

Polarbanen, Hitlers jernbane under deler av dagens E6

AV STIG OLAV JOHANSEN



Fotograf Lothar Pieper tok dette bildet fra byggingen av "Die Polareisenbahn" ved Straumen i Sørfold i 1944. I 60-årene ble dagens E6 lagt gjennom denne fjellskjæringen og over steinfyllinga, som altså var bygd av russiske krigsfanger med tap av mange menneskeliv. (Foto fra OT-arkivet ved Riksarkivet i Oslo)

Polarbanen, Hitlers jernbane under deler av dagens E6

AV STIG OLAV JOHANSEN

I mai 1942 ga Tysklands fører Adolf Hitler en befaling som skulle få store konsekvenser og innvirkning på lokalsamfunnene mellom Fauske og Drag i Tysfjord i Nordland. Allerede før invasjonen i 1940 hadde tyskerne planlagt å bygge jernbane fra Tyskland til Kirkenes. Nå slo han fast at arbeidet på strekningen nordover fra Fauske skulle settes i gang og at «Die Polareisenbahn» skulle bygges ferdig på to år. Slik ble det ikke. Da arbeidet stanset i mai 1945, etterlot det åpne sår i landskapet etter et jernbaneprosjekt som hadde sysselsatt over 30.000 mennesker med tap av mange tusen menneskeliv. Fra 1960-tallet har Statens vegvesen benyttet mange av traseene til bygging av det som er dagens fergefrie E6 mellom Fauske og Bognes. I Sørfold ble Asp, Eva og Kalviktunnelene ombygget til veistandard etter å ha ligget brakk i mange år. Middagsfjellet tunnel ved Kobbelveid var planlagt som jernbanetunnel, men også der kjører det biler gjennom i dag. Flere av banefyllingene er gjenbrukt til vegformål. Mange har kjørt bil på Polarbanen, men de aller ferreste har vært og er klar over at det de kjører på ble drevet frem med hjelp av sultne slavehender.

Siden 1945 har kratt og trær dekket til mange av sårene, men langs E6 nordover fra Fauske vil man lett finne spor etter traseer, brofundamenter og halvdrevne tunneler bygd av krigsfanger.

Bak gjengroingen er også spor å finne etter de 60 fangeleirene som ble bygd mellom Mo i Rana og Drag i Tysfjord, og etter nesten like mange gravplasser.

Dessverre har vi mennesker en utrolig evne til å glemme ting etter hvert som årene går. Glemte er de tusener av sovjetiske krigsfanger som gav sine liv for det vi har i dag. Kanskje er det på tide at denne historien blir bedre kjent for det norske folk.

Stig Olav Johansen er 48 år og engasjert lokalhistoriker bosatt i Bodø. Han har forsket på emnet Polarbanen i noen år nå og besitter en stor mengde dokumenter og bilder som kan dokumentere det som skjedde nord for Fauske under andre verdenskrig. Han driver også FB-siden «Polarbanen 1942-45»



PLANLAGT FØR INVASJONEN I 1940

Det forelå store tyske planer allerede før invasjonen av Norge 9. april 1940. Den



En betongkloss inntil E6 ved Falkelv er godt synlig, men få E6-trafikanter er klar over at dette er en rest etter et gigantisk jernbaneprosjekt som aldri ble fullført. (Foto: Håkon Aurlien)

største av den alle var en jernbanelinje fra Oslo til Kirkenes, med forgreininger til det svenske og finske jernbanenettet og med et sidespor til Tromsø.

Da Tyskland invaderte Sovjetunionen natten til 22. juni 1941, eksisterte ikke noe annen forsyningslinje enn båter. Tysklands fører Adolf Hitler så raskt at han måtte få i stand en forsyningslinje som var trygg for de alliertes ubåter og bombefly. Jernbanen kunne sørge for sårt tiltrengt materiell og nye uthvilte soldater til frontene i nord.

Banen skulle også bringe viktige forsyninger i retur til den tyske våpenproduksjonen; jernmalm og kis fra gruvene i Sverige og nikkel fra daværende Finland. Behovet var stort og Tyskland hadde lite ressurser selv.

Da Adolf Hitler i mai 1942 ga befaling om å bygge «Der Polareisenbahn», hadde han måneden før gitt den paramilitære byggeorganisasjonen Organisation Todt (OT) i oppdrag å bygge alt som

tyske Wehrmacht bestemte seg for å bygge av bunkere, kystfort, veinett og jernbane.

Organisasjonen var blitt grunnlagt av ingeniør Fritz Todt i februar 1938 og hadde høstet stor suksess med byggingen av den tyske Autobahn og en rekke andre byggeprosjekter. Nå ble den byggeansvarlig for alle kommende prosjekter som tysk kommando trengte i sin krigføring.

AMBISJON OM TO ÅRS BYGGETID

Einsatzgruppe Wiking (en gren innenfor OT) fikk tidlig etter invasjonen beskjed om å prosjektere banen. Ordre ble gitt til Organisation Todts leder Fritz Todt og øverste leder for Wehrmacht i Norge, general Nicolaus von Falkenhorst. Etter å ha studert kart en tid og fått estimert kostnader og tidsforbruk, mente Hitler at man skulle kunne klare å bygge jernbane Fauske – Kirkenes i løpet av to år.

Fritz Todt var uenig, han fløy ruten over Sørfold og Hamarøy i Nordland for å rekognosere og vendte tilbake til Ber-



Viadukten ved Falkelv og brua over vegen i 1944. "Betongklossen" er vestre brufeste for en jernbanebru som skulle bygges der det i 1944 var midlertidige anleggsbruer. (Foto Lothar Pieper/OT arkiv Riksarkivet)

lin der han ha uttrykk for at det var bortkastet å bruke så mye ressurser på et slikt tidkrevende prosjekt. Han mente også at prosjektet ville bli umulig å gjennomføre i henhold til tidsplanen og ville koste ufattelig summer penger. Todt anbefalte Hitler å heller bruke ressursene på å vinne krigen, og at alle kunne få det bedre hvis krigen ble kortvarig.

Falkenhorst ville ikke motsi Hitler, han ble sett på som en «nikkedukke», men utbrøt at hvis han fikk 145.000 krigsfanger skulle man klare å bygge strekningen ferdig på seks år. Falkenhorst fikk beskjed om å stille et høyt antall sovjetiske krigsfanger til disposisjon for Organisation Todt, samt å ordne vakt hold over disse.

Verre skulle det gå med OTs leder. Todt omkom i en mystisk flystyrt om morgenen 8. februar 1942. Ingen har i ettertid kunne bevist påstandene som kom rett etter ulykken om tukling med flyet. Mistankene styrket seg siden Hitlers yndlingsarkitekt Albert Speer egentlig skulle

Ingeniøren Fritz Todt grunnla og ga navn til byggeorganisasjonen Organisation Todt (OT). Selv omkom han i februar 1942 på vei til Norge.





