

Nordlandsbana



Foto forside: Nordgåande dagtog ved Stødi 30.07.1977.

Fotograf: Yngvar Hansen, Norsk jernbanemuseum si samling.

Nordlandsbana

Av Bjørg Eva Aasen

Nordlandsbana er landets lengste banestrekning og har den mest dramatiske historia. Den er og eit teknisk og personalmessig skilje med overgang frå omvandrande anleggsslusk med feisel og bor til NSB sine fast ansette anleggsarbeidarar og maskinførarar. Historia om Nordlandsbana er og ein del av tyskarane sine storstilte planar for eit nytt Europa der samferdsla hadde stor militær prioritet. Som landet sin siste langdistanserekning møtte den konkurranse frå bil og fly allereie ved opninga og har ennå ikkje blitt den økonomiske løftestanga som baneforkjemparane hadde håpa på.

Ole Tobias Olsen (1830-1924) - «Nordlandsbana sin far»

Ingen annan norsk jernbanestrekning kan knyttast så sterk til ein forkjempar. Her er det eitt namn som skiljer seg ut gjennom heile den lange perioden med agitasjon og politisk tautrekkjing for å byggje bana. Ole Tobias Olsen frå Dunderlandsdalen fekk ideen til snar og billig frakt av fersk og frosen fisk frå Lofoten til Sør-Noreg då han såg fiskefrakt med jernbane i England i 1862.



Ole Tobias Olsen,
Norsk jernbanemuseum si samling.

Han utdanna seg til prest og drog attende til heimfylket for å samle inn eventyr, sagn og folketonar i 1870. I heimbygda fann han store forekomstar av jernmalm og byrja på eigenhand å undersøke om det var mogeleg med ei jernbane for å frakte jernmalmen ned til havet. Fyrste gongen han lufta idea sine, i Morgenbladet i 1872, var det fiskeeksporten som blei brukt som argument for ei jernbane mellom Nordland til St. Petersburg over Haparanda. To år etter føreslo han ei jernbane frå Nordland og sørover til Trondheim. Han argumenterte både med jernmalmen og fisken, han gjekk heile strekninga og teikna den inn på kartet.

Jernbanefebera var han ikke aleine om på denne tida, fleire stader i landet ynskte jernbaneforbindelse. Same år blei det nedsett ein kongeleg jernbanekommisjon som avgjorde kva banar som skulle byggjast, og Nordlandsbana blei ikkje med. I 1876 fekk han stillinga som assistent ved jernbana sitt konstruksjonskontor. Medan han arbeidde her oppfann han blåkopieringa og han laga sitt eige fotografiapparat, eit av dei fyrste i landet.

Fylket nedsette sin eigen jernbanekomite i 1884, og her var han med. Samstundes blei det nedsett ein departemental komite for samferdsle, og den var negativ til byggjing av jernbanar som ikkje kunne grunnjevast med «høgare statshensyn». Ein ny søknad, som han hadde skreve, blei sendt i 1891, men heller ikkje den utløyste politisk vilje til jernbane nord for Meråkerbana med unnatak av Ofotbana. Fyrst i 1894 tildelte Stortinget pengar til Hell-Sunnanbana som sto klår i 1905. Traséen Sunnan-Bodø blei stukke ut i 1901 og sju år seinare byrja forlenginga fram til Grong. Arbeidet gjekk seint, fyrst i 1929 sto den klår. Då det var viktig å få samband til kysten, sto sidebana til Namsos klår i 1934.

Fyrste verdskrig synte kor avhengig Nord-Noreg var av varetransport langs kysten, og i 1920 drog Stortinget sin jernbanekomite endeleg på synfaring til Tromsø. Nordlandsbana fram til Bodø blei teken med i jernbaneplanen i 1923, men nokon dato for når bana skulle opnast blei ikkje vedteken. Året etter døyde Ole Tobias, viss i trua på at jernbana snart blei ført fram til Bodø. Det skulle gå nærare 40 år før den nådde målet.

Anleggsarbeidet Hell-Sunnanbana

Tida omkring førre århundreskifte var jernbana si kraftigaste ekspansjonsperiode. Stortingsvedtak om å byggje jernbana vidare nordover frå Meråkerbana blei gjort i 1894, anleggsstarten kom i juni 1898.

Den lange brua over Stjørdalselva, som framleis er Nordlandsbana si lengste, blei byrjinga på ein strekning som vekslar mellom fjellskjæringar og områder med leire som raste.



*Anleggsarbeidarar ved brua over Stjørdalselva 1899-1902.
Norsk jernbanemuseum si samling.*



Arbeidslaget på brua over Verdalselva 1903-04.
Norsk jernbanemuseum si samling.



1649 Eneret
J. H. Küenholdt A. S.

Levanger, Jernbanestasjonen.

Postkort av Levanger stasjon 1910-20.
Foto: J.H. Küenholdt, Norsk jernbanemuseum si samling.

Opninga til Levanger 27. oktober 1902 gjekk føre seg med stor festivitas. Strekinga vidare til Sunnan blei vedteken i 1899 og arbeidet starta i 1901. I 1904 sto bana klår til Verdal og det gjekk to tog dagleg begge vegar.

Vidare nordover var grunnforholda ei utmaning. Den lengste tunnelen på strekinga, Lunnantunnelen, blei driven vinteren 1904-05. I Steinkjer skapte jernbaneplanane stor splid mellom dei to bydelane på kvar side av elva, og mange hus måtte rivast og gatar leggjats om.

Vidare nordover var den store Våttåbakkskjæringa (125 000 m³ grus) eit anlegg som vara i fleire år og lenge var Skandinavias største, 85 meter lang og 21 meter djup på det meste. Grusen blei teken ut for hand og med ei dampgravemaskin, «Saturnus», som var ei av dei fyrste på eit jernbaneanlegg. Mykje av grusen blei brukt til å fylle opp jernbanetomta i Steinkjer.



Opplasting av vaggar med Excavator gravemaskin «Saturnus» i Våttåbakkskjæringa i 1904. Dette var ei av landets fyrste gravemaskinar.

Norsk jernbanemuseum si samling.

Opning av bana på Sunnan skjedde i framtidsoptimismen sitt teikn den 14. november 1905. I 1908 blei det lagt ein landsplan for jernbaneutbygginga, og her blei det vedteke utbygging av strekinga vidare til Grong. Usemje om vidare traséval, Beitstadlinja eller Snåsalinja, gjorde at bana ikkje blei opna til Snåsa før i 1926 og til Grong i 1929. Sidelinja til Namsos blei opna i 1934, og her var båtsamband nordover viktig. Vegsambanda mellom Nord-Trøndelag og Nordland var lenge heller dårlege.



*Postkort av Sunnan stasjon med trallespor 1904-05.
Norsk jernbanemuseum si samling.*

Rallarkultur, naudsarbeid og sesongarbeid

Dei aller fleste som byrja på anleggsarbeidet i 1926 var vande anleggsarbeidarar som hadde vore med på Dovrebana og strekninga Sunnan-Grong. Etter at bana mellom Grong og Namsos sto klår i 1933, kom fleire etter.

Med anlegget langs Nordlandsbana endrar rallarkulturen seg. Anleggsarbeidarane vandra ikkje lenger frå anlegg til anlegg, men fylgde anlegget si sakte framvekst og fleire busette seg. Anleggskulturen blei ein integrert del av lokalsamfunna sør for Saltfjellet, noko som skiljer Nordlandsbana frå andre jernbaneanlegg.

Det var NSB som sto for det meste av anleggsarbeidet, men stor arbeidsløyse i Nordland fylke gjorde at det blei igangsett naudsarbeid fleire stadar på Nordlandsbana. Sommaren 1923 byrja eit slikt arbeid i Gullsmedvika, dei fyrste spadetaka på jernbana nord for Mo i Rana. I sommarsesongane auka talet på arbeidarar månadleg med småbrukarar, fiskarar og lausarbeidarar som blei sett inn der det trengtes. Det blei bygd brakkar og brakkelaga var opp til 16 mann føre 2. verdskrigen. Under krigen blei det bygd brakkar som kunne romme 120 anleggsarbeidarar. For bøndene ga anleggsverksemda gode inntekter ved utleige av hest eller eigen køyring for anlegget.

