



Denne artikkelen er gjengitt i
Norsk vegmuseums årbok for 2020

Lærerfanger blant vegfolk og «todter»

AV BJARNE LANGSETH



646 lærere fra Østlandet ble i 1942 sendt til straffarbeid i Kirkenes fordi de ikke godtok okkupantenes pålegg om å oppdra barna i NS-ånd. De kom med skipet DS Skjerstad til havnen i forgrunnen. Mange arbeidet på Jakobsnesvegen som ligger langs fjorden i bakgrunnen. (Foto tatt av Vilhelm Skappel i 1953, bevart av Grenselandmuseet)

Lærerfanger blant vegfolk og «todter»

AV BJARNE LANGSETH

Vegarbeid i Kirkenes ble straffen for mange av de 646 lærerne fra Østlandet som i 1942 ble sendt nordover fordi de ikke ville godta kravet om å oppdra norske barn i NS-ånd. På «lærerveien» måtte de jobbe for vegvesenet, men under kommando av soldater i Organisation Todt (OT), også kalt «todter». Lokalbefolkningen i samarbeid med vegvesenet organiserte et hjelpeapparat for lærerfangerne. Det gjorde de med en hjertevarme og gavmildhet som lærerne aldri ville glemme.

«Lærerveien» utviklet seg mer og mer til en hovedåre for illegal trafikk. Sivilarbeiderne smuglet av alle krefter trass i voldsomme trusler fra det tyske sikkerhetspoliti. Norske i bil, pr. sykkel og til fots, gamle damer og smågutter, embetsmenn og funksjonærer, alle ville hjelpe lærerne. Ulovlige varer ble lagt i depot på avtalte steder ved veien, i redskapsskur og smie og ført «heim» i vindjakker, gummistøvler eller mer åpenlyst i ryggsekker og kasser. (Fra Sverre S. Amundsens erindringer, 1945)¹

Tidlig på morgenen den 28. april 1942 sto Bjarne Amundsen på kaia i Kirkenes og så en gruppe fanger komme i land fra D/S Skjerstad. Amundsen jobbet da på A/S Sydvaranger, men ble året etter ansatt på vegkontoret i Vadsø. Nå bet han seg merke i at de tyske soldatene som førte fangene hadde uniformer med grønne krager. Det hadde han ikke sett før.

Han fikk vite at fangene var lærere som skulle på tvangsarbeid. De var kledd i nikkers og vindjakker, og hadde ryggsekker. «De så jo kjekke og barske ut da»,

Bjarne Langseth (f. 1949) er forfatter og historiker med en langt og varierende yrkesliv gjennom 54 år. Han har blant annet vært ansatt i Statens vegvesen Finnmark som informasjonskonsulent.



Langseth er utdannet faglitterær forfatter fra Høgskolen i Vestfold og Høgskolen i Oslo, og har en mastergrad i Kulturmøte fra Høgskulen i Volda. Bjarne Langseth er født og oppvokst i Åndalsnes, har bodd mange år i Finnmark og bor nå i Spikkestad i Asker kommune. Han driver forfattervirksomhet gjennom selskapet Bjarne Langseth Et skrivende menneske. Han har skrevet ni faglitterære bøker. (Foto: Fredrik Kveen)

forteller Amundsen.² Kjekke var de nok, i betydning av at de hadde trosset overmaktas udemokratiske ordre og sto fram som gode nordmenn. Barskheten var nok mer varierende i denne gruppa av unge og eldre, friske og syke som hadde



D/S Skjerstad, slaveskipet, som ble brukt til å frakte 499 lærere til Kirkenen. (Foto fra Teknisk museum)

en lang og strabasjos båttur bak seg – og fangeleiropphold før det. I tillegg til de 499 lærerne som ankom Kirkenes med «D/S Skjerstad» den 28. april, kom 147 andre lærere med hurtigruteskipet «Finmarken» den 16. mai.³

En søndag ettermiddag «ramla det fryktelig på døra» forteller Kristian Sørensen. Han satt på vegvesenets kontor på Jakobsnesvegen. «Så sto det et tysk fjes utenfor og skrek og bælja».⁴ Tyskeren hadde med seg 50–60 lærerfanger og forlangte at de skulle arbeide på anlegget. Det var jo umulig, sa Sørensen, som hadde verken verktøy eller annet utstyr til så mange mann uten å være forberedt på det.

