig behandling, var det opprørende å være vitne til det maktmisbruk de russiske krigsfanger ble utsatt for. [...] Derfor regnet vi nordmenn blant våre kjæreste minner

⁶³³ Nordlands Framtid 30. mai 1945.

⁶³⁴ Nordlands Framtid 13. juni 1945.

⁶³⁵ Knutsen, 2001, 71–72. Knutsen har også studert hva pressen skrev om krigsfangene under markeringen i 1970, da det var 30 år siden Norge ble invadert, og i 1995 da det ble feiret at det var 50 år siden Norge igjen ble fritt.

⁶³⁶ VG 6. november 1947.

den lille hjelpen vi kunne gi våre levende venner under krigen, og den heder vi kunne vise de døde – soldaten som falt i vårt land, sjømannen som ble skyllet mot våre kyster, flygeren som styrtet ned – og den ulykkeligste av dem alle, krigsfangen som bukket under eller ble pint ihjel. De var alle med i vår felles kamp, de sto alle forunderlig nær.⁶³⁷

Kronprinsen sa riktignok ingenting om det fangene hadde arbeidet med, og under hvilke forhold de bukket under, men talens hans var fylt av respekt for fangenes innsats og skjebne. Om talen var politisk motivert er ikke kjent, men på det tidspunktet da kronprins Olav holdt sin tale, var klimaet i Den norsk-sovjetiske kommisjon på bristepunktet (se kapittel 15). Kronprinsen var klart forsonende og talte fangenes sak, slik jeg tolker det. Funnene fra avisene blir bekreftet i Idar Flos studie av Norsk Filmrevy. Hva fangene arbeidet med eller hvem de arbeidet for, fikk heller ikke noen plass i Filmavisa. Flos studie gir et tydelig bilde av hva slags nyheter journalister valgte å arbeide med (eller måtte prioritere). Det eneste som er om utenlandske krigsfanger i Filmavisa i Flos undersøkte periode, er fra sommeren 1945, der Filmavisa viser hvor kummerlige forhold sovjetiske fanger i Finnmark levde under. Det heter blant annet at «[d]et hvite helvete er de tyske leirene for russiske krigsfanger i Finnmark», noe som ble akkompagnert av dyster musikk.⁶³⁸

Interessen for krigsfangene falt altså ganske raskt, og Norge ville legge bak seg årene mellom 1940 og 1945. Men fangene dukket likevel opp igjen i enkelte saker der økonomisk landssvik var tema. I april 1950 falt dommen mot de to entreprenørselskapene Dybberg & Olsson og Ranabygg og eierne av selskapene i Rana herredsrett. Innehaverne ble dømt for økonomisk landssvik.⁶³⁹ Dommen førte til en langvarig rettsprosess som Rana Blad fulgte tett. Det viste seg at Ranabygg hadde bygget brakker som sovjetiske krigsfanger skulle bo i. NSBs tidligere overingeniør Bjarne Vik var blant dem som var innstevnet som vitne i saken, og ifølge Rana Blads referat 13. mars 1950 hevdet han at «Var det ikke blitt fangeleirer ville imidlertid enda flere krigsfanger mistet livet.» Vik forklarte at han bidro til at Ranabygg slapp unna «tyskerarbeide» og at det var «bedre for firmaet å bygge for jernbanen.» Det innebar at Ranabygg gikk i gang med å bygge fangebrakker. Et annet vitne var Markus Jensen, som selv også var involvert i anleggsarbeidet, og han hevdet at fangeleiren som ble bygget, var en «velgjerning overfor krigsfangene.» Han hevdet også at «Til å begynne med var det irriterende å arbeide med fangeleirene, men når vi fikk se krigsfangene gjorde vi vårt beste for

⁶³⁷ NRK 7. november 1947, NBs digitale arkiv.

⁶³⁸ Flo, Idar, 2016, 156.

⁶³⁹ Langstrand, 2017, 1

å få leirene i best mulig stand.»⁶⁴⁰ Vik hadde selv akseptert at krigsfangene kom til Nordlandsbanen, og nå som vitne i rettssaken fremstilte han det som at de som bygget fangebrakker, reddet dem. Det var et interessant synspunkt. Saken mot Ranabygg ble ingen sak i andre aviser enn i Rana Blad.

Fangene skulle likevel komme tilbake igjen i avisspaltene, men da mer av indrepolitiske årsaker. Da det i 1951 ble klart at de døde sovjetiske krigsfangene skulle graves opp og flyttes, ble avisredaksjonene satt på prøve. Operasjon asphalt vakte pressens interesse både i nord og sør og ble en av de viktigste hendelsene som omhandlet de sovjetiske krigsfangenes historie i etterkrigstiden. Nordland Arbeiderblad, et organ for NKP, meldte 1. september 1951 at: «Vi har brakt på det rene at de russiske likene skal samles sammen etter en departementsbestemmelse fra hele Nord-Norge og gravlegges på en plass i en fellesgrav.»⁶⁴¹ De døde krigsfangenes historie var det ingenting om. Aftenposten brakte en uke senere nyheten om at gravene skulle flyttes og viste til at det var godkjent «en toårsplan for flytting og istandsettelse av de sovjetiske krigsgravene i Norge».⁶⁴² VG var den av riksavisene som fulgte saken om oppgravingen av krigsgravene tetttest, og var også mest opptatt av saken politisk. UD gikk ut med en pressemelding fordi det var «forskjellige feilaktige og misvisende opplysninger som har vært gjengitt i pressen i det siste om de russiske krigsgravene».⁶⁴³ Det departementet ville meddele, var at situasjonen for gravene var «utilfredsstillende». Årsaken var «at de ligger spredt på en rekke steder rundt om i landet». Pressemeldingen skrev at Sovjetunionen i en note 22. august «reiste innvendinger mot planen. Arbeidet var da imidlertid allerede i gang, og de norske myndighetene fant at det måtte fortsette etter planen.»⁶⁴⁴ 26. september tok VG opp flyttingen av krigsgravene på lederplass.⁶⁴⁵ Avisen forsvarte flyttingen og fastslo at «den nye gravplassen på Tjøtta vil både få en vakker og verdig utforming», og at den kommer til å skille seg fordelaktig fra de «improviserte gravplassene som til nå har vært spredt ut over hele landsdelen».⁶⁴⁶ Samme dag slo også VG fast på sin forside at «[i]ngen minnesmerker er ødelagt», og hevdet at «[p]åstand om sprengning av russisk gravmonument på Saltfjellet sakner grunnlag».⁶⁴⁷ Avisen viste til «kommunistorganet Nordland Arbeiderblad» og påstander om at minnesmerker på Saltfjellet

⁶⁴⁰ Rana Blad, 13. mars 1950, 1, 4

⁶⁴¹ Nordland Arbeiderblad 1. september 1951.

⁶⁴² Aftenposten 8. september 1951.

⁶⁴³ VG, 20. september 1951.

⁶⁴⁴ Ibid.

⁶⁴⁵ VG 26. september 1951.

⁶⁴⁶ Ibid.

⁶⁴⁷ Ibid.

hadde blitt sprengt. VG slo kategorisk fast at dette ikke var sant. Men noe hadde likevel funnet sted.⁶⁴⁸ «Det som hele historien synes å bygge på er den høyst påkrevde oppryddingen som i fjor ble satt i verk på en nedlagt gravplass på Saltfjellet», skrev VG.

Arbeidet med å fjerne gravene gikk raskt. Tidlig i november 1951 var arbeidet på det nærmeste ferdig. VG skrev at «Flyttingen av de sovjetrussiske krigsgravene i Nord-Norge til Tjøtta er nå praktisk talt gjennomført, opplyser Utenriksdepartementet på spørsmål fra Verdens Gang» 2. november 1951 trykket VG Sovjetunionens kraftige protest mot det som hadde skjedd. I tillegg kom en note i fem punkter som svar på den norske regjeringens melding til Sovjetunionen datert 10. oktober, altså tre uker tidligere, der det het at arbeidet med å flytte gravene ville fortsette. Den sovjetiske noten inneholdt kraftig språk, og det ble blant annet hevdet at den norske regjering «prøver å dekke over sin helt uberettigede massetilintetgjørelse av gravene og gravsamlingene til sovjetiske krigsmenn i Norge med falske og hyklerske henvisninger til at disse handlinger angivelig er diktert av den norske Regjerings omsorg for vedlikehold av gravene [...]».⁶⁴⁹

Avisene i Nordland hadde en helt annen tone og skrev langt mer enn VG om motstanden mot det som skjedde med gravene. De avisene som hadde vært for Operasjon asfalt, skiftet også mening. 21. september 1951 kritiserte den politisk borgerlige avisen Nordlands Folkeblad på lederplass et leserbrev som sto på trykk samme dag. Leserbrevet gikk hardt ut mot Operasjon asfalt, mens avisens lederartikkel derimot hevdet at leserbrevet var løgnaktig, og at kommunistene forsøkte å utnytte hele saken.⁶⁵⁰ Men 14 dager senere var tonen en annen i avisen. Under overskriften «Gravskjending» het det blant annet at det var:

beskjemmende og uhyggelig å lese om den vanvyrnad som er vist ovenfor de russiske gravene bl.a. i Mosjøen og ved Narvik, der minnesmerke og minnetavler er ødelagt og likene av oppgravde russere er behandlet med en opprørende usømmelighet [...].⁶⁵¹

Det faktum at Nordlands Folkeblad så raskt skiftet standpunkt, sier noe om hvordan Operasjon asfalt ble gjennomført, men kanskje mest om at både aviser og befolkningen i Nordland seks år etter andre verdenskrig hadde et annet forhold til krigsfangene enn hva eksempelvis VG hadde. Nordland var det fylket som hadde flest fanger i landet. Her var avisene til høyre og venstre stort sett enige. Arbeiderpartiavisen Helgeland Arbeiderblad skildret 28. september 1951 hva som hadde foregått på den lokale kirkegården i Mosjøen da

⁶⁴⁸ Ibid.

⁶⁴⁹ VG 2. november 1951.

⁶⁵⁰ Nordlands Folkeblad 21. september 1951.

⁶⁵¹ Nordlands Folkeblad 5. oktober 1951.

de sovjetiske fangegravene ble gravd opp. Avisen karakteriserte måten det ble gjort på, som «uansvarlig» og «skjødesløs»:

Var det nødvendig å flytte likene fra kapellkirkegården, måtte det i hvert fall skje under betryggende kontroll. Det har manglet totalt i dette tilfelle [...]. Vi skal ha respekt for de døde, og i dette tilfelle var det noen ulykkelige mennesker som fant sin død i et land langt borte fra sitt fedreland.⁶⁵²

Den NKP-orienterte Nordland Arbeiderblad skrev 2. oktober om gravere som dukket opp i mørket da de døde fangene i Kiberg skulle flyttes, og skrev blant annet at «[f]olk har festet seg ved at det uhumske arbeidet ble foretatt om natten mens folk lå og sov», og at «[f]olk i Kiberg syntes det var merkelig at folk som er ute i lovlig ærend ikke like godt kan arbeide i dagslys».⁶⁵³ Avisen kunne også fortelle at hverken de lokale myndighetene eller menighetene hadde blitt underrettet på forhånd om hva som skulle skje på gravplassene. Nordlands Folkeblad fulgte med politiet til gravplassen i Mosjøen etter at graverne hadde vært der: «I skjæret fra lommelykter såes rester av lik, råttent og nifst. Hodeskallen var borte, men brystkassen, ryggsøylen, bekken, lårben etc lå der omgitt av filler og kjøttslinter.»⁶⁵⁴

Samme dag som VG trykket den sovjetiske protesten, skulle også gravene i Mo i Rana tømmes. Det skulle vise seg at mange av dem som bodde i Mo i Rana, motsatte seg at gravene skulle tømmes. 3. november het det på VGs forside: «Kommunist-demonstrasjon i Mo i Rana 300 mennesker samlet på kirkegården for å hindre flytting av krigsgraver».⁶⁵⁵

Demonstrasjonen i Mo fikk senere navnet «Kirkegårdskrigen». VG understreket med all tydelighet at det var kommunister og ikke lokalbefolkningen som var imot gravflyttingen: «En kommunistisk demonstrasjon ble satt i gang i Mo i Rana i går for å hindre at mellom 70 og 90 sovjetrussiske lik skulle bli tatt opp på kirkegården i byen for å føres til krigskirkegården på Tjøtta.» VG avsluttet artikkelen med å slå fast at kommunistene sto sterkt i Mo, men at «[d]en flokken som samlet seg på kirkegården, var altså mindre enn tallet på stemmeføre kommunister. Men det er på det rene at det også var en del ikke-kommunister som møtte fram,» skrev VG. Det VG ikke fortalte, var at demonstrasjonen hindret at gravene i Mo ble tømt. Graverne våget ikke å gjennomføre sitt forsett. En fellesgrav på Tjøtta i Nordland ble til sist høytidelig åpnet 8. juli 1953 med prominente gjester som blant andre utenriksminister Halvard Lange og Sovjetunionens ambassadør i Norge, Sergej Afanasiev,

⁶⁵² Helgeland Arbeiderblad 28. september 1951.

⁶⁵³ Nordland Arbeiderblad 2. oktober 1951.

⁶⁵⁴ Nordlands Folkeblad 28. september 1951.

⁶⁵⁵ VG 3. november 1951.

som holdt en tale for sine døde landsmenn. Striden om gravene var over, og med dette forsvant også krigsfangene ut av fra avisenes spalter i de avisene jeg har undersøkt. Denne gangen tok det svært lang tid før de kom tilbake.

Da utbyggingen av Nordlandsbanen nådde frem til Fauske, 30. november 1958, ble det markert med stor festivitas og presseoppbud. 5000 mennesker hilste Nordlandsbanen velkommen til Fauske, skrev Lofotposten. NSBs generaldirektør, Halvdan Eyvind Stokke, roste jernbanens arbeidere og arbeidsledere for deres innsats og trakk spesielt frem banedirektør Gunnar Kavli og overingeniør Harald Øverland. Som jeg tidligere har vist, var begge aktive under byggingen av Nordlandsbanen under okkupasjonsårene. Stokke nevnte ikke noe om krigsfangene under åpningen av banen til Fauske.⁶⁵⁶ Da Nordlandsbanen ble ferdig bygget frem til Bodø i 1962, dukket koblingen mellom Nordlandsbanen og krigsfangene opp igjen, men uten at NSB ble nevnt i den sammenhengen. NSBs generaldirektør takket først de norske arbeiderne som hadde mistet livet under byggearbeidet. 31 arbeidere og funksjonærer døde på strekningen Hell–Mo og ytterligere 28 døde på strekningen Mo–Bodø. Vel å merke var dette NSBs egne ansatte.⁶⁵⁷ På dette tidspunktet opererte NSB selv med at flere enn 1000 krigsfanger døde på strekningen Mo–Fauske. Stokke sa videre i sin tale: «Og som en taus hilsen til de mange ukjente menn fra andre nasjoner som omkom under anleggsarbeidet på Saltfjellet, ble det lagt ned kranser på krigskirkegården i Botn og Tjøtta.»⁶⁵⁸ Stokke kalte det «ukjente menn» som omkom – ikke krigsfanger, men om det var bevisst, vites ikke. Det var ikke bare på Saltfjellet det døde fanger, men langs hele strekningen. På det tidspunktet det ble lagt ned kranser på krigskirkegården i Botn, var det elleve år siden alle sovjetiske krigsfanger ble gravd opp og flyttet til Tjøtta. Kransene som NSB la ned ved gravstedet til de sovjetiske fangene i Botn, ble derfor lagt ned på tomme graver. Hadde NSBs ledelse ikke fått med seg det som hadde skjedd?

Nationen dekket også åpningen av Nordlandsbanen til Bodø og skrev temmelig omfattende om Nordlandsbanen historie – og om krigsfangenes bidrag. Nationens reporter var ganske tydelig, men skrev ingenting om at NSB deltok i arbeidet på Nordlandsbanen.

Det var helt umenneskelige forhold krigsfangene levde under. Ved siden av mangel på klær i den sterke vinterkulden fikk fangene et minimum av føde. Sykdom og hunger

⁶⁵⁶ Lofotposten, 1. desember 1958

⁶⁵⁷ Vårt Yrke, nr. 3, 1962.

⁶⁵⁸ Vårt Yrke, nr. 3, 1962, 56

herjet og flere tusen måtte bøte med livet. Det gikk ikke en dag uten at fangekøene slepte med seg døde kamerater tilbake til fangeleirene etter dagens arbeid.⁶⁵⁹

VGs reporter Arne Bondes artikkel om Nordlandsbanen hadde ett poeng og det var at «En offisiell liste som foreligger i dag viser at 50 arbeidere mistet livet på anlegget. I tillegg kommer et ukjent antall krigsfanger som tyskerne drev som slaver i de mørke årene da grønnkledde offiserer ledet anleggsarbeidet.»⁶⁶⁰ VG nevnte i hvert fall krigsfangene. I Aftenposten ble søkelyset i denne perioden «i stor grad rettet mot det norske både når det gjaldt offerrolle og aktiv motstand [...]. De østeuropeiske krigsfangene var langt borte både geografisk og ideologisk, og tilhørte nå stater som representerte en potensiell trussel mot Norge», ifølge Bjørn Knutsen.

Da 25-årsjubileet for frigjøringen skulle markeres i 1970, var krigsfangene kortvarig på plass igjen i noen aviser. Nordland Fremtid var av dem som prøvde å opprettholde interessen for de sovjetiske fangene. I den redaksjonelle hovedartikkelen i avisen 8. mai 1970 fokuserte redaktøren allerede i første avsnitt på «de mange titusen forpinte krigsfangene i de uhyggelige leirene, særlig her i nord».⁶⁶¹ To dager tidligere hadde avisen fem sider om jubileet hvor fangene fikk stor oppmerksomhet. «Russerne omtales i rosende formuleringer som formidler både respekt og beundring», oppsummerte Bjørn Knutsen.⁶⁶² Men samtidig understreket han at «[m]innet bærer likevel preg av å være ufullstendig», og at «det fokuseres på det norske – motstandskampen og de norske ofrene».⁶⁶³ I Aftenpostens dekning i forbindelse med jubileet var oppmerksomheten på motstandskampen, verdien av frigjøringen og hedring av minnet av de norske omkomne. De øst-europeiske krigsfangene fikk ingen plass i Aftenpostens markering av 25-årsjubileet for frigjøringen.⁶⁶⁴

1987 ble et gjennombruddsår for kritisk journalistikk om det som hadde foregått på Nordlandsbanen mer enn 40 år tidligere. Rana Blad tok opp en rekke graverende forhold omkring krigsfangene og minnet om dem. Initiativet kom fra NRK-medarbeideren Tor Jacobsen etter at han i boken *Slaveanlegget fangene som bygde Nordlandsbanen* tok opp temaer om byggingen av Nordlandsbanen som avisen fulgte opp.⁶⁶⁵ Det startet med artikkelen som hadde overskriften «Bok om slavearbeidet på Nordlandsbanen», som beskrev Jacobsens

⁶⁵⁹ Nationen, 2. februar, 1962, 3

⁶⁶⁰ VG 7. juni, 1962, 4

⁶⁶¹ Nordlands Fremtid, 1970, 79.

⁶⁶² Ibid., 78.

⁶⁶³ Ibid., 77.

⁶⁶⁴ Aftenposten 8. mai 1970

⁶⁶⁵ Jacobsen, 1987

bok om byggingen av jernbanen fra Mo i Rana og nordover med krigsfanger.⁶⁶⁶ Dette ble starten på en rekke artikler om tilsvarende temaer. Neste artikkel, i det som kan oppfattes som en serie, fikk overskriften «Krigsarkiv ble kastet på bålet».⁶⁶⁷ På førstesiden 23. juli 1987 kunne man lese at «[v]iktig krigshistorie som forteller om tusenvis av krigsfanger som var i fangeleirer i Rana, og firmaer som gjorde store forretninger med tyskerne, er gått tapt». Det ble også hevdet at hovedstyret i NSB ga ordre om at historiske dokumenter fra Nordlandsbanen ble «kastet på bålet». Det var den tidligere baneinspektøren og anleggsbestyreren Eilef Lijordet som hevdet dette i intervju med avisen. Journalist Torgeir Sætervadet drev denne saken så langt han kunne, nærmest som en kampanje, med mange artikler. NRK Nordland fulgte opp arkivsaken og fikk bekreftet at deler av arkivet fra byggingen av Nordlandsbanen fortsatt var bevart. Uten at dette ble forklart, må det ha dreid seg om arkivet NSB-ingeniør Arvid Ellingsve skulle kassere og som han også tok vare på deler av. Fungerende riksarkivar Knut Johannesen uttalte derfor 24. juli 1987 til Rana Blad at restarkivet skulle oppbevares enten av Riksarkivet eller av Statsarkivet og ingen andre steder. Helge Guttormsen, som var bestyrer ved Rana museum, hevdet overfor avisen at arkivet naturlig hørte hjemme ved hans museum.⁶⁶⁸ Men hvilket arkiv var det, og hva skjedde i så fall med det? Noe svar på det fikk leserne ikke.

Samme dag, 24. juli 1987, gikk forfatter og NRK-medarbeider Yngvar Ustvedt kraftig ut i Rana Blad og slo fast at det var en skandale at NSBs krigsarkiver var borte. NSBs rolle i anleggsarbeidet ble ikke reist som en problemstilling til tross for at oppmerksomheten var rettet mot nettopp et NSB-arkiv. Ustvedt slo fast at det som skjedde ved Nordlandsbanen «er en av de verste forbrytelsene som den tyske okkupasjonsmakten gjorde på norsk jord» og at:

Det krigsfangene opplevde, er sammenlignet med byggingen av pyramidene i Egypt. Fangene som arbeidet på jernbanen nord for Mo i Rana, ble utsatt for større lidelser enn de som bygget pyramidene, det sier sitt.⁶⁶⁹

Ustvedts uttalelse var nærmest en kopi av det han selv fremførte i sin bok fra ti år tidligere med tittelen *Den varme freden – den kalde krigen*, som jeg kommer tilbake til. Ustvedts sammenligning med hva slavene i Egypt opplevde, med krigsfangene på Nordlandsbanen er vel noe satt på spissen. Det kan han faktisk ikke vite noe om. Rana Blad ga seg uansett ikke og fulgte opp med flere artikler om arkivsaken. Til sist endte det med at statssekretær Tove

⁶⁶⁶ Rana Blad 20. juli 1987.

⁶⁶⁷ Rana Blad 23. juli 1987.

⁶⁶⁸ Rana Blad 24. juli 1987.

⁶⁶⁹ Ibid.

Veierød i Kulturdepartementet uttalte at det skulle igangsettes en undersøkelse for å finne ut hva som hadde skjedd. Det kom det riktignok lite ut av. At NSB ikke ble konfrontert med sitt eventuelle forsvunne arkiv, er merkelig. Det ville ha vært naturlig. Rana Blad ga likevel ikke opp sin granskning av Nordlandsbanen og krigsfangene. Med Tor Jacobsens bok *Slaveanlegget: fangene som bygde Nordlandsbanen* som kilde skrev Rana Blad 4. august 1987 at «[u]tenriksdepartementet stoppet undersøkelser om krigsfanger».⁶⁷⁰ Saken handlet om arbeidet i Den norsk-sovjetiske kommisjon. Rana Blad gikk nå etter hvert over i et annet spor med hensyn til krigsfangene. Hadde de krav på erstatning? Ja, svarte Yngvar Ustvedt og hevdet at «[n]orske entreprenører bør betale erstatning til krigsfangene».⁶⁷¹ Men hvem var entreprenørene som hadde en gjeld til fangene? Hverken NSB eller andre ble nevnt. Han karakteriserte det som direkte «vanvittig» at spørsmålet om erstatning ikke hadde blitt reist tidligere, og hevdet at dette dreide seg som økonomisk landssvik i stor stil. Det var nødvendig at Nordlandsbanens krigshistorie ble skrevet før det var for sent, hevdet han.⁶⁷² Ustvedts krav om at fangene burde få erstatning gikk videre. 5. oktober 1987 hevdet Sovjetunionens presseattaché, Vadim Rosanav, at et «erstatningskrav fra krigsfanger må vurderes nærmere», og karakteriserte det som skjedde under jernbanebyggingen, som «slavearbeid».⁶⁷³ Dette var spørsmål som kanskje burde ha vært reist under arbeidet med Den norsk-sovjetiske kommisjon. Dagen etter ble saken fulgt opp i Rana Blad ved at Stjepan Pistignjat også krevde erstatning. Som tidligere krigsfange i Norge og medlem av styret i Norsk-jugoslavisk samband fremholdt han at det ville være rimelig at entreprenører, som hadde tjent gode penger på krigsfangene, nå betalte noe tilbake.⁶⁷⁴ Det hele kulminerte to dager senere da Utenriksdepartementets pressetalsmann, Per Paust, slo fast at det ikke var naturlig for UD å ta opp noen erstatningssak. Paust hevdet at det som fremkom i Tor Jacobsens bok om Den norsk-sovjetiske kommisjon granskningskommisjonen, var helt ukjent for ham.⁶⁷⁵

Ingen riksaviserfanget opp Rana Blads artikler. Unntaket var at NTB 23. juli 1987 gjenga artikkelen om at arkivet etter Nordlandsbanen endte på bålet.⁶⁷⁶ Kravet om at det burde utbetales erstatning til fangene ble ikke koblet til NSB og ble heller ingen rikssak, til tross for den kraften som lå i et slikt krav da den sovjetiske ambassaden stilte seg bak det. Åtte

⁶⁷⁰ Rana Blad 4. august 1987.

⁶⁷¹ Rana Blad 24. august 1987.

⁶⁷² Ibid.

⁶⁷³ Rana Blad 5. oktober 1987.

⁶⁷⁴ Rana Blad 6. oktober 1987.

⁶⁷⁵ Rana Blad 8. oktober 1987.

⁶⁷⁶ NTB 23. juli 1987.

måneder etter at Rana Blad tok opp arkivsaken, fant Dagbladet frem historien om krigsarkivet igjen og kunne fortelle at to NSB-arkivarer hadde funnet viktige NSB-dokumenter i en omformerstasjon i Asker der NSB hadde et fjernlager. Hvilket arkiv dette skulle være, er fortsatt uklart. NSBs arkivleder, Liv Magistad, understreket at dette var «unike papirer».⁶⁷⁷ Hva arkivets videre skjebne ble, vites ikke, og Dagbladet gikk ikke videre med saken. I hvilken grad artikkelen var en direkte konsekvens av Rana Blads artikler, er ikke klart. Med en slik innsats og iver for å få denne delen av krigshistorien opp og frem i lyset er det merkelig at spørsmålet om NSBs rolle tilsynelatende ikke ble diskutert i de mange artiklene i Rana Blad. Er det her den dominerende grunnfortellingen om NSB og okkupasjonen virket inn? I Mo i Rana og området nord for Mo var det mange som direkte og indirekte deltok i byggingen av jernbanen i retning Fauske. Mange tjente godt på anleggsarbeidet. Dette har i liten grad vært noe tema etter andre verdenskrig i distriktet. Ingen historikere eller andre journalister enn i Rana Blad tok opp tråden fra Tor Jacobsens bok, som til tross for sine svakheter inneholder mye å gripe fatt i for den som interessert i temaet. Yngvar Ustvedts krav om at krigsfanger burde få erstatning fra norske entreprenører, ble heller ikke fulgt opp av andre aviser. Det skulle derfor vise seg at interessen for krigsfangene stilnet igjen etter at oppmerksomheten rundt Tor Jacobsens bok var over.

I Aftenpostens A-magasin 9. april 1995 ble Falstad fangeleir utenfor Levanger løftet frem i forbindelse med 50-årsjubileet for at freden kom til Norge i 1945.⁶⁷⁸ Aftenposten var mest opptatt av «nordmenn og norske lidelser».⁶⁷⁹ I Nordlands Framtid (NF) var situasjonen en annen ved 50-årsjubileet, for her «manifesteres en formidabel oppmerksomhet rundt skjebnen til krigsfangene». 6. mai hadde NF en forside hvor det sto «Så drapene på Blodveien». Overskriften var basert på et intervju med et tidsvitne som kunne fortelle om fangenes historie. 8. mai 1995 utga NF et ekstra 32 siders bilag som ble kalt «Fred i 50 år».

Det er «klare skiller mellom den lokale erindringen i Nordland om krigsfangene og den sentrale erindring i Oslo om det samme fenomenet», hevder Knutsen og peker på at interessen er større 50 år etter andre verdenskrig enn 25 år tidligere, uten at han kan gi noen forklaring på det.⁶⁸⁰ Jeg har valgt å ta med et radioinnslag for å kunne vise hva avisene ikke gjorde. 8. september 1996 sendte NRK P2 reportasjen «Kirkegårdskrigen» som inkluderer en reise langs

⁶⁷⁷ Dagbladet 30. april 1988.

⁶⁷⁸ Aftenposten 7. mai 1995.

⁶⁷⁹ Knutsen, 2001, 81.

⁶⁸⁰ Knutsen, 2001, 87.

deler av Nordlandsbanen. Som guide hadde NRK den gamle kommunisten Hans Møllersen fra Mo i Rana som viste frem rester etter minnestøtter og fangeleirene i Lønsdal og Dunderlandsdalen. NSB blir brakt på bane idet Møllersen uttaler følgende om fangene: «Uten deres innsats hadde ikke NSB kommet til Bodø!» Lenger ute i programmet forteller en gråtkvalt Møllersen at «det er blitt lagt lokk over» denne historien. «Men en dag skal alt på bordet», slår han fast. Jeg nevner reportasjen her fordi den skiller seg ut på alle måter. Møllersen peker direkte på NSBs rolle, riktignok uten at det fordypes fra NRKs side. For hva var det at han mente burde komme på bordet?

I 1998 trykket Aftenposten en større artikkel under oversikten «Hitlers fanger bygget Nordlandsbanen, men toget kom aldri», basert på Arvid Ellingsves dokumentsamling «Nordlandsbanens krigshistorie». Ellingsve utga i 1988 en samling med arkivmateriale fra Nordlandsbanen som han reddet unna destruksjon, noe jeg kommer tilbake til i neste kapittel. Artikkelen i Aftenposten skilte seg ut fra svært mye av det som tidligere var skrevet om Nordlandsbanen, idet journalisten også tok for seg jernbanebyggingen nord for Fauske. «Da krigen sluttet hadde russiske krigsfanger bygget mange mil av det som skulle bli Nordlandsbanen», het det blant annet.⁶⁸¹ NSB rolle utforskes derimot ikke til tross for at det er mer å finne om statselskapet i Ellingsves dokumenter. Om Nordlandsbanen sør for Fauske utdyper journalisten at det «[p]å denne strekningen deltok norske entreprenører sammen med tyske og østerrikske firmaer, men videre nordover fra Fauske skjedde alt i ren tysk regi».⁶⁸² I Aftenposten fortelles det riktignok ikke hvem det var som hadde «regien» på arbeidet sør for Fauske. Her kunne Aftenposten utnyttet muligheten til å koble «norske entreprenører» og «krigsfanger» idet begge kategorier opptrer i artikkelen slik det fremgår i Ellingsves dokumenter. I 2005 kom Ketil Gjørme Andersen med sin bok om Norsk Hydro under andre verdenskrig, kalt *Flaggskip i fremmed eie*. Her skriver han om Norsk Hydros medvirkning til bruk av krigsfanger og den økonomiske kollaborasjonen med de tyske okkupantene, og dette er også et poeng avisene festet seg ved. Aftenpostens skrev blant annet i artikkelen om Gjørme Andersens bok at «Nazi-Hydro utnyttet krigsfanger. Men norsk dollarbehov kan ha reddet sjefene fra tiltale. Eivind Reiten nekter å be om unnskyldning.»⁶⁸³ Reiten var på det

⁶⁸¹ Aftenposten 18. august 1998.

⁶⁸² Ibid.

⁶⁸³ Aftenposten 22. oktober 2005

tidspunktet Norsk Hydros generaldirektør. Samme dag het det i en kommentar i Dagens Næringsliv at Norsk Hydro «Slapp billig fra landssvik».⁶⁸⁴

I 2005 disputerte Marianne Neerland Soleim i historie ved Universitetet i Tromsø med en avhandling kalt *Sovjetiske krigsfanger i Norge 1941–1945. Antall, organisering og repatriering*. Det var intet mindre enn et epokegjørende arbeid om de sovjetiske krigsfangene i Norge. VG og Aftenposten skrev ganske omfattende om den og fikk frem det vesentligste i hennes avhandling. Aftenposten understreket at «historien om 'russerfangene' er et glemt kapittel i etterkrigstidens historieskriving.» Neerland Soleim ble intervjuet og sa blant annet at «med tanke på det enorme omfanget av det sovjetiske tvangsarbeidet og skjebnen til disse menneskene, er det forsvinnende lite som er skrevet om dette på nasjonalt nivå.»⁶⁸⁵ I 2008 kom historikeren Einar Steffenaks bok *Russerfangene – sovjetiske krigsfanger i Norge og deres skjebne* og vakte oppmerksomhet i flere avisredaksjoner. I et intervju med Norsk Telegrambyrå (NTB) som flere aviser også brukte, uttalte Steffenak at «Vi har en plikt til å huske krigsfangene».⁶⁸⁶ I en artikkel i Adresseavisen der Steffenaks bok presenteres, fortelles det også om det faktum at flere skriver om de sovjetiske krigsfangene nå, og at det er flere bøker på trappene. Marianne Neerland Soleim ble intervjuet i samme artikkel og hun uttalte at «På mange måter har norske historikere vist unnfalldenhet», og viste til krigsfangenes historie.⁶⁸⁷ Da Neerland Soleims avhandling ble tilrettelagt for et større publikum og utkom som en bok i 2009 med samme tittel som avhandlingen, skrev en rekke aviser om boken og den ble også anmeldt i to aviser. Klassekampens anmelder, historikeren Mona Ringvej, skrev bla at «Soleims bok er en tankevekkende oppdagelsesferd inn i en historie som for mange er kjent, men likevel glemt.»⁶⁸⁸

Inspirert av Neerland Soleims bok publiserte Dagens Næringslivs lørdagsmagasin i 2010 en reportasje om bruken av krigsfanger i Norge under andre verdenskrig, skrevet av forfatteren av denne avhandlingen. Tittelen på reportasjen var «De som bygde landet».⁶⁸⁹ Reportasjen handlet mest om Norsk Hydro og bruk av krigsfanger, men også om NSB. Om NSB skrev jeg at «også NSB brukte krigsfanger som rene slavearbeidere for å bygge sitt jernbanenett». Det var en påstand som ikke ble dokumentert i artikkelen. Men NSBs informasjonsansvarlige,

⁶⁸⁴ Dagens Næringsliv 22. oktober 2005

⁶⁸⁵ Aftenposten 15. november 2005

⁶⁸⁶ NTB 13. mai 2008

⁶⁸⁷ Adresseavisen 26. mars 2008

⁶⁸⁸ Aftenposten 28. mars 2009

⁶⁸⁹ Dagens Næringsliv 20. november 2010.