Anleggsarbeid Grong – Mosjøen

Medjå tunnel blei driven med maskindrift frå begge endar frå nyttår 1927. NSB freista her ut ein ny type tunneldrift med boremaskinar og ein spesiell transportmetode for dei utsprengde steinmassane. Framgangsmåten var utsprenging av bunnstoll på vanleg vis. Kvelven blei skoten ned på ein lastebukk

og massane på bukken blei lasta ned på vaggar for utkøyring. Dermed blei det bora i to høgder samstundes. Boring i kvelven kunne og gjerast frå lastebukken. Massane frå den nordre enden blei brukt til fylling mot brua ved Buneset. Ved Grong stasjon var det eit pukkverk som knuste massane frå søndre del av tunnelen til ballastpukk. I 1931 blei det gjennomslag i bunnstollen og tunnelen sto klår til fyrste tog i 1933.



*Anleggsvaggar vert lasta opp i stollen, Medjå tunnel 1926-32.
Foto: Alf Schrøder, Norsk jernbanemuseum si samling.*

Leirskjæringar var ikkje til å unngå, men dei var problematiske. Faste leirklumpar blei til flytande masse i regnvêr og under transport og ras som gjekk mange stadar. Brua over Namsen ved Buneset fekk, som den fyrste i landet, sveisa platespenn i 1935.

Skjeneleggjing vidare nordover byrja sommaren etter. Mosjøen stasjon blei skjenedlagd i 1936, lokomotiv og vogner til bruk ved skjeneleggjing sørover måtte fraktast med båt til Mosjøen. Skjeneleggjing sørover sommaren etter blei forenkla ved at hestar drog skjenene av vogna ved hjelp av rullar og eit skråplan. Dette er eit av dei fyrste stega på veg mot ei automatisering av ein tung og farleg arbeidsoperasjon. Ettersom strekninga blei skjenedlagd sørfrå og nordfrå, kunne delar til dei store bruene køyrast fram. Bruene over Namsen og Fosslandselva sto klåre i 1935, bruene over Folmer elv, Eiteråga og over Lindseta i 1937. Den lange viadukten over Trolldalen blei montert sommaren 1938.



*Siste spenn blei fira ned på brua over Namsen ved Buneset 7. oktober 1935.
Norsk jernbanemuseum si samling.*



*Kokkar og anleggsarbeidarar framom brakkeriggen nord for Bjerka bru 1940-45.
Foto: Fridtjof Bakken, Norsk jernbanemuseum si samling.*



*Montering av pilar 3 på Trolldalen viadukt 4. mai 1938.
Norsk jernbanemuseum si samling.*

Det var NSB sine egne folk som bygde bana på 1950-talet. dei store bruene, som Trolldalen viadukt, blei montert av «brulaget», spesialistar som drog frå bru til bru over heile landet. Sommarane gjekk med til skjeneleggjing. Frå Sefrivatn, Øvergårdselva og Brekkvasselv pukkverk blei det køyrt ut pukk til strekninga fleire år etter opninga. I 1939 sto kaianlegget i Mosjøen klårt. Brua over Namsen ved Snåsamoen sto att som det siste, store arbeidet. Planen var å opne bana hausten 1940.

Dunderlandsbana

Dette var ei privat jernbane anlagt for å frakte jernmalm frå Storforshei til hamna i Gullsmedvika nord for Mo i Rana. Den var i drift 1904-09, 1924-31 og 1938-39.

Gruvedrift i malmforekomstane i Dunderlandsdalen byrja i 1823 og på 1890-talet byrja eigaren av Sulitjelma gruber, konsul H. Persson, å planleggje utskipningsstad og jernbane som ein del av Nordlandsbana. Han selde seg ut i 1899 og Dunderland Iron Ore Company Ltd (DIOC) tok over drifta. Anlegg av jernbana kom i gang i 1902 og materialar til bruene kom frå Amerika og Russland, og eit amerikansk ingeniørfirma bygde bana. I tillegg skulle det byggjast hamneanlegg, knuseri og maskinhus.

Ved Guldsmedvik stasjon blei det bygd lokomotivstall, svingskive, vasstårn og verkstad. Det same blei bygd på Storforshei, men der blei det ikkje svingskive, berre trekantspor. På den vesle tettstaden Mo vaks antal innbyggjarar sterkt. Bana gjekk på sørøstsida av Ranaelva og kryssa denne med to bruer. Før utskipningshamna i Gullsmedvika gjekk den gjennom ei stor skjæring der det blei sett inn «steamshovels» som tok 3 m³.

Skjeneleggjinga sto klår hausten 1903. Drifta byrja i 1904 og lokomotiv og vogner blei kjøpt inn frå engelske og norske fabrikkar. Bana hadde ikkje konsesjon for persontrafikk, men lokalbefolkninga langs bana fekk reise gratis med godstoga.

Gruvedrifta var planlagt med 5-6 malmtog i kvart skift, men i røynda blei det 4-5 tog i veka dei fyrste åra. Berre perioden 1938-39 svara til forventningane med 4-5 tog dagleg.

Planen for Nordlandsbana sin trasé gjennom Mo blei vedteken i 1924. I denne planen inngjekk ei forbedra og omlagd Dunderlandsbane og i åra 1923-27 føregjekk det naudsarbeid her. Traséen gjennom Mo sentrum blei ikkje vedteken før i 1941. Same år fekk DIOC pålegg om å sette lokomotiv og vogner i stand til bruk på Nordlandsbana sitt anlegg. Året etter blei bana knytta til Nordlandsbana og NSB sto for drifta. Bana blei overteken av NSB i 1947, og nye bruer og tunnelar gjorde at store lokomotiv kunne køyre nord for Mo i Rana.

Anleggsarbeid Mosjøen-Mo i Rana

Hausten 1935 blei anleggsarbeidet på denne banestrekninga sett i gang for å skaffe vinterarbeid for dei som før hadde hatt arbeid på strekninga sør for Mosjøen. Ved okkupasjonen kom tyske krav om å intensivere arbeidet slik at bana kunne opne til Elsfjord i 1940. NSB si leiing tolka dette som ein militær ordre som dei valde å lystre. Fleire entreprenørselskap blei engasjerte til tunneldriving og mange av dei arbeidsledige som blei tekne inn mangla erfaring med jernbanebyggjing. I mars 1941 blei bana opna for førebels drift til Elsfjord.



*Skjeneleggjing vinteren 1941-42 ved Drevvatn stasjon.
Norsk jernbanemuseum si samling.*

På strekninga frå Bergsnev tunnel til Drevja vart tre tyske jernbanetroppar engasjerte. Dei hadde eit stort antal køyrety til disposisjon, men mangel på reservedelar og verkstadar gjorde at desse var til lita hjelp. Lang arbeidsveg, dårleg utstyr og mykje nedbør gjorde arbeidet med masseforflytting frå skjæringar til fyllingar vanskeleg.

Frå Elsfjord måtte bana trekkjast langs stupbratte fjellsider der tunnelar og store fjellskjæringar avløyste kvarandre. Tverrslaga til Hattflåget tunnel måtte sprengast ut i den 200 meter høge fjellveggen. For å kome fram måtte det lagast gangveg av plankar bolta fast i fjellet. I denne tunnelen blei det skote hol i tunneltaket slik at den blei fylt med 3000 m³ leire. I forskjæringa til Bjerka tunnel blei det anlagt så bratte kantar at store leirmassar rasa og rann inn i tunnelen. Begge stader måtte det leggjast ny linje. I nokre av tunnelane blei svillene lagt rett på fjellet og andre stedar hugd ned i isen. Overalt mangla ballastmasse og pukk.

Ved opninga 20. mars 1942 var overingeniør, seinare generaldirektør, Bjarne Vik med, saman med ministerpresident Vidkun Quisling og tyskarane sin øvstkommanderande, von Falkenhorst. Togtilbodet Trondheim-Mo i Rana var dagtog som brukte 15 timar.