Etter at oppsynsmannen sannsynligvis hadde fått en voldsom overhøvling på et språk han ikke forsto, måtte tyskeren ta med seg lærerne tilbake til brakkeleiren.⁵

I SAMARBEID MED VEGVESENET

Ingen i vegvesenet i Finnmark visste noe om at lærerne skulle komme og arbeide på veganlegg før dagen etter at D/S «Skjerstad» hadde lagt til kai.

Den 29. april ble avdelingsingeniør Irgens oppringt fra Dr. Heide som var

vegvesenets tyske kontaktmann i Kirkenes. Han kunne fortelle at 100 lærere skulle settes i arbeid på anlegget Elvenes – Jakobsnes. «Jeg vil ikke ha noe med det å gjøre», svarte Irgens. «Det er en ordre fra Wehrmacht», sa Heide. Irgens nektet fortsatt.⁶

På et møte i vegvesenets gruppe i Kirkenes ble det likevel enighet om at en slik løsning ville kunne gjøre kontaktene lettere og dermed skape bedre muligheter til å skaffe fangene forsyninger. Men, de var også klar over at det lett kunne oppstå pinlige og farlige situasjoner som vegvesenet kunne få ansvaret for.

Kanskje ville tyskerne også beholde lærerne lenger i fangenskap dersom de slapp å bry seg med å holde dem i aktivitet? Dette ville de gjerne drøfte direkte med lærerne selv.

Dagen etter fikk Irgens lurt seg inn i lossejengen på kaia i Kirkenes der det jobbet mange lærere. Han fikk snakket med noen av dem. Det ble enighet om at det var ønskelig at lærerne skulle arbeide sammen med vegvesenet, men under ledelse av OT. Det ble også løsningen.⁷

Men hvorfor kom dette anlegget i gang, og hvorfor skulle tyskerne bruke lærere på straffarbeid der?

I 1942 var vegen mellom Elvenes og Jakobsnes blitt viktig for tyskerne fordi felttoget mot Murmansk hadde mislykkes, og den sovjetiske bombingene av Kirkenes ble intensivert. Det hastet med å få bygd veg til en reservehavn. Bildet viser store tyske troppeforflytninger i Hesseng ved Kirkenes i forbindelse med det tyske angrepet på Sovjetunionen i 1941. (Foto fra Godtfred Karlens sin fotosamling ved Norsk vegmuseum)



VEG TIL ERSTATNINGHAVN

På strekninga mellom Elvenes og Jakobsnes hadde det vært arbeidet i mange år med et bygdevegprosjekt som det også ble gitt statsbidrag til. Vegen var planlagt bygd videre fra Jakobsnes og utover langs Bøkfjorden til Renøysund. Ved krigsutbruddet var vegen planert fra Elvenes til Kongsgamdalen og fra Svartaksla til et stykke utenfor Jakobsnes. Det pågikk da anleggsarbeid på noen større fjellskjæringer ved Svartakslavannet.

Våren 1940 ble arbeidet innstilt, men allerede i oktober samme år forlangte de tyske myndighetene i Kirkenes at vegvesenet skulle gjøre vegen ferdig. Hundre mann skulle settes inn. Mangel på arbeidere og arbeidsflukt til bedre lønnet tyskerarbeid førte imidlertid til at arbeidet ikke ble fullført.

I 1942 var tyskerne kommet i en annen situasjon. Felttoget mot Murmansk hadde ikke gått som forventet. Tyske styrker ble sittende fast ved Litsafronten. De måtte få sine forsyninger fra båttransporter inn til Kirkenes, til et

havneområde som var for lite i forhold til behovet, og som i tillegg stadig ble utsatt for russiske bombeangrep. Bygging av en erstatningshavn på Jakobsnes skulle løse problemet – men da måtte vegen gjøres ferdig så fort som mulig.

A/S Sydvaranger måtte avgi 120 gruvearbeidere til dette arbeidet. Biler og annet utstyr skulle tyskerne skaffe. Det var bare ett problem: Arbeiderne ville ikke arbeide.