Over Fauskemyrene måtte det graves dype dreneringsgrøfter for å tørke ut grunnen slik at den kunne bære jernbanen. Traseen er på store deler av strekningen synlig den dag i dag. (Foto fra OT-arkivet)

være med på den fatale flyturen, men ikke dukket opp til avgangen. Speers forklaring var at han hadde sittet og drukket vin sammen med føreren hele natten og følte seg i dårlig form, og mente han ikke var klar for en lang flytur.

En stund etter utnevnte Hitler Speer til rollen som Tysklands rustningsminister og han overtok også ledervervet i Organisation Todt. Navnet på organisasjonen ble beholdt.

Ved krigsutbruddet var Nordlandsbanen ikke var bygd lengre enn til Grong i Nord-Trøndelag. Byggingen gikk sakte i tyske øyne. Tyskerne hev seg på NSB for å få forsert banen frem til Fauske, hvor Nordlandsbanen og Polarbanen skulle knyttes sammen til en heltrukken linje. Unødvendige forsinkelser skulle unngås for enhver pris.

Man vet at norsk infrastruktur var forsømt og dette ble et stort hinder for tyske okkupasjonsstyrker. Det skjedde flere ulykker med utforkjøring og kollisjoner med lastebiler under troppefrakt siden vegnettet slett ikke tilfredstilte den standarden som var vanlig i Europa på den tiden. Resultatet var at Hitler befalte at man også måtte bygge ut vegnettet.

OT TIL FAUSKE I APRIL 1942

OT ankom Fauske i april 1942 og etablerte seg i den allerede ferdigbygde brakkeleiren ved sørlige enden av Fauskeidet. OT-mannskapet fikk raskt oversikt over situasjonen og startet prosjektering av banebygging nord for Fauske.

NSB ble forespurt om å bidra med bygging av Polarbanen, men svarte at

Polarbanens banestrekninger	Km fra Fauske
Baulos 1: Fauskemyrene	-0,5 - 10,9
Baulos 2: Helland og Trengselet	10,9 - 27,1
Baulos 3: Gyltvik	27,1 - 39,7
Baulos 4: Aspfjorden	39,7 - 51,8
Baulos 5: Storvika	51,8 - 59,1
Baulos 6: Sørfjordmo	59,1 - 77,7
Baulos 7: Elvkroken	77,7 - 86,6
Baulos 8: Gjerdalen	86,6 - 101,5
Baulos 9: Mørsry	101,5 - 110,5
Baulos 10: Kråkmo	110,5 - 116,5
Baulos 11: Falkelv	116,5 - 123,5
Baulos 12: Tømmernes	123,5 - 130
Baulos 13: Drag	130 - 140

(Kart fra Polarbanen.no)

det ikke forelå stortingsvedtak på parsellen Fauske-Korsnes. Derfor skulle banen bare bygges til Bodø. Dette betydde at OT måtte bygge alene nord for Fauske.

NSB tilbød derimot å låne ut ingeniører og rullende materiell som kunne avhjelpe starten på anleggsarbeidet. Dette ble godt mottatt hos OT, men det skjedde lite fysisk arbeid helt frem til årsskiftet 1942/43. Det ble laget planer og tegnet kontrakter med en hel rekke tyske firmaer og noen få norske.

Kun ett norsk firma fikk kontrakt på tunnelbygging, på strekningen Finneids-traumen - Fauske stasjonsområde og det fordi firmaet hadde hatt flere vellykkede entrepriser ved Nordlandsbanen. Firma Eeg Henriksen & Didrik Lund fikk ansvar å drive den 590 meter lange Bratthaugen tunnel ved Finneid. Dette var eneste tunnel som kun hadde en entreprenør som skulle drive hele tunnelen i sin lengde. NSB avdeling 16 skulle ha ansvar for planeringen på siden av traseen helt frem til Fauske stasjonsområde.

OT brukte tiden godt til forberedelser fra etableringen i Fauske og frem til startskuddet for byggingen, men den



praktiske utførelsen stod i stampe. Fart i sakene ble det først da NSB fikk henvendelse 11 desember 1942 fra Dr. Klein hos Kriegskommersiat om å få oversendt allerede eksisterende planer for trasevalg nord for Fauske fra årene 1923-28.

NSB hadde den gang laget planer for jernbane på strekningene Fauske - Korsnes og Narvik - Kirkenes, men Stortinget hadde ikke funnet midler til bygging.

Planene ble i stor grad lagt til grunn for tyskernes planlegging av Polarbanen. Utbyggingen ble organisert som et lappe-



Brobygging over Lakselva og tunnel gjennom Nerseljeåsen ved Straumen i Sørfold. (Foto Lot-har Pieper, OT arkivet i Riksarkivet)

teppe som skulle sys sammen nært ferdigstillelse. Arbeidet strakk seg over fire kommuner og berørte mange grunneiere langs traseen. Nektet man tyskerne bygging, kunne dette resultere strenge straffer. Samtykke ble belønnet ved at strøm ble lagt inn i husene til de som avga grunn.

OT utførte ikke annet arbeide enn prosjektering, men hadde byggeansvaret. De leide inn all arbeidskraft som utførte den praktiske delen av arbeidet. I mange tilfeller kunne det være vanskelig å skaffe nok entreprenørfirmaer til hele strekningen. Det måtte løses på den måten at når en tunnel var ferdig, kunne firmaet flyttes til et nytt sted lengre nord. Det var ofte eneste mulighet, bare at det tok lengre tid enn planlagt.

Ved Todt-leiren i Fauske, var det hektisk aktivitet. Det ble tegnet traseer og kart, tegnet om igjen og de fikk sendt

kartene ut til entreprenørene som skulle utføre arbeidet. OBL Fauske (overbyggelelse) var øverste kommando innen Todt-organisasjonen på stedet. Korrespondansen gikk frem og tilbake hele tiden under byggingen mellom OBL, lokal byggelelse og entreprenørene. Informasjonsflyten ordnet skyssbåter som var innleid i posttrafikk mellom leirene.

Adolf Hitler satt i Berlin og var spent på fremdriften i byggingen. Han ønsket å følge med på alle byggesteder og sendte derfor krigsfotografer som dokumenterte fremdriften slik at han kunne med egne øyner se på arbeider som ble utført. Han hadde som nevnt beordret bygging av banen, og skulle etter planen ankomme Oslo den 20 april 1944, på hans fødselsdag, og prøvekjøre strekningen i hans pansrede togsett. Derfor var det viktig med prioritering av byggingen.

Han skal ha uttalt ved flere anledninger at forsyninger til Polarbanen var like viktig som oljen til Kriegsmarine. Den skulle bygges ferdig så raskt som mulig.

LEIRE FOR TVANGSARBEIDERE

Organisation Todt forsøkte etter beste evne å bygge jernbanen så raskt som overhodet mulig og etablerte leire i stor skala for å skaffe boplass til entreprenører med sine mannskaper og lagre for utstyr. Strategien var flest mulig angrepspunkter langs strekningen. Disse ble inndelt i byggenumre, som direkte oversatt til tysk var «Baulos».

