

Metoderapport SKUP 2010

”Blodsporet”

1.0 Kontaktinformasjon

Journalistens navn: Espen Eidum, journalist Fremover, Narvik

Fremover, Dronningens gate 27, postboks 324, 8504 Narvik

Telefon: 76 95 00 00

Espen Eidum, Tore Hunds gate 14, 8514 Narvik, telefon 91 58 42 22

1.1 Tittel på arbeidet

Blodsporet

1.2 Fullstendig liste over samlet publisering

Publisert som artikkelserie i dagsavisen Fremover lørdag 24. april 2010, fredag 30. april 2010, lørdag 8. mai 2010, lørdag 15. mai 2010.

2.0 Redegjørelse for arbeidet

Dette er historien om hvordan svenske myndigheter bidro til den tyske erobringen av Narvik våren 1940. Og samtidig historien om hvordan et godt naboforhold mellom broderfolket i Norge og Sverige blir satt på den alvorligste prøven siden 1905. I løpet av tre krigsår – fra april 1940 til august 1943 - reiser drøyt to millioner tyske soldater til og fra det okkuperte Norge med tog gjennom det nøytrale Sverige og med svenske myndigheters velsignelse. I tillegg sendes 100.000 vognlaster med tysk krigsmateriell til Norge. Norske eksilmyndigheter reagerer med raseri på det som stemples som ettergivenesspolitikk fra svensk side.

2.1 Slik kom arbeidet i gang

”Forferdelig”, sier den eldre svenske damen og rister på hodet mens hun ser i gulvet. Stedet er bygdemuseet i den lille svenske bygda Bastuträsk i Västerbotten en sommerdag i 2007. En bortgjemt bygd i dag, men en gang i tiden et knutepunkt for togtrafikken gjennom landet – og til og fra Narvik, Norges nordligste jernbanestasjon. Og bygdemuseet kan fortelle historien om sårede tyske soldater i hopetall som våren 1940 får behandling på krigslasarettet som er opprettet i bygdas skole. Soldater som er togsendt fra fronten i Narvik - der kampene ennå raser - og over grensen der de blir fordelt på de svenske militære sykehusene. Museet forteller også historien om de titusenvis av tyske soldatene som etter hvert skal reise med tog gjennom den lille bygda i det nøytrale landet – og til og fra det okkuperte Norge. ”Forferdelig”, sier hun igjen. 70 år etter er hun fortsatt oppbrakt over hva den svenske regjeringen den gang da sa ja til.

Museumsbesøket gjorde inntrykk. Men som nordmann født 20 år etter krigens slutt ble spørsmålet i etterkant; hva var det egentlig som skjedde da svenske myndigheter ga den tyske invasjonshæren fritt leide til Norge?

2.2 Den sentrale problemstillingen

Den såkalte transiteringstrafikken under krigen er et fortsatt ømtålig tema i Sverige. For eksempel var det først på 1970-tallet at denne biten av svensk krigshistorie ble en del av pensum i historiefaget i den svenske skolen. Og det er først de aller seneste årene de virkelig kritiske røstene til den svenske regjeringens handlemåte i saken har hevet seg i hjemlandet.

Men hvilke konsekvenser fikk så den omfattende trafikken for oss nordmenn? Hvordan påvirket den svenske regjeringens standpunkt i saken forholdet mellom de to landene? Og for en som er født og oppvokst i Narvik, en by med både jernbane- og krigshistorie; var det svenskene som vant slaget om Narvik for Hitler?

Man skulle kanskje tro at norsk krigslitteratur ville vært spekket med henvisninger til transiteringstrafikken, ikke minst med tanke på det omfanget den fikk. Og det er dette som er den sentrale problemstillingen:

Trafikken – og problemstillingene knyttet til den – er nærmest ikke-eksisterende i norsk krigshistorie. Utenom diverse kortfattede leksikale henvisninger til ”tysktogene”, var det ingenting - så langt jeg har klart å bringe på det rene - å virkelig kunne fordype seg i for en som ville vite mer om saken.

2.3 Hva er genuint nytt i saken

Med ståsted Norge og tidsperspektiv de siste drøyt 60 årene: det aller, aller meste – så langt jeg har klart å bringe på det rene.

