

VÅREN 2014



SAMARBEID ELLER TVANG? ØKONOMISK  
SAMHANDLING MELLOM DET  
BERGENSKE DAMPSKIBSSELSKAB OG  
TYSKE MYNDIGHETER 1940 - 1945

MASTEROPPGAVE I HIS 350, UNIVERSITETET I BERGEN

VEGARD ORHEIM STOVELAND  
INSTITUTT FOR ARKEOLOGI, HISTORIE, KULTUR- OG RELIGIONSVITENSKAP

## Forord

---

I arbeidet med denne oppgaven har jeg fått støtte fra mange hjelpsomme mennesker. Det er jeg svært takknemlig for.

Først vil jeg takke min veileder Sven-Erik Grieg-Smith. Du har gitt meg gode råd og peilet meg inn på riktig kurs i et fagfelt som kan være komplekst og uoversiktlig. Du har også pirret min nysgjerrighet og fått meg til å se temaet fra interessante synsvinkler.

Jeg sitter også igjen med erfaringer fra masterseminaret «På tvers av grenser. Internasjonaliserings- og globaliseringsprosesser» som har vært nyttige å ha med seg i skriveprosessen. Takk til seminarleder Harm G. Schröter, ansatte og medstudenter for nyttige tilbakemeldinger og interessante faglige diskusjoner.

På mine besøk til de ulike arkivene i Bergen under innsamling av kilder har jeg blitt møtt av velvillige mennesker. Jeg vil derfor takke for hjelpen jeg har fått på Statsarkivet, Byarkivet, Avdeling for Spesialsamlinger på HF-bygget ved UiB, Bergens Sjøfartsmuseum, samt Riksarkivet.

Jeg vil også takke min familie for at dere alltid støtter meg. Det setter jeg stor pris på.

Til slutt vil jeg takke min kjære samboer, Maja, for din verdifulle hjelp og oppmuntring underveis i arbeidet.

Bergen, mai 2014

Vegard Orheim Stoveland

## Abstract

---

This thesis seeks to explore and explain the economic cooperation between the German occupying forces and the Norwegian steamship company Det Bergenske Dampskibsselskab (BDS) during World War II. After the war the company's director, Thomas Scheen Falck jr., and one of the company's subdivisions, the forwarding department, were investigated by the police in Bergen for having collaborated with the enemy.

The police findings showed that Falck and BDS had cooperated with German authorities. After agreements made by Falck on behalf of BDS, the forwarding department carried out various transport missions for Nordag, and transported over 200 000 tons of cement for Armees Oberkommando, most of which was used to build the German submarine bunker in Laksevåg. The payments from the German occupier accounted for about 70 percent of the profit made by the forwarding department during the occupation.

The police believed that these and several other assignments had been performed voluntarily, and therefore advised charges against BDS. However, despite the contributions made by BDS to the German occupier, the case was shelved due to the lack of evidence. The public prosecutor emphasized the fact that Falck had also been providing valuable services to the Allied forces' naval intelligence and the Norwegian resistance movement.

# 1 Innhold

---

Forord .....	0
Abstract .....	2
2 Innledning .....	6
3 Problemstilling og avgrensning .....	6
4 Begrepsavklaring .....	7
4.1 Samarbeidets ulike former .....	7
4.2 Samarbeid eller tvang? .....	9
4.3 Andre begreper .....	10
5 Metode og teori .....	11
6 Kilder .....	12
7 Forskningsetikk .....	14
8 Forskningsstatus .....	16
8.1 Litteratur på landsbasis .....	16
8.2 Litteratur om Bergensområdet .....	18
9 Historisk bakgrunn: de politiske og økonomiske rammene .....	20
9.1 Norges økonomi før okkupasjonen .....	20
9.2 Tysklands økonomiske planer for Norge .....	21
9.3 Invasjonen og den norske økonomien .....	22
9.4 Administrasjonsrådet og samarbeidslinjen .....	24
9.5 Samarbeidslinjen brytes .....	26
9.6 Samarbeidet i næringslivet fortsetter .....	27
9.7 Bergen .....	28
9.7.1 Økonomiske forhold .....	29
9.7.2 Styre og stell .....	31
9.8 Oppsummering .....	33
10 Historisk bakgrunn: det juridiske grunnlaget .....	33
10.1 Gamle straffelover og nye anordninger .....	34
10.1.1 Anordningenes gyldighet .....	37
10.2 Internasjonal rett .....	38
10.3 Var Norge i krig? .....	42
10.4 Økonomisk landssvik i rettsoppgjøret .....	43
10.5 Oppsummering .....	44
11 Det Bergenske Dampskibsselskap .....	45
11.1 Hovedtrekk frem til andre verdenskrig .....	45
11.2 BDS og «den positive linje» under andre verdenskrig .....	45
11.3 Spedisjonsavdelingens oppgaver .....	48
12 Saken mot Thomas Scheen Falck jr. ....	49
12.1 Tiltalen mot Falck .....	49
12.2 Falck og tillitsmannsvervet .....	51

12.2.1	Falck blir redernes representant .....	51
12.2.2	Tillitsmannskontorets oppgaver .....	52
12.2.3	Hjalp tillitsmannskontoret okkupanten å anskaffe tonnasje? .....	55
12.2.4	m/k «Hundvågøy» .....	56
12.2.5	m/k «Hanna I» .....	56
12.3	Oppsummering av tillitsmannskontorets virksomhet .....	57
12.4	Falck som informant for det tyske sikkerhetspoliti .....	59
12.4.1	Avdeling III og deres Vertrauensmenn .....	60
12.4.2	Møter med sikkerhetspolitiet om skipsfartsspørsmål .....	61
12.4.3	Falcks innflytelse .....	62
12.4.4	Falcks mange ansikter .....	63
12.5	Tyskernes største fiende i Bergen? Falcks bidrag til illegal virksomhet .....	64
12.5.1	Sjømilitær etterretning .....	64
12.5.2	Falck og det illegale rederforbundet .....	66
12.5.3	Annet illegalt arbeid .....	67
12.5.4	Venn eller fiende? Falcks dobbeltrolle .....	68
12.6	Avtalen med Fermann og tysk overkommando .....	69
12.6.1	Fermanns versjon .....	69
12.6.2	Falcks versjon .....	70
12.6.3	Sprikende forklaringer .....	71
12.7	Avtalen med Lexow og A/S Nordag .....	73
12.7.1	Lexows forklaring .....	73
12.7.2	Falcks forklaring .....	74
12.7.3	Omsetning på BDS' frakter for Nordag .....	76
13	Saken mot spedisjonsavdelingen .....	77
13.1	Tiltalen mot Schjøtt .....	77
13.2	Omfanget: omsetning og fortjeneste på arbeid for okkupanten .....	78
13.3	Det mangeartede samarbeidet: spedisjonsavdelingens tyske oppdrag .....	82
13.3.1	Uttrilling av kull for Kriegsmarine Arsenal .....	82
13.3.2	BDS overtar Transportflotte Speers spedisjon .....	83
13.3.3	Lasting og lossing ved Isdahl & Cos lager .....	83
13.3.4	Frakt for det tyske transittlageret ved Dokkeskjærskaien .....	84
13.4	Arbeideres beretninger .....	86
13.4.1	Frakt av kanonfundamenter til Korsnes .....	86
13.4.2	Lyskastere, kanoner og militærøvelse .....	87
13.4.3	Maskindeler, bensintanker og brakkemateriell .....	88
13.4.4	Ved og peileapparat .....	89
13.4.5	Andre fraktoppdrag .....	90
13.4.6	Oppsummering .....	90
13.5	Utvidelse av bilparken .....	91
13.6	Ute etter tyske oppdrag? .....	93
13.7	Sabotasje og motarbeidelse av tyskerne .....	95
13.7.1	'Slett arbeid' for okkupanten .....	96
13.7.2	Innsmugling av forsyninger til fanger ved Espeland .....	97
13.7.3	Tapt sukkerlast og sigarettetui .....	99
13.7.4	Oppsummering .....	101

13.8	Ledelsens forsvar .....	101
13.8.1	Hvorfor samarbeide? .....	101
13.8.2	Samarbeidets utførelse .....	102
13.8.3	Samarbeidets årsaker .....	103
13.9	Saken henlegges .....	103
13.9.1	Statsadvokaten og «den norske linje» .....	104
13.9.2	Sulengs kritikk av henleggelsen .....	105
14	Konklusjon .....	106
15	Referanseliste .....	109
15.1	Kilder .....	109
15.2	Bøker og artikler .....	109
15.3	Internettressurser .....	112
15.4	Sluttnoter .....	112

## Tabelloversikt

Tabell 13.1: Falcks oversikt over spedisjonsavdelingens årlige nettofortjeneste fra 1937 til 1944.....	79
Tabell 13.2: A/S Bergen Revisionsinstituts beregninger av spedisjonsavdelingens omsetning fra 1940 til 1945 i antall kroner fra 1940 til 1945.....	79
Tabell 13.3: Spedisjonsavdelingens nettofortjeneste fra 1940 til 1945 .....	80

## 2 Innledning

---

I Norges tid som okkupert under andre verdenskrig stod nordmenn overfor et vanskelig valg. På den ene siden måtte man samarbeide med den tyske militærmakten til en viss grad for at livet skulle kunne gå sin gang og befolkningen ikke bli skadelidende. Samtidig måtte man unngå å bistå fiendens krigshandlinger mot egne tropper, og derfor hjelpe okkupanten så lite som mulig. Slik var det, som distriktsjef i Milorg O. H. Langeland sa, «en bestemt grense for samarbeid med en okkupasjonsmakt som ikke må overskrides».<sup>1</sup>

Et omfattende *økonomisk* samarbeid oppstod mellom okkupanten og det norske næringslivet, samt nordmenn som arbeidet på tyske anlegg. Okkupanten hadde stort behov for tjenestene norske selskaper kunne tilby. Dette gjaldt særlig Det Bergenske Dampskibsselskab. I forkant av krigen var det Bergens største bedrift. Det hadde 52 skip i sitt eierskap, i tillegg til lektere, skuter og slepebåter. Det hadde 2 500 ansatte, deriblant 250 på verkstedet på Laksevågneset og 190 funksjonærer i hovedbygget på Bradbenken.<sup>2</sup> En av dets mange underavdelinger, spedisjonsavdelingen, hadde spesialmateriell for tungtransport og en toppmoderne bilpark. Samarbeidet som oppstod mellom Det Bergenske Dampskibsselskab og okkupasjonsmakten er temaet for denne oppgaven.

## 3 Problemstilling og avgrensning

---

Denne oppgaven var opprinnelig tenkt å være en komparativ undersøkelse av samarbeidet mellom okkupasjonsmakten og to bergenske selskaper fra ulike næringssektorer under andre verdenskrig. De var Det Bergenske Dampskibsselskab innen skipsfart, og Stoltz Röthing & Co innen bygg- og anlegg. Av praktiske hensyn har jeg valgt bort Stoltz for å kunne fokusere mer på BDS. Dette skyldes delvis at jeg ikke fikk tilgang til Stoltz' egne arkiver. Men hovedgrunnen er at jeg mener BDS hadde en mer interessant rolle under andre verdenskrig. For det første var selskapets virksomhet tettere knyttet til landets myndigheter, særlig skipsfartsdirektoratet. For det andre spilte det en sentral samfunnsmessig rolle. På grunn av Det Bergenske Dampskibsselskabs lange tradisjon med skipsfart til Nord-Norge, så selskapet det som sin plikt å opprettholde leveransene nordover da krigen kom, av hensyn til den norske sivilbefolkningen. Å fortsette denne virksomheten innebar imidlertid at selskapet også måtte frakte tysk personell og krigsmateriell. Selv om bygg- og anleggsbransjen også utførte arbeider som var viktige for sivilbefolkningen, kan ikke Stoltz Röthing & Co på langt nær sies å ha spilt en like sentral samfunnsrolle som Det Bergenske Dampskibsselskab. For det tredje

kunne BDS tilby tjenester av særlig betydning for okkupanten ved å være en del av den mangeartede logistikken som var helt avgjørende for Tysklands krigføring.

Oppgavens hovedproblemstilling lyder dermed som følger:

*Hvor omfattende var det økonomiske samarbeidet mellom den tyske okkupasjonsmakten og Det Bergenske Dampskibsselskab, representert ved direktør Thomas Scheen Falck jr.?*

Jeg vil forsøke å besvare problemstillingen ved å undersøke hvilke varer og tjenester som ble ytet for tyskerne, og hvor mye. Det er imidlertid begrenset hvor mye slik tallfesting kan hjelpe en å forstå fenomenet. Dersom en konstaterer at selskapet transporterte X antall tonn krigsviktig materiell for tyskerne, står en fremdeles igjen med spørsmål som: hvorfor påtok ledelsen seg oppdraget? Var tvang involvert? Hva var alternativene? Å plassere tidligere hendelser i deres kontekst er et grunnleggende metodisk prinsipp i alt seriøst historiefaglig arbeid, og helt avgjørende i et så sammensatt tema. Jeg ser det derfor som en naturlig del av besvarelsen å forsøke å gi et bilde av omstendighetene rundt samarbeidet som fant sted.

## 4 Begrepsavklaring

---

### 4.1 Samarbeidets ulike former

Gjennom oppgaven kommer jeg til å bruke begreper som trenger å bli presisert for å unngå uklarhet selv om mange av dem er alminnelige. For å begynne med det mest grunnleggende: hva er kollorasjon? Dette spørsmålet fortjener et fyldig svar, siden begrepet kan være vanskeligere å konseptualisere enn det ser ut som ved første øyekast. Det etymologiske opphavet er det latinske verbet *collaborare*, som betyr å samarbeide. Mens en kollaboratør i utgangspunktet simpelthen betyr 'en som samarbeider', brukes det i forbindelse med andre verdenskrig som en nedsettende betegnelse på personer som samarbeidet med den tyske okkupasjonsmakten.<sup>3</sup> På hvilke måter kunne dette samarbeidet utspille seg? Historiker Nina Kroglund har kategorisert slikt samarbeid ut fra hvilken samfunnsfære samarbeidet fant sted i. Definisjonen jeg bruker på økonomisk samarbeid er en av hennes fire hovedtyper. De tre andre er det administrative, politiske, ideologiske og økonomiske.<sup>4</sup> Det *administrative* ble utført av ansatte i stat og kommune for å sikre tilgang og produksjon av varer til befolkningen. Det *politiske* ble utført av folkevalgte representanter som etterkom okkupantens krav for å ivareta befolkningens interesser. Hjelpen NS fikk av Tyskland til å gjennomføre sitt partiprogram sees som *ideologisk*, og som en utilbørlig forlengelse av det politiske



samarbeidet. Det *økonomiske* samarbeidet var det som foregikk mellom norsk næringsliv og okkupanten, samt nordmenn som arbeidet på tyske anlegg.

Mens en slik inndeling kan være praktisk å arbeide ut fra, bør det nevnes at disse samarbeidsformene ikke alltid lar seg så lett skjematisk. En av grunnene er at ulike samfunnssfærer kan skilles av uklare grenser og flytende overganger, fremfor vanntette skott. Denne inndelingen fanger heller ikke opp den gjensidige påvirkningen mellom aktører som befinner seg i ulike samfunnssfærer. Se for eksempel på norske myndigheters rolle i å legitimere flere oppdrag som bedrifter gjorde for tyskerne. Blant annet gjorde Administrasjonsrådet det forbudt for selskaper å stanse driften uten å melde fra på forhånd, og opprettet en særtrygd for norske arbeidere på tyske arbeidsplasser.<sup>5</sup> Selv om mange arbeidsoppdrag strengt tatt foregikk mellom bedrifter og okkupanten, kan det derfor være misvisende å kalle det rent økonomisk samarbeid, fordi det ville være å overse myndighetenes rolle i å støtte opp under arbeidet. Flere forfattere har likevel brukt liknende inndelinger, uten presisere nøyaktig hvor skillelinjene mellom dem går.<sup>6</sup> Til tross for at Kroglunds inndeling er unøyaktig i noen tilfeller, ser jeg den som formålstjenlig for denne oppgaven fordi den viser hvor hovedfokuset mitt vil være.

Kroglunds kategorisering beskriver hovedsakelig *hvor* i samfunnet samarbeidet fant sted, men den sier lite om *hvorfor* det gjorde det. Årsakene til BDS' samarbeid med tyske myndigheter vil være et sentralt spørsmål i min besvarelse. Hva var så nordmenns motivasjon for å samarbeide med okkupanten? Også her var det vesentlige variasjoner, og stipendiat ved HL-senteret Øystein Hetland har laget en inndeling med motivasjonsfaktorene bak samarbeidet som utgangspunkt. Han skiller mellom ideologisk, intersemaksimerende, pragmatisk og tvangsbasert samarbeid. Det *ideologiske* sprang ut fra ens nazistiske overbevisning. Det *intersemaksimerende* ble utført for å forbedre ens egen eller egen gruppes posisjon. Motivasjonen bak det *pragmatiske* var at man så samarbeid som «det minste ondet», mens *tvangsbasert* samarbeid bunnet ut i trusler om represalier dersom man nektet.<sup>7</sup> I likhet med Kroglunds kategorier, er dette også en grovinndeling. Hensikten med å presentere disse samarbeidstypene er imidlertid ikke å lage en eksakt taksonomi over alle samarbeidsformene som oppstod, og plassere Det Bergenske Dampskibsselskabs ytelser for tyskerne innunder disse. Det ville ha vært en umulig oppgave. Historiker Stanley Hoffman mener at der under andre verdenskrig synes å ha vært like mange ulike former for kollaborasjon som der var kollaborasjonsutøvere.<sup>8</sup>

Derimot kan det være nyttig å gjenkjenne disse idealtypene. En vil kunne finne kombinasjoner av ulike motiver; for eksempel dersom en person utnyttet muligheten for profitt og forfremmelse, samtidig som frykten for represalier lå i bakhodet. Tyskerne brukte både 'pisk og gulrot' for å vinne nordmenns samarbeidsvilje. Hva som var BDS' motivasjon for å samarbeide, og hvorvidt samarbeidet viser likhetstrekk med idealtypene nevnt ovenfor, er et gjennomgående tema jeg vil diskutere underveis i teksten.

## 4.2 Samarbeid eller tvang?

Tvangsbasert samarbeid, den sistnevnte blant Hetlands kategorier, kan ved første øyekast synes å slå sammen to gjensidig utelukkende fenomen. Det grunnleggende spørsmålet melder seg – hvilke handlinger bør betegnes som samarbeid, i motsetning til tvungen samhandling? Et nøkkelaspekt vil være tilstedeværelsen av tvang i hvert tilfelle. Men skillet mellom tvang og frivillighet var ikke alltid lett å avgjøre.

Hva var alternativene til de norske bedriftene dersom de valgte å motsette seg okkupasjonskrav? Hva var konsekvensene ved å nekte? I mange tilfeller risikerte man represalier eller andre alvorlige konsekvenser. For deler av næringslivet ble Tyskland også den eneste mulige handelspartner etter invasjonen. Noen arbeidsgivere måtte velge mellom tomme ordrebøker eller tyske bestillingsoppdrag, og arbeidstakere mellom å arbeide for tyskerne eller være arbeidsløse.<sup>9</sup>

Et annet moment som kompliserer et slikt skille er vanskeligheten med å skille mellom arbeid i norsk eller tysk tjeneste. For eksempel fraktet hjemmeflåten tyske soldater og våpen langs kysten, men også mat og klær til kystfolket.<sup>10</sup> På noen områder sammenfalt også nordmennenes og tyskernes interesser; begge var for eksempel tjent med å opprettholde aktiviteten i næringslivet på fastlandet. Tvang og frivillighet var dermed ikke alltid gjensidig utelukkende eller et spørsmål om enten eller.

Flere historikere mener at kategoriene tvang og frivillighet mangler forklaringskraft fordi de gir et ufullstendig bilde av utfordringene man stod ovenfor i møte med okkupasjonsmakten. Historiker Lauritz Pettersen mener det heller ofte var et spørsmål om å 'tilpasse seg' i de nye situasjonene som man befant seg i etter den tyske invasjonen.<sup>11</sup> Men også tilpasningsbegrepet har sine mangler. Ordet 'tilpasning' sier lite om samhandling med okkupasjonsmakten. Siden okkupasjonsmakten og okkupert var gjensidig avhengig av hverandre, vil det med nødvendighet oppstå

en eller annen form for samhandling, og en okkupert befolkning kunne ikke 'tilpasse seg' isolert fra okkupanten.<sup>12</sup>

Med tanke på de ulike gradene av handlingsrom, tysk maktbruk, og følte eller reelle trusler, kan et mer utvidet samarbeidsbegrep være nyttig i forbindelse med dette emnet. Dethlefsen mener at de ulike motivene for samarbeid spente seg fra «det frivillige, ofte oppsøkende samarbeid, via det betingede til det påtvungne».<sup>13</sup> Han velger altså å bruke samarbeidsbegrepet selv når tvang var involvert. Videre mener han det var det «betingede samarbeidet» som kjennetegnet næringslivet. Man var avhengig av å holde «hjulene i gang», og betingelsen for at dette skulle la seg gjøre var å samarbeide med tyskerne.<sup>14</sup>

Av de grunnene jeg har nevnt over, mener jeg det ville ha blitt problematisk å lage en klar og entydig definisjon av skillet mellom tvang og frivillighet som resten av oppgaven skulle ha arbeidet utfra. I Norge har det tross alt ikke blitt enighet om hvor en slik grense skal gå, verken under eller etter okkupasjonen.<sup>15</sup> Selv synes jeg Hetlands forklaring av kollaborasjon er treffende uten å være for snever. Heller ikke hans definisjon hviler på en tvang- og frivillighetsdikotomi. Snarere beskrives kollaborasjon som et *spekter av samhandlingsrelasjoner* mellom okkupant og okkupert. Disse relasjonene kommer til ved at en dominant aktør (en stat) invaderer og befester et herredømme over et land. For det okkuperte landet vil samhandlingsrelasjonene i utgangspunktet være påtvungne. Samhandlingsrelasjonene vil også kjennetegnes av å være asymmetriske, på grunn av det skjeve maktforholdet mellom okkupant og okkupert.<sup>16</sup>

### 4.3 Andre begreper

Her er også andre begreper som fortjener en kort gjennomgang. Som Johs. Andenæs påpeker, har begrepet «landssviker» hatt en suggestiv makt som bør tas alvorlig. Hos noen kan det fremkalle et forestillingsbilde av en person som er kjøpt og betalt for å forråde sitt land. Ofte vil man få et annet bilde dersom en i stedet foretar en nøktern vurdering av det konkrete tilfelle. Med andre ord mener han at «faren for å dømme etter etiketten i stedet for etter innholdet ligger uhyggelig nær».<sup>17</sup> Jeg vil derfor understreke at jeg ikke bruker begrepet «økonomisk landssvik» i denne oppgaven for å betegne et arbeid som landsforræderi, men til å beskrive samarbeid med tyskerne som ble ansett som straffbart.

Et annet sentralt begrepspar er skillet mellom «tilbørlig» og «utilbørlig» arbeid for tyskerne. Dette er nært beslektet med tvang- og frivillighetsproblematikken, og opptrer ofte i

litteraturen om temaet. Som jeg vil komme nærmere inn på senere i oppgaven, hvilte nemlig mye av det juridiske grunnlaget for å straffe økonomisk virksomhet for fienden på dette begrepet. Ifølge landssvikanordningens § 2, punkt 3, var arbeidet for fienden utilbørlig (og derfor straffbart) hvis vedkommende hadde innledet det, gått inn for eller utvidet det uten å være tvunget til det, eller skaffet seg stor fortjeneste eller andre fordeler.<sup>18</sup> At skillet mellom tilbørlig og utilbørlig samarbeid var vanskelig å avgjøre i mange landssviksaker etter krigen skyldtes dermed ikke at terminologien var svak, men hvilke klassifiseringskriterier som skulle gjelde.

Jeg ser det som mest hensiktsmessig å definere okkupasjonsmakten som kun tyskere. Det kan være nærliggende å også la dette gjelde medlemmer av Nasjonal Samling, siden mange bidro aktivt til å nazifisere landet. Men som historiker Nina Kroglund påpeker samsvarte ikke tankegodset alltid med nazistenes holdninger, og heller ikke alle støttet den tyske invasjonen.<sup>19</sup> Hvis kriteriet er hvorvidt man hjalp okkupasjonsmakten, var store norske bedrifter dessuten viktigere støttespillere enn passive NS-medlemmer.