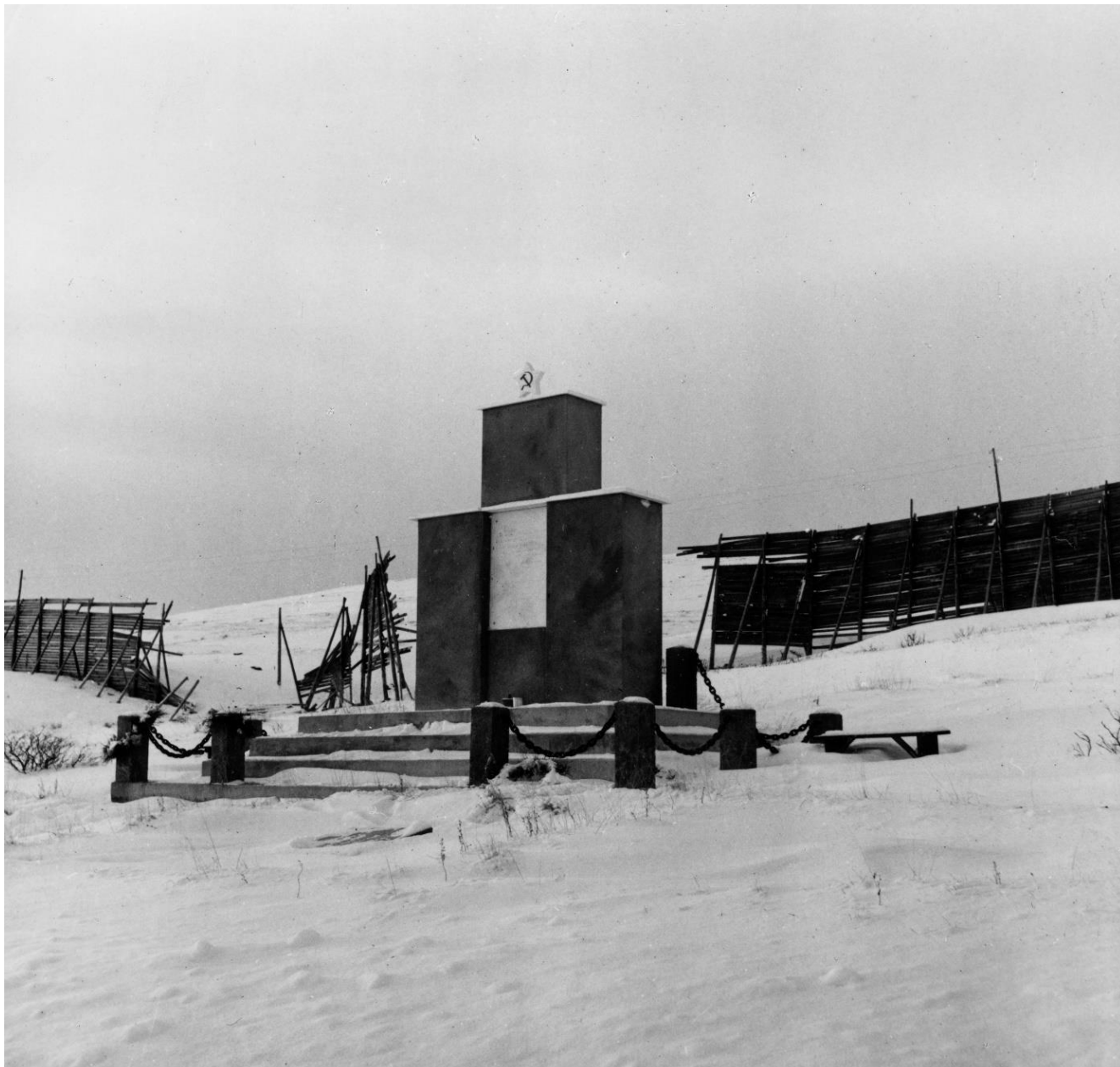
Elsfjord stasjon blei opna 20. mars 1942 med representantar frå NSB og Deutsche Wehrmachts si leiing til stades. Norsk jernbanemuseum si samling.



Elsfjord stasjonsbygning pynta til opninga. Norsk jernbanemuseum si samling.

Anleggsarbeid Mo i Rana-Fauske

Stikninga av bana mellom Mo i Rana og Fauske blei igangsett på nyåret 1942 med NSB sine egne folk. Planen var å leggje bana i ein ny trasé langs Ranaelva, men Eisenbahnkommando Norwegen stadfesta at bana skulle fylgje den gamle gruvebana til Dunderlandsbana utan å gjere forbetringar. Frå Gullsmedvika/Storforshei blei det sett inn store mengder krigsfangar underlagt Organisation Todt (OT). Langs strekninga Mo i Rana-Fauske låg det 28 leirar i tilknytning til jernbaneanlegg. Krigsfangane bygde bana vidare frå Storforshei til Grønfjelldal, der det var opning i april 1943.



Minnesmerke over omkomne sovjetiske krigsfangar i 1947.

Foto: Kr. Helgesen, Norsk jernbanemuseum si samling.

Krigsfangane blei nytta av dei tyske anleggsfirmaa. Desse hadde teke med seg store mengder maskinelt utstyr som etter krigen blei ståande att. Dette var anleggslokomotiv, lokomobilar, gravemaskinar, kompressorar, beltetraktorar, vinsjar og betongblanderar.

1. mai 1945 opna bana til Dunderland. Då var grovplaneringa klår til Lønsdal og ein del arbeid utført vidare nordover. Langs strekinga på Saltfjellet sto det att 40-45 gravemaskinar.

Frå Lønsdal fell bana mot Rognan gjennom mange tunnelar. Fjellet her måtte reinskast for rasfarlege fjellmassar, eit komplisert og farleg arbeid som gjekk føre seg over fleire år. Nord for Rognan er det mykje leire i grunnen, nokre stadar så djupt at det var vanskeleg å få fundamentert bruene. Mot Fauske går bana i bratte fjellsidar med mange tunnelar og eit parti på strekinga blei sett på som Nordlandsbana si farlegaste inntil ny, lang tunnel blei bygd i 1983. Ved Finneidstrømmen gjorde tidevasstraumen arbeidet til eit kappløp mot flo og fjøre. Stasjonsområdet på Fauske var mest leire

og myr som leidde til ras og utglidningar under anlegget. Bana fram til Fauske blei opna 1. desember 1958.

Strekninga Mo-Fauske, som blei leia av Oberbauleitung Nordlandsbahn med administrasjon i Mo i Rana, var 177 kilometer lang. Den blei delt i seks mindre avdelingar, Baulos, og gjeve nummer frå 11 til 16. Sjefar for dei einskilde avdelingane var norske ingeniørar, og arbeidarane vart fordelt mellom OT og NSB. NSB ansette både ingeniørar, kontorphonale og norske arbeidarar på kvar avdeling, mens dei fleste norske føretaka underskreiv avtalar med OT.

Alle dei tyske og østerrikske firmaa underskreiv avtalar med OT. Mellom 15 og 21 tyske og fire norske byggjefirma var engasjert. Høgste sysselsettingsnivå var hausten 1944 med 18.000 menneskje, dei fleste var krigsfangar. Berre ein av dei seks planlagde avdelingane sto klår då krigen slutta, Baulos 11, frå Mo til Dunderland.



*Eit pynta damplokomotiv dreg eit tog med sovjetiske krigsfangar på veg heim våren 1945.
Norsk jernbanemuseum si samling.*

Fauske-Drag – «Die Polarbahn»

Planane til Hitler gjekk ut på ei utbyggjing av jernbaneliner på strekningane Mo-Fauske-Narvik og Nordreisa-Kirkenes. Hitler nytta nemninga «Den arktiske jernbane» (Die Polarbahn) på heile prosjektet, men strekninga gjennom Finnmark blei skrinlagd til foremon for utbyggjinga av Nordlandsbana.

