



Høgskulen
på Vestlandet

BACHELOROPPGAVE

Bruken av tvangsarbeidere i byggingen
av Blodveien 1942-1944

The use of forced labourers in the
construction of Blodveien 1942-1944

Endre Hamre

SA523 Bacheloroppgave i historie

Fakultet for økonomi og samfunnsvitenskap

Veileder: Oddmund Løkensgard Hoel

Innleveringsdato: 14.05.21

Jeg bekrefter at arbeidet er selvstendig utarbeidet, og at referanser/kildehenvisninger til alle kilder som er brukt i arbeidet er oppgitt, jf. Forskrift om studium og eksamen ved Høgskulen på Vestlandet, § 12-1.

Innhold

1.0 Forord	2
2.0 Innledning	3
2.1 Tema og problemstilling	3
2.2 Hvorfor dette temaet?.....	3
2.3 Kilder jeg har brukt og oppgavens oppbygning	3
2.4 Forskningsfronten	5
2.5 Overordnet om arbeidet med riksvei 50 gjennom Saltdalen og opphavet til «Blodveien»	6
2.6 Overordnet om Organisation Todt (OT) og Einsatzgruppe Wiking (EW)	7
3.0 Fase 1	8
3.1 Vegvesenet sin rolle	8
3.2 Angrepet på Sovjetunionen	9
3.3 Arbeidskraft	10
3.4 Fra Rikskommissariatet til Organisation Todt (OT) og kampen om sovjetiske krigsfanger	11
3.5 Jugoslaviske fanger	12
3.6 Ankomsten av jugoslaviske fanger og utplassering ved riksvei 50	13
4.0 Blodveien	15
4.1 Arbeidet på strekningen Rognan-Langset	15
4.2 Botn leiren.....	15
4.3 Vakhold.....	17
4.4 Mat og hygiene.....	19
4.5 Massehenrettelser	19
5.0 Fase 2	21
5.1 Fra SS-vakhold til Wehrmacht.....	21
6.0 Fase 3	22
6.1 Avvikling og etterspill.....	22
7.0 Konklusjon	23
8.0 Kilder	26

1.0 Forord

Krigsfanger og tvangsarbeid i Norge under den andre verdenskrigen er et tema som jeg alltid har vært nysgjerrig på. Oppigjennom oppveksten har jeg bare sporadisk hørt om arbeid som omhandlet vei og jernbane under krigen. Denne delen av krigshistorien ble ofte fortalt uten noen mer detaljert historie eller forklaringer. Jeg har alltid lurt på hva som ligger under overflaten av arbeidet som ble gjort. Alt fra hvordan dette arbeidet ble organisert til utførelse og gjennomføring.

Det har vært en tøff oppgave å jobbe med. Temaet omhandler et mørkt kapittel i norgeshistorien, og mye av det jeg leste og lærte med arbeidet av oppgaven var informasjon som ikke var kjent for meg fra før av. Samtidig ga det meg en viktig oppvekter på hvor viktig det er å dra fram historien og lære av den, istedenfor å legge lokk på den å glemme.

Temaet for oppgaven min ligger langt fremme på forskningsfronten og jeg har vært så heldig å få lest mye av nyere litteratur og forskningsartikler fra flinke forfattere og historikere. Samtidig er jeg takknemlig for eldre litteratur som beskriver vitneskildringer og kan gi oss et ekstra innblikk i de harde realitetene som utspilte seg.

Jeg vil gjerne rette en stor takk til rettlederen min Oddmund Løkensgard Hoel. Han har vært en god sparringspartner og rådgiver for meg under arbeidet med denne oppgaven.

Endre Hamre

2.0 Innledning

2.1 Tema og problemstilling

Det overhengende temaet for oppgaven min omhandler krigsfangene sitt arbeid i Norge under den andre verdenskrigen. Særlig arbeidet med infrastruktur i Nord-Norge er noe jeg vil finne ut mer av. Ut ifra dette temaet kan det oppstå mange ulike problemstillinger, men jeg har peilet meg inn på en problemstilling som omhandler arbeidet med «Blodveien». «Blodveien» er en veistrekning nord-øst for Rognan i Salten kommune der dødstallet var høyt sammenlignet med andre lignende arbeid utført av krigsfanger i Norge under okkupasjonstiden. Jeg lurer på hvorfor det var slik. Hvorfor var akkurat arbeidet på denne veistrekningen i Nord-Norge mer dødelig?

2.2 Hvorfor dette temaet?

Jeg har alltid hatt en interesse for andre verdenskrig og da spesielt hendelser i Norge. Når det kommer til krigsfanger og deres arbeid med å bygge opp infrastrukturen i Norge under krigen er det noe jeg har lyst til å se nærmere på. Grunnen til at jeg har lyst til å se nærmere på dette temaet er fordi det alltid har ligget litt i skyggen og jeg har lyst til å lære mer av denne siden av norsk krigshistorie. Jeg er nysgjerrig på alt fra tyskernes planlegging og gjennomføring, samarbeid med norske etater til fangenes liv og velvære. Jeg mistenker at tyskerne ikke kunne få til alt dette alene uten noen form for støtte eller hjelp fra norske etater og jeg lurer på hvor delaktige den norske delen av arbeidet med veiutbygging var. Da med særlig fokus på Nord-Norge og arbeidet med riksvei 50, dagens E6.

2.3 Kilder jeg har brukt og oppgavens oppbygning

Det ble tidlig klart at jeg ville benytte meg av sekundærkilder i form av litteratur. Innunder litteratur kommer bøker, forskningsartikler og tidsskrift. Jeg har vært heldig og valgt meg et tema som er relativt langt fremme på forskningsfronten, noe som gjorde at jeg fant relevant litteratur fra nyere tid. Noe av litteraturen er eldre, men nødvendig å ta med da andre kilder har vært vanskelig å finne fram og de kaster et godt lys på oppgaven min.

Jeg tenkte en stund på å ta en titt i riksarkivet etter noe som kunne være relevant. Jeg la denne tanken fra meg da det viste seg at det meste var skrevet på tysk. Jeg behersker ikke tysk

verken muntlig eller skriftlig, så det hadde vært veldig tidkrevende å få noe relevant ut av disse kildene.

Det var viktig for meg at oppgaven ble kronologisk. Både for å gi leseren et godt oversiktlig bilde av hendelsene, men også for å føre en rød tråd gjennom oppgaven som er lett å følge. Jeg bestemte meg for å dele oppgaven inn i tre faser da hver og en av de representerer store endringer innenfor temaet mitt. På denne måten var det lettere å gi leseren av oppgaven et godt oversiktsbilde av endringene som skjedde, samtidig som jeg selv kunne gå nærmere inn på relevant informasjon for å underbygge.