De likte ikke å bli flyttet fra sin faste arbeidsplass, de var misfornøyd med lønssystemet, de fikk ikke den forpleiningen de var lovet og de hadde et inderlig ønske om å sabotere alt arbeid som tyskerne var interessert i. Derfor ble det nesten ikke utført noe arbeid på denne vegstrekningen fra deres side.⁸

Det måtte hardere lut til. Straffarbeid var løsningen. Tyskerne hadde jo en stor yrkesgruppe som i utgangspunktet var dømt til straffarbeid, uten at de helt hadde klart for seg hvor de skulle straffes. Vegarbeid i Kirkenes ble derfor straffen for noen av lærerne fordi de ikke

ville godta kravene om å oppdra norske barn i NS-ånd. Andre lærerfanger som var kommet med «slaveskipene» ble satt til lossearbeid på kaia i Kirkenes. Både på veg og på kai måtte alle utføre hardt fysisk arbeid. Dette til tross for at avdelingsingeniør Irgens hadde sagt klart fra til tyskerne at det var meningsløst å sette så uøvde folk til slike oppgaver.

Lærerne som var på veganlegget arbeidet nå sammen med vegvesenet. Dette førte til gode kontaktmuligheter mellom vegvesenets folk. Men det var OT som hadde ledelsen. De hadde sitt kontor for vegsaker på Kirkenes med dr. techn. Heide som leder. Den OT-soldaten som lærerne og anleggsledelsen fikk mest kontakt med var Obergruppenführer Fritsche. Han fikk tilnavn som «Overtodten», «Stortodten» og «Hottentodten». Han ble av lærerne beskrevet slik: «Noe mannsideal var han ikke, lang og skranglet, og villmannsfjeset lyste ikke akkurat av godt humør».9 «Overtodten» skjelte ut lærerne som sinker og åndssvake, og var en lite populær representant for Herrefolket.10

Irgens hadde en annen form for kontakt med «baumeister» Fritsche, og fikk et annet inntrykk. Han mente det var et spent forhold mellom lederen av OT-kontoret, dr. ing. Heide og Fritsche. Heide presset på for å få vegen ferdig, mens Fritsche gjorde hva han kunne for å skjule lærernes lave arbeidstempo. I henhold til Irgens var Fritsche klar over at tyskerne allerede hadde tapt krigen. Han skal ha sagt at han var med under forrige krig og kjente igjen symptomene fra 1918. Aksjonen mot lærerne anså han for å være «Schweinerei».

«Skrik og skråll fra hans side mot

lærerne var ren kamuflasje, og hans trusler ble ikke satt i verk», mente Irgens. Likedan at Fritsche så gjennom fingrene på all den hjelpen som ble gitt til lærerne.11

En av årsakene kunne nok også være at lærerne fikk et lite tak på «Overtodten». Et par av lærerne hadde skaffet tre esker ansjos som de byttet med «Stortodten» mot et brød. Ansjosen skulle han sende til familien sin i Tyskland. Dette visste lærerne å utnytte til sin fordel når de sto i fare for å bli avslørt for å ha motatt ulovlige pakker.

Da Fritsche skulle byttes ut i august, kom han til anlegget for å be om å få låne ti mann en times tid. «Lånet» handlet bare om å få anledning til å få hundset lærerne en siste gang. Han avsluttet sin kraftsalve med: «Gud være lov og takk, dette er siste gangen jeg er sammen med dere.» En lektor foldet hendene og messet med gravrøst: «Amen, gutt! Du var og ble deg selv til slutt!».12

På tross av stor- og småtodters kjefting og trusler, ble ikke tempoet og arbeidsinnsatsen fra lærerne spesielt høy. De hadde gått forskolen på Grini og Jørstadmoen, som de sa, og de aller fleste hadde lært at det riktige tempoet var «den gylne middelveg». Den lå mellom «nesten noe og absolutt intet». Det viktigste var å late som om man arbeidet. «I regelen var vel de fleste ikke mer enn passelig trøtte når de utpå ettermiddagen drog «heimover» til klippfisken», ble det kommentert.13

Likevel kunne arbeidet røyne på. I regnvær og sludd ble de fleste gjennomvåte, og klærne var vanskelig å få tørket. Flere hadde også dårlig med klær med seg fra det vårvarme Østlandet. Resultatet ble gikt, revmatisme og blæreka-