Wenche Rasch, beklaget i samme utgave av Dagens Næringsliv denne delen av NSBs historie. Rasch understreket at situasjonen for jernbanen var motsetningsfylt under andre verdenskrig fordi jernbanenettet var «strategisk nødvendig for den tyske okkupasjonsmakten i forflytningen av tropper og materiell, på den annen side betydde jernbanen mye for befolkningen som transportmiddel.» Så gikk hun over til krigsfangenes situasjon og sa at NSB «står i stor takknemlighetsgjeld til fangene, som mot sin vilje og under til dels harde arbeidsforhold bidro til at jernbanenettet ble bygget ut.»⁶⁹⁰ I 2011 publiserte Adresseavisen et intervju med Sverre Lilleng under tittelen «Ungdomsår forsvant i krigen» etter at Lilleng hadde utgitt sin bok om blant annet tiden på Nordlandsbanen, der han jobbet for NSB og selv så hvordan krigsfangene ble behandlet. I intervjuet var det derimot lite om akkurat det temaet.⁶⁹¹

I 2012 tok flere avisartikler for seg 50-årsjubileet for Nordlandsbanens åpning til Bodø. Det ble markert både med frimerker og festivitas. I noen av artiklene ble det nevnt at krigsfangene var med på å bygge banen. At NSB også var med på anleggsarbeidet ble ikke nevnt. I 2013 skrev flere aviser om det faktum at NRK sendte fra Nordlandsbanen minutt for minutt. Samme år skrev Dagsavisen om det faktum at NSB hadde deltatt i transporten av jøder til Oslo havn i 1942 og skapte med det en debatt om dette temaet etter at Einar O. Risa i boken *Maskineriet. Listene. En besettelse* brukte telegrammet fra NSB som dokumenterer NSBs transport av jøder fra Berg fengsel til Oslo havn i november 1942.⁶⁹² Og igjen beklaget NSB sin rolle, denne gang medvirkningen til deportasjonen av jødene og frakten til Oslo havn.

I 2015 kom min egen bok *Fangene som forsvant. NSB og slavearbeiderne på Nordlandsbanen*, som fikk stor oppmerksomhet i norske aviser. Bokens tydelige vinkling i retning av at NSB hadde et stort ansvar for krigsfangenes skjebne på Nordlandsbanen var noe som interesserte pressen, og svært mange aviser skrev om utgivelsen og boken i form av rene nyhetsartikler, anmeldelser og intervjuer. Klassekampens overskrift til en artikkel om boken var eksempelvis «Etisk avsporing i NSB» og at «Gode nordmenn godtok at NSB slutta seg til kynisk utnyttning av fangar».⁶⁹³ Nordlys skrev at «Mens folk i Nord-Norge har fortalt sterke historier om deres medfølelse med de mange krigsfangene valgte NSB å tie».⁶⁹⁴ Aftenpostens

⁶⁹⁰ Ibid.

⁶⁹¹ Adresseavisen 28. november 2011

⁶⁹² Dagsavisen 27. februar 2013

⁶⁹³ Klassekampen 28. februar 2015

⁶⁹⁴ Nordlys 27. februar 2015

A-Magasinet hadde som overskrift «NSB sa ja til slavedrift», og til et bilde av krigsfanger heter det «Disse russerfangene ble tvunget til å bygge Nordlandsbanen. Så skulle de glemmes.» Dette er en enkel oppsummering av hvordan avisene forholdt seg boken.⁶⁹⁵

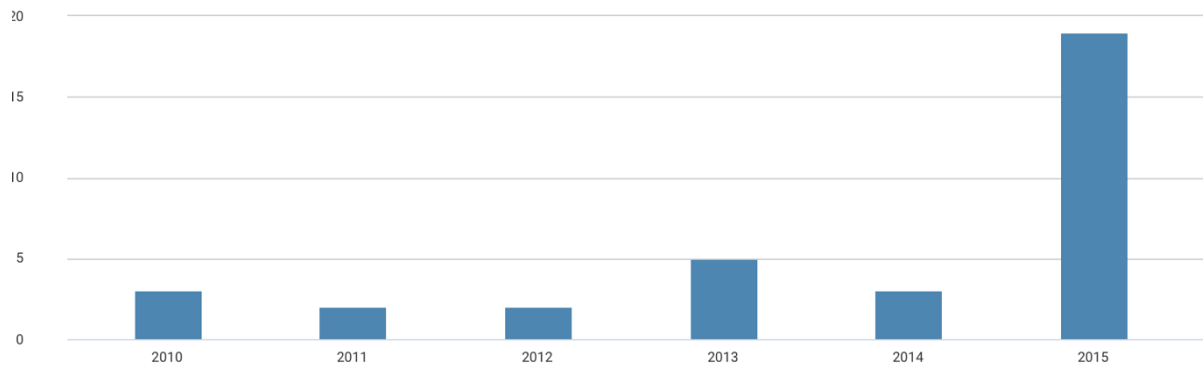
16.1 Datasøkets konklusjon

Søk 1: Søk i Atekst Retriever «krigsfanger og Nordlandsbanen» 2000 2015: 56 treff:

Utgangspunktet for denne kvantitative undersøkelsen er å se i hvilken grad avisene og publikasjonene i mitt utvalg har skrevet noe som kobler forholdet mellom krigsfanger og Nordlandsbanen, og i så fall hvordan dette forholdet eventuelt har utviklet seg. Jeg har foretatt et søk i Atekstbasen Retriever med søkeordet «krigsfanger og Nordlandsbanen» for perioden 1. januar 2000 til og med 31. desember 2015 i databasens kategori «papir». Avisene og papirpublikasjonene som er med i studien, er Adresseavisen, Aftenposten, Bergens Tidende, Fædrelandsvennen, Dagbladet, Kommunal Rapport, Nordlys, NTBtekst og Verdens Gang (VG). Jeg har også valgt å ta med Klassekampen, som ble med i Atekst Retriever i 2001, og Dagsavisen, som ble med i 2002.

Antallet treff i denne 15 årsperioden var 56. I 2000 var det ingen treff, men i 2011 var det to treff, i 2012 fire treff og i 2013 seks treff. Fra 2008 er det et økende antall treff. I de første seks årene av søket fra 2001, til og med 2007, var det åtte treff mens det i de etterfølgende seks årene fra 2008 inkludert 2014 var det 25 treff. Antallet treff gikk riktignok ned til tre treff i 2014 og steg til hele 21 treff som i hovedsak skyldes utgivelsen av *Fangene som forsvant. NSB og slavearbeiderne på Nordlandsbanen*. Det var en klar økning av treff fra 2008 som forsterkes ytterligere om vi tar med 2015. Det kanskje viktigste funnet er at økningen i antall treff startet flere år før publisiteten rundt *Fangene som forsvant. NSB og slavearbeiderne på Nordlandsbanen*, som ble utgitt i 2015.

⁶⁹⁵ A-Magasinet 27. februar 2015



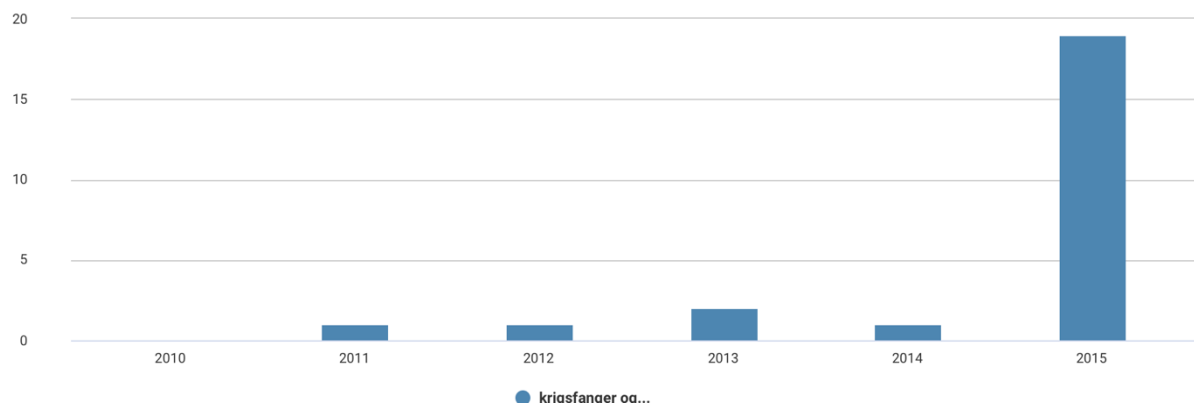
Bildetekst: Resultat av søk i Atekst Retriever i databasen «papir» med søkeordene «krigsfanger og Nordlandsbanen» i perioden 1. januar 2000 – 31. desember 2015.

Søk 2: Søk i Atekst Retriever «krigsfanger og NSB» 2000–2015: 28 treff

Med den samme begrunnelse som i den første kvantitative undersøkelsen har jeg undersøkt om avisene og publikasjonene i mitt utvalg har skrevet noe som kobler forholdet mellom krigsfanger og NSB, og i så fall hvordan dette eventuelt har utviklet seg.

Med søkeordene «NSB og krigsfanger» i perioden 2000–2015 har jeg foretatt et søk i Atekstbasens kategori «papir». De samme papirpublikasjonene som er i med i det første søket, er også med her. Resultatet av søket var 28 treff. I 2000 og 2001 var det 0 treff, derimot kun ett – 1 – treff hvert år i perioden 2002–2012. I 2013 var det to treff og i 2014 igjen ett treff. I 2015 var det hele 20 treff, som i stor grad skyldes utgivelsen av *Fangene som forsvant. NSB og slavearbeiderne på Nordlandsbanen*⁶⁹⁶

⁶⁹⁶ Riktignok ligger årene etter 2015 utenfor min studie, men for å finne ut om treffene på NSB og krigsfanger fortsatte å holde seg på et visst nivå i 2016 og i 2017, så var det ni og åtte treff.



Bildetekst: Resultat av søk i Atekst Retriever i databasen «papir» med søkeordene «krigsfanger og NSB» i perioden 1. januar 2000 – 31. desember 2015

En oppsummering av de to søkene viser en stor forskjell. Søket på «krigsfanger og Nordlandsbanen» viser en klar økning i antall treff i seksårsperioden fra 2008 og til og med 2014 med hele 25 treff. Det var kun åtte treff i tilsvarende seksårsperiode fra 2001 og til og med 2007. At det var krigsfanger på Nordlandsbanen er noe som er kjent. Søket på «krigsfanger og NSB» ga et annet utslag. Det var 0 treff i 2000 og 2001 og to treff i 2013 og hele 20 treff i 2015. For å forsøke å sette de to søkene inn i en sammenheng foretok jeg et søk i de samme publikasjonene og i samme tidsperiode, med søkeordene «sovjetiske krigsfanger i Norge». Resultatet var hele 295 treff hvor antall treff varierte år for år. Fra 2005, med et unntak for 2006, var det likevel et stigende antall treff: 27 treff i 2007, 29 i 2008, 23 i 2009, 39 i 2010 og så 42 i 2015. Økningen i antall treff kan illustreres med at det er 27 treff i 2010 og 39 i 2010 og 42 i 2015 og med andre ord en sterk vekst.

Søket viser altså at antall treff øker, noe som kan tolkes som en større journalistisk eller redaksjonell interesse for de sovjetiske krigsfangene. De to sammensatte søkene, der «Nordlandsbanen» og «NSB» er inkludert, oppnår klart færre treff. Særlig gjelder det når krigsfanger kobles med NSB. Søket med «krigsfanger og Nordlandsbanen» oppnådde dobbelt så mange treff som koblingen mellom krigsfanger og NSB. Dette kan en tolke i mange retninger, men jeg mener at det uansett bekrefter en økende interesse for de sovjetiske krigsfangene. Koblingen mellom krigsfanger og Nordlandsbanen er mindre fremtredende, mens koblingen mellom NSB og krigsfanger knapt er et tema før 2015.

Flere bøker og forskningsbaserte tekster man kunne tro ville ha offentlig interesse, gjenfinnes ikke i treffene i Atekst Retriever eller i de gjennomganger av aviser jeg har foretatt. Dette kan

skyldes ulike publiserings- og formidlingsstrategier, ønsker fra forfattere og utgivers side eller, alternativt, manglende interesse for de aktuelle temaene fra avisredaksjoners og journalisters side.

16.2 Oppsummering: Avisene i nord bevarte minnet om fangene lengst

De utenlandske krigsfangene var et tema i norske aviser i firgjøringsåret 1945. Det er liten tvil om at pressen gjenspeilte den store sympatien for de utenlandske fangene som var utbredt hos svært mange i de første månedene etter frigjøringen, selv om interessen for de utenlandske krigsfangene ble overskygget av nordmennene som kom hjem fra fangeleirer i utlandet. Interessen for de utenlandske krigsfangene ser ut til å ha vært større i deler av Nord-Norge enn i Sør-Norge fordi det særlig i Nordland var flere krigsfanger enn i andre deler av landet. Hvorvidt det var en spesiell interesse de stedene i Sør-Norge der det var krigsfanger, har jeg ikke undersøkt, men det er trolig at deres historie er blitt opprettholdt av lokale historielag og enkeltpersoner.⁶⁹⁷ Et gjennomgående trekk er likevel at det er skrevet lite om hva de utenlandske krigsfangene i Norge hadde arbeidet med, og for hvem. Dette gjelder også Nordlandsbanen og NSBs rolle på Nordlandsbanen.

Rikspressen og lokalpressen skilte lag ganske tidlig i sin dekning av krigsfangenes historie. De som hadde en geografisk nærhet til leirene, var mer opptatt av fangenes historie. Men samtidig er ingen av de leirene der de sovjetiske krigsfanger bodde, blitt bevart for ettertiden; det ville kanskje ha bidratt til å opprettholde et konkret minne om dem. De sovjetiske krigsfangene dukket opp igjen i norsk presse i 1951, men da i hovedsak ikke som krigsfanger som hadde arbeidet i Norge, men som brikker i et truende maktspill som det måtte ryddes opp i, koste hva det koste ville. Noe av det mest bemerkelsesverdige ved hele denne oppgravingshistorien, som ble en stor nasjonal sak for norsk presse, er at fangenes historie ble neglisjert i dekningen. De døde kroppene som ble flyttet, ble ikke satt inn i noen sammenheng, og fikk heller ikke sin plass i krigshistorien. Da likene etter de døde sovjetiske fangene ble gravd opp og flyttet til Tjøtta, undersøkte avisene lite om hvem fangene var, hva de hadde gjort i Norge, under hvilke forhold fangene hadde dødd, og hvordan de hadde kommet til Norge. De var bokstavelig talt kun en stor masse besværlige beinrester, og den politiske striden om dem handlet ikke om dem som mennesker i det hele tatt. De var de glemte døde, og kampen om gravene deres handlet ikke om dem. Mange nordmenn som hadde arbeidet med eller vært i nærheten av fanger, for eksempel under jernbanebygging i

⁶⁹⁷ I Bud på Fræna er en ukrainsk krigsfange gravlagt, og der er det eksempelvis stor interesse for hans historie.

Nordland, kunne fortsatt ha blitt intervjuet. Noen fra NSB kunne ha vært intervjuet, men det ser ikke ut til at det er blitt stilt spørsmål til NSBs ledelse eller ansatte.

Aftenposten var en viktig avis i Sør-Norge, slik Nordlands Framtid var det i nord, men hverken Aftenposten eller Nordlands Framtid koblet byggingen av Nordlandsbanen til krigsfanger – eller til NSB. Slike forbindelser ble først trukket etter 2000. Alt i alt var Nordlands Framtid mer opptatt fangene enn Aftenposten, som befant seg lenger unna de store konsentrasjonene av fanger og leirer.⁶⁹⁸ At krigsfangene faktisk hadde bygget blant annet jernbane, er ikke fremme i det hele tatt i det undersøkte pressematerialet i de første årene. Det faktum at fangene så kort tid etter frigjøringen måtte reise fra Norge, fikk etter alt å dømme konsekvenser for minnet om krigsfangene, både på kort og lang sikt. Dette gjenspeiles også i avisenes rapportering. I hvilken grad den raske utsendelsen av dem ble drevet frem av sovjetiske myndigheter for å hindre at eksfangene skulle bli igjen i Norge, er ikke kjent, men også norske myndigheter ville at de skulle forlate Norge så raskt mulig. Det var tross alt 350 000 krigsfanger totalt i Norge, inkludert de tyske soldatene som nå var krigsfanger i Norge. Helsemyndighetene var redd for sykdom og matmangel. De sovjetiske krigsfangene og tvangsarbeiderne hadde stort sett forlatt Norge innen august 1945, og da forsvant de i stor grad også ut av avisenes oppmerksomhet.

Det er Rana Blads artikkelserie fra 1987 som i størst grad skiller seg ut av avisene i den undersøkte perioden. Den tok tidlig fatt i emnet og ga seg heller ikke, men fortsatte med nye innfallsvinkler. Avisen gikk videre og utviklet eget materiale etter å ha startet sine artikler basert på Tor Jacobsens bok *Slaveanlegget; fangene som bygget Nordlandsbanen*. Mye av redaksjonens søkelys var rettet mot tapt materiale fra NSBs krigsarkiv, men i det lå det også historier om krigsfangene. Rana Blad reiste det viktige spørsmålet om erstatning til fangene. Avisen var mindre opptatt av hvem krigsfangene arbeidet for, og det virker som om avisen har gjort svært lite for å finne ut hva slags rolle NSB spilte under arbeidet på Nordlandsbanen, enten det skyldes manglende fantasi eller at redaksjonen var overbevist om at NSB ikke hadde noe ansvar for arbeidets gang. På riksplan fikk Rana Blads satsing liten respons. Likevel viste avisen med sine artikler at det fantes alternative kilder som pressen kunne ha brukt til å fortelle om krigsfangenes historie på Nordlandsbanen, og dette på et langt tidligere tidspunkt enn da riksavisene faktisk gjorde det. Det var også etter Rana Blads mange artikler, og ikke minst blesten om dokumenter som var borte, at den pensjonerte NSB-ingeniøren Arvid

⁶⁹⁸ Knutsen, 2001, 72.

Ellingsve samlet sammen en god del av sitt arkivmateriale. Resultatet var boken *Nordlandsbanens krigshistorie*, som skapte en ny forståelse av NSBs rolle. Denne boken har faghistorikere i liten grad har forholdt seg til. Som vi har sett, er det en rekke forhold og hendelser som har bidratt til at krigsfangene og deres innsats – noe som inkluderer arbeidet på Nordlandsbanen – har havnet utenfor den store fortellingen om verdenskrigen. Avisene bidro etter alt å dømme til at fangenes historie og innsats i Norge ble svekket, fordi de i stor grad fulgte den versjonen norske myndigheter presenterte. Avisene var sympatisk innstilt til de utenlandske fangene så lenge de befant seg i Norge, men mye forandret seg fra 1945 til 1951, da kravet kom om at de sovjetiske krigsgravene skulle flyttes. Fangene gikk fra å være mennesker som hadde vært fanget av nazistene, til å bli symboler på en truende ideologi. Verdens Gang (VG) var aggressivt for flyttingen av de sovjetiske gravene i Nord-Norge under Operasjon asfalt av politiske grunner, mens avisene i Nordland var kritiske til måten oppgravingen under Operasjon asfalt skjedde på. Det mest oppsiktsvekkende er at avisene åpenbart hadde glemt hvordan krigsfangene hadde kommet til landet, hva de hadde gjort her, og hvordan de døde. Det kan virke som om sympatien for de sovjetiske krigsfangenes skjebne i Norge hadde endret seg; nå ble de som gruppe betraktet som et politisk og sikkerhetsmessig problem.

På samme måte har NSB sluppet å bli koblet til utnyttelsen av de sovjetiske krigsfangene. Slik har avisene heller ikke levd opp til den kritiske rollen de kan og bør ha. Som jeg har vist, ville norske myndigheter motvirke at avisene skrev om negative forhold etter at okkupasjonsårene var over. Målet var å samle befolkningen om gjenoppbyggingen av landet og demokratiet. Det må trolig også ha påvirket avisers og andres prioriteringer om hva som var viktig, og kanskje i den grad at såkalte negative artikler ble avvist. Avisene bidro dermed til å befeste og videreføre en dominerende patriotisk fortelling om okkupasjonsårene også når det gjaldt byggingen av Nordlandsbanen og NSB. Det var nok lite plass til krigsfangenes historie – den var ikke oppbyggelig. I mer enn 50 år fikk NSB heller ingen kritiske spørsmål fra aviser og journalister.

17 Bøker og forskningsbaserte tekster

Utvalgsriteriet for hvilke bøker og tekster jeg har gjennomgått og analysert, er nedfelt i mine sentrale forskningsspørsmål. Jeg har ønsket å få svar på hvordan forholdet mellom NSB og den tyske okkupasjonsmakten utviklet seg i løpet av okkupasjonsårene og hvordan dette forholdet kan beskrives og forstås. Samtidig har jeg prøvd å finne ut hva slags plass krigsfangene har fått i NSBs historie. Spørsmålene har gitt føringer for hva slags bøker og tekster jeg har gjennomgått og analysert. Kravene som ligger i mine spørsmål, er samtidig såpass nye og spesifikke at jeg har vært nødt til å utvide søket til å omfatte et stort antall bøker og tekster som jeg ikke har tatt med her. Utvalget mitt av tekster er basert på hva jeg har lest og studert av et stort antall bøker om NSBs historie, det er bøker om jernbanehistorie og krigsfanger nasjonalt og internasjonalt. Det er tekster skrevet av faghistorikere, NSB-ansatte, forfattere og journalister som er historieinteresserte, men også bøker skrevet av personer med spesiell interesse for tog og teknikk. Her fant jeg svar eller delvis svar på enkelte spørsmål, men jeg har også tatt med noen tekster der jeg ikke fant noe av interesse for mine spørsmål. Det å ikke få svar kan også betraktes som et svar. Et av målene har vært å forstå hvordan NSBs krigshistorie har utviklet seg over tid. Mange av bøkene om NSBs historie kan kategoriseres som offisielle fremstillinger enten de er initiert eller finansiert av NSB eller ikke. Dette er en kronologisk gjennomgang av ulike sjangre. Begrunnelsen for at gjennomgangen er kronologisk er at jeg ønsker å se om det har vært en utvikling i hvordan forholdet mellom krigsfangene og NSB på Nordlandsbanen har blitt beskrevet.

Da NSBs krigshistorie skulle skrives for første gang, ble forsøket stoppet allerede før arbeidet kom i gang. Kort tid før Bjarne Vik ble fjernet fra sin stilling som generaldirektør 9. mai 1945, hadde han gitt grønt lys for at det skulle skrives en bok om NSB og okkupasjonsårene. Mannen som fikk oppdraget, var Knut Werswick, som tidligere hadde skrevet en bok om sine opplevelser som soldat på kanadisk side under første verdenskrig. Werswick kontaktet Vik og lanserte en bokidé om NSB i januar 1945. 24. mars 1945 ble det skrevet en kontakt mellom NSB og ham der han ble lovet 1000 kroner i måneden for arbeidet.⁶⁹⁹ Werswick var i andre verdenskrig materialforvalter i byggefirmaet AS Entreprenør, som hadde flere oppdrag på Nordlandsbanen.⁷⁰⁰ 27. april 1945 ble hans skriveprosjekt bekreftet offisielt ved at Vik sendte ut et sirkulære til NSBs ansatte om at Werswick skulle skrive «en bok om forholdene ved

⁶⁹⁹ Rana Blad 1. september 1982.

⁷⁰⁰ Ellingsve, 1983, 2.

Norges Statsbaner under krigen og okkupasjonen».⁷⁰¹ I mai 1945 var han åpenbart godt i gang, men det hjalp lite. 25. mai ble avtalen mellom NSB og den potensielle forfatteren sagt opp av Bjarne Viks etterfølger, den konstituerte generaldirektør Kristian Løken. Den samme Løken holdt som tidligere nevnt et foredrag i NRK 20. juni 1945, der han ville gi det norske folk svar på hvordan NSB, som var landets største statsbedrift, hadde mestret de vanskelige okkupasjonsårene. Jeg har valgt å ta med hans tekst her fordi den har en så stor formativ betydning innad i NSB og ikke minst overfor de ansatte. Den er også med i andre deler av avhandlingen. Løken la stor vekt på det omfattende byggearbeidet som skjedde i løpet av andre verdenskrig, og at NSB blant annet hadde utvidet sitt jernbanenett med 432 kilometer. Ifølge ham kom det absolutt noe godt ut av den dyre og «forserte anleggsvirksomheten. Men alt i alt var det antagelig en fordel for landet å få de nye banene ferdig tidligere enn beregnet.»⁷⁰² Utvidelsen av NSBs banenett hadde det positive ved seg ifølge Løken at det «ble fremtvunget adskillige utvidelser og forbedringer som vil komme til nytte i fremtiden».⁷⁰³ Med dette lanserte generalsekretæren det som langt på vei har blitt historien om NSB under okkupasjonsårene.

Kort oppsummert var Løkens sentrale melding til nasjonen at det tross alt hadde gått bra med NSB under andre verdenskrig til tross for at tyskerne hadde utsatt NSBs materiell, organisasjon og ansatte for store belastninger. Ikke et ord om samarbeidet med tyskerne eller noe ubehagelig ble nevnt. Spørsmålet er om ikke teksten må defineres som en form for propaganda, for eksempel i tråd med Ruth Hemstads definisjon, en «systematisk og målrettet virksomhet for å påvirke holdninger og meninger i en bestemt retning for å få gjennomslag for bestemte ideer og for å oppnå bestemt adferd».⁷⁰⁴ Dette skal ikke trekkes for langt, men generaldirektør Løkens foredrag var en melding til det norske folk, til pressen og til politikere med et tydelig og styrende budskap i en tid hvor fortellingen om okkupasjonsårene ble formulert og tilpasset den politiske situasjonen landet befant seg i. Teksten ble også publisert i *Nordisk Järnbanetidsskrift* litt senere samme år.⁷⁰⁵ Løkens foredrag den andre fredsmåned i

⁷⁰¹ Generaldirektoratet for Norges Statsbaner J.nr 157/17 Sirkulære nr. 126, Oslo den 27. april 1945, Jernbaneverkets bibliotek.

⁷⁰² Kristian Løken, 20. juni 1945, Foredrag i NRK, Nasjonalbibliotekets digitale arkiv. Teksten ble publisert i *Nordisk Järnbanetidsskrift*, 1945, nr. 7, 19.

⁷⁰³ Ibid.

⁷⁰⁴ Hemstad, Ruth, *Propagandakrig*, Novus forlag, 2014, 19.

⁷⁰⁵ Løken, 1945

1945 var en versjon av krigshistorien som manglet det meste av det som kunne oppfattes som problematisk.

Sommeren 1945 kom boken *Hva krigen kostet Norge*, skrevet av sosialøkonomene Odd Aukrust og Petter Jakob Bjerve. Det er en bok som hverken handler om NSB, Nordlandsbanen eller krigsfanger. Den er tatt med her fordi den er et godt eksempel på forbigåelse av forhold som kunne ha vært relevante på utgivertidspunktet. Boken har preget politikere og økonomers oppfatning av hva som skjedde med norsk økonomi under andre verdenskrig. Etter min mening inngår den som et viktig element i etableringen av den patriotiske fortellingen ved at det understrekes hvilke tap okkupasjonen påførte fedrelandet, samtidig som tapene marginaliserte grupper led, er utelatt. I kapittelet «Sysselsettingsproblemet» fortelles det om hvordan bygg- og anleggsvirksomhet sugde til seg arbeidskraft fra byene. I typiske anleggskommuner økte tallet på arbeidere i mange tilfeller til det dobbelte.⁷⁰⁶ Det store antallet krigsfanger og tvangsarbeidere i bygg- og anleggsbransjen er ikke nevnt med ett ord til tross for at de bidro betydelig til økningen av arbeidskraft i flere store kommuner. Sysselsetting var ett av bokens temaer, og det ville derfor ha vært naturlig at krigsfangene i det minste ble nevnt. Kan forfatterne ha ment at fangene ikke hadde betydd noe ettersom de på sett og vis kunne sies å være utenfor det norske arbeidsmarkedet? Boken hadde klare politiske mål, og det heter blant annet at «Vi kan ta et skippertak nå straks, samle kreftene om gjenreisningsproblemet og vinne over virkningene av krigen i en fart, ofre vårt øyeblikkelige velvære for å oppnå så mye mer senere.»⁷⁰⁷

Ganske annerledes var den boken professor i medisin, Leiv Kreyberg, ga ut i 1946, *Frigjøringen av de allierte krigsfanger i Nordland 1945*. Rett etter frigjøringen i mai 1945 kom han til fangeleirene langs Nordlandsbanen og han beskrev hvilke grufulle forhold de sovjetiske fangene hadde levd under. I boken gjengir han en rapport datert 16. mai 1945, om helsetilstanden til de sovjetiske krigsfangene i Dunderlandsdalen. Den ble skrevet av legen Reidar Fodstad og ingeniør Langvik Hansen, som for øvrig selv hadde arbeidet for NSB: «Situasjonen var i de russiske fangeleirer overalt elendig med hensyn til boligforhold og bekledning. Fangene var utmagrete, og bar tydelig preg av underernæring. Sykeligheten og dødeligheten har vært stor.»⁷⁰⁸ Dette handlet om de fangene som arbeidet med å bygge Nordlandsbanen. Hans beskrivelser av

⁷⁰⁶ Aukrust, Tor /Bjerve, Petter Jakob, *Hva krigen kostet Norge*, Dreyers Forlag, 1945, 12.

⁷⁰⁷ Aukrust /Bjerve, 1945, 113.

⁷⁰⁸ Kreyberg, 1946, 13.

fangene som hadde deltatt i anleggsarbeidet på Nordlandsbanen, ble ikke koblet til NSB. I denne sammenheng er det interessant hva de to sentrale NSB-ledere Kristian Løken i 1945 og 1946 fortalte om NSBs historie under andre verdenskrig og om byggingen av Nordlandsbanen, hvor fangene ikke nevnes med et ord, men at Hvoslef hevdet at Nordlandsbanen nærmest uansett konsekvenser måtte «bygges for at den skulle komme til nytte.»⁷⁰⁹ Det er interessant hvor ulike oppfatninger Kreyberg, Løken og Hvoslef hadde av situasjonen de forholder seg til.

I perioden 1947–1950 ga Gyldendal Norsk Forlag ut det nærmere 2400 sider lange verket *Norges krig*. Det ble lagt ned et omfattende arbeid i de tre bindene, der historieprofessor Sverre Steen var hovedredaktør. Dette var det første store oversiktsverket om okkupasjonsårene. En rekke av medforfatterne hadde selv vært aktive i motstandskampen mot tyskerne og NS. Først i bind 3 fra 1950 dukker de utenlandske krigsfangene opp i et kapittel skrevet av rektor Haakon Holmboe, som senere ble universitetslektor i historie ved Universitetet i Oslo. Det ble påpekt at utenlandske fanger ble enda dårligere behandlet enn norske fanger, og at «av 4 000 jugoslaviske krigsfanger var bare 1 500 i live ved krigens slutt».⁷¹⁰ Han nevner kun de jugoslaviske og serbiske fangene, og skriver ingenting om hva fangene faktisk gjorde i Norge. Et sted i boken er det et fotografi tatt av Leiv Kreyberg, og i bildeteksten under bildet av de åpenbart forkomne fangene, der en av dem sitter sammensunket, heter det: «Dette bildet er tatt i en fangeleir på Saltfjellet. Også her var det østeuropeere som ble holdt innesperret, og mange av dem sultet i hjel før frigjøringen. Det bør kanskje tilføyes at den arme stakkaren nederst til høyre har vann på flasken sin.»⁷¹¹ Antydningen om at fangen var beruset der han sitter hensunket og kledd i laser, var svært upassende. Arnold Eskeland, som var billedredaktør, skulle ha valgt noen andre av Leiv Kreybergs fotografier enn dette, men det var kanskje ikke han som hadde ansvar for billedteksten. Bildet viser uten tvil sovjetiske krigsfanger på Saltfjellet. Det som gjør misbruket av dette fotografiet mer alvorlig, er at Kreyberg selv allerede hadde brukt dette fotografiet i sin bok fra 1946 om fangenes situasjon på Nordlandsbanen. Billedteksten var i denne boken en ganske annen enn den som sto under bildet fire år senere, og Kreyberg

⁷⁰⁹ Løken, Kristian, «Våre jernbaner i krig og fred, foredrag i NRK 20. juni 1945, Nasjonalbibliotekets digitale arkiv. Foredraget kom også på trykk i *Nordisk Järnbanetidsskrift*, nr. 7, 1945, Hvoslef, Fin, NRK, «Anleggsarbeidet på Nordlandsbanen under siste krig», opptaksdato 28. januar 1946, sendt 13. juni 1946, Nasjonalbibliotekets digitale arkiv.

⁷¹⁰ Holmboe, 1950, 447.

⁷¹¹ Ibid.

beskrev noe helt annet om fangenes situasjon: «Slik fant vi våre allierte ved det første besøket, falleferdig, avmagrete med hungervattersott og med det kjente sløve uttrykket. Bjørnelva 18. mai 1945.»⁷¹² Det er noe ganske annet enn i *Norges krig*.

I 1952 feiret Norsk Jernbaneforbund sitt 60-årsjubileum og markerte det med en bok skrevet av Hans Amundsen.⁷¹³ I kapitlet om okkupasjonsårene er forbundets organisasjonsmessige forhold det viktigste. Ifølge Amundsens fremstilling skjedde det noe dramatisk da «nazistene gikk til nyvalg på personalets representanter i Hovedstyret etter Generaldirektørens nyordning». Dette har jeg tidligere beskrevet i den realhistoriske delen. Fremstillingen er rensket for politisk ubehagelige hendelser. Året etter, i 1953, kom Norsk Lokomotivmannsforbund med sin 60-årsjubileumsbok.⁷¹⁴ Bokens forfatter, Alfred Skar, tar stort sett for seg organisatoriske forhold i forbundet under andre verdenskrig og særlig hvordan Joseph Terboven ville temme fagbevegelsen. Han nevner ingenting om selve driften av NSB og heller ingen problematiske områder ut over de rent organisatoriske.

I 1953 ble det derimot publisert en ganske annen og interessant historie om NSB, og med ganske andre ambisjoner. Den handler om NSBs verksted Marienborg i Trondheim, og ble utgitt av Statsbanens Verkstedforening Trondheim avdeling 63 av Norsk Jernbaneforbund, som var foreningen for de fagorganiserte ved Marienborg. Boken ble ført i pennen av Even Flatreit, som selv arbeidet i verkstedet. Ifølge Flatreit delte noen av arbeiderne matpakkene sine med fangene, og fangene fikk også noe av den suppen som arbeiderne fikk: «For dem var det herrekost, og det hadde sikkert stor betydning for å holde livet oppe. Det utviklet seg straks et vennskapelig forhold mellom fangene og verkstedets arbeidere – et kameratskap som øket etter hvert som tiden gikk.»⁷¹⁵

Boken om Marienborg er den eneste teksten i dette historiografiske materialet der fanger kobles direkte til NSB i en bok skrevet for og av noen fra fagbevegelsen om andre verdenskrig. Slik er dette et enestående og modig bokprosjekt. Flatreit var medlem av NKP og hadde også tilhørt en gruppe motstandsfolk på Marienborg. Flere av dem ble tatt av tyskerne og henrettet.⁷¹⁶ Distriktssjef Bjarne Vik og NSBs sentrale sjef for verkstedene i Oslo, Ingebrigt Grønningsæther, var begge aktive da fangene ble anskaffet og satt til arbeid, men

⁷¹² Kreyberg, 1946, side ikke oppgitt.

⁷¹³ Amundsen, Hans, *Norsk Jernbaneforbund gjennom 60 år*, Norsk Jernbaneforbund, 1952, 192.

⁷¹⁴ Skar, 1953.

⁷¹⁵ Flatreit, Even, *Statsbanenes Verkstedforening Trondheim 60 år*, Statsbanenes Verkstedforening, 1953.

⁷¹⁶ Krogstad, Johs. Atle, «Motstandsmiljøet ved Marienborg,» *NJF Magasinet*, 5. oktober 2015

det er ikke med her i Flatreits historieverisjon. En oppdatert versjon av Flatreits beretning ble publisert i 1993. Her har krigsfangene på Marienborg fått mer plass, og historien om fangenes situasjon i verkstedet er mer utførlig beskrevet – dette er derfor en god kilde til denne delen av historien om NSB og krigsfangene som jeg har brukt i avhandlingen. Boken er på hele 464 sider og er også utgitt av Statsbanenes Verkstedforening i Trondheim. Jeg har ikke funnet at den er blitt brukt i senere tekster om NSB.