Jeg og sikkert mange med meg, har hørt halvkvedede historier om ”svikefulle Sveriges” opptreden under andre verdenskrig, hvordan de svenske myndighetene gjorde sitt for å tekkes nazistene, snudde kappen etter vinden osv osv. Men når det konkret gjelder transiteringstrafikken eller ”tysktogene” – sett med norske øyne – skal man grave dypt og lenge for å finne kildene. Enkeltepisoder er referert til i lokal norsk krigslitteratur, men en samlet fremstilling finnes ikke.

Åpenbart var det en diskusjon via norsk presse kort tid etter krigen omkring svensk handlemåte hva gjaldt trafikken. Men det aller meste av diskusjonene på norsk side ser ut til å ha foregått i de lukkede rom – og allerede under krigen.

2.4 Kort beskrivelse av diverse forhold knyttet til organiseringen av arbeidet

Museumsbesøket hadde trigget journalisten i meg, men jeg fikk ikke startet arbeidet før høsten 2008. En av årsakene var rett og slett mangelen på tilgjengelig norsk materiale om saken og dermed liten mulighet til å lese meg opp på historien.

Høsten 2008 kom jeg så over en personlig beretning fra tidligere overinspektør Johan Olsen, om NSB Narvik distrikt under krigen. Det er gjennom denne jeg får den første lokale innføringen i tysktogtrafikken over Narvik, og ikke minst dimensjonene i den. Samtidig får jeg navn på fem personer som var involvert i det som skjedde i Narvik, men dessverre for sent; samtlige hadde da gått bort.

Selv om det selvsagt betydde en stor del nybrottsarbeid, bestemte jeg meg da for å dypdykke i arkivene. Gjennom svenske kilder visste jeg at det måtte finnes norsk materiale som tok for seg trafikken. Samme høst – og på avisens regning – gikk derfor turen til Riksarkivet i Oslo for et første dykk. Fangsten ble heller mager, først og fremst fordi jeg ikke hadde gjort et grundig nok forarbeid med tanke på hvilke arkiver som kunne være aktuelle.

Samtidig løsnet det på andre fronter. Via svenske antikvarier dukker for lengst glemte ”hvitebøker” opp. Aktstykker som så tidlig som i 1947 ble gitt ut av svensk UD i et forsøk på å redegjøre for transiteringstrafikken. De to bøkene gir – i form av telegrammer, brev og noter – blant annet den offisielle fremstillingen av hva som skjedde i april 1940 da den svenske regjeringen sa ja til å etterforsyne den tyske general Eduard Dietl som da kjempet en desperat kamp i fjellene rundt Narvik. De samme aktstykkene henviser til en norsk ”motpart”, og etter en ny antikvariatrunde dukker det opp norske hvitebøker som omhandler det samme temaet. Men igjen; dette er den offisielle fremstillingen. Det er åpenbart at det finnes dokumentasjon omkring det som skjedde som aldri har nådd disse bøkene.

All den tid den norske regjeringen befant seg i London under krigen, blir britiske National Archives i Kew en innfallsport. Og nei; det blir ingen ny reise på bedriftens regning. Men arkivet var på dette tidspunktet forsynt med en aldeles fantastisk netthjelp; jeg som kunde lette og bestilte fra arkivene, de kopierte og e-postet. Dermed satt jeg med interne diskusjoner mellom medlemmer av den norske og den britiske regjeringen vedrørende forholdet til Sverige knyttet til transiteringstrafikken, jeg fikk tilgang på interne dokumenter fra det britiske krigsdepartementet vedrørende alliert etterretningsarbeid knyttet til trafikken – og rapporter fra britiske diplomater i Sverige etter diskusjoner med svenske departementstopper om den betente trafikken.