11 arresterte norske lærere i Kirkenes, fotografert våren 1942.

tarr. Flere måtte slite med tunge steiner selv om de hadde hjertefeil eller magesår. Noen fikk brokk og måtte gå syke i leiren resten av fangetida.14

HJELP FRA LOKALSAMFUNNET

På tross av trusler om fengsel og dødsstraff, fikk lærerfangene betydelig hjelp fra vegvesenet og fra lokalsamfunnet. En strøm av matvarer ble fraktet inn til veganlegget fra hele Øst-Finnmark. Brød ble levert fra lokale bakerier, i mange tilfeller ble det tatt fra produksjonen som skulle gå til tyskerne.

Irgens fikk ofte med seg brød fra bakeriet i Varangerbotn når han var på veg til Kirkenes på sine mange turer. Men mye gikk sjøvegen. Fra Vardø og Vadsø ble sekker med brød og andre matvarer bragt om bord i lokalbåten Hornøy,

uten adressat og uten avsender. Alle visste hvor de skulle.

Fiskebruket Br. Aarsæther i Vadsø ved disponent Langseth var storleverandør. Han fikk sendt tønner med tran, spekesild, tørrfisk og salt sei. Tusenvis av kilo.

Penger kom også inn. Irgens ble en gang oppringt fra posthuset om at han måtte komme på posthuset for å hente noe. Dit var det kommet 2000 kroner uten følgebrev, og Irgens fikk pengene uten å behøve å kvittere for beløpet. Beløpet tilsvarte en halv årslønn for en assistentingeniør. Senere kom det også en masse pakker med mat og klær adressert til pålitelige folk i Kirkenes-området. Alle visste hvor det skulle.16

Det var en omfattende organisasjon i Kirkenes ledet av en telegrafbestyrer som sto bak innsamling og distribu-

Bekjentgjørelse

1. Omgang og forbindelse med krigsfanger, tilstikking av matvarer, røkestoff o. l. er forbudt og straffes med fengsel.
2. Bistand ved rømming straffes med døden.
3. Omgang og forbindelse med sivile fanger, tilstikking av matvarer, røkestoff o. l. samt enhver tilnærmelse og underholdning er forbudt og blir strengt straffet.

De deutsche Sicherheitspolizei.

Via plakater med tekst som denne rekonstruksjonen ble lokalbefolkningen strengt advart mot å hjelpe fangene. Det gjorde de i stor grad likevel.¹⁵

sjon av varene til anlegget. Vegvesenets stabbur ble fylt opp og fordelt til lærerne. En stor eller to små sild og en skive brød med margarin var som regel det daglige tilskuddet fra innsamlet mat.

Irgens hadde som leder av vegvesenets arbeid uhindret adgang til anlegget. Han hadde regelmessige samtaler med lærerne og var vel informert om alle forhold. Han klarte også å omgå fotoforbudet og få tatt bilder av lærerfangene og anleggsvirksomheten. Tyskerne viste ikke veldig stor interesse for å stoppe verken mattilførselen eller annen ulovlig virksomhet.¹⁷

Oppsynsmann Kristian Sørensen var full av beundring for lærerne som var sendt til dette veganlegget. Han mente at gjennom den motstanden lærerne viste, så oppmuntret de også vegvesenets ansatte til å tåle presset. Som statstjenestemenn var de ofte utsatt for press fra tyskere og NS-folk som stadig var ute etter å få de over på sin side.

Lærerne var eksempler til etterfølgelse. Dette var nok også en viktig årsak til at det ble satt så mye inn på gi dem så mye hjelp.

BREV OG KLÆR

Til og begynne med fikk ikke lærerne lov til å skrive hjem eller ta imot brev og pakker. Familien levde i uvisshet om hvor de var blitt sendt, og hvordan det gikk med dem. Sørensen fikk kuttet opp alle blyantene de hadde i flere biter, og delte dem ut. Så samlet han sammen papir i form av lapper som også ble smuglet inn til fangene.

Når brevene var skrevet, ble det vegvesenets oppgave å få postet dem, men de turte ikke å poste alle brevene i Kirkenes. Med en gammel bil kjørte de innover langs Varangerfjorden og postet brevene på ulike småsteder. På denne måten fikk lærerne sendt viktig informasjon til familiene sine på Østlandet, og hjelperne unngikk å bli avslørt.