Jeg vil starte oppgaven min med to underkapitler for å gi leseren en god oversikt over sentrale begreper som oppgaven min bygger på og som gjør det lettere å sette seg in i tematikken for oppgaven min.

2.4 Forskningsfronten

Når jeg nevner forskningsfronten vil jeg si noe om litteratur som jeg har lent meg på under arbeidet og som har hjulpet meg med utarbeidingen av oppgaven. Pål Nygaard sin bok «*Store drømmer og harde realiteter: Veibygging og biltrafikk i Norge, 1912-1960*» sammen med forsknings artikler fra Hans Otto Frøland og Gunnar Damhagen Hatlehol har vært til stor hjelp, og gitt meg god innsikt i nyere forskning som omhandler tematikken i oppgaven min.

Jeg vil også nevne den helt nyutgitte boken til Kjetil Gjølme Andersen, *Hitlers byggherrer: Fritz Todt og Albert Speer i Norge*. Denne boken gir en god innsikt i hvordan tyskerne ville forme Norge med infrastruktur og om hvordan Organisation Todt organiserte arbeidet. Den handler riktig nok mye om jernbanebyggingen og arbeidet med «polarbanen», men boken har også et bra segment om hvordan man fikk løst problemet med arbeidskraft ved hjelp av fanger. I tillegg var veibygging et viktig steg på veien til å kunne arbeide med jernbane da materialer og personell måtte fraktes til arbeidsstedene.

I de siste årene og i nyere tid har det blitt satt fokus på nettopp veihistorien og infrastruktur utbygging i Norge under okkupasjonstiden. Det har vært et tema som ligger litt i skyggedalen og ikke har blitt kastet et så sterkt lys på. Det er derfor interessant å se alt av forskning som nå kommer fram om dette emnet. Alt fra Vegvesenet sin rolle til organisering av arbeid fra organisasjonsnivå til individnivå.

Før jeg begynte med kildearbeidet for denne oppgaven, var jeg redd for at det bare skulle finnes gammel litteratur om emnet. Jeg visste at det kom til å bli nødvendig med noe eldre litteratur, men jeg hadde et håp om å finne noe nyere som kanskje kunne være enda mer oppdatert på informasjon og kunnskap. Det var derfor gledelig å se at det forskes på dette temaet i nyere tid og at kunnskapen og litteraturen er nokså fersk.

2.5 Overordnet om arbeidet med riksvei 50 gjennom Saltdalen og opphavet til

«Blodveien»

Under okkupasjonsårene var Norge en byggeplass. Flere viktige arbeid med infrastruktur ble satt i gang i hele landet. Alt fra befestningsarbeid til jernbane og vei. Nord-Norge var viktig strategisk for tyskerne og her måtte infrastrukturen forbedres. Veistrekningen riksvei 50 over Saltfjellet, dagens E6, hadde allerede blitt åpnet i 1937, men strekningen hadde lav standard og fergesamband flere steder. Tyskerne krevde forsert veiutbygging på denne strekningen og det ble bestemt at man skulle fokusere på de tre veianleggene som fantes sted i Korgen, omkring Beisfjorden i Ofoten og Botn i Saltdal.

Fangene som tilhørte Botn-leiren i Botn hadde ansvaret med å bygge ut en veistrekning på om lag 1,5 km lang mellom Botn og Saltnes, like nord for Rognan i Saltdal. Veistrekningen var en del av riksvei 50, dagens E6. Veiarbeidet her pågikk fra 1942-1945 og bestod for det meste av jugoslaviske tvangsarbeidere, serbere og kroater, men det var også noen russiske krigsfanger som var med på arbeidet. Mange fanger ble drept av tyskerne ved denne leiren mens arbeidet pågikk. Det er vanskelig å finne noen faste primærkilder fra dette arbeidet da det kun ble registrert arbeid av nye veier. Disse arbeidene langs riksvei 50 i Nord-Norge ble sett på som utarbeiding av en allerede fungerende vei. Det er derfor svært lite materiale som omhandler registrering igjen, da dette ikke ble gjort.

Navnet «Blodveien» kommer av en enkelthendelse som skjedde ved arbeidet på denne strekningen. En serbisk krigsfange ved navn Milos Banjak ble skutt av en tysk vakt under arbeidet med veistrekningen. Broren hans var til stede og malte et dødskors i fjellveggen med blodet til sin døde bror. Denne hendelsen blir betegnet som opphavet til navnet «Blodveien». Korset i fjellveggen ved veistrekningen har siden blitt et symbol. Lokalbefolkningen opprettholdt dette korset med maling for å minnes det som foregikk i okkupasjonstiden.¹

¹ Nygaard 2014: 215-216

2.6 Overordnet om Organisation Todt (OT) og Einsatzgruppe Wiking (EW)

Som nevnt tidligere i oppgaven var Norge en byggeplass under den tyske okkupasjonen. Organisation Todt var i samarbeid med Wehrmacht landets største byggherre med aktivitet i alle landets fylker.² Våren 1942 overtok OT gjennom sin nye undergruppe Einsatzgruppe Wiking Rikskommissariatets (RK) sitt arbeid og ble Norges landsomfattende byggeorganisasjon.³ Senere overtok også Einsatzgruppe Wiking deler av Hærens oppgaver innen festnings- og jernbanebygging. Etter å ha overtatt Marinens og Flyvåpenets byggeorganisasjoner, var Einsatzgruppe Wiking den største tyske byggherre i landet fra sommeren 1944.⁴

Hvordan fikk de arbeidskraft?

OT var til stede i alle de tyskokkuperte landene i Europa og flyttet på både materielle og menneskelige ressurser over det okkuperte kontinentet. Av de anslagsvis 130 000 som ble sendt til Norge under okkupasjonen var ca. 90 000 involvert i EW sine byggeprosjekter. Dette gjaldt krigsfanger og tvangsarbeidere. I tillegg kom kanskje 30 000 norske arbeidere som enten hadde dratt til arbeidet frivillig eller blitt truet til det. Lønnen var dårlig og maten var ikke av en kvalitet som var tilfredsstillende. Dette var en av grunnen til at arbeidskraften gikk nedover etter hvert samtidig som Hitlers byggeplaner for Nord-Norge vokste.