Etter nyttår 1943 starta arbeidet nord for Fauske. Her var det Organisation Todt som sto for utbyggjinga og det var ingen norsk jernbaneadministrasjon. Strekninga vart delt inn i tolv mindre avdelingar. På den 147 kilometer lange strekninga var 18 tyske og østerrikske og to norske byggjefirmaer engasjert frå oktober 1943. Strekninga består av mykje fjell og for å framskande tunnelarbeidet blei det brukt moderne, elektriske boremaskinar. 16 kraftverk blei påbyrja, fem sto klare i 1945.



*Sovjetiske krigsfangar og tyske vaktar ved Trengselsund bru i august 1944.
Norsk jernbanemuseum si samling.*

Kvar tunnelgruppe besto av 19 personar; to tyskarar var skiftleiarar og formenn, ein sivil, utanlandsk medhjelpar og 16 krigsfangar. Av krigsfangane arbeidde seks med boring og ti utførde lastearbeidet. I fjellknusinga utanfor tunnelane kunne det vere så mange som 42 personar i arbeid; ein tysk formann, to “voorarbeiter”, to sivile hjelparar og 37 krigsfangar som knuste og lasta steinmassane. Arbeidet involverte over 7 700 personar, over 5 500 sovjetiske krigsfangar og over 600 tyske soldatar i vaktjeneste, samt tyske sivile. Nord for Fauske sto 50 kilometer klare i slutten av 1944, og då stoppa mykje av arbeidet opp som ein fylgje av mangel på bensin og olje.

Sabotasje av bruer

Jernbanenettet var eit viktig sabotasjemål under heile den 2. verdskrigen. Noko av det aller fyrste dei tyske okkupantane gjorde, var å overta jernbana si administrasjon både sentralt og distriktsvis. Nordlandsbana si administrasjon låg i Trondheim, og allereie 9. april fekk distriktsjefen der tysk "avløysar" som kravde oversikt over alt materiell. Troppetransport av tyske troppar starta 13. april og dei fyrste sabotasjane mot Nordlandsbana starta dagen etter. Dette blei gjort for å hindre tysk framrykkjing. Kvalfors bru blei sprengd av engelske og norske soldatar 9. mai 1940.

Siktemålet med sabotasjar mot slutten av den 2. verdskrigen var å hindre tysk overføring av ledig materiell og troppar til vestfronten.

Då Finland inngjekk våpenkvile med Sovjetunionen i september 1944, måtte dei tyske troppane i Nord-Finland trekkje seg attende gjennom Finnmark og kome seg sørover. Troppane gjekk til fots til dei kom til ein stasjon og tok tog til Vest-Europa der den tyske motoffensiven trengte påfyll av soldatar og materiell. Denne troppeforflyttinga gjorde at dei allierte styresmaktene ga klårsignal til sabotasjeaksjonar mot norske jernbaneinstallasjonar, og sabotører med opplæring i England og USA blei sende til Noreg på oppdrag.

Den norske motstandsgruppa Woodlark hadde ordre om å gå til åtak på jernbana mellom Namdal og Langstein. Agentane var avhengige av flyslepp frå England for mat, våpen og vinterutrusting. Om kvelden 12. januar kom dei fram til den uvakta Jørstad bru som ligg mellom Steinkjer og Snåsa. Ein av karane sto vakt medan dei fire andre festa sprengladningar til jernbjelkane i brua. Dette var ikkje heilt enkelt då bjelkane var fulle med is og to passerande tog gjorde at festa losna. Nokre engelske effektar blei strødd ved brua for å syne at det var engelske fallskjermersoldatar som hadde utført oppdraget.



*Jørstad bru blei sprengt av norske sabotører i januar 1945.
Norsk jernbanemuseum si samling.*

Den 30 meter lange og 5 ½ meter høge brua blei sprengt i den nordre ende kl. 02:30 den 13. januar. Nordfrå kom eit troppetog med 31 vogner og norsk personale, eit kompani tyske soldatar, truleg ikkje over 300 mann, omlag 200 hestar, køyrety og stridsvogner på veg til kampar ved Vestfronten. Det køyrde forbi Jørstad stasjon kl. 8:15, og alt verka som det skulle. Rett etter køyrde lokomotivet og dei 17 fremste vognene i elva. Lokomotivføraren og fyrbøtaren mista livet, det same gjorde minst 78 tyske soldatar.

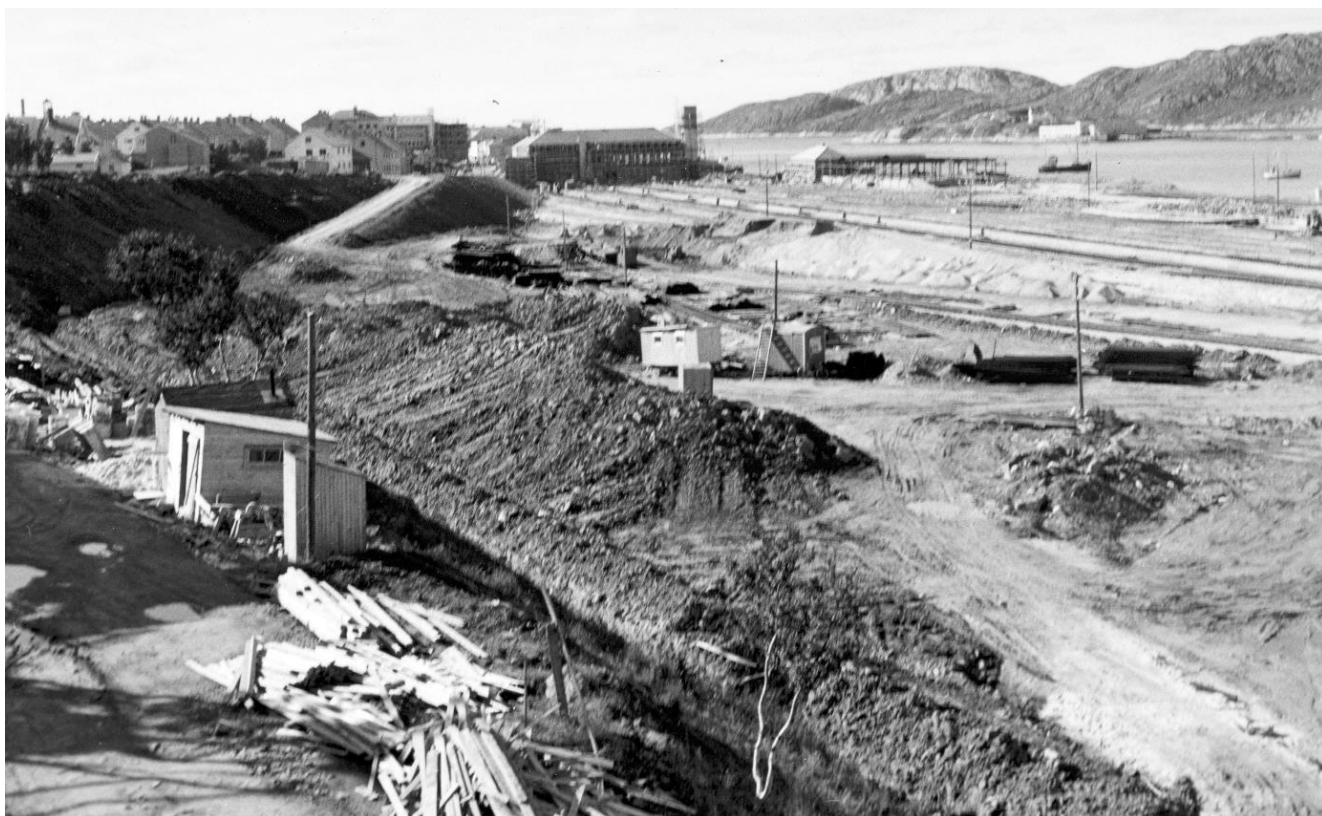
Det blei slegen full katastrofealarm og folk som budde i nærleiken hjelpte til både med å berge tyske soldatars liv og med å byggje provisorisk bru. Frykten for represaliar var stor og velgrunna, men heldigvis ikkje iverksett då tyskarane sjølve meinte at vakthaldet ved brua hadde vore for dårleg.

Oppryddingsarbeidet som starta straks, kravde nok eit norsk liv. Tyske pionertroppar blei sett inn i oppryddinga og greidde etter ei veke å slå ei førebels bru over elva. Allereie etter seks døger var det klårt for tog att. Dette er den største jernbaneulykka i Noreg.