En baulos hadde en viss lengde og inneholdt planer for driving av tunneler og traseer. Entreprenører ble leid inn og



Sovjetiske krigsfanger arbeider under tvang på tomten til Rekvatnet kraftstasjon ved Kråkmo.

leirer anlagt på de arbeidssteder som var mest arbeidskrevende. Masser fra tunnel-drift skulle brukes til å bygge banelegemet mellom tunnelene. Manglet masser, ble det etablert steinbrudd lokalt. Det var nettopp i slike steinbrudd de fleste krigsfangene måtte arbeide, og det var dette som førte til flest alvorlige sykdommer og dødsfall. Blant annet ble steinblokker til brokar kilt ut ved flere lokale steinbrudd.

OT etablerte 60 fangeleirer mellom Mo i Rana og Drag i Tysfjord. 28 av dem lå nord for Fauske. De fleste av leirene nord for Fauske sto innflytningsklare 15. mars 1943 og var bygd av lokale innleide snekerfirmaer.

Som man kan se av tabellen til høyre, så varierte antall fanger noe fra det som var planlagt. Dette var til dels grunnet at behovet ikke var stort enkelte steder slik at fanger ble flyttet til andre fangeleirer. Tyskerne klarte heller ikke å fylle opp fangeleirene tilstrekkelig.

Da krigen på frontene i nord stoppet opp og ble stillingskrig, avtok også tilgangen på nye krigsfanger kraftig, noe som igjen førte til at Wehrmacht måtte

Fangeleirer tilknyttet jernbaneprojektet til Einsatzgruppe Wiking

Første tall viser antall sovjetiske fanger ved registreringen 7. mai 1945, det andre hvor mange fanger leiren var beregnet å kunne ta imot.

Petters-Lager, Fauske	573	600
Straumhaug	492	500
Megården	637	650
Buvik	569	600
Torkilseng	484	500
Gyltvik	541	600
Aspfjorden	550	600
Kalvik	340	500
Sommerset (ikke ferdig)	0	500
Lappstorvik	465	500
Einkråga	373	800
Engan	607	1000
Gjervlmoen	336	500
Basis tunnel sør	287	500
Sildhopvatnet	30	30
Mørsry	287	500
Kråkmo	277	500
Falkelv/Hofmannselva	557	600
Tømmernes/Wassmo	867	1000
Hilling-Sagpollen.	250	500
Drag i Tysjord I	154	500
Drag II	180	500
Drag III	267	500

Ved Drag var det også en polsk og en tsjekkisk arbeidsleir med sivile tvangsarbeidere.



Fangeleir med svensketelt og vakttårn ved fangeleiren Petters-Lager ved Åseng i Fauske fotografert i juni 1945. (Foto fra Digitalt Museum)

behandle de sovjetiske krigsfangene bedre. Dette førte til færre dødstall blant fangene.

HVEM VAR TVANGSARBEIDERNE?

Tyskernes krigføring i Sovjetunionen førte til flere millioner tilfangetatte Røde Arme-soldater. Det var vanskelig å brødfø et så stort antall mennesker, og dermed bestemte Hitler seg for at fangene skulle utnyttes til å arbeide for det tredje rike for minst mulig utgifter.

Det ble opprettet Stalag-leirer som skulle registrere fanger og gjøre dem klar til den lange reisen til alle kanter av Europa hvor arbeid skulle utføres. Utskipningshavnen var Stettin i Polen. Forsendelser av fanger foregikk hyppig, ofte med 800 fanger i hver skipslast, og de sanitære forhold om bord var under enhver kritikk. Hvis noen strøk med under overfarten,

ble de regelrett kastet over bord og fikk en våt grav. Mottaksstedet var Øysand ved Trondheim, hvor fangene ble avluset, barberet og gjort i stand for tjeneste.

Fra 1941 til 1944 ankom ca. 105.000 sovjetiske krigsfanger. Majoriteten ble sendt til jernbaneanlegg (Nordlandsbanen og Polarbanen) og kystfortbygging (Atlantehavsvollen) fra Trondheim til Nordkapp.

I midten av mars 1943 ankom de 400 første krigsfanger til Polarbanen, og flyttet inn i den sydligste fangeleiren som ble bygget langs traseen Fauske - Korsnes. Leiren fikk navnet Petters-Lager, hadde plass til 600 krigsfanger og var omkranset av doble piggrådgerder.

Latriner, kjøkken og vaskebrakke var bygd. Vakttårn var reist i to hjørner av leiren og var viktige ledd i vaktholdet. Vaktstyrkens brakker var bygd på utsiden av



Mosekledd grunnmur ligger igjen ved eb av leirene for tunnelbyggere. Rester etter enkle vedovner i støpejern ligger fortsatt igjen i naturen. (Foto: Håkon Aurlien)

det doble piggrådgerdet og skulle bekles av soldat-mannskaper fra Wehrmacht.

Wehrmacht fungerte som vaktstyrke og det var OTs ansvar å fremskaffe bygninger i leirene. Leirkommandoen var også fra Wehrmacht og fungerte som et hirarki. Det var Wehrmachts ansvar å fremskaffe mat til krigsfangene samt å påse at syke fanger fikk legehjelp.

Fangetallene økte hver uke og flere fangeleirer ble bygd ferdig for å kunne ta imot flere hundre fanger. I tillegg var det viktig å ha boligbrakker for vaktene og leiradministrasjonen.

Krigsfangene bodde i såkalte «sven-sketelt» som var en spinkel konstruksjon det overhodet ikke var tiltenkt å bo mennesker i. Denne typen brakker kjøpte tyskerne fra Sverige. De var billige samt raske å sette opp. Teltene hadde buede tak, var lett gjenkjennelige og ble tuftet på selv-

bygde grunnmurer av stein. Vegger og tak bestod av tynne vegger og inne var det tregulv av lemmer.

En stusselig vedovn produsert av det tyske Volkswagen for OT skulle gi varme i brakken. Veden måtte krigsfangene sanke selv på vei tilbake fra arbeidsstedet. Ofte var det rå ved fangene klarte å bære med seg, og det var sikkert vanskelig å få fyr.

Oppfyring av ovnene var kun tillatt om morgenen og om ettermiddagen, og all fyring skulle være avsluttet klokken 23. En fordel var at disse brakkene var raske å varme opp når det ble fyr i





Forskjæring og innslag for Basis tunnel. Søndre portal ble lagt i Gjerdalen. (Foto Lothar Pieper, OT arkiv Riksarkivet).

ovnen. Om sommeren når solen stekte på taket, kunne temperaturen innvendig bli 60 grader.

Felles for alle fangeleirene var at tyske Wehrmacht ikke gikk av veien for å stue sammen 30 - 40 personer inn i hver brakke. I de største polarbrakkene kunne det stues 100 - 200 personer. Det ble bygd sovebrisker i tre høyder på lange rekker og det lå alltid to fanger i hver etasje.

Det er i dag ikke vanskelig å skjønne hvorfor krigsfangene ble syke av fangetilværelsen. Hvis noen ble syke var det svært lett å smitte andre fanger siden de levde så tett på hverandre. Alt av våte klær skulle tørkes slik at de var tørre neste dag når arbeidet startet opp. Dermed kunne luften i teltene bli svært fuktig. I mange tilfeller oppstod alvorlige luftveisinfeksjoner, som for eksempel tuberkulose. Det var lite medisiner til disposisjon, og i mange tilfeller døde fangen av sykdom uten å ha fått tilstrekkelig pleie og medisiner.