Tvang var ikke det eneste virkemiddelet OT hadde. EW inngikk byggekontrakter med mange hundre private bedrifter i tillegg til mange norske underleverandører. EW inngikk også kontrakter med norske statsetater som NSB og Statens Vegvesen. Gjennom kontraktene ble både bedriftene og statsetatene innlemmet i OT sitt system for bruk av ressurser. Innunder dette var tvangsarbeidskraft inkludert.⁵

² Frøland 2018: 168

³ Frøland 2018: 168

⁴ Frøland 2018: 168

⁵ Frøland 2018: 170

I 1942 kom Adolf Hitler med en «Fuhrer-Befehl». Dette var en skriftlig førerordre som ga EW sitt arbeid prioritert status. EW var den eneste av de nye innsatsgruppene til OT som fikk fullmakt gjennom en slik ordre.⁶

3.0 Fase 1

3.1 Vegvesenet sin rolle

Krigen i Norge kom overraskende på alle 9. april 1940. Også for Vegvesenet kom krigen overraskende på. Usikkerheten varte derimot bare i en uke. Etter en uke kom det et krav til veidirektør Anders Baalsrud og Vegvesenet fra tyske offiserer om å sette veiene i stand, samtidig som norske myndigheter ga beskjed om å holde hjulene i gang.⁷ Dette startet en periode der Baalsrud og Vegvesenet samarbeidet tett med den tyske okkupasjonsmakten. Vegvesenet ble brukt til å bedre infrastrukturen for tyskerne. I tillegg til krigsviktige veier og broer som ble prioritert, la de også til rette for byggingen av flyplasser mens krigshandlinger pågikk i Norge.⁸

Hvis man ser på den internasjonale Landkriksretten, ser man at etater som Vegvesenet var forpliktet å lystré en okkupasjonsmyndighets ordre med et viktig unntak: arbeid som for «innbyggerne innebærer en forpliktelse i å ta del i krigsoperasjoner mot sitt fedreland».⁹ Folkerettsjurister tolket det slik at bistand til militære forberedelser for lettelse av troppetransport eller arbeid på strategiske kommunikasjonslinjer falt inn under denne bestemmelsen.¹⁰ Vegvesenet gikk altså med på arbeid de ikke var forpliktet til. Så vidt vi vet gjorde de det uten protest, men det kan diskuteres om det var mulig å protestere i det hele tatt. Det kom ofte besøk til forskjellige veikontorer av bevæpnede tyskere med krav. Noen ble det protestert mot, mens andre ble forbigått i stillhet.¹¹

⁶ Frøland 2018: 172

⁷ Nygaard 2016: 106-107

⁸ Nygaard 2016: 107

⁹ Nygaard 2016: 107

¹⁰ Nygaard 2016: 107

¹¹ Nygaard 2016: 107

Med veidirektoratet var det annerledes da kravene om veiarbeid også ble fulgt opp med lovnader om penger. Da rikskommisaret ble startet opp, oppstod det raskt en nær og vennskapelig tone mellom okkupasjonsmakten og Vegvesenet. I tillegg til at vennskap og kjennskap til hverandre på et individuelt plan, var også lovnaden om at allerede fastsatte norske veiplaner skulle følges med på å gjøre forholdet bra.¹²

De viktigste riksveiene sto sentralt for både Norge og tyskerne våren 1940. Dette vil si veistrekningene Oslo-Kristiansand-Stavanger, Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim-Kirkenes og arbeidsinnsatsen var størst i Sør-Norge under de to første årene av okkupasjonen.¹³

3.2 Angrepet på Sovjetunionen

22. juni 1941 angrep Tyskland Sovjetunionen fra flere kanter samtidig, blant annet fra Kirkenes. Kirkenes var strategisk viktig for tyskerne av flere grunner. Kirkenes var ikke bare et startsted for å gå til angrep på Sovjetunionen i nord, men like over grensen lå også Petsamo, den finske korridoren mellom Norge og Russland med verdens største nikkelforekomster.¹⁴ Nikkel var viktig for den tyske krigsindustrien og også derfor en viktig brikke i spillet om krigsviktige råvarer.¹⁵

Etter angrepet på Sovjetunionen ble nordområdene straks et viktig strategisk punkt for den tyske okkupasjonsmakten og kravene endret seg. Fra den opprinnelige planen om å fullføre arbeidet med de norske veiplanene, ble alt fokus nå rettet mot Nord-Norge og riksvei 50, dagens E6.¹⁶ Problemet med denne veistrekningen var at det var mange fergesamband. Tyskerne ville ha vei hele veien fordi skip på sjøen var særlig utsatt for flyangrep. Det som var problematisk med dette var at topografien var preget av krevende fjellterreng der veiene skulle bygges og det krevdes mye arbeidskraft.¹⁷

¹² Nygaard 2016: 107

¹³ Nygaard 2016: 107

¹⁴ Nygaard 2016: 108

¹⁵ Nygaard 2016: 108

¹⁶ Nygaard 2016: 108

¹⁷ Nygaard 2016: 108

3.3 Arbeidskraft

Det var klart fra første stund at de store utbyggingene innen infrastruktur i Nord-Norge krevde en stor del arbeidskraft. I løpet av året 1942 ble så godt som alt av ressurs sendt mot arbeidet med riksvei 50 i Nord-Norge. Mange arbeidere ble sendt nordover, og veiarbeid i Sør-Norge ble avsluttet. Det var også snakk om å tvangssende norske 18 åringer til arbeidet i nord gjennom Arbeidstjenesten for å dekke det enorme behovet etter arbeidskraft.¹⁸

Fortsatt trengtes det mer arbeidskraft og rett etter angrepet på Sovjetunionen satte Baalsrud i gang samtaler med sin overordnende i Rikskommissariatet. Temaet som ble tatt opp omhandlet hvordan man kunne bygge veien i Nord-Norge raskt nok ut. Tyskerne hadde satt i gang så mange byggeprosjekter i Norge, noe som gjorde det nærmest umulig for Vegvesenet å få nok arbeidere til å holde tempoet tyskerne krevde i nord.¹⁹ Heinz Klein, som var ansvarlig for veibygging i Rikskommissariatet, mente han hadde en løsning på problemet og løsningen var sovjetiske krigsfanger.