Sosiologen Nils Christie, som jeg har vært innom tidligere i avhandlingen, var den første som nærmet seg fangenes skjebne i Norge på en akademisk og vitenskapelig måte. Temaet for hans magistergradsavhandling i 1954, som kom i bokform i 1972, var de norske fangevokterne ved jugoslaviske leirer i Norge.⁷¹⁷ I all hovedsak ble de jugoslaviske fangene som kom til Norge sommeren 1942, satt til å bygge veier. Christie er mest opptatt av fangevokterne og forteller ingenting om hvem fangene faktisk arbeidet for, nemlig Statens Vegvesen, som bygget fangebrakkene og instruerte fangene i hvordan arbeidet skulle utføres.⁷¹⁸

Det er godt mulig at Christie ikke kjente til Statens Vegvesens rolle og forhold til fangene. Det faktum at Statens Vegvesen deltok i bruken av jugoslaviske fanger har ikke vært offisielt kjent før Pål Nygaard kom med sin bok om Statens Vegvesen i 2014. En ting er at Christies magistergradsavhandling ikke vakte oppmerksomhet i 1952, men det skjedde heller ikke da den ble utgitt som bok i 1972. I 1954 kom Einar Østvedts bok *De norske jernbaners historie. Bind III Tidsrommet fra 1900 til omkring 1914*. Den kom i forbindelse med NSBs 100-årsjubileum. Det som er det interessante i denne sammenhengen, er at boken inneholder faktaopplysninger om okkupasjonsårenes økonomi og dermed NSBs overskudd i perioden 1940–1945. Dette er tatt med her til tross for at boken ikke handler om den perioden. NSB har alltid gått med underskudd, men fra 1. juli 1940 til 1. juni 1945 gikk NSB med store overskudd ifølge oversikten, men det har Østvedt ikke kommentert.⁷¹⁹

I 1957 kom bokserien *De norske jernbaner og deres personale* som Bedriftshistorisk institutt og forlag AS ga ut i samarbeid med Norsk Jernbaneforbund. I et av bindene kalt *Jernbanens driftshistorie. Teknisk og administrativ oppbygging* har NSBs overingeniør Birger Kolsrud skrevet kapittelet «Jernbaneanlegg». Kolsrud arbeidet i NSB under andre verdenskrig, men

⁷¹⁷ Christie, 2010.

⁷¹⁸ Nygaard, 2014, 214–215.

⁷¹⁹ Østvedt, Einar, *De norske jernbaners historie. Bind III Tidsrommet fra 1900 til omkring 1914*, NSB, 1954, 553. Noe bind IV har ikke kommet.

det eneste som står om okkupasjonsårene, er følgende: «Under krigen måtte vi på Nordlandsbanen anvende ‘Rikstariffavtalen’ i en noe tillempet form.»⁷²⁰ Slik er dette et eksempel på hvordan også NSB-ansatte har ønsket å avgrense seg fra temaer fra den tyske okkupasjonen. Et av de mest interessante bidragene til fortellingen om NSBs krigshistorie er en artikkel publisert i 1958 i NSBs eget interne tidsskrift, *Vårt Yrke*. Det var en artikkel av den tidligere overingeniør Fin Hvoslef og handlet om Nordlandsbanen da han jobbet der under verdenskrigen. Artikkelen, som jeg også har brukt som kilde tidligere i avhandlingen, brøt totalt med hvordan NSB frem til da hadde uttalt seg om sin krigshistorie, og med det NSB senere har fortalt. *Vårt Yrkes* redaktør Tryggve Strøm understreket at forfatteren av artikkelen selv hadde vært leder for anleggsarbeidet på Nordlandsbanen, og gjorde videre leserne oppmerksom på at Hvoslef hadde skrevet «et notat om forholdene der oppe i de årene».⁷²¹ Det Hvoslef blant annet skrev i artikkelen, var at krigsfanger var «arbeidshjelp» på Nordlandsbanen, og at det var «jernbanens personale som foretok utstikningen og hadde oppsynet med og ansvaret for at arbeidet ble riktig utført».⁷²² Ifølge Hvoslef kontrollerte og godkjente NSB-ansatte arbeidet. Det oppsiktsvekkende sett i ettertid, er hvordan Hvoslef her brakte frem opplysninger om anleggsarbeidet som ingen fra NSB hadde fortalt offentligheten om tidligere. Riktignok hadde han holdt et foredrag i NRK i 1946 der deler av innholdet i rapporten ble gjengitt.⁷²³ Men i Hvoslefs radioforedrag ble innholdet formidlet langt dårligere enn det ble i *Vårt Yrke*, til tross for at *Vårt Yrke* er en NSB-intern publikasjon. NSBs daværende generaldirektør, Halfdan Eivind Stokke, skrev selv lederen i dette nummeret av *Vårt Yrke*, men uten å kommentere Hvoslefs artikkel. At redaktør Strøm hentet frem Hvoslefs rapport kan forklares med at hans fortelling var interessant stoff ettersom Nordlandsbanen hadde blitt bygget ferdig frem til Fauske i 1958, da artikkelen ble publisert. Redaktøren kan også ha tenkt at det Hvoslef beskrev, ikke lenger kunne være et problem, og teksten ble da heller ikke fanget opp av noen andre medier.⁷²⁴ Hva Hvoslef selv ønsket med publiseringen i NSB-organet, er ikke kjent.

I 1961 kom Aschehoug forlag med sitt niende bind i sin serie *Vårt folks historie*, med undertittelen *Okkupasjonsår og etterkrigstid*. Forfatter var Chr. A. R. Christensen, tidligere

⁷²⁰ Kolsrud, Birger, *Jernbaneanleggene i Jernbanenes driftshistorie*, Norsk Arkivforskning, Bedriftshistorisk institutt og forlag AS, 1957, 78

⁷²¹ *Vårt Yrke*, nr. 6, NSB, 1958, 114–115.

⁷²² Ibid.

⁷²³ Hvoslef, NRK, opptaksdato 28. januar 1946, sendt 13. juni 1946, Nasjonalbibliotekets digitale arkiv.

⁷²⁴ Teksten ble først hentet opp igjen mer enn 60 år etter at *Vårt Yrke* trykket hans artikkel, da jeg brukte den i boken *Fangene som forsvant. NSB og slavearbeiderne på Nordlandsbanen* i 2015.

aktiv i Hjemmefronten og en av dem som var med på å skrive Fellesprogrammet i 1945. Han var sjefredaktør i Verdens Gang (VG) fra 1945. Det er motstandskamp mot tyskerne som dominerer hans fremstilling av okkupasjonsårene, noe som også innebærer en viss tematisk skjevhet i de over 300 sidene om okkupasjonen. Fra 1942 var behovet for arbeidskraft stort i Norge, noe Christensen skriver om, men at dette førte til at det kom svært mange krigsfanger til landet, er ikke med. Riktignok skriver han at tyskerne hadde «ført krigsfanger til Norge», og at de «hadde vært utsatt for umenneskelig behandling: tusener av dem var ytterst forkomne».⁷²⁵ Men vi får ikke vite noe om hvor de hadde arbeidet. I 1961 kom Chr. A. R. Christensen med ytterligere en bok, som han kalte *Norge under okkupasjonen 1940–1945*. I 1965 ble den kåret til årets beste skolebok. I den heter det blant annet at «[o]ver 10 000 mennesker døde for Norge, for at vi skulle vinne friheten tilbake, for at nasjonen skulle leve videre».⁷²⁶ Det var vel å merke norske liv som telte. Da *Norge under okkupasjonen 1940–1945* kom i ny utgave i 2011, var fangene ikke tatt med. Den fremstår som en forkortet versjon av boken Christensen ga ut i 1961, men forkortningen har ført til at det lille som sto om fanger i 1961-versjonen, er blitt redigert bort.

Det skulle gå mange år før NSB enda en gang ønsket å få sin historie fra okkupasjonsårenes dager skrevet etter at forsøket i 1945 strandet, og nå ble militære eksperter trukket inn som hjelpere. Da NSBs generaldirektør, Halvdan Eivind Stokke, bestemte seg for at det måtte skrives en bok i 1961, var det altså Forsvaret han ba om råd om hvordan dette skulle gjøres. I alt syv redaksjonssekretærer ved samtlige av NSBs distrikter ble utpekt for å hente inn stoff og skrive hver sin del, som deretter skulle samles sammen og «få et vakkert utstyr».⁷²⁷ Stokke skrev derfor til NSBs distrikter at «NSB treffer nå tiltak til å sikre seg materiale til utarbeidelse av NSBs krigshistorie 1940–45».⁷²⁸ Hvorfor Stokke valgte å trekke militære inn i arbeidet med boken, er ikke klart. Mente han at bokprosjektet var så følsomt at han for eksempel ikke ville koble inn historikere eller et forlag? Dette vites ikke. De NSB-ansatte som ble satt til å skrive den, hadde eller hadde hatt ledende stillinger i distriktene, og samtlige hadde vært ansatt i NSB under andre verdenskrig. Statsbanens militærkontor og Forsvarets krigshistoriske avdeling la rammene for hva som skulle skrives, og hvordan arbeidet skulle

⁷²⁵ Christensen, Chr. A. R., *Okkupasjonsår og etterkrigstid, Vårt folks historie, bind. 9* (red. Coldevin, m.fl.), Aschehoug forlag, 1961, 474

⁷²⁶ Christensen, Chr., *Norge under okkupasjonen 1940–45*, Fabritius & Sønner, 1965. Oppdatert versjon 2011, Nova Forlag,

⁷²⁷ Statsarkivet Kristiansand, Fra Norges Statsbaner Hovedstyret Sak Norges Statsbaner krigshistorie 1940–45, 2. 1. 62, NSB Krigshistorie 1941–1989, boks 738.

⁷²⁸ Ibid.

organiseres. Militærkontoret fikk en viktig rolle i arbeidet med boken. Dersom et distrikt ikke hadde funnet en redaksjonssekretær, skulle Militærkontoret varsles. Forsvaret var på denne tiden representert med et eget kontor i NSB for å ivareta forsvarets mange interesser vis-à-vis jernbanen. 6. desember 1961 ble redaksjonssekretærene innkalt til et møte i NSBs hovedkontor i Oslo, der veien videre og retningslinjene for arbeidet skulle fastlegges. I tillegg til de syv redaksjonssekretærene var general Ole Berg ledsaget av oberst T. B. Müller og kaptein J. Eikeland.⁷²⁹ Det var tre personer med betydelig kompetanse og rang i møte med sivile personer. Post to på møtet der bokens innhold skulle bestemmes, var en «redegjørelse fra Forsvarets krigshistoriske avdeling», mens resten av dagsordenen for møtet handlet om hvordan redaksjonssekretærene skulle arbeide. Det skulle blant annet lages en ramme for arbeidet og diskuteres om hvorvidt det var hensiktsmessig å inngå et samarbeid «under granskningen» og hvordan man skulle behandle «tilveiebragt stoff». Den tidligere forsvarssjefen, Ole Berg, ledet Forsvarets krigshistoriske avdeling frem til 1961 og holdt møtets hovedinnlegg. Berg var en sentral offiser både under og etter okkupasjonsårene og hadde blant annet vært med på å bygge opp Milorg. Kaptein Eikeland og oberst Müller representerte Statsbanenes militærkontor. Det var Berg som la frem planer for hvordan historien om NSB skulle eller burde formidles. Han presenterte i det hele tatt en svært militær ønskeliste for hvordan historien etter hans mening skulle skrives. Han la stor vekt på at NSBs planer for mobilisering i 1940 måtte med, og det samme gjaldt hvordan jernbanen ble brukt under tilbaketrekningen da de norske troppene ble presset nordover av de tyske troppene. Berg ønsket at det skulle presiseres at tyskerne etablerte en organisasjon «for å dirigere og kontrollere den norske jernbanedrift», og nevnte spesielt Sørlandsbanen og Nordlandsbanen.⁷³⁰ Berg understreket at de ikke skulle røpe for mye av de mer militærtaktiske beslutningene, og at de «bør overveie meget nøye hva det bør være gjenstand for offentliggjørelse av operasjoner og undergrunnsarbeid».⁷³¹ Han ønsket tydeligvis at boken skulle løfte frem forsvarets innsats under krigshandlingene, men hemmeligheter skulle ikke røpes. Dette ble også gjort klart overfor forfatterne. Etter planen skulle hvert distrikt bli ferdig med sin fremstilling innen mai 1962. Det skulle raskt vise seg at bokprosjektet falt sammen. Noen «vakkert utstyrt» krigshistorie, slik det ble lovet da samarbeidsprosjektet mellom NSB og forsvaret startet i 1962, ble det ikke. I stedet ble de delene som de ulike distriktene skrev

⁷²⁹ Ibid.

⁷³⁰ Statsarkivet Kr.sand, General Bergs redegjørelse, 6. desember 1961, 4, NSB Krigshistorie 1941–1989, boks 738.

⁷³¹ Ibid.

om sin krigshistorie – der sirkulærer og tekniske hendelser spiller en stor rolle – utgitt i små opplag til intern bruk i perioden 1962 til 1965. De fleste problematiske sidene ved NSBs krigshistorie ble utelatt idet forfatterne i overveiende grad fulgte de anvisninger major Ole Berg presenterte på møtet i NSB i desember 1961.

Et eksempel på en fremstilling basert på Bergs råd er det 252 sider lange kompendiet «NSB Oslo distrikt under krigen 1940–1945», som kom i 1963. I denne stensilerte publikasjonen hevdes det blant annet at det ble «konstituert en NS-mann som generaldirektør for seks år fra 1. mai 1944. Vedkommende var tidligere distriktssjef i Trondheim.»⁷³² Selv om Bjarne Viks navn ikke blir nevnt av den anonyme forfatteren, peker formuleringen direkte på ham. På det tidspunktet rapporten kom ut, var det gjennom etterforskning fastslått at Vik aldri hadde vært medlem av NS. Rapporten om Oslo distrikt er distriktets offisielle fremstilling av okkupasjonsårene, men ble trykket i kun 30 eksemplarer.

I anledning av åpningen av Nordlandsbanen til Bodø i 1962 kom Oddmund Ljone og NSB med en bok om Nordlandsbanen. I boken ble det påpekt at det «er et avsnitt av Nordlandsbanen som ikke skal glemmes», og det er «beretningen om krigsfangene». Ljone skrev at man helst ved vinterstid kanskje «fornemmer [...] litt av de lidelser tusener av mennesker måtte gå igjennom i en vond og hensynsløs brutal tid».⁷³³ At NSB også deltok under arbeidet på Nordlandsbanen ble ikke nevnt. Derimot kan man lese følgende: «Wehrmacht viste seg ikke å være noen særlig imponerende effektiv jernbanebygger. [...] Så ble OT satt inn med voldsomme mengder av folk og maskiner over hele strekningen».⁷³⁴ Ljone påpeker at noen av fangene «fikk en grav på kirkegårdene, mens andre hviler i glemte, skjulte graver, men de skal minnes så lenge tog ruller på Nordlandsbanen».⁷³⁵

I 1972 kom boken *Fra Norges fjell til fjerne kyster* av direktør og entreprenør Diderich H. Lund, som jeg tidligere har vist til og brukt som kilde. I boken fremgår det at han oppfattet det som bedre å bruke krigsfanger enn nordmenn, og det er anleggsarbeidet på Nordlandsbanen det dreide seg om. Ifølge ham ville nordmenn ha blitt «utkalt under trussel om straff, og anvist arbeid delvis mot sin vilje. [...] Krigsfanger er jo et folkerettslig anerkjent begrep, de kan jo settes i arbeid på samme vilkår som annen arbeidskraft,» hevdet han.⁷³⁶ Lund samarbeidet

⁷³² NSB *Oslo distrikt under krigen 1940–1945*, 1963, 93.

⁷³³ Ljone, Oddmund, *Nordlandsbanen*, NSB, 1962 48.

⁷³⁴ Ljone, 1962, 47.

⁷³⁵ Ljone, 1962, 50.

⁷³⁶ Lund, Diderich, *Fra Norges fjell til fjerne kyster*, Aschehoug forlag, 1972, 119.

med entreprenørselskapet Eeg-Henriksen under arbeidet på Nordlandsbanen, blant annet på strekningen fra Rognan til Fauske. I 1976 ble det publisert en samlet fremstilling av NSBs krigshistorie basert på samarbeidet mellom NSB og Forsvaret. Den tidligere distriktssjefen Arne Aamodt tok utgangspunkt i distriktenes fremstillinger av okkupasjonsårene og samlet det i en heftelignende «bok» kalt *Norges Statsbaner i tiden 1940–45*. Den ble karakterisert som en «kortfattet historikk». Aamodt satt i okkupasjonsårene i en sentral posisjon i NSBs hovedadministrasjon, og også hans 134-siders krigshistorie er blottet for alt som var problematisk. Aamodt tok med noen få setninger om byggingen av Nordlandsbanen, men det står ingenting om krigsfangene som deltok der.⁷³⁷ At viktige deler av NSBs historie fra okkupasjonsårene ikke er tatt med her, er vel også et uttrykk for hvordan NSBs krigshistorie på dette tidspunktet skulle presenteres.

Kaare Wilhelmsen, som var ansatt i NSB kom i 1977, med boken *Jernbanefolk forteller*. I boken er flere jernbaneansatte intervjuet, og krigsfanger nevnes i to av intervjuene. «Fra den tid husker han godt den vettløse forseringen av baneutbyggingen som tyskerne satte i gang. Entreprenører ble satt inn, tusenvis av krigsfanger også. Det meste av dette arbeidet måtte gjøres om igjen etter krigen,» forteller Gunnar Farstad som var lagerformann i Mosjøen frem til 1945.⁷³⁸ Den tidligere lokomotivføreren Johan Løvlie var med på å transportere fanger, og det «verste av alt var tyskernes transporter av fanger nordover [...]. Fangene ble stuet inn godsvognene, stukket med bajonetter av de tyske vaktene og i det hele tatt så grusomt og umenneskelig behandlet at det trosser en hver beskrivelse.»⁷³⁹ Han understreket samtidig at «jernbanepersonalet prøvde å hjelpe dem så godt de kunne».⁷⁴⁰ Noen ytterligere forklaring eller beskrivelse av hva som skjedde med fangene, eller at NSB deltok i anleggsarbeidet, nevnes ikke. Også denne fremstillingen uttrykker det paradoksale i det faktum at NSBs rolle ikke problematiseres til tross for at både transport av fanger og banebygging som NSB var med på, ikke nevnes. Dette er vel et uttrykk for taushet om det mest problematiske som rådet i NSB og som også dominerte fortellingen om NSB og krigsårene.

Året etter, i 1978, kom Yngvar Ustvedt, som tidligere nevnt, med *Den varme freden – den kalde krigen. Det skjedde i Norge. Bind 1 1945–52*. Han skriver sterkt og engasjert om krigsfangene og leirene og viste til at forholdene der var «som scener fra Dantes helvete».

⁷³⁷ Amodt, 1976, 125.

⁷³⁸ Wilhelmsen, Kaare, *Jernbanefolk forteller*, Tiden, 1977, 24.

⁷³⁹ Ibid.

⁷⁴⁰ Wilhelmsen, 1977, 150–151.

Han skriver om Nordlandsbanen og krigsfangene og «[h]vor mange menneskeliv dette prosjektet kostet kommer aldri til å bli klarlagt». Ustvedts tekst er fylt med patos og engasjement:

Men sikkert er det at få byggverk i menneskehetens historie – inklusive pyramidene i Egypt – har forårsaket så mange lidelser og kostet så mange liv som Nordlandsbanen. Titusener slet seg til døde hvert år. Titusener gikk til grunne i leirer med en standard så lav at det bare kan karakteriseres som en opprørende forbrytelse, en av de verste Wehrmacht var mester for i vårt land under krigen. Neppe noen gang i moderne tid er militære krigsfanger blitt behandlet på en slik måte som russerne i Norland.⁷⁴¹

Yngvar Ustvedt setter riktignok ikke det som skjedde på Nordlandsbanen, inn i en sammenheng, og NSB har heller ingen plass i denne fremstillingen.

I 1978 kom Leiv Kreyberg med en ny bok kalt *Ikke legg alle kortene på bordet*, også den om erfaringer fra andre verdenskrig. Han skriver om forholdene for de utenlandske krigsfangene i Norge, men også om Londonregjeringens forhold til dem. Han forteller om hvor vanskelig det var å nå frem overfor Londonregjeringen og forsvarsminister Oscar Torp og Sosialdepartementet vedrørende krigsfangenes dårlige helsetilstand i Nord-Norge, og spesielt langs Nordlandsbanen.⁷⁴² Dette fikk han bekreftet da han selv kom til Nordland i mai 1945. I likhet med Kreybergs bok var Thomas Wyllers bok *Ta plass! NSB 1920–1980* fra 1982 langt annerledes enn alt annet som til da var skrevet om okkupasjonsårene, og i Wyllers tilfelle også om NSB. Hans bok om NSB er kanskje mer et kritisk essay om samferdselspolitikk enn en bok om NSB. En av fotnotene vitner om at Wyllers oppdrag for NSB var noe begrenset. Han ville tydeligvis ha skrevet mer om NSB og okkupasjonen enn hva hans avtale med NSB var:

En total beskrivelse av jernbanens virksomhet i krigsårene ville være en fengslende oppgave, både historisk og samfunnsvitenskapelig. Mangslungne mønstre kunne avklare grader av organisasjonsmessig stabilitet overfor endringer i ytre vilkår avdekkes. Sammenhengen mellom samferdsel – jernbane – samfunn ville fremtre i nytt lys, og provoserende spørsmål om jernbanens betydning for de tyske krigsoperasjoner lot seg stille. Det lerret blir her imidlertid alt for langt å bleke.⁷⁴³

De ansatsene som ligger i fotnotene, kan tolkes som at Wyller kunne ha skrevet en kritisk bok om forholdet mellom NSB og tyskerne. I forordet skriver Wyller at NSB-direktør Robert Nordén og han var uenige om det han hadde skrevet. Han forklarer imidlertid ikke hva denne

⁷⁴¹ Ustvedt, Yngvar, *Den varme freden – den kalde krigen. Det skjedde i Norge bind 1 1945–52*, Gyldendal Norsk Forlag, 1978. 98. Boken kom i nytt opplag og ble utgitt av Den norske Bokklubben i 1990.

⁷⁴² Kreyberg, 1978, 128–129.

⁷⁴³ Wyller, 1982, 285.

uenigheten skyldes, men Wyllers fotnote om forholdet mellom NSB og tyskerne tyder på at han hadde lyst til å skrive noe langt mer enn det det ble.

I 1982 kom Trond Børrehaug Hansen, Håkon Gundersen og Svein Sando ut med boken med den altomfattende tittelen *Jernbanen i Norge*. Okkupasjonsårene er beskjedent omtalt. Riktignok er det noen få, men sterke utsagn i boken om okkupasjonsregimet, eksempelvis «Tyskernes utnyttelse av jernbanen i okkupasjonsåra kan betegnes som ren rovdrift».⁷⁴⁴ I noen bildetekster er andre verdenskrig et tema, blant annet heter det at «[o]gså Nordlandsbanens anlegg ble fremskyndet av tyskerne, og de tok æren for enhver baneåpning. Hitler forlangte forsering av banen nordover, men tyskerne klarte dette i liten grad.»⁷⁴⁵ Krigsfanger nevnes kun i følgende bildetekst: «Godsvogner måtte rigges opp som panservogner for å få frigitte fanger hjem.» Bildet viser blant annet en vogn der det står skrevet «Leve Norge! Leve Tsjekkoslovakia», noe som skulle tyde på at noen av fangene kom fra Tsjekkoslovakia.⁷⁴⁶ Det var knapt noen fanger derfra på Nordlandsbanen, sammenhengen er heller ikke forklart, og NSBs rolle under okkupasjonen er fraværende i boken.

Bind 3 i serien *Norge i krig*, skrevet av Tim Greve under tittelen *Verdenskrig*, kom i 1985. Han har tatt med det faktum at det ble brukt krigsfanger i Norge for å bygge ut landet, og at OT var pådriver for dette. I en bildetekst heter det blant annet følgende:

Alt den første krigshøsten i Sovjetunionen ble sovjetiske krigsfanger sendt til Norge. Karene fra den røde armé er nykomlinger og tilsynelatende i god form. Snart skulle det bli verre – mye verre. For den lokale befolkning i Norge ble det en oppgave å hjelpe så langt det var mulig.⁷⁴⁷

Greve har åpenbart stor sympati med fangene og skriver videre:

Blant utlendingene var russere og jugoslaver i flertall. Det var også belgiere, dansker, franskmenn, nederlendere, og polakker samt mange tyskere i virksomhet. De fleste var slavearbeidere. Russerne og jugoslavene hadde det dårligst. De fikk minst mat, hadde elendige klær og bodde i de verste leirene.⁷⁴⁸

Det heter også at «utlendingene var i stort flertall nordpå. I de tre nordligste fylkene lå 40 mer eller mindre permanente fangeleirer som arbeidskraften ble hentet fra.» Greve la vekt på

⁷⁴⁴ Børrehaug Hansen, Trond, Gundersen, Håkon og Sando, Svein, *Jernbanen i Norge*, Pax Forlag, 1980, 123.

⁷⁴⁵ Ibid., 135.

⁷⁴⁶ Ibid., 145.

⁷⁴⁷ Greve, Tim, *Verdenskrig* bd. 3, Aschehoug forlag, 1985, 89

⁷⁴⁸ Greve, 1985. I det aktuelle bindet er sidene stokket om, noe som innebærer at den siterte delen her er på sidene 227 og 230.

nordmenns «velvilje og hjelp» overfor krigsfangene.⁷⁴⁹ Hva fangene ble satt til å arbeide med i Norge, fremgår ikke. I 1986, året etter Tim Greves bind, kom Guri Hjeltnes med bind 5 i *Norge i krig* under tittelen *Hverdagsliv*. For bokserien som helhet retter Hjeltnes opp noe av bildet når det gjelder hvordan krigsfangenes historie er beskrevet, ettersom hun forklarer hvor mange de var, og hvor mange av dem som døde i Norge. Det er også flere bilder som viser krigsfangene i arbeid og i nød. I kapittelet «Norge – die Nordstrasse» tar hun særlig for seg okkupasjonsøkonomien og ikke minst de omfattende byggeprosjektene som tyskerne satte i gang med assistanse fra norske entreprenører.⁷⁵⁰ *Slaveanlegget: fangene som bygde Nordlandsbanen* av Tor Jacobsen er en bok som skilte seg helt ut, og som skapte en ny og større interesse for krigsfangene og Nordlandsbanen. Som vi har sett, inspirerte boken Rana Blad til å skrive mange artikler. Den handlet om arbeidet med Nordlandsbanen, og da den kom ut i 1987, skapte den også stor oppmerksomhet om krigsfangenes innsats under byggingen. Men i liten grad nådde den ut nasjonalt. I en halvdokumentarisk form dukker NSB-folk opp i hans fortelling, og det fremgår med tydelighet at NSBs ingeniører arbeidet tett på de tyske ingeniørene som var med, uten at dette er kildebelagt. Jacobsen forteller om en norsk «brukskontrollør» fra NSB som mente at maten han fikk, var for dårlig, og som derfor klaget til NSBs toppledelse.⁷⁵¹ Noen konklusjoner om samarbeidet mellom NSB og tyskerne trekker Jacobsen ikke. Det er en dramatisk historie og viser i all sin gru hvordan fangene ble behandlet. Til tross for sine svakheter gjorde boken mye for å løfte frem fangene og gi dem en plass i Nordlandsbanens historie. Mangelen på kilder og henvisninger i boken gjør den likevel lite egnet som historieverk, og hans påpekning av at NSBs ingeniører deltok i anleggsarbeidet ble ikke fulgt opp videre av andre.

I 1987 kom bind 8 av *Norge i krig* med tittelen *Frigjøring*, skrevet av historikerne Knut Einar Eriksen og Terje Halvorsen. Fremstillingen av de sovjetiske krigsfangene er rubrisert under overskriften «Tilbake til Stalin», og mye av det som står om fangene, er vinklet i samme retning. Et eksempel er følgende billedtekst: «For mange fanger betydde frigjøringen at de skulle få lov til å vende tilbake til livet. Men mange russerfanger skulle møte en lignende skjebne etter krigen som den de hadde fristet i tyske leire.»⁷⁵² Forfatterne legger stor vekt på

⁷⁴⁹ Synne Corell understreker også dette poenget i sin studie av flere norske historieverk. Hun har også tatt med fremstillingen av krigsfangene i Tim Greves bind 3 i *Norge i krig*, Corell, 2010, 159.

⁷⁵⁰ Hjeltnes, Guri, *Hverdagsliv. Norge i krig bind. 5*, Aschehoug forlag, 1986, 67–96.

⁷⁵¹ Jacobsen, 1987, 92.

⁷⁵² Eriksen, Knut Einar, Halvorsen, Terje, *Frigjøring. Norge i krig*, bd. 8, Aschehoug forlag 1987, 202.

konflikter mellom fangene og det faktum at de måtte reise hjem til Sovjetunionen, der Josef Stalin hersket:

På overflaten var alt idyll. Men blant de sovjetiske krigsfangene gjæret konflikten mellom dem som lovpriste Stalin og ville hjem, og dem som hatet regimet og fryktet hjemkomsten. Hvor mange av de 83 000 som ønsket å bli igjen, vet ingen. Men i den forkomne skaren fantes grupper som uten videre måtte regne med å bli hardt straffet.

⁷⁵³

Det fortelles heller ingenting om hva fangene faktisk gjorde eller arbeidet med under andre verdenskrig i Norge, eller hvem de arbeidet for. Det er all grunn til å kritisere Sovjetunionens fangeleirer og behandling av egne borgere, men det hører kanskje ikke hjemme her. Det kan også virke som om forfatterne var mer opptatt av Josef Stalin enn av de sovjetiske krigsfangenes historie i Norge, til tross for at det er en bok om okkupasjonsårene – i Norge. I 1988 kom historieprofessor Edvard Bulls bind 13 av serien *Norges historie* under navnet *Klassekamp og felleskap 1920–1945*. Om byggingen av Nordlandsbanen skrev han følgende:

Jernbanebyggingen var et av de få ledd i planene som ble ført frem til positive resultater. Nordlandsbanen fra Mosjøen til Mo i Rana var ferdig i 1942, og årene etterpå kom den enda litt lenger. Men drømmen om å nå det sagnomsuste Narvik forble en drøm.⁷⁵⁴

At jernbaneutbyggingen var et positivt resultat av den tyske okkupasjonen, kan i ettertid oppfattes som kynisk, og Bull koblet heller ikke anleggsarbeidet på Nordlandsbanen med bruk av fanger. Kan det forstås som at han ikke visste at det var krigsfanger på Nordlandsbanen? Det Bull skriver om de sovjetiske krigsfangene ved den andre verdenskrigs slutt, er at det var «100 00 krigsfanger her, mest russere.»⁷⁵⁵ Bull siterte så en norsk lærer som befant seg i Kirkenes i 1942, der han så hvor ille disse fangene hadde det. Bull var mest opptatt av de serbiske fangenes fryktelige kår.⁷⁵⁶ Det er naturlig og på sin plass, men samtidig skaper det en ubalanse i forhold til hvor omfattende arbeid sovjetiske fanger utførte under andre verdenskrig Norge.

I 1988 leverte Birgit Koch en hovedoppgave i historie med tittelen *De sovjetiske, polske og jugoslaviske krigsfanger i tysk fangenskap i Norge 1941–1945*.⁷⁵⁷ Kochs oppgave beskriver

⁷⁵³ Eriksen, Halvorsen, 1987, 205.

⁷⁵⁴ Eriksen, Halvorsen, 1987, 370.

⁷⁵⁵ Bull, Edvard, *Klassekamp og felleskap 1920–1945. Norges historie*, bd. 13, J.W. Cappelens Forlag, 1981, 400.

⁷⁵⁶ Bull, 1988, 400–402.

⁷⁵⁷ Koch, Birgit, *De sovjetiske, polske og jugoslaviske krigsfanger i tysk fangenskap i Norge 1941–1945*, UiO, 1988, 102.

det tyske krigsfangesystemet og organiseringen av bruken av fangene. Noe slikt hadde ingen gjort tidligere, og derfor er hennes oppgave av stor betydning. En av Kochs viktige konklusjoner var at OTs virksomhet i Norge er langt mer omfattende prosentueelt enn i andre land. Det var en OT-arbeider per 100 innbyggere i Norge. Dette skyldes det lave folketallet i Norge og «ikke minst Nordlandsbanen, som var et enormt prosjekt både når det gjelder kostnadene og behovet for arbeidskraft», understreker hun.⁷⁵⁸ NSB har ikke fått noen plass i oppgaven.

Den pensjonerte NSB-overingeniøren Arvid Ellingsve fikk 1984 i oppdrag av sin arbeidsgiver i NSB om å redusere store deler av arkivmaterialet fra Nordlandsbanen. Han begynte selv i NSB etter 1945. Ellingsve har selv beskrevet sin egen rolle som «ansvarlig for nedbygging av anleggsarkivet i Mo i Rana».⁷⁵⁹ Han fikk ifølge ham selv i oppgave å gå «gjennom og tilintetgjøre arkivene ved anleggets 16. avdeling Fauske samt overingeniørkontoret Mo i Rana».⁷⁶⁰ Men han forsto at han måtte ta vare på noe av arkivet, og samlet derfor en rekke dokumenter som han hevdet var av «stor historisk betydning». I et brev til NSBs hovedadministrasjon i 1986 mente han at «det burde være en oppgave for NSB eller en norsk forsker om å skrive rapporten om tysk jernbanebygging under krigen».⁷⁶¹ Det hadde han rett i, og i desember 1987 målbar bibliotekar Sigrun Tennebø ved biblioteket i NSBs hovedadministrasjon frustrasjonen over at det ikke fantes noen samlende fremstilling av NSB og okkupasjonsårene. Hun hevdet at «det er vanskelig å finne litteratur som er uttømmende». Hun understreket at det var gledelig at overingeniør Ellingsve i Trondheim var i gang med på å «sikre en grundig og etterrettelig oversikt over denne epoken i NSBs historie».⁷⁶² I 1989 utga derfor Arvid Ellingsve en samling med dokumenter, som jeg tidligere har vist til, med tittelen *Nordlandsbanens krigshistorie*. Dokumentsamlingen ble til et kompendium eller en bok som kom ut i 1989. *Nordlandsbanens krigshistorie* er breddfull av forskjellige dokumenter fra andre verdenskrig. Han tar blant annet også for seg avdelingene som ble opprettet for å lede arbeidet på Nordlandsbanen fra Mo i Rana til Fauske. Han understreker at forholdene fra avdeling 12 til og med 16 var nokså like. Det var «De norske avdelingskontorene med sin arbeidsstyrke», men så var det også knyttet krigsfanger til disse avdelingene.⁷⁶³ I tekstens fremstilling av 13.

⁷⁵⁸ Ibid.

⁷⁵⁹ Ellingsve, 1989, 2.

⁷⁶⁰ Brev fra Arvid Ellingsve til NSBs Hovedadministrasjon 20.10.1986, usortert mappe, Ellingsvearkivet, Statsarkivet, Trondheim.

⁷⁶¹ Ibid.

⁷⁶² Statsarkivet Kristiansand, DA/738, NSB Krigshistorie 1941–1989, Tysk jernbanebygging under siste verdenskrig, brev til alle distrikter, 7.12.1987, NSB Hovedadministrasjon, Biblioteket.

⁷⁶³ Ellingsve, 1989, 40

avdeling presiserer han blant annet at det var avdelingsingeniør Jarnæs som var sjef, men samtidig at det var et «stort antall krigsfanger til rådighet» på strekningen.⁷⁶⁴ Dette gjør Ellingsve ikke et poeng ut av og han trekker få konklusjoner av det han legger frem. Ellingsves *Nordlandsbanen krigshistorie* er, i tillegg til det materialet han har overlatt til Statsarkivet i Trondheim, et vesentlig og avgjørende bidrag til kunnskapen om NSBs historie.