KRIGSFANGENES HVERDAG

Den 12 timer lange arbeidsdagen startet etter en sparsommelig frokost kl 6. Fangene fikk en kopp kaffe, en liten smørklatt og 200 gram brød til hvert frokostmåltid.

Så ble de stilt på rekke og måtte marsjere til arbeidsstedet, ofte flere kilometer. Arbeidet pågikk i all slags vær, og på kvelden måtte fangene marsjere tilbake flere kilometer før de nådde fangeleiren og kunne få servert middag. De fikk ikke lunsj men måtte sitte å se på at vaktstyrken spiste sin lunsj ute ved arbeidsstedet.

Maten var ofte bare en liten del av nødvendig dagsbehov, og det førte raskt til svekkelse av krigsfangene. Kostholdet var så elendig at de fleste fanger tok av 40 til 50 kg i løpet av tiden de var i fangeleiren. Krigsfangene fikk bare mat om morgenen og middag når arbeidsdagen var over.

Store Hofmann suppekokere, som var enten kull- eller vedfyrt, ble brukt i

Stif Olav Johansen ved innslaget til Basis tunnel i juni 2019. (Foto: Håkon Aurlien)

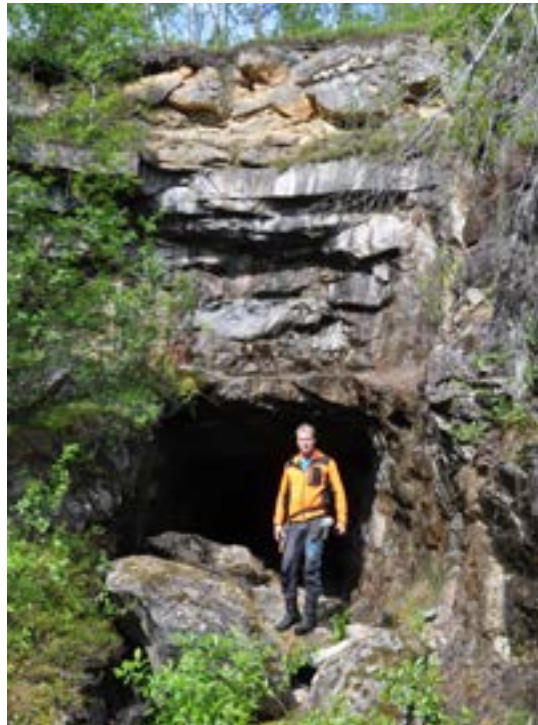
matlagingen og man finner slike kokere ute i naturen den dag i dag der hvor fangeleirene lå.

Det var slik at OT og Wehrmacht sine mannskaper kunne spise først av det som kokkene i fangeleirene produserte av mat. Krigsfangene måtte nøye seg med restene som var til overs, bare ispedd vann for å øke mengden. Utvannet kålsuppe med noen få kjøttbiter i, var hverdagskost.

Noen krigsfanger kunne bli så desperate etter mat at de falt for fristelsen å stjele mat fra herrefolket. Ble dette oppdaget resulterte det i en kort rettssak og straffen var alltid døden siden dette ble sett på som sabotasje mot det tredje rike. Henrettelse ved skyting var en straffemetode som hyppig ble brukt i fangeleirene, ofte i påsyn av alle fordi dette skulle ha preventiv virkning på de andre fangene. Det ble også skutt fanger som hadde forbrutt seg mot leirenes reglement, eller forsøkt seg på rømming.

Krigsfangene i Sørfold hadde svært hardt slavearbeid under jernbanebyggingen. Arbeidsuken varte fra mandag til og med lørdag. Søndag var fridag både for vaktmannskapet og krigsfangene, men leirtjenesten pågikk hver dag. Latrinetjenesten og renhold var noe som måtte utføres hver dag. Hvis dette ikke ble utført kunne det gi grobunn for sykdommer, og det var ikke akseptert blant Wehrmachts mannskaper, som slett ikke ønsket smitte.

Svært mange fanger var øremerket arbeidshjelp til entreprenører som ble leid inn av Organisation Todt. De kunne få arbeidsoppgaver som ofte var fysisk



svært tunge, lemping av stein etter sprenging, boring med knematere og lemping på tunge vagger (små jernbanevogner) fulle av utsprengt steinmasser og skyving av disse fra stoffen til fyllplassen.

Generelt hadde krigsfangene som hjelp entreprenører bedre kår enn fanger som var under streng bevoktning og måtte arbeide i steinbrudd hele uken gjennom. Humane sjeler hjalp ofte sultne fanger.

Tilgangen på mat var spesielt vanskelig i høyfjellsleirene. Fangene der fikk så lite mat at de regelrett sultet i hjel. Dette kan man også lese på tekstene som ble preget inn i minnestøttene ved hver gravplass. Man kan se for seg den enorme logistikken som måtte til for å mette alle offiserer, menige og krigsfanger. Behovet for mat måtte være enormt i alle fangeleirene og i alle tyske leirer.



Krigsfangekort over en av de russiske fangene. Ivan Hereskan ble tatt til fange i august 1942 og døde under tvangsarbeid i Norge to år senere.

SYKDOM OG DØD

Med flere hundre mennesker sammenstuet i hver fangeleir, på relativt trange steder, var det ikke til å unngå at det oppsto sykdommer blant krigsfangene. Alt fra bagatellmessige til mer alvorlig tilfeller oppstod, spesielt der hvor renholdet var dårlig og hygienen ellers var slett.

Vinterstiden var verst, siden fangene da måtte oppholde seg brakkene, og bedre om sommeren når det var forhold for å oppholde seg utendørs. Når først noen ble syke var det bare tidsspørsmål før andre fanger ble smittet.

Det var nok gode grunner til at sykebrakken ble forlagt et stykke unna de andre brakkene inne i fangeleiren, i noen tilfeller med ekstra piggrådgerde og port rundt brakken.

I tilfeller hvor fanger ble syke, var det lite hjelp å få hvis ikke leiren hadde

lege tilgjengelig. I noen tilfeller var fanger medisinsk utdannet i hjemlandet og fungerte derfor som feltskjær, en stilling som betyr sykepasser/sykepleier. Tilgang på medisin var dårlig og i mange tilfeller døde fanger av bagatellmessige sykdommer, men kunne vært reddet hvis medisinsk hjelp var tilgjengelig. Alvorligere grader av sykdom lot seg ikke behandle, og i slike tilfeller ble den syke isolert fra de andre fangene og bare lagt der for å dø.

Krigsfangekortene gjengir hva hver enkelt fange døde av. Man vet av forskning at fanger som ble skutt, kunne få skrevet sykdom som dødsårsak for å skjule krigsforbrytelser.

