NORSK TEKNISK MUSEUM

ORGANISASJON TODT OG TVANGSARBEID I NORGE 1940-1945

GROSSRAUM

DE BYGGET LANDET

INNHOLD

FORORD 3
GROSSRAUM
– ORGANISASJON TODT OG TVANGSARBEID I NORGE 1940-45 5
ATLANTERHAVSVOLLEN 8
TEKNIKK SOM PROPAGANDA 13
DEPORTASJON 23
OT I NORGE 27

Prosjektleder
Ketil Gjølme Andersen

Prosjektgruppe
Ingebjørg Eidhammer
Alejandra Mendez Ramirez
Geir Christiansen
Henning Sandsdalen
Marlijn Noback
Viktoria Hesselberg
Geirr Olav Gram
Frode Myhr
Sverre Høst
Tobias Messenbrink
Sebastian Hungerer
Lars Klemmensen
Hallgeir Skogstad
Carle Lange
Elisabeth Kristoffersen
Hanne Skagmo
Endre Fodstad
Henrik Treimo
Thomas Fjærtoft
Caspar Barth
Gro Synnøve Ellefsen
Kathrine Daniloff

Konsept
Ketil Gjølme Andersen
Alejandra Mendez Ramirez

Design
Alejandra Mendez Ramirez (hoveddesigner)
Carle Lange
Serge von Arx
Siri Langdalen
Hazel Barstow
Marie de Testa
Jan Hustak
Maret Tamme
Victoria Hesselberg

Film & billedredaksjon
Ingebjørg Eidhammer (leder)
Thomas Fjærtoft
Tobias Messenbrink
Sverre Høst

Foto
Håkon Bergseth
Ingrid Aas

Gjenstandskonservering
Hanne Skagmo
Endre Fodstad

Tekster
Ketil Gjølme Andersen

Forskningsunderlag & faglig rådgivning
Hans Otto Frøland
Gunnar D. Hatlehol
Torgeir Sæveraas
Michael Stokke
Hege Roll-Hansen
Mats Ingulstad
Ingebjørg Eidhammer
Ketil Gjølme Andersen

Utstillingsbygging
Geir Christiansen (leder)
Sverre Høst
Frode Myhr
Tobias Messenbrink
Sebastian Hungerer
Lars Klemmensen
Hallgeir Skogstad
Carle Lange
Igor Di Tota
Julius Winger
Morten Andre Hjerpeseth

Oversettelse
Lene Luck
Caspar Barth
Elisabeth Kristoffersen
Phil Loring
Sarah Zorica Mitic
Safina de Klerk
Ilda Resulovic

Samarbeidspartnere
Michael Stokke
Eirik Audunson Skaar
Emil Gustafsson
Narviksenteret
Nordlandsmuseet
Falstadsenteret
Romsdalsmuseet
HL-senteret
Norsk Vegmuseum
Norsk Jernbanemuseum
NTNU
Riksarkivet
Riksantikvaren

Økonomiske bidragsytere
EVZ
NTNU
Fritt Ord
Statens Vegvesen
Norges Forskningsråd
Kulturrådet

Takk til
Torstein Hansen
Rigmor Dava
Peder Borgen
Eling Borgen
Tarjei Leer-Salvesen
Bjørn Engvik
Kåre Olsen
Ingrid Thomassen
Walter Goertz
Gisela Goertz
Relsen Larsen
David Hauer
Trond Melen
Steinar Hansen
Akershus Byggtekniske Forretning
Tunge Ting
Grønn Emballasje

ISBN: 978-82-90115-50-5 • Tekst: Ketil G. Andersen • Bilderedaksjon: Ingebjørg Eidhammer • Tilrettelegging: Kathrine Daniloff • Design og layout: Mr. Who • Trykk: 07 Media AS

NTM / fotograf: Håkon Bergseth

FORORD

Etter å ha ligget uordnet i nesten 70 år ble det såkalte Todt-arkivet gjort tilgjengelig for forskning i 2011. Arkivet inneholder 440 hyllemeter med historisk materiale og oppbevares i Riksarkivet i Oslo. Dette var utgangspunkt for at Norsk Teknisk Museum, sammen med historikere fra Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet, initierte et større forskningsprosjekt om Organisasjon Todt og tvangsarbeid i Norge under andre verdenskrig. Prosjektet er finansiert av Norges Forskningsråd.

Utstillingen som åpnet på Norsk Teknisk Museum i februar 2017, er utviklet innenfor rammen av forskningsprosjektet. Samtidig har museet etterstrebet å gi rom for andre perspektiver og innfallsvinkler enn det forskningsprosjektet legger til grunn. I arbeidet med utstillingen er personer med bakgrunn fra flere ulike disipliner, felt og fagtradisjoner trukket inn. Foruten historikere har museet samarbeidet med arkeologer, arkitekter, idehistorikere, museologer og kunstnere. Installasjonen «Glemte spader» av kunstneren Eirik Audunson Skaar, inngår som et frittstående verk i utstillingen. Utstillingens design er blitt til i et tett samarbeid med scenografer fra Scenekunstakademiet ved Høgskolen i Østfold. Arbeidet med utstillingen har hele tiden hatt som mål å bidra til utviklingen av metoder som kombinerer forsknings, formidlings og forvaltningsoppgaver på nye måter.

Helt fra start av har formidlingsarbeidet hatt stor plass. Museet har arrangert debattmøter og workshops og bidratt til en dokumentarfilm om tvangsarbeid. Halvannet år før utstillingens offisielle åpning, ble en mindre del av utstillingen gjort tilgjengelig for publikum. Ambisjonen var å bringe forskere, ulike berørte parter og det allmenne publikum inn i utstillingen mens den ennå var under utarbeidelse. Museet ønsker på denne måten å skape engasjement og offentlighet rundt utstillingen og dens tema, samtidig som det inngår i en dynamisk og forpliktende dialog med sine omgivelser.

Takk til Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet, Stiftelsen Fritt Ord, Statens Vegvesen, Kulturrådet og Stiftung «Erinnerung, Verantwortung und Zukunft», som har støttet utstillingen økonomisk.

Ketil Gjølme Andersen
Prosjektleder

Sovjetiske krigsfanger bygger jernbane for Hitler i Nordland fylke.

Nordlandsmuseet, SLH.F.009177-00043. Fotograf: Johannes Martin Hennig

GROSSRAUM
ORGANISASJON TODT OG TVANGSARBEID I NORGE 1940-45

Utenlandske krigsfanger og tvangsarbeidere bygget landet. Veier, broer, flyplasser, jernbane, havneanlegg, kraftverk, industribygg og festningsverker sto igjen etter okkupasjonsmakten da andre verdenskrig var over. Mange av byggverkene er fortsatt i bruk.

Utstillingen *Grossraum* viser hvordan Norge under krigen ble del av et økonomisk system basert på tvangsarbeid. Arbeidskraften til 20 millioner mennesker, i første rekke fra Sovjetunionen og Øst-Europa, ble utnyttet innenfor den nazistiske tvangsøkonomien. Sett i forhold til folketallet, var Norge trolig det tyskokkuperte landet som mottok den største kontingenten tvangsrekruttert arbeidskraft. Omkring 130 000 krigsfanger og sivile tvangsarbeidere ble sendt hit til landet for å realisere tyske byggeprosjekter. Av disse omkom rundt 17 000. Nest etter deportasjonen av de norske jødene, er det skjebnen til de utenlandske krigsfangene og tvangsarbeiderne som skaper den tydeligste forbindelsen mellom Norge og Nazi-regimets utryddelsespolitikk.

Tvangsarbeid har liten plass i våre kollektive fortellinger om krigen. Vi vet lite om krigsfangene og enda mindre om de sivile tvangsarbeiderne som befant seg på norsk jord. Heller ikke den fremste byggherren på tysk side, Organisasjon Todt, vet vi mye om. Utstillingen, og forskningsprosjektet, som den er en del av, forsøker å bøte på dette.

Organisasjon Todt (OT) var en halvmilitær byggeorganisasjon som plasserte seg selv innenfor en stolt, tysk ingeniørtradisjon. I utgangspunktet rekrutterte OT frivillige arbeidere, men utover i krigsårene ble organisasjonen stadig mer avhengig av tvangsmobilisert arbeidskraft, både krigsfanger og sivile tvangsarbeidere. Mens krigsfangene fikk en brutal behandling, hadde de sivile tvangsarbeiderne mer levelige betingelser. De hadde rett på lønn og, i utgangspunktet, visse sosiale rettigheter. Gjennom hele krigen fantes også dem som mer eller mindre frivillig lot seg verve til OT.

Kollaborasjon fulgte i OTs kjølvann. Utstillingen viser hvordan tallrike tyske og norske byggefirmaer tjente gode penger på å arbeide for organisasjonen. For tyske firmaers del, og i enkelte tilfeller også for norske, hendte det at OT stilte krigsfanger til disposisjon. Wehrmacht var formelt ansvarlig for fangene, men i praksis ble deler av ansvaret delegert til OT og deres private samarbeidspartnere. På denne måten fikk representanter for private byggefirmaer, vanlige sivile, innflytelse over forhold som påvirket fangenes livsbetingelser.

Sør-Troms Museum, TDF-13282 / fotograf: ukjent

TVANGSARBEID

Tvangsarbeid er ingen nazistisk oppfinnelse. Ufritt arbeid i ulike former har spilt en viktig rolle opp gjennom europeisk historie. På 1800-tallet gjorde kolonimaktene bruk av tvangsarbeidere til bygging av veier og jernbaner i de erobrede områdene. Under første verdenskrig ble krigsfanger anvendt til tvangsarbeid på begge sider av fronten.

Nazismens rasistiske menneskesyn bidro likevel til at tvangsarbeid under andre verdenskrig fikk et omfang og en brutalitet som mangler historisk sidestykke. Mot slutten av krigen utgjorde utenlandske krigsfanger og tvangsarbeidere nesten en fjerdedel av arbeidskraften i Det Tredje Riket.

Norge var antakelig det tyskokkuperte landet som i forhold til folketallet fikk tilført flest krigsfanger og tvangsarbeidere. Over 130 000 personer ble i løpet av krigen tvangssendt hit til landet for å arbeide på tyske anlegg. Til tross for at flesteparten av dem som omkom på norsk jord under krigen ikke var nordmenn, men utenlandske krigsfanger og tvangsarbeidere, er deres historier i liten grad blitt del av vår kollektive fortelling om krigen.

Bundesarchiv, Bild 146-1969-146-01 / fotograf: Röhn

Fritz Todt (1891-1942)

Organisasjon Todt

Under andre verdenskrig var Organisasjon Todt (OT) ansvarlig for store byggeprosjekter i Tyskland og de tyskokkuperte områdene. OT bygget veier, jernbane, kraftstasjoner og ulike typer forsvarsanlegg. Organisasjonene ble etablert i 1938 og var oppkalt etter sin første sjef, ingeniøren Fritz Todt. Mens OT planla og organiserte byggingen, var det som regel private entreprenørfirmaer som gjennomførte selve arbeidet. På det meste kontrollerte OT en arbeidsstyrke på 1,5 millioner personer. En del vervet seg frivillig, men flesteparten var rekruttert ved bruk av ulike former for tvang.

Våren 1942 etablerte OT en egen underavdeling i Norge, Einsatzgruppe Wiking. Avdelingen fikk blant annet ansvar for å bygge festningsverkene som utgjorde den norske delen av Atlanterhavsvollen og en 1200 kilometer forlengelse av Nordlandsbanen.

OT var en halvstatlig organisasjon direkte underlagt Hitler, og ble et redskap for naziregimets ekspansjonsplaner. Med Tyskland som kjerneområde skulle det etableres et europeisk «storrom» under tysk kontroll – *das Grossraum*. OTs betongstøpte gigantkonstruksjoner kan ses som materielle uttrykk for denne politikken. Da alliert etterretning oppsummerte resultatene av OTs virksomhet våren 1945, var konklusjonen at organisasjonen sto bak «det mest imponerende byggeprogrammet siden romertiden».

GENÈVEKONVENSJONEN AV 1929

Genèvekonvensjonen av 1929 etablerte regler for en human behandling av krigsfanger. Både Norge og Tyskland var tilsluttet konvensjonen da verdenskrigen brøt ut.

Utdrag fra § 3: «Krigsfanger har krav på at deres personlighet og ære blir respektert.»

ATLANTERHAVSVOLLEN

ET BYGGVERK I ARMERT BETONG FRA PYRENEENE TIL MURMANSK

Fotografer: Jon og Helle Frogner

Den lengste, og best bevarte, delen av Atlanterhavsvollen finnes langs kysten av Norge.

Hitler ønsket vern mot en mulig alliert landgang langs Atlanterhavskysten. Byggingen av ubåt-bunkere, kystfort og tunge batterier startet etter okkupasjonen av Frankrike, og ble kraftig utvidet i 1942. Organisasjon Todt (OT) fikk oppdraget med å bygge det som nå ble kalt Atlanterhavsvollen. I løpet av drøye to år støpte OT over femten tusen betongkonstruksjoner langs den nær fjorten tusen kilometer lange kystlinjen fra Biscaya i sør til Kirkenes i Nord. Arbeidsstyrken var på rundt 300 000 mann og de fleste var tvangsarbeidere.