Den markante politikeren Kåre Kristiansen fra Kristelig Folkeparti utga i 1989 en memoarbok der han forteller om sin tid som telegrafist i NSB på Nordlandsbanen i 1941–1943. Han skriver blant annet om hva han opplevde på Mosjøen stasjon, der det kom et spesielt tog i juni 1942, og at «en forferdelig stank slo meg i møte fra de lukkede vognene i toget».⁷⁶⁵

Kristiansen trodde det først var et tog med «russiske eller serbiske fanger». Det viste seg at det kun var serbiske fanger om bord, og transporten var forsinket fordi noen av dem hadde klart å flykte. Kristiansen forteller at det senere kom «flere tog med russiske krigsfanger» til Mosjøen, og at de ble satt til «slavearbeide».⁷⁶⁶ Men hva slags slavearbeid fortelles det ikke. Det er vanskelig å tro at Kristiansen fra sin posisjon som telegrafist på Nordlandsbanen ikke visste noe om hva fangene skulle brukes til. I 1990 kom nestoren i norsk okkupasjonshistorie, Magne Skodvin, med sin oppsummering av okkupasjonen i *Krig og okkupasjon 1939–1945*. Krigsfangene i Norge blir så vidt omtalt, men ikke satt inn i noen sammenheng. Skodvin har tatt med en tabell over «Arbeidarar for viktige tyske oppdragsgivarar». Der er det oppgitt kun 27 707 krigsfanger. Under tabellen står det riktignok at «[d]ei fleste sovjetarane er å finne mellom krigsfangar».⁷⁶⁷ Han definerte de utenlandske tvangsarbeidere som slavearbeidere som levde under «forferdelege kår».⁷⁶⁸ I 1992, 40 år etter at Hans Amundsen kom med sin versjon av *Norsk Jernbaneforbunds historie*, kom John L. Kamsvåg med det samme forbundets jubileumbok, *100 år i kamp for jernbanefolkene. Norsk Jernbaneforbund 1892–1992*. Hans versjon gjør lite annet enn å gjenta det Amundsen tidligere har fortalt, og er derfor en repeterende fortelling som ikke bringer noe nytt. Det står lite i boken om hva NSBs ledelse foretok seg i denne perioden, men der fortellingen når frem til 1944, skriver Kamsvåg plutselig følgende:

Helt fram til våren 1944 da nazister overtok ledelsen av jernbanen, hadde den illegale forbundsledelsen kontakt med NSBs Hovedstyre og jernbanedirektøren. Den nye

⁷⁶⁴ Ellingsve, 1989, 42

⁷⁶⁵ Kristiansen, Kåre, *Når sant skal sies: På politikens hovedspor og sidelinjer gjennom 50 år*, Schibsted, 1989, 118.

⁷⁶⁶ Kristiansen, 1989, 120.

⁷⁶⁷ Skodvin, 1990, 235.

⁷⁶⁸ Skodvin, 1990, 253.

ledelsen forsøkte blant annet å bytte ut de personvalgte representantene i Hovedstyret.

769

Som vi ser, er dette den samme historien som ble beskrevet i 1952, men fortsatt uten at denne hendelsen blir forklart på noen måte.⁷⁷⁰ Kamsvågs påstand om at «nazister overtok ledelsen i 1944», forklares overhodet ikke, men det er den samme feilaktige oppfatningen om at nazister overtok NSB. Det pekes direkte på generaldirektør Bjarne Vik, som ikke var medlem av NS. I 1992 kom det en bok av tyske Joachim Petersen, som ikke identifiserer seg hverken som historiker eller journalist. Det mest interessante med *Hitlers Polareisenbahn* er hvordan forfatteren setter utbyggingen av jernbanen i Nord-Norge inn i et større strategisk perspektiv med de mulige koblingene mellom norsk og finsk infrastruktur.⁷⁷¹ Når det gjelder byggingen av Nordlandsbanen opptrer NSB minimalt i Petersens fremstilling. Dette er en bok med et tydelig tysk perspektiv, svært teknisk, uten kilderegister, og bidrar derfor lite til denne avhandlingens behov. Petersen kritiserer de norske, utenlandske arbeidernes og de sovjetiske krigsfangenes arbeidsinnsats på det sterkeste, og han hevder at «Die Norweger liesen sich meist nur auf ein halbes Jahr verpflichten».⁷⁷² Påstanden om at de norske arbeiderne ikke vil jobbe mer enn halve året er i tråd med den kritikken som OT rettet mot de NSB-ansatte i 1943, men Petersen går et skritt videre.⁷⁷³

I 1993 var det Norsk Lokomotivmannsforbunds tur til å få sin 100-årsjubileumshistorie skrevet slik Jernbaneforbundet fikk det ett år tidligere. Lokomotivmannsforbundets historie fra 1893 til 1993 ble skrevet av Olaf Ingebretsen, og den bygger stort sett på fremstillingen fra 1953. Det er en fortelling om hvor vanskelig det var å være lokomotivfører i okkupasjonsårene.⁷⁷⁴ Men den tar ikke for seg hvordan NSB som organisasjon eller NSBs ledelse håndterte okkupasjonen. Det står ikke et ord om krigsfangene eller om samarbeidet mellom NSB og tyskerne i de to utgavene av Norsk Lokomotivmannsforbunds historie, slik det heller ikke gjorde det i de to versjonene av Norsk Jernbaneforbunds historie. Med unntak av Marienborgs to jubileumsutgivelser er jubileumsbøkene fra andre deler av fagbevegelsen i NSB på linje med hvordan Norsk Jernbaneforbund har forholdt seg til NSBs historie. Det

⁷⁶⁹ John Kamsvåg har opplyst til meg at han ikke foretok noen ny granskning av det som skjedde i 1944, men at han bygget på den forrige historieboken om Jernbaneforbundet. Telefonsamtale juli 2015.

⁷⁷⁰ Kamsvåg, 1992, 33.

⁷⁷¹ Petersen, Joachim, *Polareisenbahn*, Podzuim-Pallas - Verlag, 1992

⁷⁷² Petersen, 1992, 157

⁷⁷³ Hans Renner fra OT OBL kritiserte de NSBs ansatte da NSB og OT etablerte en samarbeidsavtale for byggingen av Nordlandsbanen i 1943. RA OT Einsatzgruppe Wiking Hg OT materiale overlevert fra NSB 1988, Hg – L0003.

⁷⁷⁴ Ingebretsen, Olaf, *Først i sporet gjennom 100 år. Norsk Lokomotivmannsforbund 1893–1993*, Norsk Lokomotivmannsforbund, 1993.

faktum at mange av forbundets medlemmer jobbet tett på krigsfanger, er ikke nevnt i noen av de offisielle forbundshistoriene. Det er historien til verkstedsforeningen på Marienborg verksted som skiller seg ut.

I 1994 ga den lokale historieforeningen Krigsminnegruppa i Indre og Nordre Salten ut et 80-siders hefte med kart og illustrasjoner av god kvalitet og med Frøydis Einset som koordinator og redaktør. *Krigsminner* tar for seg krigsfangenes skjebne og jernbaneutbyggingen både mellom Mo i Rana og Fauske og fra Fauske i retning Narvik. At det også er flere sider om arbeidet nord for Fauske, er viktig. Om dette var det skrevet svært lite på det tidspunktet, selv om det sannsynligvis kan ha vært langt over 13 000 sovjetiske krigsfanger der. Om Nordlandsbanen heter det blant annet at tyskerne ville øke utbyggingstakten, og at det derfor måtte settes inn krigsfanger:

Hovedstyret i NSB satte seg sterkt imot et slikt forslag og anmodet «det ærede Direktorat» om med alle midler å rekruttere arbeidere for byggingen av banen. Men denne henstillingen ble ikke hørt, og i 1942 ble det satt i gang brakkebygging mellom Storforshei og Saltfjellet for mottak av de første fangene.⁷⁷⁵

Det ble altså bygget brakker langs Nordlandsbanens trase i 1942, men det ble igangsatt først etter at NSB hadde sagt ja til å sette inn fanger på Nordlandsbanen. Forfatteren blander sammen det som skjedde på Sørlandsbanen og Nordlandsbanen. Det var på Sørlandsbanen tyskerne og det NS-styrte Arbeidsdirektoratet ville bruke fanger i 1941, noe det ikke ble noe av. I heftet understrekes det at NSBs kompetanse var vesentlig under arbeidet på Nordlandsbanen:

Selv om tyskerne satte inn alt de rådte over av arbeidskraft og materiell til banebyggingen var allikevel NSBs egen kompetanse av vital betydning. På strekningen Mo–Fauske foregikk all utstikking og kvalitetskontroll i regi av NSB [...]. I tillegg opprettet NSB flere avdelingskontorer på strekningen Mo–Fauske.⁷⁷⁶

«Av vital betydning» er en viktig presisering når det gjelder NSB, men det forklares ikke. Det heter også at «[v]åren 1942 ble NSBs avdelinger 12, 14 og 15 etablert med kontorer på Storjord, Vensmoen og Rognan», altså langs Nordlandsbanens trasé.⁷⁷⁷ I *Krigsminner* uttrykkes noe av dobbeltheten i hvordan denne historien er blitt fortalt. På dette tidspunktet, i 1994, var det som står her om NSB, ganske nytt, for her kan vi lese, i hvert fall mellom

⁷⁷⁵ Hagen, Knut O, Zakariassen, Marie, Fredriksen, Kjell, Høivaag, Per, Hansen, Torstein, Raaum, Trond, Einset, Frøydis, *Krigsminner*, 1994, 6.

⁷⁷⁶ *Krigsminner*, 1994, 10.

⁷⁷⁷ *Krigsminner*, 1994, 14.

linjene, at NSB var direkte med i arbeidet på banen, og at NSB hadde kontrollen over arbeidet. Men innholdet er ikke blitt sitert senere av andre, og *Krigsminner* ble en lokal sak og ikke noe mer.

I *Norsk krigsleksikon* fra 1995 skrev historikeren Berit Nøkleby under rubrikken «Krigsfanger i Norge» om fangene at «de ble satt til hardt arbeid, var dårlig innkvartert, fikk for lite mat og ble umenneskelig behandlet», og at minst 13 000 av de sovjetiske krigsfangene omkom. Men hva de arbeidet med annet enn å bygge Festung Norwegen, nevner hun ikke. Derimot hevder hun at de fleste av de jugoslaviske fangene «arbeidet med Nordlandsbanen», som faktisk er feil.⁷⁷⁸ I bind 5 fra 1997 i Universitetsforlagets serie *Norsk utenrikspolitikks historie* er Knut Einar Eriksen og Helge Pharo innom oppgravingen av de sovjetiske krigsgravene i 1951, som de to kaller «den nokså bisarre krigsgravsaken», men uten å forklare hva som var det bisarre ved den.⁷⁷⁹ Eriksen var i 1987 med på å skrive *Frigjøring*, bind 8 av *Norge i krig*, der det også var nevnt noe om de sovjetiske krigsfangene, men her i bind 5 i serien om norsk utenrikspolitikk handler det mest om at fangene måtte reise hjem til Josef Stalin. I en bildetekst er følgende å lese: «Sovjetisk krigsgravplass på Saltfjellet i 1945. Mange av gravene lå i nærheten av militære installasjoner, og russere utnyttet besøk ved gravstedene som påskudd for å bedrive spionasje.»⁷⁸⁰ Bildet i boken viser Bjørnelvleiren, der det faktisk ikke var noen militær installasjon i nærheten. Til tross for dette ble gravene også her flyttet, og minnestøtten ble sprengt i 1951. Alt i alt er den såkalte krigsgravsaken eller Operasjon asfalt ganske skjevt fremstilt her i bind 5 av *Norsk utenrikspolitikks historie*.

I 1998 kom bind 11 av forlaget Aschehougs serie *Norges historie*, med tittelen *Samling om felles mål 1935–1970*. Forfatter av bindet er historikeren Even Lange, og han plasserte bruken av krigsfangene i en tydelig sammenheng. Okkupasjonsårene er gitt stor plass, og Lange skriver utfyllende om de økonomiske forholdene under okkupasjonsårene, derunder næringslivets omfattende kollaborasjon med okkupantmakten. Han legger også stor vekt på utbyggingen av infrastrukturen i landet, og byggingen av Nordlandsbanen inngår i dette temaet. Han skriver at jernbanenettet ble kraftig utbygget, og at det ble bygget 450 kilometer med ny bane:

⁷⁷⁸ Nøkleby, Berit, Krigsfanger i Norge, i *Norsk krigsleksikon*, Hans Fredrik Dahl, Guri Hjeltnes, Berit Nøkleby, Nils Johan Ringdal, Øystein Sørensen (red.), J. W. Cappelen Forlag, 1995, 230.

⁷⁷⁹ Eriksen, Knut Einar, Pharo, Helge, *Kald krig og internasjonalisering 1949–1965*, Universitetsforlaget, 1997, 67.

⁷⁸⁰ Ibid.

Moderniseringen var drevet fram med militær logikk og hård hånd. Både på jernbane- og veianleggene satte tyskerne russiske krigsfanger og deporterte serbiske partisaner i stort antall til blodig tvangsarbeid. Under umenneskelig forhold ble de krevende anleggsprosjektene forsert fram uten hensyn til høy dødelighet og enorme lidelser.⁷⁸¹

Langes fremstilling av samarbeidet mellom norsk industri og okkupantene er viktig, samtidig som han fremstiller fangenes skjebne på en verdig måte. Men heller ikke her har NSB fått noen plass i fortellingen.

I 1998 utga NSB en liten bok kalt *Jernbanen i Norge. 1840–1998*, og den tar langt på vei opp tråden fra generaldirektør Kristian Løkens tekst i 1945, 53 år tidligere. I forordet begrunner daværende administrerende direktør i NSB, Osmund Ueland, hvorfor NSB har utgitt en bok om sin historie: «Kjenner vi historien, forstår vi lettere hvorfor vi har utviklet oss til det vi er i dag. Intet er tilfeldig, men basert på valg foretatt av tidligere tiders ledere innen NSB og samfunnet for øvrig.»⁷⁸² Det fortelles en del om okkupasjonsårene i boken, hvor forfatternavn for øvrig ikke er oppgitt. Det står mye om motstandskamp og sabotasje blant NSBs ansatte før vi så får vite at:

Men vi må ikke glemme at okkupasjonen hadde positive konsekvenser. Blant annet la tyskerne ned en stor innsats i utbyggingen av det norske linjenettet. Jernbanenettet ble utvidet med 450 kilometer, mens et tilsvarende antall kilometer ble omgjort til normalspor. Elektrifiseringen gikk også fremover. Mye på grunn av kullmangelen ble godt over 200 kilometer elektrifisert.⁷⁸³

Direktør Ueland skriver i forordet hvor viktig det er å forstå historien, men jubileumbokens fremstilling av krigstidens prøvelser er svært så mangelfull dersom målet med boken var at NSBs historie skulle forstås. Det er en frisert versjon som også har dominert andre fremstillinger om NSB og krigsårene, men her har NSB lagt til noe ekstra om de «positive konsekvensene» uten at det settes inn noen som helst kontekst. I boken heter det blant annet «Tyskerne fullførte også nye baneanlegg», men nevner ikke at NSB var med på det eller at krigsfanger også ble satt inn. Likheten mellom Kristian Løkens tekst fra juni 1945 i NRK og teksten i jubileumboken fra 2008 om jernbaneutbyggingen under okkupasjonsårene sier noe om effekten av NSBs egen fortelling om okkupasjonsårene. Det tyder på dette er et forankret

⁷⁸¹ Lange, Even, *Samling om felles mål 1935–1970. Norges historie*, bd. 11, Aschehoug forlag, 1998, 109.

⁷⁸² *Jernbanen i Norge. 1840–1998*, NSB, 1998, 3.

⁷⁸³ *Jernbanen i Norge. 1840–1998*, NSB, 1998, 15.

internalisert narrativ om okkupasjonen og at det er blitt en del av NSBs egen historie om disse viktige årene.⁷⁸⁴

Det er interessant å se hvor ulike perspektiver på okkupasjonsårene som fremkommer i *Jernbanen i Norge 1840–1998* og antologien *I krigens kjølvann*, som ble utgitt i 1999, kun et år etter. I *I krigens kjølvann* løftes det frem helt andre perspektiver, der Odd-Bjørn Fure understreker at krigsfangenes innsats hadde gitt «varige bidrag til utbyggingen av norsk infrastruktur».⁷⁸⁵ Til tross for dette hadde fangene ifølge Fure kun fått en marginal plass i norsk okkupasjonshistorie, noe jeg har brukt mye plass på i innledningen til avhandlingen. Tausheten om fangene hadde, ifølge ham, fått som konsekvens at krigshistorien har tapt «vesentlige perspektiver på den samlede krigs- og okkupasjonserfaring».⁷⁸⁶ Fure koblet derimot ikke krigsfangenes historie til utnyttelsen av dem. Artikkene i *I krigens kjølvann* oppfatter jeg også som er et uttrykk for et historiografisk vendepunkt idet flere av bidragene i den løftet frem nye måter å forholde seg til okkupasjonshistorien på, samtidig som de introduserer nye temaer som det var forsket lite på eller ikke forsket på i det hele tatt.

⁷⁸⁴ Ifølge tidligere jernbanedirektør Yngve Pedersen har bruken av krigsfangene «aldri blitt sett på som noe viktig i NSBs historie og derfor har det aldri heller vært noen interesse for å uttale seg om dette eller at noen skulle skrive om det». Westlie, 2015, 36.

⁷⁸⁵ Fure, 1999, 38.

⁷⁸⁶ Ibid.

18 En ny fortelling faller på plass

Fra rundt år 2000 kom det en rekke bøker og akademiske tekster som har bidratt til å svekke den dominerende patriotiske fortellingen som har omsluttet hvordan NSBs og krigsfangenes historie er blitt fremstilt. Dette er tekster som bygger på et annet kildemateriale enn tidligere, og med en kritisk innstilling til tidligere fremstillinger. Det er riktig å nevne her at det også kom mange lokale bøker om fangene i denne perioden som også klart viser den økende interessen for de sovjetiske krigsfangenes historie også etter 2000.⁷⁸⁷ Men de faller utenom her. Jeg har valgt å ta med de bøkene jeg analyserte i under Forskningsstatus for å plassere dem i en sammenheng.

Den polske historikeren Emilia Denkiewics-Szczepaniak publiserte i 2000 en artikkel i Rana Årbok om jernbanebyggingen nord for Mo i Rana, som innebar at hun her dokumenterte samarbeidet mellom NSB og OT på Nordlandsbanen. Det interessante er at det var en utenlandsk og ikke en norsk forsker som fant frem til dette arkivmaterialet. Artikkelen baserer seg på hennes doktorgrad i historie om de polske og sovjetiske krigsfangene i Norge. Hun har brukt OT-arkivet på Riksarkivet før det ble sortert og ordnet. Denkiewics-Szczepaniak skriver blant annet følgende i artikkelen i Rana Årbok:

Sjefer for de enkelte avdelingene var norske ingeniører, og arbeiderne var fordelt mellom OT og Norges Statsbaner (NSB). NSB ansatte på hver avdeling både ingeniører, kontorpersonale og norske arbeidere, mens de fleste norske bedriftene underskrev avtaler med OT.⁷⁸⁸

Her fortelles det ganske enkelt hvordan forholdet mellom NSB og OT var. Hun utdyper derimot ikke NSBs deltagelse og samarbeid under arbeidets gang. Her fremgår det blant annet at 1465 sovjetiske fanger var en del av arbeidsstokken på avdeling 11.⁷⁸⁹ På denne avdelingen var det ingeniører og anleggsarbeidere fra NSB, som tidligere beskrevet. Men Denkiewics-Szczepaniak utvikler ikke dette temaet videre. Det spesielle er at resepsjonshistorien til artikkelen hennes er lik null. Jeg kan ikke se at den er blitt brukt i andre publikasjoner.

I 2000 kom den tyske historikeren Robert Bohn med en bok om den tyske administrasjonen i Norge under okkupasjonsårene. Han skriver også om bruken av krigsfanger i Norge. Det er en

⁷⁸⁷ Søldal, Harald, *Bare én vendte tilbake. Russiske krigsfanger på Sørlandet*, Stiftelsen Arkivets skriftserie, 2006, Mugerud, Morten og Lunde, Hallvard, *Russerne i Valebø*, 2007, Abraham, Ole-Jacob, *Foreløpig udø*, Kababel Forlag, 2007, Haugland, Magne, *Do svidanja – På gjensyn*, Commentum forlag, 2008, Skarstein, Atle, Stokke, Michael, *Blod og tårer – historien om sovjetiske krigsfanger og sivile tvangsarbeidere i Rogaland 1941 – 1945*, Commentum forlag, 2010,

⁷⁸⁸ Denkiewics-Szczepaniak, 110, 2000. Doktorgraden er kun publisert på polsk.

⁷⁸⁹ Denkiewics-Szczepaniak, 112, 2000.

omfattende bok skrevet av en forsker som, i likhet med Denkiewicz-Szczepaniak, også har vært i arkivet etter OT på Riksarkivet i Oslo før det ble ordnet. Han hevder at det i utgangspunktet var tenkt at det skulle settes inn 190 000 krigsfanger på byggingen av Nordlandsbanen – «Nordlandsbahnbaustellen».⁷⁹⁰ Det går ikke helt klart frem om det dreier seg om hele strekningen fra Mo i Rana til Kirkenes, men det er grunn til å tro at det må være det det dreier seg om. Vanligvis er det strekningen til Fauske som kalles Nordlandsbanen, mens strekningen nordover kalles Polareisenbahn eller Polarbanen. Bohn hevder at byggingen av Nordlandsbanen til Narvik var et prosjekt basert på «rent Gigantomani», og at det ikke hadde noen rot i virkeligheten. Problemet ifølge Bohn var at Adolf Hitler ønsket seg en jernbane helt til Kirkenes, og at det var et «Lieblingsprojekte Hitlers».⁷⁹¹ I Bohns bok er det også en statistikk over antall arbeidere og krigsfanger på Nordlandsbanen i perioden juli 1943 til april 1944. I perioden fra januar 1944 til april 1944 var det nærmere 14 000 krigsfanger på Nordlandsbanen, altså 70 prosent av den samlede arbeidsstokken, noe som dokumenterer betydningen av krigsfangene på strekningen som arbeidskraft.⁷⁹² I sin hovedfagsoppgave i historie fra 2001 forklarer Bjørn Knutsen den manglende oppmerksomheten om krigsfangenes historie som forårsaket av en «ubehagelig erindring som mange gjerne ville legge et glemselens slør over.» Knutsen kobler dessuten marginaliseringen av fangenes historie direkte til hva de hadde arbeidet med. Fangene «forsvant rett og slett i det glemselens mørke som senket seg over prosjektene de hadde arbeidet som slaver i», hevder han.⁷⁹³ Det er en viktig analyse og bemerkning. Han understreker dessuten at «[e]n må huske på i denne forbindelse at mange nordmenn og norske firma var dypt involvert i flere av disse byggeprosjektene», og presiserer videre følgende:

De var slavearbeidere som utførte arbeid ved tyske anlegg som vi fortsatt, over 50 år etter, benytter oss av og har nytte av. Det skjedde likevel aldri at flyplassene og veiene som slavene var med på å bygge, ble stående som nasjonale monumenter og minnesmerker til minne om disse skjebnene.⁷⁹⁴

Knutsen skriver om hva fangene ble satt til å arbeide med, men også at de forsvant i «glemselens mørke». Det han derfor indirekte reiser som et spørsmål, er om de ble glemt på grunn av det de hadde arbeidet med.

⁷⁹⁰ Ibid.

⁷⁹¹ Bohn, Robert, Reichskommissariat Norwegen. «Nationalsozialistische Neuordnung» und Kriegswirtschaft, Beiträge zur Militärgeschichte Band 54, Eine Publikation des Militärgeschichtlichen Forschungsamtes in R. Oldenbourg Verlag, 2000, 365.

⁷⁹² Ibid., 378.

⁷⁹³ Knutsen, 2001, 73.

⁷⁹⁴ Knutsen, 2001, 72.

I bind 3 i av *Norsk innvandringshistorie. I globaliseringens tid 1940–2000* fra 2003 skrev historikeren Hallvard Tjelmeland om krigsfangene i Norge under tittelen «Krigens innvandrere». Han fremholder at krigsfangene og tvangsarbeiderne i Norge «har blitt ramma av etterkrigstidas tagnad»:

Det er eit stort tankekors at det først femti år etter krigen vart skikkeleg fokusert på krigsfangane sin lagnad. Det er ein samanheng mellom den svake interessa for krigsfangane sin lagnad og behandlinga av krigsbarn og tyskerjentene på den måten at begge fenomena har falle utanfor hovedfokuset for det norske samfunnet sitt forhold til 2. verdenskrig.⁷⁹⁵

Men hvorfor de forsvant «utanfor hovedfokuset» ble ikke forsøkt besvart.

Som et uttrykk for det jeg har definert som et forskningsmessig skifte når det gjelder krigsfangenes historie, kom det på rekke og rad flere viktige forskningsbaserte bidrag etter 2000 som ble forsterket fra 2004, der krigsfangene arbeidsinnsats og plass i historien ble diskutert. Historikeren Helge Ryggvik gikk langt i å koble NSB og krigsfanger i *Jernbanen i Norge 1840–1998* fra 2004 og er tidligere nevnt avhandlingens kapittel 3. Ryggvik skrev blant annet at:

[h]endelsene på Nordlandsbanen hvor tyskerne bokstavelig talt gikk over lik for å utvide jernbanenettet, og hvor norske jernbanefolk ikke bare var tilskuere, men også var aktive deltagere i det samme prosjektet, illustrerer hvorfor det gjensidige interessefellesskapet mellom NSB og tyskerne ikke kunne vare evig.⁷⁹⁶

Ryggviks understrekning av «det gjensidige interessefellesskapet» er en god formulering, men utdypes ikke. Historikeren Marianne Neerland Soleim brakte i 2004 frem nytt materiale og konkluderte i sin doktorgrad i historie med at 21 600 krigsfanger var med på jernbanebygging i Norge. Hun viser fangenes historie i et minne- og erindringsperspektiv. I tillegg beskriver hun etterkrigstidens Operasjon asfalt, der gravene til de sovjetiske fangene ble fjernet og flyttet. Hun knytter NSB, jernbaneutbyggingen og fangene sammen og skriver at det var krigsfanger på strekningen Mo–Drag og at «NSB, 15 tyske og fire norske byggefirmaer» arbeidet der.⁷⁹⁷ Hun går ikke videre fra dette og setter ikke NSBs deltagelse inn i en større sammenheng, og kobler derfor heller ikke NSB nærmere til krigsfangene, slik

⁷⁹⁵ Tjelmeland, Hallvard, Brochmann, Grete, *I globaliseringens tid 1940–2000. Norsk innvandringshistorie*, Bind 3, Pax Forlag, 2003, 21. Elleve år etter at den første versjonen av dette verket utkom, ble det utgitt en sammenfatning i ett bind. Kapitlet om krigsfanger og «Krigens innvandrere» er også revidert av Grete Brochmann og Knut Kjeldstadli.

⁷⁹⁶ Ryggvik, 2004, 45.

⁷⁹⁷ Soleim, Marianne Neerland, *Sovjetiske krigsfanger i Norge 1941–1945. Antall, organisering og repatriering*, doktorgradsavhandling, UIT, 2004, 209–210.

Denkiewicz-Szczepaniak og Ryggvik gjorde det. Historikeren Ketil Gjørme Andersen kom i 2005 med boken *Flaggskip i fremmed eie*, som omhandler Norsk Hydros historie. Til tross for at han ikke skriver om Nordlandsbanen, er den relevant for mitt tema. Kapitlene om okkupasjonsårene forteller for første gang om hvor langt Hydros ledelse og eiere var villig til å strekke seg i sitt samarbeid med de tyske okkupantene og ikke minst med tysk krigsindustri. Gjørme Andersen slo blant annet fast at 25 prosent av arbeidsstokken på Herøya sommeren 1943 besto av utenlandske tvangsarbeidere og krigsfanger, eller anslagsvis 1000 mann.⁷⁹⁸ Dessuten var det også 300 jugoslaviske fanger ved Mår-anlegget ved Rjukan.⁷⁹⁹ Hans bok var et viktig bidrag fordi han også beskrev koblingen mellom nordmenn som ikke var NS-medlemmer og utnyttelsen av fanger langt mer utførlig enn andre historikere før ham hadde gjort det.⁸⁰⁰

Hilde Gunn Slottemos bok *Malm, makt og mennesker* fra 2007 tar for seg Ranas historie fra 1890 til 2005. «Jernbaneanlegg og slavearbeid» har hun kalt kapittelet om Nordlandsbanen, og her forteller hun om hvordan norske firmaer utnyttet byggeboomen da banen skulle bygges. Det viktigste er at hun slår fast at kvalitetskontrollen av byggearbeidet var i norsk regi.⁸⁰¹

I 2008 kom Einar Kr. Steffenaks bok *Russerfangene. De sovjetiske krigsfangene i Norge og deres skjebne*, som i stor grad baserer seg på hans hovedfagsoppgave i historie fra 1995 om repatrieringen av de sovjetiske krigsfangene i 1945, men her er den utvidet. Steffenak var tidlig ute med sin historie om dette forholdet. Boken bringer mye informasjon om fangenes situasjon, og særlig gjelder dette hva norske myndigheter i London faktisk visste om fangene og hvor mange de var. Han skriver ikke mye om jernbanebygging, men har noen gode refleksjoner som sier noe om fangenes plass i vår krigshistorie.

Russerfangene tilhørte ikke vår krig. De var, om noen overhodet skulle tenke på dem, del av krigen der ute, den andre drev med. I dette ligger muligens noe av forklaringen på at historien om dem er så lite omtalt og ble en så liten del av vårt kollektive minne.⁸⁰²

Synne Corells doktorgradsavhandling i historie fra 2009, *Krigens ettertid:*

Okkupasjonshistorien i norske historiebøker, tar for seg «fremstillinger av Norge under

⁷⁹⁸ Gjørme Andersen, 2005, 401. I 2014 følges boken opp med Anette Storeides bok *Krigsprofitørene*, som går dypere inn i Norsk Hydros transaksjoner og økonomiske samkvem med norske, svenske og tyske finansketser.

⁷⁹⁹ Gjørme Andersen, 2005, 403.

⁸⁰⁰ Gjørme Andersen, 2005, 432.

⁸⁰¹ Slottemo, 2007, 250.

⁸⁰² Steffenak, Einar Kr., *Russerfangene. Sovjetiske krigsfanger i Norge og deres skjebne*, Humanist Forlag, 2008

okkupasjonen» med hovedvekt på hvordan deportasjonen av jødene er blitt fremstilt, men hun undersøker også kort situasjonen for de utenlandske krigsfangene:

De utenlandske krigsfangene står i en utsatt posisjon i det nasjonalt forankrede narrativet. [...] Samtidig bidro de til utviklingen av det norske samfunnet gjennom blant annet å bygge ut infrastrukturen med veier og jernbane. De ble plassert i leirer som befant seg i norske lokalsamfunn, og de ble ofre for det nasjonalsosialistiske leirsystemet med alt det innebar.⁸⁰³

Corell understreker også hvordan krigsfangene ofte dukker opp i flere tekster der det fortelles om norsk velvilje og hjelp.

I 2010 leverte Mari Olafson Lundemo sin mastergradsoppgave i historie om forskjeller og likheter i hvordan sovjetiske krigsfanger døde i Norge og Finland. Dødeligheten blant de sovjetiske krigsfangene i Norge er blitt anslått til 13 prosent, mens 29 prosent av de sovjetiske fangene i Finland døde.⁸⁰⁴ Grunnen til at en lavere andel av fangene i Norge døde sammenlignet med i Finland, var ifølge Lundemo «partly due to their value as labour» og fordi det var i vaktene og leirledelsenes interesse «to keep the prisoners alive as long as possible since there were not endless numbers of them in Norway.»⁸⁰⁵ Jernbanen var så viktig for tyskerne at såpass mange sovjetiske krigsfanger overlevde i Norge. Fangene som kom til Nordlandsbanen, hadde tross alt større sjanser for å overleve enn de som havnet i Finland.

I 2011 utga Aschehoug forlag et fembindsverk om Norges historie kalt *Norvegr*. May-Brith Ohman Nielsen forfattet bind 4, som omfatter perioden etter 1914. 49 sider bruker hun på okkupasjonsårene. Forfatteren understreker ikke minst hvor villig norsk næringsliv var til å samarbeide med tyskerne og okkupasjonsmyndighetene, og det gjør hun tydeligere og mer eksplisitt enn andre oversiktsverk. Blant annet skriver hun: «De store inntektene i krigsårene gjorde at mange fikk en ny start i 1945. Heller ikke disse forholdene ble fremhevet i den patriotiske krigstidshistorien.»⁸⁰⁶ Ohman Nielsen er like klar når det gjelder utnyttelsen av krigsfangene og deres rolle under andre verdenskrig i Norge, og fortsetter derfor kritikken om misbruket av fangene, som de foregående bøkene og teksten også har vært opptatt av. Riktignok blander hun sammen forholdene for jugoslaviske fanger og de sovjetiske krigsfangene og hevder at det var norske fangevoktere ved fangeleirer der det var sovjetiske fanger. Hun

⁸⁰³ Corell, Synne, *Krigens ettertid. Okkupasjonshistorien i norske historiebøker*, ph.d.-avhandling, Institutt for arkeologi, konservering og historie, Det humanistiske fakultet, UiO, 2009, 158.

⁸⁰⁴ Lundemo, Mari Olafson, *The causes of mortality of the Soviet prisoners of war in German captivity in Norway, 1941–1945*, mastergradsoppgave i historie, Helsingfors Universitet, 2010, 66.

⁸⁰⁵ Ibid., 99.

⁸⁰⁶ Ohman Nielsen, May-Brith, *Norvegr. Norges historie. Bind IV. Etter 1914*, Aschehoug forlag, 2011, 122.

understreker det absolutt viktige poenget, nemlig at mange av de anleggene som fangene bygget, som veier, flyplasser og jernbane, «har fått en stor betydning for utviklingen av en moderne infrastruktur i Norge». Og fortsetter: «Flere steder jobbet fangene nærmest side om side med godt betalte nordmenn, eller de ble utskrevet som arbeidskraft til prosjekter ledet av norske entreprenører.»⁸⁰⁷ Hun utdyper riktignok ikke sin egen utfordrende konklusjon om norske entreprenører og nordmenn som arbeidet sammen med fanger og NSB.

I 2013 kom Silje Løvstad Thjømøe med sin mastergradsoppgave i historie, *Krigskollaboratører eller jernbaneingeniører? På sporet av NSBs samarbeid med tyskerne om byggingen av Nordlandsbanen under andre verdenskrig*, der hun går tett inn på NSBs samarbeid med tyskerne. Det hun gjør med sin oppgave, er intet mindre enn et gjennombrudd i analysen av NSBs krigshistorie. Hun hevder at NSBs kollaborasjon med tyskerne skyldtes pragmatiske grunner og ikke fordi NSB var tvunget til det:

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 NSB 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 lempe på situasjonen.⁸⁰⁸

Løvstad Thjømøe stiller en rekke kritiske spørsmål om NSBs rolle på Nordlandsbanen. Særlig gjelder det hva slags forhold NSBs anleggsavdeling hadde til krigsfangene og til tyskerne samme sted. Hun spør om NSB «var mer involvert i fangenes liv og virke enn hva som har vært fremstilt i deres egen jubileumslitteratur etter krigen».⁸⁰⁹ Mastergradsoppgaven fikk liten oppmerksomhet til tross for at hun bruker kildemateriale fra OT-arkivet om NSB som ingen hadde brukt tidligere. Året etter kom Pål Nygaards bok *Store drømmer og harde realiteter. Veibygging og biltrafikk i Norge, 1912–1960*. Den er en av de absolutt viktigste bøkene som er utgitt om kollaborasjon fra norsk side overfor tyskerne. Den handler som tidligere nevnt om Statens Vegvesens historie under okkupasjonsårene og er langt på vei en parallell til NSBs forhold til okkupasjonsregimet.⁸¹⁰ Statens Vegvesen beholdt sin norske ikke-nazistiske ledelse og var med på å bruke jugoslaviske fanger. Slik inspirerte Nygaards bok denne avhandlingen og boken *Fangene som forsvant. NSB og slavearbeiderne på Nordlandsbanen*, som kom ut året etter. Min bok gikk langt i å hevde at NSB selv brukte krigsfanger og går et skritt videre

⁸⁰⁷ Ibid., 124.