Anleggsarbeid Fauske-Bodø

Som ein fylgje av den kalde krigen blei tildelingane til jernbanebygginga ofra til føremon for utbygging av Bodø flyplass i 1950. 200 av NSB sine dugelege anleggsarbeidarar og store anleggsmaskinar arbeidde der i fem år. Frå 1956 byrja arbeidet på bana att og denne strekninga baud og på vanskeleg terreng.

To av tunnelane, Svarhammeren og Blåhammeren, går gjennom så dårleg fjell at dei måtte støypast mens drivinga pågjekk. I ein annan tunnel, Hopslia, smuldra fjellet opp då det kom luft til, så massane måtte gravast ut for hand. Vikan tunnel hadde ein stor opning med jordmasse gjennom fjellet, denne måtte gravast vekk ovanfrå.



*Anleggsarbeid på Bodø stasjon 1960-61.
Norsk jernbanemuseum si samling.*

Stasjonstomta i Bodø laga og problem; her var leira så tyntflytande at bulldosarane sette seg fast. To arbeidrar mista livet i eit leirras under arbeidet med å få laus ei fastkøyrte gravemaskin. Drenering og eit tjukt lag skjelsand blei planert over heile tomte og belastningskøyting måtte til.

Den 1. desember 1961 rulla det første godstoget inn på stasjonen og Kong Olav 5 opna bana 7. juni 1962. Kvardagen byrja og det viste seg snart at den var viktigast som godsbane. Dieselelektrisk lokomotiv tok over for damplokomotiv på 1950-tallet, og Di3-lokomotiva blei kjøpt inn særskilt til denne bana.

Det blei sett inn spisevogn mellom Mo i Rana og Bodø der passasjerane på nattoget kunne ete frukost. På nattoget mellom Bodø og Trondheim var restaurantvogna ope til toget var framme i Mo i Rana ved midnatt.

I begge endar er lokaltrafikken stor, men ellers har konkurransen frå fly og personbil vore merkbar heilt frå ferdigstillinga. Då hadde allereie nokre av stasjonane blitt omgjort til haldeplassar og fleire blei nedlagde frå 1970-talet. Den staden der jernbana sitt nærver har vore mest merkbar er nok Mo i Rana med jernverket og malmtransporten frå Rana gruber.

Snørydding over Saltfjellet

Nordlandsbana blei forsynt med roterande snøplogar for bruk på Saltfjellet. NSB fekk etter krigen tre tyskbygde roterande plogar som fekk nummer 5, 6 og 7. To var tiltenkt Nordlandsbana og ein Sørlandsbana. Medan desse blei klåre, blei ein plog frå Bergensbana brukt på Saltfjellet. Frå vinteren 1947/48 var nr. 5 og 6 stasjonert i Dunderland og tok seg av ryddjinga over fjellet. Desse plogane var i bruk fram til dei blei utrangerte i 1970 og 1973. I 1973 kom nr. 7 frå Sørlandet til Dunderland og blei brukt der fram til 1975. Då var det slutt på dampdrift i snøryddjinga.



Damplokomotiv, roterande snøplog og sporreinskar i arbeid på Saltfjellet vinteren 1949.

Foto: Rolf W. Aksnes, Norsk jernbanemuseum si samling.

Frå 1972 til 1977 kjøpte NSB fire moderne dieseldrivne, roterande snøplogar frå tyske Beilhack. Ein av desse blei stasjonert på Dunderland, og det er framleis ein slik plog der. Etter at bana på fyrste halvleik av 1990-tallet blei heva på delar av strekninga over Saltfjellet, er bana mindre utsett for å snø att. Medan det tidligare blei køyrt ein stor frontplog på lokomotiva vinterstid, blei det på 1970-talet slutt på dette. I staden fekk dei fleste lokomotiva mindre frontplogar som satt på heile året.

På mange stasjonar var det i tillegg stasjonert sporreinsarar som blei brukt når det vart naudsynt. Desse blei då trekte av eit lokomotiv. Med omorganisering innan jernbana er det i dag Bane NOR som har ansvar for sporet og snøryddjinga. Ryddjinga går no føre seg med sporreinsarar og plogar montert på lastetraktorar, og ved behov med den dieseldrivne, roterande snøplogen som er stasjonert på Dunderland.

Jernbanearkitekturen langs Nordlandsbana

Paul Due sitt arkitektkontor sto for teikningane til Hell-Sunnanbana der kvar mellomstasjon fekk sin egen utforming bygd over same grunntema, stein og panel med dominerande hjørner og rundboger i fyrste etasje. Bystasjonane Levanger og Steinkjer er i murt og pussa tegl, og Levanger stasjon har fått behalde sitt karakteristiske uttrykk.

Paul Armin Due var son av forannemnde og dei arbeidde i lag, noke som har gjort at dei blei blanda saman til ein - faren. Faren har i mange skriftlege framstillingar fått æra for mykje av det sonen teikna. I dag veit vi at Paul Armin teikna jernbanestasjonar fra 1899 til 1910. Han teikna stasjonane frå Stjørdal til Steinkjer og Hell sin nye stasjon. Desse stasjonane er prega av overgangen frå sveitser- og dragestil til jugendstil.

Gudmund Hoel var leiar for NSB sitt arkitektkontor frå etableringa i 1913 og i 34 år. I hans periode dreide uttrykket til nyklassisistisk stil på 1920-talet. Han var utdanna bygningsingeniør frå Kristiania tekniske skole. Ved sida av Paul og Paul Armin Due er han den arkitekten som sterkast har prega norsk jernbanearkitektur. I hans periode er det særst ut Eivind Gleditsch og Bjarne F. Baastad som har bidrege til utforminga av Nordlandsbana.

Eivind Gleditsch teikna Stod, Valøy og Jørstad stasjonar, desse har eit tydeleg preg av 1920-talets nyklassisisme. Bjarne F. Baastad teikna til dømes Elsfjord stasjon som sto klår i 1936 og Majavatn stasjon som sto klår i 1939. Han er og arkitekten bak dei små ekspedisjonsbygningane ved mindre stasjonar og haldeplassar som er oppført i ein etasje og utan bustad, til dømes Smalåsen stasjon som no står på Norsk jernbanemuseum.

Arvid Sundby tok over leiinga av NSB sitt arkitektkontor i 1947 og var leiar til 1963. Han var utdanna i Tyskland og hadde praksis herfrå og USA. Då stasjonane frå Lønsdal og nordover skulle teiknas, fekk dei alle ein naudsam etterkrigsarkitektur, men med innvendige toalettar og stillverkskarnapp.

Fauske stasjon blei prosjektert av Øyvind Ramstad i samarbeid med NSB sitt arkitektkontor. Stasjonsbygningen er i betong med flatt tak og skrådd gesims og sto klår i 1958. Den lokale rosa og gråbrune marmoren gjev bygget eit særpreg som tek av noke for det tidstypiske preget.

Bodø stasjon sto klår to år seinare og var NSB si største oppgåve i Arvid Sundby si tid. Her blei arkitekt A. Aalberg leigd inn i prosjektet. Bygningen er ein god representant for offentlege bygg som etter kvart skulle dominere norske byar og tettstadar; teglsteinsbygg i ein nøktern, modernistisk stil. Klokketårnet og det valma taket gjev bygningen ein eigen, storslegen karakter.

Den hustypen det er flest av langs bana er vaktarbustadane. Langs bana heilt til Mosjøen var det «Enkel vokterbolig for Sunnan-Grongbana» frå 1918 som blei oppført. Nord for Mosjøen blei det bygd «Familiebolig for Sørlandsbana øst». Kvar vaktarbustad hadde fem dekar tomt og uthus som kunne brukas til husdyr.

Freda stasjonar langs Hell–Sunnanbana er Langstein, Skogn og Levanger, alle teikna av Paul Armin Due. Hell og Skatval stasjonsbygningar er verna.