Alt ga et nødvendig korrektiv til de offisielle aktstykkene som allerede lå på bordet. Men skulle jeg få dannet meg et mest mulig komplett bilde av trafikken, som foregikk mellom april 1940 og august 1943, måtte også andre kilder oppsøkes. Igjen blir det arkivjakt. Ut fra materialet jeg har fått hentet inn blir Norsk Jernbanemuseum på Hamar et naturlig mål. Derfra får jeg fatt i personlige beretninger fra forskjellige jernbanedistrikter under krigen, alle med ”tysktogene” sett fra norsk side som fellesnevner. Organiseringen av togene, timetabeller, antall tog, reiseruter osv osv klarer så Sveriges Järnvägmuseum i Gävle å spore opp for meg.

Hvordan organiserte så general Eduard Dietl seg i forhold til mangelen på proviant, mannskaper og våpen etter landgangen i Narvik 9. april 1940? Kilden her ble generalens dagbok, som blant annet Krigsminnemuseet i Narvik har i sin samling. Samme sted fant jeg også hundrevis av jernbanetelegrammer utstedt ved NSB Narvik distrikt for den aktuelle perioden. I en svært kortfattet form ga de oversikt over hvilke typer vogner som fulgte med hvilke tog over norskegrensen ved Bjørnfjell, stasjonen knapt fire mil nord for Narvik. Og ut fra telegrammene var det mulig å danne seg et bilde av hva som var godstog og hva som var persontog – fullastet med tyske soldater på vei til eller fra Narvik.

Ut fra dokumentasjonen startet så puslespillet. I offisiell svensk historieskriving heter det at svenske myndigheter tillot transitt av om lag 300 tyske Røde Kors-mannskaper til Narvik-området mens kampene ennå raste mellom de allierte og Dietls tropper. Men dokumentasjonen som jeg fikk på bordet viser at det i virkeligheten dreide seg om regulære militære forsterkninger – og at svenske myndigheter må ha visst at det ikke var Røde Kors-mannskaper som reiste gjennom det nøytrale landet på vei til fronten hos broderfolket. Ergo; Dietl ble tilført friske tropper med svenske myndigheters viten.

Da jeg koblet den svenske dokumentasjonen om det første store forsyningstoget som allerede i april ankom Bjørnfjell med notater i general Dietls dagbok, ble det åpenbart at forsyningstoget som svenske myndigheter lot passere, bidro til at den tyske okkupasjonsstyrken klarte å holde ut i fjellene utenfor Narvik. Toget er lastet med flere hundretusen kilo med proviant, og sikrer de tyske styrkene som er mer eller mindre avskåret i fjellene rundt Narvik, mat for flere måneder.

Gjennomgang av meldingene fra Trelleborg tullbevakning avslørte også at svenske myndigheter sa ja til enorme mengder forsyninger til de tyske troppene i Norge mens kampene der ennå pågikk, og langt større mengder enn hva som er kommet fram i offisielle sammenhenger.

Etter at Norge kapitulerte 9. juni 1940 inngikk den svenske regjeringen en avtale med Tyskland som i praksis tillot ”fri flyt” av tysk militært personell og krigsmateriell til og fra Norge over de svenske jernbaner. Det ble bare tatt et forbehold i avtalen: Passasjertrafikken skulle i all hovedsak omfatte tyske soldater på vei til eller fra sitt tjenestested i Norge i forbindelse med permisjon, såkalte permittenter. Ved at jeg sammenholdt opplysninger fra de forskjellige kildene ble det åpenbart at transportene ikke bare omfattet permittenter, men også regulære tyske militære forsterkninger til Norge i relativt stort omfang – og at den svenske utenriksministeren på sitt vis sørget for å legge til rette for denne – etter avtalen – ulovlige transporten.

”Blodsporet” avslører også at det foregikk en storstilt tysk militær togtrafikk mellom Narvik og Finland gjennom det nøytrale Sverige – etter det tyske overfallet på Sovjet. En trafikk som hittil har vært ukjent.

Hva gjelder de norske reaksjonene på trafikken, er både Nygaardsvold utbrudd og utenriksminister Trygve Lies beskrivelser av den omstridte trafikken interessant. Sistnevnte ble som kjent FNs første generalsekretær etter krigen.