Romsdalsmuseet, R.Fot.07789/ fotograf: ukjent

Bundesarchiv, Bild 146-1973-036-05 / fotograf: Maier

NTM, fotograf: Håkon Bergseth

Riksarkivet, RAFA 3309/U47/1/115 / fotograf: ukjent

1. Bygging av forsvarsverker på Aukra i Sør-Trøndelag
2. Tysk soldat vokter batteri Todt på den franske kanalkysten
3. Betongfundament for kjempekanon ved batteri Nero på Nøtterøy
4. Montering av kanon på batteri Vara utenfor Kristiansand

OTs betongstøpte forsvarslinje klarte ikke å stå imot den allierte invasjonsstyrken i Normandie i Frankrike på «D-dagen», 6. juni 1944. I landskapet er sårene etter kampene godt synlige fortsatt i dag.

FESTUNG NORWEGEN

Den norske delen av Atlanterhavsvollen strekker seg langs en 10 000 kilometers kystlinje og består av skytestillinger, kystfort og tunge batterier. Anleggene omtales gjerne som Festung Norwegen og var OTs største byggeoppdrag i Norge. Særlig prestisje ble lagt i byggingen av de i alt sju tunge batteriene, utstyrt med datidens største kanoner. Batteri Vara ved Kristiansand var det sørligste, mens batteri Peter ved Kirkenes, lengst i nord, ligger på det som i dag er russisk territorium. Batteriene Theo og Dietel voktet innseilingen til Narvik, mens batteri Otto ved Ørland kontrollerte Trondheimsfjorden. Batteriene Felix og Nero dekket henholdsvis farvannet rundt Bergen og Oslofjorden.

Jernbindere i arbeid på Austrått fort

Romsdalsmuseet, R.Fot.07813 / fotograf: ukjent

NTM / fotograf: Håkon Bergseth

NTM / fotograf: Ingrid Aas

Etter Puschnjak finnes fangekortet, som opplyser at han ble overført til OT i april 1943, og at han var 34 år gammel da han døde på Nøtterøy, 17. oktober 1944. Etter Kravchenko finnes plaketten som opprinnelig stod på hans grav. Med kyrilliske bokstaver står det inngravert: «Alexandr Jegorovitsj Kravchenko, født år 1909, død 27. mars 1945. Led og døde i fascistisk fangenskap.»

GLEMTE GRAVER

Til bygging av batteriene ble det satt inn et stort antall sovjetiske krigsfanger. Mens dødstallene var relativt lave i sør, var forholdene enkelte steder i Nord-Norge katastrofale. Ved byggingen av Theo og Dietel omkom over 1100 fanger.

I et skogholt ved Vardås på Nøtterøy, tett ved batteri Nero, står gravmonumentene som er avbildet. To sovjetiske krigsfanger i arbeid for OT var opprinnelig gravlagt her – Alexandr Jegorovitsj Kravchenko og Demjan Puschnjak. Begge var ukrainere og soldater i den røde arme. Medfanger reiste monumentene da krigen var over.

Tidlig på 1950-tallet, under den kalde krigen, ble gravene åpnet og levningene flyttet til en sentral gravplass i Oslo. Nå var trusselen ikke lenger Nazityskland, men det kommunistiske Sovjetunionen. Norske myndigheter fryktet at sovjetiske agenter ville utgi seg som fangenes pårørende og bruke gravene som utgangspunkt for spionasje.

www.obd-memorial.ru, Fangekort, sovjetiske døde fanger

Organisasjonen Todts arbeidere paraderer med spader som om det var geværer.

TEKNIKK SOM PROPAGANDA

Fritz Todt framstod i årene etter Hitlers maktovertagelse i 1933 som Tysklands fremste ingeniør. Gjennom nazifiseringen av ingeniørenes organisasjoner, sikret Todt seg en nøkkelstilling innenfor ingeniørprofesjonen. Han tok til orde for å heve ingeniørenes anseelse og ønsket å skape et elitekorps av ingeniører som skulle overta sentrale stillinger i samfunnslivet. Mange ingeniører støttet Todts tanke om å opprette et eget ministerium for teknikk. Som leder av nazipartiets teknikkontor sto Todt bak utgivelsen av propagandatidsskriftet Deutsche Technik.

Middelalderborgen Plassenburg ble i 1936 gjort om til kurssenter for utvalgte ingeniører som skulle gis en «teknopolitisk» skolering. På programmet sto alt fra fysisk fostring og raselære, til vegbygging og klassisk musikk. Todt hevdet at teknikken under nasjonalsosialismen endelig hadde funnet sin plass i tysk kultur.

Med Deutsche Technik som parole arrangerte Todt på slutten av 1930-tallet årlige propagandaturer for ingeniører og partifolk. Våren 1939 gikk turen til Norge.

ARBEIDETS MILITARISERING: MED SPADE OG GEVÆR

Da Nazistene kom til makten, stod 6 millioner tyskere uten arbeid. Samtidig som arbeiderklassens politiske og faglige organisasjoner ble slått ned, satte regimet i gang offentlige tiltak mot arbeidsløsheten, blant annet store veiprosjekter. Fra 1935 ble et halvårig pliktarbeid for menn organisert gjennom den offentlige arbeidstjenesten Reichsarbeitsdienst. Organisasjonen ble drevet etter militært mønster. Disiplinen var streng og ved massetilstelninger paraderte arbeiderne med spader på skulderen som om de var soldater med våpen. Slik fungerte arbeidstjenesten som militær trening.

bpk / 50135217, fotograf: ukjent

<<Teknikk er å tjene folket>>

Fritz Todt

NTM / fotograf: Ingrid Aas

Nøkkelen til Fritz Todt's atelier i middelalderborgen Plassenburg.

Også Organisasjon Todt (OT) var organisert etter militære forbilder. Byggeorganisasjonen ble etablert i 1938 etter at Fritz Todt fikk oppdraget med å anlegge store festningsverker i betong langs grensen mot Frankrike. Vestvolden, eller Siegfriedlinjen, som anleggene ble kalt, sysselsatte titusenvis av arbeidere, og mange av dem var tvangsutskrevet. Etter hvert ble det vanlig at OT samarbeidet med sikkerhetspolitiet for å opprettholde disiplin blant arbeiderne.

Organisasjon Todt og Reichsarbeitsdienst ble brukt av Naziregimet til å disiplinere arbeiderklassen og til å styre arbeidskraften inn mot militære byggeprosjekter. Samtidig bidro disse organisasjonene til å viske ut skillet mellom krigs- og fredsøkonomien.

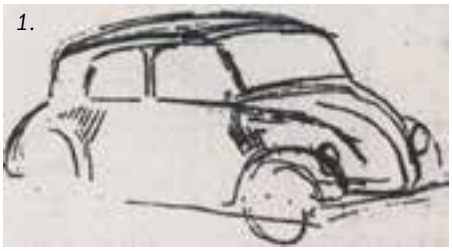
BIL TIL FOLKET?

Planene om å bygge en bil som brede lag av befolkningen hadde råd til å kjøpe, en folkevogn, ble lansert av Hitler i 1934. Mens design og konstruksjon ble overlatt ingeniøren Ferdinand Porsche, skulle den tyske arbeidsfrontens velferdsorganisasjon Kraft durch Freude (KdF) stå for produksjon og salg. Bilens offisielle navn ble derfor KdF-Wagen. Etter lanseringen av en prototype i 1936 var bilen to år senere klar for masseproduksjon. Den skulle koste 1000 riksmark; betydelige mindre enn konkurrentens modeller. Arbeidsfronten stod for byggingen av en topp moderne fabrikk som nesten rakk å bli ferdig før krigen brøt ut. Et eget system for salg av bilen ble også utviklet. Folk forpliktet seg til å spare deler av lønnen sin, 25 riksmark i måneden, som gikk til nedbetaling av bilen.

Folkevognen bar bud om materiell fremgang og sosial mobilitet for befolkningen. I propagandaen ble bilen framstilt som virkeliggjøringen av det nazistiske «folkefellesskapet». Satsingen på sivilt massekonsum avslørte seg likevel som bløff da det viste seg at prosjektet kom i konflikt med rustningsindustriens behov. I 1940 ble de nye fabrikkene i Fallersleben omstilt til produksjon av militært utstyr. På dette tidspunktet var kun 751 sivile folkevogner blitt produsert.

NTM / NTM C 12213, fotograf: ukjent

1.



1. Angivelig var det Hitler selv som i 1934 tegnet førsteutkastet til det som skulle bli folkevognen.
2. Autobahnen dukket stadig opp i den nazistiske propagandaen.
3. Dokumentet uttrykker Hitlers ønske om å bygge Autobahn i Norge. Etter planen skulle arbeidet settes i gang våren 1941.

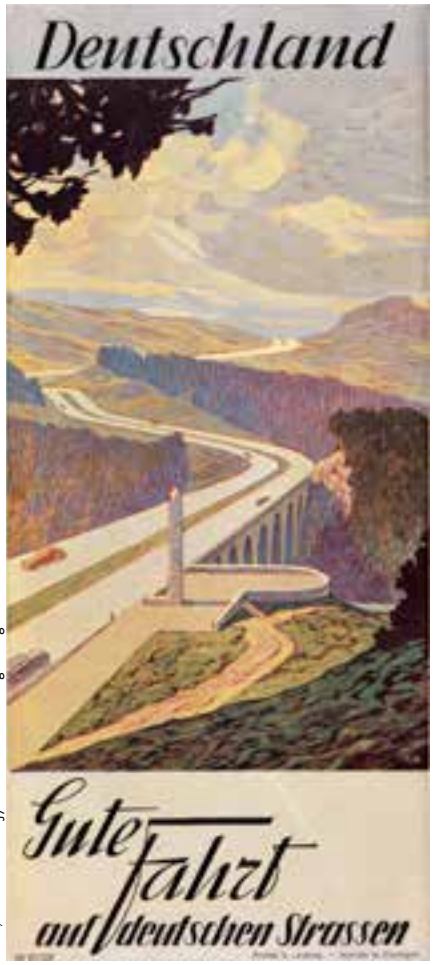
FØRERENS VEIER: DIE REICHSAUTOBAHN

Da Fritz Todt ble utnevnt til vegdirektør i 1933 fantes det allerede motorveiplaner i Tyskland. Naziregimet utvidet planene og gjorde dem til sine. Målet var å bygge 7000 kilometer vei i løpet av åtte år. Veiene skulle finansieres over offentlige budsjetter og holde høy standard. I de første årene ble arbeidsløse, innkvartert i primitive leire, benyttet til arbeidet. Etter hvert som det ble knapphet på arbeidskraft ble tvangsmetoder tatt i bruk for å sikre rekrutteringen. Todt ble utstyrt med vide fullmakter og rapporterte direkte til Hitler.

En egen filosofi ble utviklet rundt veiprosjektene. Traseene som ble stukket ut var ikke nødvendigvis kortest målt i antall kilometer. Viktigere var det at veiene føyde seg harmonisk inn i landskapet, slik at bilistene fikk oppleve skjønnheten i naturen. Det var ingen konflikt mellom teknikk og natur, hevdet Todt.

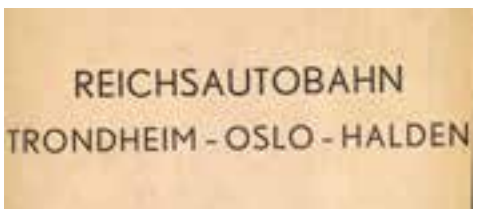
Etter hvert som Det Tredje Riket la under seg nye landområder, planla Todt og Hitler en utvidelse av Autobahnnettet. Målet var å nå fram til Kaukasus i øst og Trondheim i nord. Mellom 1940 og 1943 arbeidet norske og tyske veiingeniører med planleggingen av Reichsauthobahn fra Halden til Trondheim på oppdrag fra Todt.

2.