Mange hadde også dårlig med klær. Spesielt én mann hadde nesten ikke klær å ta på seg. Da reiste Kristian Sørensen til Vadsø, gikk inn i en klesforretning der og forklarte hva det gjaldt. Han fikk med seg en dress i riktig størrelse og tok den med seg tilbake til anlegget. Senere kom det både strømper, votter og andre klær i store mengder til anlegget. De ble bare



Gaver kom også fra nordsida av Varangerfjorden. Både klær og matvarer ble sendt fra bedrifter i Vadsø. Dette bildet er av Vadsø i 1939. (Foto fra Godtfred Karlsen sin fotosamling ved Norsk vegmuseum)

lagt utenfor kontorgammen som gaver til lærerne fra ukjente.

En lektor i lærergruppen hadde vært på sykehus og gjennomgått en større mageoperasjon bare et par dager før han ble arrestert og sendt nordover. Han led mye på anlegget, og hvis han ikke fikk mat, så svimte han av. Oppsynsmann Sørensen fikk mannen inn på brakka som tolk og kontormann for å skrive ut bilag. Dette måtte jo holdes hemmelig, så det var veldig viktig at han ikke ble tiltalt som lærer.¹⁸

Men hvordan opplevde lærerne denne hjelpsomheten?

Kort tid etter at de var ankommet, oppdaget lærerne at «her kunne det inn-treffe sensasjoner slag i slag».¹⁹ En privatbil kunne komme varsomt langs fange-

rekka, og vips så hadde tre lærere hver sin fulle tobakkseske i lomma. En lærer finner en pakke smørbrød som ei gammel kone «mista» da hun gikk forbi. To gutter i 14-årsalderen med ryggsekker smiler ekte jøssingsmil til fangene når de sykler forbi. De fulgte lærerne som skygger.

«Skal tro hvor mye tobakk, fyrstikker, hermetikk og andre gode varer de rakk å smugler inn i lærerhender fra mai til november? Og hvor mange telegrammer og brev de sendte og brakte, de to dristige pimpernelle Roald Amund og Odd?»²⁰

Når vegvesenets folk kom forbi, stimlet lærerne sammen som maur om et honningdrypp. De andre vegarbeiderne som jobbet på anlegget uten å være straf-



Steinlessing på «Lærerveien». Bøkfjorden med Kirkenes bak odden til venstre. (Foto Johs. B. Irgens, utlånt av Fylkesbiblioteket, Vadsø)

fearbeidere betegnet lærerne som uvanlig hyggelige og godhjertede mennesker.

Det fortelles også om den unge kontoristen i brakka, som var sønn av den avsatte skoledirektøren i Finnmark. I bua der han bodde var det vann å få. Der kunne de også sette fra seg ryggsekken når de gikk ut på arbeidet om morgenen, og så hente den når de skulle hjem. I mellomtida ble sekkene fylt med hermetikk og andre godsaker som var pakket inn i gamle klær. På toppen kunne det være vedskier som de skulle få med seg. Hadde kontoristen fått store sendinger, så ble de lagt ut på depoter langs vegen.²¹

En fortelling i boka «Kirkenesferda 1942» handler om gruvearbeidere fra Bjørnevatn som arbeidet sammen med lærerne på Jakobsnesvegen. En av de første dagene kom en av dem bort til lærerne med en pakke i handa. Det var nistemat fra egen knappe rasjon.

«God dag guta! Har dokker løst på litt mat? Om vi hadde! Vi takka og baud betaling. Nei ikke tale om slikt noko. Dokke gjør så mykje for lainne».²²

PLANER FOR FRIHET

Avdelingsingeniør Johannes B. Irgens og ledelsen i vegvesenet hadde en annen stor bekymring når det gjaldt lærerne på Elvenes. Hva om tyskerne plutselig skulle si til lærerne at «nå er dere fri»? Læreraksjonen var jo egentlig over, og sørpå var deres kolleger i arbeid igjen.

Lærerne selv mente at de da bare kunne begi seg på marsj vestover, men så enkelt var det nok ikke. De måtte ha reisetillatelse fra det tyske sikkerhetspolitiet – og hva med forsyninger og innkvartering for så mange på en så lang tur?

