



Søndag

Mens norske soldater slo jobbet Vegvesenet me



FEIRET: 5. mars 1942 fyller veidirektør Andreas Baalsrud (t.h.) 70 år og hylles i Veidirektoratets lokaler i Schwensens gate 6 i Oslo. Kristian Nicolaisen fra Veidirektoratet holder tale. Hitlers sjefingeniør Fritz Todts betrodde medarbeider Heinz Klein var også til stede under feiringen.

Foto: RIKSARKIVET/PAX FORLAG



SLAVEARBEID: Vegvesenets ingeniører benektet det, men jugoslaviske tvangsarbeidere jobbet under ledelse av norsk ingeniører under krigen – som her, der de laster grus opp i en av Statens vegvesens lastebiler i 1943. Bildet er trolig fra Rana eller Hemnes. Foto: FRA JOHN JOHNSENS SAMLING/PAX FORLAG



FRITZ OG FØRER: En stolt sjef for nazistenes ingeniørkorps Fritz Todt bivåner at Adolf Hitler veiprosjekter skapte begeistring blant norske ingeniører i mellomkrigstiden.

STATENS VEGVESEN: ● La veien åpen for Terbovens menn ●

Av JON H. RYDNE

Vegvesenet var behjelpelig med anbudsinnhenting til bygging av flyplasser for tyskerne i 1940 – mens norske styrker ennå kjempet på liv og død mot invasjonshæren. Dette er blant de oppsiktsvekkende funnene i ny bok om etaten.

Historiker Pål Nygaards bok «Store drømmer og harde realiteter. Veibygging og biltrafikk i Norge, 1912–1960» (Pax) dokumenterer også at Vegvesenets sjefer og ingeniører kjente godt til tyskernes bruk av slavearbeidere til veibyggingssjekter, selv om de nektet for denne kjennskapen etter krigen.

I tillegg blir det klart at Vegvesenet knyttet nære kontakter med Hitlers ingeniører før krigen, som førte til at tyskerne var bedre informert om norske veier enn det norske forsvaret.

– **Hva har vært dine kilder?**

– I Vegvesenets arkiv fant jeg knapt noe som helst fra krigsårene, men

masse fra tiden før og etter. Heldigvis fikk jeg tilgang til veidirektør Andreas Baalsruds notatbøker, som befant seg i hans private arkiv. Arkivet ble donert til Norsk Veimuseum av hans familie. Disse notatbøkene har vært helt avgjørende for å danne seg et bilde av Vegvesenets rolle under okkupasjonen, sier Nygaard.

100 års standard

For å forstå denne rollen må vi tilbake til mellomkrigstiden.

– På 1930-tallet var veibygging et omstridt tema. Den gjengse metoden var den pragmatiske: å bygge mest

mulig vei, på enkleste vis. Mot denne metoden sto «den totale veibyggingssjekmetode», inspirert av Hitlers sjefingeniør Fritz Todt. Den betød at veiene ble et nasjonsbyggende kulturprosjekt, tilpasset industrien og ikke minst krigens krav: De skulle bygges med en standard som kunne holde i 100 år. Todt hadde sin doktorgrad fra 1931 om hvordan å bygge motorvei, den berømte Autobahn, forklarer Pål Nygaard.

Nettverksbygging

Også i Norge hadde dette mange tilhengere. I 1934 kom nazistene til mak-

ten, og arrangerte stor veimesse i München samme år. Messen skapte voldsom interesse blant norske ingeniører.

De nære kontaktene som her ble knyttet mellom tyske og norske fagfolk, ble opprettholdt. Veisjef Andreas Baalsrud tar i 1937 imot Heinz Klein, Fritz Todts mest betrodde medarbeider og senere leder for «Abteilung Technik und Verkehr» i det okkuperte Norge. Foranledningen er blant annet å studere vinterbrøyting... Klein er i Norge i seks måneder. Etter møtet blir Baalsrud bedt om å sende kart og veiplaner til det tyske veivesenet, noe han gjør uten å nøle.