NTM, faksimile av brosjyre: Gute Fahrt / fotograf: Ingrid Aas

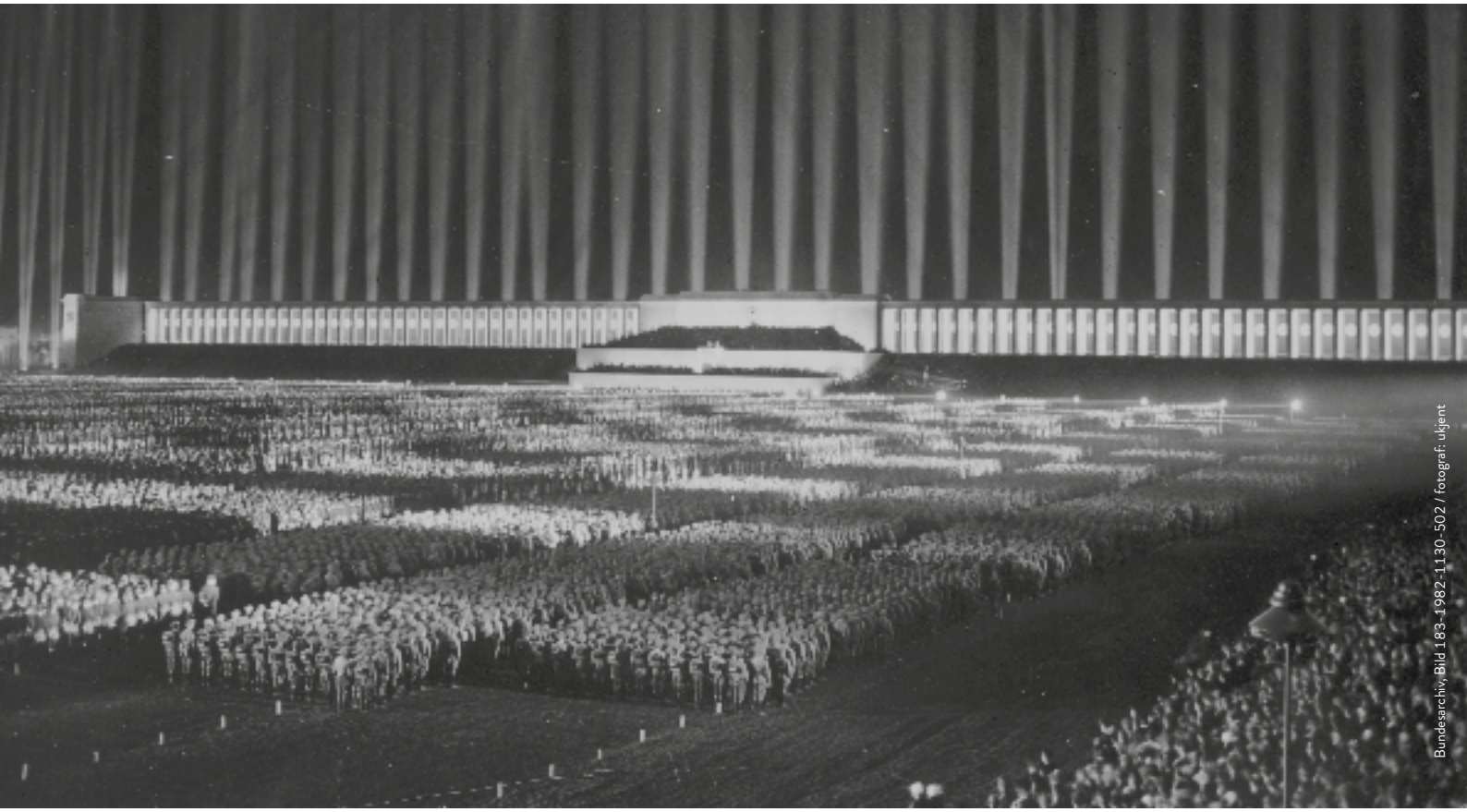
3.



Gründe für die Dringlichkeit des Bauvorhabens:

Aufgrund einer Anordnung des Führers wurde die Planung der Reichsautobahn in Norwegen vorgenommen. Nachdem der Generalinspektor f.d. deutsche Straßenwesen der Linienführung grundsätzlich zugestimmt hat, ordnete der Reichskommissar an die Aufnahme der Bauarbeiten für Frühjahr 1941 vorzubereiten. In der Presse und im Rundfunk wurde darüber weitgehendst berichtet.

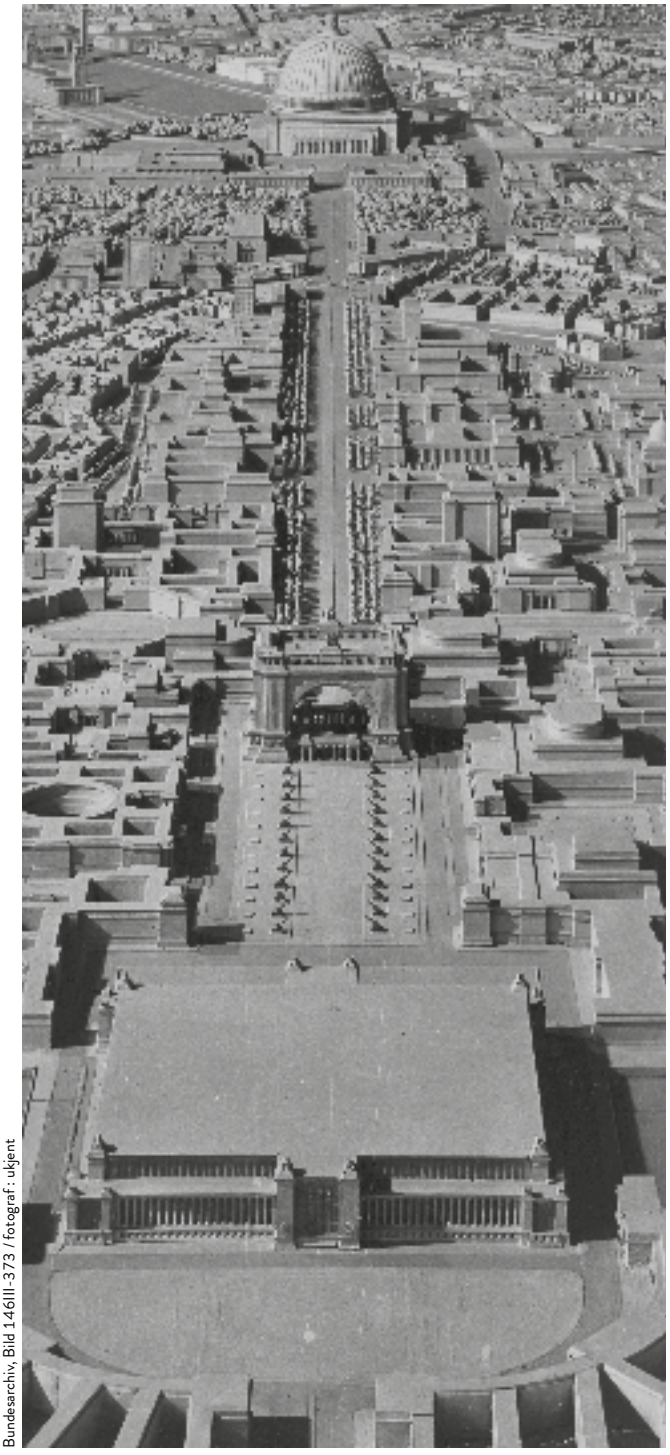
Riksarkivet, RAFA 2188



Alberts Speers lyskatedral

ARKITEKTUR SOM PROPAGANDA

Det Tredje Riket skulle virkeliggjøres gjennom store, monumentale byggverk. Med Albert Speer i spissen gikk regimets arkitekter i gang med å planlegge ombyggingen av byer i Tyskland og i de okkuperte områdene. Arkitekturen ble også brukt i den politiske mobiliseringen av massene. I Nürnberg, der nazipartiet arrangerte sin årlige kongress, ble arkitekturens propagandapotensial demonstrert på effektfullt vis. Et av Speers påfunn var å omkranse den sentrale samlingsplassen med kraftige lyskastere. Når lyskasterne ble tent og strålte opp mot nattehimmelen fikk de tilstedeværende følelsen av å befinne seg inne i et gigantisk rom båret opp av lyssøyler – en «lyskatedral».



Bundesarchiv, Bild 146III-373 / fotograf: ukjent

GERMANIA

Hitler ville gjøre Berlin til den største og mest storslåtte byen i verden – «Welthauptstadt Germania». Albert Speer startet planleggingsarbeidet i 1937. Med utgangspunkt i skisser Hitler selv hadde tegnet, bygget Speer modeller av de mest sentrale byggene, blant annet den 290 meter høye kuppelhallen Grosse Halle.

Å beundre modellen av Germania var blant Hitlers yndlingsbeskjeftigelser. Selv om prosjektet ble innstilt i 1943 da krigslykken snudde, satte det likevel spor. Rundt omkring i Tyskland ble konsentrasjonsleirfanger satt til å hugge stein under umenneskelige forhold. I områdene som skulle saneres for å gi plass til Speers praktbygninger, ble leiegårder tømt. Tyskere, som ble berørt av dette, fikk flytte inn i såkalte «jødeboliger». At jødene på denne måten mistet sine hjem, ble ikke tillagt vekt. Utkastelsene ble organisert av Albert Speer.

Foto: MA-studenter fra Akademi for Scenekunst, Høgskolen i Østfold, 2015

En del av granittelementene som skulle kle fasaden til Hitlers gigantiske seiersmonument i Berlin ble hogget på Store Råholmen utenfor Kråkerøy ved Fredrikstad. Fortsatt ligger det om lag 250 ferdighugde elementer på den vesle holmen. De er i dag fredet.

NTM / fotograf: Håkon Bergseth

«Hitlerstein» fra Store Råholmen var tenkt som en del av seiersmonumentet i Berlin. Steinen har siden 1960-tallet ligget i en privat hage i Fredrikstadområdet.

SEIERSMONUMENTET – OMSKRIVING AV HISTORIEN VED HJELP AV ARKITEKTUR

Som del av sitt Germania-prosjekt planla Hitler et gigantisk seiersmonument. Det skulle være 117 meter høyt, 170 meter bredt, og 120 meter dypt. Navnene til alle tyske soldater som falt under første verdenskrig skulle inngraveres. Med en seierrik utgang av den andre verdenskrigen, ønsket Hitler på denne måten å korrigere det forsmedelige nederlaget fra 1918.

Allerede i 1925 hadde Hitler, som den gangen ledet et ubetydelig parti på ytterste høyre fløy, tegnet et utkast til monumentet. I anledning Hitlers 50-års dag, i 1939, laget Albert Speer en modell av monumentet ut fra denne tegningen.

Hiters skisse til seiersmonumentet i Berlin.

Bundesarchiv, Bild 183-J14204 / fotograf : ukjent

Da Fritz Todt omkom i en flystyrt i februar 1942 utnevnte Hitler arkitekten Albert Speer (1905-1981) til ny sjef for OT. Speer ble samtidig rustningsminister med innflytelse over hele den tyske krigsøkonomien. Det var under Speer at OT for alvor ble avhengig av arbeidskraften til krigsfanger og sivile tvangsarbeidere.

NORSK GRANITT TIL GERMANIA

Sommeren 1940 sendte Albert Speer en delegasjon til Norge for å undersøke om den norske granitten var egnet til monumentalbyggene han planla i Berlin og Nürnberg. Ulike prøver ble forelagt Hitler, som var «meget begeistret for fargespillet i den norske steinen». I årene som fulgte bestilte Speer enorme mengder stein i Norge. Hele den norske steinindustrien fra Aust Agder til Østfold ble involvert i leveransene. I 1941 reiste norske steinhuggere til Speer i Berlin for opplæring. På grunn av manglende transportmuligheter, havnet imidlertid bare en brøkdel av granitten i Berlin.

«Det er planer i Tyskland om å mindes Tysklands nuværende stilling ved en rekke praktbygninger av sådanne dimensioner at de nødvendig naturstenmengder ikke kan skaffes i tilstrekkelig mengder i Tyskland. [..] Programmet omfatter leveranser i 10 til 15 år. Dr. Klein framholdt at nokk arbeidere skulle skaffes, og det var fra tysk side overveiet å sende hit krigsfanger for å arbeid også i stenindustrien for de påtenkte leveranser til Tyskland...»

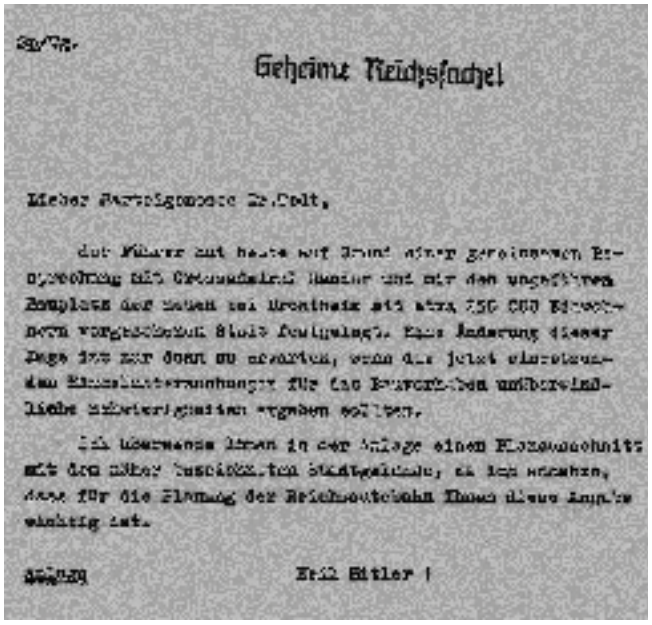
Referat fra møte mellom representanter for norsk steinindustri og Heinz Klein i rikskommissariatets tekniske avdeling, 9. juli 1940

Riksarkivet, RAFA3309/U71/0005 / fotograf: ukjent

Trondheimsmodellen. Etter et kortetre opphold i Berlin ble modellen fraktet først til Oslo og deretter til Trondheim der den ble stilt opp i Stiftsgården. Bildet er tatt i forbindelse med Terbovens besøk i Trondheim, sommeren 1942.

TRONDHEIM I BERLIN

Det tyske Reichskommissariat bestilte sommeren 1940 en modell av Trondheimsfjorden hos Norsk Modellerings Kompani i Oslo. Den egentlige oppdragsgiveren var rustningsminister Fritz Todt, som handlet på vegne av Hitler. Modellen, som dekket hele 48 kvadratmeter, ble fraktet til Berlin og montert i modellsalen i Rikskanselliet. Todt, Speer og Hitler brukte den i planleggingen av en rekke større byggeprosjekter. I første omgang skulle det bygges en ubåtbunker i Trondheim, senere var tanken å anlegge et marineverft og en tørrdokk et stykke utenfor byen. I tilknytning til disse installasjonene så Hitler for seg at det skulle anlegges en ny by med 250 000 innbyggere – Neu Drontheim. I juni 1941 bestemte han at den nye byen skulle anlegges ved Gulosen sørvest for Trondheim.



Geheime Reichssache!

Lieber Parteigenosse Dr.Todt,

[illegible]

Ich übersende Ihnen in der Anlage einen Planausschnitt mit den näher bezeichneten Grundstücken, da ich annehme, dass für die Planung der Reichsautobahn Ihnen diese Angabe wichtig ist.