Den vanligste tilstanden som ble skrevet på krigsfangekortene var allmenn kroppssvekkelse eller bare svekkelse. Dette var en tilstand hvor fangen rett og slett var så avkreftet og til slutt har dødd som følge av det. Dette skjedde hyppig ved jernbaneanleggene og var skrevet som dødsårsak på over halvparten av krigsfangekortene. Ansvar for påføring lå på leirkommandoen i hver fangeleir.

Isolert sett døde over 2000 sovjetiske krigsfanger under arbeidet på «Die Polarisenbahn» mellom Fauskeidet og Drag. Dødsårsakene var ofte brutal opptreden av vaktmannskapene og ulykker i forbindelse med arbeid på jernbaneanlegget.

Ved studier av det som stod nedskrevet på fangenes krigsfangekort, kan man i ettertid konkludere med at ofte var skjebnen avhengig av om at leirkommandanten var human eller ikke. Man ser lett hvem

Minnestein som står flere steder mellom Fauske og Korsnes. (Foto: Stig Olav Johansen)

som hadde gode kår i de forskjellige fangeleirene, og hvem som ikke hadde det.

Det var bare leire med sovjetiske krigsfanger nord for Fauske, bortsett fra to sivile tvangsarbeiderleirer/arbeidsleirer ved Drag i Tysfjord. Jugoslaviske krigsfanger ble utelukkende øremerket vegprosjekter. Tre fangeleirer var bygd av Statens vegvesen, i Botn i Saltdal kommune, Korgen og Osen i Hemnes kommune. Etableringen har etter krigen aldri lagt skjul på at krigsfanger ble brukt som arbeidskraft for å utvide eller oppruste veianleggene i Nordland. Dette var kjærkommet siden infrastrukturen var svært dårlig fra før.

De jugoslaviske partisan-krigsfangene hadde det absolutt verst av alle krigsfangene i Norge under krigen, med en dødsprosent på hele 73. Dødsprosenten for de sovjetiske krigsfanger var i underkant av 14.

GRAVPLASSENE

Når fanger døde måtte andre fanger ta seg av gravlegging. Liket ble hentet, lagt i en kiste og fraktet til gravplassen. Sovjetiske krigsfanger måtte stå for selve jordfestelsen og skaffe til veie et kors til å sette på gravene.

I mange tilfeller ble ikke likene lagt i kister, men kastet rett i jorden og spadd over. Dette førte til hurtig oppløsning, og var kanskje strategisk planlagt for å skjule krigsforbrytelser begått ovenfor forsvarsløse mennesker. Tyskerne førte nøye på hvert dødsoffers krigsfangekort, hvilken grav liket var gravlagt i.



Mange mistenker at tyskerne regnet med at krigen kom til å bli kortvarig og at det kunne komme etterspill om de døde krigsfangene. Det kan være en årsak til den nøyaktige beskrivelsen av hvor de døde befant seg.

Enkelte fangeleirer delte gravsted siden det ikke alltid var forhold for etablering av flere gravplasser. Avstanden fra leir til gravplass var ofte 250 - 300 meter, og ble slik siden leirkommandoen ikke ville at de gjenlevende fanger skulle se gravplassen fra fangeleiren. Dette ble sett på som dårlig for arbeidsmoralen og skulle unngås for enhver pris. Man antar at Wehrmacht heller ikke ønsket å trigge til fangeopprør og helst ville at de gjenlevende fanger skulle glemme det som skjedde. Akkurat der tok de feil.

Rett etter frigjøringen fikk ex-krigsfanger anledning til å lage minnestøtter og pynte på gravplassene ved de tidligere fangeleirene. Men minnestøttene fikk ikke stå i fred lenge. Biskopen i Hålogaland bestemte at de døde skulle samles på sentrale gravplasser, og første flytting av gravene ble utført i juni 1945.

Seks år senere ble det satt i gang en ny flytting og hele 8000 sovjetiske lik til den internasjonale gravplassen ved Tjøtta. Enkelte døde krigsfanger opplevde å bli gravlagt hele tre ganger før de fikk evig hvile. (*Red.anm: Dene flyttingen er omtalt i en årbokartikkel i 2016*)

OPERATION NORDLICHT

15 oktober 1944 skjedde det noe helt spesielt som skulle få uante konsekvenser for byggingen av Polarbanen. Arbeidet stoppet mer eller mindre opp etter ordre fra sentral ledelse i Wehrmacht. Entreprenørene ble frigitt fra sine kontrakter, og måtte pakke sammen utstyret sitt og gjøre det klart for henting. Årsaken var et vendepunkt i krigen, både ved østfronten og nordfronten der sovjetiske styrker begynte å få kraftig overtak og utmattede tyske styrker ikke så annen utvei enn retrett. Videre krigføring var nytteløst.

Halve vaktstyrken og hundrevis av krigsfanger ble sendt fra Sørfold til nordre del av Troms, for å forsterke veier og kaianlegg som et ledd i tilbaketrekningsmanøveren som skulle komme. Selve operasjonen fikk kodenavnet «Nordlicht», som direkte oversatt betyr Nordlys.

Den tyske presten og intendantur-offiseren Johannes Martin Hennig beskriver situasjonen i sin dagbok, som ble utgitt på norsk på midten av 1990-tallet. Hennig

ankom Sørfold som vaktsoldat i mars 1944 og steg raskt i gradene og ble til slutt tildelt ansvar for å gi mat til krigsfangene.

Retrettveien gikk gjennom Finnmark, Troms og Nordland. Mange av soldatene gikk over 150 mil og måtte søke hjelp ved tyske leirer langs fluktrutene. Et stort antall soldater var innom leirene gjennom Hamarøy, Sørfold og Fauske hvor de byttet til seg mat og fikk overnatte før ferden gikk videre neste dag.

Det komplette kaos rådet, og ingen kunne gi klare svar på hvordan situasjonen ville utvikle seg videre i krigen. Ingen visste om byggingen av Polarbanen ville komme i gang igjen. Situasjonen var uutholdelig også for den tyske vaktstyrken som passet på krigsfangene i fangeleirene.

Krigsfangene merket lite til det som hendte og dagliglivet i fangeleirene gikk som vanlig, men det var endring i arbeidsoppgaver utenfor fangeleiren som forandret seg mest. Vedhogsten fortsatte i samme tempo, men tunnelarbeide og arbeid i skjæringer og fyllinger stilnet hen for en periode.

Hennig skriver at anleggsbanen mellom Makkøyra i Elvkroken, som gikk til Vasshaug ved Kobbvatn, ble revet og skinner og sviller ble fraktet ned til kaien ved Makkøyra i påvente av transport. En eventuell fiende skulle ikke komme til dekket bord hvis denne situasjonen ble langvarig, og da var det best å fjerne objekter som kunne være nyttig for en eventuell fiendtlig angrepsstyrke. Brokar og kulverter ble også sprengt i stykker.