Allerede fra sommeren 1941 forberedte Vegvesenet seg på å motta minst 10 000 krigsfanger. Innen året var omme ble det sendt ut brev til veikontorene fra veidirektoratet med ordre om å bygge fangeleirer. Wehrmacht skulle ha ansvaret for krigsfangene, som skulle isoleres fra de andre. Vegvesenet skulle bygge fangeleirene i tillegg til å kunne stille overingeniørene til oppsynsmenn ved rådighet.²⁰

Etter at Heinz Klein hadde tatt det første initiativet til å be om store antall krigsfanger til veibygging, meldte andre interesser seg straks på.²¹ Wehrmacht sin leder i Norge, Nikolaus von Falkenhorst, skulle ha ansvaret for krigsfangene. Han var derimot mer opptatt av jernbane enn vei. Klein forsøkte å samordne de ulike behovene for arbeidskraft. Han laget en plan som tilgodeså Nordlandsbanen, men beholdt prioriteringen av veibygging.²² Utover

¹⁸ Nygaard 2016: 108

¹⁹ Nygaard 2016: 108-110

²⁰ Nygaard 2014: 212

²¹ Nygaard 2014: 212

²² Nygaard 2014: 212

høsten var formalitetene i orden og Hitler godkjente bruk av sovjetiske krigsfanger til byggearbeider i Norge.²³

3.4 Fra Rikskommissariatet til Organisation Todt (OT) og kampen om sovjetiske krigsfanger

Over nyttår og inn i 1942 oppstod det nye forviklinger. Klein hadde sendt ordre om materialer som var nødvendige for å bygge jernbane til Berlin, men fikk ikke svar.²⁴ Grunnen var at ordren var stanset av Fritz Todt.²⁵ Todt hadde blitt hele Tysklands «byggmester» og hans ansvarsområde før krigen hadde blitt utvidet. På grunn av dette ga Hitler byggeorganisasjonen til Fritz Todt et navn. Nemlig Organisation Todt.²⁶

Effektiviteten Todt hadde vist frem gjorde at han også fikk ansvar for ammunisjonsindustrien og var i ferd med å bli «krigsminister». For å få fortgang på de prioriterte byggeprosjektene i Norge, ble det besluttet at Organisation Todt skulle benyttes. Avleggeren fikk navnet Einsatzgruppe Wiking.²⁷ Denne organisasjonen skulle stå for det meste av bruken av krigsfanger.²⁸

Denne opprettelsen av en ny byggeorganisasjon i Norge skulle forsterke maktspillet mellom tyske aktører. Petsamo kom mer i forgrunnen for de tyske planene. Grunnen til dette var nikkelgruven som leverte nikkel til den tyske krigsindustrien samtidig som alpejegerne til den tyske generalen Dietl hadde sin base der etter gjentatte mislykkede forsøk på å erobre Murmansk. Dette gjorde at kommunikasjonslinjene til Petsamo ble dobbelt så viktige. Det var behov for å transportere forsyninger, tropper og nikkel. Spørsmålet var om de tyske forsyningslinjene skulle gå på skinner eller på vei gjennom Nord-Norge.²⁹

²³ Nygaard 2014: 212

²⁴ Nygaard 2014: 212

²⁵ Nygaard 2014: 212

²⁶ Nygaard 2014: 212

²⁷ Nygaard 2014: 212

²⁸ Nygaard 2014: 213

²⁹ Nygaard 2014: 213

Her oppstod det etter hvert et betent forhold mellom Todt og Hitler. Hitler ønsket og ville ha «polarbanen» for å frakte de store massene med nikkel. Todt, som selv hadde sett med sine egne øyne områdene en slik jernbane skulle bygges i og så den krevende topografien, mente det var helt urealistisk å få til en slik jernbane på kort tid. Todt ville derfor legge bort alle planer med å bygge jernbane.³⁰

Under mystiske omstendigheter døde Fritz Todt i en flyulykke etter et opphetet møte med Hitler i februar 1942.³¹ Ansvarsområdene til Fritz Todt og lederskapet i Organisation Todt ble da overført til det tredje rikets arkitekt Albert Speer. Speer hadde andre interesser og syn enn Todt. Med Speer i spissen ble Todt sitt søkelys rettet mot ubåtbunkerer ved Trondheim og jernbanen. Dette fikk store konsekvenser for den norske veibyggingen og de sovjetiske krigsfangene. Istedenfor den opprinnelige planen der flertallet av krigsfangene ble satt til arbeid med veibygging, ble det største antallet av sovjetiske krigsfanger satt til jernbane- og festningsverktøybygging.³² Denne omdreiningen av prioritering av Organisation Todt gjorde allikevel ikke at alle sovjetiske krigsfanger forsvant fra veiene. I Finnmark fortsatte arbeidet med veibygging ved bruk av sovjetiske krigsfanger og på fjellovergangene i hele landet ble det satt inn grupper med sovjetiske krigsfanger som skulle hjelpe til med å holde veiene åpne.³³

3.5 Jugoslaviske fanger

Veiingeniørene i rikskommissariatet tapte kampen om de sovjetiske krigsfangene. Men løsningen kom fra rikskommissariatets leder Josef Terboven. Terboven ivret etter veiarbeid og via et personlig bekjentskap med en SS-offiser i Jugoslavia klarte han å få til en ordning. Ordningen gikk ut på å få sendt jugoslaviske fanger til Norge for å drive veiarbeid.³⁴

Det var en vesentlig forskjell på jugoslaviske fangene og de sovjetiske fangene. Der sovjetiske fanger ble sett på som krigsfanger ble jugoslaviske fanger ikke sett på som

³⁰ Nygaard 2014: 213

³¹ Nygaard 2014: 213

³² Nygaard 2014: 213

³³ Nygaard 2014: 214

³⁴ Nygaard 2014: 110

krigsfanger i samme forstand. De jugoslaviske fangene hadde ikke blitt tatt til fange i forbindelse med krigshandlinger, men ble ansett for å være med i motstandsgrupper eller drive med kriminell aktivitet.³⁵ Hvis man ser på det folkerettslige var dette en vesentlig forskjell. Genève-konvensjonen regulerte hvordan krigsfanger skulle behandles, og siden de jugoslaviske fangene ikke var krigsfanger, så hadde de ingen rettigheter.³⁶ De tyske SS-offiserene som hadde ansvaret for de jugoslaviske fangene så på de som kriminelle banditter med dødsdom. Dette førte til at behandlingen av de jugoslaviske fangene var helt forferdelig. Fangene fra Jugoslavia ble sultet og terrorisert og i løpet av det første året døde nesten 8 av 10.³⁷ De Jugoslaviske fangene i Norge ble utsatt for tortur og massedrap, tilsvarende de verste konsentrasjonsleirene til tyskerne.³⁸

Disse jugoslaviske fangene jobbet hovedsakelig med veiarbeid i Nord-Norge og mer eksakt på strekningene Rognan-Langset, Elsfjord-Korgen, Mo-Krokstrand, Bjørnefjellveien og Karasjok-finskegrensen.³⁹ Disse fangene ble innlosjert i brakkeleirer satt opp av Vegvesenet. Disse leirene fikk etter krigen navnet «serberleirer».