Jeg har vært nødt til og i stor grad støtte meg på skriftlige kilder under arbeidet med ”Blodsporet”. Årsaken er åpenbar: Ingen av de som var med på å ta avgjørelser knyttet til trafikken den gang da, er i live i dag. Øyenvitner til transportene finnes selvsagt. Men de jeg har snakket med har hatt lite å tilføre

det ”store” bildet, dessverre (å se et tog betyr ikke nødvendigvis at du vet hva som befinner seg om bord).

Transiteringstrafikken var særdeles omstridt den gang da. Da det svenske utenriksdepartementet valgte å gi ut hvitebøkene ”Transiteringsfrågor och därmed sammanhängande spørsmål” i 1947, var det for å gi den offisielle fremstillingen av Sveriges rolle i saken. Åpenbart ble det mer kontroversielle tonet ned og delvis utelatt. Aktstykkene gitt ut på norsk side – ”Norges forhold til Sverige under krigen 1940 – 45” – kunne heller ikke bli mer enn et supplement til det svenske motstykket.

Men begge ga meg nok av innspill til å kunne lete etter utfyllende kilder. Og det viste seg at de fantes. I flere tilfeller er det i hvitebøkene gitt et kortfattet resymé av mer lokalt forankrede episoder. Ved å søke opp andre kilder, som lokale historielagsbøker både i Norge og Sverige, jernbanemuseer i begge land, offisiell korrespondanse gjengitt for eksempel i ”Documents on german foreign policy, The War Years”, National Archives i Storbritannia, Riksarkivet i Norge, har det vært mulig å fylle ut bildet i disse tilfellene.

Jeg har også støttet meg på dagbøkene til Sven Grafström i innledningen av del 1 i artikkelserien. Ved en inkurie er forfatteren Staffan Thorsell ”kreditert” sitatet i artikkelen.

2.5 Spesielle erfaringer

Før publiseringen våren 2010, hadde jeg jobbet i nærmere halvannet år med temaet. All den tid jeg ikke fant dokumentasjon på trafikken i norske kilder, ble jeg nødt til å lese meg opp på det som fantes av svensk litteratur – og da naturlig nok sett med svenske øyne. Ikke alt av dette var like kritisk til det offisielle Sveriges rolle i transiteringstrafikken.

Jeg føler vel at jeg bega meg ut på mye nybrottsarbeid, og har ikke alltid vært like trygg på at enkeltkilder skulle holde mål. Derfor har det vært ekstra viktig for meg å få forhold verifisert via andre kilder.

Samtidig er det dette med å sitte i en liten avisredaksjon langt nord for polarsirkelen og skulle involvere seg i en ”sak” som foregikk for 70 år siden – og også skulle nå kilder som til dels ligger geografisk langt borte. Jeg har gjort meg gode erfaringer hva gjelder nettkontakt med både enkeltpersoner, foreninger og offisielle institusjoner – og har lært ekstremt mye om arkivjobbing over nett – samt hvordan lete opp den riktige dokumentasjonen fra arkivene uten selv å være til stede der. Den slags koster, både kapital og tid. Søkejobbene over nett har vært tatt i pauser på jobb i redaksjonen i Fremover. Innsamlet materiale har jeg så tatt med meg hjem og pløyd gjennom der. Deretter har jeg laget resymeer og brukt delvis arbeidstid, delvis fritid til å snekre sammen det som endte opp som en artikkelserie i lokalavisen.

Arbeidet er vel ikke helt i tråd med hva som kanskje regnes som vanlig reportasjearbeid i en liten lokalavis. Det hele tok vel ”litt mer løs” enn tenkt i utgangspunktet, men jeg fant historien så interessant at jeg valgte å legge det hele opp som et maratonløp framfor en reportasjesprint. Å brenne for saken skal vel koste litt...? ☺

At ”Blodsporet” ble kjørt i Fremover våren 2010 var ingen tilfeldighet. En av publiseringene sammenfalt med Frigjøringsdagen 8. mai. Hele serien ble også publisert i forkant av den offisielle 70-årsmarkeringen av krigsutbruddet. En markering som kanskje naturlig nok fant sted i Narvik. Det første stedet nazi-Tyskland gikk på et nederlag under andre verdenskrig.

Narvik 13/1 2011

Espen Eidum