⁸⁰⁸ Thjømøe, Løvstad, Silje, *Krigskollaboratører eller jernbaneingeniører? På sporet av NSBs samarbeid med tyskerne om byggingen av Nordlandsbanen under andre verdenskrig*, mastergradsoppgave i historie, NTNU 2013, 102.

⁸⁰⁹ Ibid.

⁸¹⁰ Nygaard, Pax Forlag, 2014

fra Løvstad Thjømøes mastergradsoppgave idet den legger et større ansvar på NSBs ledelse for skjebnen til krigsfangene på Nordlandsbanen. Der Thjømøe spør om NSB faktisk kollaborerte med okkupasjonsmakten, fastslår denne boken at så var det. Jeg hevder i min bok blant annet at NSB var involvert i «grov utnyttelse av slavearbeidere», men uten at dette dokumenteres. Bokens tema viderefører den økende interessen og forståelsen for de mange krigsfangenes innsats og historie i Norge.

18.1 Lite forskning på NSBs krigshistorie

Resultatet av gjennomgangen av bøker, forskningsbaserte tekster og aviser, viser at historien om NSB under andre verdenskrig har vært dominert av en fremstilling basert på en oppfatning om at NSB klarte de utfordringene som okkupasjonen stilte selskapet overfor, på en bra og riktig måte. Byggingen av Nordlandsbanen og krigsfangenes innsats der er blitt påvirket av det samme. NSBs forhold til krigsfangene og kollaborasjon med det tyske okkupasjonsregimet har knapt vært et tema før 2000. Ser vi hele denne perioden under ett, er derfor dette en historie som ukritisk er blitt godtatt av norsk offentlighet de fleste årene etter 1945, med noen viktige unntak. Et gjennomgående trekk, enten det dreier seg om bøker på lokalt plan eller på riksplan, er at hva krigsfangene arbeidet med, og hvem de arbeidet for, i liten grad er blitt problematisert eller beskrevet. Tilsvarende er det blitt skrevet svært mange bøker om NSB og også om okkupasjonsårene, men som den historiografiske fremstillingen viser, er det mindre om krigsfanger i de fremstillingene. NSBs mislykkede forsøk på å samarbeide med Forsvaret i 1960-årene om å få skrevet en bok om sin krigshistorie, er kanskje et bilde på NSBs forhold til sin historie. NSB hadde nok et behov for å beskytte og forsvare sin historie, og da var militæret den rette partneren. Prosjektet sier i hvert fall noe om de spenningene som er knyttet til denne historien og hvor følsom den er. Det hele viste seg å være et prosjekt som ikke kunne gjennomføres og derfor kollapset. Historikeren Helge Ryggvik, som var med på å skrive det forskningsbaserte tobindsverket om NSB kalt *Jernbanen i Norge 1854–2004*, har i ettertid hevdet at det burde ha vært skrevet et eget bind om NSB og andre verdenskrig ettersom han ikke var fornøyd med det som han selv hadde skrevet om denne perioden.⁸¹¹ Flere NSB-ansatte har rett etter andre verdenskrig fortalt i ulike fora at det var krigsfanger på banen, og at NSB blant annet hadde arbeidsledelsen under anleggsarbeidet. Men deres fortellinger har i liten grad blitt lest og kanskje heller ikke blitt tatt på alvor. Disse fortellingene viser at det fantes alternative historier som NSBs ledere kanskje

⁸¹¹ Dagsavisen 27. februar 2013.

ikke ønsket skulle bli kjent. Det er slående at norske bedrifter, i første rekke NSB og Statens Vegvesen, som begge på ulike måter bidro til at krigsfanger i Norge ble utnyttet, knapt nevnes i det som er blitt skrevet om fangene, hverken i aviser eller i relevant litteratur i årene før 2000. Dette er også et uttrykk for et hull i forskningen om norsk okkupasjonshistorie som kan ha hatt konsekvenser blant annet for forståelsen av forholdet mellom statlige bedrifter og okkupasjonsregimet. Fagbevegelsens versjoner av NSBs historie under okkupasjonsårene er lite kildekritiske, og lite fortelles om krigsfanger til tross for at flere av deres medlemmer arbeidet tett på krigsfanger. Det kan antas at mange av dem som har skrevet om NSBs krigshistorie, ikke har stilt spørsmål ved de valg NSBs ledere tok i årene 1940–1945. Hvorfor det ikke har skjedd, vites ikke. Flere bidrag er skrevet på oppdrag av NSB, noe som kan ha påvirket fremstillingen. De aller fleste versjonene er preget av at det heller ikke er blitt brukt alternative kilder til NSBs offisielle historie. Et svært ekstremt eksempel på dette er NSBs egen historieverisjon *Jernbanen i Norge 1840 – 1998* fra 1998. Den fremstår mest som et pr-produkt og ikke en bedriftshistorie. Med få unntak har det heller ikke vært særlig interaksjon eller utveksling av kunnskap om disse forholdene mellom forskningsbaserte tekster, aviser eller andre medier, til tross for at det har vært og er stor medieinteresse for temaer fra okkupasjonshistorien.

NSB har fått få konkrete eller kritiske spørsmål om andre verdenskrig. En mulig forklaring på dette kan være at det har vært en konsensusforståelse om at NSB ikke foretok seg noe kritikkverdig under okkupasjonsårene. NSB kan derfor ha blitt «fredet» fordi selskapet som statsbedrift både representerte og tjente norske interesser. En medvirkende årsak til den manglende kritikken mot NSB etter okkupasjonsårene kan ha vært at den avsatte generaldirektøren Bjarne Vik hadde spilt rollen som sviker. Ingen forskere, politikere eller historikere utfordret NSB. Hovedproblemet har etter min mening egentlig ikke vært mangel på kilder og muligheter. Interessen for eller ønsket om å søke kunnskap om NSBs krigshistorie, derunder bruken av krigsfanger, har åpenbart vært liten uansett hva årsaken til dette enn måtte være.

18.2 Den okkupasjonshistoriske vendingen

Interessen for de sovjetiske krigsfangenes rolle i Norge har økt betydelig fra århundreskiftet. Etter 2000 er det derfor skrevet mye om deres situasjon under andre verdenskrig. Studien av avisers innhold og gjennomgangen av bøker, og særlig de forskningsbaserte tekstene, viser dette. Denne endringen tyder på at den ensidige patriotiske grunnfortellingen, der ikke-norske

ofre ble glemt, er blitt svekket. Det har gitt plass til andre fortellinger som kanskje ikke hadde passet tidligere. Det er ikke bare interessen for krigsfangene som har økt. Også jødernes historie har fått en ny plass i vår krigshistorie. Historikeren Christhard Hoffmann har påpekt at det er et tydelig trekk fra 2000. Jødene har etter det systematisk blitt «inkludert i minoritetshistoriografien», hvor det er blitt gitt ut «tallrike bokutgivelser de siste femten årene» som «utforsker jødernes skjebne før og under den tyske okkupasjonen».⁸¹² Marianne Neerland Soleim har pekt på at det har vært et visst skjebnefellesskap mellom krigsfangenes og jødernes historie. Folkemordet på jødene har blitt videreført til en større forskningsmessig interesse for de sovjetiske krigsfangenes historie.

This development of a wider perspective in research topics revealed a need for more primary Research. Based on this view it was established a demand to expand the perspective by connecting Holocaust to the destiny of the prisoners of war.⁸¹³

Det kan derfor tenkes at interessen for den norske delen av forsøket på å utrydde jødene i Europa også har bidratt til å løfte frem krigsfangenes skjebne. Det faktum at både jødernes og krigsfangenes historie er i fokus oppfatter jeg som et uttrykk for det Hoffmann kaller en motfortelling «til etterkrigstidens dominerende konsensusnarrativ». De nye fortellingene har ifølge ham «et kritisk bilde av egen fortid som mål, og er en del av en nasjonal refleksjonsprosess hvor spørsmålet om eget ansvar og skyld står i sentrum».⁸¹⁴

Men hvorfor skjedde denne endringen som ga nye grupper mer plass i okkupasjonshistorien, rundt 2000 og i så fall ikke tidligere i Norge? Flere forhold spiller etter alt å dømme sammen når politiske og tankemessige endringer skjer slik også den polske historikeren Krzysztof Pomians har formulert det. Endringer skjer ifølge ham «when the time is right, an era of the past may serve as a screen on which new generations can project their contradictions, controversies, and conflicts in a objectified form».⁸¹⁵ Når slike endringer skjer, og der nye fortellinger får plass, brytes også ofte taushet om tabubelagte forhold. Jay Winter hevder derfor i all enkelthet at det skjer når «time passes and need change».⁸¹⁶

Historikeren Bo Stråth har understreket at det store vendepunktet okkupasjonshistorisk helt konkret var Berlinmurens fall i 1989. «Until then, the histories and foundations myths had

⁸¹² Hoffmann, 2013, 261-262

⁸¹³ Neerland Soleim, 2010, 1.

⁸¹⁴ Hoffmann 2013, 261-262

⁸¹⁵ Rousso, 1991, 5.

⁸¹⁶ Winter, 2010, 23

risen from the previous divide of a similar magnitude, the Second World War,» ifølge ham.⁸¹⁷ Uten tvil hadde oppløsningen av Sovjetunionen stor effekt ikke bare politisk, men også ved at stemmer som ikke hadde blitt hørt, begynte å snakke. Arkiver som hadde vært lukket, åpnet seg også. Wendy Lower har understreket at den historiske vendingen i Europa også kan forklares med de krav som EU stilte dersom land skulle søke om medlemskap. Åpningen av arkiver i Russland, og kollaborasjon og medvirkning til Holocaust i flere land har også bidratt til en historiografisk vending, ifølge henne. «The recent historiographical turn to the theme of Europe was inspired by political developments in Europe. In retrospect, it is hard to imagine this turn without the watershed events of the 1990s—the opening up of the Soviet archives, and the bridging of Eastern and Western Europe around the European Union’s historical agenda of promoting Holocaust education and memorialization as a basis for cooperation. Countries seeking membership in the European Union and its attendant economic benefits were required to form historical commissions to come to terms with their national histories of collaboration.»⁸¹⁸

Det er langt mer problematisk å kunne si noe eksakt om virkningen av Murens fall på norsk okkupasjonsforskning. Andre har pekt at den såkalte restitusjonssaken bidro til et skifte i fortellingen om okkupasjonsårene i Norge. Restitusjonssaken startet i 1995 og endte med at den norske stat tilbakeførte midler som jødene ble fratatt under okkupasjonsårene.⁸¹⁹ ⁸²⁰ Den saken kan derfor være en «refleksiv vending» slik forskerne Claudia Lenz og Trond Risto Nilsen hevder et skifte kan være. Slike vendinger kan føre til at «gråsonene og motsetningsfylte sider» kommer mer til syne, hevder de.⁸²¹ Historikeren Jon Reitan har på sin side hevdet at restitusjonssaken bidro til «en ny tendens i det offentlige historiebildet, preget av selvkritiske, moralske problemkomplekser og brudd med en gammel konsensuslinje.» Han hevdet også at «dette nye offentlige historiebildet (har) mange nye positive trekk ved seg.»

Det har bidratt til å korrigere et nokså patriotisk, kollektivt selvilde. Det har sørget for å gi landets eneste historiske erfaring med folkemord en sentral plass i den norske historiekulturen, og tendenser til å universalisere okkupasjonstiden har trolig bidratt til å skape nye meningsdannere i den yngre generasjonen.⁸²²

⁸¹⁷ Stråth, 2011, 150

⁸¹⁸ Lower, Wendy, «The History and Future of Holocaust Research», lecture 26. april, 2018, Tablet Magazine,

⁸¹⁹ «Det norske jøderanet», Dagens Næringsliv, 27. mai 1995.

⁸²⁰ Inndraging av jødisk eiendom i Norge under den 2. verdenskrig. NOU 1997: 22.

⁸²¹ Lenz, Claudia og Risto Nilssen, Trond, Innledning: Historiekultur, historiebevissthet og historisk kompetanse, i *Fortiden i nåtiden. Nye veier i formidlingen av andre verdenskrigs historie*, Claudia Lenz og Trond Risto Nilssen (red.) Universitetsforlaget, 2011, 13.

⁸²² Reitan, Jon, «Okkupasjonstiden – et historiekulturelt omriss», *HIFO-nytt*, 2 – 08, 2008, 8

Med den såkalte jødebosaken ble nordmenns medvirkning og ansvar for brutalitet under deportasjonen av jødene et tema. Et regjeringsoppnevnt utvalg som ble ledet av tidligere fylkesmann Olaf Skarpnes, foretok en gjennomgang av forholdet mellom den finansielle og fysiske likvidasjonen av et stort antall norske jøder, noe som førte til et kollektivt økonomisk oppgjør fra Stortingets side på 450 millioner kroner.⁸²³ Restitusjonssakens betydning som et okkupasjonshistorisk vendepunkt vil jeg tidfeste til en tale daværende statsminister Jens Stoltenberg holdt 17. november 2000. Han brøt, slik jeg bedømmer det, med den dominerende og offisielle historiefortellingen om deportasjonen av jødene da han understreket at nordmenn bidro til deportasjonen. Dette skjedde under Det Mosaiske Trossamfunds markering i forbindelse med restitusjonssakens avslutning.

En hatsk ideologi nådde også Norge. Den hadde sine røtter utenfor vårt land. Men den hadde norsk jord å vokse i. Det var norske sjåførere som brakte de norske jødene til «Donau» den kalde novemberdagen i 1942. Det var nordmenn som anga. Det var nordmenn som førte listene. Og det var nordmenn som ranet landsmenns eiendom.⁸²⁴

Han plasserte med det et stort medansvar på nordmenn og de mange som utnyttet de deportertes skjebne. Ved å nevne de norske sjåførene pekte han på hvor avgjørende transportetappen i Norge var for det som skulle skje i Polen, dit fangene skulle fraktes. Stoltenberg nevnte ikke NSBs rolle i transporten. Hans tale i 2000 og innholdet i den ble videreført i flere andre offisielle taler om det samme tema.⁸²⁵

Jeg har vist at det har vært en økende forskningsmessig og mediemessig interesse for krigsfanger og for dem som utnyttet eller brukte dem. I desember 2015 holdt okkupasjonshistorikernes nestor, Ole Kristian Grimnes, et foredrag i Universitetets gamle festsal om okkupasjonen. Der sa han følgende:

Velrenommerte norske institusjoner som NSB og Veivesenet arbeidet ikke bare for tyskerne, men benyttet også sovjetiske krigsfanger som levde under elendige forhold. 100 000 sovjetiske krigsfanger ytet en ulønnet arbeidsinnsats som ga et viktig bidrag til utbyggingen av vei, jernbane og industri som Etterkrigs-Norge har nytt godt av. Denne innsatsen har aldri blitt ordentlig verdsatt.⁸²⁶

⁸²³ Westlie, Bjørn, *Oppgjør i skyggen av Holocaust*, Aschehoug forlag, 2002, 102-119, Theien, Iselin, Westlie, Bjørn, *The Restitution Process and the Integration of the Jewish Minority into the Norwegian Collective Memory of the Second World War*, i *From Patriotic Memory to a Universalistic Narrative?* Arnd Bäuerkamper, Odd -Bjørn Fure, Øystein Hetland, Robert Zimmermann (red.), Klartext Verlag, 2014.

⁸²⁴ Aftenposten 19. november 2000.

⁸²⁵ Reitan, Jon, *Møter med Holocaust. Norske perspektiver på tilintetgjørelsens historiekultur*, doktorgradsavhandling, NTNU, 2016, 199.

⁸²⁶ Grimnes, Ole Kristian, *Veien ut av krigen*, foredrag i Universitetet i Oslos gamle festsal, Oslo, 7. desember 2015.

Med dette kan det hevdes at krigsfangenes innsats, og også hvordan NSB og Statens Vegvesen hadde utnyttet dem, er blitt en integrert del av vår krigshistorie. Grimnes understreket samtidig disse to statlige bedriftenes kollaborasjon med okkupantmakten. At det var nettopp Ole Kristian Grimnes som gjorde det på sin måte, var kanskje heller ikke tilfeldig. For 25 år siden formulerte han en sterk kritikk mot norsk okkupasjonsforskning og hevdet at den var farget av et nasjonalt konsenssyndrom.⁸²⁷

Det kan hevdes at det er svekkelsen av konsenssyndromet og den patriotiske grunnfortellingen som har foregått over tid som har gjort det mulig å gå dypere inn i de mørkeste sidene av nordmenns samarbeid med okkupantmakten og de følgene det fikk. Den patriotiske grunnfortellingen lever fortsatt, men samtidig er norsk krigshistorie blitt en mer flerstemt fortelling med kollaborasjon og ofre, men også med profitører, helter og motstandskamp. Spørsmålet er om denne pluraliteten er stadig og holdbar nok. Nasjonalistiske og patriotiske forestillinger om andre verdenskrig har dukket opp igjen i andre land i Europa. Polen er et eksempel på det.⁸²⁸

Om vi vender tilbake til de sovjetiske krigsfangene og Nordlandsbanen, så er det blitt tatt nye initiativer for å sikre deres minne og ikke bare i form av ny forskning og bøker. Høsten 2016 tok Riksantikvaren et initiativ for å utrede hvordan restene etter noen av fangeleirene kan bevares og fredes. «Hovedprosjektet som iverksettes i 2017 tenkes å inkludere kartlegging, dokumentasjon, tilrettelegging, merking, synliggjøring og formidling av utvalgte fangeleirer langs Nordlandsbanen.»⁸²⁹ Dette arbeidet er nå utvidet, og Riksantikvaren skal arbeide med følgende plan, kalt «Jernbanebygging i Nordland under andre verdenskrig. Sovjetiske krigsfangers fangenskap og tvangsarbeid». Målene med prosjektet er å «Styrke og videreføre Russland og Norges faglige samarbeid om de sovjetiske fangene som var med på å bygge Nordlandsbanen og Polarbanen under andre verdenskrig.» Prosjektet skal «Sikre spor og dokumentasjon etter, og kunnskap om, fangeleirer, gravsteder og minnesmerker knyttet til de sovjetiske krigsfangene tilstedeværelse.» De «sovjetiske krigsfangenes minne skal hedres»,

⁸²⁷ Grimnes, 1990, 118.

⁸²⁸ Bauer, Yehuda, IHRA Honory Chairman Statement on Polish Legislation IHRA webside 1. februar, 2018. On Jan. 26 the Polish Parliament passed legislation that would criminalize all slanderous mention of Polish collaboration with the German occupier in World War II. Neither the Poles as a people nor Poland as a state, the legislation reads, can be held accountable for the crimes committed on Polish soil by the Third Reich. Especially egregious is any reference to «Polish death camps» which falsely implies that these camps were initiated or in any way supported by Poles. Se også professor Yehuda Bauer, Chairman to the International Holocaust Remembrance Alliance Han skriver om at det nå ikke er lov å anklage polakker for å ha deltatt i Holocaust.

⁸²⁹ Trang-Liljar, Ruth Tove, Registrering av restene av fangeleirer Mo-Drage, foredrag 1. juni 2017 på seminaret «Tyngende skinner», Mo i Rana.

og dessuten skal prosjektet «Inkludere objekter reist av de sovjetiske krigsfangene og omkringliggende landskap og inn i forskningsfeltet til krigsforskere, samt ha dem med i turistrutene.»⁸³⁰ Dette er et stort løft for å redde det som reddes kan av de fysiske restene av krigsfangenes bidrag til byggingen av jernbane i Norge.

⁸³⁰ Basert på e-post fra kulturminnerådgiver Ruth Tove Trang-Liljar, Nordland fylkeskommune, 6. juni 2017

Del 5 Taushet og kollaborasjon

19 Drøfting og konklusjoner

I denne avhandlingen har jeg vist hvordan NSBs ledelse ikke bare tilpasset seg den tyske okkupasjonen, men inngikk også videre i et kollaborativt forhold med Wehrmacht og OT. Dette forholdet bidro til at NSB i betydelig grad fikk modernisert og utbygget sitt linjenett. Men samarbeidet førte også til at NSB var med på å deportere jøder og at krigsfanger ble utnyttet på Nordlandsbanen. Videre har jeg vist at de disse forholdene jeg har nevnt her i svært liten grad har blitt grad er blitt koblet til NSB i forskning, bøker, aviser og annen litteratur.

Avslutningsvis vil jeg derfor sammenfatte avhandlingen ved å vende tilbake til mine to forskningsspørsmål. Det første spørsmålet jeg vil drøfte her, handler om NSBs tilpasning og forhold til de tyske okkupantene, og det andre tar for seg krigsfangenes manglende tilstedeværelse i NSBs historie. Dette er to spørsmål som henger sammen og utfyller hverandre.

Spørsmål 1

Hvordan kan forholdet mellom NSB og det tyske okkupasjonsregimet under andre verdenskrig beskrives og forklares?

Til tross for at NSBs ledelse hadde en beredskapsplan var det tyske overfallet på Norge i april 1940 så voldsomt at ingen kunne være forberedt nok. Det viktigste i denne innledende fasen for NSB var at NSBs generaldirektør og noen fra hans stab klarte å rømme Oslo før tyskerne inntok hovedstaden. Men sett under ett opptrådte NSB-ledelse og de ansatte nok mer slik Knut Kjeldstadli har beskrevet at personer kan handle uten å ha et klart mål, men «der både mål og midler gir seg etter hvert».⁸³¹ I denne første fasen av okkupasjonen måtte NSB forståelig nok samarbeide med tyskerne om trafikk- og transportmessige formål. Dette samarbeidet var først pragmatisk, men utviklet seg deretter til en form for partnerskap som innebar utbygging og forbedring av linjenettet. Ganske umiddelbart etter at okkupasjonen var et faktum, ble de tyske ambisjonene klare, noe som førte til utbyggingen av Sørlandsbanen, Nordlandsbanen og andre linjer. Dette var noe både tyskerne og NSB ønsket. Bortsett fra NSBs generaldirektør og hans nærmeste stab i Oslo, var det avdelingen for banedrift i Oslo og de avdelingene som drev med anleggsarbeid som i størst grad måtte forholde seg til tyskerne. Når det gjaldt forbedringen

⁸³¹ Kjeldstadli, 1999, 33

av jernbanenettet, forholdt NSB seg først til Wehrmacht (Kodeis) og deretter OTs Einsatzgruppe Wiking. Forholdet mellom NSB og okkupantmakten, i første rekke representert ved de to sistnevnte, utviklet seg deretter i en dynamisk prosess med motstand og tilpasning fra NSBs side i takt med de tyske kravene. NSB befant seg derfor i en sfære eller i en gråsoner der tilpasning og kollaborasjon rådet. Dette stemmer overens forhold Ole Kristian Grimnes har diskutert i flere omganger for å forsøke og sette ord på disse problematiske overgangsfasene i relasjonen mellom den okkuperte og okkupanten.⁸³² NSBs ledelse tok ikke initiativ overfor tyskerne og var heller ikke pro-aktiv overfor dem. Samarbeidet med tyskerne fra NSBs side baserte seg på en praktisk og pragmatisk holdning, og fra en slik posisjon kom dette til å utvikle seg i flere faser med store konsekvenser. Som jeg har understreket i kapittel 5 fikk tyskernes mange planer om forbedringer av jernbanen NSB til å samarbeide om iverksettelsen av disse på en måte som samsvarte med NSBs egne visjoner og ønsker. NSB var politisk og ideologisk mindre interessant for tyskerne, det viktigste var at NSB fungerte som et praktisk og nødvendig redskap.

Alt tyder på at NSB forsøkte å få mest mulig ut av den tyske energien, særlig når det gjaldt utviklingen av NSBs linjenett. Ved at NSB samarbeidet med tyskerne om moderniseringsprosjekter som utbygningen av Nordlandsbanen og Sørlandsbanen, fikk derfor statselskapet fullført eller igangsatt egne planer. Sett fra NSBs posisjon er det ikke vanskelig å forstå at NSB ville utnytte tyskernes voldsomme iver etter å bygge og å igangsette nye prosjekter, slik også andre bedrifter som eksempelvis Statens Vegvesen gjorde det. Alvoret og det virkelige problemet oppsto, etter min mening, for alvor da denne utbyggingen også innebar utnyttelse av krigsfanger og da NSB deltok i deportasjonen av jødene. Selv om NSB ikke selv gjorde bruk av krigsfanger på Nordlandsbanen på de deler av strekningen NSBs anleggsavdeling selv hadde ansvaret for, var NSB en integrert del av anleggsprosjektet og OTs samarbeidspartner. Her er det fortsatt ubesvarte spørsmål. Fra NSBs side er det i ettertid blitt understreket at anleggsarbeidet hadde «norsk ledelse». Dette er noe som går igjen i flere kommentarer fra NSB-ansattes side og som jeg drøfter blant i kapittel 5, 8 og 10. For overingeniør Fin Hvoslef på Nordlandsbanen var det viktig at tyskerne «tross alt respekterte» NSBs egne planer: «En meget tungtveiende årsak til at nordmennene ble på sine plasser, selv om forholdene til tider artet seg slik at nesten alt annet var å foretrekke, var at tyskerne

⁸³² Grimnes, 2009, 407.

respekterte de norske planer, så vel for traseen som for arbeidets utførelse,» hevdet overingeniør Fin Hvoslef etter 1945.⁸³³ Om arbeidet ble ledet av NSB, innebar det også at NSB kontrollerte fangenes arbeid? Norsk ledelse kan både tolkes som noe rent konkret eller det kan uttrykke hvordan Hvoslef og andre oppfattet det. Det vi ikke vet er hvor langt denne norske ledelsen strakk seg og hva det faktisk betydde. Jeg tolker av Hvoslefs tekst at NSB på Nordlandsbanen hadde et handlingsrom vis av vis tyskerne, noe som dermed understreker NSBs ansvarsforhold under anleggsarbeidet. Forholdet mellom NSB og NSBs ansatte og krigsfangene er derimot klart på Marienborg verksted i Trondheim. Her bestilte og brukte NSB krigsfanger selv og Marienborg verksted ble med det en del av det tyske slavearbeidersystemet.⁸³⁴ Fra tysk side var et viktig formål med samarbeidet å få bygget Nordlandsbanen så *raskt* som mulig, mens NSB ønsket at banen skulle bli så *bra* som mulig. I mai 1943 inngikk NSB og OT en avtale som gjaldt anleggsarbeidet på Nordlandsbanen, der ansvaret ble fordelt mellom partene. Tyskerne ville likevel ha det siste ordet og krevde blant annet at de NSB-ansatte på Nordlandsbanen måtte ha kortere ferier og at det måtte arbeides raskere. Hans Renner, som ledet OT-organisasjonen Oberbauleitung (OBL) skrev utkastet til avtalen, og tyskerne la premissene for samarbeidet som fordelte ansvaret mellom NSB og OT om hvordan anleggsarbeidet skulle drives videre.⁸³⁵ Det viktigste her var at både NSB og tyskerne ville forbedre NSBs infrastruktur. Jeg hevder i kapittel 5 at det tyskerne ville sikre seg, var at virksomhetene var i overensstemmelse med deres egne behov og hva okkupasjonen i de enkelte land krevde av transport. Men alt tyder alt på at tyskerne viste fleksibilitet og evne til lokal tilpasning basert på at de kunne oppnå det de trengte av tjenester fra NSB med et minimum av innsats. Grunnen til dette var også at tyskerne tenkte langsiktig, fordi Norge skulle bli en del av det tyske storrommet. En viktig grunn til at NSBs sentrale ledelse ble sittende hele okkupasjonen ut kan ha vært at NSB ved det kunne kontrollere utviklingen av moderniseringen av jernbanenettet og anleggsarbeidet. Tyskerne ønsket stabilitet og avviste derfor kravet fra NS om å erstatte generaldirektør Waldemar Hoff med et medlem av NS.⁸³⁶

Det tysk-norske samarbeidet førte til at NSB ble det redskapet tyskerne trengte for å utvikle jernbanen i tråd med Tysklands overordnede planer. Forholdet mellom NSB og de

⁸³³ Hvoslef, 1959, 115.

⁸³⁴ B-sirkulære nr. 58/1943 Russiske krigsfanger, Jernbanemuseets bibliotek, usortert mappe.

⁸³⁵ RA/ OT Einsatzgruppen Wiking 21887Hg-L0003/0009.

⁸³⁶ RA/S – 3138 001/D/Da L0633, Dnr. 3299 Hans Skarphagen L-arkivet Oslo Politikammer.

tyske utbyggerne var riktignok ikke likeverdige idet tyskerne satt med makten mens NSB stilte opp med mannskap, anleggsavdeling og kompetanse under arbeidet på Nordlandsbanen. I tillegg var NSB allerede på plass der det skulle bygges. Det er liten tvil om at tyskerne trengte NSB for å kunne gjennomføre planene sine. De var derfor etter alt å dømme opptatt at det var ro i NSB, og mindre opptatt av forholdene internt i statselskapet og heller ikke hvordan det gikk med NS-medlemmer i NSB.

For å forstå utviklingen av forholdet mellom NSB og det tyske okkupasjonsregimet er det nødvendig å trekke inn det faktum at det må ha vært en felles interesse fra NSB og tyskerne om behovet for å modernisere og utbygge jernbanenettet i Norge. Historikeren Helge Ryggvik karakteriserer forholdet mellom NSB og okkupasjonsmakten som et «gjensidig interessefellesskap» idet de begge ville utvikle norsk jernbane.⁸³⁷ I tråd med dette uttalte overingeniør Fin Hvoslef på Nordlandsbanen blant annet at «[d]e som jobbet på Nordlandsbanens anlegg visste at tyskernes innsats utelukkende ville komme etterkrigs-Norge til gode.»⁸³⁸ I dette ligger det at samarbeidet mellom tyskerne og NSB om å bygge jernbane kan ha blitt oppfattet som et gode for NSB og Norge. Riktignok viste det seg at nytten av dette var av kortsiktig karakter for tyskerne, men for NSB hadde dette samarbeidet langsiktig nytte i årene etter 1945. Men som jeg har vist, utviklet samarbeidet mellom NSB og tyskerne seg i en retning hvor NSB også ble deltager i mer politiske og nazistiske prosjekter, som deportasjonen av jødene. Utviklingen i dette forholdet toppet seg i oktober og november 1942. Da bidro NSB til uttransporteringen av jødene, og i mars og april 1943 ble sovjetiske krigsfanger satt til å arbeide på NSBs verksted Marienborg og på Nordlandsbanen.

NSBs bidrag til deportasjonen av de norske jødene, slik jeg gjennomgår dette i kapittel 8, kan tolkes som et uttrykk for konsekvensen av NSBs forhold til det tyske okkupasjonsregimet. Det finnes ingen kilder som sier noe om hvor sterkt press NSBs transportavdeling og eventuelt generaldirektør Waldemar Hoff ble utsatt for forut for dette. Den nye dramatiske dreiningen i den utviklingen NSB ble en del av, med transport av jøder og ja til bruk av krigsfanger, kan tolkes dithen at NSB selv var blitt fanget i sitt «samliv» med okkupasjentene. Det kan ikke ha tatt lang tid etter at krigsfangene var

⁸³⁷ Ryggvik, 2004, 45.

⁸³⁸ Hvoslef, 1958, 115.

ankommet anleggsområdet før det må ha blitt klart, også for NSBs ingeniører og andre ansatte, hvilke konsekvenser dette hadde for fangene som utførte grovarbeidet.

Jeg har kommet til at NSB tilpasset seg den tyske utbyggingsiveren fordi tyskerne langt på vei ville bygge ut norsk jernbane «i tråd med NSBs egne ønsker og planer» (Se kapittel 5). Det var kvaliteten på arbeidet som bekymret NSB fordi tyskerne hadde hastverk. NSBs forståelse eller oppfatning av okkupasjonen ble etter alt å dømme forsterket av en profesjonsbasert selvforståelse som hadde sitt utspring i NSBs ingeniørers oppfatning om sin egen rolle i forholdet blant annet til de tyske jernbaneingeniørene fra DRB. Dette viste seg blant annet ved at NSB måtte overta tunnelarbeid på Sørlandsbanen fordi firmaer fra Tyskland og Østerrike ikke klarte jobben. NSBs ledelse og ikke minst ingeniører etablerte en fortelling om sin virksomhet under verdenskrigen som styrket deres posisjon og rolle vis-à-vis tyskerne, i første rekke tyske ingeniører. Det var en historie de kunne leve med etter at alt var over.⁸³⁹ Denne fortellingen ble, slik jeg har formulert det, etter alt å dømme også en identitetsskapende kollektiv erindring om hvordan NSB og de ansatte i NSB hadde løst sine oppgaver under okkupasjonsårene noe som igjen kan bidra til å forklare NSBs forhold til sin egen situasjon og til NSBs forhold til tyskerne.

Hvordan Waldemar Hoff, som var generaldirektør i NSB i fire av okkupasjonsårene, begrunnet eller forklarte sine valg i denne perioden, er ikke kjent. Bjarne Vik, som var generaldirektør fra mai 1944 til mai 1945, har riktignok i ettertid hevdet at «det lå plikter og kaldte på dem som vilde bli på sine post».⁸⁴⁰ En av Vichyregimets sentrale menn, marskalk Pétain, hevdet at han hadde brukt sin makt som et skjold for å beskytte det franske folk da han etter andre verdenskrig holdt sin forsvarstale i Høyesterett.⁸⁴¹ Denne eventuelle makten skal Pétain og andre i Vichyregimets ledelse ha fått ved å tilpasse seg Tysklands okkupasjon av Frankrike og hevdet at det bidro til å forsvare nasjonens interesser. Virket Pétains påståtte beskyttelse og «skjold»? Den amerikanske historikeren Robert Paxton har foretatt en komparativ studie, eller kanskje mest en drøfting, for å se om det var mindre brutalitet i den franskstyrte Vichy-delen av Frankrike enn i den delen av Frankrike der tyskerne styrte. Ifølge Paxton brøt Vichy-regimet med vedtatte etiske

⁸³⁹ Winter, 2010, 23.

⁸⁴⁰ RA L-sak Oslo Politikammer Hnl. 117 (Bevisets stilling) Bjarne Vik, Ad. Sak nr. 2606/Bjarne Vik. Viks skriftlige tilleggsforklaring av 29. januar 1946. Vik siterte selv fra Jacob R. Kuhnles eget forsvarskrift «Vi som ble hjemme», Griegs forlag, 1945, 118–119.