Opning av Dunderland krigsfangeleir 21. september 2021

Etter over 70 år er endeleg restane etter tre av 2. verdskrigs krigsfangeleirar vedteke bevara av Riksantikvaren. Avdelingsleiar ved Helgeland museum, Ragnar Selnes, har hatt ansvaret for arbeidet med minnestaden. Arbeidet som er nedlagd for å leggje til rette for publikum med informasjonstavlar og fotografiar, har vore hans i samarbeid med Nordland fylkeskommune og Riksantikvaren. Han talte ved avdukinga og sa:

«Velkommen, på vegne av oss alle. Jeg vil begynne med å rette en spesiell takk til russiske og norske myndigheter, som gjennom sitt miljøvernsamarbeid har gjort det mulig å få reist denne minnestøtten. Med forent russisk og norsk deltakelse ble støtten, som i sin tid var reist som minnesmerke over omkomne krigsfanger i 1945. Hentet frem fra glemselens slør etter 75 år i et grustak, og står nå her som et varig minne over en grusom tid.

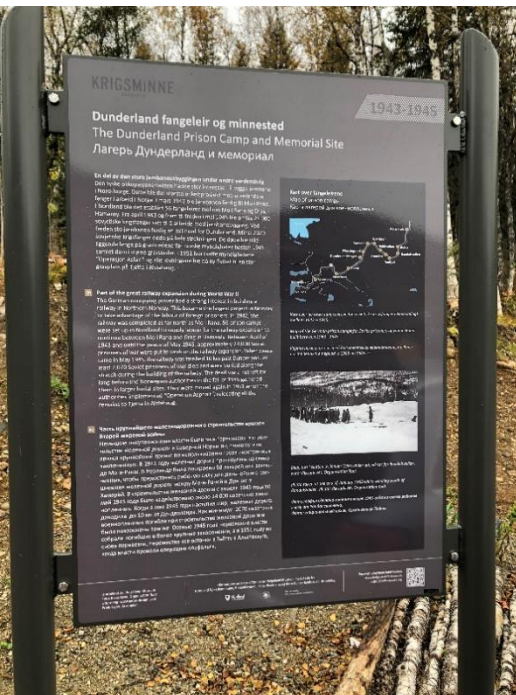
Fra et lokalt hold vil jeg rette en takk til dugnadsgjengen som har lagt ned mange dugnadstimer i å tilrettelegge leiren for besøkende og derigjennom gjort de fysiske historiske sporene tilgjengelig. 76 år etter at de siste overlevende sovjetiske krigsfangene forlot norsk jord og 70 år siden kirkegårdskrigen på Mo, da kommunens innbyggere fikk hindret flyttingen av de sovjetiske soldatenes levninger fra kirkegården på Mo, til Tjøtta krigskirkegård. Så har dere igjen stilt opp for å hedre og beskytte minnet deres. Men denne gangen ikke i protest mot myndigheten, men i samarbeid, forståelse og respekt for det arbeid som gjøres i våre to land for å ta vare på og hedre minnet til krigsfangene som måtte slave på nazistenes byggeprosjekter.

For de overlevende og repatrierte fangene slutter historien i Norge ved hjemsendelsen, men historien til de som døde og lå igjen i norsk jord sluttet ikke her. For den fortsetter da myndighetene bestemmer, på tross av mye lokale protester også i forhold til Sovjetunionen, å flytte levningene til krigskirkegården på Tjøtta. Men historien blir ikke begravet med dem. Tidsvitnene formidlet sine opplevelser videre til nye generasjoner og slik har historien levd vider. Også myndighetene fikk etter hvert satt opp minnesmerker på de tidligere gravplassene, kanskje et vitnesbyrd over statens dårlige samvittighet. I dag er vi samlet for å tilkjenne vår respekt og medfølelse med ofrene i håp om at dette minnesmerket vil leve videre som et vitnesbyrd mot undertrykkelse og slaveri.»

Den russiske generalkonsul Nikolay Konygin tala og ved avdukinga og sa: «Dette minnesmerket er ikke bare et monument over tidligere tiders lidelse, men også et monument over det gode russisk-norske samarbeidet.»



Generalkonsul Nikolay Konygin og avdelingsleder Ragnar Selnes talar ved avdukinga.
Foto: Bjørg Eva Aasen, Norsk jernbanemuseum si samling.



Informasjonsskilt på norsk, engelsk og russisk ved Dunderland krigsfangeleir ved E6.

Foto: Bjørg Eva Aasen, Norsk jernbanemuseum si samling.

Krigsfangane og fangeleirane

To av leirane, Bjørnelva og Dunderland, blei brukt av NSB under bygging av Nordlandsbana.

Dunderland krigsfangeleir består i dag av godt bevara tufter etter fangebrakkane og tydelege vegstrukturar. I tillegg finst flere tufter etter vaktårn, bakeri og bunkers som sto i den tyske delen av Dunderlandsleiren. Leiren blir teken i vare av Helgeland Museum.

Bjørnelva krigsfangeleir blei delvis fjerna under utbyggjinga av dagens E6. Restane av fangeleiren synes berre som spor etter grøfter rundt gjerde og ei steinsett grøft som har gått gjennom sjølve fangeleiren. Gravplassen låg eit par hundre meter bortanfor fangeleiren. Her er blant anna ein del fordjupningar etter gravene framleis synlege i terrenget.

Då krigsfangane ankom landet i 1942, var byggjeaktiviteten veldig stor. Flyplassar, festningsverk, veg og jernbane blei utbygd og arbeidsledigheta forsvann. Til tross for tvangsutskrivning av unge menn til Arbeidstjenesten, mangla det arbeidsfolk til å gjennomføre dei mange tyske planane. Allereie i august 1940 beordra generaloberst von Falkenhorst ulike militære tiltak for å auke produktiviteten ved norsk jernbanebyggjing.

Krigsfangane byrja å dukke opp i NSB sin korrespondanse rett over nyåret i 1942. Ansvarsfordeling var tema, og for NSB var det ein føresetnad at Wehrmacht sørge for forpleiing, innlosjering og vakthald av fangane. NSB stilte med byggjeleiring og anleggsutstyr. Hausten 1942 sto leirane klåre etter at NSB sin avdelingsingeniør Fin Hvoslev hadde peikt ut plassering av leirane og sidan vore på inspeksjon. Krigsfangar og tvangsarbeidarar frå til saman 16 ulike land ankom puljevis frå oppsamlingsleirane i Aust-Europa.

Krigsfangane blei sende med skip frå Stettin i det noværande Polen til Oslo hamn. Frå Jørstadmoen leir ved Lillehammer blei krigsfangane sende til leirar spredt over heile landet. Dei som skulle til anlegget på Nordlandsbana blei for det meste sende med tog til Trondheim og båt vidare nordover til Mosjøen. Krigsfangane hadde allereie ei lang ferd bak seg då dei gjekk om bord i dei norske godsvognene. Utan tilstrekkeleg mat og vatn, kledd i uniformane dei blei tekne til fange i og utan høve til det mest elementære tilbod om personlig hygiene, var dei allereie ved ankomsten til landet eit forferdeleg trist og skremmande syn. All innanlands transport av krigsfangar blei administrert av NSB. Som elles i Europa, blei leirane lagde langs jernbanestrekningar i den grad det høvde seg, og krigsfangane blei sende til all slags anleggsarbeid i lukka godsvogner.

Stikninga av bana mellom Mo i Rana og Fauske blei igangsett på nyåret 1942 med NSB sine eigne folk. Frå Gullsmedvika/Storforshei blei det sett inn store mengder krigsfangar underlagt Organisation Todt (OT). Dette var ein halvmilitær tysk organisasjon som opphavelig hadde hatt tysk sivil infrastruktur som arbeidsfelt. Denne organisasjonen fekk i Noreg ansvar for byggjing av ny infrastruktur og for kontraktane med norske entreprenørfirma.

Til dette blei Einsatzgruppe Wiking etablert som ein sjølvstendig organisasjon som skulle byggje jernbane i Nord-Noreg. Wehrmacht bidro med køyrety, arbeidskraft, forpleiing og innkvartering. Langs strekningen Mo i Rana-Fauske blei det bygd 28 leirar i tilknytning til jernbaneanlegg. Krigsfangane kom puljevis, 3000 fangar frå august 1942, deretter auka talet til ca 21 600 i mai 1945. I tillegg var det 8 700 OT-folk og 1 400 tyske vaktar.