Heil Hitler !

Riksarkivet, RAFA 2188

Etter inngående studier av Trondheimsmodellen, bestemte Hitler 21. juni 1941 at Neu Drontheim skulle ligge på Øysand ved Gulosen. Albert Speer, som selv var tilstede da beslutningen ble tatt, orienterte Fritz Todt om saken samme dag. Den påfølgende dagen innledet Hitler Operasjon Barbarossa, angrepet på Sovjetunionen. Brev fra Albert Speer til Fritz Todt, 21. juni 1941.

Riksarkivet, RAFA 2188

På sitt Norgesbesøk i september 1941 beordret Fritz Todt undersøkelser av grunnforholdene ved Gulosen.

Privat samling, fotograf: ukjent

Fritz Todt besøkte Trondheim i september 1941 for å inspisere grunnforholdene der de tyske byggeprosjektene var planlagt. Bildet er antakelig tatt på Gulosen, der Neu Dronteim skulle ligge.

Riksarkivet, RAFA 2188

Dette utsnittet av kartet over Trøndelag ble brukt som utgangspunkt for Trondheimsmodellen

Sovjetiske krigsfanger utgjorde den største gruppen tvangsarbeidere hos Organisasjon Todt i Norge.

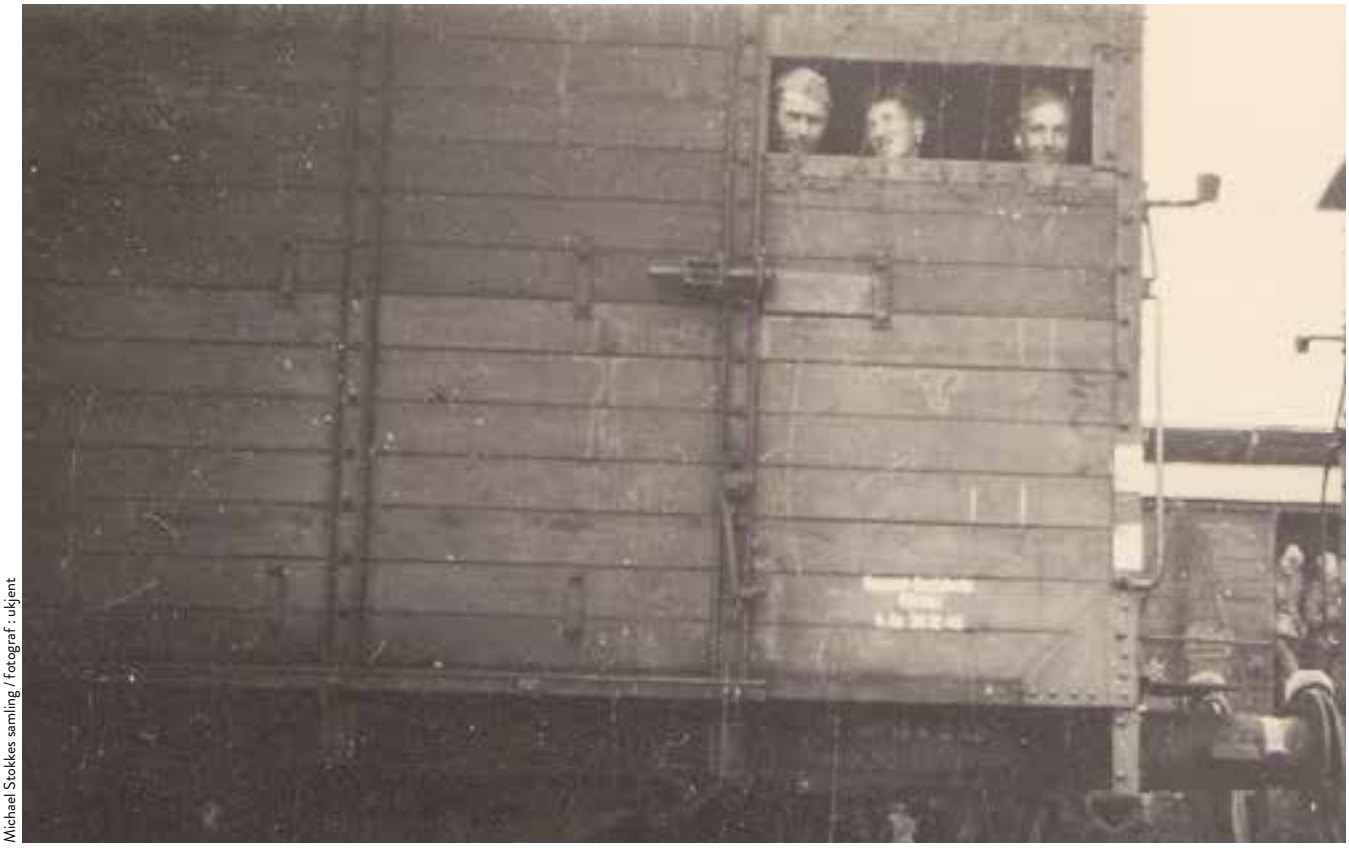
Michael Stokkes samling / fotograf : ukjent

DEPORTASJON

NTM / fotograf: Håkon Bergseth

OPERASJON BARBAROSSA: TILINTETGJØRELSESKRIGEN I ØST

Nazitysklands angrep på Sovjetunionen i juni 1941 innledet det som er blitt kalt «den mest destruktive og barbariske krigen i menneskehetens historie». Angrepet var del av Hitlers «tilintetgjørelseskrig» mot den slaviske befolkningen i Øst-Europa. Ved hjelp av en bevisst utsultingspolitikk skulle store områder tømmes for mennesker og inkorporeres i det nazistiske *Grossraum*. Hitler trodde på en rask seier og ga ordre om at sovjetiske soldater som ble tatt til fange, skulle sultes i hjel. Fangene ble samlet i store innhegninger uten mat og husly. Etter et drøyt halvår hadde 1,7 millioner krigsfanger omkommet. Da det viste seg at krigen i øst trakk i langdrag, og at den tyske krigsøkonomien var avhengig av fangenes arbeidskraft, ble det imidlertid et poeng å holde dem i live.



Michael Stokkes samling / fotograf : ukjent

Nazityskland rekrutterte ufri arbeidskraft over hele Europa. *De sivile tvangsarbeidene og fangene hadde til felles at de mot sin vilje ble ført bort fra sine hjemland. Transporten gjennom Europa var utmattende og kunne ofte vare i månedsvis. Hvor reisen gikk, eller hva slags skjebne som ventet, kunne ingen vite.*

STETTIN

Havnebyen Stettin, i dag polske Szczecin, var under krigen knutepunkt i skipstrafikken mellom Tyskland og Norge. Mesteparten av OTs forsyninger til Norge ble fraktet med skip fra Stettin. I byen hadde OT også en egen transittleir der krigsfanger og tvangsarbeidere fikk sin utrustning før de ble sendt nordover. Sjøreisen til og fra Norge var farefull. Torpederingen av fangeskipene MS Palatia i 1942 og MS Rigel i 1944 førte til at over 3000 sovjetiske krigsfanger druknet på vei til og fra arbeidet i Norge.

Samme skip som fraktet krigsfanger og tvangsarbeidere, ble brukt ved deportasjonen av de norske jødene i november 1942. For jødene gikk reisen fra Oslo med DS Donau til Stettin og videre med tog til Auschwitz. Samtidig som tyske byggeprosjekter i Norge led under mangel på arbeidskraft, ble altså arbeidsføre nordmenn myrdet i gasskamrene. Det logistiske systemet som Stettin var del av synliggjør spenningsforholdet mellom naziregimets økonomiske og raseideologiske målsetninger.

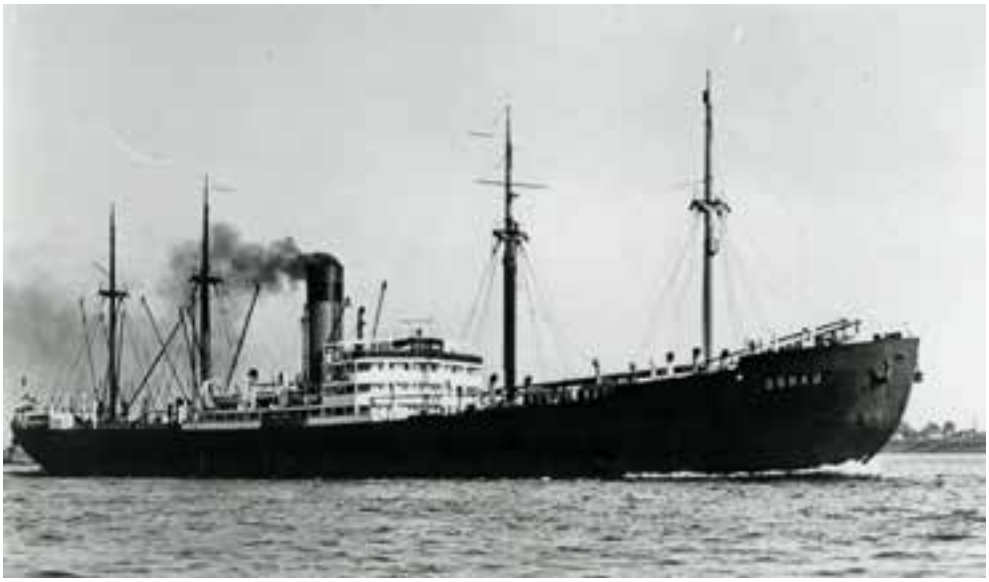
NTM / fotograf: Håkon Bergseth

«Jeg husker at det var i februar 1943, det var søndag og markedsdag. Alle menn som var på markedet ble arrestert og tatt med til en stor hangar. De lot alle, utenom serbere og sigøynere gå. Eldre menn ble henrettet, resten ble transportert i lukkede jernbanevogner til Tyskland. [...] Vi ble sendt videre til Oslo i slutten av april 1943.»

Krsto Zoric (1923-2017) fra Montenegro var tvangsarbeider i Norge.

Bundesarchiv, Bild 121-0646 / fotograf: ukjent

Stettin, knutepunktet i skipstrafikken mellom Tyskland og Norge.



Norsk Maritimt Museum, NSM.2106-818/ fotograf: ukjent

DS Donau, brukt til transport av krisfanger og norske jøder.

Privat samling / fotograf: ukjent

OT I NORGE

«NORGE ER KRIGENS SKJEBNESONE»

Mot slutten av 1941 var det klart at Tysklands «lynkrig» i Øst var mislykket og at krigen ville trekke i langdrag. For å sikre tyske forsyningslinjer til Murmanskfronten, hadde Hitler allerede i oktober 1941 befalt bygging av jernbane nordover gjennom Finland. Todt var imidlertid skeptisk, og planene ble skrinlagt. Litt senere foreslo Josef Terboven, den tyske rikskommissaren i Norge, at forbindelsene nordover i stedet kunne sikres over norsk territorium. Foruten å ferdigstille Riksvei 50 fram til Kirkenes, dagens E6, skulle det langs samme trasé bygges 1200 kilometer ny jernbanelinje, den såkalte polarjernbanen. Vei- og jernbaneprosjektene skulle eliminere skipstransporten langs kysten, som var utsatt for torpederinger.

I Berlin vokste frykten for en alliert landgang i Norge. I januar 1942 uttalte Hitler at Norge var blitt «krigens skjebnesone» og forlangte forsert utbygging av det norske kystforsvaret. Tallrike kystfort og en rekke tunge batterier – gjerne omtalt som Festung Norwegen – skulle anlegges og inkorporeres i den gigantiske Atlanterhavsvollen, som var under bygging fra Biscaya til Kirkenes.

Parallelt med at planene tok form foregikk en tautrekning om hvem som skulle være ansvarlig for byggeoppdragene. Fritz Todts negative holdning til polarjernbanen bidro trolig til at OT i første omgang holdt en lav profil i Norge. Først etter Todts død i februar 1942, ble det bestemt at OT, nå med Albert Speer i spissen, skulle etablere en egen avdeling i Norge.

EINSATZGRUPPE WIKING

I april 1942 opprettet OT en avdeling i Norge under navnet Einsatzgruppe Wiking. Avdelingen var på én og samme tid underlagt rikskommissar Josef Terboven i Oslo og OT-sjef og rustningsminister Albert Speer i Berlin. Det var Hitler selv som bestemte hvilke prosjekter som skulle prioriteres. På det meste kontrollerte OT i Norge en arbeidsstyrke på rundt 90 000 mann. Over halvparten var sovjetiske krigsfanger. Einsatzgruppe Wiking ble i løpet av krigen landets største byggherre med stor innflytelse over fordelingen av byggematerialer og andre økonomiske innsatsfaktorer.