Vegvesenet mente de måtte dra i små grupper over et lengre tidsrom, og



Arbeidsgjeng på «Lærerveien». De to unge damene varsammen med avdelingsingeniør Irgens, som tok bildet. (Foto utlånt fra Fylkesbiblioteket, Vadsø)

at det måtte gjøres avtaler om innkvartering. Det ble tatt kontakt med pålitelige menn i kommunene rundt Varangerfjorden som fikk avtalt innkvartering for et fastsatt antall i hver kommune. Vegvesenet fikk også bygd hus og sitteplasser på en av lastebilene slik at de kunne transportere 20–25 lærere, og de disponerte også noen busser. «Heldigvis ble det ikke bruk for dette opplegget», forteller Irgens.²³

På slutten av sommeren ble det et ganske anstrengende forhold mellom vegvesenet og Organisasjon Todt. Vegvesenet hadde ikke fått de pengene de var lovet fra tyskerne til veganlegget på Jakobsnes.

Etter å ha ventet lenge på at dette skulle ordne seg, var tålmodigheten slutt. Irgens ga beskjed til sin oppsynsmann på anlegget at han skulle begynne å si opp de av anleggsarbeiderne som ikke var på

straffarbeid. Det gjaldt 120 mann fra Kirkenes-området.

Kristian Sørensen sa opp 10 mann hver lørdag helt til det bare var 15–20 mann igjen. Selv om Sørensen ikke forsto tysk, så skjønnte han at dette irriterte tyskerne kraftig. Det ble nå påstått at oppsynsmannen drev med sabotasje av anleggsvirksomheten og forsinket driften.

Etterhvert følte Sørensen seg utrygg. Da ringte overingeniør Jakob Matzow fra vegkontoret i Vadsø og ga klar beskjed om at Sørensen måtte komme seg bort fra anlegget fortest mulig. Han sto i fare for å bli arrestert.

Kristian Sørensen dro først til vegvesenets brakke i Nyelv, men hadde klare planer om å dra videre til Sverige. Han dro i stedet til vegkontoret i Vadsø etter en stund, og like før jul i 1942 ble han forflyttet til Karasjok.²⁴



Riksveg 50 ved Høybuktnoen og en tysk soldat som står brovakt på Elvenes. I bakgrunnen skimtes vegen til Jakobsnes, som var «lærervegen».

Den 17. juli begynte ryktene å gå om at lærerne skulle transporteres bort fra Kirkenes, og at seks busser var kommet for å hente dem. Den 4. august ble det gitt beskjed i brakka om at syke lærere var tatt ut og skulle reise hjem. Den 26. september fikk 160 lærere reise. Rykter om at flere lærere skulle sendes hjem florerte, men først den 4. november ble resten av lærerne lastet inn i den tyske båten Moltkfels som også hadde 400 sovjetiske krigsfanger om bord. Den 20. november startet siste etappe med tog fra Trondheim, og dagen etter var lærerne tilbake i Oslo.²⁵

KAMPEN OM UNGDOMMEN

Hvorfor var det så viktig for Nasjonal Samling (NS) å få kontroll over skolesektoren? Både NS og den tyske okkupa-

sjonsmakten var klar over at «den som vant ungdommen, fikk muligheten til å forme fremtidens Norge», skriver Nicola Karcher.²⁶

Både i Norge og i Tyskland har lærere tradisjonelt vært regnet som viktige formidlere av nasjonale verdier. Lærere som var formet av partiet Venstre ble tidlig i nasjonen Norges historie en sentral støtte for det nye demokratiet.²⁷

Prosessen startet allerede kort tid etter det som er blitt karakterisert som «Terbovens politiske revolusjon» den 25. september 1940. Da erklærte Josef Terboven at kongehuset og regjeringen Nygaardsvold var avsatt, og administrasjonsrådets virksomhet ble avsluttet. Han utnevnte 13 kommissariske statsråder. De aller fleste medlemmer av det lille politiske partiet NS. Som leder av NS