⁸⁴¹ Paxton, Robert, *Vichy France. Old Guard and New Order, With a New Introduction*, Columbia University Press, 2001, 358.

normer og de ansatte sviktet sine forpliktelser som tjenestemenn da de for eksempel valgte å si ja til deportasjonen av jødene for at ikke noe «verre» skulle skje. Dette har blitt forklart med at: «High ranking bureaucrats frequently justified their collaboration on the grounds of ‘the lesser of the two evils»»⁸⁴² Spørsmålet er om valget førte til mindre brutalitet. På lignende vis kan man spørre seg hva NSBs ledelse klarte å forhindre med at samarbeidet med okkupasjonsregimet utviklet seg som det gjorde. De forklaringene eller begrunnelse som de presenterte i ulike fora etter andre verdenskrig, og som skulle legitimere samarbeidet med tyskerne, er et uttrykk for denne fortellingen om forholdet til tyskerne. Det er særlig anleggsarbeidet og byggingen av jernbanestrekninger i samarbeid først med Wehrmacht, og deretter med OT, som er basis for denne fortellingen. NSBs krigsfortelling var pragmatisk og praktisk og bygget på tre hovedargumenter, som igjen baserer seg på forholdet mellom NSB og okkupasjonsregimet: For det første hadde tyskerne ikke lyktes i sitt forsett fordi de tyske ingeniører ikke var dyktige nok (underteksten var at de norske ingeniørene derfor hadde gjort en god jobb), for det andre hadde anleggsarbeidet norsk ledelse (uten at det ble forklart hva det betydde med hensyn til bruk av krigsfanger), og for det tredje var arbeidet som ble gjort under okkupasjonsårene, til nytte for landet.⁸⁴³ Nordlandsbanen ble en «stambane» og ikke en «krigsbane», noe som også er et argument som brukes. Alle disse praktiske og gode begrunnelser for nytten av NSBs anleggsarbeid under okkupasjonsårene blir dermed også en forklaring eller begrunnelse for NSBs og de ansattes forhold til samarbeidet med Wehrmacht og OT.

Konklusjon:

Forholdet mellom NSB og det tyske okkupasjonsregimet utviklet seg til et ikke-ideologisk, pragmatisk og kollaborativt forhold. Samhandling er også en karakteristikk som kan stemme slik forholdet mellom NSBs anleggsavdeling og OT utviklet seg på Nordlandsbanen. Det vi ikke kan vite, er om NSBs ledelse under krigen etterhvert samarbeidet med okkupantene nettopp fordi tyskerne ville modernisere NSBs infrastruktur. I så fall kan kollaborasjonen klassifiseres som en interessemaksimerende kollaborasjon. Denne formen for kollaborasjon er en kynisk form der en part går inn i det for å tjene på det slik jeg drøfter inngående ulike former og definisjoner av kollaborasjon i

⁸⁴² Stauber, 20 1940–1944, 14, 5.

⁸⁴³ Westlie, Bjørn, NSB og okkupasjonen: En drøfting av profesjonsforståelse i møte med en overmakt. Essay, eksamensoppgave, Profesjonsteori, Senter for profesjonsstudier (SPS), HiOA, januar 2017, 11–12.

kapittel 1.3. Uansett fikk NSB gjennomført store forbedringer på sitt linjenett.⁸⁴⁴ Som jeg også har understreket i kapittel 5 ble statselskapet NSB med sin ikke-ideologiske pragmatisme en del av den statsforvaltningen NS skulle håndtere og som okkupantene holdt oppe. NS forsøkte å få kontroll over NSB, men mislyktes, noe som også sier en del om tyskeres forhold til NSBs ledelse og generaldirektør Waldemar Hoff. I kapittel 8 konkluderer jeg dette med at Hoff fungerte, at «hjulene rullet», og at dette var godt nok tyskerne. At Hoff ikke var NS-er var ikke det avgjørende.

Jernbanehistorikeren Alfred C. Mierzejewski konkluderer i sin studie av Deutsche Reichsbahns krigshistorie med at DRB «met the challenge of running trains but failed as a human institution».⁸⁴⁵ DRB spilte en sentral rolle under Hitler-Tysklands angrepskriger og ikke minst i gjennomføringen av drapene på Europas jøder. Det er derfor ikke riktig å sammenligne NSB med DRB, men Mierzejewskis enkle formulering om DRBs manglende moral er likevel treffende og etter min mening overførbar på NSB. NSB sviktet overfor de moralske utfordringene selskapet ble konfrontert med. Noen annen konklusjon kan vanskelig trekkes til tross for at NSBs ledelse ved de to generaldirektørene Waldemar Hoff og Bjarne Vik, og andre sentrale ledere, må ha stått overfor vanskelige valg.

Riksadvokat Aulies avgjørelse i november 1946, om å betegne arbeid på jernbaneanlegg som militært og ikke sivilt arbeid, forsterket alvorret i NSBs forhold til okkupasjonsregimet. Samarbeidet mellom OT og NSB på Nordlandsbanen kan etter det reelt sett karakteriseres som et samarbeid som fienden militært hadde nytte av. Det er en streng og svært alvorlig karakteristikk som betyr at NSBs kollaborasjon med okkupantene fikk følger som NSBs ledelse neppe hadde tenkt seg. NSBs sentrale ledere fra de fem krigsårene ble aldri konfrontert med de valg som ble gjort under okkupasjonen etter at okkupasjonen var avsluttet. Bjarne Vik var unntaket, etterforskningen og tiltalen mot ham var svakt begrunnet og hensiktsløs fordi ingen av dem tok utgangspunkt i realiteten i forholdet mellom NSB og okkupasjonsregimet. Vik har selv satt ord på det som karakteriserer forholdet mellom NSB og tyskerne da han beskrev noe av det valget han må ha ment NSB sto overfor under okkupasjonsårene. Han hevdet at enten avviste man ethvert samarbeid med okkupantene, eller så måtte man bli «på sine poster og ta på sig det

⁸⁴⁴ Kjetil Braut Simonsen hevder etter å ha lest *Fangene som forsvant. Slavearbeiderne på Nordlandsbanen* at «NSBs utnyttelse av sovjetiske krigsfanger for egen vinning kan være» et uttrykk for interessemaksimerende kollaborasjon. Braut Simonsen, 2016, 30

⁸⁴⁵ Mierzejewski, 2000, 164.

samarbeide som tyskerne krever».⁸⁴⁶ NSBs ledelse forlot ikke sine poster og samarbeidet med tyskerne på de premisser som tyskerne krevde, fordi NSBs ledelse etter alt dømme ikke klarte å finne eller ikke så andre alternativer. Overingeniør ved Nordlandsbanen, Fin Hvoslef, understreket i et dokument fra 1958 hvilken rolle NSBs anleggsavdeling på Nordlandsbanen hadde under okkupasjonsårene:

Entreprenørfirmaene ble som nevnt tildelt hver sin linjestrekning og den hadde de å gjøre ferdig, vesentlig med krigsfanger og arbeidshjelp. Men det var jernbanens personale, som foretok utstikningen og hadde oppsynet og ansvaret for at arbeidet ble riktig utført.⁸⁴⁷

Sitatet uttrykker med enkle ord innholdet og karakteren av samarbeidet mellom NSB og tyskerne på Nordlandsbanen. Det var et regulert samarbeidsforhold med delt ansvar og NSB fikk selv muligheten til å kontrollere arbeidet som ble gjort og fikk selv et ansvar for kvaliteten på det arbeidet som ble utført. Det beskriver langt på vei hvordan forholdet mellom NSB og okkupasjonsregimet hadde utviklet seg og var blitt på et overordnet nasjonalt plan. De av NSBs representanter som har formulert noe om NSBs forhold til den tyske okkupasjonsmakten og anleggsarbeidet på Nordlandsbanen, har hovedsakelig brukt nyttebaserte og praktiske argumenter for å forklare at NSB fikk gjort mye positivt ut av den situasjonen NSB befant seg i. Dette er samlet sett en fremstilling som står i sterk kontrast til Høyesteretts konklusjon nemlig; «At Nordlandsbanen var en jernbane av den største strategiske betydning for fienden under krigen, er utvilsomt, og man må vel også gå ut fra at dette betydelige arbeid ble satt i gang av hensyn dertil.»⁸⁴⁸

Spørsmål 2

Hvorfor har de sovjetiske krigsfangene som deltok i byggingen av Nordlandsbanen, i svært liten grad fått en plass i historien om NSB under andre verdenskrig?

NSBs krigshistorie er usedvanlig innholdsrik med sine egne særtrekk, sammenlignet med andre deler av vår okkupasjonshistorie. NSBs krigshistorie er en historie som oppfyller alt som var vanskelig å fortelle om etter okkupasjonsårene. Det var et statselskap med en

⁸⁴⁶ RA L-sak Oslo Politikammer Hnl. 117 (Bevisets stilling) Bjarne Vik. Ad. Sak nr. 2606/Bjarne Vik. Viks skriftlige tilleggsforklaring av 29. januar 1946. Vik siterte selv fra Jacob R. Kuhnles eget forsvarskrift *Vi som ble hjemme*, Griegs forlag, 1945, 118–119.

⁸⁴⁷ Hvoslef, 1958, 115. Denne teksten finnes også som et PM skrevet av Hvoslef i 1946 da han fortsatt var overingeniør på Nordlandsbanen med base i Mo i Rana. Den ble gitt til kollegaen Hans Hjorthen, og hans sønn Per Gunnar Hjorthen har gitt en kopi til meg.

⁸⁴⁸ Riksadvokatens Medelsesblad 1947, 52–55

ledelse som ikke var nazister, men som like fullt forble på sine poster okkupasjonen ut med de konsekvenser det fikk. NSBs historie er samtidig en integrert del av den store norske fortellingen om andre verdenskrig. Et kjennetegn ved denne historien er at det har vært taushet om forhold som utfordrer den heroiserende grunnfortellingen. NSBs historiefortelling slik den er fortalt av NSB selv, men også av de fleste andre fremstillinger, utelot alt som var for ubehagelig, og er langt på vei blottet for etiske eller moralske refleksjoner. I kapittel 4 redegjør jeg for ulike former for taushet og fortielse som kan være relevante her. I en slik fortelling var det ikke plass til kritikk av de veivalgene NSB tok i sitt forhold til tyskerne. Forsvaret av valgene ble, slik jeg forstår det, til en del av NSBs egen historie om okkupasjonsårene. At NSB gjorde det rette ble en internalisert del av denne historien.⁸⁴⁹

Tausheten om NSBs ledelsens samarbeid med det tyske okkupantregimet fra NSBs ledelse, og bruken av krigsfanger, har derfor i stor grad påvirket hva andre har skrevet fra NSBs historie om årene 1940–1945. NSB har vært en sentral premissleverandør for egen historie, og den historien er blitt lite utfordret. Samtidig kan det hevdes at NSBs fremstilling av sin historie også har bidratt til vår felles historie om okkupasjonsårene ved at landets største statlige etat kom uplettet fra okkupasjonsårene. Slik NSB er blitt fremstilt er det en motstandshistorie som inngår som et viktig element i denne heroiserende grunnfortellingen. Mange NSB-ansatte var aktive i kampen mot nazistene, men denne delen av historien har fått dominere NSBs krigshistorie. Det er motstanden og ikke kollaborasjonen som er NSBs historie om krigsårene. Denne formen for fortelling redegjør jeg for i kapittel 3.3. Generaldirektør Kristian Løkens foredrag i NRK i juni 1945 kan sies å markere starten på den offisielle tausheten om NSBs relasjon til de sovjetiske krigsfangene og til det tyske okkupasjonsregimet. Bruken av krigsfanger under anleggsarbeidet på Nordlandsbanen der NSB deltok, og i NSBs verksted Marienborg i Trondheim, ble et ikke-tema. I langt mer enn 50 år etter andre verdenskrig hverken uttalte eller skrev NSBs ledelse noe offisielt om sitt forhold til deportasjonen av jødene eller bruken av sovjetiske krigsfanger i anleggs- og verkstedarbeid. Tausheten fra NSBs side om sitt forhold krigsfangene, men også deportasjonen av jødene, skyldes flere sammensatte forhold som kan ha påvirket hverandre. Dette kan være en taushet som

⁸⁴⁹ Ifølge tidligere jernbanedirektør Yngve Pedersen har bruken av krigsfanger «aldri blitt sett på som noe viktig i NSBs historie og derfor har det aldri heller vært noen interesse for å uttale seg om dette eller at noen skulle skrive om det». Westlie, 2015, 36.

skyldes at NSBs ledelse på et eller annet nivå må ha innsett at samarbeidet med tyskerne var problematisk. Tausheten kan derfor også forstås som en beskyttelse av NSBs ledere, egne ansatte og bedriftens omdømme. Jay Winter har forklart at enkeltpersoner eller grupper som har opplevd krig, gjerne konstruerer fortellinger om denne krigen som de kan leve med i ettertid.⁸⁵⁰ Denne tausheten kaller Winter politisk eller strategisk taushet.

In one respect, silence then is the insurance policy people take to protect the given order, even at the cost of the truth. This is the motor force behind what we term political silence.⁸⁵¹

Winters begrep om en slags taushetens sosiale konstruksjon som fører til at hendelser i krig ikke blir diskutert, er svært passende på den taushetskulturen som har omsluttet NSBs krigshistorie. Winters politiske definisjon av taushet og fortielse er også et helt sentralt teoretisk fundament for utviklingen av denne avhandlingen slik også Henry Roussos «Vichysyndrom» er det. Selve syndrombegrepet gjør det mer håndterbart og begripelig at en grunnfortelling kan ha en slik formativ innflytelse både ideologisk og kulturelt slik også Ole Kristian Grimnes har formulert sitt norske og nasjonale konsenssyndrom og den virkningen det har/hatt over norsk historieforskning.⁸⁵²

Det faktum at forsvarstopper 16 år etter verdenskrigens slutt ble engasjert for å hjelpe NSB med å skrive en bok om andre verdenskrig, sier mye om hvilken nasjonal betydning NSBs krigshistorie hadde og at den måtte fortelles på en bestemt måte. Det var som om forsvaret skulle forsvare NSB mot sin egen historie. Historieverket ble planlagt som en teknisk og militær versjon av historien, blottet for forhold som kunne stille NSB i et dårlig lys. At det i det hele tatt ble satt i gang et prosjekt som dette, slik jeg utførlig har beskrevet det i kapittel 17, sier mye om hvordan NSBs ledelse har forholdt seg til sin historie om andre verdenskrig.

Det finnes ikke noe tilgjengelig skriftlig materiale der NSBs to generaldirektører under andre verdenskrig, Waldemar Hoff og Bjarne Vik, uttaler seg om hvordan de egentlig forholdt seg til bruken av krigsfanger. Vik skrev i motsetning til Hoff selv det avgjørende brevet der han og NSB godkjente bruk av fanger på Nordlandsbanen. Vik skrev også, eller satt sitt navn under, et opprop til de ansatte på Marienborg verksted i Trondheim om at det skulle komme krigsfanger dit. Det fremgår også der hvordan de ansatte skulle forholde seg

⁸⁵⁰ Winter, 2010, 23.

⁸⁵¹ Winter, 2010, 28–29.

⁸⁵² Grimnes, 1990, 118.

til fangene og hvilken straff de ansatte kunne vente seg om de hjalp fangene med det minste. I avhørene og forklaringene i forbindelse med etterforskningen av Bjarne Vik er heller ikke krigsfanger eller konkrete eksempler på samarbeid med tyskerne noe tema. Som det fremgår i denne avhandlingen, har flere av de NSB-ansatte som selv arbeidet med Nordlandsbanen, fortalt om hva som foregikk, men få av dem har problematisert det som skjedde. Mange av dem som bodde der anleggsarbeidet foregikk, tjente på at banen ble bygget, ved at de leide ut hus og mark til NSB. Samtidig visste alle at det var krigsfanger ved anlegget i de årene fangene arbeidet der. Dette var ikke noe tema etter okkupasjonsårene. Tausheten om dette er en fortielse av viktige hendelser fra årene da Norge var okkupert. Mange har visst om det som skjedde på Nordlandsbanen, enten ved at de direkte eller indirekte har vært involvert i anleggsarbeidet, men har valgt å ikke snakke om det etter 1945. Forholdene på Nordlandsbanen skapte etter alt å dømme en uformell kollektiv oppfatning om at dette skulle omgis av taushet og at det ikke var noe å snakke om enten det gjaldt samarbeidet med tyskerne eller bruken av krigsfanger. Denne kollektive tausheten ble videreført etter 1945 og ble først brutt i offentlig sammenheng med Tor Jacobsens bok fra 1987 *Slaveanlegget fangene som bygde Nordlandsbanen* og hvor Rana Blad gikk videre med dette stoffet med Jacobsens bok som kilde.

Det er flere grunner til taushet og fortielse helt ned på det private og nære plan som også gjelder temaet NSB og krigsfangenes historie. I de månedene i 1945 da krigsfangene fortsatt bodde i brakkene sine før de ble sendt ut av landet, fikk noen av fangene kontakt med norske kvinner. I noen tilfeller endte det med graviditet. Til tross for dette måtte fedrene forlate landet, mens de enslige mødrene ble igjen med skam og taushet ikke minst fordi de hadde fått barn utenfor ekteskapet. En av dem som hadde en fange til far, var Gunnar Stormdalshei i Storforshei. Han vokste opp med en dobbel taushet: «Alt dette med NSB og krigsfangene skulle hemmeligholdes og ties i hjel både i samfunnet, men også hjemme hos oss. At jeg var et såkalt 'avkom' og sønn av en fange, skulle det derfor heller ikke snakkes om.»⁸⁵³

Mange bedrifter i Norge og i alle land som ble okkupert av tyskerne, og som utnyttet den tyske okkupasjonen, ønsket ikke oppmerksomhet om sin virksomhet under okkupasjonen da Tyskland hadde tapt andre verdenskrig. Her passer NSBs historie inn. Behovet for taushet fra næringslivet og industrien var spesielt stort i Tyskland ettersom store deler av

⁸⁵³ Westlie, 2015, 223.

tysk industri ble mobilisert for krigsinnsats. For bedriftene som hadde utnyttet krigsfanger, eller som hadde forsynt den tyske hær med våpen, var dette enda viktigere. I det daværende Vest-Tyskland ønsket mange industriledere i 1950-årene, da de opplevde en viss optimisme, «å selge sin uskyldighet til publikum», hevder S. Jonathan Wiesen i sin bok om den vest-tyske industrien og deres krigshistorie. Bedriftsledere engasjerte forfattere til å «compose glowing anniversary volumes and life stories, often under the pretence of scholarly impartiality».⁸⁵⁴ Deres mål var å kunne vise frem en renvasket bedriftshistorie. Men det var ikke så lett, all den tid virkeligheten fra Hitlertiden var så problematisk, ifølge Wiesen. Flere av industrilederne forsto at det heller ikke ville virke positivt dersom bøkene om deres historie ble oppfattet som selvforsvar og lite annet. Norske bedriftsledere, som på ulike måter og med ulike motiver samarbeidet med de tyske okkupasjonsstyrkene, har på samme måte som tyske bedriftsledere, etter alt å dømme, helst sett at okkupasjonsårene var glemt. Det tok svært mange år før Norsk Hydro, Statens Vegvesen, NSB og andre bedrifters problematiske okkupasjonshistorier ble skrevet. Deres bedriftsledere har neppe ønsket at noen skulle skrive om konsekvensene av deres samarbeid med okkupasjonsstyrkene. Da hendelsene fra okkupasjonsårene skulle fortelles, kan NSBs ledelse ha betraktet bruken av krigsfangene som noe marginalt. Det kan likevel ha blitt oppfattet at noe heftet ved dette; taushet ble derfor en logisk løsning på det hele.

Da arbeidet i den norsk-sovjetiske kommisjonen, også kalt fangekommisjonen, var i gang i 1946, ble det klart at NSB og arbeidet på Nordlandsbanen var et aktuelt tema. Det viste seg at norske myndigheter ikke ønsket å gi de sovjetiske representantene opplysninger om hvor mye krigsfangene hadde arbeidet. NSB og norske myndigheter gjorde sitt ytterste for å minimalisere fangenes arbeidsinnsats under kommisjonens arbeid. NSB fikk faktisk et direktiv fra Utenriksdepartementet om å fortelle minst mulig om fangene.

Overingeniørene Fin Hvoslef og Harald Øverland, som begge også hadde vært ansatt ved Nordlandsbanen under okkupasjonen, fikk beskjed av NSBs ledelse om at UD ville kontrollere det de eventuelt fortalte til kommisjonen. Slik skulle mulige erstatningskrav forhindres: «Opplysninger til grunnlag for slike beregninger må derfor under enhver omstendighet ikke gis uten at Utenriksdepartementet på forhånd har fått seg saken forelagt,» het det i meldingen fra UD.⁸⁵⁵ NSBs ledelse ved Kristian Løken hadde på dette

⁸⁵⁴ Wiesen, S. Jonathan, *West German Industry & the Challenge of the Nazi Past*, The University of North Carolina Press, 2001, 149.

⁸⁵⁵ Ellingsve, 1988, 91.

tidspunktet vist at selskapet ikke var interessert i å fortelle så mye om sitt forhold til krigsfangene, men nå fikk NSB i realiteten ordre fra norske myndigheter om å fortelle minst mulig, eller helst ingenting, om fangene. Det var en politisk ordre som kan ha bidratt ytterligere til NSBs taushet om krigsfangene også etter at fangekommisjonens arbeid var ferdig. Tausheten om krigsfangenes skjebne er blitt ytterligere forsterket ved at de fysiske sporene etter fangeleirer og byggearbeidet gradvis er forsvunnet eller bevisst destruert. Som jeg har beskrevet i kapittel 12 ville ingen bevare eller ta vare på noen av leirene som krigsfangene hadde bodd i etter krigsårene. Det som kunne brukes og gjenbrukes ved fangeleirene ble overtatt av blant andre NSB og Statens Vegvesen. Det som ble ansett som verdifull ble fjernet, mens resten ble overlatt til seg selv. En rekke fangebrakker ble også brent.⁸⁵⁶ Av de 56 fangeleirene som befant seg mellom Mo i Rana og Drag i Tysfjord, er det mulig å finne spor eller rester igjen etter 30 leire i 2017. 26 av leirene finnes det ingenting igjen av.⁸⁵⁷ I sporene av jernbaneanlegget har det foregått en minneødeleggende prosess der taushet og glemsel har arbeidet hånd i hånd.

Den patriotiske grunnfortellingen må ha hatt stor innflytelse over journalisters, forfatteres, historikeres og andres fremstilling av okkupasjonsårene og prioriteringen av hva som var viktig å ta med når krigsårene skulle skildres. Denne grunnfortellingen, slik jeg også har gått gjennom dens mulige virkninger i kapittel 3 hadde sitt opphav der maktapparatet og definisjonsmakten befant seg. Grunnfortellingen ble som et beskyttende teppe som ble lagt over norske bedrifter som ikke var nazifisert, men ledet av «gode nordmenn» som samarbeidet med det tyske okkupasjonsregimet. Selv begrepsbruken i debatten om hvorfor visse deler av okkupasjonshistorien ikke har fått plass i grunnfortellingen, viser hvor vanskelig det er og har vært å sette ord på det som av ulike grunner er blitt utelatt fra grunnfortellingen. Dette vanskelige er blitt karakterisert som det «fortrengte», «tabuiserte», «tvilsomme», «problematiske», og til sist også som «ømme punkter». Omskrivningene er vel et uttrykk hvor problematisk det er å være konkret om det ufortalte. Det er en fortelling der Hjemmefronten har fått en dominerende posisjon som eksponent for den politisk korrekte motstandsviljen som har trumfet alt som kunne oppfattes som problematisk eller upassende, slik som NSBs samarbeid med tyskerne. Historien om deportasjonen av jødene og utnyttelsen av krigsfangene er to slike

⁸⁵⁶ Utvik, Charles, *Krigsfangeleirer i Nordland, Forskningshistorie, bevaringsstatus og forvaltningsstatus i et samtidsarkeologisk perspektiv*, masteroppgave i arkeologi, NTNU, 2012, 81

⁸⁵⁷ Trang-Liljar, Ruth Tove, Registrering av restene av fangeleirer Mo-Drag, foredrag 1. juni 2017 på seminaret Tyngende skinner, Mo i Rana.

tabubelagte historier som derfor falt utenfor den patriotiske fortellingen om okkupasjonen. NSB er et selskap hvis fortid er viklet inn i begge disse historiene. Slike «avvikende» historier kunne ha skapt uorden i en forenklet fortelling basert på motstandskamp og har derfor vært omgitt av taushet eller mangel på interesse. I forskningsprosjektet «In a World of Total War: Norway 1939–1945» oppsummeres virkningen av den dominerende fortellingen ganske kort slik jeg tidligere har vist, nemlig at:

Subjects which did not fit into the patriotic framework, were marginalized [...].⁸⁵⁸

Noe instrumentelt forhold mellom den patriotiske grunnfortellingen og hvordan norske aviser, historikere og andre senere har fremstilt okkupasjonsårene, kan ikke dokumenteres. Men ingen lever i et ideologisk og politisk vakuum, og påvirkningen fra de prioriteringer og valg som ble gjort, må ha vært sterke. I partipressens tid hadde journalistene en langt mindre selvstendig rolle enn i dag. Redaktørene og redaksjonsledelsen gjorde sine prioriteringer basert på de politiske partienes strategiske planer, og særlig gjaldt dette i politisk upassende saker eller andre forhold som kanskje ble oppfattet som unasjonale noe som også kan gjelde kritiske artikler om NSB.

NSB var med på å utnytte krigsfanger både indirekte og direkte noe som også karakteriserer NSBs forhold og tilpasning til det tyske okkupasjonsregimet. Fortielsen av det ubehagelige i NSBs krigshistorie sammenfaller etter min mening med hvordan andre følsomme områder i okkupasjonshistorien er blitt beskrevet, nemlig med en manglende ærlighet om handlinger utført av nordmenn eller norske bedrifter som utfordret den patriotiske historieforståelsen. Dette har påvirket synet på oss selv og vår egen historie. Odd-Bjørn Fure hevder at dersom okkupasjonshistorien hadde inneholdt de neglisjerte og de tabuiserte sidene av okkupasjonsårene, hadde vår «nasjonale habitus» blitt «mindre overspent og mindre preget av prangende selvgodhet».⁸⁵⁹ Denne selvgodheten er blitt forsterket ved at indikatoren for ondskap var det å være tysk eller å ha NS-medlemskap, og med en slik forståelse ble det nærmest umulig å se at også nordmenn som ikke var NS-medlemmer, kunne ha begått uakseptable handlinger. En slik svart-hvit-tenkning innebærer at gråsoner som kan være viktige for å forstå helheten i det som faktisk skjedde, lett kan overses. NSBs ledelse og ansatte etter okkupasjonsårene kan ha gjort sitt for å beskytte seg selv, og muligens også norske myndigheter. Store deler av NSBs ledelse og

⁸⁵⁸ In a World of Total War 1939-1945, www.uit.no.

⁸⁵⁹ Fure, 1999, 43.

ansatte som arbeidet i okkupasjonsårene, fortsatte på sine poster etter mai 1945. Heller ikke de ulike fagforeningene har fortalt om eller beskrevet NSBs samarbeid med okkupantene, noe som kan forklares med et ønske om å beskytte både NSB som selskap, selskapets ledelse fra okkupasjonsårene og eventuelt de fagorganisertes håndtering av forholdene i den perioden.

Bjarne Vik, som overtok som generaldirektør i NSB i mai 1944, spilte en viktig rolle da NSB aksepterte bruk av krigsfanger. Han ble etterforsket for landssvik, men krigsfangene ble aldri en problemstilling under saken mot ham. Til tross for at Vik ikke ble dømt for noe, ble han stengt ute fra NSB etter at riksadvokat Sven Arntzen hadde truet ham med ytterligere rettsforfølgelse. Saken mot Vik tyder på at det var liten interesse for å gå dyp inn i NSBs historie. Det faktum at Vik ikke var nazist og at han heller ikke ble dømt for landssvik ble ikke offentliggjort før i 2015. I 1945 fikk han alt ansvar for NSBs samarbeid med okkupasjonsmakten noe som også har bidratt til at oppmerksomheten er blitt vendt vekk fra NSB og krigsårene.

Hadde riksadvokat Sven Arntzen definert jernbanebygging som militært arbeid fra begynnelsen av da premissene for rettsoppjøret ble lagt, og ikke sivilt, ville det kunne ha ført til en gransking av NSB. Kanskje kunne NSBs forhold til krigsfangene blitt et tema. Historien om landssviksaken mot disponent Alf Prytz Sørvig i entreprenørfirmaet Betongbygg AS i Kristiansand viser derimot at bruk av krigsfanger heller ikke i denne saken ble en problemstilling da Sørvig ble tiltalt for å ha drevet «Utilbørlig ervervsvirksomhet for fienden».⁸⁶⁰ Firmaet brukte sovjetiske krigsfanger «opptil 30 – 40 mann i døgnet» i flere perioder. Beslutningen om at jernbanebygging var av sivil karakter må ha hatt en avgjørende betydning for NSBs omdømme og posisjon etter andre verdenskrig, men også for krigsfangenes plass i NSBs historie og i vår felles fortelling om denne perioden. At jernbanebygging ble betegnet som sivilt arbeid, bidro til å redusere alvorret i det anleggsarbeidet NSB var med på under andre verdenskrig. Riktignok endret den nye riksadvokaten Andreas Aulie beslutningen om at vei- og jernbanebygging var sivilt arbeid da han overtok som riksadvokat i november 1946. Påstanden om at det hadde pågått et sivilt byggeprosjekt hadde allerede bidratt til å nedtone brutaliteten i det militære prosjektet som Nordlandsbanen i realiteten var. Dersom NSBs anleggsarbeid på

⁸⁶⁰ Tiltalebeslutning Statsadvokaten for landssviksaker i Agderfylkene og Rogaland 19. oktober 1948, RA/S-3138/0026/D/Db/L0005/0001

Nordlandsbanen var blitt ansett som militært arbeid allerede sommeren 1945, er det mulig at NSBs rolle hadde blitt vurdert på en annen måte ettersom Haag-konvensjonen slår fast at krigsfanger ikke kan settes til å arbeide med det som defineres som militært arbeid. Det faktum at NSBs ledelse heller ikke besto av medlemmer av NS, må ha spilt en rolle i utformingen av selskapets historie. Det har nok bidratt til en manglende kritisk holdning til NSB og dermed også resultert i mindre oppmerksomhet rettet mot NSBs håndtering av de utfordringer okkupasjonen hadde skapt. Dette må ha påvirket historikeres og andres oppfatning, og dermed også hva som er blitt skrevet om NSBs virksomhet under andre verdenskrig. At ingen norske firmaer eller NSB ble stilt spørsmål eller gransket for bruk av utenlandske fanger, kan ha bidratt til hvordan den norske offentlighet har forholdt seg til krigsfangenes skjebne i Norge. Det må også ha styrket oppfatningen om at historien deres var lite viktig.

Det er forsket svært lite på NSBs virke under andre verdenskrig til tross for at NSB var landets største statseide selskap. Da historieforskningen skulle reetableres ved universiteter og forskningsinstitusjoner etter 1945, kan Hjemmefrontens grunnsyn ha spilt inn da motstandskampen ble et sentralt forskningsfelt.⁸⁶¹ Fraværet av forskning om de norske statsbedriftenes rolle under okkupasjonsårene har derfor vært en viktig årsak til at fangenes plass i NSBs historie er blitt minimalisert. Ole Kristian Grimnes hevdet i 1990 at hele tre generasjoner av okkupasjonsforskere «har fremstått og i virkeligheten agert innenfor, ikke utenfor, det nasjonale konsens-syndrom». Det var en sterk karakteristikk og kritikk av et innsnevret forskningsmiljø.⁸⁶² Dette kan derfor også være en forklaring på at NSBs krigshistorie først ble problematisert i 2004 av en norsk forsker. Historikeren Helge Ryggvik påpekte at det var et gjensidig interessefelleskap mellom NSB og tyskerne, men han gikk ikke videre og foretok ikke en studie av NSB som kunne ha gitt oss en dypere forståelse av hva som lå i dette interessefelleskapet.⁸⁶³ Arkivet etter OT ble ferdig ryddet og ordnet først i 2011. Det sier også noe om manglende prioritering av denne delen av okkupasjonsforskningen. Men selv uten OT-arkivet ville det ha vært mulig å nærme seg NSBs rolle under okkupasjonsårene på en annen måte enn slik statsselskapets krigshistorie stort sett er blitt behandlet og beskrevet. Den manglende forskningen på dette temaet som jeg understreker i kapittel 19, skyldes egentlig ikke mangel på kilder og muligheter, men

⁸⁶¹ Thue, Helsvig, 2011, 14.

⁸⁶² Grimnes, 1990, 119.

⁸⁶³ Ryggvik, 2004, 45.

at interessen eller ønsket om å søke kunnskap om NSBs krigshistorie, derunder bruken av krigsfanger, har åpenbart vært liten uansett hva årsaken til dette enn måtte være.

Avisene har i stor grad fulgt den versjonen norske myndigheter presenterte om de sovjetiske krigsfangene, og de har med noen unntak bidratt til at NSB har sluppet å bli koblet til utnyttelsen av dem. Som jeg har påpekt i kapittel 16, etter å ha gjennomgått avisenes dekning av blant annet NSB og krigsfangene, så har NSB fått få konkrete eller kritiske spørsmål om andre verdenskrig og en mulig forklaring på dette kan være at det har vært en konsensusforståelse om at NSB ikke foretok seg noe kritikkverdig under okkupasjonsårene. Dette kan ha ført til at NSB har blitt «fredet» fordi selskapet som statsbedrift både representerte og tjente norske interesser. Ønsket om å samle nasjonen om noen enkle mål og tenke fremover rett etter tyskernes nederlag, må trolig også ha påvirket avisers og andres prioriteringer angående hva som var viktig. Avisene bidro dermed til å befeste og videreføre en dominerende patriotisk fortelling om Norge og andre verdenskrig. Det var knapt plass til krigsfangenes historie, den var ikke oppbyggelig, og det er ingen kritiske spørsmål til NSB om krigsårene i de avisene jeg har gjennomgått.

Flere NSB-ansatte har riktig nok, i ulike fora rett etter at okkupasjonen var over, fortalt at det var krigsfanger på jernbaneanlegget, og at NSB blant annet hadde arbeidsledelsen under anleggsarbeidet. Enkelte NSB-ingeniører som arbeidet på Nordlandsbanen, har i visse sammenhenger skrevet og fortalt om arbeidet på banen og til en viss grad om krigsfangene. Dette er derimot i mindre grad blitt lest eller plukket opp av offentligheten og deres fortellinger er kanskje heller ikke blitt tatt på alvor.

Gjennomgangen av bøker, forskningsbaserte tekster og aviser som jeg har redegjort for i kapittel 19, viser at historien om NSB under andre verdenskrig har vært dominert av en fremstilling basert på en oppfatning om at NSB klarte de utfordringene som okkupasjonen stilte selskapet overfor så godt det lot seg gjøre. NSBs forhold til krigsfangene og kollaborasjon med det tyske okkupasjonsregimet har knapt vært et tema før 2000 slik alternative beretninger om NSBs historie på samme måte først fikk gjennomslag etter år 2000. Ser vi hele denne perioden under ett, er derfor NSBs krigshistorie en historie som ukritisk er blitt godtatt av norsk offentlighet de fleste årene etter 1945, med noen viktige unntak.

Det er særlig to politiske hendelser eller forhold som ytterligere har bidratt til en svekkelse av krigsfangenes plass i NSBs og også i vår krigshistorie. Arbeidet i den norsk-sovjetiske

krigsfangekommisjonen er allerede tatt med som en faktor som har bidratt til taushet om krigsfangene. Den andre viktige politiske faktoren er Operasjon asphalt, som ble gjennomført i 1951 og som jeg i likhet med arbeidet i den norsk-sovjetiske kommisjonen tar for meg i kapittel 15. Disse to hendelser, må etter min mening studeres i sammenheng. Det er først da man kan forstå deres effekt på forståelsen og fremstillingen av de sovjetiske krigsfangenes historie i Norge. Sovjetiske graver i Nord-Norge ble åpnet og likene fraktet til en massegrav på Tjøtta. Den ufølsomme og brutale måten det hele skjedde på, understreket at det var liten grunn til å vise de døde fangene respekt, de ble betraktet som verdiløse enten de var levende eller døde. Operasjonen hadde også andre konsekvenser. «Rent fysisk sett fjernet oppgravingen og ødeleggelsene det eneste som kunne danne grunnlaget for et verdig og varig minne om skjebnen til de tusener av sovjetiske krigsfanger som mistet livet i Norge i løpet av krigsårene», hevder Marianne Neerland Soleim.⁸⁶⁴ Arbeidet fangene hadde utført under okkupasjonsårene, omstendighetene som førte til at de kom til Norge, og det faktum at over 10 000 av de sovjetiske fangene døde i Norge under forferdelige forhold, var med ett glemt.⁸⁶⁵ Krigsfangenes minne kan ha blitt ytterligere svekket ved at forholdet mellom Norge og Sovjetunionen utviklet seg i negativ retning etter at Norge ble medlem av NATO. Alt som hadde med Sovjetunionen å gjøre, ble rammet av det fiendebildet som ble skapt under den kalde krigen, noe som også kan ha redusert interessen for de sovjetiske krigsfangenes historie og konkret hva de arbeidet med i Norge.