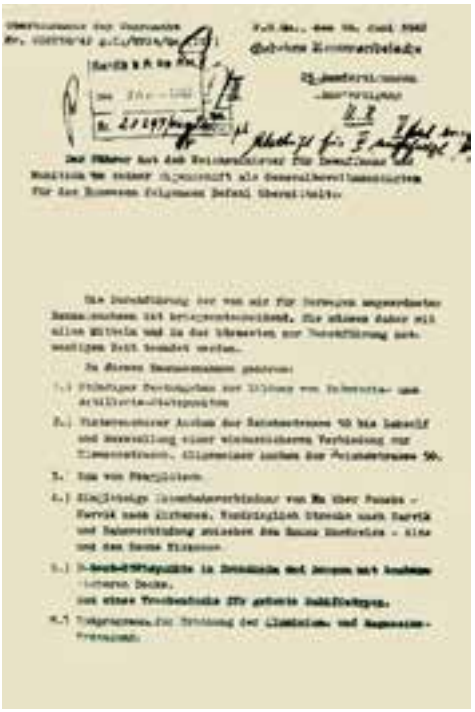
Hovedkontoret til Einsatzgruppe Wiking lå i Oslo og administrerte en rekke byggekontorer rundt omkring i landet, som igjen førte oppsyn med de lokale byggeplassene. Ved hovedkontoret fantes egne staber med ansvar for bygging av vei, jernbane, festningsanlegg osv. Nøkkelpersonalet var ingeniører og arkitekter med høy akademisk utdanning. Einsatzgruppe Wiking hadde også Danmark som ansvarsområde.

Einsatzgruppe Wiking bygget videre på kontakten som allerede var etablert mellom Todt, Speer og Terboven. I samarbeid med Terboven hadde Todt siden høsten 1940 planlagt bygging av Reichsautobahn mellom Halden og Trondheim. Speer var sjefsarkitekten for Neu Drontheim, den nye byen som skulle anlegges sørvest for Trondheim. Også Todt var involvert i dette arbeidet. OTs første ordinære oppdrag i Norge var byggingen av ubåt-bunkeren Dora i Trondheim. Arbeidet startet våren 1941 og ble fram til opprettelsen av Einsatzgruppe Wiking ledet direkte fra Berlin.

NTM / fotograf: Ingrid Aas

Fjernskriver brukt av OT i Norge.

Hitlers Wiking Befehl, opprinnelig fra 13. mai 1942



Riksarkivet, RAFA 2188

HITLERS «VIKINGORDRE»

Byggeprogrammet til Einsatzgruppe Wiking ble fastlagt av Hitler i en såkalt førerordre fra mai 1942. I tillegg til store vei- og jernbaneprosjekter skulle OT bygge kystfort, kystbatterier, ubåtbunkere og fabrikker for produksjon av lettmetall, med tilhørende kraftverk. Prosjektene ble av Hitler betegnet som «avgjørende for utfallet av krigen» og skulle gjennomføres på kortest mulig tid. Førerordren var utstedt til rustningsminister Albert Speer og styrket OTs stilling vis-a-vis andre tyske aktører som drev byggevirksomhet i Norge, i første rekke Wehrmacht.

Å føre krig er hardt arbeid. Okkupasjon krever lange forberedelser. Alt skal flyttes på. Ikke bare våpen og ammunisjon, men mat, spiker og sementblandere. Også mennesker må forflyttes. Soldater selvfølgelig, og arbeidskraft. Okkupasjon innebærer nesten alltid byggeprosjekter: Landingsplasser for fly, bunkere, eller brakker til forlegning av soldater. Det er tungt, manuelt arbeid, men også arbeid bak et skrivebord. Krig krever at regnskap føres, at noen holder oversikt over strømmer av ting og hvordan beholdninger utvikler seg. Det må lages lister, statistikk, kartotekkort må fylles ut. Hvor mye ammunisjon finnes på lager? Hvor mye piggtråd eller drivstoff? Ingen dramatiske beslutninger, ingen dramatiske handlinger, det holder å følge fastlagte rutiner. Som når man skal sende noen ruller med takpapp fra et utstyrslager i Østfold, til et veganlegg i Nordland. Mange brev må skrives før skipsrom er sikret og tjærepappen er underveis nordover. Det haster, høsten nærmer seg. Og før taket er tett vil ikke SS-soldatene påta seg vakthold for de serbiske fangene som skal arbeide på vegprosjektet.

Privat samling / fotograf: ukjent

Willi Henne: Krigsøkonomiens ukjente organisator

Willie Henne var ingeniør og en av Fritz Todts nærmeste medarbeidere. Han var bare 35 år da han tiltrådte som leder av Einsatzgreuppe Wiking. Henne ledet i tillegg rikskommissariatets tekniske avdeling og representerte Albert Speer i rollen som «generalfullmektig for byggesektoren» i Norge. Til sammen gjorde disse funksjonene Henne til en mann med stor innflytelse. Han var med på å betemme hvilke byggeprosjekter som skulle prioriteres og hvordan økonomiske innsatsfaktorer skulle fordeles. Henne var medlem av NSDAP og SS.

Foto: NTB, Scanpix

Grünerløkka skole ble i 1942 overtatt av OT og brukt som transittsleir for sivile tvangsarbeidere som skulle videre til byggeplasser rundt i landet. Opptil 900 personer kunne innkvarteres her. Skolebygningen ble drevet av personell fra OT og SS. Enten man var norsk tvangsarbeider, eller utenlandsk tvangsarbeider som ankom Norge med båt fra Tyskland, ble Grünerløkka skole gjerne det første møte med Einsatzgruppe Wiking.

NTM / fotograf: Håkon Bergseth

Kartotekkort med ulike kategorier OT-arbeidere.

ARBEIDSSTOKKEN

OTs arbeidstokk i Norge bestod av to hovedkategorier: fanger og sivile tvangsarbeidere.

De fleste sivile arbeiderne var det vi i dag vil kalle tvangsarbeidere – de var rekruttert ved hjelp av tvang og hadde begrenset innflytelse over sin arbeidssituasjon. Selv om enkelte startet sin karriere i OT mer eller mindre frivillig, endte man likevel raskt som tvangsarbeider, ettersom OT sjeldent tillot at noen sluttet. Etter utløpt kontraktsperiode var det vanlig at OT forlenget kontraktene uten å innhente samtykke fra den det gjaldt. De sivile tvangsarbeiderne hadde krav på lønn og ble innrømmet visse sosiale rettigheter. Behandlingen varierte ut fra arbeidernes nasjonale og etniske tilhørighet.

Fangene utgjorde ryggraden i OTs arbeidsstyrke. Sovjetiske krigsfanger var i overlegent flertall, men OT utnyttet også arbeidskraften til sivile fanger – både politiske fanger og fanger som var dømt for kriminelle forhold. Mot slutten av krigen arbeidet over 50 000 fanger for Einsatzgruppe Wiking.

Levanger Fotomuseum, LEM.006.01.027.24 / fotograf: Per Renbjør

Ubåtbunkeren Dora i Trondheim var OTs første prosjekt i Norge.

Norsk Jernbanemuseum, JMF011770 /fotograf: ukjent

Forlengelsen av Nordlandsbanen skulle bli OTs største prosjekt i Norge.

FANGENE KOMMER

De store byggeprosjektene som var under oppseiling i 1942, krevde massiv innsats av arbeidskraft. I Norge var det ingen ledige hender, og helt fra starten var det klart at prosjektene var avhengige av utenlandske krigsfanger og tvangsarbeidere.

Før arbeidet kunne settes i gang krevdes det omfattende forberedelser. Fangene skulle innkvarteres i leire, det måtte skaffes trevirke til brakker, piggtråd til gjerder, lyskastere til vakttårn, kjøkkenutstyr, madrasser og redskaper av alle slag. For norsk næringsliv var det gode penger å tjene på å bistå tyskerne i disse forberedelsene.

I første omgang var det rikskommissariatet som fikk ansvaret for forberedelsene, men i mars 1942 bestemte Hitler at oppdraget i stedet skulle gis til OT. 6000 tyske fagarbeidere og 10-15 000 sovjetiske krigsfanger ble omgående stilt til disposisjon. Overføringen av fanger til Norge tok mye lengre tid enn forutsatt, og først fra 1943 utgjorde de den dominerende kategorien i OTs arbeidsstyrke.

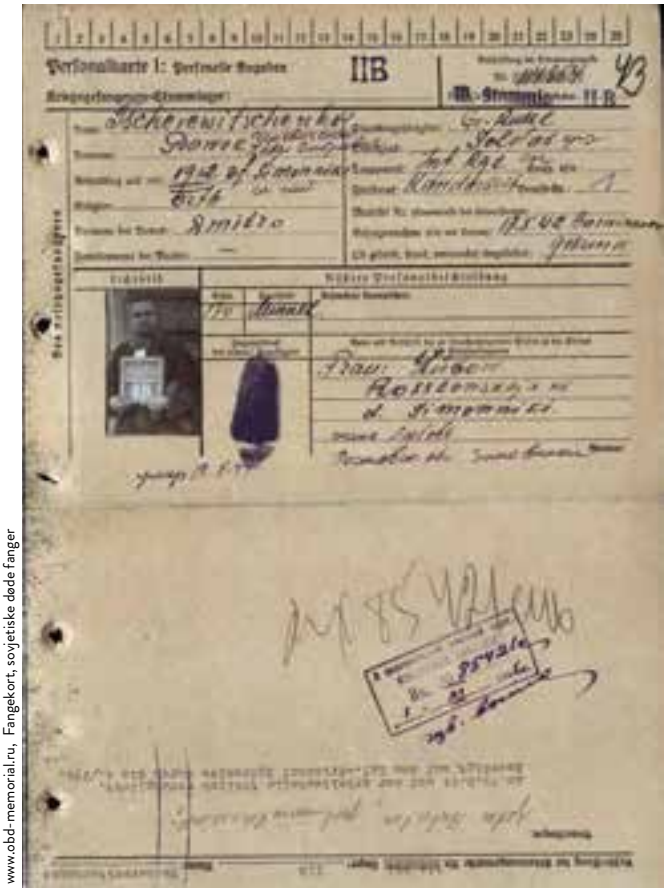
Formelt hadde OT begrenset ansvar for fangene. Mens krigsfangene sorterte under Wehrmacht, som sørget for innkvartering, forpleining og vakthold, var SS gjerne ansvarlig for politiske fanger. Blant fangene i OTs varetekt, var det kun jugoslavene, serbere i første rekke, som var underlagt SS. De ble behandlet på en særlig brutal og hensynsløs måte.

<<På grunn av de klimatiske forholdene hadde fangene alvorlige betennelser. [...] De lå gjennomvåte i snø og regn under åpen himmel, uten mulighet til å varme seg. [...] Innretningen er et hån mot konseptet fangeleir>>

SS-lege dr. Bauer, etter et besøk i OT-leiren ved Øvre-Jernvann, august 1942

Fra OT-arkivet:
Norske tvangsarbeidere og sovjetisiske krigsfanger.

Riksarkivet, RAFA 2188



www.obd-memorial.ru, Fangekort, sovjetiske døde fanger

Der Höhere SS- und Polizeiführer
beim Reichskommissar für die besetzten
norwegischen Gebiete

Oslo, den 15.12.1941

An die
Abt. Handel und Verkehr
in Hause

Bei der Festsetzung der Textilien für die russischen Kriegsgefangenen ist pro Kopf eine Wolldecke, ein Handtuch und Unterzeug für die Heimreise zugrunde gelegt.

Besonders wichtig ist hierbei, dass es unbedingt notwendig ist, an die Russen derartige wertvollen Gegenstände zu verausgaben, da die bisherigen Erfahrungen gezeigt haben, dass die Gefangenen Prügeleien usw. zu Fussfetzen und Schals verarbeiten. Ich schlage daher vor, anstelle von die Gefangenen Tagesdecken und Decken aus Papier, die eine Füllung von Zellwolle haben, auszugeben.

Die erforderlichen Mengen - und zwar einschliesslich Reserven - werden mit Wollwolle gefüllt und Zellwolldecken mit Zellwollfüllung geliefert - Muster ich bereits fertigstellen lassen.

Für die Zusammenschaften werden die erforderlichen Textilien aus den von mir beschlagnahmten norwegischen Beständen sichergestellt.

gez. Rediess
SS-Obergruppenführer
und General der Polizei

Riksarkivet, RAFA 2188

Genèvekonvensjonen av 1929, utdrag av § 10:

<<Krigsfangene skal innkvarteres i bygninger eller brakker som gir all mulig garanti for sunnhet og helse.>>

Brev datert 15. desember 1941 til Reichskommsissariat i forbindelse med forestående innsats av sovjetiske krigsfanger i Norge. Wilhelm Rediess, øverste leder for SS i Norge, gir i brevet råd om urustningen av fangene:

«Når de russiske krigsfangene skal utrustes med tekstiler i sine kvarterer, er utgangspunktet at hver mann får et ulltepe, et håndkle og sengetøy.

Hertil vil jeg bemerke at det er uhensiktsmessig å dele ut slike verdifulle gjenstander til russerne, tidligere erfaringer har vist at ulltepper osv. blir kuttet opp og brukt til skjerf og remser som de vikler om føttene. Jeg foreslår derfor at fangene i nødsfall får utdelt sengetøy og dyner laget av papir, og fylt med viskosefiber.»

Riksarkivet, PA 0276 / fotograf: Leiv Kreyberg

Sovjetiske krigsfanger i Nordland fylke. Bildet er tatt etter frigjøringen i mai 1945

Foto: Erling Borgen

Zarco Vidovic fra Serbia overlevde massakren i Beisfjord.

Foto: L. Miladjenovic / Narviksenteret

Fangeleiren i Beisfjord i brann, natt til 18. juli 1942.

NORDLAND FYLKE

OT hadde sine mest omfattende prosjekter i Nordland. På Engeløya bygget OT kystbatteriet Dietel som skulle kontrollere innseiling til Narvik. Lenger inn i landet hadde OT ansvar for utbedringen av riksvei 50, dagens E6, og forlengelsen av Nordlandsbanen nordover. Hitler ville opprinnelig ha en sammenhengende «polarjernbane» til Kirkenes, men godtok etterhvert Narvik som nordligste endestasjon. Jernbanebyggingen var basert på storinnsats av sovjetiske krigsfanger. Av de om lag 26 000 fangene som ble satt inn, omkom 2161.