Et annet tilbakevendende begrep er «krigsviktig». Det kan løst defineres som varer og tjenester som brukes til militære formål. Kanonstillinger, bunkerser og festningsverk er umiskjennelige eksempler på dette. Mindre opplagt er varer en kanskje ellers forbinder med sivil bruk. Som en norsk skipper som ble etterforsket av politiet for å ha fraktet «krigsfornödenheter» for okkupanten med sitt fartøy, sa til politiet: «Jeg betrakter den fisk og sild som ble fisket opp her i landet viktigere for Hitlers krig enn de varer vi transporterte med 'Hundvågøy'».<sup>20</sup> Hvis et arbeid for fienden var krigsviktig, kunne det være et skjerpene element i straffeutmålingen. En av grunnene til det var at man ifølge folkeretten *ikke* var pliktig til å yte tjenester for okkupanten dersom det innebar såkalt «deltakelse i krigsoperasjoner mot fedrelandet». Hva slags arbeid som kvalifiserte til denne beskrivelsen kunne være vanskelig å fastslå, og ble flittig diskutert i rettsoppgjøret.

## 5 Metode og teori

---

En sentral metodisk utfordring i denne oppgaven er å isolere variablene som førte til samarbeid mellom okkupant og okkupert. Dersom en bedrift inngikk et samarbeid med tyskerne, hva var årsaken(e) til det? Skyldtes det tysk tvang, ønsker om fortjeneste, eller en helt annen, uforutsett faktor? Hvordan kan man fastslå hva som var avgjørende?

Som historiker Knut Kjeldstadli påpeker, risikerer man i slike tilfeller å ty til forklaringer som er såkalt «friksjonsfrie», og som ikke kan motbevise med mindre man klarer å finne en logisk brist eller mer kildemateriale.<sup>21</sup> Hovedproblemet skyldes for mange variabler og for få adskilte resultater til å beregne variablenes betydning. Man må derfor benytte den informasjonen man kan hente ut fra kilder til å knytte et utgangspunkt til et sluttresultat. For eksempel vil korrespondansen mellom en bedrift og den tyske militærmakten kunne indikere tilstedeværelsen av tvang og fortelle om forholdet mellom de to partene.

Et moment som fortjener å nevnes handler om negative kildebestemmelser. Mens positive kildebestemmelser dreier seg om hva en kilde forteller, handler negative kildebestemmelser om det som kilden unnlater å fortelle. Den generelle utfordringen blir: hvordan kan man vite om kilden utelater noe vesentlig? For å vite noe om dette må man ha grundig kjennskap til den historiske sammenhengen som kilden oppstod i.<sup>22</sup> Konkrete problemstillinger i forbindelse med mitt tema er for eksempel: hvordan kan man vite at det ikke mangler viktig informasjon i en bedrifts regnskaper, eller at ledelsen ikke har forsøkt å skjule noe? Poenget er ikke at jeg er mistenksom overfor selskapene jeg undersøker, men at manglende opplysninger kan være viktig informasjon i seg selv.

Slike usikkerhetsmomenter er viktige å ha i bakhodet før man konstaterer hva som var de avgjørende faktorene. Neste spørsmål er da hvordan disse generelle metodiske utfordringene gjør seg gjeldende i mitt konkrete kildearbeid.

## 6 Kilder

---

Hvilke kilder kan bidra til å besvare problemstillingen? En del av tjenestene norske selskaper ytet for tyskerne finnes i deres regnskapsoversikt og økonomiske statistikk fra okkupasjonstiden. Her finnes målbare og presise størrelser, men her er to hovedbegrensninger. For det første vil detaljrikheten variere, og tall kan ha gått tapt eller blitt utelatt. Private bedrifter har heller ikke meldeplikt til det norske arkivverket, i motsetning til offentlig virksomhet. Derfor er private kilder generelt færre og mindre tilgjengelige.

Hva angår Det Bergenske Dampskibsselskab (heretter «BDS»), er årsregnskapene for krigsårene 1940-1944 fritt tilgjengelig på Sjøfartsmuseet. Mye av dette kildematerialet er imidlertid rekonstruert på grunn av eksplosjonen i Vågen 20. april i 1944.<sup>23</sup> BDS ble hardt rammet av ulykken. I tillegg til at 27 av selskapets funksjonærer omkom, ble administrasjonsbygget på Bradbenken fullstendig ødelagt, med alle dets arkiver, bøker,

regnskap og korrespondanse med tyskerne.<sup>24</sup> Protokoller og papirer som lå oppbevart i direksjonens safe i hovedbygget ble kun delvis berget, og sterkt forkullet.<sup>25</sup> Mesteparten av vanskelighetene knyttet til manglende kildemateriell i denne oppgaven kan tilskrives denne tragiske enkelthendelsen under okkupasjonen.

Etter krigen ble imidlertid BDS' direktør Falck og dets spedisjonsavdeling<sup>26</sup> etterforsket for landssvik. Opplysninger herfra har vært svært nyttige for å kartlegge omfanget av og omstendighetene rundt deres samarbeid med okkupasjonsmakten. Bergen Politikammers dokumentmapper fra denne saken inneholder blant annet stenografiske vitneavhøringer, politirapporter, korrespondanse og statsadvokatens uttalelser. Dette saksmaterialet er en ypperlig kilde for min oppgave på flere måter. Temaet er ytterst relevant, og de mange vitneavhørene gjør det mulig å se saken fra flere sider. Selv om min problemstilling ikke handler om hvorvidt selskapet fortjente straff eller ikke, vil den informasjonen som påtalemyndigheten la frem for å overbevise statsadvokaten på dette punktet være svært nyttig.

Samtidig må man være bevisst på særlig to hovedutfordringer som gjør seg gjeldende med dette kildematerialet. En av dem er som nevnt mangelfulle arkiver. Dette gjorde politiets etterforskning vanskelig, siden det i stedet for å finne nøyaktige opplysninger fra selskapets egne arkiver måtte bruke spredte kilder av korrespondanse fra blant annet Nordags arkiver i Oslo og tyske tjenestesteder.

Den andre hovedutfordringen er pålitelighet. Flere vitneutsagn er gjensidig utelukkende ved at de motsier hverandre. En møter derfor den samme utfordringen som påtalemyndigheten stod ovenfor i denne saken, nemlig å måtte avgjøre hvem som snakker sant. Hvordan avgjør man hvilke vitner som er troverdige? Dette leder til et annet moment, nemlig at blant de avhørte personene var flere under etterforskning for landssvik. Disse personene vil derfor ha egeninteresse av å stille seg selv i best mulig lys overfor politiet, enten det er for å unngå negativ omtale<sup>27</sup>, minimere straff eller av andre grunner. Vitner som ikke avgir direkte usanne forklaringer, kan fortsatt være selektive med hvilke momenter som trekkes frem for å fremstille en selv eller andre på en fordelaktig måte.

Å avfeie påstander på bakgrunn av slike motiver kan imidlertid gå begge veier. Et relevant eksempel på dette fra etterforskningen, er påstander fra tysk hold om at Falck var tyskvennlig. Falck nektet for dette, i tråd med hva en burde forvente av en person som ble etterforsket for landssvik. Men tyske offiserer ventet også domfellelse, og ville i så måte stille seg selv i et

mindre lastverdig lys ved å fremstille Falck og andre fremtredende nordmenn som samarbeidsvillige.

Til slutt kan forklaringer også være misledende selv om vitnet uttaler seg i god tro, siden vedkommende simpelthen kan ha misoppfattet situasjonen det fortelles om.

Jeg vil understreke at det ikke var selskapet som helhet som ble etterforsket for landssvik. I stedet var det en av selskapets direktører, Thomas Scheen Falck jr. (1892-1972), og en av dets underavdelinger, spedisjonsavdelingen<sup>28</sup>, representert ved avdelingsleder Thorolf Schjøtt. Siden det er her kildene bidrar med mest informasjon, er også mitt hovedfokus rettet mot Falck og spedisjonsavdelingen.<sup>29</sup> Ideelt sett burde et samarbeid med tyskerne i en avgrenset del av BDS sees i forhold til selskapets helhetlige opptreden overfor okkupasjonsmakten. Men av ulike grunner har jeg ikke satt hele selskapet under lupen. Først og fremst er tilgang på kilder en begrensende faktor. En annen er arbeidsmengde; BDS var et stort selskap, og en komplett undersøkelse av hver leder og underavdeling ville ha blitt svært omfattende. Til slutt er det det økonomiske samarbeidet med okkupanten som er oppgavens hovedtema, og jeg har derfor prioritert de områdene der dette synes å ha funnet sted. Etter kildene å dømme var politiets mistanker om økonomisk landssvik begrenset til Falck og spedisjonsavdelingens virksomhet.<sup>30</sup>

Å undersøke to avgrensede deler av BDS er interessant fordi en får sett samarbeidet fra ulike vinkler. En får anledning til å se hvordan toppledelsens overordnede avgjørelser ble truffet, og hvordan de ble ført videre til lavere deler av selskapets organisasjonshierarki. Dette kan hjelpe å besvare spørsmål som hvordan samarbeidsavtalene ble inngått, og hvordan disse ble fulgt opp av avdelingsledere, funksjonærer og arbeidere i spedisjonsavdelingen.

## 7 Forskningsetikk

---

Nordmenns samhandling med okkupasjonsmakten under krigen er et ømtålig og kontroversielt tema. For dem som var involvert i samarbeid, kan offentliggjøring av sensitive opplysninger få irreversible følger for omdømme og ettermæle. Forskningsetiske hensyn må derfor tas på alvor. Jeg har tatt utgangspunkt i retningslinjene til De nasjonale forskningsetiske komiteene for samfunnsvitenskap, humaniora, juss og teologi fra januar 2013. I forbindelse med mitt arbeid er det hovedsakelig to sett med hensyn som må veies opp mot hverandre. Det ene er betydningen av fri forskning. Forskningsarbeid må oppfylle vitenskapelige kvalitetskrav, og bruke så nøyaktig informasjon som er nødvendig for at funn

skal kunne etterprøves. Det andre er personvern. Her er flere underaspekter, hvor de mest vesentlige er hensynet til:

- De som kan bli direkte berørt av at sensitive opplysninger blir offentliggjort. Dette kan for eksempel være opplysninger fra saksbehandlinger om personer i lederstillinger i selskapene jeg undersøker.
- Mulige virkninger på tredjepart som ikke er direkte inkludert i forskningen. Dette gjelder særlig i undersøkelser av små og gjennomsluktige miljøer, og kan for eksempel være familie, slekt, nære venner eller kollegaer av ledelsen eller ansatte i selskapene jeg undersøker.<sup>31</sup>
- Menneskers ettermæle, og prinsippet om at avdøde og etterlatte mennesker skal behandles med respekt.<sup>32</sup>
- Private interesser. Dersom en privat bedrift har legitime grunner til ikke å offentliggjøre opplysninger om seg selv, sine medlemmer og sine planer, skal det respekteres. Det samme gjelder hvis de nekter innsyn, siden de ikke er juridisk pålagt å gi opplysninger med mindre det finnes særegne lovbestemmelser.<sup>33</sup>

Hvilke hensyn bør veie tyngst i tilfeller hvor fri forskning og personvern kolliderer? Dersom informasjon om for eksempel forretningsavtaler mellom okkupasjonsmakten og en person eller bedrift offentliggjøres, kan dette bringe med seg potensiell skade for de involvertes omdømme. En mulig vei rundt dette problemet kunne være å anonymisere personer som var ansvarlige for avtalen. Men dette ville samtidig ha hindret andre i å etterprøve opplysningene, som igjen kunne ha gitt rom for spekulasjon og mistenkeliggjøring av uskyldige personer.

Om landssviksaker som er over 60 år gamle, skal det vurderes i hvert enkelttilfelle om taushetsplikten skal forlenges (jf. Forvaltningslovforskriften § 11). I min søknad om innsyn til Riksarkivet, fastslo riksarkivaren at saken mot Falck og BDS kunne betraktes som fritt tilgjengelig (jf. Forvaltningsloven § 13c, siste ledd).<sup>34</sup> Dette materialet er derfor ikke taushetsbelagt. Som Tore Pryser minner oss om, har de fleste landssviksaker vært allment kjent i sin samtid, og som vi skal se i neste avsnitt er betydelige deler av saksmaterialet blitt omtalt i offentlighet i avisartikler og andre utgivelser.<sup>35</sup> Selv om det fortsatt kan være belastende å få trukket frem sensitive opplysninger som har gått i glemmeboken siden etterkrigstiden, er denne informasjonen å betrakte som offentlig. Jeg er derfor ikke tilbakeholden med informasjon herfra.<sup>36</sup>



## 8 Forskningsstatus

---

«La oss likevel trekke et glemselens slør over denne ubehagelige delen av kommunens fortid». <sup>37</sup>

Det ovennevnte sitatet er fra historiker Anders Bjarne Fossens (1935-2013) tredje bind om Askøys historie, og viser at økonomisk samarbeid er et ømtålig tema. Hvordan omtales økonomisk samarbeid med okkupasjonsmakten i forskningslitteraturen? Det er relativt lite behandlet, særlig sett i forhold til den samlede mengden litteratur om andre verdenskrig i Norge. I 1993 kalte sosiolog Dag Ellingsen temaet for et «mørkt hull» i norsk historie. Siden da er det kommet få, men viktige tilskudd. I dette avsnittet har jeg laget en oversikt over relevante utgivelser. Jeg presenterer først sentrale utgivelser om temaet på landsbasis<sup>38</sup>, og behandler deretter det som har blitt skrevet om Bergensområdet.

### 8.1 Litteratur på landsbasis

Under krigen gav økonom Helge Krog (1889-1962) ut artikler som blant annet rettet skarpe anklager mot ledelsen av hjemmefronten, og av norske «industriherrer» som tjente stort på leveranser til tyskerne i løpet av krigen. I 1946 ble de gitt ut i bokform, hvor han også kritiserte hvor mildt industriledere ble behandlet i rettsoppgjøret. Bokens tittel, *6te kolonne? Om den norske storindustriens bidrag til Nazi-Tysklands krigføring*, er beskrivende for hans påstand.

En av hovedpåstandene er at Norges industri var svært krigsviktig for okkupanten, og at hjemmefrontledelsen ikke gjorde nok for å hindre tysk utnyttelse av det norske produksjonsapparatet. Tilgang til det norske industriapparatet var en av hovedgrunnene bak Tysklands invasjon, og mot slutten av krigen ble Norge deres hovedleverandør av krigsviktige råvarer. Historikere har avvist flere av Krogs teorier, men at norsk industri bidro betydelig til tyskernes krigføring har ikke blitt avkreftet.<sup>39</sup> Noen av Krogs påstander behandles i en senere utgivelse av Jan Didriksen.

I 1950 kom en utfyllende artikkel som inngikk i tredje bind av serien *Norges krig: 1940-1945*. Den er skrevet av professor i samfunnsøkonomi Erling Petersen, og handler om den norske økonomien under og i forkant av okkupasjonen. Temaet er økonomisk virksomhet generelt, samarbeid med tyskerne er derfor ikke i fokus og har fått svært liten omtale. Det er likevel verdt å merke seg at Petersen mener det var betydelig motstand i næringslivet, få profitører, og at man skal ha ønsket å holde andelen tyske leveranser så lav som mulig. To av Petersens

hovedpåstander, nemlig at det var stor motstand i næringslivet, og at det hovedsakelig begrenset seg til det første halvåret av okkupasjonen, er noe senere forfattere går bort fra.

I 1974 gav historiker Terje Valen ut *De tjente på krigen: Hjemmefronten og kapitalen*. Den står i sterk kontrast til Petersens artikkel, og er en kritikk av entreprenørkapitalen og bedrifter som “tjente gode penger på krigen”.<sup>40</sup> Valen kritiserer også den offentlige statistikken fra SSB fordi den gir et kunstig svartmalt bilde av den norske økonomien under okkupasjonen. Deler av næringslivet som vokste under perioden er utelatt fra utregningene, og Valen presenterer tall som viser markante økninger i næringsgrener som transport og særlig bygg- og anlegg, stigende aksjekurser, økende antall bedrifter, og nedgang i antall konkurser i forhold til femåret før okkupasjonen.<sup>41</sup> Alt i alt viser han at økonomien klarte seg særdeles godt, omstendighetene tatt i betraktning. Generelt fokuserer Valen på samarbeidsvilligheten til lederpersoner og fremstiller norske arbeidere som nærmest uskyldige ofre. Senere forfattere viser økonomisk samarbeid som mer allestedsnærværende, og som noe også arbeiderklassen tok stor del i.

Jan Didriksen var jurist og administrerende direktør i Industriforbundet<sup>42</sup> fra 1965 til 1982. Under krigen var han områdesjef for Milorg i 1941 og 1942 før han ble sendt til tysk konsentrasjonsleir. I 1987 utgav han boken *Industrien under hakekorset*. Industriforbundet spilte en viktig rolle for hele den norske industriens holdning og handlingsmønster, og boken er en kritisk beretning om forbundets virksomhet under okkupasjonen.<sup>43</sup> Han hevder at motstanden kom sent i industrien sammenliknet med resten av samfunnet, først og fremst fordi at Industriforbundet gikk lengre enn noen annen næringsorganisasjon i å føre en «pragmatisk anpassningspolitikk» med tyskerne.<sup>44</sup> Han behandler også noen av påstandene i Krogs bok, *6te kolonne-?*.

I boken *Krigsprofittørene og rettsoppgjøret* fra 1993 retter sosiolog Dag Ellingsen søkelyset mot hvordan økonomisk bistand til fienden ble behandlet i landssvikoppjøret. Han mener det var mange feiltrinn i straffeutmålingen, og at økonomiske landssvikere ble uforholdsmessig mildere straffet enn de såkalte politiske eller ideologiske landssvikere.<sup>45</sup> Han gir eksempler på flere selskaper som gjorde krigsviktig, omfattende og lønnsomt arbeid for tyskerne uten at det førte til streng straff. Næringslivet var ifølge Ellingsen en «motstandsfriske sone», særlig bygg- og anleggsbransjen.<sup>46</sup> Hovedforklaringen hans går ut på at det ikke fantes klare retningslinjer for hvordan bedriftene skulle handle overfor okkupasanten, da den legitime norske staten mistet kontroll over viktige områder.<sup>47</sup> Ved at næringslivet ikke opptrådte samlet fikk hver enkel

bedrift et sterkt insentiv for å ta tyske oppdrag fordi de risikerte nedskjæringer og tap hvis en annen bedrift ikke var like standhaftig.<sup>48</sup> Slik førte fravær av organisasjon og samhold til det han kaller “en alles kamp mot alle” og “moralsk ingenmannsland”.<sup>49</sup>

*Hitlers norske hjelpere* er skrevet av historiker Nina Drolsum Kroglund, og kom ut i 2010. Dette er den første boken som gir en generell beskrivelse av ulike typer samarbeid med okkupasjonsmakten i Norge. Heller ikke Kroglund viser til noen samlet motstand i næringslivet. Det økonomiske samarbeidet fremstilles som omfattende og utbredt – noe et tverrsnitt av befolkningen tok del i.<sup>50</sup> Grunnene til det er sammensatte. Hun trekker inn forklaringer som arbeidsledighet, ønsket om å opprettholde den norske økonomien, at det var lønnsomt å arbeide for tyskerne, og at bedrifter fikk grønt lys til å inngå samarbeid fra norske myndigheter som fremdeles holdt til i landet.<sup>51</sup>

Litteraturen jeg har nevnt så langt har handlet om fastlandet. Hva med økonomisk samarbeid i den norske handelsflåten? I 1992 kom fembindsverket *Handelsflåten i krig 1939-1945*. Det femte bindet er skrevet av historiker Lauritz Pettersen, og handler om hjemmeflåten under krigen. Her skriver han utfyllende om hvordan handelsflåten handlet overfor okkupasjonsmakten, og gir detaljrike beskrivelser av forhandlinger mellom flåtens representanter og tyskerne. Pettersen mener at hjemmeflåten generelt, og dens representanter i Rederforbundet spesielt, var mer motstandsvillige enn resten av næringslivet.<sup>52</sup> Til tross for at tyskerne lokket med penger og kom med trusler, tvang, vold og tortur, skal rederne ha beholdt motstandsviljen.<sup>53</sup> Det samarbeidet som fant sted skal derfor ha holdt seg rundt et «nødvendig minimum». Hvorfor motstanden var sterkere her enn i næringslivet på fastlandet tar ikke Pettersen stilling til, men han utelukker ikke at det kan ha noe å si at produksjonsutstyret befant seg under britisk kontroll.<sup>54</sup>

## 8.2 Litteratur om Bergensområdet

Hittil har det ikke blitt utgitt noen bøker med økonomisk samarbeid i Bergensområdet generelt som hovedtema. I stedet kan litteratur om dette emnet grovt sett deles i to grupper: avsnitt om Bergen i noen av bøkene jeg har nevnt ovenfor, og kapitler eller avsnitt om samarbeid i næringslivet i lokalhistoriske om bøger Bergen under andre verdenskrig.

Fjerde bind av *Bergen bys historie* er skrevet av historikerne Anders Bjarne Fossen og Tore Grønlie. Her skriver de utfyllende om blant annet næringslivet, forvaltning og nyordning i Bergen under krigen. Også Tim Greve dekker disse emnene i sin bok «Bergen i krig» fra

1979. Han hadde magistergrad i statsvitenskap, og var blant annet presseformann og diplomat.

*Det hendte i Bergen* er skrevet av ordføreren i Bergen under krigen, Asbjørn Stensaker. Han forteller blant annet om hvilke handlingsvalg han stod ovenfor mot tyskerne, og om hvorfor han valgte å fortsette som ordfører etter invasjonen og frem til 28. mars 1942.

Heinrich Christen ledet tyskernes sivile styre av Vestlandet og i Trøndelag. I 2009 ble hans dagbøker fra krigen publisert i bokform med tittelen *Okkupantens dagbok*, og inneholder hans betraktninger om dagliglivet under okkupasjonen.

Det har kommet flere utgivelser om BDS. I 1951 kom et jubileumsskrift til selskapets hundreårsdag skrevet av sosialøkonom Wilhelm Keilhau<sup>55</sup>. I 1993 skrev journalist og forfatter Dag Bakka Jr «Bergenske. Byen og selskapet». Begge disse verkene handler om selskapets historie i sin helhet, og økonomisk samarbeid med tyskerne under krigen blir viet liten oppmerksomhet.

Derimot var forfatter og radiolærer ved sjømannsskolen, Rolf Suleng, en av Bergenske-sakens ivrigste kritikere. I 1948 skrev han en artikkelserie i den kommunistiske bergensavisen *Arbeidet*, som i 1949 ble utgitt samlet i form av to hefter, *Aktstykker av landssvikoppjøret. Bergenske-saken med kommentarer*. Senere, i 2006, hadde også Bergens Tidende en artikkelserie om BDS' samarbeid med okkupanten, skrevet av Terje Valestrand. Det bør også nevnes at to elever ved Bergen Katedralskole, Håvard Dingen og Benjamin Aanes, i 2013 vant Holbergprisen for sin oppgave om BDS under andre verdenskrig: *Norske helter eller landssvikere?*<sup>56</sup>

Før jeg behandler undersøkelsen av Falck og BDS sitt samarbeid med okkupanten, er det nødvendig å besvare noen grunnleggende spørsmål om konteksten det inngikk i. De neste to kapitlene er derfor bakgrunnskapitler som først behandler de politiske og økonomiske forhold under okkupasjonen, og deretter de juridiske bestemmelsene vedrørende økonomisk samhandling mellom okkupant og okkupert.

## 9 Historisk bakgrunn: de politiske og økonomiske rammene

---

Dette kapitlet er ment å gi den bakgrunnsforståelsen jeg anser som nødvendig for å kunne plassere BDS' samarbeid en større sammenheng. Jeg har valgt å legge vekt på de økonomiske og politiske forholdene i Norge, og hvordan de påvirket relasjonene mellom okkupasjonsmakten og det norske næringslivet. Hva kjennetegnet de økonomiske forholdene i Norge før krigen, og hvordan endret disse seg med den tyske invasjonen? Hva var tyskernes planer for det norske næringslivet, og hvordan forsøkte de å realisere dem? De norske myndighetene som ble igjen i landet måtte ta stilling til tyskernes krav. For dem var det store spørsmålet: i hvor stor utstrekning skulle man samarbeide med okkupasjonsmakten? Etter å vist beslutningene som ble truffet av sentralmyndighetene i Oslo, vil jeg rette blikket mot Bergen, og vise hvordan næringslivet og lokale myndigheter her håndterte situasjonen.