Konklusjon:

En rekke politiske avgjørelser, forskningsmessige og juridiske prioriteringer har gjensidig forsterket hverandre og bidratt til at krigsfangenes historie ikke er blitt ivaretatt og har derfor ikke fått den plassen i fortellingen om Norge og okkupasjonsårene som de hadde fortjent. Leirene krigsfangene bodde i langs Nordlandsbanen er det få spor igjen av enten fordi de er blitt rasert eller fordi naturen har fått lov til å overta. Gravene til de døde fangene ble tømt under Operasjon asphalt og flyttet og sporene etter dem fjernet. Tilknytningen til stedet der fangene arbeidet, der de døde, der de bodde og der de ble gravlagt, eksisterer ikke lenger.

⁸⁶⁴ Neerland Soleim, 2016, 241.

⁸⁶⁵ Hatlehol, 2015, 243.

NSBs samarbeid med okkupantene kan oppfattes som en parallell til Statens Vegvesens krigshistorie. Vegvesenet brukte jugoslaviske politiske fanger til å bygge vei under andre verdenskrig. Disse fangene ble behandlet enda dårligere av tyske og norske fangevoktere enn de sovjetiske fangene, fordi de ikke hadde status som krigsfanger. Det førte til at de jugoslaviske fangene ble utsatt for mer brutalitet og at flere av dem døde enn de sovjetiske. De to statsbedriftene beholdt sine norske ikke-nazistiske ledere under andre verdenskrig. De to bedriftene ble heller ikke infiltrert av NS-medlemmer i særlig grad. NSB og Statens Vegvesen var svært viktige for Norge etter 1945. De ble beskyttet av grunnfortellingens vide rammer for hva som ble definert som patriotisk og nasjonalt, noe som ytterligere ble forsterket av den juridiske beslutningen om at de hadde bedrevet sivilt arbeid. Bygging av veier og jernbane var avgjørende for tyskerne, men også av uvurderlig nytte for Norge som nasjon under og etter andre verdenskrig. Påstanden om at NSB og at Statens Vegvesen hadde bedrevet sivilt arbeid ga dem ansvarsfrihet for å ha arbeidet på Nordlandsbanen for NSB og for Statens Vegvesens samarbeid med Wehrmacht og OT. Det festet seg ikke noe ekstraordinært fra okkupasjonstiden på NSB, og forholdet mellom NSB og fangene ble et ikke-tema.

Den dominerende oppfatningen gjorde det vanskelig å håndtere flere innfallsvinkler til krigshistorien enn grove kategoriseringer, rett og slett fordi okkupasjonen var så kompleks og stilte alle overfor store utfordringer jo lenger den varte. Det innebar at grupper og problematiske handlinger som brøt med grunnfortellingens krav, ble marginalisert eller utelatt da okkupasjonen var over og skulle oppsummeres. Her kom også krigsfangene i klemme. Rettssystemet maktet etter alt å dømme heller ikke å forholde seg til to konfronterende offerhistorier; Norge som nasjon var et offer i Adolf Hitlers krig, men samtidig hadde nordmenn uten NS-medlemskap på ulike måter bidratt til overgrep fra okkupantens side. Det ble ikke plass til to ulike roller som sto imot hverandre, og som i verste fall kunne nøytralisere den viktigste, nemlig at Norge og nordmenn hadde lidd voldsomt, og at landet var utpint og ødelagt av okkupasjonen. Ettersom denne modellen krevde at både heltene, nasjonen, gode nordmenn og voldsutøverene var klart definert, ble det vanskelig å diskutere utenfor rammen. Norske jøder var ofre, men slapp ikke inn i den norske varmen.⁸⁶⁶ De sovjetiske krigsfangene ble til tross for sin innsats og lidelser også utestengt fra historien.⁸⁶⁷ At utnyttelsen av krigsfangene heller ikke ble rettslig gransket,

⁸⁶⁶ Kopperud, Levin, 2010, 292–302.

⁸⁶⁷ Hatlehol, 2015, 243.

har resultert i en ytterligere forenkling av oppfatningen om hvem som var ofre under i Norge under andre verdenskrig, og til en innsnevring av selve forståelsen av kollaborasjonens dybde og omfang. I kapittel 15 fastslo jeg Operasjon asfalt hadde hatt en ødeleggende effekt på de sovjetiske fangenes historie og vel også rykte. De døde fangene ble med dette objekter uten historie, uten identitet eller navn og derfor også uten rett til ære eller respekt. Operasjon asfalt bidro til at krigsfangenes historie og skjebne ble løsrevet fra det arbeidet de hadde utført, og hvem de hadde arbeidet for. I dette tilfellet NSB.

NSBs taushet om sitt forhold til krigsfangene har fått en dobbel effekt. Den har svekket krigsfangenes plass i historien, men også beskyttet NSB mot sin egen historie. Slik har NSB et ansvar for marginaliseringen av krigsfangenes historie. Hvordan forholdet mellom det tyske okkupasjonsregimet og NSB utviklet har uten tvil også påvirket at krigsfangene ikke har fått noen plass i NSBs historie. Kollaborasjon og bruk av krigsfanger er to sider av samme historie. At NSB ignorerte krigsfangene har uten tvil også ført til at heller ikke andre har tatt dem med når denne delen av historien skulle skrives. En sammenhengende lenke av, taushet, fortielse, ubevisste og bevisste handlinger og politiske begrunnelser kombinert med journalister, historikere og forfatteres mangelfulle fremstillinger og manglende forskning, har derfor etter alt å dømme vært med på å konstituere en historie om krigsfangenes innsats under byggingen av Nordlandsbanen hvor NSB fremstår som uten ansvar for fangenes skjebne. NSBs krigshistorie slik den er ønsket fortalt fra NSBs side, er langt på vei en kanonisert heltehistorie hvor NSBs fremstår som en etat som har stått rank og fast og samlet mot nazister og overmakt.

Det fremstår som om NSBs-ledelsen i mange år har hatt liten vilje til å forstå sin egen krigshistorie. Grunnen kan være at det ville kreve en konfrontasjon med fortiden og dermed også med NSBs selvforståelse. Tausheten om NSBs samarbeid med okkupantene startet derfor med at NSB selv valgte taushet. Den politiske og strategisk motiverte tausheten er derfor svært viktig her. Denne tausheten er den avgjørende grunnen til marginaliseringen av krigsfangenes historie på Nordlandsbanen og at de er blitt utelatt fra NSBs og vår krigshistorie. Dette er noe som også bekreftes av min gjennomgang aviser, bøker og forskningsbaserte tekster som jeg redegjør for i avhandlingens del 4. NSBs positive fortelling om seg selv har festet seg, ikke bare i NSB, men også i det offentlige rom. Denne fremstillingen har vist seg å være vanskelig å bryte fordi mange kanskje ønsket at NSBs historie var et eksempel til etterfølgelse om hvordan et selskap kan klare

seg mot en overmakt. De sovjetiske krigsfangene hadde få muligheter til å nå frem i møte med en slik dominerende og overbevisende fortelling og ble derfor ekskludert fra NSBs historie om okkupasjonen. Det var ingen plass til dem i NSBs historie.

Videre forskning:

Arbeidet med avhandlingen har vist at temaer som eksempelvis økonomisk og pragmatisk kollaborasjon under okkupasjonsårene er et rikt og mangfoldig tema som også åpner for studier i etiske og moralske valg som fremstår som allmenngyldige. Den tyske historikeren Robert Bohn har kritisert Norge for at det er blitt forsket alt for lite på de økonomiske konsekvensene av den tyske okkupasjonen i Norge.⁸⁶⁸ Selv så mange år etter 1945 er det mye ugjort forskning på de årene alt ble satt på en prøve i vårt land.

Her er noen temaer det ville vært interessant å forske videre på:

Erstatningsdirektoratet: Dette direktoratets historie er ikke skrevet. Det samme gjelder Direktoratet for fiendtlig eiendom. Begge disse direktoraters virke spilte en avgjørende rolle under arbeidet med det økonomiske landssvikoppgjøret. En studie av disse direktoratenes, og særlig Erstatningsdirektoratets, virksomhet kan kaste lys over årsaken til at denne delen av rettsoppgjøret ble så beskjedent.

Sivilt/militært: Det er god grunn til å forske videre på hvordan det hadde seg at riksadvokat Sven Arntzen besluttet at bygging av jernbane og veier ble definert som sivilt og ikke militært arbeid. Beslutningen fikk konsekvenser for statens to viktigste utbyggere av nettopp vei og jernbane. Dette er et tema som ikke bare handler om NSB og Statens Vegvesen, men også om hvordan rettsvesenet og Norge håndterte denne delen av rettsoppgjøret og overgangen mellom krig og fred. Spørsmålet er hvordan riksadvokat Aulies beslutning om å endre beslutningen om at vei- og jernbanebygging var sivilt arbeid til at det ble ansett som militært arbeid, ble mottatt av rettsvesenet, og hvilke følger dette eventuelt fikk.

Genève-konvensjonen: I 1931 stemte et enstemmig Storting for å ratifisere konvensjonens regler for behandling av krigsfanger. Denne ratifiseringen ble ikke fulgt opp. Hvorfor skjedde ikke det? Dette er en viktig del av vår rettshistorie som er lite kjent.

⁸⁶⁸ Bohn, 199, 129

Kilder og litteratur

Utrykte kilder:

- Frøland, Hans Otto, OT som byggherre i Norge under okkupasjonen, bearbeidet og (foreløpig) versjon av foredrag 22.10. 2015 på Agderseminaret 2015, Kristiansand
- Grimnes, Ole Kristian, Veien ut av krigen, foredrag i Universitetet i Oslos gamle festsal, Oslo, 7. desember 2015
- Rinde, Harald, Mellom frykt og fristelser i Nordland under okkupasjonen, paper til Norske historiedager i Bodø, 2.–6. mai 2104
- Trang-Liljar, Ruth Tove, Registrering av restene av fangeleirer Mo-Drag, foredrag 1. juni 2017 på seminaret Tyngende skinner, Mo i Rana
- Westlie, Bjørn, Krigsfangene og pressen, bidrag til Norsk medieforskerlags konferanse i Kristiansund 18.–19. oktober 2012
- Westlie, Bjørn, NSB og okkupasjonen: En drøfting av profesjonsforståelse i møte med en overmakt, Essay, eksamensoppgave, Profesjonsteori, Senter for profesjonsstudier (SPS), HiOA, januar 2017

Riksarkivet:

L-saker:

- RA/L-sak Oslo Politikammer Hnl. 117 (Bevisets stilling) Bjarne Vik, Ad. sak nr. 2606 / Bjarne Vik.
- RA/L-sak, Oslo politikammer, Dnr. 3105, Adolf Jahr.
- RA/Landssviksak Oslo politikammer, Dom 511, Tormod Hustad.
- RA/L-sak, Oslo politikammer, Dom 4233 – Jens Gustav Bonde.
- RA/L-sak, Oslo Politikammer, Henlagt bevisets stilling, hnr. 2024 – Kristian Løken.
- RA L-sak Kristiansand Politikammer, dommer anr. 75/45 – Alf Prytz Sørvig
- RA/S-3138 001/D/Da L0633, Dnr. 3299 Hans Skarphagen L-arkivet Oslo Politikammer.

Diverse Riksarkivet:

- RA/S-3138/0026/D/Db/L0005/0001 Tiltalebeslutning Statsadvokaten for landssviksaker i Agderfylkene og Rogaland 19. oktober 1948.

RA/UD 27 1/18, Den norsk-sovjetiske kommisjon krigsfangekommisjon Nord-Norge–
Trøndelag, boks 10556 A, bind 2.

RA/ OT Einsatzgruppe Wiking 2188/Hg-L0003/0009.

RA/OT Einsatzgruppe Wiking Serie H Div. arkivmateriale Hg OT materiale L0001. Rapport
datert 29. oktober 1942.

RA/RAFA-2188/Hg-L0001/0003 OT Nordlandsbanen 1944–45, Bahnbau Mo–Fauske
1942–43, Eisenbahnbau Nord-Norwegen

RA/OT Einsatzgruppe Wiking, serie H Div. arkivmateriale Hg OT materiale Nordlandsbanen
1944–45

RA/OT Einsatzgruppe Wiking serie H Diverse arkivmateriale, Hg OT materiale boks Hg
L0001, 3–4. Kaptein Arnoldys rapport 15. oktober 1942.

RA/ OT Einsatzgruppe Wiking Serie H Div. arkivmateriale Hg OT materiale L0001. Rapport
datert 29. oktober 1942.

PA-0642 Sol i arbeid

RA/PA-0642/X/L0037/0017; Rundskriv nr.5 Spørreskjema til arb.leirene

RA/RAFA-2174/E/Ec/Eci/L0106/0005;5. Sol i Arbeid, Tidsskriftet I Fritiden, 1943–1944

RA/S-1560/F/Fc/L0291/0015; Sak nr. 3110. Sol i Arbeid

IRAF A-2174 Tyske arkiver, Reichskommissariat

RA/RAFA-2174/E/Eh/L0002; Hauptabteilung Verwaltung. Aktenpläne.

Geschäftsverteilungspläne

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

RA/RAFA-2188/2/H/Hg/0001; Baneanlegget Stavanger-Moi

RA/RAFA-2188/2/H/Hg/0002; Nordlandsbanen

RA/RAFA-2188/2/H/Hg/0002; Nordlandsbanen

RA/RAFA-2188/2/H/Hg/0003; Bahnbau Mo-Fauske

RA/RAFA-2188/2/H/Hg/0005; Nordlandsbanen-Bahnhofs-Lagepläne

RA/RAFA-2188/2/H/Hg/0006; Nordlandsbanen-Vollspur Skoganvarre-Nyborg

RA/RAFA-2188/2/H/Hg/0007; Bahnbau Fauske-Korsnes-Energianlagen

RA/RAFA-2188/2/H/Hg/0009; Nordlandbahn Mo-Fauske

RA/RAFA-2188/2/H/Hg/0009; Nordlandbahn Mo-Fauske

RA/RAFA-2188/2/H/Hg/0014; Nordlandsbanen-oversiktsplaner
RA/RAFA-2188/2/H/Hg/0023; Nordlandsbanen-tunnelarbeid
RA/RAFA-2188/2/H/Hh/0004; Organisasjonsoversikter for OT (Nr. 89-IV
RA/RAFA-2188/2/H/Hh/0005; Telefon- og personallister (Nr. 89-V
RA/RAFA-2188/2/H/Hh/0009; Arbeidskraftoversikter pr. 25.1.1945 (nr. 90-II
RA/RAFA-2188/2/H/Hh/0010; Arbeidskraftoversikter pr. 25.7, 25.8., 2.9. og 25.9.1944
(nr. 90-III

S-1543 Erstatningsdirektoratet

RA/ S – 1543/De/L0051, Opplysninger om økonomisk landssvik. Svar fra NSB 3. april 1946.
RA/ S – 1543/De/L0051. Brev fra samferdselsminister Nils Langhelle til
Erstatningsdirektoratets økonomiske avdeling, 4. mai 1946.
RA/S – 1543/De/L0057, Erstatningsdirektoratet, Økonomisk 2. Avdeling, 1944.
RA/S – 1543/Da/L0042, Erstatningsdirektoratet, stenografisk referat fra Riksadvokaten og
Erstatningsdirektoratets kurs 4–8. juni 1945, RA/S-1560/G/L0270A; Kontrollrapport
nr. 2000 - 4897
S-1566 Undersøkelseskommissjonen av 1945
RA/S-1566/D/Db/L0010/0002; Hindahl, Olav-statsråd
RA/S – 1543/Da/L0042, Frisvold, Paal, Alminnelige betraktninger vedrørende den militære
betydning av veg- og jernbanebygging, i Norge under okkupasjonsårene, 19.
november 1946.

S-1619 Norges Statsbaner, Baneavdelingen B

RA/NSB/Baneavdeling, journalsaker 2600–2715, boks 1307. Skriv fra Oslo Trygdekasse, 24.
januar 1944.
RA/NSB/Baneavdeling, j.nr. 3700–3750, boks 1314. Jernbanens anleggsarbeidere, NSBs
Hovedstyret
RA/S-2945/Dg/L0330, Arbeidskraft til NSBs verksteder, brev 6. mars 1943 til Direktoratet
for Arbeidsformidling og Arbeidsløshetsstrygd, Mappe NSB

S-2799 Næringsdepartementet, Ministerens kontor

RA/S-2799/D/Da/Daa/L0012

RA/S-2945 Direktoratet for arbeidsformidling og arbeidsløshetsstrygd

RA/S-2945/Dg/L0330, Arbeidskraft til NSBs verksteder, brev 6. mars 1943 til Direktoratet
for Arbeidsformidling og Arbeidsløshetsstrygd, Mappe NSB

RA/S-2945/D/Dg/L0330; D-Formidlingsvirksomheten

S-4144 Norges Statsbaner, Baneavdelingen, Jernbaneanleggenes sakfører

RA/S-4144/E/Ea/L2887; Anlegget Mo - Bodø

S-4263 Norges Statsbaner, Trafikkavdelingen

RA OT Einsatzgruppe Wiking, serie H Div. arkivmateriale Hg OT materiale Nordlandsbanen

RA/ NSB Trafikkavdeling 1943, Journalsaker 3200–3450, boks 1266.

RA/NSB Trafikk, B-kopibøker nov. 1942–des. 1942, BC 0128.

RA/S-2945/Dg/L0330.

RA/NSB Trafikkavdelingen, journalsaker 1–1500, 1943, Da 455.

RA/ NSB Trafikkavdeling 1943, Journalsaker 3200–3450, boks 1266.

RA/ NSB Trafikkavdeling, S-4263/B/Bo/LO0128RA/S-4263/B/Bc/L0128; Kopibok;

RA/S-4263/D/Da/L0454; Journalsaker 1-4105 (slutt)

RA/S-4263/D/Da/L0455; Journalsaker 1-1500

Bundesarchiv Berlin

R 5 Anh. 1/Reichsverkehrsministerium, Sammlung Sarter

R 5 Anh. 2/Reichsverkehrsministerium, Sammlung Kreidler

Norges Hjemmefrontmuseums arkiv og bibliotek

Rundskriv L. nr. 111, fra Riksadvokaten, NP/W, R.L.j.nr. 16469/46, Paal Frisvolds

betenkning, Alminnelige betraktninger vedrørende den militære betydning av veg-

og jernbanebygging i Norge under okkupasjonsårene, Hærens Overkommando, 19. november 1946, Rundskriv fra Riksadvokaten L. nr. 111, NHM-8/6/L0007, Arkiv etter Magne Skodvin, FO II, boks 31 1945–47, Hjemmefrontmuseets arkiv og bibliotek.

Statsarkivet, Trondheim

SA/NSB 5. 005 – 6. 002, Politi, presse, militærsaker, fangeleirer, Boks 110, Hylle
D/1/1/5/0/1/6

SA/NSB/Ellingsve-arkivet samlet i følgende bokser: Jernbanebygging i Norge under krigen.

Boks 1 – 5: Norges Statsbaner, Hovedstyrets brev 8. august 1941, Mappe 3, Mosjøen – Mo, mappe 4, Fauske – Korsnes, Øverlands arkiv, mappe 5, Mo – Bodø

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

Boks 12 – 19: Mappe 12, Krigsfangene, mappe 13, Div. litteratur, Fin Hvoslef, Nordlands samferdselshistorie, mappe 18, Korrespondanse, mappe 19, Narvik – Kirkenes. Tyske planer, norske planer

Mapper med notater, foredrag og brev; Faye, Øverland, Ytter, Kielland, Norges Statsbaner, Hovedstyrets brev 8. august 1941 Hvoslef, 1940, rapport utarbeidet av Fin Hvoslef
Brev fra Arvid Ellingsve til NSBs Hovedadministrasjon 20.10.1986, usortert mappe,

Statsarkivet, Kristiansand

DA/ 738, 2. 1. 62, NSB Krigshistorie 1941–1989. Fra Norges Statsbaner Hovedstyret Sak
Norges Statsbaner krigshistorie 1940–45

DA/ 738, 2. 1. 62, General Bergs redegjørelse, 6. desember 1961, 4, NSB Krigshistorie 1941–
1989

Jernbaneverkets bibliotek (nå Bane Nor), Oslo

NSBs GD-sirkulære nr. 1 1941, 1. november 1941, Jernbaneverkets bibliotek.

Stortingdok. vedrørende NSB, Stortinget 29. mai 1946, Endringene i instruksene for
Statsbanens forvaltning, 855.

Sirkulære Norges Statsbaner. Generaldirektøren J. nr. 23/45 A. 11. mai 1945.

NSB Sirkulære fra NSBs Hovedstyre 1942.

Bech, Adolf, Sentralkontorets virksomhet under krigen, NSB, 1962.

Ellingsve, Arvid, Nordlandsbanens sluttrapport Mo–Bodø, NSB, 1982.

Kolsrud, Birger, Jernbanebyggingen i Norge under krigen, notat 18. juni 1945.

Jernbanemuseets bibliotek, Hamar

B-sirkulære nr. 58/1943 Russiske krigsfanger, usortert mappe.

Brevveksling mellom Arbeidsdepartementet, Innenriksdepartementet og NSBs Hovedstyre 1940–1941, usortert mappe, Krigen 1940–1945.

Statskalendrene for årene 1941–1946.

Mapper med avisutklipp om NSB-personalia

Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek

Norsk Jernbaneforbund 42de landsmøte 1945, Protokoll over forhandlingene

Rana museums bibliotek, Mo i Rana

Brev Norges Statsbaner Hovedstyret, J. Nr 215/41, Arkiv etter Arne Langvik-Hansen

Varanger museum

Protokoller fra kommisjonen 31. januar 1947 UD, del 3 i perm 4, Krigshistorisk materiale
Protokoll av 31. januar 1947 over undersøkelser som er foretatt av Den norsk-sovjetiske kommisjon om forholdene for de sovjetiske krigsfanger i Norge og deres arbeid i krigsårene 1941–45, Krigshistorisk materiale, innsamlet av Johan B. Siira og Erik Bolstad.

Trond Johansens private arkiv

Brev fra Der Wehrmachtsbefelshaber Norwegen 2. oktober 1940. Kilde: Trond Johansens privatarkiv.

Aviser

Aftenposten 14, 16, 19, 22, 26, 28. 29, 31 mai 1945. 8. september 1951, 8. mai 1970, 18. august 1998, 28. mars 2009

A-magasinet: 27. februar 2015

Dagens Næringsliv: 20. november 2011

Dagbladet: 30. april 1988

Dagsavisen 27. februar 2013.

Klassekampen: 28. februar 2015

Helgeland Arbeiderblad: 28. september 1945

Lofotposten: 9. mars, 19. april 1951.

Nordlands Fremtid: 30. mai, 13. juni 1945, 6., 8. mai 1970, 6., 8. mai 1995

Nordlands Folkeblad: 21. september, 5. oktober 1945

Nordlys: 27. februar 2015

Rana Blad: 13. mars, 1950, 20. juli, 23. juli, 24. juli, 4. august, 24. august, 5, 6, 8. oktober 1987

Verdens Gang (VG) 18. juli 1945, 20. september, 26. september 1951, 2. november, 3, november 1951 3. mars 1961, 12. oktober 2010, 26. november 2015.

Atekst/Retriever:

Digitalbase med ca. 300 norske aviser og publikasjoner

Nasjonalbiblioteket:

NBs digitale avisbase og mikrofilmarkivet over norske aviser.

Radioarkiv:

Hvoslef, Fin, NRK, Anleggsarbeidet på Nordlandsbanen under siste krig, opptaksdato 28. januar 1946, sendt 13. juni 1946, Nasjonalbibliotekets digitale arkiv.

Lindholm, Magne, Kirkegårdskrigen, radiodokumentar P2, 8. september 1996

Løken, Kristian, 20. juni 1945, NRK, Nasjonalbibliotekets digitale arkiv.

Kronprins Olavs tale ved minnesmerket for sovjetiske krigsfanger, NRK 7. november 1947, Nasjonalbibliotekets digitale arkiv.

Bøker og artikler:

- Allern, Sigurd, *Journalistikk og kildekritisk analyse*, Cappelen Damm Akademisk, 2015
- Amundsen, Hans, *Norsk Jernbaneforbund gjennom 60 år*, Norsk Jernbaneforbund, 1952
- Anderson, Benedict, *Forestilte felleskap: refleksjoner omkring nasjonalismens opprinnelse og spredning*, Spartacus forlag, 1996
- Andersen, Ketil Gjølme, *Flaggskip i fremmed eie. Norsk Hydros historie*, Pax Forlag, 2005
- Andreassen, Dag K., *Ingeniørenes organisasjon. Teknologens valg, NITO 1936–2006*, NITO, 2006
- Arntzen, Sven, *De økonomiske landssviksaker. Foredrag holdt 5. september 1946 i Den Norske Dommerforening*, 1946, *Riksadvokatens medelsesblad nr. 23, 2. Årgang*, 1946
- Andenæs, Johs., *Det vanskelige oppgjøret*, TanumAschehoug forlag, 1998
- Arvesen, Hans Hartveit, *Oppportunisme, kollaborasjon og rettsoppgjør. Hvorfor noen krigsprofitører ble dømt strengere enn andre etter okkupasjonen 1940–1945. Belyst ved tilfellet Ditlef Lexow*, Masteroppgave i historie, NTNU, 2014
- Aukrust, Tor / Bjerve, Petter Jakob, *Hva krigen kostet Norge*, Dreyers Forlag, 1945,
- Avalon Project, *Documents in Law, History and Diplomacy*, www.avalon.law.yale.edu.
- Bachelier, Christian, *The SNCF under German occupation 1940–1944*, SCNCF and AHICF, 1996, 2010
- Bak, Sofie Lene, *Jødeaktionen oktober 1943. Forestillinger i offentlighet og forskning*, Museum Tusculums Forlag, 2001
- Bak, Sofie Lene, *Between tradition and New Departure: The dilemma of Collaboration in Denmark*, i *Collaboration With the Nazis. Public discourse after the Holocaust*, Roni Stauber (red.), Routledge Jewish Studies Series, 2011
- Barfoed, Niels (red.), *Samarbejde i Modstand – et stadig dilemma*, Bo Lidegaard deltar som samtalepartner i boken, Gyldendal, 2006
- Bastiansen, Henrik G., *Kort innføring i mediehistorisk metode*, *Mediehistorisk Tidsskrift*, nr. 27, 2017
- Bauer, Yehuda, *IHRA Honorary Chairman Statement on Polish Legislation* IHRA webside 1. februar, 2018 <https://www.holocaustremembrance.com/statements/ihra-honorary-chairman-statement-polish-legislation>
- Bauerkämper, Arnd, *Beyond Resistance versus Collaboration From Patriotic Memory to a Universalistic Narrative?*, i Arnd Bäuerkamper, Odd-Bjørn Fure, Øystein Hetland,

- Robert Zimmermann (red.), Klartext Verlag, 2014
- Bauman, Zygmunt, *Moderniteten og Holocaust*, Bokklubben, 2006
- Beech, John, G., The differing development paths of Second World War concentration camps and the possibility of an application of a principle of equifinality, i *Materiel culture, The archeology of twentieth-century conflict*, John Scofield, William Gray Johnson and Colleen M. Beck (red.), Routledge, 2002
- Bennett, Rab, *Under the Shadow of the Swastika*, New York university Press, 1999
- Bergh, Trond, Espeli, Harald, Sogner, Knut, *Brytningstider. Storselskapet Orkla 1654–2004*, Orion Forlag, 2004
- Berulfsen, Bjarte / Gundersen, Dag, *Fremmedordboka*, Kunnskapsforlaget. Femtende utg., 1986
- Bjerkvik, Harry, Polarbanen. En billeddokumentasjon, Jernbanen mellom Fauske og Narvik, produsert 2007, 2013, www.OT.polarbanen.no
- Bjørnhaug, Inger, Halvorsen, Terje, *Medlemsmakt og samfunnsansvar, 1935–1969*, Pax forlag, 2009
- Bjørnstad, Erik, Anlegg av jernbane i Øvre Saltdal, i *Saltdalboka*, 1986
- Bohn, Robert, Reichskommissariat Norwegen. «Nationalsozialistische Neuordnung» und Kriegswirtschaft, Beiträge zuer Militärgeschichte Band 54, Eine Publikation des Militärgeschichtlichen forschungsamtes in R. Oldenbourg Verlag, 2000
- Bohn, Robert, Det tyske Rikskommissariatet i Norge 1940–1945, i *I krigens kjølvann*, Stein Ugelvik Larsen (red.), Universitetsforlaget, 1999
- Brakstad Veiden, Ingjerd, Okkupasjon, motstand og myter – Den patriotiske minnekulturen og jødeforfølgelsene, *Fortid: 2*, 2007, 12
- Brakstad, Ingrid Veijden, *Jødeforfølgelsene i Norge: omtale i årene 1942–1948: framstilling utvalg aviser og illegal presse*, Masteroppgave, NTNU, 2006
- Brandal, Nikolai, *Eit politisk strafferettsleg oppgjer: Det norske arbeidarpartiet og etterkrigsoppgjeret 1945–50*, Hovedfagsoppgave i historie, UiO, 2002
- Braudel, Fernand, *The Mediterranean and the Mediterrean World in the Age of Philip II*, William Collins and Harper & Row, 1977 i Benedict Anderson, *Forestilte felleskap: refleksjoner omkring nasjonalismens opprinnelse og spredning*, Spartacus forlag, 1996
- Broch, Ludivine, *Ordinary workers, Vichy and the Holocaust*, Cambridge University Press, 2016
- Brochmann, Grete, Kjelstadli, Knut, *Innvandringen til Norge 900–2010*, 2014, Pax forlag

- Brodersen, Randi Benedikte, Jebsen Bråten, Fredrik, Reiersgaard, Anders, Slethei Kolbjørn, Agotnes, Knut, *Tekstens autoritet, Tekstanalyse og skriving i akademia*, Universitetsforlaget, 2007
- Brubaker, Rogers, In the name of the Nation: Reflections on Nationalism and Patriotism, *Citizenship Studies* 8 (2), 2004, 120
- Bruland, Bjarte, *Forsøket på å tilintetgjøre de norske jødene*, hovedfagsoppgave i historie, UiB, 1995
- Bruland, Bjarte, Landet skulle tømmes for jøder, *Aftenposten*, 26. november, 2015
- Bryne, Arvid, *Vi sloss for Norge*, J. W. Cappelens Forlag, 2007
- Budrass, Lutz, *Adlern und Kranich. Die Lufthansa und ihre Geschichte 1926–1955*, Blessing Verlag, 2016
- Budrass, Lutz, Historiker Budrass: Die Lufthansa machte mit ihre Zwangsarbeitern Gewinn, dw.com, 15. mars 2016
- Bue, Svein, Det økonomiske oppgjøret, i *Et rettferdig oppgjør? Rettsoppgjøret i Norge etter 1945*, Hans Fr. Dahl, Øystein Sørensen (red.), Pax forlag, 2004
- Bull, Edvard, *Klassekamp og felleskap 1920–1945. Norges historie*, bd. 13, J. W. Cappelens Forlag, 1981
- Bundgård Christensen Claus, Lund Joachim, Wium Olesen Niels, Sørensen Jakob, *Danmark besat. Krig og hverdag 1940–45*, 4 rev. utg., 2. opplag, Informations Forlag, 2015
- Buruma, Ian, *Vekten av skyld*, Forlaget Press, 2016
- Buruma, Ian, *År Null*, Forlaget Press, 2015
- Børrehaug Hansen, Trond, *Samholdsviljen skal verket bære. Norsk Jernbaneforbund 1952–82*, Norsk Jernbaneforbund
- Børrehaug Hansen, Trond, Gundersen, Håkon og Sando, Svein, *Jernbanen i Norge*, Pax Forlag, 1980
- Christensen, Chr. A.R., *Okkupasjonsår og etterkrigstid, Vårt folks historie, bind. 9* (red. Coldevin, m.fl.), Aschehoug forlag, 1961
- Christensen, Chr. A.R., *Norge under okkupasjonen 1940–45*, Fabritius & Sønner, 1965. Oppdatert versjon 2011, Nova Forlag.
- Christie, Nils, *Fangevoktere i konsentrasjonsleire: En sosiologisk undersøkelse av norske fangevoktere i serberleirene i Nord-Norge i 1942–43*, Pax forlag, 1972
- Christie, Nils, *Fangevoktere i konsentrasjonsleire*, Pax forlag, 2010

- Clausen, H. P., *Hva er historie?*, Fakkell, Gyldendal Norsk Forlag, 1968
- Coast, John, *Railroad of Death*, Myrmidon, 5. utgave, 2014
- Cohen, Stanley, *States of Denial*, Polity Press, 2001
- Coldevin, Axel, *Mo prestegjeld etter 1850*, Rana Bygdebok, 1965
- Connerton, Paul, Seven types of forgetting, *Memory Studies*, 1: 59, Sage, 2008
- Corell, Synne, *Krigens ettertid. Okkupasjonshistorien i norske historiebøker*, ph.d.-avhandling, Institutt for arkeologi, konservering og historie, Det humanistiske fakultet, Universitetet i Oslo, 2009
- Corell, Synne, *Krigens ettertid. Okkupasjonshistorien i norske historiebøker*, Scandinavian Academic Press, 2011
- Corell, Synne, The Solidity of a National Narrative. The German Occupation in Norwegian History Culture i *Nordic Narratives of the Second World War: National Historiographies Revisited*, Stenius, Henrik, Mirja Österberg & Johan Östling (red.), Nordic Academic Press, 2011
- Custodis, Johann, Employing the Enemy: The Economic Exploitation of POW and Foreign Labor from Occupies Territories by Nazi Germany, i *Paying for Hitler's War: The Consequences of Nazi Hegemony for Europe*, Jonas Scherner og Eugene N. White (red.), Cambridge University Press, 2016
- Dahl, Hans Fredrik, *Mediehistorie. Historisk metode i historiefaget*, NW Damm Søn, 2004
- Dahl, Ottar, *Grunntrekk i historieforskningens metodelære*, 2. utgave 3. opplag, Universitetsforlaget, 1988
- Davies, Michael, Thinking like an Engineer: The Place of a Code of Ethics in the Practice of a Profession, *Philosophy & Public Affairs*, vol. 20, No 2, 1991
- Davies, Peter, *Dangerous Liaisons, Collaboration and World War Two*, Pearson. Longman, 2004
- Debes, Jan, *Sentraladministrasjonens historie, Bind 5 1940–1945*, Universitetsforlaget, 1980
- De Figuero, Ivo, Etterkrigsoppjøret som historisk problem, *Nytt Norsk Tidsskrift*, 4: 2011
- Degnaars, Tom, *Jubileumsskriftet til Jernbaneingeniørerenes avdeling*, Norske Sivilingeniørers Forening, 1991
- Denkiewicz-Szczepaniak, Emilia, Byggingen av polarjernbanen nord for Mo i Rana, *Årbok for Rana museums- og historielag*, 2000
- Derry, T. K., *Det britiske felttog i Norge 1940*, Gyldendal Norsk Forlag, 1953
- Didriksen, Jan, *Industrien under hakekorset*, Universitetsforlaget, 1987