Vegarbeid kunne være svært tungt arbeid på denne tida og passet best for unge, sterke menn med erfaring. Her vises tungarbeid med transport av stikkrennestein fra veganlegget i Repparfjorddalen i 1937. (Foto fra Godtfred Karlsen sin fotosamling ved Norsk vegmuseum)

hadde Vidkun Quisling fra denne dato fått et solid grep om den norske statsmakten selv om Josef Terboven fortsatt hadde all makt som Reichskommissar.²⁸

Allerede ni dager etter Terbovens revolusjon fikk Quisling støtte til en forordning fra Terboven hvor linjen i forholdet til offentlige tjenestemenn ble lagt: «Offentlige tjenestemenn, som etter sin politiske holdning ikke byr nok sikkerhet for at de med hele sin kraft vil medvirke til den politiske nyordning, kan avskjediges fra tjenesten».²⁹

Kirkeminister Ragnar Skanche utarbeidet deretter en appell til landets lærere hvor han blant annet viste til den gjennomgripende nyordningen som nå var innført og det særlige ansvar som var lagt på lærerne, «våre folkeoppdragere i

en tid som denne».³⁰ Appellen endte med en trussel om at nye Norge bare hadde bruk for lærere og lærerinner som fullt ut innså hva dagen og fremtiden krevde av dem. Deretter ba kirkeministeren om at hver enkelt lærer undertegnet en vedlagt lojalitetserklæring til det nye livs- og samfunnssyn som var fastsatt i partiets program.

Men lærerne kom ministeren i forkjøpet og fikk sendt ut en egen lojalitetserklæring. Lærerne skulle erklære at de ville være tro mot sitt lærerkall og mot sin samvittighet, og at de ville følge de bestemmelsene for stillingen som rettmessig ble gitt av deres overordnede.³¹

Et nytt forsøk ble gjort, denne gangen fra Innenriksdepartementet. Her ble NS presentert som det statsbærende



Elvenes bru og med lærervegen i bakgrunnen. Her ville tyske myndigheter bruke norske lærere til tungt vegarbeid i 1942, fordi de ikke gikk med på å oppdra norske barn i NS-ånd. (Foto fra Godtfred Karlsen sin fotosamling ved Norsk vegmuseum)

parti, derfor måtte alle i offentlig tjeneste arbeide aktivt for NS' framgang. Drastiske straffer ville ramme enhver fiende av staten. Men truslene førte ikke fram.

Den 18. juni 1941 holdt Reichskommissar Terboven en tale i Stortinget hvor det blant annet gikk fram at han nå ville innsette kommissariske formenn i alle organisasjoner – også i lærerorganisasjonene. Resultatet ble at medlemmene meldte seg ut, og de nye formennene ble stående praktisk talt alene.³²

PROTESTER OG ARRESTASJONER

Etter Statsakten på Akershus slott den 1. februar 1942 var Vidkun Quisling ministerpresident for en regjering utgått fra NS og godkjent av Terboven.³³ Forordninger ble nå til lover.

Allerede den 3. februar kom lov om ungdomstjeneste, og 5. februar lov om Norges Lærersamband. Protestene fra lærerne lot ikke vente på seg. I løpet av februar og fram til arrestasjonene tok den 20. mars, kom det et skred av protester fra lærere og foreldre. Lærerne gjen tok at de av samvittighetsgrunner ikke kunne medvirke til at Norges ungdom ble oppdratt etter NS-linjer, og at de ikke kunne betrakte seg som medlemmer av lærersambandet.

Både de som var foreldre, og mange som tenkte at de kunne bli det, protesterte med brev til ministrene med omtrent samme ordlyd som lærerne hadde i sine protestbrev.³⁴

Etter flere ny forsøk på å presse lærerne til å skrive lojalitetserklæringen

Denne artikkelen er et redigert utdrag fra boka *Krigens vegger i Finnmark* av Bjarne Langseth, utgitt av Orkana forlag 2020.

Boka handler om vegvesenet i Finnmark under krigen, og viser hvordan vegvesenet var involvert i det meste som foregikk i lokalsamfunnet.

Boka er blitt til i et samarbeid med Norsk vegmuseum og flere av deres dyktige medarbeidere. Vegmuseet og Norsk vegmuseums venneforening har også støttet boka økonomisk.



til NS, startet arrestasjonene med et lite intermesso den 9. mars. Da fikk 65 lærere fra Oslo og omegn rekommandert brev om å møte med arbeidsklær på Uranienborg skole 11. mars. Etter mye om og men, og legeundersøkelse fikk de omsider beskjed om at de skulle på vegarbeid for Vegdirektoratet, men foreløpig skulle de bare ha meldeplikt.