### 9.1 Norges økonomi før okkupasjonen

Under verdensdepresjonen i begynnelsen av 1930-årene, opplevde Norge en tydelig nedgang i bruttonasjonalprodukt, industriproduksjon, utenrikshandel, og pris- og investeringsnivå. Arbeidsledigheten steg til rundt 11 prosent, og mange led sosial nød. Riktignok slapp Norge billigere unna enn verdensøkonomien som helhet.<sup>57</sup> Men selv om virkningene i Norge var relativt milde, var de sterke nok til å påvirke økonomisk tankegang under krigen. Lærdommen var at man til enhver pris måtte unngå massearbeidsledighet, noe man under okkupasjonen sterkt ville forhindre.<sup>58</sup>

Nedgangen var kortvarig. I 1934 nådde økonomien sitt gamle aktivitetsnivå, og de påfølgende årene så en oppsving uten tidligere sidestykke. Hovedbidragsytere synes å ha vært skipsfarten og eksportnæringen. Den norske handelsflåten opplevde en imponerende vekst og doblet seg i størrelse fra 1923 til 1939.<sup>59</sup> Ved krigsutbruddet var den verdens fjerde største og utgjorde 18 prosent av verdens tankerskipflåte. Den norske handelsflåten kom i løpet av krigen til å bli av avgjørende betydning for Storbritannia, og det viktigste bidraget til de alliertes krigføring.<sup>60</sup>

Den økonomiske veksten i forkant av andre verdenskrig var dermed sterkt knyttet til utenlandske markeder. Blant de europeiske økonomiene var den norske minst selvforsynt og mest avhengig av oversjøisk handel.<sup>61</sup> Siden våren 1933 hadde den også vært tilknyttet sterling-området.<sup>62</sup> Som vi skal se, harmoniserte disse egenskapene ved Norges økonomi svært lite med tyskernes planer for landet. En annen uheldig forutsetning var at erfaringene

fra første verdenskrig var mistilpasset. Her hadde Norges situasjon vært nøytralitet og noe isolasjon, mens under andre verdenskrig fikk man en langvarig okkupasjon med full utnyttelse av produksjonsapparatet.<sup>63</sup>

Om den økonomiske veksten før krigen virket til nordmenns fordel da landet ble invadert, er omdiskutert.<sup>64</sup> Men den kan sies at å ha vært en blandet velsignelse, siden den både kom Norge og Nazi-Tyskland til gode.

## 9.2 Tysklands økonomiske planer for Norge

I forkant av andre verdenskrig forstod man at å mobilisere næringslivet var like viktig for et lands krigføring som å mobilisere væpnede styrker.<sup>65</sup> Petersen forklarer: «[...] *selv det mest selvopoffrende heltemot blir uten betydning hvis ikke de tekniske betingelser og det tekniske utstyr er tilstrekkelig. Derfor er det ikke en tom frase at det er produksjonsinnsatsen som er det egentlig avgjørende i en moderne krig [...]*».<sup>66</sup> En essensiell del av tyskernes krigføring var derfor å utnytte næringslivet i de okkuperte land, inkludert Norge. For tysk ledelse hadde dette høyere prioritet enn å gjøre nordmenn til nasjonalsosialister.<sup>67</sup>

Norge var helt klart et viktig militært mål for Tyskland, blant annet fordi en eventuell alliert invasjon av Norge ville gjøre det mulig å angripe Tyskland via dets sårbare områder ved Østersjøen.<sup>68</sup> Krog poengterer imidlertid at en langvarig okkupasjon med over 300 000 soldater av et land med en så langstrakt geografi som Norge, er så kostbar at selv hensynsløs utplyndring ikke ville ha dekket en brøkdel av utgiftene.<sup>69</sup> Dette er et poeng som er verdt å nevne, selv om tyskerne ikke trodde på forhånd at okkupasjonen kom til å være langvarig, og at de strategiske fordelene med å kontrollere dette området også kunne gi andre økonomiske gevinster. Selv er jeg skeptisk til Krogs påstand om at Norges industri og råvarer var så viktige for tyskerne at militær kontroll havnet i andre rekke. Men om de opprinnelige motivene for å invadere Norge var av militærstrategisk art, synes det sikkert at industrielle og krigsøkonomiske målsetninger også ble fort inkludert i planene.<sup>70</sup> 2. april 1940 sendte tysk overkommando et skriv til det tyske utenriksdepartement angående besetningen av Danmark og Norge, hvor det stod at «Norsk industri er [...] av ganske særlig betydning for tysk rustningsindustri. Dens produksjon må derfor på hurtigst måte [...] tilføres tysk rustningsindustri».<sup>71</sup>

I Hitlers Førerbefaling av 18. april 1940 skulle man gå frem forskjellig i Norge og Danmark for å oppnå dette. Utnyttelsen av næringslivet i Danmark skulle basere seg på frivillige

kontrakter med danske bedrifter, mens Norge var å betrakte som et fiendeland. Men som Andenæs påpeker, kom tyskerne i praksis til å gå inn for frivillige samarbeidsavtaler også med norske bedrifter.<sup>72</sup>

Norge skulle ikke bare gi kortsiktige bidrag til tysk krigføring. På lengre sikt skulle landet innlemmes i det fremtidige tyske *grossraumwirtschaft*. Dette var et tyskleidet økonomisk system hvis mål var å gjøre Europa økonomisk selvstendig og forsyningsmessig uavhengig. De europeiske landene skulle tildeles ulike økonomiske oppgaver; for eksempel skulle industriell produksjon foregå i tyske industriområder, mens perifere områder skulle levere råstoffer og matvarer.<sup>73</sup> Vi har sett at noen av trekkene ved den norske økonomien før krigen var avhengighet til utenlandske markeder, lav grad av selvforsyning, og tilknytning til sterling-området. Disse egenskapene stemte så dårlig overens med tyskernes økonomiske planer, at historiker Alan Milward hevder ingen land var vanskeligere å inkorporere i det tyske *grossraumwirtschaft*. Norges spesialiserte rolle i internasjonal økonomi ble kritisert av fascistiske økonomer, hvis planer ofte pekte i motsatt retning.<sup>74</sup> Tyskernes målsetninger var sammensatte og ofte motstridende, men gikk blant annet ut på å øke råvareproduksjon, samt gjøre landet mer selvforsynt og mindre avhengig av matvareimport.<sup>75</sup> Tysk økonomisk politikk i Norge gikk i betydelig grad ut på å forme landets næringsliv etter deres fremtidige modell. Men selv om disse langsiktige målsetningene aldri ble formelt skrinlagt, måtte de i økende grad vike for kortsiktige militære formål i løpet av krigen, særlig fra våren 1942 og utover.<sup>76</sup>

### 9.3 Invasjonen og den norske økonomien

Invasjonen fikk umiddelbare og omfattende konsekvenser for økonomien. I *Reichskommissariat Norwegen* skriver Robert Bohn om de samfunnsøkonomiske påkjenningene. Det store antallet tyske soldater som i løpet av kort tid inntok landet ble en ekstrem belastning, og Wehrmacht trakk i gjennomsnitt 200 millioner kroner i måneden fra Norges Bank. Bohn hevder at Norge ble pålagt de tyngste økonomiske byrder per innbygger av alle de tyskokkuperte landene i Europa.<sup>77</sup>

Videre ble utenrikshandelen sterkt redusert og fikk endret sammensetning. Norge hadde lenge vært sterkt avhengig av utenlandsk handel vestover. Ved invasjonen ble denne forbindelsen brått avkuttet, og utenrikshandelen sank til 1/5 av det tidligere normalnivået.<sup>78</sup> Norge var fortsatt avhengig av vareimport, og Tyskland stod igjen som eneste store tilgjengelige handelspartner. Resultatet ble et omfattende varebytte som hovedsakelig bestod av norsk fisk,

tremasse, metaller og elektrokjemiske produkter mot tysk olje, kull og korn.<sup>79</sup> Men Tysklands økonomiske utbytte av okkupasjonen av Norge bør ikke overdrives. I de første årene ble mer varer sendt fra Tyskland til Norge enn motsatt vei. Norge var dessuten avhengig av å importere mat, dyrefôr og drivstoff. Disse varene, som i utgangspunktet var mangelvare for den tyske krigsøkonomien, måtte tilføres fra Tyskland eller tyskokkuperte områder.<sup>80</sup> Men Norge ble likevel en viktig råvareprodusent for Tyskland under krigen, og leverte blant annet store mengder kobber, svovel, aluminium og ferrolegeringer.<sup>81</sup> Alle disse tilførslene var viktige for tyskerne fra første stund, men de skal ha blitt enda viktigere etter hvert som Tyskland fikk stadig færre utenlandske råstofftilførsler i løpet av krigen.<sup>82</sup>

Okkupanten hadde storstilte planer for utbygging av aluminiumsindustrien i Norge. Milward hevder at dette var Tysklands viktigste økonomiske enkeltprosjekt i hele Vest-Europa.<sup>83</sup> Å produsere aluminium var kraftkrevende, og Norge hadde mye vannkraft, noe tyskerne manglet. Samtidig hadde Norge mistet tilgangen til nødvendige råvarer som oksid og bauxitt, noe tyskerne hadde mye av.<sup>84</sup> Tyskerne hadde behov for å mangedoble norsk aluminiumsproduksjon både til kortsiktige krigsviktige formål (for eksempel bygging av militærfly) og til langsiktige industrielle målsetninger. Disse planene skulle iverksettes av Nordag (Nordische Aluminium Gesellschaft).<sup>85</sup> Som vi skal se, oppstod et mangeartet samarbeid mellom BDS og Nordags avdeling i Bergen under okkupasjonen.

Til tross for tyskernes maktovertak, fantes det begrensninger på hvor mye de kunne utnytte norsk produksjon. Hvis okkupanten åpent beslaglegger alle varer og tjenester den trenger, vil motstandsviljen øke i den okkuperte befolkningen. Egentlig var det nettopp dette Tyskland gjorde, men det ble kamouflert ved å bruke det Petersen kaller «pengeillusjonen».<sup>86</sup> Fordi okkupanten har kontroll med seddelpressen, kan den trykke nærmest ubegrensede mengder penger. I tyskernes tilfelle kostet det 13 øre å trykke 1000 kroner i sedler i Norges Bank.<sup>87</sup> Dette er hovedgrunnen til at tyskerne kunne tilby høye lønninger - i 1941 var den gjennomsnittlige timelønnen i norsk industri 1,97 kroner, mens med tyskernes akkordlønn kunne man få 2,28 kroner.<sup>88</sup> Men at det ble mer penger i omløp gjorde ingenting med krigens vareknapphet. Det ble derfor mange sedler i forhold til varetilgang, eller kortere sagt: mer penger, men lite å bruke dem på. Selv om dette ikke gir noen gevinst for samfunnet som helhet, kan det skape en illusjon hos den enkelte lønsmottaker om at arbeidsinnsatsen var bedre betalt enn den i virkeligheten var.<sup>89</sup>



Før jeg ser på situasjonen i næringslivet under okkupasjonen, vil jeg rette blikket mot de gjenværende norske myndighetene. Kort tid etter invasjonen ble det opprettet et Administrasjonsråd. Selv om rådet ble avvirket under 5 måneder etter opprettelsen, la det føringer i forholdet mellom næringslivet og okkupanten som i stor grad vedvarte under hele okkupasjonen. Hvorfor ble dette rådet opprettet, og hvordan stilte det seg til samarbeid med tyskerne?

#### 9.4 Administrasjonsrådet og samarbeidslinjen

Under invasjonen etablerte tyskerne raskt militær kontroll over viktige norske holdepunkter, men de politiske planene her var mindre vellykkede. Kongen og regjeringen unngikk tysk fangenskap, og nektet deres krav.<sup>90</sup> Fra norsk hold rådet det stor forvirring ved invasjonen. Landets politiske og militære ledere var uforberedt. Fra politisk hold kom det ingen offentlige uttalelser om det var krigs- eller fredstilstand, og heller ingen ordre om full mobilisering mot tyskerne.<sup>91</sup> Ytterligere forvirring ble det da Quisling, samtidig som tyske soldater marsjerte i gatene i flere norske store byer, erklærte sitt statskupp. Quisling hadde ingen støtte eller tillit i den norske befolkningen. Tyskerne ønsket på sin side ro og orden i de besatte områdene. Slik ble det i både nordmenns og tyskernes interesse å kvitte seg med Quisling (om enn bare inntil videre for tyskernes del), og heller opprette et styre som kunne sørge for rolige forhold.<sup>92</sup> I løpet av kort tid kom et slikt initiativ fra tyskernes sendemann Bräuer, og fra norske dommere i høyesterett og ledere i næringsliv og forvaltning. Administrasjonsrådet ble dermed opprettet 15. april 1940 som et forretningsministerium<sup>93</sup> som skulle administrere områdene innenfor okkupasjonsmaktens kontroll. Ved siden av å sikre ro og orden, var hovedprioriteringen til rådet å opprettholde arbeidslivet.<sup>94</sup>

Regjeringen anerkjente ikke rådet som noe annet enn et nødsorgan, og 17. april sa kongen i en tale at det ikke hadde grunnlag i norsk lov.<sup>95</sup> Med kongen og regjeringen på flukt oppstod et maktvakuum som Administrasjonsrådet ikke kunne fylle. Dermed sendte Hitler Reichskommissar Josef Terboven til Oslo. Han skulle være tyskernes øverste leder for det sivile styret, og skulle styre landet delvis gjennom Administrasjonsrådet og delvis gjennom egne organer.<sup>96</sup>

Ved å opprette Administrasjonsrådet fikk man først og fremst fjernet Quisling, og sørget for relativt fredelige levetilstander i okkuperte områder. En slik løsning ble også foretrukket fremfor et rent tysk styre (protektorat). Men Administrasjonsrådets mål om å holde den norske økonomien i gang innebar mange tiltak som medførte nært samarbeid med tyskerne. 3.

Mai 1940 opprettet rådet underkomiteen Nemda for Industri og Omsetning, hvis hensikt var å få næringslivet i gang igjen etter invasjonen. Blant annet gjorde Nemda det ulovlig for firmaer å stanse driften uten å melde ifra. Det gav også tyskerne en systematisk kartlegging over hvilke varer den norske industrien kunne produsere, og hvor mye. Disse og flere tiltak gjorde at nemnda lyktes i å få i gang næringslivet.<sup>97</sup> Didriksen understreker at samarbeidsavtalene sikret Norge «livsviktige» forsyninger av blant annet kull, koks, stål og jern. Men de førte også til at tyskerne kom raskt i gang med å utnytte det norske næringslivet til sin krigføring.<sup>98</sup>

Senere innledet Administrasjonsrådet også opprettelsen av Tysk Handelskammer i Norge i november 1940. Planen var å fremme handel mellom Norge og Tyskland, og å knytte kontakter mellom ledere i norsk og tysk næringsliv. Også denne organisasjonen var vellykket i så måte. Allerede ved starten søkte 475 bedrifter om medlemskap, og i løpet av okkupasjonen fikk det 1 300 norske medlemmer. De fleste store norske næringsorganisasjoner meldte seg inn, både fra industrien og fra andre deler av næringslivet.<sup>99</sup> Etter at Norges Rederforbund meldte seg inn, ble også Falck medlem av handelskammerets representantskap på grunn av BDS' skipsfartsvirksomhet til Tyskland.<sup>100</sup>

Det som derimot er sikkert, er at virksomheten til både Nemda for Industri og Omsetning og Tysk Handelskammer bidro til å legitimere arbeid for tyskerne. En side ved slik samhandling er de konkrete varer og tjenester som kom okkupasjonsmakten til gode. En annen side er signaleffekten ved disse avtalene, som i praksis legaliserte arbeid som hjalp okkupantens krigføring. Ved å opprette et Administrasjonsråd samarbeidet man med fienden samtidig som kamper pågikk i store deler av landet, og rådets samarbeidslinje gjorde grensen mellom hva som var tillatelig og utillatelig arbeid for tyskerne uklar.<sup>101</sup> På grunn av dette har Administrasjonsrådet blitt beskyldt av mange for å ha gått for langt i å samarbeide med tyskerne. Krog er særlig krass i sin kritikk, og sier at rådet fra første stund var et «redskap for fienden».<sup>102</sup> Men samtidig er det bred enighet i mitt litteraturutvalg om at det tidlig i okkupasjonen var mye forvirring og usikkerhet i spørsmålet om samhandling med tyskerne. Ønsket om ro og orden var ikke forbeholdt Administrasjonsrådet, og samarbeidslinjen rådet fulgte var langt fra unik. Greve minner om at det ikke finnes et eneste eksempel på at offentlige norske myndigheter i okkuperte områder *ikke* gikk inn for å få i gang arbeidslivet.<sup>103</sup> Slik ble tilstandene i kjølvannet av invasjonen beskrevet av Undersøkelseskommissjonen<sup>104</sup> av 1945: «Den som nå vil klandre Administrasjonsrådet for dets opptreden, kommer samtidig til å rette sin kritikk mot hele det norske folks holdning

våren og sommeren 1940, mot alle politiske partier, mot alle samfunnsklasser, mot folkets ledere og mot den store masse».<sup>105</sup>

## 9.5 Samarbeidslinjen brytes

Etter den norske kapitulasjonen 10. juni 1940 var Administrasjonsrådets rolle utspilt. Terboven mottok instruksjoner fra Hitler om at norske organer skulle danne en legitim og suveren regjering som kunne erstatte kongen og regjeringen Nygaardsvold, og som kunne inngå fredsavtale med Tyskland. Ledende norske politikere, embetsmenn og bedriftsledere ble kalt inn til forhandlinger med tyske myndigheter om å danne en ny regjering, eller et «riksråd».<sup>106</sup> Disse riksrådsforhandlingene pågikk i juni og september 1940. Tyskerne krevde blant annet at Nygaardsvold-regjeringen skulle avsettes, at kongen skulle gå av, og at Stortinget utnevnte en regjering med flere tyskvennlige statsråder. Under press gikk Stortingets presidentskap med på disse kravene, under forutsetningen at Quisling skulle holdes unna norsk politikk. Men kongen og regjeringen nektet presidentskapets anmodning om å abdisere.<sup>107</sup>

I september 1940 mottok Terboven så nye krav fra Hitler. Blant dem var at Quisling skulle ha en sentral rolle i norsk politikk, og at NS skulle bli statsbærende parti.<sup>108</sup> Samtidig som Terboven skulle fortsette i sin stilling som Reichskommissar, skulle den nye regjeringen utnevnes på en så lovgyldig måte som mulig, for deretter å forberede Quislings maktovertakelse. Stortingets representanter gikk langt i å imøtekomme de nye kravene, men forhandlingene sprakk 18. september, og tyskerne måtte velge en annen løsning.<sup>109</sup>

25. september 1940 ble Administrasjonsrådet nedlagt og erstattet av en kommissarisk regjering. Den bestod av 13 statsråder som var utnevnt av Terboven, og som styrte hvert sitt område på vegne av rikskommissæren. I sin velkjente tale erklærte Terboven at NS ble landets eneste tillatte parti: «For en fremtidig nasjonal norsk løsning [...] gis det nå bare en vei, og denne fører over Nasjonal Samling».<sup>110</sup> Med dette ble forhandlingslinjen brutt, og nordmenn fikk et klarere valg – konge, regjering og motstand, eller Terboven, NS og Tyskland. I likhet med tyskernes planer for riksrådet, var den kommissariske regjeringen en midlertidig ordning, et mellomstadium som skulle forberede NS' endelige maktovertakelse.<sup>111</sup> Men selv om dette styringssettet gjennomgikk formelle endringer, beholdt det sin hovedform ut okkupasjonen.<sup>112</sup>

## 9.6 Samarbeidet i næringslivet fortsetter

Etter 25. september 1940 ble motstanden mot okkupasjonsmakten trappet opp i Norge. Som flere forfattere har påpekt, fortsatte imidlertid samarbeidet med tyskerne på det økonomiske området i stor grad som før.<sup>113</sup> Men utviklingen innenfor de ulike delene av næringslivet var ikke identisk. Her vil jeg se på de to sektorene jeg anser som mest relevant for oppgaven, nemlig bygg- og anlegg og skipsfart.

Bygg- og anleggssektoren fikk særlig vekst; antallet arbeidere i denne bransjen økte fra 69 000 ansatte i 1939 til 120 000 i 1940, nådde et toppunkt på 147 000 i 1941, og hadde fortsatt 100 000 i 1944.<sup>114</sup> Hvorfor et slikt oppsving i denne sektoren? Mens grunnene til de enkelte bygningsoppdragene vil variere, lar den underliggende hovedårsaken seg lett forklare: okkupasjonsmaktens enorme etterspørsel. De mellom 400-500 000 soldatene i landet trengte blant annet brakker, havner, ammunisjonslagre, festninger, bedre flyplasser og bedre veinett.<sup>115</sup> Denne utbyggingen ble ikke bare prioritert for å gi soldater tak over hodet, men for å fortsette den militære ekspansjonen. Å bygge ut festningsverk ville gjøre tyskerne i stand til å forsvare landet med samme militære beredskap, men med færre soldater. Byggeprosjektene var dermed et ledd i Hitlers planer om å frigjøre tysk personell fra vestlige okkuperte områder, så de kunne brukes i felttoget østover.<sup>116</sup> Den opprinnelige planen var å redusere styrkeantallet med 40prosent, men etter det britiske raidet på Svølvær 4. mars 1941, prioriterte tyskerne å gjøre landet mindre sårbart for slike angrep. Dette ble først og fremst gjort ved å ruste opp kystforsvaret, men også ved å utbygge infrastruktur som vei og jernbane.<sup>117</sup> Senere skal vi se hvordan BDS tok del i denne utbyggingen ved å frakte sement for tysk overkommando.

Også andre sektorer vokste under okkupasjonen.<sup>118</sup> Men et unntak fra denne veksten var skipsfarten, eller nærmere bestemt hjemmeflåten<sup>119</sup>. Da kampene i Norge var over i juni 1940, befant omtrent 15 prosent den norske handelsflåtens tonnasje seg i tyskkontrollerte områder. Mange av disse 83 fartøyene ble tvunget til å frakte tyske tropper og materiell for Nordag, Organisation Todt, Transportflotte Speer, og andre tyske avdelinger.<sup>120</sup> Også BDS sine skip ble satt til slike oppdrag, siden store deler av selskapets tonnasje ble en del av hjemmeflåten. Transporten ble enten utført av norske mannskaper, eller ved at okkupanten beslagla fartøyer og gav dem tysk besetning. Ifølge Pettersen opplevde hjemmeflåten størst tilbakegang etter 1941 blant alle næringene, og var kjennetegnet av lav utnyttelse av kapasitet og

arbeidskraft.<sup>121</sup> Hjemmeflåten skal også ha vært mer motstandsvillig enn resten av næringslivet.<sup>122</sup>

I motsetning til hva en kan få inntrykk av i Valens *De tjente på krigen*, kom ikke initiativet til økonomisk samarbeid bare fra næringslivsledere eller det sosioøkonomiske toppsjiktet. Heller ikke arbeiderklassen viste mye motstand, påpeker Andenæs. I den grad arbeidsledighet i næringslivet hadde vært et problem tidligere, ble situasjonen nå motsatt; i noen distrikter strømmet det så mange arbeidere til tyske anlegg det ble vanskelig å beholde nok arbeidskraft til jordbruket.<sup>123</sup> I firebindsverket *Arbeiderbevegelsens historie i Norge* skriver Pryser at det kom til å gå utover arbeiderpartiets velgergrunnlag dersom tyskerarbeiderne skulle bli fratatt stemmeretten som straff etter krigen.<sup>124</sup>

Først senere i krigsårene skal bredere lag av befolkningen ha avstått fra å arbeide for tyskerne. Et eksempel på at okkupasjonsmakten så seg nødt til å stramme grepet, var tvangsloven om «alminnelig nasjonal arbeidsinnsats» som ble innført 22. februar 1943, da alle krefter måtte mobiliseres etter nederlaget ved Stalingrad.<sup>125</sup> Grunnene til at samarbeidet avtok var sannsynligvis flere. Pettersen legger vekt på nordmenns misnøye med økende tysk maktbruk. Men Ellingsen minner også om at Tyskland sluttet å være en attraktiv handelspartner etter hvert som krigslykken snudde. Han advarer derfor mot å bruke nasjonalt sinnelag som eneste forklaring, siden fornuftige tilpasninger til markedet virket i samme retning.<sup>126</sup> Selv om samarbeidet avtok, ble det aldri en rådende holdning at all økonomisk forbindelse med tyskerne burde opphøre, eller at alle offentlige tjenestemenn burde avtre.<sup>127</sup>

## 9.7 Bergen

Hva var så vanskelighetene for det bergenske næringslivet under okkupasjonen, og hvordan forsøkte man å løse dem? Hvordan stilte de lokale myndighetene i Bergen seg til økonomisk samarbeid, sammenliknet med den sentrale administrasjonen i Oslo?

Byens førkrigshistorie er et interessant sted å begynne, og Fossen og Grønlie forklarer hvordan Bergen som handelsby har hatt forbindelser til både Tyskland og vestlige land før krigen, særlig Storbritannia.<sup>128</sup> Tilknytningene vestover var særlig sterke. Her var faste dampskipsruter, kort vei over Nordsjøen, og før krigen hadde tusenvis av bergensere arbeidet på britiske, kanadiske og amerikanske skip. Med unntak av de mange tyske tilflytterne som arbeidet i bergensk industri, skal forbindelser til Tyskland ha vært «fjern og akademisk» i

sammenlikning. Det var også antityske følelser fra første verdenskrig; 378 av sjøfolkene Norge mistet på grunn av den tyske marinen holdt til i Bergen.