3.6 Ankomsten av jugoslaviske fanger og utplassering ved riksvei 50

De første av de jugoslaviske fangene begynte å komme til Norge i midten av juni 1942. Det var som sagt rikskommissariatet som stod bak ansamlingen av fangene. SS-myndighetene i Jugoslavia hadde stilt ca. 4000 jugoslaviske leirfanger til disposisjon for Terboven mens han ennå var byggherre for riksvei 50 og polarjernbanen.⁴⁰ De aller fleste fangene var serbere, men det fantes også bosniere og kroater blant dem. Mange hadde kjempet mot den tyske okkupasjonsmakten som partisaner, noe som gjorde at de ikke bar uniform. Dette førte igjen til at de ikke fikk status som krigsfanger som nevnt tidligere i oppgaven, men ble sett på som sivile, politiske fanger, på linje med innsatte i tyske konsentrasjonsleirer.⁴¹

³⁵ Nygaard 2014: 110

³⁶ Nygaard 2016: 110

³⁷ Nygaard 2016: 110

³⁸ Nygaard 2016: 110

³⁹ Nygaard 2016: 110

⁴⁰ Andersen 2021: 201

⁴¹ Andersen 2021: 202

Josef Terboven, rikskommissariatets leder, bestemte at fangene skulle settes inn på arbeidet med riksvei 50. Fullføringen av riksvei 50 var viktig i seg selv, men også som en del av forberedelsene til byggingen av Polarjernbanen.⁴² Det første skipet med jugoslaviske fanger kom til Bergen 14. juni 1942. Etter dette første skipet med jugoslaviske fanger til Norge, kom det i løpet av de neste tre månedene tre skip til med jugoslaviske fanger. Disse fangene ble fordelt rundt omkring i Nord-Norge og de fleste havnet anleggene langs riksvei 50 gjennom Nordland fylke.⁴³

Som politiske fanger var disse fangene underlagt SS jurisdiksjon. Dette vil si at SS stod for vakthold og driften av fangeleirene senere kalt serberleirene. Organisation Todt (OT) spilte også en stor rolle når det kom til disse leirene. Organisasjonen hadde blant annet ansvaret for å bringe fram forsyninger og stå for den bygningstekniske fullføringen av leirene.⁴⁴ De jugoslaviske fangene fikk etter som tiden gikk utover sommeren føle det på kroppen at OT ikke leverte det de skulle. Leirene var bare halvferdige og skrøpelige og det var stor mangel på sko, klær og mat. Når man setter dette sammen med den systematiske mishandlingen som SS-vaktene stod for, gjorde dette plassene der det ble arbeidet langs riksvei 50 til åsted for grove krigsforbrytelser.⁴⁵

Et av disse arbeidsstedene langs riksvei 50 der det forekom grove krigsforbrytelser, mishandling og død var på veistrekningen mellom Rognan og Langset. Den tilhørende fangeleiren til strekningen, Botn-leiren, har i ettertid blitt sett på som en av de mest brutale leirene for jugoslaviske fanger og en enkel hendelse ga veistrekningen et tilnavn.

⁴² Andersen 2021: 202

⁴³ Andersen 2021: 202

⁴⁴ Andersen 2021: 202

⁴⁵ Andersen 2021: 202

4.0 Blodveien

4.1 Arbeidet på strekningen Rognan-Langset

Veistrekningen mellom Rognan og Langset inneholdt før krigen et fergesamband. Tyskerne krevde her forsert vei da vannoverfart gjorde dem svake for angrep av fiendtlige fly.

Topografien der arbeidet skulle foregå bestod av bratt og uvelkomment fjellterreng, og arbeidsforholdene var harde. Jugoslaviske fanger fra Botn-leiren var stasjonert for arbeide på dette veiarbeidet og det var en hendelse her som ga denne veitraseen navnet «Blodveien». Et navn som i ettertiden symbolisert den forferdelige behandlingen jugoslaviske fanger fikk.

4.2 Botn leiren

Botn-leiren var den største og mest beryktede leiren i Saltdal. Leiren lå øst for Rognan ved Saltdalsfjorden og fangene som var her utførte veiarbeid mellom Rognan og Langset. Leiren var i bruk fra juli 1942 til juni 1944 og var satt opp av Vegvesenet. De fleste av fangene som levde her var jugoslaviske fanger. En del var politiske fanger og en del var partisaner og de yngste fangene var nede i 13-14 års alderen. Det som er spesielt for denne leiren og de andre serberleirene, var at dette var en leir der fangene skulle «forsvinne». Adolf Hitler hadde gitt tydelig beskjed via et førerdirektiv allerede 7. desember 1941 at alle politiske aktivister skulle arresteres og «forsvinne». Et kallenavn på dette førerdirektivet er «natt og tåke», Nacht un Nebel på tysk. De første jugoslaviske fangene ankom leiren med skip 25. juli 1942 og var 472 i antall.⁴⁶ Disse fangene hadde først kommet til Bergen med skip fra Stettin i Tyskland den 22. juni, men allerede i Bergen ble 28 av fangene skutt og drept.

Botn-leiren bestod av tre vakttårn og to brakker uten grunnmur og innlosjert med køyesenger. Området var inngjerdet med to piggrådsgjerder og vaktens brakker lå utenfor leiren.

Leirens kommandant var Hauptsturmführer Fritz Kiefer, og med seg hadde han seks offiserer og to underoffiserer som alle var fra SS. Fritz Kiefer var en hard og brutal mann.⁴⁷ Vitnes beskrivelser i Nils Christie sin bok vitner om dette. En ung vakt fra Hirdvaktbataljonen

⁴⁶ Christie 1972: 55

⁴⁷ Parelius 1984: 40

forteller til Nils Christie i hans bok: «*Tyskerne der oppe var sinnssvake. Kiefer en satan uten like. Satte knyttneven rett opp i ansiktet på oss da vi kom. Vi hadde å lystre ordre, ellers ville vi bli hengt med en gang. 15–16-åringer levde så lenge der at de trodde det var slik det skulle være*». ⁴⁸ I tillegg til å være en brutal person i seg selv, fikk Fritz Kiefer spesiallaget en hammer med pigg på som han brukte til å mishandle fangene i leiren med. ⁴⁹

Det kan tenkes seg at Botn-leieren kunne måle seg med de verste konsentrasjonsleirene i Tyskland. Faktisk konkluderte kriminologen Nils Christie allerede i 1952 med at jugoslavenes leire var minst like ille som de beryktede konsentrasjonsleirene i Tyskland. ⁵⁰

⁴⁸ Christie 1972: 94-95

⁴⁹ Parelius 1984: 40

⁵⁰ Nygaard 2014: 215

4.3 Vakhhold

Vakhholdet ved Botn-leiren bestod først av Hirdvaktbataljonen før norske vakter fra SS-vaktbataljon tok over. Hirdvaktbataljonen var en bataljon opprettet av NS for å hindre at bedrifter opplevde sabotasje og de ankom Botn-leiren den 1. august 1942 og var 30 i antall.⁵¹ Personene i Hirdvaktbataljonen var svært unge og var derfor ikke klar for fronttjeneste. Arbeidsoppgavene til Hirdvaktbataljonen var å hindre rømming og ved rømningsforsøk var instruksen fra SS-ledelsen at man skulle skyte for å drepe. Formelt hadde de ikke lov til å skade fangene, men dette ble ikke fulgt. Vaktene fra Hirdvaktbataljonen var utstyrt med maskingevær og gevær med bajonett.⁵²