MASSAKREN I BEISFJORD

Sommeren 1942 kom ca. 900 serbiske fanger til SS-leieren i Beisfjord utenfor Narvik. Etter planen skulle fangene settes i arbeid ved OTs veianlegg. Sykdom og utmattelse gjorde at mange fanger var ute av stand til å arbeide. På ettermiddagen 17. juli startet SS henrettelsen av syke fanger. De ble stilt opp i grupper og meid ned med maskingevær. Fanger som hadde forskanset seg innendørs omkom da brakkene deres ble satt fyr på. 287 mennesker ble myrdet under massakren.

De arbeidsføre fangene fra Beisfjord ble sendt til OT-leiren ved Øvre Jernvann for å bygge vei. Leiren var i elendig forfatning, og den brutale behandlingen gjorde at mange døde.

Foto: William Hakvaag – Lofoten Krigsminnemuseum

Russiske fanger i Nordland gravlegger en medfange.

Tyske OT-arbeidere i Alta reparerer sitt arbeidstøy.

Riksarkivet, RAFA3309/U68/2/33, fotograf: ukjent

Riksarkivet, RAFA3309/U68/2/10, fotograf: ukjent

OT personell ankommer Alta.

ALTA

Alta ble viktig som innskipingshavn for forsyninger som skulle videre til OTs byggeprosjekter i Finnmark. OT bygget kaianlegg og etablerte en transittleir for krigsfanger på stedet. I tillegg fantes også en leir for tyske straffanger her, blant dem fanger fra de beryktede Emsland-leirene i Tyskland. Mange tyske fanger omkom på grunn av den brutale behandlingen.

Riksarkivet, RAFA 3309/U49/1/2, fotograf: ukjent

Matutdeling i vinterkulde.

<<For oss som byggende mennesker er
ferdigstillelsen av jernbanen til Narvik en teknisk
æresoppgave av første rang.
Ingen skal kunne anklage oss for at vi ikke har brukt
den nødvendige energien og frydet oss over
dette storartede tekniske arbeidet.>>

Albert Speer i brev til Willi Henne, november 1944

Riksarkivet, RAFA3309/U67b/6/H1 fotograf: Pieper

Anleggsarbeide ved Fauske.

GROSSRAUMTECHNIK – HITLERS POLARJERNBANE

Mot slutten av 1941 bestemte Hitler at det skulle bygges en «polarjernbane» nordover, gjennom Norge, fra Mo i Rana til Kirkenes. Målt ut fra innsatsen av krigsfanger var polarjernbanen OTs største prosjekt i Norge. Banen skulle sikre tyske forsyningslinjer til Murmanskfronten og bidra til at jernmalm og nikkel kunne fraktes sørover til Tyskland. Selv om banen ble begrunnet ut fra umiddelbar nytte, var det ingen tvil om at byggingen ville ta lang tid. Strengt tatt ga prosjektet bare mening i et lengre perspektiv; det hørte hjemme i Hitlers fabulering om det kommende *Grossraum*. Dersom polarjernbanen ble koblet til den eksisterende Murmanskbanen åpnet det for en sammenhengende forbindelse mellom Oslo og Sankt Petersburg.

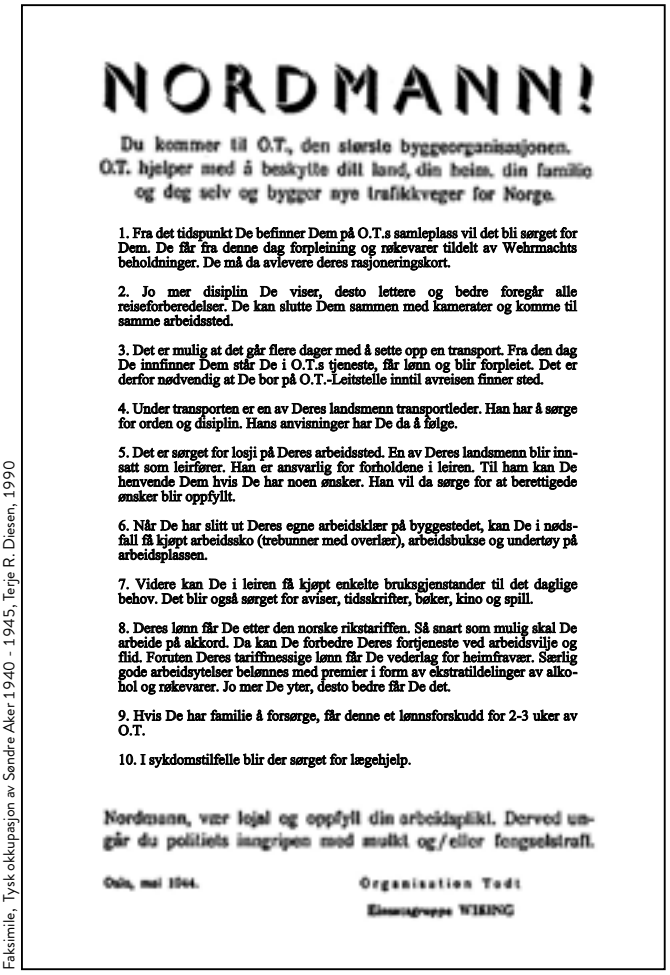
Polarjernbanen kan ses som uttrykk for Det Tredje Rikets «rompolitikk». Hitler gjorde OT til redskap for denne politikken. Effektiv organisering og bruk av moderne teknologi ville gjøre det mulig å overvinne knapp tid og ressursmangel.

NTM fotograf: H. Bergseth

Skinne til Polarjernbanen, produsert av Krupp i 1942.

Riksarkivet, RAFA3309/U67b/6/D3 / fotograf: Pieper

Fyllinger til Polarjernbanen på Saltfjellet.



NORDMANN!

Du kommer til O.T., den største byggeorganisasjonen.
O.T. hjelper med å beskytte ditt land, din heim, din familie og deg selv og bygger nye trafikkveger for Norge.

1. Fra det tidspunkt De befinner Dem på O.T.s samleplass vil det bli sørget for Dem. De får fra denne dag forpleining og røkevarer tildelt av Wehrmachts beholdninger. De må da avlevere deres rasjoneringskort.

2. Jo mer disiplin De viser, desto lettere og bedre foregår alle reiseforberedelser. De kan slutte Dem sammen med kamerater og komme til samme arbeidssted.

3. Det er mulig at det går flere dager med å sette opp en transport. Fra den dag De innfinner Dem står De i O.T.s tjeneste, får lønn og blir forpleiet. Det er derfor nødvendig at De bor på O.T.-Leitstelle inntil avreisen finner sted.

4. Under transporten er en av Deres landsmenn transportleder. Han har å sørge for orden og disiplin. Hans anvisninger har De da å følge.

5. Det er sørget for losji på Deres arbeidssted. En av Deres landsmenn blir innsatt som leirfører. Han er ansvarlig for forholdene i leiren. Til ham kan De henvende Dem hvis De har noen ønsker. Han vil da sørge for at berettigede ønsker blir oppfyllt.

6. Når De har slitt ut Deres egne arbeidsklær på byggestedet, kan De i nødsfall få kjøpt arbeidssko (trebunner med overlær), arbeidsbukse og undertøy på arbeidsplassen.

7. Videre kan De i leiren få kjøpt enkelte bruksgjenstander til det daglige behov. Det blir også sørget for aviser, tidskrifter, bøker, kino og spill.

8. Deres lønn får De etter den norske rikstariffen. Så snart som mulig skal De arbeide på akkord. Da kan De forbedre Deres fortjeneste ved arbeidsvilje og flid. Foruten Deres tariffmessige lønn får De vederlag for heimfravær. Særlig gode arbeidsytelser belønnes med premier i form av ekstratildelinger av alkohol og røkevarer. Jo mer De yter, desto bedre får De det.

9. Hvis De har familie å forsørge, får denne et lønnsforskudd for 2-3 uker av O.T.

10. I sykdomstilfelle blir der sørget for lægehjelp.

Nordmann, vær lojal og oppfyll din arbeidsplikt. Derved unngår du politiets inngripen med mulkt og/eller fengselstraff.

Oslo, mai 1944. Organisation Todt
Einsatzgruppe WIKING

Faksimile, Tysk okkupasjon av Søndre Aker 1940 - 1945, Terje R. Diesen, 1990

Verveplakat for Organisasjon Todt i Norge.
Få nordmenn fulgte plakatens oppfordring.

Privat samling, fotograf: ukjent

Dansk OT-arbeider i Norge. De danske OT-arbeiderne hadde gjennomgående såpass gode betingelser at de antakelig ikke bør regnes som tvangsarbeidere. Blant annet respekterte OT at dansker som ikke ønsket å forlenge kontrakten faktisk fikk anledning til å slutte. Dette forhindret likevel ikke at også danskene klaget over arbeidsforholdene.

SIVILE TVANGSARBEIDERE FRA 21 NASJONER

Sivile arbeidere fra til sammen 21 nasjoner, var mobilisert til innsats for OT i Norge. Det store flertallet av disse var det vi i dag vil kalle tvangsarbeidere, ettersom de var rekruttert gjennom ulike former for tvang. Flesteparten av de sivile tvangsarbeiderne fikk lønn og hadde i utgangspunktet krav på visse sosiale ytelser, som ferie og permisjon. Mange av dem var tilknyttet private tyske firmaer, som var engasjert av Einsatzgruppe Wiking.

Behandlingen av de sivile tvangsarbeiderne varierte ut fra deres nasjonale og etniske tilhørighet. Sivile tvangsarbeiderne fra Sovjetunionen, var dårligst stilt.

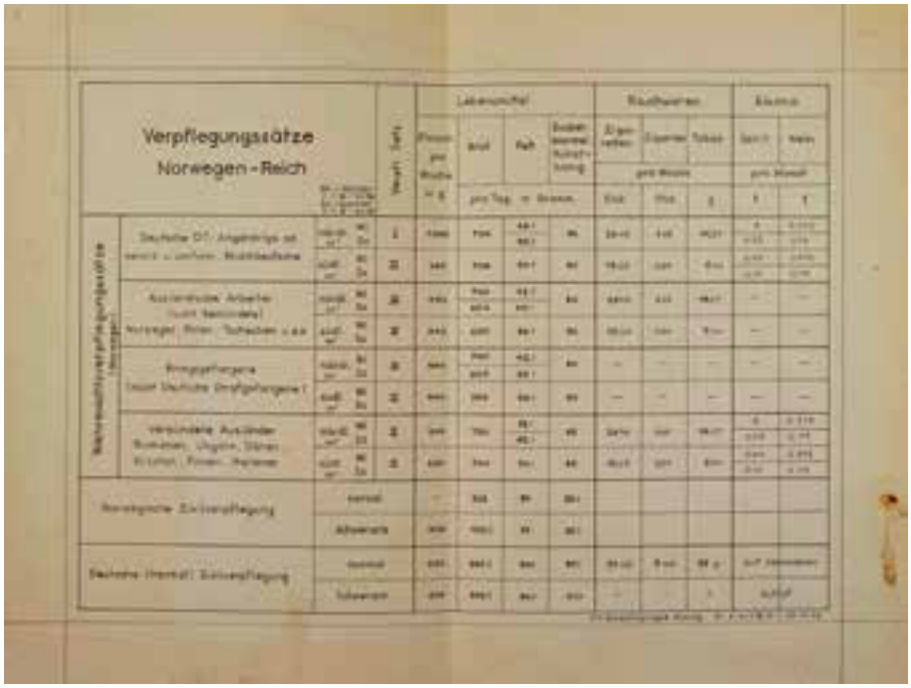
Også nordmenn ble tvangsutskrevet. Utskrivelsene skjedde på tysk initativ, men ble organisert og gjennomført av den norske forvaltningen. I løpet av krigen ble rundt 30 000 nordmenn tvangsutskrevet til Einsatzgruppe Wiking.

<<Østarbeiderne står i en særstilling [...] De kan og må håndteres mye hardere enn de kulturelt høyerestående folkene fra Tsjekkia og Vest-Europa.>>

Max Erich Feuchtinger, 1944, ansvarlig for arbeidskraftspørsmål i OT.

<<Krigsfangenes matrasjoner skal både kvalitativt og kvantitativt svare til dem som landets egne depottropper får.>>

Genevekonvensjonen av 1929, utdrag fra § 11



Riksarkivet, RAFA 2188

Tabell som angir matrasjoner for ulike kategorier OT-arbeidere.

DEN KNAPPE MATEN

Tyske OT-arbeidere hadde best tilgang på mat. I utgangspunktet skulle arbeidere fra land som var Tysklands allierte ha tilsvarende rasjoner, men som regel fikk de langt mindre. Arbeidere fra okkuperte land, for eksempel Norge, måtte finne seg i enda lavere rasjoner. Generelt spiste arbeidere fra Øst-Europa mindre og dårligere enn arbeidere fra land i Vest. At man faktisk fikk det man var lovet, var ingen selvfølge. Rasjonene ble tilpasset lokale forhold. Brød ble ofte supplert med kål og poteter, kjøtt ble erstattet av fisk.