Da den sovjetiske angrepsstyrken ble stående i Øst-Finnmark, roet situasjonen seg ned og etter noen uker kunne arbeidet gjenopptas. Både OT og Wehrmacht

“Zufahrt ausschliesslich über den Kobbvatn im Winter mit Schlitten und Lkw“, heter det på dette bildet tatt i oktober 1944. Isen har lagt seg ved Kobbvatnet og fotoograf Lothar Pieper forteller at eneste måte å komme frem er med slede og lastebil. (Foto fra OT arkivet/Riksarkivet)



trodde dette kunne skje med øyeblikkelig virkning, men et nytt problem oppsto slik at det ikke skulle bli slik tyskerne ønsket. De fleste av de tyske entreprenørene hadde reist fra Hamarøy og Sørfold. Noen av dem hadde det så travelt at de lot utstyr bli stående igjen på kaiene. Dessuten hadde entreprenørene lett etter nytt arbeide når byggearbeidene ble innstilt ved Polarbanen, og dermed tegnet nye kontrakter med kunder hjemme i Tyskland.

Dette resulterte i at OT nærmest sto uten entreprenører da det var klart at arbeidene igjen kunne fortsette. Hennig skriver i dagboken at noe arbeider kom i

gang igjen, med drift i tre av atten tunneler på strekningen, men ellers bare sporadiske arbeider.

Anleggsbanen fra Makkøyra i Elvkroken til Vasshaug ved Kobbvatnet ble bygd opp igjen, og det ble satt i gang reparasjon av sprengte kulverter og brokar. Det er på det rene at situasjonen aldri skulle bli som før på strekningen Fauske-Korsnes. Det var blitt en ny situasjon hvor man manglet arbeidskraft på de fleste byggenumrene. Optimismen var borte og ble også merket av krigsfangene i alle fangeleirene. De vanlige rutinene var det ikke så nøye med lengre, sett bort fra vanlig leirtjeneste.

Krigsfangene merket også at vaktmannskapene var blitt mildere. De tillot oftere at sivilbefolkningen kunne gi fangene sårt tiltrengt mat, noe som tidligere var forbundet med stor fare for selv å bli skutt. Livsviktig hjelp fra sivilbefolkningen berget uten tvil mange liv blant krigsfangene. Ex-krigsfanger har fortalt at flere tyskere var opptatt av at fangene skulle snakke godt om dem som fangevoktere, antakelig fordi de forventet at det skulle komme et krigsoppgjør om ikke lenge. Det fikk de aldeles rett i.

FRIGJØRINGEN

Den tyske kapitulasjonen kom kvelden den 7. mai 1945 og ble kjent 8. mai i Norge. På strekningen Fauske - Korsnes ble ikke dette gjort kjent for fangene. De ble vekket som vanlig og gjorde seg klar for å marsjere som vanlig til arbeidsstedene. De la merke til at leirportene sto vidåpne og at det ikke lenger var noen vakter ved dem som passet på som vanlig. Dette var uvant siden vaktstyrken alltid var punktlig når det skulle avmarsjeres fra leirene. Det oppsto full forvirring, ingen visste hva som ville komme til å skje og ingen formidling av beskjeder var gjort.

Det roet seg da representanter for hjemmefronten og medisinsk personell inntok fangeleirene med tolker og medisinsk utstyr. Krigen var over og alle fangene skulle nå tituleres som ex-krigsfanger.

Det ble gjort kjent at det var nødvendig at alle krigsfangene forble i leirene. Det skulle utføres kartlegging av den medisinske tilstanden i fangeleirene, det skulle skaffes mat og skaffet nødvendig utstyr slik at man kunne unngå spred-

ning av sykdommer som hadde oppstått grunnet mangel på medisiner. Man tok også sikte på å fø opp ex-krigsfangene slik at de skulle klare den lange reisen hjem til Sovjetunionen.

For fangeleirene i Salten-regionen hadde major dr. med. Leiv Kreyberg ansvaret og han deltok også i flere åpninger av fangeleirer i Bodø, Sørfold, Saltdal og Rana. Kreyberg hadde kontor i Bodø og hadde med seg fotograf Gunnar Fougner og tolk Gunvor Galtung Haavik (som senere skulle bli arrestert mistenkt for spionasje til fordel for Sovjetunionen).

Det ble rekvirert nødvendig mat, utstyr og medisiner slik at behandlingen kunne starte så raskt som overhodet mulig. Det tyskbygde lasarettet ved Klungset i Fauske ble brukt som behandlingssted for svært syke ex-krigsfanger som hadde vært i leirene nord for Fauske til og med Sørfold. Lasarettet hadde 200 sengeplasser, røntgen-apparat og isolat. Nord for Sørfold ble lasarettene ved Lillevann i Hamarøy og Drag i Tysfjord brukt som behandlingssteder.

Det var så mye å ta tak i at leirene ved Saltfjellet ikke ble åpnet før 18 mai. Først da fikk krigsfangene der vite at krigen var over. Siden hjemmefronten var i mindretall var det behov for fortsatt tysk bevoktning for å sørge for ro og orden i leirene. Man hadde svært få norske soldater med våpen. Det fikk man først da de norske polititroppene kom fra Sverige. Man tok ikke sjanser siden det kunne oppstå fullt kaos hvis man bare uten videre slapp fangene fri. De var for mange, de var syke og sultne, og de kunne være hatske ovenfor sine tidligere «plageånd», vaktene og fangevokterne. Av rapportene kan



Operasjon Todtt-bilde fra Torkilseng i Sørfold i 1944. Her arbeidet 484 krigsfanger da krigen var slutt men det gikk mange dager før dette ble kjent for fangene. (Foto Lothar Pieper/OT arkiv/Riksarkivet)

man lese at det gikk usedvanlig greit, noe som Kreyberg forklarer at er takket være vennlighet utvist av de tidligere sovjetiske krigsfangene.

Som en stor takk for all hjelp og bistand fra den norske lokalbefolkning, arrangerte de tidligere sovjetiske krigsfangene flere tilstelninger langs traseen hvor de underholdt med sang, dans og skuespill. Slik ville de vise at de var evig takknemlig for all støtten de mottok mens de var krigsfanger. Det samlet seg hundrevis av tilskuere til hver forestilling og mange vennskapsbånd ble knyttet.

Det skulle imidlertid oppstå problem med sovjetiske krigsfanger som hadde tatt tysk tjeneste under fangeoppholdet. Dette ble ikke sett på med blide øyne blant de «ekte» sovjeterne. Noen av overløperne fikk sine struper skåret over, mens andre ble hengt når ikke vaktmannskapene passet på. Den norske ledelsen ble raskt klar

over dette og måtte i all hast etablere egne leirer for å unngå blodbad.

1800 krigsfanger hadde latt seg verve til den såkalte «Vlasov-armeen» ledet av den sovjetiske general Andrej Vlasov som i juni 1942 var blitt tatt til fange av tyskerne. Under tysk avhør klarte den sovjetiske generalen å få i stand en avtale om å bidra til tyskernes kamp om å styrte Sovjetunionens diktator, Josef Stalin. Avtalen gikk ut på at Vlasov skulle få frihet til å verve soldater til en frigjøringshær han skulle lede. Tilfangetatte Røde Arme-soldater som skulle verves satt i tysk krigsfangenskap i fangeleirene i Norge, de fleste i Nord-Norge. Noen vervet seg frivillig, mens andre krigsfangene måtte velge mellom å sulte eller å godta verving til Vlasov-bevegelsen. Da de returnerte til sitt hjemland ble de sett på som landsforrædere og mange ble henrettet eller sendt til straffeanstalter i Sibir.