Ungdommene fra Hirdbataljonen var brutale og jo yngre de var desto mer brutale. Mishandlingen besto av alt mellom fysisk vold, slag med gevær til steinkasting. Hirdbataljonens vakter rapporterte også ofte til ledelsen etter en endt arbeidsdag om dårlig arbeidsinnsats fra de jugoslaviske fangene. Dette resulterte i en straff som innebar stokkeslag. Fangene som fikk denne avstraffelsen overlevde sjeldent lenge etter at straffen var gjennomført. Etter krigen ble det også kjent at NS øverste lede, Vidkun Quisling, ble sjokkert over hvordan vaktene i Hirdbataljonen bedrev sin oppgave. I et internt brev ba han om at disse vaktene skulle fratras sine oppgaver.⁵³

De første norske vaktene fra Hirdbataljonen ble avløst i november 1942 av menn fra SS-vaktbataljon. Dette var vanlig norske menn som hadde vesentlig blitt vervet gjennom annonser.⁵⁴ Mange av disse SS-vakten var like brutale og mishandlet fangene på samme måte som vaktene fra Hirdbataljonen hadde gjort, men det var allikevel et større antall som så på disse fangene på en bedre måte.⁵⁵

I tillegg til de norske vaktene var det tyske SS-vakter ved leiren. Dette var gjerne helt nye indoktrinerte SS-vakter som kom direkte til Nord-Norge fra Tyskland. Disse SS-vaktene var gjerne veldig brutale og hadde sterk tiltro og følelse til naziregimet.

⁵¹ Parelius 1984: 39

⁵² Parelius 1984: 39

⁵³ Christie 1972: 86-87

⁵⁴ Aasarød, Bjørvik, Grønlie, Ildgruben, Marste, Straumfors 1983: 84

⁵⁵ Parelius 1984: 41

4.4 Mat og hygiene

Leiren var halvferdig da de jugoslaviske fangene kom. Det var mangel på klær, sko og mat. I Nils Christie sin bok forteller en tidligere fange om hvordan matforsyningen var; «*Typisk delte 4 eller 5 mann ett brød, 50 mann delte 1/2 kg margarin og 100 mann delte 1 kg pølser. Daglig ble det servert 1/2 liter suppe til hver.*».⁵⁶ Når man setter dette opp imot de lange arbeidsdagene og tøffe arbeidsvilkårene, ser man at dette ikke var nok. De sanitære forholdene var helt fraværende og fangene måtte hente drikkevann og vaskevann i renner ved leiren. Disse rennene var som oftest forurenset med kloakk.

Det var også motsetninger innad blant de jugoslaviske fangene. Det var både kroatiske og serbiske fanger og serberne befant seg helt nederst på rangstigen. Dette visste SS-vaktene å utnytte. Noen få kroater fikk de litt mer privilegerte stillingene som «kapoer». Dette ble kalt et «kapo-system» og var vanlig i alle av nazistenes konsentrasjonsleirer. Kapoer hadde visse lavere oppgaver i leirene og fikk derfor noen privilegier.

De kroatiske kapoene i Botn-leiren ble overøst med mat og fikk mer mat enn de greide å spise opp selv. En tidligere fange forteller i Nils Christie sin bok om forskjellen på kapoene og de andre fangene når det kom til inntak av mat: «Mellom disse var det flere som var så feite at de veide over 100 kg, mens størstedelen var under 50 kg».⁵⁷

4.5 Massehenrettelser

⁵⁶ Christie 1972: 55

⁵⁷ Christie 1972: 55

Rett etter at den nye SS-vaktbataljonen med norske vakter hadde ankommet Botn-leiren, skjedde den første massehenrettelsen i slutten av november 1942. En skildring fra en norsk vakt på stedet beskriver grusomhetene som fant sted: *«Det var laget en gravplass ca. 200 m fra leiren, og de serbiske fangene ble samlet rundt denne. Graven var 30 m lang, 2,5 m bred og 2 m dyp. Tre norske vaktmenn ble beordret til å holde vakt rundt gruppen av fanger, mens SS-vaktene foretok avrettelse ved nakkeskudd. Da jeg kom ut, var tyskerne allerede begynt med henrettelsene, og en gutt i 13-årsalderen stod for tur. Gutten kastet seg ned på kne og bad for sitt liv, men han ble skutt i bakhodet og falt ned i graven.»*⁵⁸

Fangene ble stilt opp på kanten av en ferdig grav massegrav og ble skutt i nakken slik at likene falt ned i graven. Fangene ble i tur og orden stil opp i puljer på ti mann og henrettet. En fange som gravde over likene fortalte til den norske vakten at det hadde blitt henrettet rundt 77 fanger i alderen 12 til 70 år. Likene ble plassert i den ene enden og det ble bare lagt et tynt lag med jord over for å få plass til de neste fangene som skulle graves ned. Nedgravinger av døde fanger skjedde daglig.

De tyske SS-vaktene sa at fangene ble henrettet fordi de var syke og at man ville hindre smitte videre i leiren. Den norske vakten mente selv at fangene ble henrettet fordi de var så utsultet at de ikke orket å arbeide.⁵⁹

Den jugoslaviske krigsforbryterkommisjonen fastslo at det hadde skjedd to massehenrettelser ved Botn-leiren under den andre verdenskrigen. Norske vakter hadde vært til stede, men det var bare tyske vakter som hadde stått for henrettelsene.⁶⁰

5.0 Fase 2

5.1 Fra SS-vakthold til Wehrmacht

Wehrmacht overtok ansvaret for Botn-leiren rundt påsketider i 1943. Dette er det minst to grunner til. Den ene grunnen er at etter 1942 snudde krigslykken for Tyskland og SS-ELITETROPPENE TRENGTES PÅ ØSTFRONTEN. Den andre grunnen var at partisanavdelingene i Jugoslavia vokst så mye og befrikk så store deler av landet, slik at Tyskland virkelig måtte se på dem som en ordentlig krigsmakt med evne til å ta fanger.⁶¹