Fangene led mest under matmangelen. Lederen av Einsatzgruppe Wiking, Willi Henne, tok flere initiativer som hadde til hensikt å bedre forholdene. For de serbiske, tyske og sovjetiske fangene som kom til Norge i 1942, var forsyningssituasjonen likevel katastrofal.

<<Ifølge de danske arbeiderne var korridoren full av veggdyr. Flere dansker viste veggdyrstikkene på kroppen deres. Selv OT-folk fortalte meg at forholdene i Oslo var katastrofale, men at ingenting kunne gjøres med det.>>

<<På turen tilbake ble danskene plassert i en allerede full gymsal på Grünerløkka skole. Ifølge de danske arbeiderne (...) sto det en tønne med lokk i et hjørne av gymsalen; hvor de innlosjerte i løpet av natten gjorde sitt fornødne.>>

<<Utenlandske arbeidere, hovedsakelig bulgarer og rumenere i Einsatzgruppen Wiking har i over et år ikke fått noen lønnsoverføringer.>>

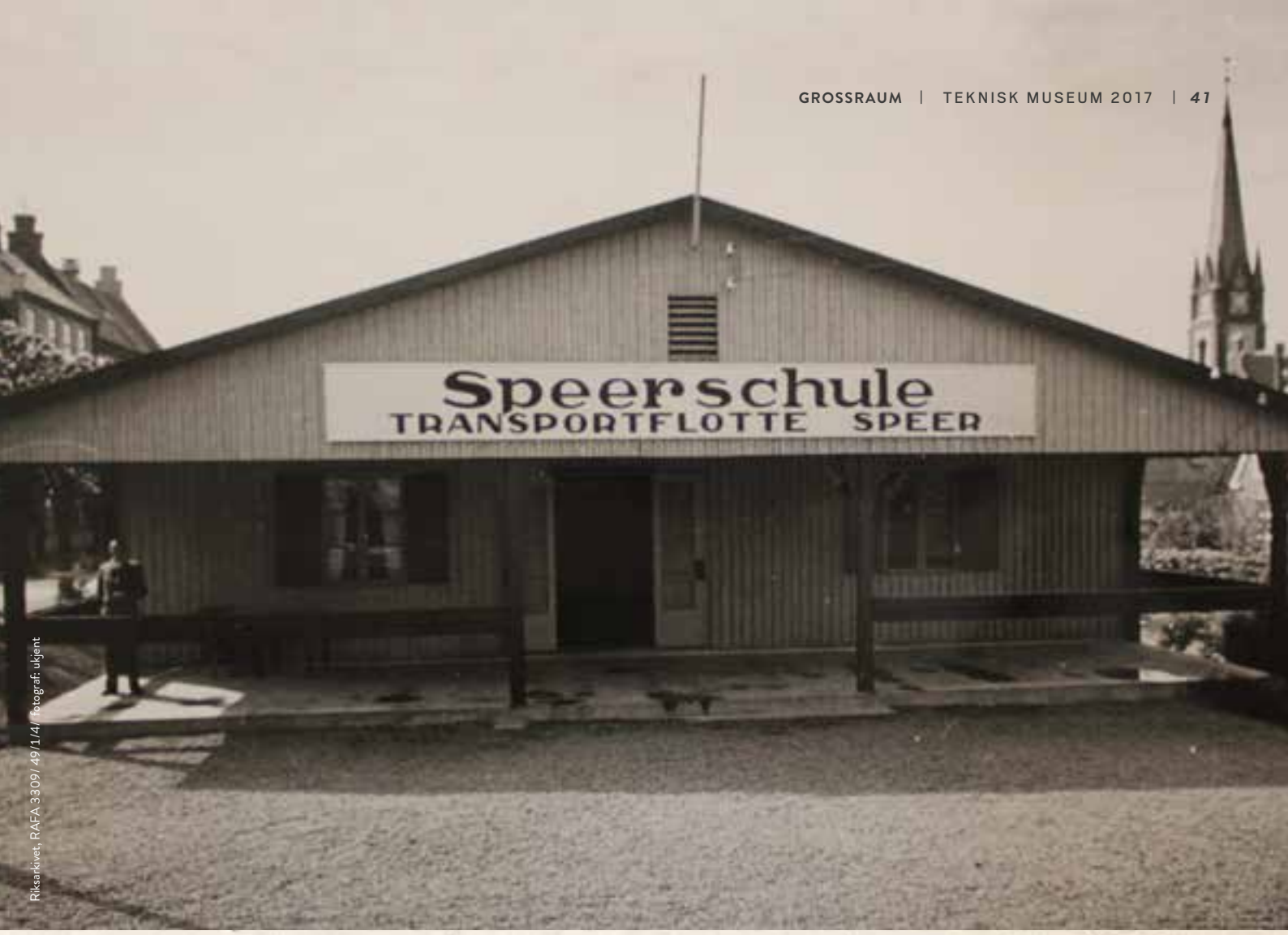
<<Suppen inneholdt sjøgress.>>

<<Der jeg kommer fra får selv grisene bedre mat enn det vi får her.>>

Riksarivet, RAFA 2188

Misfornøyde arbeidere

Den tyske sensuren i Norge fanget opp tallrike brev fra misfornøyde OT arbeidere av alle nasjonaliteter. Gjennomgangstemaer var dårlig mat, lange arbeidsdager og uteblivende lønn og permisjoner.



Riksarkivet, RAFA 3309/ 49/1/4/ Fotograf: ukjent

Bilde: Speerskolen i Sandefjord

SPEERSKOLEN I SANDEFJORD

Sandefjord var en viktig base for Transportflotte Speer, OTs sjøgående forsyningstjeneste i Norge. Transportflotte Speer ble etablert allerede før krigen for å frakte byggematerialer til monumentalbyggene i Berlin, norsk granitt ikke minst. Flåten ble senere integrert i OT og fikk i Norge særlig stor betydning ettersom byggevirksomheten her var helt avhengig av sjøgående transport. Transportflotte Speer disponerte i Norge et stor antall små og mellomstore fartøyer samt et mannskap som på omkring 1600 personer, de fleste tvangsutskrevne sjømenn fra Nederland. På det meste arbeidet ca. 1300 nederlendere i Transportflotte Speer.

Transportflotte Speer var stadig på utkikk etter folk og anla en egen skole – Speerschule – i Sandefjord for å sikre rekruttering av personell.

<<Den norske samarbeidsviljen (...) gjorde det mulig for okkupasjonsmakten å holde økonomien i gang helt fram til krigens siste dager.>>

Hans Klaussen Korff, rikskommissariatets finansforvaltning

KOLLABORASJON

For å gjennomføre sine prosjekter var OT avhengig av samarbeid med private tyske og norske byggefirmaer. Firmaene stod for den faktiske byggingen, mens OT organiserte arbeidet, skaffet byggematerialer, maskiner og ekstra arbeidskraft. Tyske firmaer ble som regel brukt som hovedentreprenører, men disse knyttet gjerne til seg norske underleverandører. Lite tyder på at norske firmaer kviet seg for å delta i OTs prosjekter. Som regel ble kontraktene inngått frivillig, på rent forretningsmessig grunnlag. De store vei- og jernbaneprosjektene bidro til at også NSB og Statens Vegvesen samarbeidet svært nært med Einsatzgruppe Wiking.

Av sikkerhetsgrunner var det i utgangspunktet kun tyske aktører, i hovedsak private tyske byggefirmaer, som fikk tilgang til fangearbeidskraften. Mens private norske firmaer bare unntaksvis arbeidet med fanger, kom statsinstitusjonene NSB og Vegvesenet tettere på fangene. I første rekke gjaldt dette Vegvesenet som i perioder hadde «arbeidsgiveransvar» for flere hundre krigsfanger.

Okkupasjonsmaktens krav og pålegg skapte vanskelige dilemmaer for OTs norske samarbeidspartnere, men det er i ettertid rimelig å spørre om den norske samarbeidsviljen strakte seg for langt.

«TYSKERARBEID»

I begynnelsen av krigen var det gode penger å tjene på å ta arbeid ved tyske anlegg. Over 200 000 nordmenn var engasjert i såkalt tyskerarbeid, og flesteparten arbeidet for Wehrmacht. Utover i krigen ble økonomien stadig strengere regulert. Tiltak for å begrense lønnsveksten ble iverksatt, samtidig som muligheten til fritt å bytte arbeid ble kraftig innskrenket.

Arkitekten Leif Egeberg fungerte som mellommann *mellom OT, rikskommissariatet og norsk næringsliv. Egeberg formidlet oppdrag til norske firmaer, som var villige til å bygge veier som var militærsstrategisk særlig viktige. For å få realisert oppdragene samarbeidet Egeberg nært med Statens Vegvesen. Vegvesenet gikk med på å kvalitetssikre firmaenes arbeid og lånte ut ingeniører til konsulentoppdrag. Rolleblandingen gjør det vanskelig å vurdere ansvarsforholdene. Leif Egeberg ble dømt for landssvik etter krigen.*

Riksarkivet, RAFA 3309, 47/1/57/ fotograf: ukjent

Foto: Hemnes kommune/ John Johnsens samling

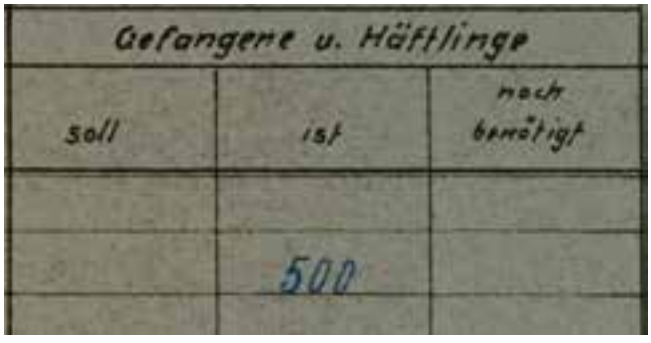
<<På strekningen 12 km. videre fra Korgen arbeider for tiden 80 serbere i regi av det norske vegvesenet til tross for vinterværet>>

Framdriftsrapport, OT, januar 1944

STATENS VEGVESEN OG KRIGSFANGENE

Mange av de serbiske fangene, som kom til veganlegg i Nordland sommeren 1942, flyttet inn i leire bygget av Vegvesenet. Ikke sjelden ble fangenes arbeid overvåket og kontrollert av ingeniører fra Vegvesenet. I en rapport fra februar 1944, oppgir veidirektør Andreas Baalsrud at Vegvesenet ved Elsfjord-Korgen har 500 krigsfanger i sin arbeidstokk. På tysk side var erfaringen likevel at det var ugunstig å la nordmenn arbeide med fanger. Arbeidstempoet ble høyere når fangene i stedet arbeidet for tyske byggefirmaer.

For å få fortgang i veiprosjektene, som tyskerne prioriterte høyt, hendte det at Vegvesenet ga råd om hvordan OT skulle forholde seg ved tvangsutskrivning av norske arbeidere.



Riksarivet, RAFA 2188

Statens vegvesen disponerte 500 krigsfanger i februar 1944.

NTM, Todt 187 / fotograf: ukjent

Tyske vaktmannskaper sammen med sovjetiske krigsfanger som legger skinner på Saltfjellet.

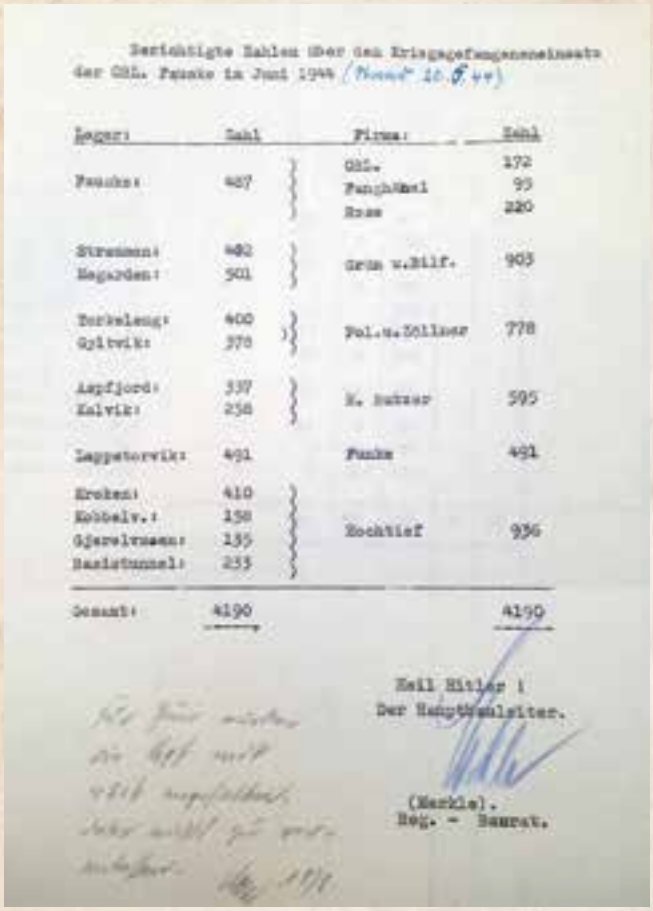
NSB OG KRIGSFANGENE

Fram til etableringen av Einsatzgruppe Wiking i 1942, var det Wehrmacht som ledet tysk jernbanebygging i Norge. I sør var målet å ferdigstille forbindelsen mellom Oslo og Stavanger, i nord skulle Nordlandsbanen fullføres til Bodø. Uten å konsultere Wehrmacht, besluttet Hitler i desember 1941 å øke ambisjonene radikalt – i løpet av to år skulle det anlegges en «polarjernbane» helt fram til Kirkenes. Byggingen skulle skje i regi av OT. Til tross for at prosjektet ble kraftig nedskalert, og i 1943 fikk Narvik som endepunkt, kom polarjernbanen til å sysselsette over 26 000 krigsfanger. Av disse omkom 2 161.