Ved Gyltvik stor store steinmurer og minner om det gigantiske jernbaneprojektet. Stedet ligger kort vei ned fra E6 men det er ikke skiltet til krigsminnedet. (Foto: Håkon Aurlien, Innfelt bilde fra Todt-arkivet)

HVOR LANGT KOM TYSKERNE?

Et stort antall entreprenører var leid inn for å utføre arbeid på strekningen Fauske-Korsnes. Disse hadde hvert sitt ansvarsområde (byggeområder/Baulos) og måtte fullføre planlagte arbeider bestemt av Organisation Todt. Her er litt av det som ble utført mellom Fauske og Drag i Tysfjord:

Det var det norske firma Eeg Henriksen & Didrik Lund AS som drev den 590 meter lange Bratthaugen tunnel inn mot Fauske. Dette var det eneste norske firmaet som arbeidet på Polarbanen. NSB utførte alle planeringsarbeider på denne strekningen, og disse ble fullført.

Det tyske firmaet Rose Agder AG hadde ansvaret for strekningen over Fauskeeidet, altså fra Fauske stasjon til midt på

Valvatnet. I mai 1945 var traseen ferdig planert nordover Fauskemyrene 5,2 km nord for Fauske.

Firma Grün & Bilfinger AG fra Tyskland hadde ansvar for en fem kilometer lang strekning videre fra nordenden av Valvatnet til Hellandsjøen med togstasjon nord for Straumen. Det ble bygget kai og et kraftverk for elforsyning. Fyllingene ble stort sett ferdige, Stemmarka tunnel påbegynt med 198 meter stoll (dvs halv tunnelverrsnitt) fra nord, og Dalåsen tunnel (455 meter) var gjennomdrevet i fullprofil. Kulverten over Straumbukta var ferdig.

De hadde også arbeidet med Megården tunnel en mil lenger nord, fra sør drevet 44 meter med fullprofil og 467 meter stoll. Fra nord var det drevet 143 metter stoll og 30 meter fullprofil.



541 krigsfanger hadde drevet den ene tunnelen 30 meter i fullprofil og så 160 meter i halv bredde, den andre 87 og 287 meter da arbeidet stanset. Steinen ble brukt til fyllinger og murer som aldri kom til nytte. (Foto: Håkon Aurlien)

Firma Pollensky & Zöllner AG hadde strekningen fra Trengselet til Torkilseng. Det var bygget kai og ved krigsslutt var firmaet klar til å støpe brospennet over Trengselsundet.

Firmaet hadde også strekningen fra Løkthaugen til Kvarv. Det var planlagt togstasjoner begge steder. Fangeleir, leir og kaianlegg ble bygget i Gyltvik og et vannkraftverk ved Øvre Kvarv (300 KVA). Det ble arbeidet i tre tunneler. Den lengste, Gyltvik 2, var gjennomdrevet med 287 meter stoll i full bredde og 87 meter fullprofil i nordenden.

Firma Butzer AG fikk anlagt kaianlegg ved Kvarv, Aspfjord og Kalvik, og hadde fangeleir og lager i Aspfjord og





Eva tunnel var bygd for jernbane men er i bruk som E6-tunnel i dag. Gjennomslag skjedde på bursdagen til Eva Braun, Hitlers elskerinne, 6.februar 1944. Tunnelen er uten navneskilt. (Foto: Håkon Aurlien)

Kalvik. Et dampkraftverk var ferdigbygd i Aspfjord og et vannkraftverk var under bygging. Ganske omfattende tunnelarbeid var utført. Asptunnelen var drevet 664 meter som stoll, dvs i halvt tverrsnitt for senere utvidelse.

Firmaet bygde ferdig en 50 meter lang tunnel som hadde gjennomslag på bursdagen til Eva Braun, Hitlers elskerinne, 6 februar 1944, og derfor fikk navnet «Eva tunnel».

Espenes tunnel skulle bli 2710 meter lang, og var fra sør drevet 1450 meter som stoll og fra nord 507 meter. Et par fyllinger nord for Espenes tunnel ble gjort ferdige. Nordenden av Asp tunnel, Eva tunnel og Espenes tunnel (i dag Kalvik tunnel) er gjort om til vegtunneler.

Det skulle bygges en jernbanestasjon på Sommerset, men lite var ble utført her ut over igangsatt bygging av Sommerset fangeleir som skulle motta 500 sovjetiske krigsfanger.

Firma Funke & Co AG skulle bygge traseen fra Sommerset til Sørfjordmoen (hvor Kobbelv Vertshus ligger i dag). En jernbanestasjon var planlagt i Lappstovik. To kraftverk var under bygging ved krigsslutt, kaianlegg var bygd, noen fyllinger var bygd ferdige og forskjæringer for to tunneler var gjort klare. Brakker var bygd og huset 485 russiske tvangsarbeidere.

Firma HockTief AG hadde ansvaret for den 17 km lange etappen fra Sørfjorden til midt i Sildhopfjellet tunnel. Denne skulle bli Polarbanens lengste på 6740 meter. En smalsporet jernbane ble bygd fra dypvannskaaien ved Makkøyra til nedre del av Kobbvatnet, hvor det også ble bygd et stort kaianlegg. Tunnelen ble drevet 404,6 meter stoll i halv bredde hvorav 8 meter fullprofil i sørenden.

Flere fangeleirer ble bygd: Elvkroken, Kobbelveid, Gjerelvmoen og Basis tunnel Sør, og ved frigjøringen befant det seg

- Norsk vegmuseum og andre museer har en felles oppgave i å få frem historien om byggingen av Polarbanen, sa museumsdirektør Geir-Atle Stormbringer da han i juli 2019 befarte Eva-tunnelen og andre deler av strekningen sammen med Stig Olav Johnsen, Vegvesenets avdelingsdirektør Kjell Skjerve og tidligere museumsskontakt Torstein Hansen. (Foto: Håkon Aurlien)



1485 sovjetiske krigsfanger her. Det var flest dødsfall blant krigsfangene ved dette byggenummeret; de fleste døde av sykdom eller sultet i hjel.

Den tyske gruppelederen ved Engan i Elvkroken rapporterte i januar 1945 til hovedkontoret i Fauske om sunnhets-tilstanden blant fangene. «En tredjedel arbeidsdyktig, en tredjedel delvis arbeidsdyktig og en tredjedel overhodet ikke arbeidsdyktig på grunn av sykdom og avmagring».

Firma Mayreder, Kraus & Co AG hadde entreprenisen på strekningen som gikk fra midtre del av Sildhopfjellet tunnel til midtveis i den neste 5070 meter lange Tennvatn tunnel. Her ble det drevet 475 meter som stoll og 40 meter fullprofil.

Firma Philipp Holzmann AG hadde de neste 15 km fra den 2720 meter lange Tennvatn tunnel via Kråkmo til midt på Tredjevatn. Ved kapitulasjonen hadde firmaet gjort ferdig de fleste fyllinger og skjæringer i Kråkmo-området. Tunnelen var kommet halvveis inn fra nord og Falkelv tunnel 236 meter inn.