- Drolsum Kroglund, Nina, *Hitlers norske hjelpere. Nordmenns samarbeid med Tyskland 1940–45*, Historie & Kultur, 2010
- Eidsaune, Thor Helge, *Kirkegårdskrigen 1951, Årbok for Rana museums og historielag*, Rana museum og historielag, 1999
- Ekberg, Espen, Lönnborg, Mikael, Myrvang, Christine, (red.), *Innledning, Næringsliv og historie*, Pax forlag, 2014
- Ellefsen, Arild S., *Russerfanger, repatrieringen og Hestbrinken krigskirkegård*, *Særtrykk Saltdalsboka*, 1986
- Ellingsen, Dag, *Krigsprofitørene og rettsoppgjøret*, Gyldendal Norsk Forlag, 1993
- Ellingsve, Arvid, *Nordlandsbanens krigshistorie*, egen utgivelse, 1987
- Engwert, Andreas/Kill, Susanne, *Sonderzüge in den Tod, Die deportationen mit der Deutsche Reichsbahn*, Böhlau Verlag, 2009
- Eriksen, Knut Einar, Pharo, Helge, *Kald krig og internasjonalisering 1949–1965*, Universitetsforlaget, 1997
- Eriksen, Knut Einar, Halvorsen, Terje, *Frigjøring. Norge i krig bd. 8*, Aschehoug forlag 1987
- Eriksen, Knut E., Lundestad, Geir, *Norsk innenrikspolitikk, Kilder til moderne historie II*, Universitetsforlaget, 1972
- Eriksen, Anne, *Det var noe annet under krigen. 2. verdenskrig i norsk kollektivtradisjon*, Pax Forlag, 1995
- Espeli, Harald, *Norgeshistorie.no Hvem tjente og tapte på krigen, 25. november, 2015*, [www.norgeshistorie.no http://.no/andre-verdenskrig/teknologi-og-okonomi/1708-hvem-tjente-og-tapte-pa-krigen.html](http://www.norgeshistorie.no/andre-verdenskrig/teknologi-og-okonomi/1708-hvem-tjente-og-tapte-pa-krigen.html)
- Espeli, Harald, *The Economic Effects of the German Occupation of Norway, 1940–1945*, i *Paying for Hitler's War: The Consequences of Nazi Hegemony for Europe*, Jonas Scherner og Eugene N. White (red.), Cambridge University Press, 2016
- Fjermeros, Halvor, *Med lik i lasten. Operasjon asfalt – den sovjetiske massegravenes skjebne i Norge*, Scandinavian Academic Press, 2013
- Flatreit, Even, *Statsbanenes Verkstedstedforening Trondheim 60 år*, Statsbanenes Verkstedforening, 1953
- Flo, Idar, *Et ugjendrivelig bevis på nazistenes barbari. Rettsoppgjer, minneproduksjon og gjenreisning i Norsk Filmrevy 1945–1949*, ph.d.-avhandling, UiO, 2016
- Forced Labor, *The Germans, The Forced Laborers and the War*, Buchenwald and Mittelbau-Dora Memorial Foundation, 2010

- Fredriksen, Gaute. *Og det er en annen historie. Den økonomiske historieskrivingen om årene 1940 – 1945 i Norges historie. En historiografi*, Mastergrad i historie, IAKH, UiO, 2011
- Frisvold, Paal, Alminnelige betraktninger vedrørende den militære betydning av veg- og jernbanebygging, i *Norge under okkupasjonsårene*, Hærens Overkommando, 19. november 1946
- Frøland, Hans, Ingulstad, Mads, Scherner, Jonas, *Industrial Collaboration in Nazi-Occupied Europe. Norway in Context*, Palgrave Macmillan, 2016
- Fure, Odd-Bjørn, Norsk okkupasjonshistorie, Konsensus, berøringsangst og tabuisering i Stein Ugelvik Larsen (red.), *I krigens kjølvann: nye sider ved norsk krigshistorie og etterkrigstid*, Universitetsforlaget, 1999
- Fure, Odd-Bjørn, *Kampen mot glemselen. Kunnskapsvakuum i mediesamfunnet*, Universitetsforlaget, 1997
- Gerhardsen, Einar, *Felleskap i krig og fred: Erindringer 1940–45*, Tiden Norsk Forlag, 1970
- Gigliotti, Simone, *The Train Journey. Transit Captivity and Witnessing in the Holocaust*, Bergbahn Books, 2009
- Gottwald, Alfred, Julius Dorpmüller, Die Deutsche Reichsbahn und ihre jüdische Eisenbahner, in *Jahrbuch für Eisenbahngeschichte*, 34, 2002.
- Grass, Günter, *Når løken skrelles*, Gyldendal Norsk Forlag, 2007
- Graver, Hans Petter, Rettsoppjøret i Norge etter krigen – tid for et nytt juridisk blikk? *Lov og rett*, vol. 54, 2, 2015
- Graver, Hans Petter, *Dommernes krig. Den tyske okkupasjonen 1940–1945 og den norske rettsstaten*, Pax Forlag
- Greve, Tim, *Verdenskrig* bind. 3, Aschehoug forlag, 1985
- Grimnes, Ole Kristian, Innledning, i *Okkupasjonstid 1940–1945, Norsk-tyske forbindelser gjennom hundre år. Ikke bare laks og pølser*, bok til utstilling med samme navn, Berliner Wissenschafts Verlag, 2005
- Grimnes, Ole Kristian, Historieskrivingen om okkupasjonen. Den nasjonale konsensusyndromets gjennomslagskraft, *Nytt Norsk Tidsskrift*, 2: 1990
- Grimnes, Ole Kristian, Hvor står okkupasjonshistorien nå, *Nytt Norsk Tidsskrift*, 3 – 4/2009
- Grimnes, Ole Kristian, *Overfall. Norge i krig bd. 1*, Aschehoug forlag, 1984
- Haagkonvensjonen – Store Norske Leksikon, <https://snl.no/Haagkonvensjonene>

- Hagen, Knut O, Zakariassen, Marie, Fredriksen, Kjell, Høivaag, Per, Hansen, Torstein, Raaum, Trond, Einset, Frøydis, *Krigsminner*, Krigsminnegruppa i Indre og Nordre Salten, 1994
- Harper, Christopher S., Rettsoppjørets behandling av deportasjonen av de norske jødene fra Norge under okkupasjonen 1940 – 1945, *HL-senterets temahefte nr. 16*, 2012
- Hatlehol, Gunnar D., *Norwegeneinsatz 1940–1945, OTs arbeidere i Norge og gradene av tvang*, ph.d.-avhandling, NTNU, 2015
- Haugland, Magne, *På gjensyn. Dokumentarberetningen om sovjetiske krigsfanger* Commentum Forlag, 2008
- Hemstad, Ruth, *Propagandakrig*, Novus forlag, 2014.
- Hilberg, Raul, German Railroads/Jewish Souls, *Society*, 1976
- Hilberg, Raul *Sonderzüge nach Auschwitz*, Dumjahn, 1981
- Hjeltnes, Guri, *Hverdagsliv. Norge i krig* bd. 5, Aschehoug forlag, 1986
- Hjorth-Sørensen, Odd, Den store russerflukten i 1942, *Kaupang og bygd*, Hamar Historielag, *Årbok for Hedmarkmuseet*, 2008
- HL-senterets strategiske plan 2017–2020: http://www.hlsenteret.no/om/strategisk-plan/strategisk-plan_2017-2020_endeling-versjon.pdf
- Hoffmann, Christhard, Nasjonalhistorie og minoritetshistorie: Jødisk historiografi, i *Fortalt fortid. Norsk historieskriving etter 1970*, Jan Heiret, Teemu Ryymin, Svein Atle Skålevåg (red.), Pax forlag, 2013
- Holmboe, Haakon, De som ble tatt, i *Norges krig*, bd. 3, Gyldendal Norsk Forlag, 1950
- Holmes, Linda Goetz, *Unjust Enrichment. How Japans Companies Built Postwar Fortunes Using American POWs*, Stackpole Books, 2001
- Holtmark, Sven G. (red.), *Naboer i frykt og forventning. Norge og Russland 1917–2014*, Pax forlag, 2015
- Hvoslef, Fin, Anleggsarbeidet på Nordlandsbanen under siste krig, forkortet versjon av foredrag i NRK fra 1946, *Vårt Yrke*, nr. 6, 1958
- In a World of Total War Norway 1939–1945,
https://en.uit.no/forskning/forskningsgrupper/gruppe?p_document_id=498324
- Inndraging av jødisk eiendom i Norge under den 2. verdenskrig. NOU 1997: 22
- Ingebrigtsen, Olaf, *Først i sporet gjennom 100 år. Norsk Lokomotivmannsforbund 1893–1993*, Norsk Lokomotivmannsforbund, 1993
- Innstilling fra Undersøkelseskommisjonen av 1945, i *Regjeringen Nygaardsvolds*

- virksomhet fra 7. juni 1940 til 25. juni 1945, bind 5*, Aschehoug forlag, 1947
- Iversen, Gunnar, From Trauma to Heroism – Cultural Memory and Remembrance in the Norwegian Occupation Dramas 1946–2009, *Journal of Scandinavian Cinema*, vol. 2. no. 3, 2012, 237–248
- Jacobsen, Tor, *Slaveanlegget: fangene som bygde Nordlandsbanen*, Gyldendal Norsk Forlag, 1987
- Jaklin, Asbjørn, *Nordfronten Hitlers skjebneområde*, Gyldendal, 2006
- Jaklin, Asbjørn, *Isfront. Den kalde krigen i nord*, Gyldendal, 2009
- Jarausch, Konrad H., *The Unfree Professions. German lawyers, teachers and engineers, 1900–1950*, Oxford University Press, 1990
- Jernbanen i Norge 1840–1998*, NSB, Prosjektleder: Torbjørn Slaatbraaten, Idé, gjennomføring og layout: Alfa & Omega, 1998,
- Judt, Tony, *When the Facts, Change, Essays 1995–2010*, Penguin Book, 2015
- Judt, Tony, *Postwar. A History of Europe Since 1945*, The Penguin Press, 2005
- Kaldal, Ingar, *Minner som prosesser – sosial – og kulturhistorie*, Cappelen Damm Akademisk, 2016
- Kamsvåg, John L., *100 år i kamp for jernbanefolkene*, Notabene Forlag, 1992
- Kelman, C. Herbert, Hamilton, Lee, *Crimes of Obedience*, Yale University Press, 1989
- Kershaw, Ian, *To hell and back. Europe 1914–1949*, Allen Lane, 2015
- Kjeldstadli, Knut, *Fortida er ikke hva den en gang var. En innføring i historiefaget*, Universitetsforlaget, 1999
- Kjellberg, Janne, *De glemte døde på Tjøtta*, metoderapport, SKUP, 2008
- Kjus, Audun, *Sakens fakta. Fortellingsstrategier i straffesaker*, ph.d-avhandling, Det humanistiske fakultet, UiO, 2007
- Knutsen, Bjørn, *Erindringen omkring de østeuropeiske krigsfangene i Norge*, hovedfagsoppgave i historie, Universitetet i Bergen, 2001
- Knutsen, Paul, *Å forstå historie. Vitenskapsteori og forskningspraksis*, Portal, 201
- Koch, Birgit, *De sovjetiske, polske og jugoslaviske krigsfanger i tysk fangenskap i Norge 1941–1945*, UiO, 1988
- Kolsrud, Birger, *Jernbaneanleggene i Jernbanenes driftshistorie*, Norsk Arkivforskning, Bedriftshistorisk institutt og forlag AS, 1957
- Kopperud, Øivind, Levin, Irene, Da norske jøder ikke fantes, *Nytt Norsk Tidsskrift*, nr. 3, 2010

- Kreyberg, Leiv, *Frigjøringen av de allierte krigsfanger i Nordland 1945*, Johan Grundt Tanum, 1946
- Kreyberg, Leiv, *Kast ikke kortene: I sanitet og utenfor under krigen 1940–45*, Gyldendal, 1978
- Kristiansen, Kåre, *Når sant skal sies: På politikkenes hovedspor og sidelinjer gjennom 50 år*, Schibsted, 1989
- Krogstad, Johs. Atle, Motstandsmiljøet ved Marienborg, *NJF Magasinet*, 5. oktober 2015
- Kverndokk, Kyrre, *Pilgrim, turist og elev. Norske skoleturer til døds- og konsentrasjonsleirer*, Linköping Studies in Arts and Science, NO. 403, 2007
- Lagrou, Peter, *The Legacy of Nazi Occupation. Patriotic Memory and National Recovery in Western Europe 1945–1965*, Cambridge University Press, 2007
- Lange, Even, *Samling om felles mål 1935–1970. Norges historie bd. 11*, Aschehoug forlag, 1998
- Langstrand, Marte Serine, *Legitimitetens grenser. Selskapene Dyrberg & Olsson og Ranabyggs kollaborasjon med okkupantmakten under 2. verdenskrig*, mastergradsoppgave i Lektorutdanning i historie, NTNU, 2017
- Lebow Richard Ned, Kansteiner, Wulf, Fogu, Claudio, red., *The Politics of Memory in Postwar Europe*, Duke University Press, 2006
- Lenz, Claudia og Risto Nilssen, Trond, Innledning: Historiekultur, historiebevissthet og historisk kompetanse, i *Fortiden i nåtiden. Nye veier i formidlingen av andre verdenskrigs historie*, Claudia Lenz og Trond Risto Nilssen (red.) Universitetsforlaget, 2011
- Levin, Irene, Taushetens tale, *Nytt Norsk Tidsskrift*, nr. 4, 2011
- Lidegaard, Bo, Landsmenn. *Redningen av de danske jødene i oktober 1943*, Forlaget Press, 2013
- Lie, Einar, Den kritiske bedriftshistorien, i F. Engelstad, E. Lange H. Ø. Pharo og E. Rudeng (red.) *Demokratisk konservatisme. Frihet, fremskritt, fred. Festskrift til Francis Sejersted*, Oslo, 2006, 330
- Lilleng, Sverre, *Krigstid. Ung trønder under 2. verdenskrig*, Tapir Akademisk Forlag, 2011
- Lindholm, Magne, *Journalistikkens autoritet. Yrkesideologi og autoritetsmarkering i norsk journalistikk 1954–2014*, ph.d-avhandling 2015 nr. 3, HiOA, 2015
- Lipscomb, Suzanna, A Matter of Judgement, *History Today*, June 2014, Volume 64, Issue 6

- Ljone, Oddmund, *Nordlandsbanen*, NSB, 1962
- Lower, Wendy, The History and Future of Holocaust Research, lecture 26. april 2018, i *Tablet Magazine*, <http://www.tabletmag.com/jewish-arts-and-culture/culture-news/260677/history-future-holocaust-research>
- Lund, Diderich, *Fra Norges fjell til fjerne kyster*, Aschehoug forlag, 1972
- Lundemo, Mari Olafson, *The causes of mortality of the Soviet prisoners of war in German captivity in Norway, 1941–1945*, mastergradsoppgave i historie, Helsingfors Universitet, 2010
- Løchen, Einar, Om behandling av norske økonomiske forbrytere under landssvikoppgjøret, *Lov og Rett*, 1991
- Løken, Kristian, Våre jernbaner i krig og fred, foredrag i NRK 2. juni 1945, på trykk i *Nordisk Järnbanetidsskrift*, nr. 7, 1945
- Maerz, Susanne, Okkupasjonstidens lange skygger, *Nytt Norsk Tidsskrift*, 4/2007
- Maerz, Susanne, *Okkupasjonstidens lange skygger. Fortidsbearbeidelse i Norge som identitetsdiskurs*, Unipub, 2010
- Maier, Clemens, *Making Memories, The Politics of Remembrance in Postwar Norway and Denmark*, Thesis submitted for assessment with a view to obtaining the degree of Doctor of the European University Institute, 2007
- Marienburg verkstedforenings jubileumsskrift, Statsbanens Verkstedsforening Trondheim, *Norsk Jernbaneforbund*, 1993. Forfatter ikke oppgitt
- Martin, Mike W., Schinzinger, Roland, *Ethics in Engineering*, 4. utg., McGraw-Hill, 2005
- Meyer, Rita Ånes, *Framstillingen av okkupasjonstida i forskningen, den offentlige debatt & i skolens lærebøker – et virkelighetsbilde i endring?*, hovedfagsoppgave i historie, Historisk institutt, NTNU, 1996
- Mierzejewski, Alfred C., *The Collapse of the German War Economy, 1944 – 1945, Allied Air Power and the German National Railway*, The University of North Carolina Press, 1988
- Mierzejewski, Alfred C., *The Valuable Asset of the Reich. A History of the German National Railway Volume 2 1933–1945*, The University of North Carolina Press, 2000
- Milward, Alan S., *The Fascist Economy in Norway*, Oxford at the Clarendon Press, 1972
- Myhre, Jan Eivind, Mange veier til historien. Om historiefagets og historikernes historie, *Tid og Tanke*, nr. 14., IAKH, UiO, 2009
- Myhre, Jan Eivind, *Historie. En introduksjon til grunnlagsproblemer*, Pax forlag, 2014

- Myrvang, Christine, *Troskap og flid, Kongsberg Våpenfabrikks historie 1814–1945*, Pax, 2014
- Munslow, Alun, *Narrative and History*, Palgrave Macmillan, 2007
- Møller, Sverre, Norsk rapport, *Nordisk Järnbanetidsskrift*, 12, 1945
- Nordlandsbanens sluttrapport Mo–Bodø*, NSB, 1982, Jernbaneverket
- Nordin, Svante, De nationella berättelserna om 1900-talets Europa, i *I historiens skruvstäd*, Lennart Berntson, Svante Nordin (red.), Atlantis, 2004
- Norsk Jernbaneforbund 42de landsmøte 1945, Protokoll over forhandlingene*, Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek, 1947, 53,
- Norsk Jernbaneforbund, om forbundet, historie: 1944, <http://njf.no/om-forbundet/historien/>
- Norsk Polarhistorie, Fra verdenskrig til kald krig, Svalbard, Sovjetunionen og Norge 1939–1945, <http://www.polarhistorie.no/artikler/2008/fra%209.%20april%201945>
- Nilssen, Risto, Trond, *Da freden brøt løs*, Universitetsforlaget, 2015
- Njølstad, Olav, *Professor Tronstads krig. 9. april 1940–11. mars 1945*, Aschehoug forlag, 2012
- Nyeng, Frode, *Etikk og samfunnsansvar. Historie, teori og ledelse*, Abstrakt Forlag, 2011
- Nygaard, Pål, *Store drømmer og harde realiteter. Veibygging og biltrafikk, 1912–1960*, Pax Forlag, 2014
- Nygaard, Pål, *Profesjonering mellom Bildung og Engineering. En studie av de norske ingeniørenes profesjonshistorie 1930–1970*, ph.d.-avhandling, HiOA, 2012
- Nygaard, Pål, *Ingeniørene. Den grenseløse profesjonen*, Pax forlag, 2014
- NSB Oslo distrikt under krigen 1940–1945*, NSB Oslo distrikt, 1963,
- Nøkleby, Berit, Okkupasjonshistorien – et minefelt, i *Det elegante uromoment. Hans Fredrik Dahl og offentligheten*, Pax Forlag, 2009
- Nøkleby, Berit, Krigsfanger i Norge, i *Norsk krigsleksikon*, Hans Fredrik Dahl, Guri Hjeltnes, Berit Nøkleby, Nils Johan Ringdal, Øystein Sørensen (red.), J. W. Cappelen Forlag, 1995
- Nøkleby, Berit, *Hitlers Norge*, Cappelen Damm, 2016
- Ohman Nielsen, May-Brith, *Norvegr. Norges historie. Bind IV. Etter 1914*, Aschehoug forlag, 2011
- Olsen, Kåre, *Innledning til katalog for arkivet etter Organisation Todt Einsatzgruppe Wiking 1940 (-42) – 1945*, Riksarkivet, 2012
- Olstad, Finn, *Frihetens århundre*, 2010, Pax forlag

- Omang, Reidar, *Regjeringen og Hjemmefronten under krigen*, Stortinget, Aschehoug forlag, 1948
- Om landssvikoppgjøret ad innstilling om landssvikoppgjøret avgitt 11. januar 1962 av et utvalg oppnevnt av Justisdepartementet 22. desember 1955: Henvendelse av 21 desember 1962 til Stortinget, 1962
- Otto, Reinhard, Cemeteries of Soviet Prisoners of War in Norway, *Historisk tidsskrift*, vol. 90, nr. 4, 2011
- Ottosen, Kristian, *Den 2. verdenskrig*, Aschehoug forlag, 2000
- Oxford Reference: Oxford Reference. collaboration, 1 of 9.992 entries, <http://www.oxfordreference.com/search?q=collaboration&searchBtn=Search&isQuickSearch=true>
- Pakier, Malgorzata, Stråth, Bo, A European Memory i *A European Memory? Contested Histories and Politics of Rememberance*, Berghan Books, 2010
- Passerini, Luisa, Memories of Resistance, Resistances of Memory, i *European Memories of the Second World War*, Peitsch, Helmut, Burdett, Charles, Gorrara, Claire (red.), Berghan Books, 1999
- Paxton, Robert, *Vichy France. Old Guard and New Order, With a New Introduction*, Columbia University Press, 2001
- Petersen, Joachim, *Polareisenbahn*, Podzuim-Pallas - Verlag, 1992
- Rasmussen, Terje, *Offentlig parlamentarisme. Politisk strid og offentlig mening 1945–2000*, Pax Forlag, 2015
- Regjeringen og Hjemmefronten under krigen. Aktstykker*, Stortinget/Aschehoug forlag, 1948
- Reitan, Jon, Nazileirene i den norske historiebevisstheten, i *Fortiden i nåtiden. Nye veier i formidlingen av andre verdenskrigs historie*, Claudia Lenz og Trond Risto Nilssen (red.) Universitetsforlaget, 2011
- Reitan, Jon, *Møter med Holocaust. Norske perspektiver på tilintetgjørelsens historiekultur*, ph.d.-avhandling, NTNU, 2016
- Reitan, Jon, Okkupasjonstiden – et historiekulturelt omriss, *HIFO-nytt*, 2 – 08, 2008
- Reuters com: December 5, 2014, France to pay \$60 million for Holocaust victims deported by state rail firm, <https://www.reuters.com/article/us-france-usa-holocaust/france-to-pay-60-million-for-holocaust-victims-deported-by-state-rail-firm-idUSKCN0JJ1TB20141205>
- Rinde, Harald, *Det moderne fylket. Nordlands historie 3*, Fagbokforlaget, 2015

- Rings, Werner, *Life with the Enemy, Collarboration and resistance in Hitlers Europe 1939–1945*, Weidenfeldt and Nicolson, 1982
- Risto Nilssen, Trond, *Da freden brøt løs*, Universitetsforlaget, 2015
- Rousso, Henry, *The Vichy Syndrome. History and Memory in France since 1944*, Harvard University Press, 1991
- Rousso, Henry, Justice, History, and Memory in France: Reflection on the Papon Trial, i *Politics and the Past. On Repairing Historical Injustices*, John Torpey (red.), Rowman & Littlefield Publishers, Inc, 2003
- Ryggvik, Helge, I krig. Ekstratog 9. april 7.15, i *Jernbanen i Norge 1854–2004, Nye tider og gamle spor 1940–2004*, Vigmostad Bjørke, 2004
- Røed, Ole Torleif, *Undersøkelse vedrørende norske myndigheters stilling til tyske arbeidsoppdrag. Den første tid etter 8. april 1940*, Erstatningsdirektoratet, 1946
- Rønnebu, Finn, *Et skammens eventyr. Det tyske jernbaneprosjektet i Nordland – fanger, okkupanter og lokalbefolkning*, Commentum, 2017
- Rønnebu, Gaute Lund, *En ualminnelig vemmelig sak: Opinionens reaksjoner på Operasjon asfalt i 1951*, mastergradsoppgave i historie, Universitetet i Nordland, 2014
- Zerubavel, Eviatar, *The Elephant in the Room, Silence and Denial in Everday Life*, Oxford University Press, 2006
- Sachnowitz, Herman. Fortalt til Arnold Jacoby, *Det angår også deg*, Cappelen, 1978
- Schmidt, Regine, Mordet på president Kennedy i den kollektive erindring, i *Historisk Tidsskrift*, bind 116, hefte 116, 2016
- Schrumpf, Ellen, Norske barns minner og fortellinger fra 2. verdenskrig, *Historisk Tidsskrift*, bind 95, nr. 4: 2016
- Sebak, Per Kr., *Vi blir neppe mange jøder her. Jøder i Bergen 1851–1945*, Vigmostad & Bjørke, 2008,
- Seip, Jens Arup, Jus og politikk, *Historisk tidsskrift, bind 44*, Universitetsforlaget, 1965
- Seip, Jens Arup, *Fra embedsmannsstat til ettpartistat og andre essays*, Universitetsforlaget, 1963
- Simensen, Jarle, Internasjonalisering i historiefaget. Global historie og norsk historie i transnasjonalt perspektiv, *Tid og Tanke*, nr. 13, IAKH, UiO, 2008
- Simonsen Braut, Kjetil, *Nazifisering, kollaborasjon, motstand. En analyse av Politidepartementet og Forsyningsdepartementet (Næringsdepartementet) 25. september 1940–8. mai 1945*, ph.d.-avhandling, Institutt for arkeologi, konservering og historie, UiO, 2016

- Sjølyst, Steinar, Beredskapslovene, i *Frigjøring, gjenreisning, velstand. Etterkrigshistorie bind 1*, Universitetsforlaget, 1970
- Skar, Alfred, *Norsk Lokomotivmannsforbund gjennom 60 år. 1893–1953*, Utgitt av Norsk Lokomotivmannsforbund, 1953
- Skarstein, Atle og Stokke, Michael, *Blod og tårer – historien om sovjetiske krigsfanger og sivile tvangsarbeidere i Rogaland 1941–1945*, Commentum Forlag, 2010
- Skodvin, Magne, *Striden om okkupasjonsstyret fram til 25. september 1940*, Det Norske Samlaget, 1956
- Skodvin, Magne, *Som seilene fylles av storm*, Gyldendal Norsk Forlag, 1982
- Skodvin, Magne, *Krig og okkupasjon 1939–1945*, Det Norske Samlaget, 1990
- Slagstad, Rune, *De nasjonale strateger*, Pax forlag, 2001
- Slottemo, Hilde Gunn, *Malm, makt og mennesker: Ranas historie 1890-2005*, Rana historielag, 2007
- Solem, Erik, *Landssvikanordningen, prov. anordn. Av 15. desember 1944*, Forlagt av Johan Grundt Tanum, 1945
- Soleim, Marianne Neerland, *Sovjetiske krigsfanger i Norge 1941–1945. Antall, organisering og repatriering*, doktorgradsavhandling, UIT, 2004
- Soleim, Marianne Neerland, *Sovjetiske krigsfanger i Norge 1941–1945. Antall, organisering og repatriering*, Scandinavian Academic Press, 2009
- Soleim Neerland, Marianne, Introduction. Prisoners of War and Forced Labour: Histories of War and Occupation, i *Prisoners of War and Forced Labour: Histories of War and Occupation*, Cambridge Scholars Publication, 2010
- Soleim Neerland, Marianne, *Operasjon asfalt. Kald krig om krigsgraver*, Orkana Akademisk, 2016
- Neerland Soleim, Marianne, *Bokhandelpris til UIT-historiker oppdatert 31.01. 2018*
https://uit.no/nyheter/artikkel?p_document_id=521215&p_dim=88147
- Spoerer, Mark, Forced Labour in Nazi-occupied Europe 1939–1945, i *Economies under Occupation. The hegemony of Nazi Germany and Imperial Japan in World War II*, Marcel Boldorf, Tetsuju Okazaki (red.), Routledge, 2015
- Statsbanens drift for terminen 1945-46, st.prp. nr. 1 kap. 1101, bsj.innst. S nr. 180, Stortingstidende 613-614
- Stauber, Roni, Introduction, i *Collaboration with the Nazis. Public discourse after the Holocaust*, Roni Stauber (red.), Routledge Jewish Studies Series, Routledge, 2014

- Steffenak, Einar K., *Russerfangene – sovjetiske krigsfanger i Norge og deres skjebne*, Humanist forlag, 2008
- Stenius, Henrik, Österberg, Mirja, Östling, Johan, *Nordic Narratives of the Second World War. An Introduction*, i Stenius, Henrik, Mirja Österberg & Johan Östling (red.), *Nordic Narratives of the Second World War: National Historiographies Revisited*, Nordic Academic Press, 2011
- Stokke, Michael, *Sovjetiske og franske sivile tvangsarbeidere i Norge 1942–1945*, mastergradsoppgave i historie, Universitetet i Bergen, 2008
- St.prp. nr. 47 Konvensjon om behandling av krigsfanger av 27. juli 1929, 1931.
- Stone, Dan (red.), *The Oxford Handbook of Postwar European History*, Oxford University Press, 2012
- Stone, Dan, *The Holocaust, Fascism and Memory. Essays in the History of Ideas*, Palgrave Macmillan, 2013
- Stone, Dan, *Memory Wars in the New Europe*, i *The Oxford Handbook of Postwar European History*, Oxford University Press, 2012
- Stone, Dan, *Goodbye to all that? The Story of Europe since 1945*, Oxford University Press, 2014
- Storeide, Anette, *Vitnesbyrdet om fangenskapet*, *Arr – idehistorisk tidsskrift*, nr. 1 2007
- Storeide, Anette, *Fortellinger om fangenskapet*, Conflux, 2007
- Storeide, Anette, *Norske krigsprofitører. Nazi-Tysklands velvillige medløpere*, Gyldendal Norsk Forlag, 2014
- Strøm, B. Tryggve, *Norges statsbaner 1854 – 1954*, Norges Rutebok, 1954
- Støen, Ane Ingvild, *Justisdepartementet under okkupasjonen*, mastergradsoppgave i historie, UiO, 2013
- Suleiman Rubin, Susan, *Crises of Memory and the Second World War*, Harvard University Press, 2006
- Sæveraas, Torgeir Ekerholt, *Beton macht Geschichte Organisation Todt og utbyggingen av Festung Norwegen*, ph.d-avhandling, NTNU 2017: 5
- Sørdal, Harald, *Bare en vendte tilbake. Russiske krigsfanger på Sørlandet*, Stiftelsen Arkivets Skriftserie, 2006
- Sørensen, Tonje Dahl, *The Second World War in Norwegian Film – The Topography of Remembrance*, ph.d-avhandling, UiB, 2015
- Sørensen, Øystein, *Forskningen om krigen. Tradisjonelle og nye perspektiver*, *Nytt Norsk Tidsskrift*, nr. 1, 1989

- Sørensen, Øystein, *Solkors og solidaritet: Høyreautoritær samfunnstenkning i Norge ca. 1930–1945*, Cappelen forlag, 1991
- Sørli, Sigurd, *Solkors eller hakekors. Nordmenn i Waffen-SS 1941–1945*, ph.d.-avhandling, UiO, 2014
- Theien, Iselin, Westlie, Bjørn, The Restitution Process and the Integration of the Jewish Minority into the Norwegian Collective Memory of the Second World War, i *From Patriotic Memory to a Universalistic Narrative?*, Arnd Bäuerkamper, Odd-Bjørn Fure, Øystein Hetland, Robert Zimmermann (red.), Klartext Verlag, 2014
- Thjømøe, Løvstad, Silje, *Krigskollaboratører eller jernbaneingeniører? På sporet av NSBs samarbeid med tyskerne om byggingen av Nordlandsbanen under andre verdenskrig*, mastergrad i historie, NTNU 2013
- Thue, Fredrik W., Helsvig Kim G., *Universitetet i Oslo 1945–1975. Den store transformasjonen*, Unibok, 2011
- Tjelmeland, Hallvard, Aviser som historisk kilde, *Pressehistoriske skrifter*, 3/2004, Oslo: IMK, 114–131
- Tjelmeland, Hallvard, Brochmann, Grete, *I globaliseringens tid 1940–2000. Norsk innvandringshistorie Bind 3*, Pax Forlag, 2003
- Tremlett, Giles, *Ghost of Spain. Travels through a country's hidden past*, Faber and Faber, 2006
- Tveten, Leif, Norsk rapport, *Nordisk Järnbanetidskrift*, nr. 1, 1946
- Zerubavel, Eviatar, *The Elephant in the Room, Silence and Denial in Everyday Life*, Oxford University Press, 2006
- Ziemke, Earl. F., *The German Northern Theater of Operations 1940–1945*, Department of the Army Pamphlet, nr. 20–271, 1959
- Ugelvik Larsen, Stein, Rettsoppgjør i en elitestyrte overgang: Gjeninnføringen av demokrati i Norge etter 1945, i *Forsoning eller rettferdighet?*, Bård-Anders Andreassen, Elin Skaar (red.), Cappelen Akademisk Forlag, 1998
- Ustvedt, Yngvar, *Den varme freden – den kalde krigen. Det skjedde i Norge bind 1 1945–52*, Gyldendal Norsk Forlag, 1978
- Utvik, Charles, *Krigsfangeleirer i Nordland, Forskningshistorie, bevaringsstatus og forvaltningsstatus i et samtidsarkeologisk perspektiv*, mastergradsoppgave i arkeologi, NTNU, 2012
- Valen, Terje, *De tjente på krigen. Hjemmefronten og kapitalen*, Oktober forlag, 1974
- Vea, Jon, Næringslivet i 1940, i *Krigen i Norge*, red. Hans Fr. Dahl, Pax forlag, 1974

- Wang, Thor, *RA i skuddlinja. Industriutvikling og strategiske veivalg gjennom 100 år*, RA, 1996
- Warmbrunn, Werner, *The Dutch under German Occupation 1940–1945*, Stanford and Oxford, 1963
- Weber, Max, *Makt og byråkrati*, 2. utgave, 4. opplag, Gyldendal Norsk Forlag, 1995
- Weisman, Eyal, *The Least of All Possible Evils. Humanitarian Violence from Arendt to Gaza*, Verso, 2011
- Welzer, Harald, *Gjerningsmenn. Hvordan helt vanlige mennesker blir masse mordere*, Forlaget, Press 2013
- Westlie, Bjørn, *Oppgjør i skyggen av Holocaust*, Aschehoug forlag, 2002
- Westlie, Bjørn, Uforløst rettferdighet og arkivert urett, *ABM skrift*, 28, 2006
- Westlie, Bjørn, *Fars krig*, Aschehoug forlag, 2008
- Westlie, Bjørn, De som bygde landet, *Dagens Næringsliv*, 20. november, 2010
- Westlie, Bjørn, *Fangene som forsvant. NSB og slavearbeiderne på Nordlandsbanen*, Spartacus Forlag, 2015
- Wiesen, Jonathan S., *West-Germany & the Challenge of the Nazi Past 1945–1955*, The University of North Carolina Press, 2001
- Wilhelmsen, Kaare, *Jernbanefolk forteller*, Tiden, 1977, 24.
- Winter, Jay, *Sites of Memory, Sites of Mourning. The Great War in European Cultural History*, Cambridge University Press, 1995
- Winter, Jay, *Remembering War. The Great War Between Memory and History in the Twentieth Century*, Yale University Press, 2006
- Winter, Jay, Thinking about Silence i *Shadows of War*, Winter, Jay, Ben-Ze'ev, Efrat, Ginio, Ruth (red.), Cambridge University Press, 2010
- Winter, Jay, Introduction. The Performance of the Past: Memory, History, Identity, i *Performing the Past. Memory, History, Identity in modern Europe*, Karin Tilmans, Frank van Vree, Jay Winter (red.), Amsterdam University Press, 2010
- Wyller Chr. Thomas, *Ta plass. NSB 1920–1980*, J. W. Cappelen, 1980
- Østlund, Jan Helge, *Toget. En reise på skinner*, Kolltopp forlag, 2003
- Østvedt, Einar, *De norske jernbaners historie. Bind III Tidsrommet fra 1900 til omkring 1914*, NSB, 1954
- Aamodt, Arne, *Norges Statsbaner i tiden 1940–45*, Oslo distrikt NSB, 1972