Hva angår nasjonalsosialisme, skal slikt tankegods ha hatt lite gjenklang på Vestlandet generelt. Fossen og Grønlie mener dette henger sammen med at Bergensområdet var sosioøkonomisk egalitært og politisk moderat i forhold til for eksempel Østlandet og Trøndelag.<sup>129</sup> I motsetning til i rike jordbruksbygder, var folk i vestlandsbygder «jevnt over like fattige», noe som gav sterkere fellesskapsfølelse og mindre rom for politiske ytterligheter. Ved invasjonen var NS en «ubetydelig sekt», og i Bergen hadde partiet kun 33 medlemmer. Dette tallet steg riktignok til 1177 i 1943, og ved krigens slutt var medlemstallet fortsatt 1000.<sup>130</sup> Men denne økningen synes snarere å skyldes de dramatiske omstendighetene enn en plutselig omfavning av nasjonalsosialistiske ideer.<sup>131</sup>

### 9.7.1 Økonomiske forhold

Siden 1930-årene hadde Bergen vært plaget av «kronisk arbeidsledighet».<sup>132</sup> Ifølge tall fra arbeidskontoret falt ikke denne ledigheten for alvor før etter invasjonen, og i juli 1943 var det kun 8 arbeidssøkende. Det var først og fremst oppdrag for okkupanten som økte sysselsettingen; 50 000 nordmenn arbeidet på tyske anlegg allerede om høsten 1940, derav flere tusen bergensere. Mye slikt arbeid var frivillig, men noen arbeider ble utført via tvangsutskrivning.<sup>133</sup> For eksempel ble flere hundre bergensere utskrevet til bygningsarbeider for Organization Todt, og til arbeid på ubåtbunkeren på Laksevåg for det tyske firmaet Danziger Werft.

Som i andre deler av landet, var en av hovedprioriteringene for de lokale myndighetene å opprettholde økonomien. Ikke fra noe hold skal det ha kommet kritikk mot at hjulene skulle holdes i gang.<sup>134</sup> For Bergens vedkommende kunne dette likevel være vanskelig, siden byen var temmelig isolert. Byen hadde ingen faste veiforbindelser til resten av landet, lite kommunikasjoner generelt, og var i stor grad henvist til sjøveien. Bergen og nabodistriktene hadde til å begynne med ingen som helst kontakt med norske statsmyndigheter eller sentral administrasjon.<sup>135</sup> Stensaker har betegnet Bergen tidlig i okkupasjonen som «en stat i staten».<sup>136</sup>

Det var derfor heldig at byen hadde «usedvanlig store forråd av livsviktige ting» ved invasjonen, blant annet kolonialvarer, fôr, tørrfisk, klippfisk og brensel. Der var også rikelig med olje, og bensin nok til 6 år med normalt forbruk (dog gikk mengder tilsvarende 2 års

normalt forbruk tapt etter at britiske fly bombet oljetankene på Storholmen ved Florvåg 11. mai 1940).<sup>137</sup> I distriktene var det mangel på slike varer, men større forråd av varer som melk, poteter og fersk fisk, som det var mangel på i byene.<sup>138</sup> Det tok en stund før varebyttet mellom byen og distriktene kom i gang, siden man i distriktene antok at forsendelsene ville havne i hendene på tyskerne.<sup>139</sup> Varetilgangen bedret seg da en komite ledet av direktør Thomas S. Falck fikk startet opp igjen skipstrafikken til bygdene, og da bergensbanen ble gjenåpnet 16. juni etter å ha blitt reparert for skadene påført under krigshandlingene.<sup>140</sup> Hva angikk byens industri, befant markedene seg for det meste utenfor Bergen. Industrien var avhengig av råvaretilførsler utenfra, og ble derfor særlig utsatt da de tidligere handelsforbindelsene vestover ble avkuttet.<sup>141</sup>

Disse forholdene – isolasjon og dårlig tilgang på varer og tidligere markeder – gav utsatte deler av næringslivet et sterkt økonomisk insentiv til å arbeide for okkupasjonsmakten og fortsette virksomheten. Siden dette ofte gjaldt de samme næringsgrenene som tyskerne hadde særlig bruk for, kunne denne effekten forsterkes av tysk press. For å gi et inntrykk av hvordan bedrifter håndterte dette, vil jeg kort gå gjennom noen eksempler på samarbeid i ulike deler av næringslivet i Bergen, slik de presenteres av Fossen og Grønlie.

Innenfor norsk hermetikkindustri var direktør Robert Scholtz en sentral figur under krigen. Han var konsulent for Reichskommissariat i spørsmål om fiskeri, og skal blant annet ha gått inn for å ordne hermetikkleveranser for tyskerne til lavest mulige priser. I bygg- og anlegg sørget en såkalt «brakkebaron»<sup>142</sup> for bygging av brakker på Voss, Florida, Florvåg og Herdla, ved hjelp av 150 ansatte. Disse prosjektene minker i størrelse når de sammenliknes med et annet firma i samme bransje. Det satte 1500 mann til å bygge flyplasser på Bømoen og Herdla, og drev med festningsarbeid på Voss, Karmøy og Korsnes. I 1939 hadde selskapet 253 ansatte, og allerede innen høsten 1940 var dette tallet steget til 3600. Arbeidet for tyskerne fortsatte ut okkupasjonen, og nye prosjekter ble satt i gang mot krigens siste år.<sup>143</sup> Fossen og Grønlie nevner ikke firmaet med navn. Men hvis man leser en nesten hvilken som helst bergensk avis som kom ut i tidsrommet slutten av juni til begynnelsen av juli 1947, da landssviksaken mot dette selskapet pågikk, er det opplagt hvilket det dreier seg om, nemlig Stoltz Röthing & Co.

Skipsfarten blir nevnt som et eksempel på en motstandsvillig næring som kom fra kontakten med tyskerne «med æren i behold».<sup>144</sup> I likhet med Pettersen fremstiller altså Fossen og Grønlie skipsfarten som mer motstandsvillig enn resten av næringslivet. På en hemmelig

generalforsamling sørget byens redere for å oppløse Bergens Rederforening, og slik unngå at foreningen ble innlemmet i det nasjonalsosialistiske Bergen Rederforbund. Blant de ulike rederiene lå BDS særlig utsatt for tysk press fordi det i større grad drev innenriksfart, og derfor hadde en stor andel av flåten i norske farvann ved invasjonen. Selskapet hadde mange frakter for tyskerne, blant annet storstilt sementtransport fra Hamburg til festningsanlegg langs vestlandskysten, og diverse frakter for A/S Nordag<sup>145</sup> i bergensområdet.<sup>146</sup>

Det siste eksempelet handler om Bergen Mekaniske Verksteder. Tyskerne anså selskapets reparasjonsverft på Laksevåg for å være svært krigsviktig, men ledelsen i BMV skal ha gått inn for å skaffe norske reparasjonsoppdrag for å forsinke tyske reparasjoner. Ved selskapets nybyggingsverksted i Solheimsviken, lyktes også ledelsen i å forhale arbeid for tyskerne ved flere anledninger. Blant annet saboterte de et skip som tyskerne ønsket å beslaglegge, forhindret ferdigstillingen av et tysk handelsfartøy ved trenering, og overtalte tyskerne til å prioritere bygging av handelsskip (deriblant 3 fartøyer for BDS) fremfor krigsskip. Fossen og Grønlie løfter frem BMV som eksempel på hvor effektivt det kunne være å gjøre motstand mot tyskerne i form av 'taktisk forhaling' uten å vekke for stor mistanke, fremfor åpen sabotasje. I sistnevnte taktikk risikerer man represalier mot ansatte, tysk overtakelse av bedriften og tvangsutskrivning av arbeidskraft.<sup>147</sup>

### 9.7.2 Styre og stell

Den endelige makt og myndighet lå hos tyskerne. I de første ukene etter invasjonen lå den sivile myndighet hos tyske militærsjefer, og øverste befal i Bergen var generalmajor Tittel og viseadmiral Schrader. Etter hvert ble sivilt styre overlatt til den tyske sivilforvaltningen som ble opprettet i løpet av mai 1940. Hovedoppgavene her var å samarbeide med lokale myndigheter, få i gang næringslivet, og sørge for ro og orden i de besatte områdene.<sup>148</sup>

Men selv om okkupanten hadde et maktovertak, var det mer økonomisk å overlate en del av styringen på norske hender, enn å innsette egne funksjonærer. Fossen og Grønlie forklarer at så lenge tyskerne fikk sine militære ønsker og behov oppfylt, og lokale myndigheter opprettholdt ro og orden, la ikke okkupanten seg opp i byforvaltningen.<sup>149</sup> Et visst overlapp mellom tyske og norske interesser på disse områdene la grunnlaget for samhandling mellom okkupant og okkupert. Begge parter var tjent med å få i gang arbeidslivet og sørge for rolige forhold. Det var nettopp dette blant andre ordføreren og finansrådmannen i Bergen gikk inn for, og allerede ved invasjonsdagen hadde Stensaker oppfordret bybefolkningen til å opptre rolig og ikke gjøre motstand. Han og finansrådmann Olsen holdt fast ved denne linjen i de



følgende ukene, og både ordføreren, fylkesmannen og politimesteren ble rost av general Tittel for sin samarbeidsvilje.<sup>150</sup>

For de kommunale myndighetene var det ikke lenger mulig å følge de vanlige prosedyrene etter invasjonen. Derfor fikk ordføreren, finansrådmann Einar Olsen, og et kommunalt kriseutvalg som hadde blitt opprettet 26. september 1939, vide fullmakter til å ta raske beslutninger.<sup>151</sup> En rekke provisoriske organer ble også opprettet for å håndtere den nye situasjonen, blant annet et rasjoneringsråd, et prisråd, en selvhjelpsnemd, og en nødsarbeidskomite. Industrien var særlig utsatt. Produksjonslivet hadde så godt som stanset opp; ikke bare manglet man tilgang til markeder og råvaretilførsler, men i panikkdagene hadde 50-55 000 mennesker, eller halvparten av bybefolkningen, flyktet fra byen og ut til distriktene.<sup>152</sup> Derfor ble det 24. april 1940 opprettet et produksjonsråd som skulle forhindre arbeidsledighet og nedleggelse. Rådet fikk nesten uavgrenset myndighet over byens produksjonsliv.<sup>153</sup>

Etter et møte i kriseutvalget 16. mai 1940 forsøkte man å gjenopprette kommunens normale funksjoner. Videre måtte vedtakene som hadde blitt gjort i Bergen godkjennes og stemme overens med Administrasjonsrådets bestemmelser. Da Stensaker og Olsen så dro til Oslo for å møte rådet, viste det seg at beslutningene som hadde blitt truffet der stort sett var de samme som man hadde gått inn for i Bergen; på noen områder hadde Bergen vært tidligere ute.<sup>154</sup> I løpet av sommeren 1940 var bystyret og formannskap i funksjon igjen, og forbindelsene til sentralmyndighetene i Oslo gjenopprettet. Bergens tid som «en stat i staten» var dermed forbi.<sup>155</sup>

Frem til midten av desember 1940 hadde de lokale myndighetene for det meste vært enige om hvordan de skulle forholde seg til NS og okkupasjonen. Men ved nyordningen ble det som var igjen av folkestyret og lokalt selvstyre satt enda mer ut av spill.<sup>156</sup> Mange mente det ville være å legalisere nyordningen å fortsette i stillingene sine.<sup>157</sup> Stensaker valgte å fortsette stillingen som ordfører, hvor et av målene var å forhindre at støttespillere av Nasjonal Samling inntok kommunale stillinger – en oppgave som ble stadig vanskeligere.<sup>158</sup> I juli 1941 ble finansrådmann Olsen avsatt til fordel for et NS-medlem, og dagen etter søkte Stensaker om avgang til departementet uten hell. Først etter å aktivt ha støttet motstanden mot Lærersambandet fikk Stensaker avtre i mars 1942.<sup>159</sup> Innen mai 1942 var både ordførerombudene og de fleste øvre stillinger i forvaltningen bekledd av NS-medlemmer.<sup>160</sup>

En av grunnene til at den gamle lokaladministrasjonen fikk fortsette så lenge som den gjorde, var at NS manglet kvalifisert personell til å overta nøkkelstillinger, selv om maktovertakelsen deres var forberedt.<sup>161</sup> Flere forfattere har også trukket inn antinazistiske holdninger blant funksjonærene som et vesentlig hinder for nyordningen.<sup>162</sup>

## 9.8 Oppsummering

Tyskerne nådde langt i sine planer om å utnytte norsk industri og næringsliv til sin krigføring. En avgjørende grunn til det var okkupantens arsenal av tvangsmidler, som følge av dens dominans og maktovertak. Men det var også i både den tyske okkupasjonsmakten og den norske okkuperte befolkningens interesse å sørge for ro og orden, og å holde hjulene i gang, dog ikke av samme grunn. Tyskerne ville utnytte norsk produksjon til fordel for sin krigføring og forberede innlemmelsen i det kommende Grossraumwirtschaft, mens norske forhandlere ville holde økonomien flytende av hensyn til sivilbefolkningen og samfunnet. Resultatet ble at produksjonslivet ble holdt i gang på okkupantens premisser. Prisen for å oppnå dette var betydelige norske bidrag til tysk krigsindustri. Men selv om denne prisen var høy, var det en man anså som verdt å betale. Innsatsen for å opprettholde arbeidslivet etter invasjonen var regelen, ikke unntaket. I Bergen gikk man inn for dette mye på samme måte som Administrasjonsrådet i Oslo, selv om de to byene innledningsvis ikke hadde kontakt med hverandre.

Hvorfor ble det slik? En nærliggende forklaring er at liknende utfordringer tvang frem liknende løsninger. På begge steder ble man brått konfrontert med avkuttete markeder og en mektig okkupant som eneste tilgjengelige handelspartner. Likhetene mellom beslutningene som ble truffet av sentrale myndigheter i Oslo og lokale myndigheter i Bergen, er synlige nok til at man kan gjenkjenne Administrasjonsrådets samarbeidslinje i miniatyr.

## 10 Historisk bakgrunn: det juridiske grunnlaget

---

I rettsoppgjøret etter krigen ble nordmenn som hadde samarbeidet med okkupanten tiltalt for bistand til fienden. Over halvparten av de tiltalte i de mer enn 92 000 sakene i landssvikoppjøret fikk en eller annen form for straff. Men sjansen for å bli dømt var ganske forskjellig blant de ulike formene for landssvik. I de 16 000 sakene som handlet om økonomisk landssvik ble «kun» 1 av 5 dømt.<sup>163</sup> Hvorfor ble disse sakene mildere behandlet?

Å dømme de som bare hadde samarbeidet økonomisk, og som verken hadde vært frontkjemper eller medlem av Nasjonal Samling, var den vanskeligste delen av oppgjøret.<sup>164</sup> Problemet var hvor en skulle trekke grensen for hvor mye samarbeid man skulle tolerere. Det ble bestemt at man ikke skulle straffe enhver bistand til fienden. Den viktigste grunnen til det er det store antallet nordmenn som deltok i arbeid på tyske anlegg. Estimaten varierer vanligvis mellom 150 000 og 200 000. Dette tilsvarer minst 19 prosent av datidens mannlige befolkning mellom 20 og 69 år.<sup>165</sup> Som det heter i en innstilling for landssvikanordningene: «[...] et overveldende antall personer [...] har arbeidet frivillig eller endog søkt det. Å sette straffemaskineriet i sving mot alle disse lar seg selvsagt ikke gjøre. Man kan dog ikke sette en vesentlig del av det norske folk på tiltalebenken».<sup>166</sup> Derfor ble det bestemt at kun det arbeidet for fienden som hadde vært utilbørlig og foregått i unødvendig stor skala skulle være straffbart. Hva slags arbeid som kvalifiserte til å kunne kalles utilbørlig, var derimot langt fra entydig.

Underproblemstillingen for dette kapitlet er: hva var det rettslige grunnlaget for å dømme norske bedrifter sitt samarbeid med okkupanten? For å svare på dette beskriver jeg hvilke bestemmelser som gjaldt ifølge norsk lov i forkant av invasjonen, landssvikanordningene som ble utarbeidet under okkupasjonen, og internasjonal folkerett. Hovedfokuset er hva hvert av disse lovverkene sier om økonomisk samhandling mellom okkupant og okkupert. Etter å ha sett på lovene og deres fortolkninger, er det også betimelig å spørre hvor godt nordmenn kjente til dem. Hadde ledere i det norske næringslivet inngående kjennskap til lovverket som de kunne basere avgjørelsene sine på, eller var de avhengig av juridisk eksperthjelp?

### 10.1 Gamle straffelover og nye anordninger

«Landssvik» som juridisk begrep eksisterte ikke før krigen. I stedet brukte man termen «landsforræderi» for å beskrive forbrytelser mot statens selvstendighet og sikkerhet.<sup>167</sup> Hvis man hadde samarbeidet med okkupanten under krigen, var det ifølge en straffelov fra 1902 to ting man kunne bli straffet for. Det ene var ulovlig endring av statsforfatningen ved fiendens hjelp (§ 98). Det andre var generell «bistand til fienden» (§ 86), som også omfattet økonomisk samarbeid.<sup>168</sup> § 86 lød som følger:

*«Med hefte i mindst 3 aar eller med fængsel fra 3 aar indtil paa livstid straffes den, som retsstridig bærer vaaben mod Norge, eller som under en krig, hvori Norge deltager, eller med saadan krig for øie yder fienden bistand i raad eller daad eller svækker Norges eller nogen med Norge forbunden stridsevne».*<sup>169</sup>

Å bistå fienden i «råd og dåd» betyr her at vedkommende var klar over hva handlingen innebar og mente å utføre den.<sup>170</sup> Hvis noen hadde arbeidet for okkupasanten i så måte og tjent penger på dette, for eksempel ved å bygge en flyplass eller festning, kunne de bli dømt til minst tre års fengsel og få inndratt hele fortjenesten.<sup>171</sup> Men som Johs. Andenæs påpeker, er loven veldig generell. Selv i et så idealtypisk eksempel på bistand til fienden som festningsarbeid, gjør den ikke forskjell på om bistanden er «stor eller liten, direkte eller indirekte, idealistisk eller egoistisk motivert».<sup>172</sup>

Da nordmenn skulle dømmes for å ha samarbeidet med fienden etter krigen, så man seg nødt til å lage nye lover å dømme dem etter. De som forberedte det kommende etterkrigsoppgjøret mente det eksisterende lovverket var utdatert, blant annet fordi det ikke var beregnet på forholdene under en langvarig okkupasjon.<sup>173</sup> I deres øyne var ikke straffebestemmelsene godt nok kalibrert for å håndtere de ulike formene for landsforræderi. På noen områder var de for milde. For eksempel var de generelt for restriktive med bøtelegging og økonomisk straff, og den øvrige strafferammen for forræderi, nemlig fengsel på livstid, var for mild.<sup>174</sup> Under krigen var det vanskelig å se for seg et etterkrigsoppgjør uten dødsstraff.<sup>175</sup> På andre områder var lovene for strenge. For eksempel så man det nødvendig å straffe passive medlemmer av NS for landsforræderi, men den nedre strafferammen på 3 års fengsel var for høy.<sup>176</sup> Og hva med de 150 000 eller flere nordmenn som hadde arbeidet for okkupasanten? Skulle alle dem som kunne sies å ha bistått fienden i råd og dåd dømmes til tre års fengsel eller mer?

I forberedelsene til det kommende rettsoppgjøret supplerte man derfor deler av den daværende straffeloven med anordninger<sup>177</sup>. Det var i disse landssvikanordningene at begrepet «landssvik» som juridisk term oppstod. De anordningene ble til ved at Justisdepartementet i eksilregjeringen nedsatte en komite som skulle evaluere de daværende straffebestemmelsene om landsforræderi. Initiativet til dette kom fra Wilhelm Keilhau, som også kom til å lede komiteen.<sup>178</sup> Det ble skrevet flere utkast i løpet av krigen, og anordningene gikk gjennom flere endringer. Men mens anordningene fra de første årene av krigen ble laget av Keilhaus' komite, ble anordningene fra krigens siste to år laget av ledelsen i hjemmefronten. I 1942 fikk den nærere kontakt med regjeringen, og oppnevnte selv en komite som sendte lovutkast til etterkrigsoppgjøret til Justisdepartementet i London. Den viktigste anordningen som ble sendt herfra var den av 15. desember 1944. Den inneholdt 51 paragrafer som erstattet alle de tidligere anordningene.<sup>179</sup> Om økonomisk bistand til fienden sier § 2, punkt 3 at følgende er straffbart:

*«Den som etter 8. april har utført eller deltatt i ervervsmessig virksomhet for fienden på en slik måte eller under slike omstendigheter at forholdet må anses utilbørlig. Som utilbørlig bør forholdet i alminnelighet anses bl.a. dersom den ervervsdrivende selv har innledet forbindelsen med fienden eller arbeidet i nær forståelse med ham eller har søkt å påskynde eller utvide virksomheten uten å være tvunget til det eller har søkt fiendtlig hjelp for å hindre eller vanskeliggjøre kontroll eller rettsforfølging eller har skaffet seg eller andre utilbørlig pris eller fortjeneste eller andre utilbørlige fordeler».*<sup>180</sup>

Nå var det hvorvidt arbeidet kunne kalles tilbørlig som ble det vesentlige. Elementer fra straffelovens § 86 er bevart, men mens bistand for fienden i råd og dåd ifølge straffeloven var straffbart i seg selv, kunne dette nå benådes dersom arbeidet ble ansett å være strengt nødvendig, eller tilbørlig. Her ramses det opp mange kriterier - gikk vedkommende inn for å påta seg arbeidet? Ble han tvunget, tok han arbeidet for egen vinnings skyld, og utvidet han virksomheten ved hjelp av fortjenesten? Imidlertid står det ikke hvilke utilbørlighetskriterier som veier tyngst, og i de fleste profitørsakene var det ikke et enkelt moment som var avgjørende. I stedet la alle disse momentene opp til en skjønnsmessig helhetsvurdering av hver sak.<sup>181</sup>

De nye anordningene fikk mye negativ omtale. I 1947 ble de evaluert av en justiskomite. Komiteen var kritisk, og anså dem som overflødige. Men siden rettsoppgjøret allerede var i gang, mente man at det ville være unødvendig kompliserende og forskjellsbehandlende å innføre andre regler. Anordningene ble derfor opphøyd til lov uten særlige endringer 21. februar 1947.<sup>182</sup> Forfatterne av anordningene har også blitt kritisert for deres inhabilitet og mangel på kompetanse. De fire som satt i hjemmefrontens lovkomite (Wilhelm Thagaard, Erik Solem, Sven Arntzen og Jens Christian Hauge) var alle jurister, men ingen av dem hadde strafferettslig bakgrunn.<sup>183</sup> Og siden alle fire var med i hjemmefrontledelsen, var de selv med på å utnevne seg selv til dette oppdraget. Etter krigen kommenterte Langeland om blant annet disse personene at «de har hatt en forunderlig evne til ikke å forstå at de kan være inhabile».<sup>184</sup> Langeland gir også et betenkelig eksempel på at anordningenes bestemmelser ikke alltid ble fulgt opp. Et av utilbørlighetskriteriene var å *innlede* samarbeid med fienden, og som vi har sett, var det tysk-norske handelskammerets mål og hensikt under okkupasjonen å knytte forretningsforbindelser mellom de to landene. Medlemskap i denne foreningen ble likevel ikke straffet i rettsoppgjøret, men plassert innenfor grensen av akseptabel samhandling.<sup>185</sup>

Blant de mange nordmennene som arbeidet på tyske anlegg, ble kun en liten del dømt for økonomisk landssvik. I resonnementet om at man ikke kunne sette alle disse på tiltalebenken, ligger det implisitt at man ville ha gjort nettopp det hvis det ikke hadde vært for omfanget. Derfor ble det bestemt i landssvikanordningens § 5 at ansvarlige ledere og eiere av virksomheten skulle dømmes, og ikke underordnede funksjonærer og arbeidere, med mindre der forelå skjerpene momenter.<sup>186</sup> Om økonomisk landssvik kan man dermed si at omfanget fritok. Ifølge Fossen og Grønlie skyldtes dette ikke manglende vilje til å slå ned på slike handlinger.<sup>187</sup> Å etterforske alle disse nordmennene ville ha overbelastet rettsapparatet, og var derfor ikke praktisk gjennomførbart.

Flere forfattere har pekt på at resonnementet om at 'omfanget fritar' ikke gjaldt for medlemmer av Nasjonal Samling. Ellingsen kaller dette et «tankekors», og ifølge Kroglund er det enestående i verdenshistorien at 55 000 mennesker ble dømt for noe partiledelsen foretok seg.<sup>188</sup> Men Andenæs mener man bør være forsiktig med å sammenlikne disse to gruppene, med bistand til fienden som eneste fellesnevner. Han minner om at NS forfektet en nasjonalsosialistisk ideologi, gikk til angrep på folkestyret og rettsstaten, og var en fare for enhver som motsatte seg.<sup>189</sup> Det er likevel verdt å merke seg at passive NSDAP-medlemmer ikke ble dømt i Tyskland, og at man i rettsoppgjør i andre tyskokkuperte land som Danmark og Nederland skilte mellom aktive nazister og passive medlemmer, såkalte «medløpere».<sup>190</sup> Den avgjørende forskjellen var at i Norge ble NS et statsbærende parti, og man mente derfor at medlemskap per definisjon ikke kunne være passivt.