Da Wehrmacht overtok Botn-leiren var 302 av de 472 fangene som hadde ankommet leiren døde. Dermed var det 170 fanger i leiren, men den 12. april 1943 kom det en ny pulje med 300 fanger til leiren. Det var fortsatt harde tilstander ved leiren. Det ble holdt «badesøndager» der alle fangene måtte ut å vaske seg i et vann der det enda fløyt isflak. De tyske soldatene slo løs på fangene og tvang dem ut i vannet. Ofte knakk fangene sammen og måtte bæres tilbake til leiren bevisstløse hvor de senere døde. En tysk underoffiser hadde tidligere vært sykepasser og behandlet frostbitt med å hugge av stivfrosne fingre med sin bajonett.⁶²

Men etter overtakelsen av vaktholdet, bedret forholdene seg gradvis, selv om vilkårlige henrettelser forekom. Det vil ikke si at Wehrmacht fulgte Genèvekonvensjonene, men behandlingen ble mer lik den behandlingen russiske fanger fikk og etter hvert bedre.⁶³

Grunnen til dette var at for SS inngikk behandlingen av de jugoslaviske fangene i deres terrorregime, hvor fangene var dødsdømte og veiarbeidet derfor spilte en helt underliggende rolle. Den tyske hæren, Wehrmacht, hadde ikke den samme negative innstillingen ovenfor jugoslaviske fanger og de fikk en mer human behandling enn terroren som rådet hos SS. Dødstallene sank betraktelig på grunn av dette.⁶⁴

⁵⁸ Parelius 1984: 43

⁵⁹ Parelius 1984: 41

⁶⁰ Parelius 1984: 42

⁶¹ Aasarød, Bjørvik, Grønlie, Ildgruben, Marste, Straumfors 1983: 84

⁶² Parelius 1984: 44

⁶³ Aasarød, Bjørvik, Grønlie, Ildgruben, Marste, Straumfors 1983: 84

⁶⁴ Nygaard 2016: 111

6.0 Fase 3

6.1 Avvikling og etterspill

I januar måned kom det en kommisjon til Botn-leiren fra Røde Kors. Følgene av dette ble at alle fangene ble registrert og de fikk lov til å sende og motta post. Den offisielle statusen til de jugoslaviske fangene ble forandret til krigsfanger våren 1944 og 1. juni ble alle fangene flyttet til en leir Lillealmenningen, også kalt «Pothusleiren». Dette betydde slutten for serberleiren i Botn og den ble avviklet. Fasilitetene Botn-leieren hadde ble omgjort til fangeleir og brukt til å huse sovjetrussiske krigsfanger det siste året av krigen. Botn-fangeleir ble offisielt frigjort våren 1945.

I Pothusleiren ble fangene fra Bot-leiren samlet sammen med fangene fra Korgen. Senere kom den siste forflytningen da alle fangene ble ført til en leir på Saltfjellet kalt «Lager Polarcirkel».⁶⁵

Hendelsene i Serberleirene i Nord-Norge førte til to rettsoppgjør etter krigen. Et rettsoppgjør fantes sted i en militærdomstol i Beograd og et rettsoppgjør fantes sted i Norge. Begge rettsoppgjørene endte med dom for de involverte parter. Alt fra involverte tyske vakter til norske vakter. Straffen varierte fra fengsel i 5-20 år pluss dødsdom for alle involverte SS-personell i rettsoppgjøret i Beograd. I Norge ble straffeutmålingen livsvarig straffearbeid til fire personer, to fikk 20 års fengsel, og de øvrige som var tiltalte i forbindelse med brutaliteten i Botn-leiren fikk henholdsvis dommer på mellom 6 og et halvt år og 17 års fengsel. Det ble også avsagt en dødsdom i det norske rettsoppgjøret, men denne personen ble senere benådet.⁶⁶

7.0 Konklusjon

Etter krigen var det stille med tanke på Vegvesenet sin rolle i forbindelse med torturen og massedrapene på de jugoslaviske fangene. Ingen i Vegvesenet ble etterforsket for noe annet enn medlemskap i NS og dette gjaldt kun noen få personer og ingen i ledelsen. Det ble heller aldri stilt spørsmålsteget ved det tilsynelatende velvillige samarbeidet mellom veidirektøren og etaten med den tyske okkupasjonsmakten. Internt ble det kun gjort en overfladisk granskning av dem som deltok i motorveiprojektet.⁶⁷

Baalsrud ville ikke bygge veier slik tyskerne ønsket, men gjennom landkretsretten var han forpliktet til å utføre kravene fra okkupasjonsmakten. På den måten gjorde Baalsrud ikke noe galt. På den andre siden protesterte han aldri heller. På den måten ble sannsynligvis Vegvesenet involvert i flyplassutbygging mens felttoget i Norge pågikk, og senere i krigsfangeinnsatsen og fangeinnsatsen på de norske veiene. Særlig i nord kunne flere av veiene som ble bygget bli definert som krigsrelaterte. Kanskje hadde Baalsrud ikke noe valg eller mulighet til å stritte imot, men det virker ikke som om han ble utsatt for mye press.⁶⁸

Uten en ordentlig granskning av Vegvesenet sin rolle under den andre verdenskrigen har ført til at det har ligget en mistenkeligjøring over hele etaten siden krigen. I tillegg har det gjort det slik at det finnes svært lite informasjon igjen for ettertiden om hva som foregikk innad i Vegvesenet under krigen. Vegvesenet har bidratt til dette selv ved å ha en parole innad om at man ikke skal snakke om krigen.⁶⁹

I Norge er den typiske grunnfortellingen om andre verdenskrig at de fleste motarbeidet den tyske okkupasjonsmakten, mens noen få andre var forrædere. Dette var en tanke som fort festet seg og lite rom for rommene i mellom. Nemlig de rommene mellom tvunget, pragmatisk og frivillig samarbeid. Uten de riktige måtene å snakke om det som hadde foregått på veiene, var det kanskje lettere å glemme de hendelsene som fantes sted. Tenker man på denne måten kan det tenkes at det har for flere enn bare Vegvesenet har vært greit å definere

⁶⁷ Nygaard 2016: 112-113

⁶⁸ Nygaard 2016: 113

⁶⁹ Nygaard 2016: 113

veienes krigshistorie i Norge som noe bare tyskerne holdt på med og styrte.⁷⁰ Det samme gjelder de jugoslaviske krigsfangene som ble sendt til Nord-Norge for å jobbe ved veianleggene. Den tanken om at dette var bare noe som tyskerne holdt på med har satt en viktig del av vår krigshistorie i skyggen. Det er viktig med kunnskap og å sette søkelys på historien om veiutbyggingen i Nord-Norge og de jugoslaviske fangenens historie. Dette kan være med på å bryte ned den grunnhistorien om andre verdenskrig som finnes i Norge. Nemlig den svart/hvite tankegangen om at majoriteten var mot og noen få var forrædere.⁷¹