– **Hvorfor?**

– Baalsrud var trolig stolt av at en representant for Europas førende stormakt var interessert i norske veiprosjekter. Han hadde en høy stjerne innen det internasjonale veimiljøet, og sendte materiale til mange andre land

Historisk

oss **mot** invasjonshæren d flyplasser **for** Hitler



er tar første spadetak til Østerrikes første Autobahn (motorvei) i 1938, rett utenfor Salzburg. Tyske
Foto: WIKIPEDIA/DEUTSCHE BUNDESARCHIV



SPRENGT BRO: Tyske soldater krysser Rana-eleven ved Selfors i mai 1940. Norske styrker har sprengt broen.
Foto: NORSK VEGMUSEUM/PAX FORLAG

FAKTA PÅL NYGAARD

- Født 25.2.1975 i Hammerfest.
- Hovedfag historie fra Universitetet i Oslo, 2003.
- Doktorgrad ved Senter for profesjonsstudier, Høgskolen i Oslo og Akershus 2012 om norske ingeniørenes profesjonshistorie 1930-1970.
- Engasjement som forsker på Senter for profesjonsstudier, og i tillegg engasjert av Fafo for å bidra til Arbeidsrettens historie.
- Forfatter av boken «Ingeniørenes gullalder» (2013).
- Aktuell med «Store drømmer og harde realiteter. Veibygging og biltrafikk i Norge, 1912-1960» (Pax). Boken er skrevet på oppdrag fra Statens vegvesen. Oppdraget ble gitt til Handelshøyskolen BI.



Benektet bruk av slavearbeidere ● Ga veiplaner til tyskerne før krigen

også. Men det var bare til Tyskland han sendte veiplaner og veikart, forklarer Nygaard.

Livsviktig informasjon

Blant materialet som blir sendt, er den årlige publikasjonen «Meddelelser fra Veidirektoratet». Her nevnes i en liten notis en planlagt veistrekning. At tyskerne finleste materialet fikk vi bevis for under krigen, tre år senere:

– I 1940 kjørte tyskerne uhindret oppover Østerdalen i en nylig åpnet veistrekning, mens en norsk skytterlagsgruppe hadde laget en forsvarsstilling langs den gamle traseen. Wehrmacht visste altså mer om norske veier enn det norske forsvaret! forteller Nygaard.

– Jeg ble sjokkert da jeg innså dette. Etter mitt syn er det lett å tenke seg at dette var livsviktig informasjon som kunne brukes i en krigssituasjon for en

– FØLSOMT STOFF

Seniorrådgiver i Veidirektoratet Geir Paulsrud (63) ble ikke overrasket over de oppsiktsvekkende funnene i boken.

– Vi var vel forberedt på dette da vi bestilte en bok om Vegvesenets historie. Vi visste jo at veiene var livsviktige for Wehrmacht og at Vegvesenet jobbet tett på okkupasjonsmakten. Jeg kjente flere som jobbet i etaten under krigen, og dette var følsomt stoff. De hadde ikke så lett for å prate om den tiden, sier Paulsrud til VG.

– Det som imidlertid overrasket meg var hvor lite arkivmateriale som fantes. Jeg håper at denne boken kan åpne noen dører, slik at mer materiale om dette blir avdekket, sier tidligere direktør i Norsk Veimuseum Geir Paulsrud.

okkupant. Det overrasker meg hvor storpolitisk blinde hele det norske veimiljøet var – og hvor naive de var med hensyn til Hitlers regime.

– **Mener du at Vegvesenet svek under krigen?**

– Det er ikke opp til meg å felle dommer. Men at etaten stilte sin faglige ekspertise til rådighet for tyskerne, slik at de kunne bygge ut flyplasser på Sola, Værnes og Fornebu – ennå mens norske soldater kjempet for livet mot Hitlers invasjonshær – er hevet over tvil. Og arbeidene ble utført av norske entreprenørfirmaer. Det må jeg innrømme var opprørende lesning: Flyplassene var jo åpenbart et viktig ledd i krigføringen mot Norge, sier Nygaard.