### 10.1.1 Anordningenes gyldighet

Når ble anordningene gjort offentlig? Hadde folk tilgang til dem? Dette er interessante spørsmål fordi grunnlovens § 97 sa at ingen lov kunne ha tilbakevirkende kraft. Ifølge historiker Ingerid Hagen var det også vanlig rettspraksis at ingen lov ble gyldig før den ble kunngjort for befolkningen.<sup>191</sup> Her er Andenæs er uenig, og mener det allerede var antatt i norsk rettspraksis å sette nye lover til verks før de ble kunngjort. Ifølge han kunne lover tre i kraft fra øyeblikket de ble iverksatt, enten de ble kunngjort eller ikke. Imidlertid kunne de ikke virke tilbake på handlinger begått før loven ble satt i verk.<sup>192</sup>

Enten offentliggjøring var en forutsetning for en lovs gyldighet eller ikke, ble de tidlige anordningene som ble skrevet i London meddelt så godt som det lot seg gjøre i de gjeldende omstendighetene. De ble kunngjort i «Norsk Lovtidende», på radio London og i noen norske illegale aviser i 1942.<sup>193</sup> En kan spørre hvor mange som faktisk kjente til dem, siden det for

eksempel ble ulovlig å eie egen radio i september 1941, med mindre man var NS-medlem.<sup>194</sup> Det som er mer verdt å fremheve, er at hovedbestemmelsene fra 15. desember 1944 ikke ble gjort kjent før krigen var over.<sup>195</sup> Dette er et vesentlig poeng siden anordningene fra 1942 og de fra 1944 var ganske forskjellige. Anordningene fra 1942 var et fåtall paragrafer som supplerte straffelovens kapitler 8 og 9 med regler om bøter og tillitstap, mens de fra 1944 utgjorde et fullt utformet alternativ med regler om straff, inndragning og erstatning.<sup>196</sup> Hvorfor disse anordningene ikke ble offentliggjort tidligere, er usikkert. Men Andenæs påpeker at det gav kritikere av rettsoppjøret et ekstra angrepspunkt.<sup>197</sup>

Hvorfor godtok man lover med tilbakevirkende kraft når dette var i strid med grunnloven § 97? Oppfatningen var at kollaboratører burde skjønne at det kom til å bli laget nye straffebestemmelser ut fra forholdene. I frigjøringsåret var det få som protesterte mot de tilbakevirkende lovene, kritikken kom først senere.<sup>198</sup> Flere forfattere mener tilbakevirkningen uansett ikke fikk store praktiske konsekvenser. I de fleste tilfellene hvor man dømte etter landssvikanordningene, var de *mildere* enn de gjeldende lovene, ifølge Andenæs.<sup>199</sup> Heller ikke Didriksen ser tilbakevirkningen som problematisk. Problemet var heller at gjerninger som ble begått i 1940 skulle dømmes i 1945, når de rådende holdningene til og aksepten for samhandling med tyskerne på disse to tidspunktene var svært forskjellige.<sup>200</sup> Også Andenæs mener det ville være urettferdig å anvende målestokken fra slutten av krigen til å bedømme handlinger begått i krigens første år.<sup>201</sup> I litteraturen synes man generelt å enes om at det var stor forvirring i de første årene av krigen, og at dette virket formildende på straffen.

## 10.2 Internasjonal rett

Folkerett er rettsregler som er bindende i forholdet mellom stater eller andre internasjonale rettssubjekter.<sup>202</sup> Mens de tar form som nedskrevne konvensjoner, bygger de på internasjonale grunnprinsipper og sedvanerettsregler.<sup>203</sup> I 1899 og 1907 ble det holdt fredskonferanser i Haag hvor hovedmålet var å stanse datidens våpenkappløp. Selv om de ikke førte til militær nedrusting, fikk man vedtatt regler om hvordan en skulle definere krigstilstand mellom nasjoner, og hvilke rettigheter og plikter man hadde som okkupant og okkupert.<sup>204</sup> Under andre verdenskrig stod blant andre Norge og Tyskland tilsluttet disse konvensjonene, som dermed inneholdt retningslinjer for hvordan nordmenn skulle samhandle med tyskerne under okkupasjonen. De mest sentrale bestemmelsene er nedfelt i artiklene om landkrigens lover og sedvaner. Herunder var artikkel 52 en av de mest omdiskuterte i det norske rettsoppjøret. Den sa at okkupanten kan kreve alle midler til forsendelser og transport fra private, bortsett

fra «krigsforførelser» eller tilfeller som er underordnet sjøretten. Videre kan okkupasjonsmyndighetene kreve ytelse fra innbyggerne såfremt det er til okkupasjonsmyndighetenes behov, og de ikke innebærer krigsoperasjoner mot fedrelandet.<sup>205</sup> Mye av uenighetene sprang ut fra hvilke «ytelser» det her var snakk om. Hvis arbeid kunne sies å være en slik ytelse, åpner det for en tolkning som gjør det mulig for okkupasjonsmyndighetene å kreve arbeidskraft.

Noen mente at dette var tilfelle. Allerede 19. april 1940 ønsket Industriforbundet å få avklart spørsmålet om tyskeres krav på norsk industriproduksjon. Høyesterettsadvokat Kristen Johanssen fikk så i oppdrag å finne ut hva tyskerne kunne kreve med hjemmel i folkeretten. Den 27. mai svarte han i et rundskriv at enhver norsk borger eller selskap var lovmessig berettiget til å inngå arbeidsavtaler av enhver art med okkupasjonsmyndighetene, så sant det ikke innebar krigsoperasjoner mot fedrelandet.<sup>206</sup> Didriksen synes det er bemerkverdig at oppgaven ble gitt til Johanssen, siden han til tross for å være en jurist med høy anseelse ikke var folkerettskyndig. Johanssen ble kritisert i ettertid for denne uttalelsen, blant annet av høyesterettsadvokat og folkerettsekspert Ole Torleif Røed i 1946.<sup>207</sup> Noen er likevel enige med Johanssen, og Hagen skriver i sin bok om landssvikoppgjøret fra 2009 at «okkupasjonsmyndighetene kunne kreve arbeidskraft på tyske anlegg».<sup>208</sup>

Andre var uenige. Den nøyaktige ordlyden i artikkel 52 er «Ydelser in natura», som ifølge Skeie betyr at okkupasjonsmyndighetene kan kreve gjenstander, men ikke arbeid. I et utkast fra 1880 gjorde Folkerettsinstituttet det nemlig forbudt for okkupasjonsmyndighetene å tvinge folk til å arbeide, og den tidligere ordlyden «prestations et services» ble erstattet med «prestations en nature».<sup>209</sup> Protokollkomiteen som skulle vurdere Administrasjonsrådets handlingsvalg etter krigen, kom til samme konklusjon, og kritiserte samarbeidslinjen til rådet blant annet fordi tyskerne ifølge folkeretten *ikke* kunne tvinge nordmenn til arbeid.<sup>210</sup>

Men hovedinnvendingen mot Johanssens tolkning gikk ut på at den enkeltes troskapsplikt til landets lovlige myndigheter fortsatt gjelder selv når landet er okkupert. Selv hvis folkerettens tolkningsmyndighet åpnet for at okkupasjonsmyndighetene kunne kreve arbeid, ville det fremdeles være ulovlig hvis det var i strid med norsk lov. Mens folkeretten gjaldt mellom de krigførende parter, var det nemlig kun norsk rett som gjaldt i forholdet mellom den norske regjering og norske borgere. Kort sagt gikk norsk rett foran folkerett, og okkupasjonsmyndighetene hadde derfor ikke krav på at borgerne skulle kunne begå forræderi uten straff.<sup>211</sup> Både Røed, Skeie og Andenæs deler dette synet. Men ut fra det litteraturen forteller, synes ikke Johanssens tolkning å ha blitt kritisert



før etter krigen. Uttalelser fra øvrig norsk hold tidlig i okkupasjonen synes heller å vise at folkeretten ble tolket som at arbeid for okkupanten var, om ikke påbudt, så i det minste lovlig.

Hvilke «tjenester og ytelser» en okkupant enn kunne kreve av en okkupert befolkning, måtte de *ikke* innebære såkalte «krigsoperasjoner mot fedrelandet». Men når kunne et arbeid sies å ha krysset denne streken, og ha vært delaktig i okkupantens krigføring mot Norge? Skeie har foreslått en mulig tolkning. Den går ut på at okkupanten kan kreve personlige ytelser som ikke er militærtjeneste eller spionasje. For eksempel kan den kreve at private overlater sine egne eller bygger nye hus, gir eller skaffer byggematerialer, og tjenester til offisersmesser og brakker. Den kan derimot *ikke* kreve arbeid på flyplasser, festninger, jernbane, militærtransport eller andre «krigsoperasjonsformål». En slik tolkning er fortsatt problematisk, og sontringen mellom krigsviktig og ikke-krigsviktig vil fremdeles være for vanskelig til at dette skillet burde være et avgjørende punkt i etterkrigsoppgjøret, mener han.<sup>212</sup>

Men ikke alt arbeid på tyske anlegg ble ansett å være innenfor folkerettslige gråsoner. Tidlig i okkupasjonen fikk flere bergenske entreprenører et krav fra tyskerne om å bygge ut en flyplass på Bømoen ved Voss. Påla folkeretten dem å adlyde okkupanten? Svaret på det var, ifølge kommuneadvokaten i Bergen, nei. Grunnen var nettopp at det ville være å regne som krigsoperasjoner mot sitt eget land, fordi man gjorde fienden i stand til å bruke et krigsvåpen den ellers ikke ville ha kunnet benytte.<sup>213</sup> Dessverre hevdet entreprenørene i ettertid at de ikke kjente til kommuneadvokatens uttalelse. De hadde i stedet kontaktet sin juridiske rådgiver, overrettssakfører Johan Eyde, for å be om råd. Eyde hørte så med Administrasjonsrådet om saken, og svarte til entreprenørene at tyskerne uansett ville få arbeidet utført ved tvang, og at man ikke burde hefte seg ved fortolkninger av folkeretten.<sup>214</sup>

Det var ikke bare i Eydes øyne at folkeretten manglet relevans. Før Johanssen kom med uttalelsen om at nordmenn var pliktig til å inngå samarbeid, skal han ha sagt innledningsvis at nordmenn stod i en så svak forhandlingsposisjon at det uansett var nytteløst å stå på juridiske krav.<sup>215</sup> Dette synes å ha vært en bred oppfatning, siden flere prosjekter ble satt i gang for tyskerne selv når ansvarlige norske ledere var klar over at det var i strid med folkeretten. Et slikt eksempel er Fornebu flyplass. Allerede 13. april 1940 fikk Oslo kommune krav fra det tyske flyvåpenet om å stille arbeidere til disposisjon slik at flyplassen kunne utbygges. Finansrådmannen var klar over at dette stred med artikkel 52 i Haag-konvensjonene av 1907, og at arbeidet ville støtte tyskernes krigføring. Kravet ble likevel etterkommet, vel å merke

etter anbefaling fra Administrasjonsrådet, med begrunnelsen at tyskerne uansett ville få arbeidet utført ved tvang.<sup>216</sup> 2 dager senere sendte Oslo formannskap 200 arbeidere til flyplassen, som i Langelands ord førte til at «engelskmennene bombet den om natten, Oslo formannskap gjorde den i stand om dagen».<sup>217</sup>

Her er flere viktige eksempler. På liknende måte som i Oslo sørget myndighetene i Trondheim for å skaffe arbeidskraft til tyskeres utbygging av flyplassene på Lade og Værnes. Etter at en oppfordring om å melde seg til tjeneste ble trykt opp i Adresseavisen 24. april 1940, hjalp hele 2000 arbeidere til med utbyggingen. Også dette var svært krigsviktig arbeid, særlig fordi Værnes var den eneste forbindelsen de tyske troppene i Narvik hadde på det tidspunktet.<sup>218</sup> Videre godkjente Administrasjonsrådet å sette i gang arbeid ved Marinens hovedverft i Horten, selv om man visste på forhånd at det kom til å bli bygget krigsskip for fienden.<sup>219</sup> Den statseide bedriften Kongsberg Våbenfabrikk gjenopptok også produksjonen for tyskerne uten protester fra Administrasjonsrådet (derimot valgte ledende offiserer ved fabrikkens å fratru sine stillinger fordi de ikke ville produsere våpen for fienden).<sup>220</sup>

Heller ikke okkupanten synes å ha ilagt folkeretten stor betydning. Ifølge finansrådmannen i Bergen brydde tyskerne seg lite om Haag-konvensjonen fordi de mente den var foreldet.<sup>221</sup> Dette hindret dem likevel ikke i å vise til folkeretten i tilfeller hvor den talte til deres fordel, for eksempel når de krevde å rekvirere norske skip.<sup>222</sup> De påstod også at folkeretten tillot dem å kreve at nordmenn arbeidet for dem på Horten Verft.<sup>223</sup>

At folkerettslige spørsmål ble tatt opp når avgjørelser om arbeid for tyskerne skulle tas, viser at man tok hensyn til Haag-konvensjonens bestemmelser. Men, som vi har sett, kun til en viss grad. For nordmenn betydde det skjeve maktforholdet mellom okkupant og okkupert at beskyttelsen folkeretten tilbød dem på dette området levde på papiret. Overfor den tyske militærmakten synes folkerettslig paragrafrytteri generelt å ha vært lite virkningsfullt. Men det finnes interessante moteksempler. I forhandlinger mellom okkupanten og norske redere i Oslo gikk tyskerne med på en ny ordning om rekvirering av skip «in Anspruch», i henhold til Haag-konvensjonens artikkel 53.<sup>224</sup> Denne artikkelen gav okkupanten rett til å beslaglegge alle skip, inkludert privateide, mot å betale erstatning ved fredsslutningen.<sup>225</sup>

Hvorfor bøyd okkupanten seg etter folkerettslige bestemmelser kun på enkelte områder? Inngikk det for eksempel i en overordnet forhandlingstaktikk som gikk ut på å vise vilje til å inngå kompromiss i enkelte tilfeller for å få gjennomslag i andre? En av grunnene til at dette

virker lite sannsynlig, viser seg straks man toner ned oppfatningen av den tyske okkupasjonsmakten som en samlet, synkronisert enhet. Et av særtrekkene ved Hitlers førermodell var nemlig å sette de ulike tyske avdelingene opp mot hverandre.<sup>226</sup> Gjennom at ulike instanser (for eksempel generalfullmektige, ministerier eller organisasjoner) ble tildelt vide fullmakter så vel som liknende oppgaver, vant de frem på bekostning av hverandre i en intens konkurranse dem imellom. Slik påtok for eksempel partiorganet SS seg arbeidsoppgaver som tidligere lå hos det statlige politiet, militærvesenet og innenriksministeriet. Med hensyn til disse interne maktkampene i nazistaten, som i forskningslitteraturen har blitt betegnet som «polykratiet», bør sprikende tilnærminger til folkeretten blant okkupantens avdelinger snarere tilskrives sprik i hver enkelt avdelings egeninteresse, enn som ledd i en toppstyrt strategi. Dette stemmer også overens med Greves oppsummering om at det til syvende og sist var makten som gjaldt, og ikke jussen. Når tyske interesser kolliderte med norske, måtte tyskerne alltid ha det siste ordet.<sup>227</sup>

### 10.3 Var Norge i krig?

For å kunne bli dømt for bistand til fienden i samsvar med folkeretten, måtte imidlertid en viktig forutsetning være på plass. Norge måtte ha vært i krig. Var det slik? Tidlig i rettsoppgjøret ble ikke spørsmålet engang diskutert fra forsvarers side.<sup>228</sup> Greve spør retorisk «hvordan skulle ellers en krig arte seg?». <sup>229</sup> Men selv om svaret på dette spørsmålet virket opplagt ved første øyekast, forekom det uenigheter hos jurister på dette området. Ifølge folkeretten kunne krigstilstand oppstå på to måter: ved krigserklæring, eller ved at en stat angripes av en annen stats regulære stridskrefter.<sup>230</sup> Den 24. april 1940 slo Hitler fast at den norske regjeringens motstand hadde ført til krigstilstand mellom Norge og Tyskland. Regjeringen Nygaardsvold svarte at denne tilstanden hadde vært kjent siden 9. april.<sup>231</sup> Dermed var krigstilstanden erklært. Spørsmålet var om denne ble opphevet ved den norske kapitulasjonen 10. juni 1940. Etter hvert som rettsoppgjøret pågikk, begynte mange tidligere NS-medlemmer og andre tiltalte å hevde at dette var tilfelle. Hvordan kunne man dømmes for bistand til fienden hvis landet ikke var i krig?<sup>232</sup>

Folkerettsekspert og høyesterettsadvokat Harald Holthe og jurist og historiker Sverre Hartmann, hevdet begge at krigen opphørte som følge av kapitulasjonsavtalen.<sup>233</sup> Andre, deriblant de fleste jurister og faghistorikere, mente derimot at selv om styrkene i Nord-Norge la ned sine våpen, var Norge som stat fortsatt i krig under ledelse av regjeringen i London.<sup>234</sup> Folkeretten skiller nemlig mellom virkelig fredsslutning og militær overgivelse. Både Johs.

Andenæs og jurist Frede Castberg (1893-1977) mente at kapitulasjonen var en ren militær affære, og at den folkerettslige krigstilstanden derfor fortsatte etter 10. juni.<sup>235</sup> Det var dette synet som vant fram, og som man arbeidet ut fra i rettsoppgjøret.<sup>236</sup>

#### 10.4 Økonomisk landssvik i rettsoppgjøret

Hvilke former for økonomisk samarbeid med okkupanten førte til straff i rettsoppgjøret? Som nevnt tidligere ble de tiltalte dømt ut fra et helhetlig inntrykk av hver sak, og ikke absolutte kriterier som veide like tungt i hver saksbehandling. Noen trekk var likevel gjennomgående. Generelt ble straffen skjerpet dersom arbeidet var krigsviktig, utført frivillig, utført sent i krigsårene, og hvis firmaet ble etablert under krigen for å utnytte situasjonen.<sup>237</sup> De domfelte ble først og fremst straffet med inndragning av ulovlig fortjeneste, men kunne også straffes med bøter og rettighetstap, og i alvorlige tilfeller frihetstap.<sup>238</sup> Som regel viste man til landssvikanordningene i slike saker. Det hendte man dømte etter straffelovens § 86 i saker om profitørvirksomhet, men den begrenset seg hovedsakelig til å gjelde i saker om politisk eller ideologisk landssvik.<sup>239</sup>

I straffespørsmålene var man generelt enig om ytterpunktene. De som hadde utnyttet situasjonen til å tjene penger på krigsviktig arbeid for tyskerne skulle straffølges, mens de som hadde blitt utsatt for tvang og søkt å ivareta norske interesser innenfor folkerettens rammer skulle frifinnes. Det var de mange gråsonene som var vanskelige å dømme.<sup>240</sup> Nok et kompliserende element i domsavgjørelsene var hva slags behandling den domfelte kom til å få. Riksadvokat Arntzen forklarer at hvis man i en skjønnsmessig vurdering finner at en profitør bør straffes, blir vedkommende stemplet som kriminell landssviker, og får hele fortjenesten inndratt. Faller avgjørelsen på den andre siden, slipper ikke bare vedkommende straff, men han får sitte igjen med hele profitten.<sup>241</sup> Arntzen mente derfor at man burde vurdere straffespørsmål ut fra noen objektive bestemmelser, fremfor å belage seg på subjektive begreper som «utilbørlig» eller «lastverdig». Dette ble forsøkt uten hell. Justisdepartementet satte ned et utvalg for å se nærmere på spørsmålet, men lyktes ikke i å finne noen slike kriterier som ikke ville straffe vilkårlig eller urettferdig.<sup>242</sup>

I spørsmålet om hvordan økonomisk samarbeid ble dømt i andre tyskokkuperte land, er Danmark et interessant eksempel. I Danmark fikk man en straffelov om landsforræderi 1. juni 1945. Den hadde høy minstestraft da den kun skulle ramme grove tilfeller, og tilsvarte i stor grad den norske straffelovens § 86. En egen lov om økonomisk samarbeid kom 28. august 1945. Denne la vekt på om samarbeidet var utilbørlig, mye på samme måte som de norske

landssvikanordningene.<sup>243</sup> Men i Andenæs' øyne var grensedragningen mellom tilbørlig og utilbørlig arbeid enda vanskeligere å fastslå enn i Norge. Dette var på grunn av den danske regjeringens samarbeidspolitik. I motsetning til andre små, nøytrale land som ble okkupert av tyskerne (som Nederland, Norge og Belgia), var Danmark det eneste landet som aksepterte tyskernes krav (riktignok under protest) om å styre landets indre anliggender.<sup>244</sup>

Myndighetene valgte dermed en mer nøytral linje som gikk ut på å ikke gjøre motstand.<sup>245</sup>

Krigen mellom Danmark og Tyskland kan sies å ha begynt først da samarbeidet brøt sammen 29. august 1943, og regjeringen trådte tilbake. Under okkupasjonen kom danske myndigheter med gjentatte uttalelser om at tyske arbeider burde utføres av danske entreprenørfirmaer for å skåne befolkningen. Den første profitørsaken i det danske rettsoppgjøret handlet om et stort entreprenørfirma som frivillig hadde påtatt seg store mengder tysk arbeid. Selskapet ble frikjent av Høyesterett på grunn av samarbeidslinjen til myndighetene.<sup>246</sup>

## 10.5 Oppsummering

Dersom man ville finne eksakte svar på hvordan man skulle handle overfor tyskerne, var kjennskap til loven uunnværlig, men ikke tilstrekkelig. Folkeretten ble tolket til å gi okkupanten svært frie tøyler, og landssvikanordningene som var ment å oppklare i detalj hva som var lovlig og ulovlig virksomhet for tyskerne, gav ikke endelige svar på dette før mot slutten av krigen, og ble ikke gjort kjent før krigen var over.<sup>247</sup> Selv om en går med på at de ekstraordinære forholdene under okkupasjonen krevde at man gikk bort fra alminnelige lover som gjaldt i fredstid, kan en spørre om hvordan alminnelige nordmenn kunne vite om arbeid for okkupanten var straffbart, når ikke høyesterettsdommere var enige om dette.<sup>248</sup> Flere har pekt på at manglende konsensus i så grunnleggende spørsmål viser hvor utilstrekkelig det norske lovverket var, deriblant Andenæs.<sup>249</sup> At lovene var mangelfulle trenger imidlertid ikke å skyldes juridisk inkompetanse. I mine øyne understreker det heller et helt innlysende faktum om krigen - at man ikke kunne vite på forhånd hvordan den kom til å utspille seg, eller forutse myriaden av former for samarbeid mellom okkupant og okkupert som kom til å oppstå.

Med det historiske bakteppet og det juridiske grunnlaget i bakhodet, er det tid for å bevege seg videre og se hvordan BDS handlet innenfor disse rammene.