Vi vet også nok så lite om hvordan okkupasjonen påvirket veibyggingen i Norge. Ifølge den offisielle statistikken førte den andre verdenskrigen til et nytt lavmål i veiutbyggingen, med et snitt på 257 nye kilometer per år.⁷² Og i løpet av de tre siste årene ble det bare bygget 80 km med vei noe som er veldig merkelig. For å sammenligne ble det bygget 500 kilometer årlig med vei før krigen. Dette ser veldig merkelig ut hvis man ser hvor mye pengebruk og antall arbeidere som var i aktivitet under okkupasjonstiden. Svaret på dette er at det var byggingen av de planlagte veiene som stoppet opp under krigen samtidig som statistikken ikke sier noe om hvor mye arbeid som ble utført. Den sier oss bare noe om nye veikilometer. Mye av arbeidet under okkupasjonsårene var utbedringer av allerede eksisterende riksveier. Og veiarbeidet som falt innenfor forsvarrets myndighetsområde falt også ut av statistikken.⁷³

Hvis man hadde tydelige veirapporter fra krigen, kunne man tilegnet seg ny kunnskap om hvor det ble bygget, hvor mye det ble bygget, hvem som ledet arbeidet og hvem som arbeidet. Den vanlige tanken om at veiarbeidet og veibyggingen under den andre verdenskrigen bare var noe tyskerne drev med har fått festet seg. Dette har gjort det slik at verken veibyggingen eller Vegvesenets aktiviteter har fått oppmerksomhet. Det samme gjelder skjebnen til de jugoslaviske fangene som ble sendt til Norge for å utføre arbeidet og dø.⁷⁴

⁷⁰ Nygaard 2016: 113

⁷¹ Nygaard 2016: 114

⁷² Nygaard 2016: 113-114

⁷³ Nygaard 2016: 114

⁷⁴ Nygaard 2016: 114

Det er derfor viktig at man kan tilegne seg og søke ny kunnskap om emnet og virkelig finne ut av hva som skjedde, hvem som var delaktig og hvordan dette hang sammen.

Det var som sagt ikke bare tyskere som hadde ansvaret for hva som skjedde langs veiarbeidene langs riksvei 50 i Nord-Norge. At det bare var tyskerne som var ansvarlig er en myte. Vegvesenet var sterkt delaktig både med å sette i stand leirene fangene skulle bo i, men også ved å stille personell til disposisjon ved ingeniører og arbeidsledere. Vakholdet i Botn-leirene inneholdt også nordmenn som var en del av den forferdelige behandlingen jugoslaviske fanger fikk. Det er viktig å ikke legge skjul på dette, men få dette frem i lyset. Grunnen til det er for at vi må lære av historien og vi må prøve å forandre den oppfattelsen som fikk fotfeste seg i vårt samfunn etter krigen. Nemlig den oppfattelsen om at majoriteten av nordmenn var mot okkupasjonsmakten, mens et fåtall var landsforrædere. Vi har sett at det ikke har vært så enkelt, og at det finnes en gråsoner mellom disse to væremåtene. Om man var tvunget til å samarbeide eller gjorde det helt frivillig er vanskelig å svare på. Baalsrud sin historie er et tydelig eksempel på det.

Serberleirene og spesielt Botn-leiren i Nord-Norge drev med systematisk utryddelse av en folkegruppe. Dette var Jugoslaviske partisaner og politiske aktivister som ble sendt til Nord-Norge for å bygge vei og dø. De jugoslaviske fangene ble ikke sett på som en ressurs i den forstand at de var mennesker. De ble brukt som verktøy og sidestilt med hammer, spiker og sag. Dødstallene i Botn-leiren og ved arbeidet med veistrekingen mellom Rognan og Langset må ses i sammenheng med det brutale synet SS-personellet hadde på fanger fra Jugoslavia. Det at de ikke kvalifiserte seg som krigsfanger gjorde at alle deres rettigheter og likeverd ble strippet bort. De var kommet til Nord-Norge og veianleggene for å dø.

Det er viktig å belyse historien til disse jugoslaviske tvangsarbeiderne for å kunne lære av den og forsikre oss om at noe slikt aldri kan skje på norsk jord igjen. De jugoslaviske krigsfangene kom til Nord-Norge uvitende om den tragedien som ventet dem.

De kom for å bygge vei og dø.

8.0 Kilder

Andersen, Kjetil Gjølme., (2021). *Hitlers byggherrer: Fritz Todt og Albert Speer i Norge*. Fagbokforlaget

Aasarød, Håkon., Bjørvik, Oddvar., Grønlie, Arne., Ildgruben, Kåre., Marsten, Sigurd., Straumfors, Per. (1983). *Årbok for Rana med omliggende distrikter*. Rana museums- og historielag

Christie, Nils., (1972). *Fangevoktere i konsentrasjonsleire: En sosiologisk undersøkelse av norske fangevoktere i serberleirene i Nord-Norge i 1942-43*. Pax Forlag

Frøland, Hans Otto., (2018). Organisation Todt som byggherre i Norge. *Historisk tidsskrift*, 97, Artikkel 3, s. 168-188

Nygaard, Pål., (2016). Fortrengte veier: Fortielsen av de norske veienes historie under krigen. I Linn Willetts Borgen. *Fortidsminneforeningens årbok, 170*. Oslo: Fortidsminneforeningen. s. 101–116

Nygaard, Pål., (2014). *Store drømmer og harde realiteter: Veibygging og biltrafikk i Norge, 1912-160*. Pax Forlag Oslo

Parelius, Nils., (1984). Tilintetgjørelsesleirene for jugoslaviske fanger i Nord-Norge. *Saltdalsboka 1984*. Saltdal kommune



Høgskulen på Vestlandet

Bacheloroppgave i historie

SA523-O-2021-VÅR-FLOWassign

Predefinert informasjon

Startdato:	30-04-2021 00:00	Termin:	2021 VÅR
Sluttdato:	14-05-2021 14:00	Vurderingsform:	Norsk 6-trinns skala (A-F)
Eksamensform:	Bacheloroppgave		
SIS-kode:	203 SA523 3 O 2021 VÅR		
Intern sensor:	(Anonymisert)		

Deltaker

Kandidatnr.:	209
---------------------	-----

Informasjon fra deltaker

Antall ord *:	7021
----------------------	------

Egenerklæring *: Ja

Jeg bekrefter at jeg har registrert oppgavetittelen på norsk og engelsk i StudentWeb og vet at denne vil stå på vitnemålet mitt *:

Jeg godkjenner avtalen om publisering av bacheloroppgaven min *

Ja

Er bacheloroppgaven skrevet som del av et større forskningsprosjekt ved HVL? *

Nei

Er bacheloroppgaven skrevet ved bedrift/virksomhet i næringsliv eller offentlig sektor? *

Nei