Firma Universale AG sprengte ut 150

meter av den 2400 meter lange Hellarvik tunnel og til mot Tømmernes stasjon. Forbi Tømmernes var planlagt to tunneler: I nordre enden av Tømmernes tunnel var det drevet 70 meter stoll og 34 meter i fullprofil. Statens vegvesen tok senere i bruk denne tunnelen som strøsandlager.

Firma Kallenbach AG fikk ansvar for strekningen fra Trollpollhaugen til Drag i Tysfjord. Det var tre tunneler på strekningen: Trollpollhaugen på 1460 meter, Lamannshaugen på 270 meter, og nr. 81 sett fra Fauske; Drager på 800 meter. Tunnel 82 skulle ha en lengde på 100 m og skulle være tilknyttet sidesporet som gikk inn til sentrum av Drag.

Planene var ferdige men OT hadde ikke engasjert entreprenører på den siste strekningen som besto av mange tunneler frem til den planlagte jernbaneferge-terminalen ved Kaldvikstorvika. Stedet var perfekt som fergehavn siden det lå i le for uvær. Der skulle det også bygges kystfort som skulle forsvare havnen på begge sider av innseilingen. Fra en fergeterminal i Narvik skulle Polarbanen forgreines med Ofotbanen og få direkte rute inn i Sverige.



Trengsel nordre portal fotografert av Hitlers fotograf Lothar Pieper i 1944.
(Foto fra OT arkiv Riksarkivet)

POLARBANEN ETTER 1945

Den norske statskassen var tom og det trengtes penger til å bygge opp landet etter tyskernes herjinger. Umiddelbart etter frigjøringen skaffet Direktoratet for fiendtlig eiendom oversikt over alt utstyr som sto igjen etter tyskerne og som dermed var norsk krigsbytte.

NSB kjøpte alt rullende materiell og skinnegang som de ønsket å kjøpe. De skaffet seg eiendomsretten til Røyrvatn kraftstasjon ved Straumen i Sørfold og kjøpte også de ferdigbygde brofundamentene og kranen som ble bygd ved Torkilseng. Direktoratet for fiendtlig eiendom solgte også flere båter som var blitt forlatt av Organisation Todt.

NSB kartla arbeidene som ble utført under Organisation Todts kommando i

et forsøk på å få regjeringen i Norge til å bevilge penger til å bygge jernbane nordover fra Fauske. Dessverre var dette forgesves og i dag over 75 år etterpå er det fortsatt ikke bygd jernbane nordover.

Skraphandlere kom og hadde som mål å kjøpe mest mulig stål. Det ble solgt brobjelker som allerede var ferdigmontert, og som ble revet ned og fraktet vekk med store skip. Mye materiell ble etter krav fra engelskmennene lastet på lektere og dumpet i havet hvor det var store dyp. Det gjaldt å kvitte seg med alt utstyr som kunne brukes i krigføring.

Så gikk tiden. Med årene havnet mange anleggsskinneganger og understell til Krupp-vagger i båtstøer hos lokalbefolkningen.

Da den nye E6 mellom Fauskemyrene og Mørvikbotn ble bygd i 1960-årene, dro Vegvesenet nytte av en del av det som var gjort. E6 følger jernbanetraseen sør for Vallvatnet, fordi Straumen der jernbanelinja var ferdigplanert, og på et kortere parti ved Torkilseng. Vegvesenet bygde videre på det som var utført i Asp, Eva og Espenes-tunnelene, og i deler av den påbegynte tunnelen gjennom Middagsfjellet. Jernbanetraseen er også benyttet ved tunnelen nord for Tømmerneset.

EN HODELØS PLAN

Ringvirkningene av Adolf Hitlers prosjekt Polarbanen var svært store for svært mange mennesker.

Man kan faktisk gå så langt at man virkelig kan kalle det for en hodeløs plan. Å bygge jernbane fra Fauske til Kirkenes



Fra dagens E6-bru over Trenhgselsundet, bygd i 1964, kan trafikanter se det nordre innslaget for jernbanetunnelen. På brua Vegvesenets avdelingsdirektør Kjell Skjerve. (Foto: Håkon Aurlien)

på bare to år vitner om grov uforstand hos den tyske føreren. Riktignok var ikke Tysklands fører hverken ingeniør eller militært utdannet på noen måte, men han hadde dyktige personer i sin stab som burde sagt fra på et tidlig tidspunkt i prosessen.

Mange mistet livet i byggingen og flere fikk sine liv ødelagt på grunn av en stormannsgal hersker som ikke tok hensyn til andre menneskers syn eller visjoner. Det måtte jo gå som det gikk med dette store byggeprosjektet. Tilbake står tause vitner av halvdrevne tunneler, broer, kaianlegg om dette storslagne prosjektet mellom Fauske til Drag i Tysfjord.

Vi kan ikke tillate oss å glemme det som skjedde. Det kan lett skje igjen at mennesker må utføre slavearbeid for en syk diktator. Ingen vet, verden er i konstant endring og få kan spå om fremtiden.

KILDER

Nordlandsbanens krigshistorie. 1995. Særtrykk. NSB. Arvid Ellingsve.

Narviksenteret, Forsker Michael Stokke. Har delt tyske OT dokumenter og bilder gjennom flere år. Hamarøy Krigsminnemuseum ved Trond Inge Mathisen.

Diverse årbøker fra Fauske, Sørfold, Hamarøy og Tysfjord.

Arran i Tysfjord. Krig, okkupasjon og flyktninger, Fortellinger om krigshistorien i Nordre- Nordland. 2018 ISBN 978-82-7943-077-3.

LITTERATURLISTE

Soleim. Marianne Neerland. Sovjetiske krigsfanger i Norge 1941- 1945. Antall, organisering og repatriering. Spartacus forlag. 2004. ISBN 978-82-304-0043-2.

Hennig. Johannes Martin. Ein tysk soldats dagbok frå krigen i Nord-Norge. Det norske samlaget Oslo. 2002. ISBN 82-521-6113-8.

Haugland. Magne. På gjensyn! Commentum Forlag 2008. ISBN 978-82-92309-11-7.

Steffenak. Einar Kristian. Russerfangene. Sovjetiske krigsfanger i Norge og deres skjebne. Humanist Forlag. 2008. ISBN -13: 978-82-92-62236-0.

Soleim. Marianne Neerland. Operasjon Asphalt. Kald krig om krigsgraver. Orkana Forlag 2016. ISBN 978-82-8104-278-0.

Fjernerros. Halvor. Med lik i lasten. Operasjon Asphalt - de sovjetiske massegravenes skjebne i Norge. Spartacus Forlag 2013. ISBN 978-82-304-0103-3.

Elvemo. Jarle. Dødsleirene på norsk jord. Norgesforlaget 2013. ISBN 978-82-92765-60-9.

Torstein Hansen: Da Vegvesenet bygde krigskirkegårder i Nordland, Norsk vegmusums årbok 2016