Otto Aubert, som ledet NSBs byggeavdeling, motsatte seg i utgangspunktet bruk av fanger. NSB ble likevel pålagt å utrede hvordan en fangeinnsats kunne organiseres. Utredningen forelå i januar 1942 og konkluderte med at det ville være mulig å benytte fanger på Nordlandsbanen. Ingen ting tyder likevel på at NSB var noen pådriver for bruk av fanger. Aubert fastholdt hele tiden at OT ville være best tjent med å overlate all bygging til NSB og dets norske arbeidere.

Fangene, som ble satt inn på jernbaneanlegg i Nord-Norge, arbeidet formelt ikke for NSB, men for OT og de tyske byggefirmaene.

Selv om fangene ved vei og jernbaneanleggene i Nord-Norge formelt arbeidet for OT og tyske byggefirmaer, endte NSB og Statens vegvesen i mange situasjoner med et operativt ansvar for fangene. Ofte ble fangenes arbeid overvåket og kontrollerte av ansatte i NSB og vegvesenet.



Berichtigte Zahlen über den Kriegsgefangeneneinsatz der Org. Fasske in Juni 1944 (Monat 10.6.44)

Lager:	Zahl	Firma:	Zahl
Fassko:	427	Org.	172
		Fangh.Mel	93
		Rose	220
Strømmen:	482	Grün u.Bilf.	903
Nøgarden:	501		
Torvelang:	400	Pol.u.Zöllner	778
Gjøtvik:	378		
Lepfjord:	337	H. Bahrer	595
Kalvik:	258		
Leppetorvik:	491	Funke	491
Kroken:	410	Hochtief	936
Kobbelv.:	158		
Gjærelvmoen:	135		
Saulstunnel:	253		
Gesamt:	4190		4190

Heil Hitler !
Der Hauptbauleiter.
(Henkle).
Reg. - Baurat.

Tyske byggefirmaer fikk tildelt krigsfanger til bygging av jernbane for Organisasjonen Todt.

Riksarkivet, PA0276U1/11/ fotograf: Leiv Kreyberg

26 000 sovjetiske krigsfanger bygde jernbane for OT i Nordland fylke og levde under svært vanskelige forhold. Bildet av denne russiske fangen er tatt etter frigjøringen i mai 1945.

IDEOLOGISK MOTIVERT VOLDSUTØVELSE I REGI AV SIVILE

Samarbeidet med OT gjorde at vanlige sivile tyskere kom svært tett på fangene. Ingeniører og mellomledere i tyske byggefirmaer instruerte fangene, overvåket deres arbeid og ble også gitt oppgaver i tilknytning til vaktholdet. Voldsbruk mot fanger, i regi av sivile tyskere, forekom. På denne måten bidro OT til at naziregimet kunne delegere ansvar for ideologisk motivert voldsbruk til sivile og dermed gjøre dem medansvarlig for regimets forbrytelser.

<<Jeg ønsker å påpeke at mishandling av krigsfanger er uakseptabelt og dessuten uverdig for en tysker og frontarbeider i OT.>>

Utdrag av brev fra Einsatzgruppe Wiking til byggeledelsen i det tyske firma Strabag i Stavanger, desember 1943

Riksarkivet, RAFA 3309, 47/1/118/ fotograf: ukjent

Riksarkivet, PA1209/Ue/85/03/7340, fotograf: ukjent

Lettmetallfabrikkene på Herøya etter bombingen i juli 1943.

KRISTIANSAND

Mellom 1942 og 1944 hadde OT en egen overbyggeledelse i Kristiansand. OT bygget flyplass ved Kjevik, Mandal og på Lista og festningsverker langs kysten. Det største enkeltprosjektet var byggingen av batteri Vara som foregikk med storinnsats av sovjetiske krigsfanger. Sommeren 1943 fikk byggeledelsen i Kristiansand også polske krigsfanger til disposisjon.

Firmaet Betongbygg A/S hadde flere oppdrag for OT i området og var et av svært få norske selskaper som direkte ble gitt mulighet til å arbeide med krigsfanger.

ÅRDAL

De nye aluminumsfabrikkene i Årdal var hovedsatsingen i Hermann Görings plan, som tok sikte på å sjudoble norsk lettmetallproduksjon. Til fabrikkene hørte også ferdigstillelsen av kraftverket på Tyin. Det tyskkontrollerte selskapet A/S Nordag ledet byggingen, mens OT blant annet bistod med tilførsel av sivile tvangsarbeidere, i første rekke «østarbeidere» fra Sovjetunionen. På det meste arbeidet omkring 2000 østarbeidere i Årdal. Også mange sivile tvangsarbeidere fra Frankrike havnet her.

HERØYA

På Herøya utenfor Porsgrunn bygget Norsk Hydro aluminium- og magnesiumfabrikker sammen sine tyske samarbeidspartnere Luftwaffe og IG Farben. De nye fabrikkene var del av planen for økt lettmetallproduksjonen i Norge. OT bidro med organiseringen av prosjektet og skaffet blant annet tvangsarbeidere. Flere hundre norske og utenlandske tvangsarbeidere var involvert i byggingen av fabrikkene på Herøya og det tilhørende kraftverket ved Mår. Fabrikkene var nesten klare til produksjon i juli 1943, da de ble påført store skader av allierte bombefly.

På grunn av sin deltagelse i lettmetallprosjektet ble Norsk Hydro etterforsket for landssvik etter krigen. Ingen tiltale ble reist. Samarbeidet med tyskerne ble viktig for Hydros satsing på lettmetall i etterkrigstiden.

Riksarkivet, PA0276/U1/12, fotograf: Leiv Kreyberg

Ytelsesrasjoner
førte til at de som var svake,
ble enda svakere

<<I den totale krigen er hvert minutt kostbart og må vies arbeidet.>>

OTs byggeledelse i Trondheim

Bundesarchiv, Bild 183-J05235 / fotograf: Schwahn, Ernst

«Wollt ihr den Totalen Krieg?», propagandaminister Goebbels tale i Berlin, februar 1943.

TOTAL KRIG

Det tyske nederlaget ved Stalingrad i februar 1943, ble et vendepunkt i krigen. Fra nå av kjempet Nazityskland på defensiven. Samtidig som nederlaget ble kunngjort i Berlin, fikk propagandaminister Goebbels befolkningen til å rope ut sin støtte til «den totale krigen». Alle samfunnets ressurser skulle stilles til disposisjon for krigføringen.

Den totale krigen økte det ideologiske trykket, samtidig fikk økonomiske effektivitetshensyn stadig større plass. I OT kom dette til uttrykk ved intensivering av den ideologiske indoktrineringen, parallelt med at det ble iverksatt tiltak for å avverge den mest brutale behandlingen av krigsfanger. Tilgangen på krigsfanger ble stadig mindre, og det gjaldt å bevare arbeidsevnen hos dem man allerede disponerte.

Å hevde at den totale krigen bidro til at økonomiske hensyn vant fram, gir likevel ikke et riktig bilde. Heller var det slik at ideologi og økonomi ble presset inn i stadig nye allianser. En slik allianse var innføringen av systemet som innebar at krisfangenes mat ble fordelt ut fra arbeidsinnsatsen.

«YTELSESRASJONER»

Både i OT og Wehrmacht ble det arbeidet systematisk for å finne fram til metoder som bidro til å heve krigsfangenes produktivitet. Det mest radikale grepet gikk ut på å gjøre matrasjonene avhengig av fangenes arbeidsinnsats. Sett fra OTs side gjaldt det å få mest mulig ytelse ut av en gitt mendge mat. I og med at den totale mengden var gitt, betydde det at hvis noen fikk mer, måtte andre få mindre.

Leistungsbuch für Kriegsgefangene.

Firma: S t u n g

Tunnelbau, Schicht 1

Leistung				
Essen-staff.	im Verh. zur deut. Arbeiter-gruppe	Wünsche	Unter-schrift	Bemerkungen
7a	7b	8.	9.	10.
1	6o %	Kommando verdient Belohn.	Schulze Aufführer	1o Zigaretten ausgegeben.
2	8o %			Lehne, Hptm.
2	7o %			

Bemerkung: Spalte 6 bis einschl. 9 ist von den Firmen auszufüllen.

Riksarivet, RAFA 2188

Ansatte i tyske byggefirmaer registrerte innsatsent til fangene i spesielle «ytelsesbøker». Ytelsene, som ble gradert i forhold til hvor mye en tysk arbeider presterte, ble i neste omgang bestemmende for hvor mye mat fangene fikk. De private firmaene fikk på denne måten stor innflytelse over fangenes ve og vel.

Riksarkivet, PA0276/U1/10/ fotograf: Leiv Kreyberg

Russisk krigsfange fra Saltfjellet. Bildet er tatt i mai, 1945.

Over tid førte systemet til at arbeidsevnen til dem som ikke maktet å prestere på grunn av sykdom og utmattelse, ble systematisk svekket – og de svakeste, ble enda svakere.

Mot slutten av krigen var forsyningssituasjonen katastrofal for OTs krigsfanger på Nordlandsbanen. Byggeledelsen, med Hans Renner i spissen, gikk i gang med å dele fangene inn i grupper ut fra deres arbeidsevne. Hvilken skjebne som var tiltenkt gruppen som ble erklært varig ute av stand til å arbeide, kan vi bare spekulere i. I tyske konsentrasjonsleirer hadde SS på dette tidspunktet startet massehenrettelser av alle kategorier innsatte, ikke utelukkende jøder.

Notat skrevet av Hans Renner, byggeleder på Nordlandsbanen, etter møte med representanter for «Sonderstab O», datert 14. mars 1945:

«For å kunne vurdere i hvilken grad krigsfangene er i stand til å utføre arbeid for OT er det nødvendig å følge anbefalingen fra «Sonderstab O» som går ut på å dele fangene i tre grupper: de fullt arbeidsdyktige, de midlertidig svekkede og de som ugjenkallelig ikke lenger er i stand til å arbeide. Dette må meldes omgående til de private byggefirmaene, dvs. til dem som er byggeledere for de ulike leirene og den øverste byggeledelsen.»

Riksarkivet, Rafa 3309/68/2/28/ fotograf: ukjent

Lakselvbroen i Alta var en av mange byggverk som OT etterlot seg i Norge.

NTM, fototgraf: Ingrid Aas

HVA KRIGEN KOSTET NORGE

Boka «Hva krigen kostet Norge» kom ut kort tid etter fredsslutningen. Den beskrev hvordan tyskerne hadde finansiert okkupasjonen gjennom belastning av norske statsfinanser og hardhendt utnyttelse av norske ressurser. Det som ble utelatt i regnestykket var imidlertid alt det tyskerne tilførte landet i form av arbeidskraft og byggematerialer. Mange av ressursene som OT trengte til sine prosjekter ble hente i Tyskland og betalt over tyske budsjetter. Mens de fleste okkuperte landene måtte gi fra seg flere ressurser enn de mottok, var forholdet omvendt i Norge. De store byggeprosjektene bidro antakelig til at Norge fikk tilført flere ressurser enn noe annet tyskokkupert land.

DE BYGGET LANDET

I løpet av krigen ble det bygget 20 nye flyplasser og like mange nye kraftverk her i landet. Ved krigens slutt kunne man produsere 30 prosent mer kraft enn ved krigens begynnelse. Både sør og nord i landet ble jernbanen kraftig forlenget. Det eksisterende veinettet ble utbedret og tallrike nye veier, broer og kaianlegg ble bygget. Langs kysten ble over 300 kystfort ferdigstilt. Mer enn noen annen byggherre på tysk side bidro OT til at prosjektene ble gjennomført. Rundt omkring i landet er mange av byggverkene ennå i bruk.

Selv om hovedansvaret for den brutale behandlingen av krigsfanger og tvangsarbeidere lå hos SS og Wehrmacht var OT på ingen måte en uskyldig part. Organisasjonen var del av Det Tredje Rikets maktapparat og bærer av den nazistiske ideologien. Dét er den viktigste grunnen til at anslagsvis 4000 personer omkom mens de arbeidet for OT i Norge.

Om 100 år vil OTs betongstøpte konstruksjoner fortsatt ruve i landskapet. Tuftene der fangeleirene stod vil derimot være forsvunnet. Også krigsfangenes og tvangsarbeidernes historier forsvinner hvis vi ikke tar vare på dem.

Bundesarchiv, Bild 183-V01057-3 / fotograf: ukjent

På tiltalebenken i Nürnberg: Albert Speer sammen med naziregimets toppledere.

MEA CULPA?

Albert Speer avsluttet sin forsvarstale i Nürnberg med å skylde på teknikken. Naziregimets uhyrligheter kunne ses som en konsekvens av den moderne teknikkens muligheter, argumenterte han. Det var også slik han avsluttet sin erindringsbok som utkom i 1969, etter at han hadde sittet 20 år i fengsel. Bokens siste setning lyder: «I avgjørende år av mitt liv har jeg tjent teknikken, blendet av dens muligheter. I dag har jeg bare skepsisen tilbake.»

Forskningsrådet FRITT ORD NTNU EVZ FOUNDATION REMEMBRANCE RESPONSIBILITY FUTURE Statens vegvesen KULTURRÅDET Arts Council Norway