Ble ikke etterforsket

– **Men skjedde det ikke under tvang?**

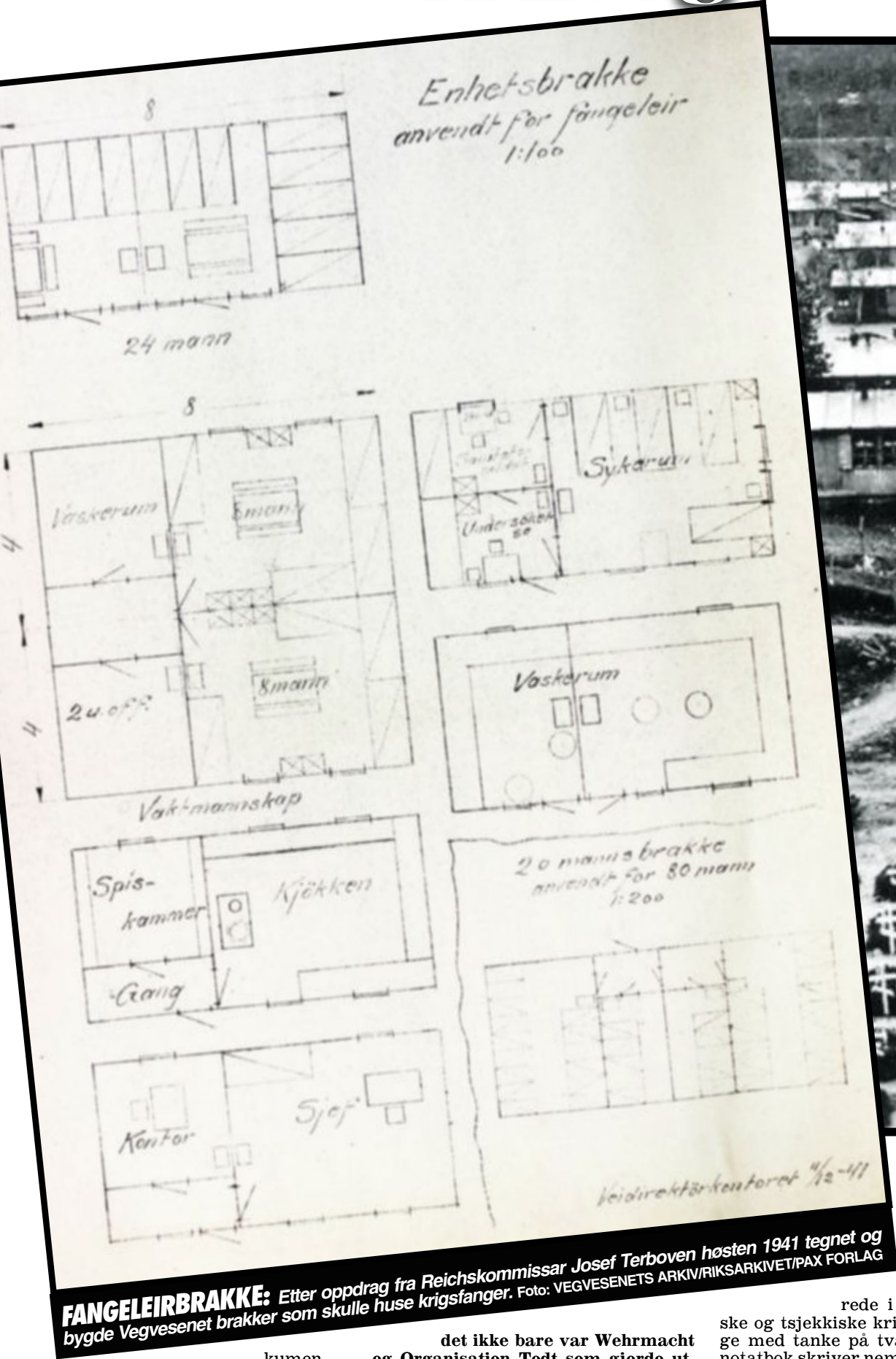
– Mye tyder på at svaret må bli nei.

Et lite kjent faktum ved dette er at prisdirektør Wilhelm Thagaard kontaktet Baalsrud for å få Vegvesenets overingeniører til å lede anbudsprosessene for utbyggingen. Og Baalsrud sa ja. Ingen av dem ble etterforsket etter krigen. Det ble tydeligvis tatt for gitt at man var tvunget til å gjøre hva tyskerne sa.

Nygaards inntrykk er at Vegvesenet under krigen kompromissløst gikk inn for å innfri kravene fra Terboven & Co.

– I et brev fra desember 1940 skryter sjefen for veiprosjektene i Terbovens Reichskommissariat Herman Hesse av Veidirektoratet. Han skriver at de «med all energi» hadde gått løs på de nødvendige veiarbeidene.