# 11 Det Bergenske Dampskibsselskap

---

## 11.1 Hovedtrekk frem til andre verdenskrig

Det Bergenske Dampskibsselskap ble dannet i 1851 med Michael Krohn som initiativtaker. Innledningsvis dannet selskapet dampskipsforbindelser mellom byene Bergen, Stavanger, Kristiansand og Hamburg. Da det senere ble internasjonal høykonjunktur og gode fiskepriser på 1870-tallet, ble virksomheten utvidet til de rike fiskeriene i Nord-Norge og handel hertil.<sup>250</sup> Ved slutten av 1800-tallet var selskapets virksomhet hovedsakelig bygget på handel i Hamburg og Nord-Norge.<sup>251</sup> Like etter århundreskiftet ble det landets ledende rederi ved å satse på turisttrafikk, og på å utvikle Englandsruten og Hurtigruten.<sup>252</sup>

Under første verdenskrig klarte BDS seg relativt bra i krigens tidlige år, men ble etter hvert rammet av de sosiale og økonomiske problemene som senere meldte seg. Den økonomiske veksten i Norge under krigen var preget av aksjespekulasjon og inflasjon, det var bolignød i Bergen etter bybrannen 15. januar 1916, og da tyskerne trappet opp ubåtkrigen i 1917, ble det risikabelt å fortsette handelen med Storbritannia og Frankrike. Dessuten fikk BDS et vanskelig forhold til Storbritannia i løpet av krigen.<sup>253</sup> Selskapet led store tap i krigsårene. Fra oktober 1916 til november 1918 gikk 17 skip, 34 sjømenn og 8 passasjerer tapt. Men selskapet fikk også gode inntekter; for eksempel satte det av 8,7 millioner kroner til anskaffelse av ny tonnasje i 1916.<sup>254</sup>

I 20-årene ble BDS' ruter videreutviklet, til tross for urolige økonomiske tider. Selskapet gjorde fremstøt i de nye markedene i Østersjøen, og de tyske linjerederiene som hadde falt fra etter første verdenskrig etterlot seg et vakuum som norske rederier kunne fylle.<sup>255</sup> Hvert år gikk BDS' regnskap i pluss, og aksjekapitalen ble utvidet i første halvdel av 20-tallet, mens andre halvdel bar mer preg av stillstand.<sup>256</sup>

## 11.2 BDS og «den positive linje» under andre verdenskrig

Etter krigens utbrudd i 1939, diskuterte BDS' ledere hva som skulle være selskapets overordnede strategi. Svaret var å føre en skipsfartspolitik som bygget på at Norge var nøytralt. Linjefarten til krigførende parter på begge sider skulle opprettholdes, både til Tyskland og til England og Frankrike, samt nøytrale land som Belgia, Nederland og Sverige. Denne politikken ble både diskutert med og godkjent av den kongelige norske regjering.<sup>257</sup>

Etter invasjonen i 1940 måtte spørsmålet tas opp på nytt. Situasjonen var nå en helt annen; Norge var ikke lenger nøytralt, men et krigførende land under okkupasjon. En stor del av

BDS' tonnasje havnet under tysk kontroll; blant skipene i dets eierskap ved invasjonen, gikk 13 til Nortraships tjeneste mens 29 ble en del av hjemmeflåten (selskapet hadde 46 skip ved invasjonen, men 4 av disse gikk tapt ved skipsforlis allerede før kongen og regjeringen flyktet landet).<sup>258</sup> Joys og resten av direksjonen satte opp retningslinjer for hvordan selskapet som helhet skulle stille seg til å samhandle med okkupanten.<sup>259</sup> De anså det som absolutt nødvendig å ha folkeretten som grunnlag for de nye retningslinjene, særlig Haag-konvensjonenes artikler 52 og 53. Generelt skulle samhandling med tyskerne ikke overskride disse bestemmelsene. Det skulle ikke arbeides for tyskerne med mindre man måtte, og i så tilfelle skulle arbeidet være av samme art som selskapet utførte til vanlig. Ingen skip skulle leies ut frivillig – i stedet skulle det forlanges at tyskerne rekvirerte skip i henhold til artikkel 53.<sup>260</sup>

Men selv om BDS hadde bestemte seg for å følge folkeretten, gjenstod et viktig veivalg i spørsmålet om håndtere forsyningene til den norske befolkningen. Slik ledelsen forstod situasjonen, hadde de to hovedalternativer.<sup>261</sup> Det de kalte «den negative linje» gikk ut på å etterkomme rekvisisjoner og overlate driften og transportvirksomheten til landets skipsfartsmyndigheter, som da var Administrasjonsrådet. «Den positive linje» også ut på å etterkomme rekvisisjoner, men her skulle selskapet gå inn for selv å utføre oppdrag som lå innenfor dets vanlige virksomhet, i samarbeid med landets myndigheter.

Ledelsen anså den førstnevnte løsningen som lettvindt, men den sistnevnte som mest fordelaktig. Begrunnelsen var at «den positive linje» ville gjøre dem bedre i stand til å opprettholde de utenlandske forsyningene til Norge, fordelingen av levnetsmidler langs norskekysten, samt sørge for at denne transporten ble utført med høyere effektivitet enn en nyopprettet statlig institusjon ville ha gjort. Siden en stor del av BDS' tonnasje ble del av hjemmeflåten, anså direksjonen det som sin samfunnsplikt å opprettholde kystfarten. BDS var landets største kystselskap med stor margin, og kunne gjøre dette med mye større effektivitet enn andre selskaper. Forutsetningen var at selskapet måtte beholde kontrollen over skipene på norske hender. Konsekvensen var at visse mengder tysk materiell også måtte fraktes. Dersom man nektet dette, ville okkupanten i all sannsynlighet beslaglegge enten skip eller varer som var forbeholdt den norske sivile befolkning, påpekte Joys.<sup>262</sup> Han sammenliknet selskapets ansvar for sjøtrafikken med Statsbanenes ansvar for landtrafikken, og mente at denne linjen var i tråd med offentlige myndigheters oppfatning. Ut fra Administrasjonsrådets bestemmelser jeg presenterte tidligere, synes dette å være en rettferdig sammenlikning.

En slik linje kan vanskelig sies å være straffbar etter landssvikanordningene. Selskapet fikk nye ledere i løpet av okkupasjonen, men de samme retningslinjene skulle fortsatt gjelde. I 1943 tok både Falch og Wiig over Joys stilling, mens Falck ble sittende som eneste administrerende direktør fra april 1945 til krigens slutt. Etter krigen sa Falck til politiet at han ikke så noen grunn til å tvile på at de ansatte handlet i tråd med disse grunnprinsippene.<sup>263</sup> Hadde han rett i denne antakelsen? Synes selskapet å ha fulgt en slik kurs?

Hvis en betrakter selskapet i sin helhet, synes svaret på dette å være ja. Den sivile transporten langs kysten ble opprettholdt. Dette inkluderte Nord-Norge, som ble en krigsskueplass i 1941 noen måneder etter det tyske angrepet på Sovjetunionen. Øst-Finnmark var særlig avhengig av forsyninger sørfra, og BDS var i praksis det eneste selskapet som fortsatte kystrutefrakten hit.<sup>264</sup> Frakten til Øst-Finnmark ble ikke prioritert for vinnings skyld. Betalingen selskapet mottok stod ikke i forhold til økningen i frakttid og driftsomkostninger. Ledelsen skal ha visst på forhånd at hver tur ville gi dem betydelige økonomiske tap. Alt i alt skal selskapet ha tapt 1 million kroner på denne frakten.<sup>265</sup> Det må påpekes at Bergenske også generelt led store tap under krigen; ved utbruddet i 1939 hadde det 50 skip. Ved krigens slutt hadde selskapet mistet totalt 27 skip på 55 105 bruttotonn, hvilket tilsvarte 60,8 prosent av dets flåte ved krigsutbruddet. I tillegg kom driftskader på gjenværende skip.<sup>266</sup>

Generelt ble over halvparten av befordringen av norsk last langs kysten under krigen utført av BDS.<sup>267</sup> En lav andel av denne lasten skal ha hatt tysk avsender eller mottaker - kun 5 prosent, ifølge BDS' egen statistiske avdeling.<sup>268</sup> Transporten skjedde også i samråd med norske myndigheter. Da tyskerne skulle sende proviant til militære avdelinger i Norge, spurte Joys provianteringsdirektør Schei om hvordan BDS skulle stille seg til dette. Schei svarte at selskapet burde godta kravet fordi det også fremmet norske forsyninger. Selskapets kystfart ble også godkjent av skipsfartsdirektoratets Usterud-Svendsen.<sup>269</sup>

Ut fra dette synes selskapet å ha handlet i tråd med direksjonens retningslinjer. Ledelsen fremholdt overfor politiet at de aldri hadde hørt noen kritisere selskapet for dets håndtering av skipsfarten under krigen. Denne hoveddelen av selskapets virksomhet ble heller ikke plassert under politiets lupe. Bildet synes imidlertid å endre seg dersom en fokuserer på spedisjonsavdelingen. Bergen Politikammer mente den hadde handlet på en lastverdig måte, og anbefalte at det ble reist tiltale mot denne delen av selskapet. Det samme gjaldt også selskapets direktør Falck. Hvilke funn i etterforskningen var det som overbeviste politiet om at deres handlinger var straffbare?



Det er et visst overlapp mellom etterforskningen av Falck og den av spedisjonsavdelingen. Begge pågikk samtidig, og flere saksforhold i disse undersøkelsene er direkte eller indirekte forbundet til hverandre. Likevel mener jeg det gir bedre oversikt å fremstille dem adskilt. Før jeg presenterer Falck og politiets tiltale mot ham, behøves en kort beskrivelse av spedisjonsavdelingens oppgaver.

### 11.3 Spedisjonsavdelingens oppgaver

Spedisjonsavdelingen ble opprettet under første verdenskrig som en selvstendig avdeling. Den skulle være et bindeledd mellom innenlandske og utenlandske godsavdelinger, og frakte gods fra selskapets skip ut til distriktene. Siden fikk avdelingen flere oppgaver, og begynte å formidle gods til og fra utlandet, og å frakte til faste lokale kunder. I forkant av andre verdenskrig drev spedisjonsavdelingen med transport på land og sjø, spedisjonsvirksomhet og fortolling.<sup>270</sup>

Under okkupasjonen drev avdelingen også med lossing og lasting av båter. Tidligere hadde dette blitt utført av overstuerkontoret, som var en av selskapets andre avdelinger.

Politietterforsker Kåre Bostrøm mente slik virksomhet var lastverdig fordi det lå utenfor spedisjonsavdelingens arbeidsområde. Som vi så tidligere var utvidelse av virksomheten et av utilbørighetskriteriene i landssvikanordningene. Men Falck og Wiig fremholdt at denne omdelegeringen skyldtes nødvendige omorganiseringer som krigen medførte, og at forflytting av arbeidsoppgaver fra en gren av selskapet til en annen av administrative hensyn verken gjorde arbeidet mer eller mindre tilbørlig.<sup>271</sup>

Det fastslås ikke nøyaktig hvor stor avdelingen var før krigen, men i 1946 beskjeftiget den 60 faste arbeidere og 20 kontorfunksjonærer. Med sitt spesialmaterieell for tungtransport, moderne bilpark, slepebåter, skuter og lektere til disposisjon, hadde avdelingen det beste utstyret i sitt slag i Bergen.<sup>272</sup> Tre personer i spedisjonsavdelingen er særlig omtalt i etterforskningen. De er avdelingsleder Thorolf Schjøtt (f. 1899), og funksjonærene Odd Sortevik (f. 1910) og Einar Sjursen Unneland (f. 1904).

Schjøtt hadde vært leder for spedisjonsavdelingen siden 1930, og ansatt i BDS siden 1918. I perioden fra 1939 til 1940 hadde han vært ute med sykepermisjon i et halvt år, og overtok igjen stillingen som avdelingssjef i slutten av mai 1940. Wigander, som i mellomtiden hadde hatt Schjøttts stilling, omkom i eksplosjonsulykken 20. april 1944.<sup>273</sup>

Sortevik ble ansatt ved BDS' i 1930, og arbeidet for flere ulike avdelinger. Han begynte ved teknisk avdeling, og ble etter 3-4 år forflyttet til spedisjonsavdelingen, hvor han arbeidet som ekspeditør. Senere ble han flyttet til selskapets utenlandske avdeling, før han igjen flyttet tilbake til spedisjonsavdelingen i 1940 eller 1941, visstnok fordi personer her hadde fratrudd sine stillinger.<sup>274</sup>

Unneland hadde arbeidet i spedisjonsavdelingen siden 1919, og under krigen hadde han ansvar for å delegere oppdrag til avdelingens sjåfører.<sup>275</sup>

## 12 Saken mot Thomas Scheen Falck jr.

---

Falck var en innflytelsesrik person i norsk skipsfart under og etter andre verdenskrig. Hans rolle i BDS begynte da han kom hjem til Norge i 1918 etter å ha forlatt sine forretninger i Russland på grunn av revolusjonen. Han fikk da tilbud av BDS' administrerende direktør Kristofer Lemkuhl (1855-1949) om å lede selskapets utenlandsavdeling. Senere ble han forfremmet til underdirektør i 1929, og til direktør i 1933.<sup>276</sup>

Under krigen hadde Falck flere lederroller. Blant annet var han aktiv i Norges Rederforbund, formann i Bergen Rederiforening, og tillitsmann overfor tyske myndigheter, i tillegg til sin stilling i BDS. På grunn av dette fikk han mange oppgaver som innebar kontakt med tyske myndigheter under okkupasjonen. For eksempel ble han av Norges Rederforbund oppnevnt som formann i en komite som forhandlet med tyskerne i oppgjøret for rekvirert tonnasje, og av skipsfartsdirektoratet ved Usterud-Svendsen bedt om å overta innkasseringen til billettoppjøret mellom norske linjerederier og tysk militærpersonell som reiste med landets rutebåter.<sup>277</sup>

I løpet av sin karriere hadde Falck over 30 tillitsverv (både lokale, nasjonale, og i BDS' utenlandske datterselskaper). Som anerkjennelse for sin innsats for Norges skipsfart og reiseliv, ble han utnevnt til kommandør av St. Olavs Orden da BDS feiret sitt 100-årsjubileum i 1951.<sup>278</sup> Bergen Politikammer mente derimot at han burde tiltales for landssvik.

### 12.1 Tiltalen mot Falck

Hva var det politiet mente Falck burde tiltales for? Politifullmektig E. Kristjansson ved Bergen Politikammer foreslo at Falck skulle bli tiltalt ved Bergen Byrett etter landssvikanordningen av 15. desember 1944, 1) § 3, jfr. § 2 nr. 3, og 2) § 3, jfr. § 2 nr. 4, jfr. straffeloven § 86, på følgende grunnlag:

*1a) at tiltalte som meddirektør i B.D.S i begynnelsen av 1941 på vegne av selskapet avtalte med Olav W. Fermann, Oslo å overta ekspedisjon av sement for Den Tyske Overkommando for Bergen-distrikt med avregning gjennom Fermann. Avtalen ble oppsatt på helt frivillig basis, og ombehandlet ekspedisjon av ca. 35 000 tonn sement. Tiltaltes avtale om ekspedisjon av sement medførte av B.D.S.'s spedisjonsavdeling fra begynnelsen av 1941 til kapitulasjonen utførte ekspedisjon og omlasting av 216.836 tonn sement, hvorav mesteparten gikk til oppføring av Ubåtbunkeren Laksevåg.*

*1b) at tiltalte som meddirektør i B.D.S. i første halvpart av 1941 på vegne av selskapet og på frivillig basis inngikk avtale med Ditlef Lexow, Oslo om å påta seg transport og spedisjon av alle tilførsler av alle slag til A/S Nordag i Bergen-distrikt. Etter 1 ½ år oppsa B.D.S. avtalen med Lexow, hvorefter arbeidet ble fortsatt direkte for A/S Nordag inntil kapitulasjonen. Avtalen medførte svære arbeidsytelser fra spedisjonsavdelingens side, og omsetningen med A/S Nordag utgjorde ca. 5 mill. kroner, eksklusiv den omsetning B.D.S.'s spedisjonsavdeling hadde med Ditlef Lexow på vegne av A/S Nordag.*

*2) at tiltalte i mai/juli 1940, mens krigshandlingene delvis ennå pågikk i Trøndelag og Nord-Norge, i egenskap av redernes tillitsmann i strid med sitt oppdrag, bisto fienden med å skaffe tonnasje, som besto av mindre fraktefartøyer og skøyter, til bruk for tyskernes kysttrafikk på Norge, idet han gjorde henvendelse til en rekke meklere med anmodning om å oppgi ledig tonnasje. [...] Tillitsmannskontoret ved tiltalte beregnet seg 5 prosent provisjon av alle frakter. Den last disse båter førte bestod for det vesentligste av krigsfornødenheter for tyskerne, som flybensin, ammunisjon og flybomber [...].<sup>279</sup>*

Som straff for dette foreslo politiet at Falck skulle ilegges bot og fengselsstraff. Mens det ikke var påvist at Falck hadde fått noen personlig økonomisk vinning av tjenestene han ytet for tyskerne, bemerket politiet at formuen hans tidoblet seg i løpet av krigen; fra 8000 kroner i skatteåret 1940/41 til 85 000 kroner i 1945/46, og insinuerte at dette var inntjent gjennom samarbeid med tyskerne. Falcks inntekt steg også fra 34 500 kroner i 1939 til 53 500 kroner i 1944.<sup>280</sup> Wiig viser imidlertid til en utskrift av Falcks formue fra Bergen Likningskontor. Den viser at den store økningen i formuen kan tilskrives andre forhold, blant annet forsikringspremier, og salg av aksjer og personlige eiendeler.<sup>281</sup> Inntektsøkningen blir derimot ikke kommentert av Wiig.

I denne oppgavedelen vil jeg først behandle tiltalepunktet om Falcks rolle som tillitsmann. For å gi en bedre forståelse av Falcks sammensatte forhold til okkupasjonsmakten, retter jeg deretter søkelyset mot hans forbindelser til det tyske sikkerhetspolitiet, og hans bidrag til illegal virksomhet. Til slutt tar jeg opp hvordan Falck inngikk avtalene med Fermann og Lexow, før jeg i neste oppgavedel viser hvordan disse oppdragene ble utført av spedisjonsavdelingen.

## 12.2 Falck og tillitsmannsvervet

14. mai 1940 kom en offentlig bekjentgjørelse på trykk i Morgenavisen. Den meddelte at Falck hadde blitt valgt som tillitsmann, og at han dermed skulle representere bergenske skipsredere i spørsmål om tysk rekvirering eller utnyttelse av skip som befant seg i bergensområdet.<sup>282</sup> Hva var bakgrunnen for opprettelsen av tillitsmannsvervet, og hvordan ble Falck utpekt til denne stillingen?

### 12.2.1 Falck blir redernes representant

Etter invasjonen var okkupanten tidlig i gang med å rekvirere skip i henhold til Haag-konvensjonene. Når norske redere motsatte seg slike overtakelser kunne situasjonen fort bli uoversiktlig, særlig siden mange verken kunne tysk eller kjente til fremgangsmåtene. For å slippe å måtte konferere med mange forskjellige redere, bestemte tyske marinemyndigheter seg for at det heller skulle utnevnes en representant som tyskerne kunne forholde seg til.

Kort tid etter invasjonen ble redere og representanter for skip som lå til kai i Bergen kalt inn til et møte med tyskerne på Hotel Terminus. På dette møtet var et større antall tyske offiserer og et mindre antall nordmenn, blant annet skipsreder Johan Kuhle, konsul Odd Gundersen og Gustav Wiig, som representerte BDS. Falck var ikke til stede, da han før innkallelsen hadde dratt for å møte sin familie på Mjølfjell. En av offiserene (antakelig admiralen for den norske vestkyst Otto von Schrader) la så frem krav om at det ble oppnevnt en «Vertrauensmann der örtlichen norwegischen Schifffahrt».<sup>283</sup> Denne tillitsmannen skulle være mellomledet for avregningsmessige forhold og økonomiske spørsmål mellom okkupanten og rederne.<sup>284</sup> Til dette svarte Wiig at de fremmøtte ikke hadde noen som helst fullmakt til å opptre på vegne av norske redere. Det fantes ingen lokal organisasjon eller forening som representerte den lokale skipsfarten i bergensområdet; større skip var riktignok tilsluttet Bergens Rederiforening, men ikke mindre båter. Tyskerne var lite lydhør for disse innvendingene, og stod på sine krav. De svarte med å foreslå to kandidater: Thomas S. Falck, og skipsreder og tidligere formann i Bergens Rederiforening Klaus Wiese Hansen.

Wiig ba om å få diskutere dette med andre kolleger i skipsfarten, og i all hast ble bergenske redere kalt inn til møte i Bergen Rederiforenings lokaler. Her ble det avgjort nesten enstemmig at den beste løsningen ville være å velge en tillitsmann (blant de omtrent 50 fremmøtte var alle var enige, bortsett fra en ikke navngitt person).<sup>285</sup> Det var også bred enighet om at Falck var den beste kandidaten. Falck ble dermed valgt som tillitsmann, og Wiig som varaformann (visstnok av praktiske grunner) av de fremmøtte norske redere. At denne avgjørelsen hadde blitt truffet, fikk Falck først vite da han ble informert av Wiig etter å ha kommet tilbake etter sitt tre ukers opphold på Mjølfjell.

Om opprettelsen av tillitsmannsvervet og valget av Falck var et norsk eller tysk tiltak, er ikke et spørsmål om enten eller. Riktignok kom både kravet om å velge en tillitsmann og Falcks kandidatur fra okkupantens side. Samtidig var det også bred enighet blant redere om at dette ville være hensiktsmessig. Bergen Rederiforenings sekretær Knut Magnus Döscher forteller at redere ikke anså tillitsmannsordningen som mistenkelig eller påfallende; tvert imot var de svært tilfreds med at det ble valgt en representant overfor tyske myndigheter.<sup>286</sup> For å understreke vervets legitimitet påpekte Falck overfor politiet at verken han selv eller okkupanten hadde noe med avstemningen å gjøre; han ble kun valgt av norske redere, uten å ha blitt anmodet eller oppnevnt av tyske myndigheter.

På spørsmålet om hvorfor Falck ble valgt, viser de spurte vitnene til hans personlige kvaliteter. Wiig snakker om Falcks gode tyskspråklige ferdigheter, og Magnus forklarer at Falck hadde demonstrert sine gode administrative evner gjennom sin lederstilling i BDS. Falck sier selv at han var et naturlig valg, siden han fra før var formann i Bergen Rederiforening. Men antakelig var det var ikke kun Falcks karaktertrekk som gjorde han til tillitsmann. Gjennom sin lederstilling i BDS hadde han størst tilgang på både egnede kontorlokaler og kontorarbeidere.<sup>287</sup>

### 12.2.2 Tillitsmannskontorets oppgaver

Hva var de konkrete oppgavene til tillitsmannskontoret, og hvordan ble disse delegert og utført? BDS' ressurser stod både for ledelsen og driften av kontoret. Falck var sterkt involvert i prinsippspørsmål og utarbeidelsen av kontorets retningslinjer. Ansvar for den daglige driften ble gitt av Wiig til en av Bergenskes avdelingsledere, Axel Esmark, som igjen delegerte oppgaver til kontoransatte ved BDS.<sup>288</sup>

Det var hovedsakelig kun de første månedene av tillitsmannskontorets virksomhet politiet ville etterforske. Falcks arbeid som tillitsmann fra og med månedsskiftet juli/august 1940 ble nemlig anerkjent av blant annet skipsfartsdirektoratet, og derfor ansett som rettmessig. Denne godkjennelsen kom i stand da Bergen i løpet av sommeren 1940 gjenopprettet forbindelsen med Oslo. I mellomtiden hadde Norges Rederforbund sammen med Statens Skipsfartsdirektorat bestemt at det skulle oppnevnes tillitsmannskontorer for hvert distrikt. I likhet med ad hoc-ordningen i Bergen, var hensikten også her å representere norske redere overfor tyske myndigheter. Nå fikk imidlertid denne ordningen støtte fra skipsfartsdirektoratet, og skulle foregå gjennom standardiserte rutiner.<sup>289</sup> I motsetning til i den foregående perioden, ble det nå dannet klare retningslinjer for tyske overtakelser. Okkupanten og tillitsmannskontoret hadde vært sterkt uenige i spørsmål om hva som skulle fraktes, og hvordan dette skulle betales. Tillitsmannskontoret gikk derfor inn for at det skulle opprettes nye rekvisisjonsdokumenter til å avklare forholdet mellom okkupanten og redere. Gjennom Rederforbundet fikk kontoret sendt saken videre til Oslo. Her utarbeidet Administrasjonsrådet og sentrale myndigheter «In anspruch nahme»-rekvisisjonsdokumenter som bygget på Haag-konvensjonenes artikkel 53. Disse dokumentene erstattet de eksisterende certepartiene man hadde brukt frem til da, og fartøy skulle heretter rekvireres i henhold til de nye bestemmelsene.<sup>290</sup>

Hva kjennetegnet så de første månedene av tillitsmannskontorets virksomhet, nærmere bestemt tidsrommet fra opprettelsen i mai til juli/august 1940? De tidlige løsningene var langt fra ideelle. Et hinder var at det knapt fantes retningslinjer å gå etter. Falck hadde gitt Esmark beskjed om at alt kontoret foretok seg skulle være i tråd med Haag-konvensjonene. Men mens der fantes dokumenter som regulerte forholdet mellom rederne og okkupanten, var disse i praksis lite bindende, og tyske løftebrudd var et tilbakevendende problem. I de første månedene var forhandlingene derfor særlig vanskelige.