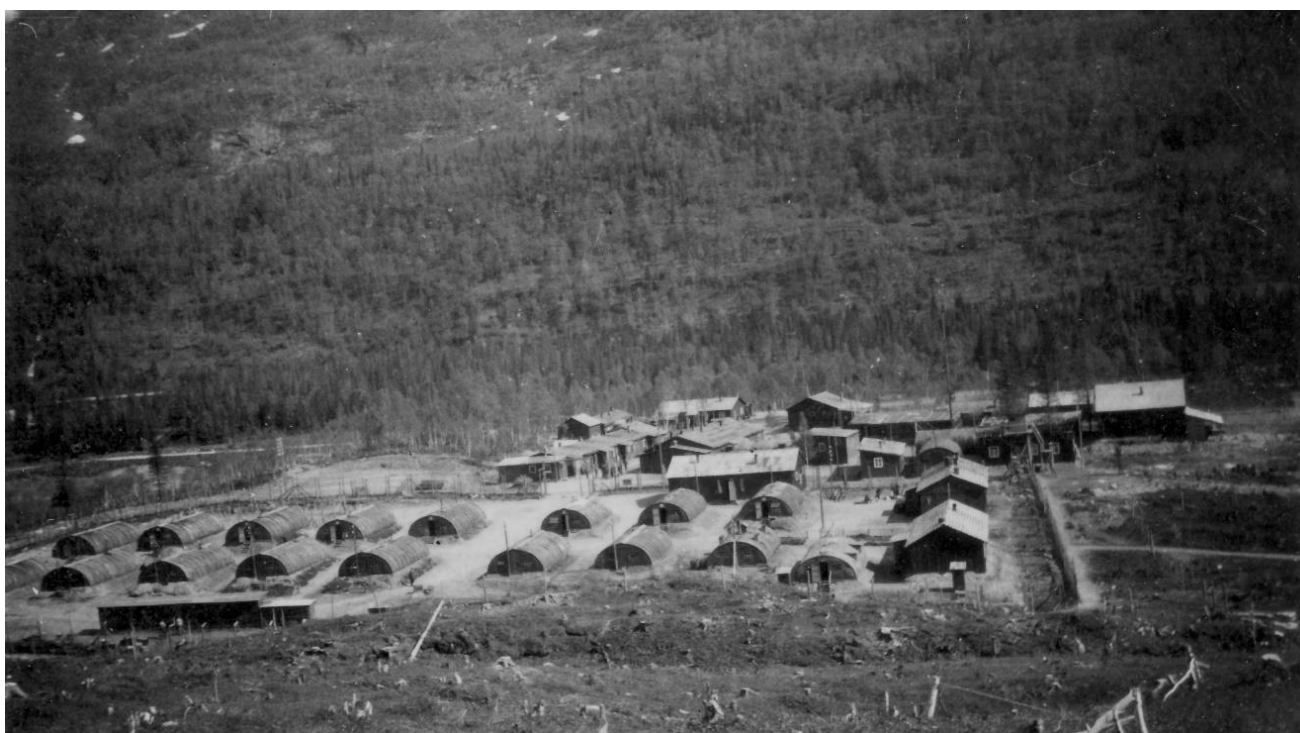
NSB sto for utbyggjing av to avdelingar på sørsida av Saltfjellet (avd. 11 og 12) der det blei brukt krigsfangar.

Dunderland leir låg i Rana kommune, og blei oppretta i juni 1943. På det meste hadde leiren 592 sovjetiske fangar, som i hovudsak arbeidde med jernbanebyggjing, spesielt byggjing av tunnelar som framleis er i bruk. Om lag 20 fangar døydde i leiren.

Bjørnelva leir låg på Saltfjellet i Saltdal kommune, og blei oppretta i mai 1944. På det meste hadde leiren nesten 700 sovjetiske fangar, som i hovudsak arbeidde med å byggje jernbana og med snørydding. Heile 207 fangar døydde i leiren, dei fleste av underernæring kombinert med dårlege helsetilhøve grunna umenneskeleg hardt arbeid i eit tøft klima.



*Randalsvollen krigsfangeleir var i bruk for sovjetiske krigsfangar som bygde Nordlandsbana.
Norsk jernbanemuseum si samling.*



*Dunderland krigsfangeleir.
Helgeland museum si samling.*

I ein sluttrapport frå 1982 står det om avd. 12:

«Arbeidsstyrken nådde opp i max. 450 mann (norske). På avdelingen arbeidde også 4 500 russiske fanger og ca. 2 000 jugoslaver. Av disse omkom 450 mann på 12 avd. skutt eller slått i hjel.»

Leirane besto av runde telt eller uisolerte brakkar med ein enkel vedovn, berre innreda med køyesenger utan madrassar. Rundt leiren var det høge piggrådgerder og eit vaktårn. Fluktforsøk blei straffa med døden. Ved kvar leir var ein gravplass med enkle kors i tre. Kosten var tynn suppe og litt brød, og brødrasjonen minka etter kvart. Arbeidstøy og -sko fantes ikkje. Dei sovjetiske krigsfangane arbeidde i soldatuniformane som etter kvart blei berre filler. Dei jugoslaviske krigsfangane fekk matpakkar frå Røde Kors og klede frå USA.

Krigsfangane blei brukt av dei norske, tyske og østerrikske anleggsfirma langs heile anlegget. Arbeidet var tungt kroppsarbeid som å måke snø eller å grave og flytte jord og stein. Redskapa var spade og hakke. Ein stor, væpna vaktstyrke fylgde med overalt. NSB si leiging fekk ukentlege rapportar om antal fangar i kvar leir. Banedirektør Otto Aubert var involvert i omplassering og levestandard, mellom anna ved å skaffe margarin frå lokale butikkar under ein prekær matmangel i februar 1943.

Mange norske entreprenørselskap deltok i anleggsarbeidet, mellom anna F. Selmer, Eeg-Henriksen og AS Konstruksjon. Desse firmaa fekk aldri nokon form for straff for krigsprofitteringa, som for dei private firmaa si vedkomande var enorm.



Minnestøtta over falne sovjetiske krigsfangar ved Dunderland krigsfangeleir er no gjenreist ved leiren. Den blei sett opp av sovjetiske fangar der i mai 1945. Grunneigar Magnar Storvoll har i alle år teke vare på den. Minnestøtta var svært overgrodd av mose og plata med inskripsjonane er no borte. Foto: Bjørg Eva Aasen, Norsk jernbanemuseum si samling.

Dei daude frå Dunderland leir blei gravlegne på ein felles gravplass like ved saman med fangar frå naboleiren Messingsletten. Dei blei flytta til Brennhei i Dunderlandsdalen hausten 1945, før dei enda på ein felles gravplass på Tjøtta i Alstadhaug kommune etter «Operasjon Asfalt» i 1951. Dei daude frå Bjørnelva leir blei gravlegne nær leiren, for i 1945 å bli flytta til ein samlegravplass i bygda Storjord i Saltdal, og i 1951 til Tjøtta under «Operasjon Asfalt».



Minnnetavle over falne sovjetiske krigsfangar med etternamn på A, Tjøtta sovjetiske krigskirkegård. Foto: Bjørg Eva Aasen, Norsk jernbanemuseum si samling.

Etter krigen blei det sett opp to minnesmerker, der det eine er fjerna og det andre blei sprengd av leiaren i Krigsgravtjenesten i 1950. Det sprengde minnesmerket, ei støtte i betong med den russiske påskrifta "Her er stedd til hvile 300 russiske soldater og offiserer i Den røde armé som ble dyrisk pint av den fascistiske terror 1944-1945", er eit av fleire krigsmonument som med medvit blei øydelagd i Noreg i etterkrigstida.