Meldeplikten artet seg som en ren parodi hvor en statspolitimann fikk en masse spørsmål han ikke kunne svare på, og hvor det ble gjort klart at Vegdirektoratet ikke hadde anledning til å pålegge noen meldeplikt. Så viste det seg at Vegdirektoratet heller ikke hadde bruk for uøvd arbeidskraft og nektet å ta inn lærerne i arbeid, - og hele NS' skremmeaksjon falt i fisk.³⁵

Den 20. mars startet arrestasjonen av over 1000 lærere som hadde nektet å bli medlem i Norges Lærersamband.³⁶ Det førte blant annet til at vegvesenet i Finnmark fikk ufrivillig arbeidskraft til et vegprosjekt ved Kirkenes.

Litteratur

- Amundsen, Sverre S. (hovedredaktør) et. al. 1946: Kirkenesferda 1942. Oslo.
 Grimnes, Ole Kristian 2018: Norge under andre verdenskrig 1939–1945. Oslo.
 Irgens, Johannes B. 1983: En vegmanns erindringer. Oslo. Utgitt av Vegdirektoratet året etter Irgens død.
 Karcher, Nicola 2018: Kampen om skolen. Nazifisering og lærernes motstand i det okkuperte Norge. Oslo.
 Lange, Even 1998: Aschehougs verdenshistorie Bind 11. Samling om felles mål. 1935–1970. Oslo.

Fra Vegvesenets minnesamling

- Amundsen, Bjarne intervjuet av Kjell Hegdalstrand den 11. og 21. mars 1980.
 Irgens, Johannes B. Egen beretning av 16. mars 1980.
 Sørensen, Kristian intervjuet av Kjell Hegdalstrand 4. november 1981.

Noter

- 1: Amundsen, Sverre S. 1946: 250.
- 2: Amundsen, Bjarne 1980: 8.
- 3: Amundsen, Sverre S. 1946: 452–453.
- 4: Sørensen, Kristian 1981: 26.
- 5: Sørensen, Kristian 1981: 25–26.
- 6: Irgens, Johannes B. 1983: 42.
- 7: Irgens, Johannes B. 1983: 42–43
(: Amundsen, Sverre S. 1946: 236–238.
- 9: Amundsen, Sverre S. 1946: 239.
- 10: Amundsen, Sverre S. 1946: 238–240 / Irgens, Johannes B. 1983: 42–43.
- 11: Irgens, Johannes B. 1983: 42.
- 12: Amundsen, Sverre S. 1946: 246.
- 13: Amundsen, Sverre S. 1946: 247.
- 14: Amundsen, Sverre S. 1946: 242–243.
- 15: Amundsen, Sverre S. 1946: 411.
- 16: Irgens, Johannes B. 1980: 107.
- 17: Irgens, Johannes B. 1980: 106–107.
- 18: Sørensen, Kristian 1981: 27–30.
- 19: Amundsen, Sverre S. 1946: 240.
- 20: Amundsen, Sverre S. 1946: 241.
- 21: Amundsen, Sverre S. 1946: 248–251.
- 22: Amundsen, Sverre S. 1946: 410.
- 23: Irgens, Johannes B. 1980: 108.
- 24: Sørensen, Kristian 1981: 32–33.
- 25: Amundsen, Sverre S. 1946: 456–458.
- 26: Karcher, Nicola 2018: 9.
- 27: Karcher, Nicola 2018: 29.
- 28: Grimnes, Ole Kristian 2018: 75–77.
- 29: Amundsen, Sverre S. 1946: 10.
- 30: Amundsen, Sverre S. 1946: 10.
- 31: Amundsen, Sverre S. 1946: 11–12.
- 32: Amundsen, Sverre S. 1946: 10–15.
- 33: Lange, Even 1998: 81.
- 34: Amundsen, Sverre S. 1946: 16–17, 23.
- 35: Amundsen, Sverre S. 1946: 23–26.
- 36: Karcher, Nicola 2018: 29.