Vanligvis skal okkupanten ha overtatt fartøy gjennom tillitsmannskontoret på følgende måte: en tysk avdeling (vanligvis Kriegsmarine) oppsøkte kontoret, og oppgav navn på båter de forlangte skulle stilles til disposisjon til fraktfart.<sup>291</sup> Deretter kontaktet kontoret de tilknyttede rederne, forklarte dem situasjonen, og spurte hvordan de stilte seg til okkupasjonsmaktens krav. I utgangspunktet hadde rederne to valgmuligheter. Den ene var fullstendig tysk overtakelse, hvor okkupanten satte inn eget mannskap og driftet båten uten rederens tilsyn. Som statsadvokat Cappelen påpeker, la denne løsningen intet hinder på at båten kunne bli satt

til krigsviktige fraktoppdrag.<sup>292</sup> Den andre var å la båten gå for okkupanten på såkalt mannskapsbasis, hvor rederen kunne beholde disposisjonsrett og tilsyn med båten, og bemanne den selv. En av BDS' funksjonærer betegnet denne ordningen som en «mild form for rekvisisjon».<sup>293</sup> Mens dette kunne ha sine fordeler, innebar det at nordmenn fraktet materiell som var viktig for okkupantens krigføring samtidig som norske soldater kjempet mot den samme fienden, sier Suleng.<sup>294</sup> Riktignok forhandlet Falck frem en avtale med okkupanten som gikk ut på at båter som gikk på mannskapsbasis ikke skulle frakte tyske soldater eller krigsviktig materiell som våpen, ammunisjon eller eksplosiver. Imidlertid brøt tyskerne ofte dette løftet, og dersom mannskapet protesterte på dette ved å legge ned arbeidet, ble resultatet som oftest full tysk rekvisisjon.<sup>295</sup> Full rekvisisjon var også det vanligste resultatet hvis redere nektet å la fartøyet gå for tyskerne på mannskapsbasis «frivillig».<sup>296</sup>

Neste steg var at tillitsmannskontoret utferdiget de nødvendige dokumentene. Fraktbeløpene ble alltid bestemt av tyskerne, og som oftest kunne ikke rederne gjøre annet enn å akseptere kravene og skrive under på tyskernes certepartier.<sup>297</sup> Fartøyet ble så sendt for å stilles til okkupantens tjeneste, og betalingen fra tyskerne til rederne gikk via tillitsmannskontoret.<sup>298</sup>

På forhånd visste sjelden rederne eller tillitsmannskontoret hva som skulle fraktes. Som vi har sett var det i praksis heller ingen garanti for at båten ikke ville bli satt til krigsviktige fraktoppdrag. Noen ganger skjedde dette ved at tyskerne brukte norske «stråmenn» i sitt sted. Dette fant man først ut når det var for sent, og certepartiet allerede var underskrevet.<sup>299</sup>

Hvem betalte for driften av tillitsmannskontoret? Siden BDS lønnet samtlige ansatte ved kontoret, ble 5 prosent av fraktebeløpet betalt inn til BDS' lønningskontor for å dekke utgiftene. I en periode måtte selskapet imidlertid dekke dem selv. Kommissjonen på 5 prosent falt nemlig bort da det ble innført «In anspruch»-rekvisisjonsdokumenter i juli/august 1940. Da Falck om høsten 1941 i tillegg fikk oppdraget med innkassering i billettoppgjøret mellom norske rederier og tysk militærvesen, ba han skipsfartsdirektoratet om å hjelpe BDS med utgiftene. Skipsfartsdirektoratet forhandlet så frem en ordning med tyske myndigheter som dekket driften av tillitsmannskontoret.<sup>300</sup>

Allerede før sommeren 1940 hadde okkupasjonsmakten rekvirert bortimot samtlige fartøyer i bergensområdet. Kriegsmarine Dienststelle rettet så blikket mot Haugesunds- og Karmøydistriktet, og meddelte Falck at de også ville legge beslag på fartøyer her. For å få assistanse til arbeidet i dette området, tok Falck kontakt med Arne Wendelbo Ånonsen, en av

BDS' agenter i Haugesund og eier av firmaet R. G. Hagland A/S. Innledningsvis var Ånonsen ikke interessert i å involvere seg. Men da Esmark dro til Haugesund i midten av mai 1940 for å gi Ånonsen og hans kontorsjef og prokurist, Sigfred Lavik, en nærmere beskrivelse av situasjonen, ble de overbevist om å godta oppdraget. Ånonsen og Lavik ble så orientert om arbeidsoppgavene, og fikk instruksjoner om å gå frem på samme måte i Haugesund som tillitsmannskontoret gjorde i Bergen.<sup>301</sup> Også utgiftene ble dekket på samme måte som i Bergen, ved at R. G. Hagland mottok 5 prosent av fraktbeløpet. De to var kun involvert i dette arbeidet frem til de nye rekvisisjonsdokumentene ble innført i juli/august 1940.<sup>302</sup>

### 12.2.3 Hjalp tillitsmannskontoret okkupasjonen å anskaffe tonnasje?

Da Falck så at okkupasjonen la beslag på så mange skip at det gikk utover rutetrafikken, skal han ha ansett det som sin oppgave å holde antallet tyske overtakelser så lavt som mulig, og helst overgi de fartøyene som hadde minst samfunnsnyttig betydning. Noen hevdet imidlertid at tillitsmannskontoret gikk inn for å skaffe tyskerne tonnasje. Dette kan vanskelig ha vært tilfellet hvis kontoret simpelthen formidlet tyskernes ordre om overtakelse av allerede navngitte båter videre til eierne. Men var båtene alltid navngitt på forhånd, slik som Falck, Esmark og Ånonsen hevdet?

Flere vitner hevdet dette ikke var tilfelle, hvorav to av dem selv deltok aktivt i tillitsmannskontorets arbeid. Øystein Blydt-Hansen var avdelingssjef ved BDS' utenlandske avdeling, og var til å begynne med Falcks stedfortreder (antakelig mens Falck fortsatt var på Mjølfjell). Han konfererte flere ganger med løytnant Ringelmann ved Kriegsmarine Dienststelle, hvor han skal ha fått ordre om å skaffe et bestemt antall kuttere<sup>303</sup>. Han ble også beordret til å skaffe et oppgitt antall båter som skulle frakte blant annet flybensin mellom Bergen og Trondheim, og som tyskerne krevde å leie mot månedlig godtgjørelse. Hvilke fartøyer dette skulle være, var opp til tillitsmannskontoret å avgjøre.<sup>304</sup> Også Sigfred Lavik hevder at verken Falck eller Esmark noen gang gav beskjed om *bestemte* fartøyer som tyskerne ellers ville beslaglegge.<sup>305</sup>

Et annet eksempel er kapteinløytnant Hans Barthels, som var sjef for tysk krigsmarine på Vestlandet (Tigerverband). En gang Falck var på hans kontor, ble Barthels angivelig tilbudt forpostbåter til god pris, hvilket han avsto. Falck medgir å ha konferert med Barthels, men nekter for å ha tilbudt han båter.<sup>306</sup> Dessverre finnes ikke mer informasjon om denne episoden.<sup>307</sup>



De andre vitnenes forklaringer handler om overtakelsen av fire ulike båter: m/k «Hanna I», m/k «Hundvågøy», m/k «Kampen» og m/k «Noreg». De to sistnevnte ble overgitt etter at skipsmegler Georg Skare ble kontaktet av tillitsmannskontoret. Han fikk en telefon av Esmark eller Wigander i tiden rundt månedsskiftet mai/juni 1940, hvor han angivelig ble fortalt at okkupanten hadde beordret dem til å anskaffe et visst antall ikke-navngitte båter innen en bestemt tidsfrist.<sup>308</sup> Etter at Skare gav denne informasjonen videre til noen bekjente redere, ble to båter sendt til tillitsmannskontoret; m/k «Kampen» og m/k «Noreg».<sup>309</sup>

I forbindelse med «Hanna I» og «Hundvågøy» ble redere derimot indirekte knyttet til tillitsmannskontoret via et annet selskap, A/S Kystkompaniet.

#### 12.2.4 m/k «Hundvågøy»

Johannes Tarlebø var skipsmegler og disponent i A/S Kystkompaniet under krigen. I mai 1940 ble han oppringt av Falck, som først opplyste om at han var blitt utvalgt som tillitsmann for bergenske redere. Falck spurte deretter om Kystkompaniet kunne leie ut båter til tidsbefraktning langs kysten i området mellom Stavanger til Trondheim, angivelig uten å nevne noen spesifikke fartøy. Tarlebø hevder han ble forbauset over Falcks etterspørsel av tonnasje, siden de ikke hadde hatt forbindelser til hverandre tidligere.

Senere samme dag ringte Tarlebø til Falck og fortalte at båten m/k «Hundvågøy» var tilgjengelig. Tarlebø og reder Mons Økland dro så til Falcks kontor for å avtale forholdene nærmere. Kystkompaniet og tillitsmannskontoret skulle beholde 5 prosent hver av fraktbeløpet, og båten skulle gå for 500 kroner per døgn, hvilket var 'usedvanlig høy' betaling. Dette var omtrent det femdobbelte av hva båten gikk for før krigen (rundt 3000 kroner i måneden). På dette møtet ble det ikke eksplisitt fortalt hvorvidt båten kom til å gå for tyskerne eller hva den skulle frakte. Tarlebø var likevel innforstått med at oppdragene sannsynligvis var for okkupanten, siden certepartiet var skrevet på tysk. 23. mai 1940 ble certepartiet underskrevet, og båten gikk slik på frivillig basis frem til den ble rekvirert 4. juli 1940. I løpet av denne tiden fikk Økland utbetalt 21 800 kroner fra tillitsmannskontoret, og Kystkompaniet omtrent 1800 kroner i provisjon.<sup>310</sup>

#### 12.2.5 m/k «Hanna I»

En annen reder som ble tildelt fraktoppdrag gjennom Kystkompaniet, var Arne Kalve. Ved krigsutbruddet eide han båten m/k «Hanna I» på 40 tonn. I mai 1940 hevder han å ha blitt tilbudt lønnsomme fraktoppdrag av Kystkompaniet på vegne av Falck. Etter at Kalve

godkjente tilbudet, tok Tarlebø kontakt med Falck over telefon. Han opplyste Falck om at også båten «Hanna I» var tilgjengelig, og spurte om han var interessert. Båten ble nærmest umiddelbart tildelt oppdrag på samme betingelser som «Hundvågøy», og skulle frakte stykk gods i tidsbefraktning langs norskekysten for 11 200 kroner i måneden. Certepartiet ble underskrevet 25. mai 1940, og «Hanna I» utførte fraktoppdrag gjennom Falck til 6. juli 1940. For denne perioden ble Kalve utbetalt 16 800 kroner, og Kystkompaniet 500 kroner i provisjon.

Kalve forteller om hvilke frakter båten ble tildelt. Med eget mannskap på fem mann ble båten sendt til Sandnes<sup>311</sup> for det første oppdraget. Her lastet tyske soldater båten full av oljefat som skulle til Bergen. Kalve ønsket å få vite mer om hva oppdraget innebar, og ved sin tilbakekomst i Bergen dro han til Kystkompaniets kontor i Strandgaten. Han fikk ingen flere opplysninger, bortsett fra at lasten nå skulle sendes videre nordover. Via Ålesund ble båten sendt til Trondheim, hvor oljefatene ble losset. Kalve skal ha ansett denne tidsbefraktningen som mistenkelig og risikabel, og da båten returnerte til Bergen sa han opp avtalen med Kystkompaniet.

For å unngå at båten skulle gå mer for tyskerne, lastet han båten med tønner og salt som skulle til Nordland for sildesalting. Etter dette ble han kalt inn av tyske myndigheter for å gjøre rede for hvor båten nå befant seg. Tyskerne godtok ikke at båten hadde blitt oppsagt. De truet med arrestasjon, og beordret at båten skulle stilles til tysk tjeneste straks den kom tilbake fra Nordland. Da båten kom tilbake fikk Kalve gjentatte telefonbeskjeder fra Kystkompaniet om å melde båten til vernemakten i Bergen. I august eller september 1940 ble båten så rekvirert.<sup>312</sup>

De nevnte oljefatene var ifølge Kalve det eneste «Hanna I» fraktet for tyskerne før båten ble rekvirert. Tre andre vitner (Karsten Møgster, Johs. Emil Vestnes og Mons A. Hansen Toft) hevder imidlertid at båten fraktet krigsmateriell, som blant annet ammunisjon og sprengstoff, fra Stavanger til Åndalsnes mens kampene i Nord-Norge fortsatt pågikk.<sup>313</sup>

«Hanna I» og «Hundvågøy» skal ha vært de eneste båtene Kystkompaniet sluttet til tillitsmannskontoret, ifølge Tarlebø.<sup>314</sup>

### 12.3 Oppsummering av tillitsmannskontorets virksomhet

Vitneforklaringene vi har vært gjennom i forbindelse med de fire fartøyene «Kampen», «Noreg», «Hanna I» og «Hundvågøy», er sterke indikatorer på at tillitsmannskontoret ikke

gikk etter navngitte båter i disse tilfellene. At ikke flere enn fire fartøyer skal ha blitt overlatt av tillitsmannskontoret til tyskerne på lastverdig måte, anser statsadvokat Cappelen som en svakhet med siktelsen mot Falck. Suleng minner imidlertid om muligheten for mørketall på grunn av politiets mangel på bevismateriale.<sup>315</sup>

Ut fra hva Lavik og Blydt-Hansen forteller, var heller ikke fremgangsmåten med de fire ovennevnte fartøyene et avvik fra standardprosedyren. I et av Falcks vitneavhør til politiet, fikk han presentert vitneforklaringene vedrørende «Hundvågøy». På spørsmålet om hvordan han stilte seg til disse fremstillingene, svarte han at han husket lite av denne episoden, men fremholdt at overenskomsten var et resultat av tysk tvang.<sup>316</sup> Jeg ser ingen grunn til å tvile på at okkupanten nyttet tvangsmidler i slike situasjoner; det interessante er at han ikke benekter at tillitsmannskontoret hadde bedt Kystkompaniet om ledig tonnasje, fremfor navngitte båter. Dette står i motsetning til hva en burde forvente ut fra at Falck, Esmark og Ånonsen alle hevder at tyskerne alltid oppgav navn på fartøy på forhånd.

Dersom tillitsmannskontoret etterspurte tonnasje, hva var motivet? Var det en form for interessemaksimerende samarbeid? Suleng mener pengemotivet var til stede, siden 5 prosent av fraktbeløpet kunne gi betydelige summer. Til sammenlikning var meglerprovisjonen omtrent 2 prosent før krigen, og som vi så i forbindelse med «Hundvågøy» kunne betalingen være det femdobbelte av førkrignivået.<sup>317</sup> I følge politiet mottok tillitsmannskontoret 41 600 kroner av tyskerne for sitt arbeid i tiden frem til 1. november 1941.<sup>318</sup> Samtidig er det langt fra usannsynlig at tillitsmannskontoret hadde høyere driftskostnader enn alminnelig meglervirksomhet. Ifølge Wiig var tillitsmannskontoret et «offer og et bryderi», og alt annet enn en lønnsom bedrift. Provisjonen var ikke nok til å dekke utgiftene, og på grunn av dette skal BDS ha fått tilbud om økonomisk støtte fra andre rederier, men valgt å avslå.<sup>319</sup> Dessverre oppgir han verken regnskapstall, referansepersoner eller annet bevis. Hvorvidt denne virksomheten gav BDS noen fortjeneste er derfor et av mange åpne spørsmål i Bergenske-saken.

Enten BDS nøt personlige fordeler av virksomheten eller ikke, er det bred enighet blant vitner om at tillitsmannsordningen generelt virket til norske rederes fordel.<sup>320</sup> Med tanke på de opplagte praktiske fordelene dette også gav okkupanten, føyer denne ordningen seg inn i rekken av eksempler på sammenfallet mellom norske og tyske interesser. Men samtidig som tillitsmannskontoret medvirket til noen tyske overtakelser, hevder Falck at han også fikk avverget en rekke andre.<sup>321</sup> Han gir imidlertid ingen detaljer om hvilke båter dette var, eller

hvordan overtakelsene ble forhindret. Påstanden støttes likevel ved at flere vitner fremholdt at tillitsmannskontorets viktigste oppgave var å forhindre tyske overtakelser, deriblant Falck, Esmark og Wiese Hansen.

Hvilke pressmidler hadde tillitsmannskontoret til å forhindre tyske overtakelser? Et tilfredsstillende svar på dette gis ikke av etterforskningens dokumenter. Som vi har sett var okkupasjonsmaktens trussel om rekvirering av fartøy hovedbegrunnelsen for å stille dem til disposisjon på mannskapsbasis. Tyskerne truet med å kunne rekvirere hele hjemmeflåten, i hvilket tilfelle rederne ikke kunne forvente erstatning før krigen var over (og sannsynligvis ikke da heller). I så tilfelle hadde okkupasjonsmakten også satt inn egne mannskaper, og fartøyene seilt uten tilsyn av sine eiere.<sup>322</sup> Full rekvisisjon var riktignok et av flere effektive verktøy okkupasjonsmakten kunne benytte for å nå sine mål, for eksempel når redere nektet å frakte på mannskapsbasis. Men som jeg var inne på tidligere er ikke en slik strategi uten ulemper. Den kontrollen en okkupasjonsmakt oppnår gjennom full rekvisisjon har sin pris. Å måtte bemanne fartøyer selv medfører økonomiske kostnader og logistisk ekstraarbeid. Motstandsviljen i den okkuperte befolkningen vil også øke hvis dette gjøres i for stor skala. Om dette er en pris som er verdt å betale, avhenger av situasjonen. I mange tilfeller kunne det være i okkupasjonsmaktens egeninteresse å bruke trusselen om rekvirering som pressmiddel til å inngå samarbeid, fremfor å alltid la rekvisisjon være førstevalget uavhengig av nordmenns samarbeidsvilje.

## 12.4 Falck som informant for det tyske sikkerhetspoliti

*«[...] direktør Falck m.fl. har vært [blant] de nordmenn som har tjent tyskerne best under okkupasjonen. De har gjort oss større tjenester enn hvilken som helst frontkjemper [...].»<sup>323</sup>*

Den ovennevnte uttalelsen er fra et avhør som fant sted i oktober i 1946 i Etterstad Interneringsleir. Den avhørte var Karolus Otte (f. 1908). Han var lederen for den tyske næringsvirksomheten i Norge under okkupasjonen (Hauptabteilung Volkewirtschaft beim Reichskommissariat i Oslo), og uttalte seg om hvordan BDS' skip hadde hjulpet tyskerne ved blant annet å frakte materiell til tyske tjenestesteder i Norge. Otte var langt fra den eneste av okkupasjonsmaktens menn som omtalte Falck som tyskvennlig. Falcks forhold til tyske tjenestemenn, særlig innenfor Sipo (det tyske Sicherheitspolizei under det nasjonalsosialistiske regimet) ble grundig etterforsket av politiet. Selv om politiet ikke anså

disse forbindelsene som straffbare, gir de verdifull innsikt til forholdet mellom Falck og okkupanten. Hva var Falcks forbindelse til det tyske sikkerhetspolitiet? Viste han en tyskvennlig holdning her, eller synes han å ha vært en påvirkningsagent for norske interesser?

#### 12.4.1 Avdeling III og deres Vertrauensmenn

Om høsten 1940 ble Sipo inndelt i avdelinger, fremfor Einsatzkommandos som det hadde vært organisert etter tidligere. Avdeling IV var den utøvende og den største avdelingen, og slo ned på norsk motstand ved arrestasjoner, forhør, tortur og henrettelser. Den er mer kjent under navnet Gestapo (Geheime Staatspolizei).<sup>324</sup> Avdeling III, eller SD (Sicherheitsdienst), hadde andre oppgaver. Den arbeidet med å holde oppsyn med og kontroll over det norske samfunnet. Dette ble gjort blant annet ved å kartlegge nordmenns økonomiske, kulturelle og forsyningsmessige interesser, og ut fra dette utarbeide situasjonsrapporter. Blant annet stod avdelingen bak Meldungen aus Norwegen, som var en serie rapporter om den sivile situasjonen som ble sendt til de viktigste tyske sjefene i Norge under krigen.<sup>325</sup> Den drev også spionasje i samarbeid med etterretningsorganisasjonen Abwehr.<sup>326</sup>

I 1943 kom SS-Hauptsturmführer<sup>327</sup> og Regierungsassessor Karl Alfred Oscar Winkler (f. 1910) til Bergen og overtok ledelsen av avdeling III ved Sipo og SD frem til kapitulasjonen. Her skulle alle offentlige forhold om det norske samfunnsliv rapporteres til Oslo. Men for å finne informasjon om dette på en pålitelig og effektiv måte, var Sipo avhengig av norsk hjelp. De benyttet seg derfor av norske informanter - såkalte Vertrauensmenn, eller V-menn. De V-menn som Gestapo brukte gav informasjon vedrørende norsk motstand, som motstandsgrupper og sabotasjeaksjoner. Som statsadvokat Cappelen beskriver det, var dette angivere «i ordets rette forstand».<sup>328</sup> Avdeling III's V-menn videreførte derimot norsk kritikk mot tyskernes styre og stell. De fikk ingen betaling for å gi slik informasjon, bortsett fra å få reiseomkostninger eller andre liknende utgifter dekket. Hele ordningen var frivillig, understreker Winkler. Som vi skal se, stemmer denne beskrivelsen av vertrauensmannsordningen godt overens med Falcks kontakt med Sipo.<sup>329</sup>

Winklers begrunnelse for å unngå tvang på dette området er interessant. Han forklarer at frivillige rapporteringer var avgjørende fordi nordmenn med pålitelig informasjon på dette området var minst interessert i å la seg involvere med Sikkerhetspolitiet. Dessuten ville nordmenn på grunn av «motstandsbevegelsens antityske propaganda» ikke bli sett som angivere. Opplysningene måtte derfor overbringes uten noen risiko for informanten. For okkupanten var dette en verdifull informasjonskilde. Gestapo skal ha anmodet Winkler om å

sette sine V-menn opp mot motstandsbevegelsen. Dette hevder han å ha nektet av taktiske grunner, av frykt for å miste sine V-menn.<sup>330</sup>

#### 12.4.2 Møter med sikkerhetspolitiet om skipsfartsspørsmål

Den første Sipo-kommandøren i Bergen (Kommandeur der Sipo und des SD, KdS) var SS-Obersturmbannführer<sup>331</sup> og Oberregierungsrat Gerhard Friedrich Flesch (1909-1948). Denne stillingen hadde han fra han kom til byen i april 1940 til han dro til Trondheim 11. oktober 1941.<sup>332</sup> En av hans underordnede, Fritz Goeck, hevder å ha sett Falck på Fleschs forkontor ved flere anledninger.<sup>333</sup> Men den personen i Sipo Falck hadde oftest kontakt med, var SS-Untersturmführer<sup>334</sup> Alfred Kreutz (f. 1913). Fra september 1941 hadde Kreutz ansvar for å holde oppsyn med de økonomiske forholdene i Bergen, deriblant næringsliv, industri, skipsfart og jordbruk, og rapportere om dette videre til SDs hovedsete i Oslo.<sup>335</sup> De som holdt han oppdatert på dette området var blant annet fylkesføreren, fylkesmannen og ordføreren. Men han hadde også nær kontakt med fremtredende personer i næringslivet, særlig Falck.

De to synes å ha truffet hverandre for første gang da skipsfartssituasjonen i byen ble diskutert på en konferanse på Kreutz' kontor i 1942. Foranledningen var bergenske rederes misnøye med advokat Kleppes lederrolle. Han hadde mottatt mange klager etter at NS hadde gjort han til kommissær for Norges Rederforbunds avdeling i Bergen. Kreutz kalte derfor Kleppe inn til konferanse på sitt kontor, sammen med Scholz som var direktør ved Bergens Blikktrykkeri og NS' ombudsmann for næringslivet, og Falck.<sup>336</sup> Kreutz sier ikke at Falck ble tvunget til å møte opp, men selv hevder Falck at han og hans kolleger tolket møtebeskjeden som ordre om forhør.

På møtet svarte Falck blant annet på spørsmål om hvorfor bergenske redere var så lite samarbeidsvillig, og la frem de bergenske redernes syn på skipsfartssituasjonen i byen, blant annet deres misnøye med Kleppe.<sup>337</sup> Kritikken ble tatt til følge, og Kleppe ble avsatt. Her nektet også Falck å hjelpe Kreutz med å gjenopprette Bergens Rederiforening, som Falck i egenskap av å være formann hadde oppløst like i forkant av at foreningen skulle tvangsinnlemmes i det nazistiske Rederforbundet.<sup>338</sup>

Etter konferansen spurte Kreutz om Falck ville være han behjelpelig i fremtiden med å bistå i spørsmål vedrørende skipsfart. Falck svarte ja, så lenge spørsmålene ikke gikk mot hans samvittighet som nordmann. Siden da rådførte Kreutz seg ofte med Falck (så vel som andre representanter for skipsfarten) når der kom spørsmål fra SD i Oslo. I disse samtalene hadde

Falck innvendinger mot både Terboven og Quislingregjeringen, og Kreutz rapporterte kritikken videre til Oslo.