Krigsfangane og krigsoppgjeret

Reglane for krigsoppgjer seier at kvart land skal straffeforfylgje krigsforbrytarar frå sitt eige land. Tvangs- og slavearbeid er definert som alvorlege brotsverk, men i det norske landssvikoppgjeret blei ikkje tvangsarbeid og krigsfangar noke stort tema. Den raske tilbakesendinga av krigsfangane gjorde at sentrale vitner hadde forsvunne då rettsoppgjeret byrja. I tillegg hadde rettsapparatet store kapasitetsproblem då det blei eit politisk fokus der medlemar av Nasjonal Samling blei tiltala utan å ha gjort stort anna enn å betale medlemsavgift. Då statsadvokaten i Nordland, Roald Angell, ba om straff for fangevoktarane i krigsfangeleirane, får han svar av Riksadvokaten at dei ikkje vil opprette sakar der

det er snakk om brotsverk mot utanlandske statsborgarar. Det rådde og eit sterkt syn på at nordmenn ikkje var krigsforbrytarar, eit syn som fikk lov å råde i fleire tiår etter freden.

363 nordmenn var med på å vakte krigsfangane i leirane, mange av dei var medlemar av Hirten og blei rekna som dei mest brutale. 50 av dei ble dømt for drap og mishandling etter krigen.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25																								
Personalkarte I: Personelle Angaben															Bezeichnung der Erfassungsmarke Nr. 93893									
Kriegsgefangenen-Stammlager: Neubrandenburg															Lager: Stalag II A									
Name: Petrenko (Stempenko)															Staatsangehörigkeit: Russisch/Ukrainisch									
Vorname: Semen Casser Pogrebnoj															Dienstgrad: Soldat									
Geburtsort und -ort: 7.11.1907 Chastki nowa, cur. u. n.															Leupenteil: 804 Inf. Rgt (Sowjet. Arm.)									
Religion: Orth.															Militärfach: Landarbeiter									
Vorname des Vaters: Fedosej															Matrikel Nr. (Stammrolle des Heimatlandes):									
Familienname der Mutter: Pogrebnojaja															Erfassungnahme (Zeit und Datum): 2.9.44 Werch. Tjeplaja									
Ob gefund, frant, verwundet eingeliefert:															Nähere Personalbeschreibung									
															Größe: 1,78 m					Besondere Kennzeichen: Yulij 2.9.44				
															Hingrubend des rechten Schädels					Name und Anschrift der zu benachrichtigenden Person in der Heimat des Heimatlandes: Tatjana Petrenko, Burg. Chastki nowa, Kr. Apo Holowskij, Geb. Dnepropetrowskaja				
Am 2.9.44 auf der Flucht erschossen. Beigesetzt am 2.9.44 Lagerfriedhof Dunderland, Grab Nr. 10.																								
<p style="text-align: right;"> <i>Петренко Тамара Демьяновна</i> <i>Александровна</i> <i>г. Днепропетровск</i> </p>																								
<p style="text-align: right;"> <i>11.11.44</i> <i>Stalag II A</i> </p>																								

Fangekort for Semjon Petrenko, fødd 07. mai 1907, som blei skoten under flukt frå Dunderland krigsfangeleir 2. september 1944. Organisation Todts arkiv, Riksarkivet.

Då krigen var omme, kom dei sovjetiske krigsfangane attende til heimlandet som levande bevis på umenneskeleg handsaming i Noreg. Det blei nedsett ein norsk-sovjetisk kommisjon der den viktigaste oppgåva var å finne ut av arbeidsforholda under byggjinga av Nordlandsbana. NSB fekk i oppgåve å finne ut av antal fangar og dagsverk, Statens Vegvesen fekk det same. Dette utløyste ein dekkoperasjon der NSB si leiing fastslo at etaten ikkje hadde hatt noke med krigsfangane å gjere og at dei ikkje hadde nokon dokumentasjon på dette. Anleggsarkivet blei destruert og NSB slapp unna erstatningskrav. I sakar om økonomisk landssvik blei ikkje NSB etterforska for bruk av krigsfangar.

Ein plagsam del av jernbanehistoria

Jernbana og 2. verdenskrig har vore ein lukka del av NSB si historie i mange tiår. Jernbanefolka på tog og stasjonar langs banane blei allereie i desember i 1940 pålagde teieplikta om alt som omfatta tyske militære transportar, og denne teieplikta blei i praksis aldri oppheva. I tillegg blei medlemar av XU, den illegale, militære etterretningsorganisasjonen som hadde jernbanefolka som si grunnstamme, pålagt det same rett etter freden. Dermed blei lite sagt og skreve av dei. I tillegg blei arkiva etter anleggsarbeidet på Nordlandsbana og dei tysk-norske samarbeidskontora for militærtransport, Transportkommandantur, destruert. Kildene til denne delen av jernbanehistoria har i stor grad vore Organisasjon Todt sitt arkiv som etter 65 år blei tilgjengeleg på Riksarkivet.

For NSB har krigshistoria vore eit tveegga sverd fordi jernbana var nyttig for både sider av krigen. NSB ved banedirektør Otto Aubert slepte reven inn i hønsegarden allereie om morgonen 9. april då alle jernbanestasjonar langs kysten opplevde å få tyske sendemenn inn på stasjonsmeisterens kontor med krav om tysk tilgang til troppettransport og transport av våpen og ammunisjon. Noko dei fekk. Samarbeidskontoret for Wehrmacht og NSB, Transportkommandantur, blei oppretta nokre dagar seinare og administrerte all militær transport og godstransport for okkupantane. Samstundes hjelpe norske jernbanefolk tusenvis av flyktingar over til Sverige og smugla illegal militær etterretning dit og svenske aviser hit til landet.

Nordlandsbana var utan samanlikning det av Organisasjon Todts prosjekt som var planlagd med størst innsats av krigsfangar. I januar 1942 blei NSB lova midler til opptrapping av arbeidet med Nordlandsbana av sjølvaste Wehrmachtsjefen i Norge, general von Falkehorst. NSB sine ingeniørar drog saman med Organisasjon Todt sine ingeniørar langs bana for å finne eigna stadar for leirane. Organisasjon Todt overtok ansvaret for den tyske utbyggjinga og med dei kom krigsfangane og tvangsarbeidarane.

Bruken av sovjetiske krigsfangar var ikkje noko NSB si leiing ynskte og i åra som fylgde var leiinga svært uviljuge til å snakke om dette. Det vesle som blei skriven i interne publikasjonar etter krigen undersleg NSB si rolle, men påpeiker kor dårleg arbeid krigsfangane etterlet seg. Heldigvis har bruken av krigsfangar fått stor merksemd dei siste ti åra etter at historikarar har fått tilgang til Organisasjon Todt sitt arkiv. Denne merksemda har blitt møtt med orsaking frå NSB si side. Om det er den aldri oppheva teieplikta eller skamma som har gjort at dette ikkje har blitt orsaka tidlegare, er ikkje godt å seie. Det har teke mange år å få denne mørke delen av jernbanehistoria fram i lyset. NSB var landet si største statsbedrift og største krigsprofitør.

Det har dei seinare åra vore fokusert meir spesielt på utbyggjing av Polarbana og sett den inn i den nazistiske storromspolitikken der utbyggjing av bana fekk høgaste militære prioritering. Bana var utan samanlikning Organisasjon Todt sitt mest krevjande og omfattande prosjekt her i landet. Faktisk så omfattande når det gjeld fordeling av materialar til bruer og skjenegang, at det gjekk på ut over kostnadar til materialar til den tyske rustningsindustrien. Slik kan ein seie at Nordlandsbana den gongen faktisk var større enn seg sjølv.

Jernbana var det fyrste okkupantane tok kontroll over og den blei helden gjennom heile okkupasjonen. Både kompetanse og materiell blei stilt til deiras disposisjon. Tilsynelatande gode nordmenn i NSB si leiing arbeidde saman med okkupantane gjennom heile krigen, men det var og mykje motstandsarbeid blant jernbanepersonalet. Denne motsetnaden kan ha medverka til at jernbana si krigshistorie stort sett har fått ligge i fred.

Det er frå Norsk jernbanemuseum si side eit håp og eit ynskje om at opninga av krigsfangeleirane gjer at mange fleire blir kjende med dei skjulte sidene av krigshistoria.