– Mye tyder dessuten på at påtalemyndigheten i landssvikoppgjøret hadde mangelfull dokumentasjon om Vegvesenets rolle under krigen. Det mangler nemlig do- >>>



FANGELEIRBRAKKE: Etter oppdrag fra Reichskommissar Josef Terboven høsten 1941 tegnet og bygde Vegvesenet brakker som skulle huse krigsfanger. Foto: VEGVESENETS ARKIV/RIKSARKIVET/PAX FORLAG

ter. I arkivet fant jeg knapt noe som helst fra krigsårene, men masse fra tiden før og etter. Det er jo tankevekkende. Det kan virke som om man har ønsket å fortie ting fra krigens dager, reflekterer historikeren.

140 000 krigsfanger

– Tenker du på noe spesielt?
– Vel, bruken av tvangs- og slavearbeid er et mørkt kapittel i vår historie. Vi vet nå at rundt 140 000 krigsfanger arbeidet i Norge under krigen. Mange ble ekstremt brutalt behandlet. Øverstkommanderende i Norge under krigen Nicolaus von Falkenhorst ble av britene dømt til døden etter krigen (senere benådet), blant annet fordi han var ansvarlig for at Wehrmacht hadde brukt krigsfanger til slavearbeid, noe som var ulovlig etter Haag-konvensjonen av 1907. I boken dokumenterer Nygaard at

det ikke bare var Wehrmacht og Organisation Todt som gjorde utstrakt bruk av slavearbeidere under krigen. Også Vegvesenet ledet veiarbeider med krigsfanger. I tillegg tegnet og bygget de fangeleirer for tyskerne. Og norske ingeniører var alltid til stede der det foregikk veiarbeid. – Det er uklart om Vegvesenets ledelse var klar over at bruk av tvangsarbeidere til krigsinnsats var rettsstridig. Formelt sett var man forpliktet til å samarbeide med okkupasjonsmakten, noe som signalene fra det norske Administrasjonsrådet forkynte i månedene etter okkupasjonen. Og tyskerne var helt avhengig av den norske ekspertisen, sier Nygaard.

Tysk tvangsarbeid

– På flere strekninger var det endog Vegvesenet som hadde ansvaret: Da jobbet norske arbeidere side om side med slavearbeidere – men fikk mye bedre behandling enn dem, forteller han.



SLAVENES HJEM: Kirkegård med fangeleir for krigsfanger i Belsfjord. Under krigen ledet Vegvesenets norske ingeniører en rekke veiarbeider med slavearbeidere, noe de benektet etter krigen. Foto: NARVIKSENTERET/PAX FORLAG

– Faktisk tyder mye på at tyskerne allerede i 1940 brakte polske og tsjekkiske krigsfanger til Norge med tanke på tvangsarbeid. I sin notatbok skriver nemlig veisjef Baalsrud i juli 1940 at «Ty. har gitt dagsbefaling at krigsfanger skal ha arbeide» og legger til at alle arbeidsledere må få beskjed om at dette «må forståes». Etter krigen ble samarbeidet med nazistene og bruken av krigsfanger fortiet. Nygaard forteller at så sent som i 1980-årene benektet flere ingeniører i intervjuer med Vegvesenets egen historiker at de hadde ansvar for slavearbeidere under krigen. En av dem var Leif Moy, lederen for veikontoret i Narvik. – I en rapport fra 1946 slo Moy fast at Vegvesenet ikke hadde «direkte hatt russiske fanger i arbeid». Men i 1944 rapporterte samme Moy om hvor mange russiske fanger han hadde ansvaret for i sitt område, forteller historiker Pål Nygaard.



URIAS-POST: Andreas Baalsrud var veidirektør fra 1910 til 1945. Det var han som måtte takle forholdet til de nazistiske okkupantene under krigen. Bildet er fra 1919. Foto: NORSK VEGMUSEUM/PAX FORLAG

E-post: jon.harald.rydne@vg.no

På denne dag
30. november

3340 f.Kr.: Den første nedtegnelse vi kjenner om en solformørkelse.

1718: Karl 12. blir drept av et skudd under beleiringen av Fredriksten festning i Halden. Hvem som løst skuddet, er stadig en gåte.

1872: Verdens første fotballandskamp finner sted i Glasgow mellom Skottland og England.

1935: Den amerikanske forfatteren Mark Twain ble født (d. 1910). Han er mest kjent for sine romaner om Huckleberry Finn og Tom Sawyer.

1939: Vinterkrigen starter da sovjetiske styrker krysser finskegrensen.

1982: Verdens mestselgende album noensinne, Michael Jacksons «Thriller» kommer ut.