Kreutz hadde ofte kontakt med Falck, så vel som andre ansatte i BDS.<sup>339</sup> Falcks rolle som referent for næringslivet bekreftes også fra mange hold. SS-Obersturmbannführer og Oberregierungsrat Hans Wilhelm Blomberg var Fleschs etterfølger, og var kommandør ved sikkerhetspolitiet i Bergen fra 6. oktober 1941, til han i 1944 fikk en tilsvarende stilling for sikkerhetspolitiet i Hamburg. Han mottok alle rapporter før de ble sendt til Oslo, og sier at Falck stod nevnt ved navn i flere av dem.<sup>340</sup> Felix Fahl, som fra juli 1941 var Obersturmführer ved SD i Oslo, leste dem og kan bekrefte dette.<sup>341</sup> Hvor virkningsfull var Falcks kritikk av tyske myndigheter? Obersturmführer<sup>342</sup> ved S.D. i Bergen, Georg Opper (f. 1913), går ikke i detaljer, men sier at den både medvirket til at utgitte forordninger ble annullert og nye forordninger utgitt.<sup>343</sup>

Da Blomberg dro til Tyskland i 1944, fikk Bergen igjen ny Sipo-kommandør. Han var SS-Obersturmbannführer Ernst Weimann (f. 1906). I løpet av okkupasjonen ble de begge varmt anbefalt av Kreutz om å bli kjent med Falck, som var svært hjelpsom i spørsmål om skipsfart og kommersielle forbindelser. Falck og Kreutz besøkte Blomberg både på hans kontor, og i hans private bolig i Øvre Kalfarli 27. Kreutz arrangerte også et møte i Weimanns privatbolig i Store Markevei 9 sammen med Winkler og Falck. Igjen var det skipsfarten som var samtaleemnet. Et av problemene var mannskapsmangel på skipene i Bergen, og Falck foreslo høyere lønninger til mannskapene.<sup>344</sup>

#### 12.4.3 Falcks innflytelse

Hittil har vi sett at Falck hadde en viss påvirkningskraft overfor tyske myndigheter og Sipo gjennom sin rolle som V-mann. Men denne innflytelsen begrenset seg ikke til å kun gjelde spørsmål om skipsfart og næringsliv. Falck forsøkte gjentatte ganger å oppsøke Kreutz og Fahl for å få løslatt politiske fanger, og lyktes. I løpet av to år ble 5 eller 6 fanger løslatt på grunn av Falcks henvendelser. Blant dem var BDS' egen Georg von Erpecom (som var medlem av selskapets direksjon), og kaptein Just Olsen. Begrunnelsen Falck brukte var alltid at det var behov for dem i skipsfarten.<sup>345</sup>

Falck brukte også tilliten han hadde opparbeidet i SD til å få reise til Sverige. Han besøkte Fahls kontor i Oslo flere ganger for å delta på konferanse med Reichskommissariat Seeschiffahrt. I samme ærend spurte han Fahl om å få reisetillatelse til Göteborg, med

begrunnelsen at BDS skulle drive nybygging der. Fahl så ikke noe problem med dette, og innvilget slike reiser flere ganger.<sup>346</sup> Som vi skal se i neste kapittel, var disse reisene viktige for Falcks *motarbeidelse* av tyskerne.

Nok et tegn på hvor høyt tyskerne verdsatte Falcks samarbeid, viste seg i juni i 1944 i Bergen. Flere personer skulle arresteres, deriblant Falcks sønn. Denne arrestasjonen ble forhindret av Kreutz på grunn av det gode forholdet mellom han og Falck.<sup>347</sup>

#### 12.4.4 Falcks mange ansikter

Gjennom at Falck opparbeidet seg tillit hos sikkerhetspolitiet ved å gi pålitelig og verdifull informasjon, viste han okkupanten et samarbeidsvillig ansikt. Dette synes likevel ikke å skyldes tyskvennlige holdninger fra Falcks side (Kreutz sa selv at Falck gav sitt nasjonale sinnelag forrang over tyske interesser). Ut fra det som fortelles i de ovennevnte tilfellene har han simpelthen viderefremmet nordmenns kritikk om okkupantens håndtering av blant annet skipsfartsspørsmål. Dette er påfallende med siden det ville være fordelaktig for tyskerne å fremstille Falck som tyskvennlig. Politiet kom til samme konklusjon, og mente hans forhold til sikkerhetspolitiet ikke var lastverdig.<sup>348</sup>

Interessant nok har nesten alle tyskerne som har blitt nevnt i dette kapitlet egne teorier om hvor Falcks lojalitet egentlig lå. Kreutz mente Falck var tyskvennlig, mens Oppel mente han ikke var det. Blomberg betegnet han som «halv-jøssing», mens Fahl oppfattet han som en dyktig forretningsmann på godfot med tyske myndigheter, men som var uinteressert i politikk. For øvrig synes dette også å ha vært Karolus Ottes oppfatning. Han sier at Falck ofte var på hans kontor for å diskutere økonomiske spørsmål vedrørende skipsfart (fraktsatser, lønninger, assuranseforhold og liknende). Første gangen de traff hverandre var i mai 1940 da Falck og Thorvald Halvorsen (fra NFDS, Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab) møtte Otte på Hotel Norge for å diskutere hvordan man skulle få i gang skipsfarten etter invasjonen. Siden da var forholdet mellom dem ifølge han selv «knirkefritt» og uten vanskeligheter. Otte oppfattet Falck som fiendtlig innstilt mot NS, men imøtekommende overfor okkupasjonsmakten. Han antar at dette var av forretningsmessige grunner, da BDS oppnådde stor fortjeneste på tyske oppdrag. Falck skal aldri ha protestert mot å frakte tysk materiell overfor Otte, som også nekter for at Falck motarbeidet tyskerne under krigen.<sup>349</sup>

Statsadvokat Cappelen mener Ottes forklaring bør ignoreres, siden han fornektet Falcks motstandsarbeid, og at tyskerne dessuten taler sin egen sak når de fremstiller nordmenn som



tyskvennlige.<sup>350</sup> Hvorvidt alle påstander fra tysk hold om nordmenns tyskvennlighet er verdiløse, eller om dette kun gjelder Otte, går han ikke nærmere inn på. Falcks opptreden overfor okkupanten var mangeartet nok til at Otte og andres forklaringer ikke bør avfeies så lett. Men som vi skal se i neste kapittel var Falcks illegale virksomhet under krigen både omfattende og betydningsfull, i motsetning til Ottes påstand.

## 12.5 Tyskernes største fiende i Bergen? Falcks bidrag til illegal virksomhet

*«S. 19 er en meget viktig person i en utsatt stilling. S. 19's identitet må under alle omstendigheter ikke nevnes».*<sup>351</sup>

Sitatet over skal ha blitt uttalt på en konferanse i Stockholm av Marineattaché kommandørkaptein Henriksen. Samtaleemnet var Falcks viktige bidrag til den norske motstandsbevegelsen, og «S. 19» var identiteten Falck ble tildelt og brukte i forbindelse med sitt illegale arbeid.<sup>352</sup> I denne oppgavedelen skal vi bli nærmere kjent med en side av Falck som gir et svært annet bilde av hans forhold til den tyske okkupasjonsmakten enn vi har sett så langt. Falck høstet stor anerkjennelse fra sentrale skikkelser i motstandsbevegelsen for sin innsats. Hva bestod dette arbeidet av? Dette er et viktig spørsmål, særlig fordi uttalelser om Falcks «utpregede nasjonale sinnelag» synes å ha hatt en sterk innflytelse på statsadvokatens avgjørelse om å henlegge saken.

Det er flere grunner til at Falck var en verdifull ressurs for motstandsbevegelsen. Som (med-)direktør i BDS hadde han tilgang til selskapets eiendommer, og kunne bidra med finansiell støtte. Men hovedgrunnen var hans sentrale tilstedeværelse i skipsfarten. I denne posisjonen var en eller annen form for kontakt med tyske myndigheter uunngåelig, og dette gav han tilgang på verdifulle opplysninger om okkupanten.

### 12.5.1 Sjømilitær etterretning

Følgende personer fortalte politiet om Falcks rolle i sjømilitær etterretning: Orlogskaptein Andreas Kielland Rygg, som var leder innenfor sjømilitær etterretning i Norge under andre verdenskrig (før han i 1943 måtte dra til Sverige), Kaptein Kristen K. Gran, som var sjef i administrasjonen i Forsvarets Overkommando IV og distriktspesialist i Mi. IV i Stockholm<sup>353</sup>, og to av Grans underordnede i den illegale organisasjonen «6.6», Berger Bjørge og Thv. Torkildsen.<sup>354</sup>

På et tidspunkt ble Falck gjennom en kurer anmodet av Marineattachéen i Stockholmlegasjonen om å lede den sjømilitære etterretningen på Vestlandet (Falck og Gran mener dette var på sensommeren 1941, mens Rygg mener det var i mars eller april 1942). Falck sa ja til tilbudet, etter å først ha bedt om bekreftelse på at forespørselen kom fra en pålitelig kilde. Forutsetningen var at han kunne be «6.6» om å visse motytelser, hvilket de også godtok (hvilke tjenester spesifiseres ikke).

Rygg går ikke i detaljer, men sier han var vitne til at Falck utførte «meget verdifullt arbeid», frem til Rygg måtte reise i 1943. I praksis ble etterretningen riktignok ledet av en annen person. Falck ledet den kun i navnet, men han var fortsatt kontaktmann og frontfigur.<sup>355</sup> I denne rollen formidlet han videre viktige opplysninger enten via etterretningens organisasjon i Bergen, Ryggs kontor i Oslo, eller på sine reiser til Stockholm.

Hva angår Stockholm, forteller Gran om to av Falcks utreiser hit, hvor den ene gangen var hjemme i Grans bolig sammen med kommandørkaptein og Marineattache Henriksen og den amerikanske Marineattache Heiberg. Bjørge og Torkildsen deltok på en annen konferansen med Henriksen og konsul Nilssen fra den britiske legasjonen. Det var på denne konferanse det ble snakk om både hvor viktig og dyktig S. 19 var.

Gjennom Falck ble også BDS' ressurser til verdifull hjelp for Stockholmlegasjonen. BDS' ruter til Göteborg var lenge den eneste forbindelsen Stockholm hadde med Bergen. Mi. IV fikk bruke denne ruten til å frakte våpen, post, pakker, radioer og annet utstyr. I tillegg hjalp han til ved å plassere pålitelige motstandsfolk om bord i båter som kunne skaffe opplysninger av interesse.

Hjemme i Bergen hadde Falck konferanser i sitt eget hjem med utsendinger fra England. Blant annet hadde han lange konferanser med kapteinløytnant Alf Martens-Meyer i 1942 og/eller 1943.<sup>356</sup> Bjørge og Torkildsen går nærmere inn på Falcks bidrag til gruppen 6.6. På forsommeren 1942 ble gruppen splittet. En av dens overordnede, Gran, ble arrestert av Gestapo. Resten av medlemmene flyktet til Sverige og England, unntatt Bjørge og Torkildsen.

Gran ble løslatt fra fengselet i mars 1943. I mellomtiden hadde Martens-Meyer blitt utsendt fra London til Bergen for å danne en ny motstandsgruppe. Dette ble forsøkt uten nevneverdig hell. Bjørge og Torkildsen fikk straks kontakt med Gran etter løslatelsen, men forbindelsen var vanskelig å opprettholde fordi Gran ble holdt øye med av Gestapo. Gran fortalte dem imidlertid at lederen for den sjømilitære avdelingen i Bergen hadde bedt om å få direkte

forbindelser til sambandspersonell. Samband var Bjørge og Torkildsens ansvar i 6.6-gruppen, og de to ble sendt for å møte S. 19 på hans kontor i BDS. Siden den gang hadde de jevnlig kontakt, og mottok finansiell støtte. Blant annet fikk 6.6 midler til å kjøpe inn en skøyte som ble brukt til å frakte 30-40 nordmenn i farlig farvann (hvem eller hvor spesifiseres ikke).

Omtrent en måned senere, i slutten av april 1943, oppstod nye vanskeligheter. Nære kontakter av 6.6-gruppen i Sunnhordaland hadde blitt arrestert av Gestapo. Da nyhetene om dette nådde Bjørge og Torkildsen kort tid etter, oppsøkte de S. 19 på hans kontor. Han bad dem om å ligge lavt inntil videre. Da de så hadde et nytt møte noen dager senere, fikk de beskjed av S. 19 om å forlate byen. Grunnen var at Falck fryktet at arrestasjonen kom til å forgrene seg til Bergen. Problemet var at de ikke hadde noen rømningsvei. Dette ble løst av S. 19. 5. mai 1943 dro Bjørge og Torkildsen med bergenstoget til Oslo, hvor de etter avtale traff Falck som ordnet dem videre reise til Sverige. Denne episoden kunne ha fått et annet og mer dramatisk utfall dersom de to hadde blitt værende i Bergen. Et par dager senere ble nemlig samtlige gjenværende medlemmer av deres organisasjon arrestert av Gestapo, som gjorde razzia i deres hjem.

Med tiden valgte Falck å trekke seg som etterretningsleder (Falck sier dette var i 1944, mens Rygg mener det var 1943). I samråd med Stockholmlegasjonen valgte han å fokusere på sitt arbeid med Rederforbundet heller enn etterretning fordi det ville være for risikabelt å fortsette med begge deler.<sup>357</sup> Men han fortsatte likevel å bidra med opplysninger gjennom illegale kanaler.<sup>358</sup>

### 12.5.2 Falck og det illegale rederforbundet

Falck spilte også en sentral rolle i Norges Rederforbund under krigen, og dets juridiske konsulent Herman Gram viser til mange tilfeller som demonstrerer Falcks innsats.<sup>359</sup> Forbundet kom under sterkt press fra okkupasjonsmakten etter invasjonen. Etter at dets president Arne Bjørn-Hansen ble arrestert, ble Falck valgt som visepresident. Falck signerte også et protestskriv til Terboven etter at forbundet ble beslaglagt av det tyske sikkerhetspoliti i januar 1941. Sentralstyret holdt hemmelige møter etter beslagleggelsen, hvilket det også fortsatte med etter at forbundet ble oppløst i 1942. Da opprettet det sin illegale ledelse, og Falck var aktiv her helt frem til frigjøringen.

Gram gir flere andre eksempler på Falcks innsats i det illegale rederforbundet. Falck assisterte Gram på hans kontor, hvilket via Grams kontakter i Stockholm fungerte som mellomledd

mellom forbundets sentralstyre og eksilregjeringen i London. Falck arbeidet som den illegale rederledelsens kontaktmann med London siden 1943, og konfererte i den forbindelse med Nortraships ledelse. Gjennom denne kontakten holdt han dem oppdatert om skipsfartsanliggender i hjemlandet.<sup>360</sup> I 1942 deltok Falck på møtet hvor norske redere utformet det hemmelige sirkelskrivet som de tok avstand fra etableringen av det nazistiske skipsfartsforbund. Falck nektet også å bøye seg for Terbovens krav på Stortingsmøtet om sommeren 1942. Foranledningen her var at 150 av landets redere var kalt inn til Stortinget av Terboven, som blant annet krevde norske skip som fortsatt var i uteflåten skulle kalles tilbake over radio. Rederne valgte ut en komite av fem personer, deriblant Falck, til å forhandle med Terboven. Komiteen nektet Terbovens krav, til tross for at de ble holdt i Oslo i 17 dager og truet på livet gjentatte ganger.<sup>361</sup>

Til slutt anmodet Falck Gram i august i 1943 om å sende et hemmelig radiotelegram til skipsreder Ingolf Hysing Olsen i London. Hensikten var å avtale et møte som viste seg å være viktig for samarbeidet mellom eksilregjeringen og rederne. Blant annet fikk rederforbundet et konfidensielt oppdrag som gikk ut på å komme med forslag til oppgjøret mellom Nortraship og norske rederier, i forbindelse med regjeringens rekvisisjon av flåten i april/mai 1940. Dette arbeidet varte fra høsten 1943 til vinteren 1944/45. I løpet av perioden hadde han flere hemmelige møter i Sverige med Nortraships representanter, hvor han diskuterte oppgjøret med blant andre Hysing Olsen, Øivind Lorentzen og direktør Nils Dybwad. Dette arbeidet varte fra høsten 1943 til vinteren 1944/45.<sup>362</sup>

### 12.5.3 Annet illegalt arbeid

Mens siktelsen mot Falck handlet tillitsmannsvirksomheten i 1940, fant motstandsarbeidet jeg hittil har presentert sted fra 1941 og utover. For å demonstrere overfor politiet at Falck ikke hadde endret kurs i sin nasjonale holdning i løpet av okkupasjonen, viste han derfor til et annet arbeid han og BDS bidro til allerede om våren 1940. BDS hjalp da til med å få gjemt bort 1500 norske uniformer og annet militært utstyr ved hjelp av selskapets lagre. For å holde dette skjult for tyskerne måtte det flyttes rundt flere ganger i løpet av okkupasjonen. Avdelingsleder Schjøtt var også involvert i dette arbeidet, og fikk etter ordre fra Falck ansvaret for å flytte militærgodset fra sted til sted.<sup>363</sup> Ved frigjøringen ble dette utstyret levert tilbake til norske myndigheter.

Den fremstående norske industrilederen og motstandsmannen Gunnar Schjelderup (1895-1972) var også kritisk til at politiet tvilte på Falcks nasjonale holdning. Han bekrefter Falcks

tilsynelatende legale reiser til Sverige for å holde Stockholmlegasjonen og eksilregjeringen oppdatert med situasjonen i skipsfarten, men forteller ellers om sitt generelle inntrykk av Falcks dyktighet og motstandsvilje. Hans mening er at dersom Falck hadde trukket seg unna vanskelige stillinger som innebar ubehageligheter med okkupanten, ville følgene ha blitt verre for norske redere.<sup>364</sup>

#### 12.5.4 Venn eller fiende? Falcks dobbeltrolle

Ved å vise til disse episodene demonstrerte Falck overfor politiet at han både hadde motet og viljen til å motarbeide tyskerne. At dette arbeidet var av stor betydning bekreftes ikke kun av dekorerte norske motstandsmenn, men også fra tysk side. Ved en anledning da Gran arbeidet i London i FO IV fikk kontoret et telegram fra Stockholm. De ble her fortalt at en avhørt gestapist hadde oppgitt BDS ved direktør Falck som fiende nr. 1 i Bergen.<sup>365</sup>

Selv hvis denne uttalelsen er en overdrivelse, understreker den et viktig poeng. Hvorfor varierer Falcks omtale blant tyskerne fra å være tyskvennlig og mer nyttig enn noen frontkjemper, til å være «halv-jøssing» og tyskernes fremste fiende? I mine øyne gjenspeiler dette den uunngåelige konklusjonen at Falck har inntatt ulike roller overfor okkupanten. I flere tilfeller ble dette gjort for å fremme motstandsarbeid. I nøyaktig hvor mange tilfeller og i hvor stor grad er vanskelig å si, siden ingen av de spesifikke tjenestene Falck ytet for tyskerne knyttes direkte opp mot motstandsarbeidet det fortelles om. Derimot har vi sett flere generelle eksempler på at Falck vant tyske tjenestemenns tillit for så å utnytte denne til illegal virksomhet, til tross for risikoen dette innebar.

Falcks motstandsarbeid kan virke vanskelig å forene med påstander om at han viste en tyskvennlig holdning. Det virker som statsadvokat Cappelen anser disse to forholdene som gjensidig utelukkende, og at han mener at dette demonstrerer utroverdigheten til tyskernes forklaringer.<sup>366</sup> Men selv om Falck hadde en serviceinnstilt og imøtekommende fremtreden overfor tyskerne, behøver ikke denne holdningen å ha vært genuin. Selv mener jeg at man bør være varsom med å avfeie slike påstander nettopp på grunn av Falcks dobbeltspill. Gjennom å samarbeide med tyskerne fikk han tilgang til viktig informasjon om deres planer uten å vekke oppsikt, og ved å ha en fot i hver leir kunne han gi videre denne informasjonen til illegale kanaler. Dessverre gis få konkrete beskrivelser av hvilke opplysninger Falck gav til motstandsbevegelsen. Det kan likevel tenkes at å vite for eksempel hvor mange tonn sement som ble brukt til å bygge ubåtbunkeren på Laksevåg vil være av uvurderlig betydning for

allierte styrker som ville bombe den. Neste kapittel handler om hvorfor og hvordan BDS endte opp med å frakte over 200 000 tonn sement for okkupasjonsmakten.

## 12.6 Avtalen med Fermann og tysk overkommando

Falcks avtaler med Fermann og Lexow kom begge i stand tidlig i 1941, men førstnevnte noe før sistnevnte. Jeg vil derfor først rette søkelyset mot hvordan avtalen med Fermann ble inngått.

Olaf Willy Fermann (1892-1975) var en sentral politisk figur for NS. Han hadde vært medlem av partiet siden tidlig på 1930-tallet, og ble tildelt viktige oppgaver under krigen. Han ble partiets kontaktmann i Tyskland, fikk tittel som fylkesfører, og ble leder for NS' utenriksorganisasjon.<sup>367</sup> Han inngikk også forretninger med tyskerne om import av koks og kull, og omlasting av sement. I høsten 1940 drev han med omlasting av kull for Armee-Oberkommando. Ved sitt kullopplag hadde han et stort lager hvor overkommandoen også lagret sement. Et annet firma i Oslo som drev slik virksomhet for tyskerne, krevde tredobbel betaling av prisen Fermann kunne tilby. Offiseren med ansvar for denne omlastingen merket seg dette, og skal dermed ha gitt oppdraget til Fermanns firma. Sementomlastingen begynte i det små med et fåtall partier, men innen 1941 hadde virksomheten utvidet seg til å omfatte hele Norge. Sementen kom dels fra Tyskland og dels fra Norge.<sup>368</sup>

Fermann kjente visstnok Falck fra tidligere. I 1914 hadde de to arbeidet sammen i Petrograd, og i 1923 hadde Fermann arbeidet i Danzig under BDS, hvor han også da hadde kontakt med Falck.<sup>369</sup> Men under krigen fikk de først med hverandre å gjøre da BDS ble involvert i sementleveranser til tyskerne. Hvordan gikk det til?

### 12.6.1 Fermanns versjon

Her er ulike forklaringer. Fermanns versjon går ut på at Falck takket ja til å inngå en alminnelig, frivillig forretning.<sup>370</sup> Ifølge Fermann selv, oppsøkte han Falck per brev og spurte om han var villig til å overta arbeidet med sementekspedisjon for den tyske krigsmakt. Uten noen form for tvang, verken fra Fermann eller fra overkommandoen sin side, skal BDS ha sagt seg villig til å ta oppdraget på visse betingelser.<sup>371</sup> Falck dro så til Fermann i Oslo for å diskutere saken på hans kontor, og de to korresponderte med hverandre etter det. I begynnelsen av mars 1941 ble de begge så invitert til en lunsj av Harald Berg. Også Berg var tidligere ansatt i BDS og en bekjent av Falck; fra 1914 til 1938 arbeidet han som ekspeditør i Tromsø for BDS og Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab.<sup>372</sup> Videre var Berg NS-medlem

og konsul i Tromsø, og hadde blitt tildelt ansvaret for distribuering av sement i Nordland av Fermann.<sup>373</sup> På denne lunsjen, som tok sted ved Speilsalen på Grand Cafe i Oslo, skal Fermann ha foreslått for Falck at han og BDS kunne være representant for denne virksomheten i bergensområdet, noe Falck gikk med på. Deretter skulle Fermann få avtale nærmere med BDS' spedisjonsavdeling på senere møter. Avtalen gikk ut på omlasting, lagring og utlevering av sement til 7 kroner og 50 øre per tonn. BDS' regninger skulle sendes til Fermann, som hadde regnskapsansvar for tyskerne. Det ble beregnet en fortjeneste på et par kroner per tonn, som ville bli fordelt mellom Fermann og BDS.<sup>374</sup>

Det må tas noen forbehold vedrørende Fermanns forklaring. Et av dem er indre inkonsistens; han påstår både at første gangen han traff Falck under krigen var på lunsjen i speilsalen, og at Falck besøkte han på hans kontor på et uspesifisert tidspunkt *før* lunsjen i speilsalen.<sup>375</sup> Der er dermed uklart når Fermann presenterte forslaget for Falck for første gang, noe som skal vise seg å være et viktig poeng. Et annet er at Falck er sterkt uenig på flere punkter, da særlig tvangsaspektet.

### 12.6.2 Falcks versjon

I motsetning til Fermann, fremstiller Falck denne avtaleinngåelsen som en tvungen forlengelse av allerede eksisterende fraktoppdrag. Falck forteller hvordan BDS i årene før krigen hadde fraktet store sementpartier fra Hamburg. Sammen med NFDS hadde de kontrakt med Zementverband om denne transporten. Senere ble de tyske rederiene Kristen og Russ også involvert, og i 1938 ble det laget en ordning om samseiling. Under denne samseilingen var BDS agent for Kirsten, mens NFDS var agent for Russ. Sementen ble losset til flere mottakere i ulike havner. Store mottakerfirmaer hadde egne lagre, mens spedisjonsavdelingen hadde et lager for et av de mindre mottakerfirmaene. Spedisjonsavdelingen fraktet også sement videre til mindre steder som ikke ble anløpt.<sup>376</sup>

Etter krigens utbrudd i 1939 og invasjonen i 1940 skal denne virksomheten simpelthen ha fortsatt og blitt utført på samme vanlige måte som før krigen. Tyskerne fikk snart behov for å sette inn mer tonnasje i Hamburggruten. De var tidlig ute med en kortsiktig løsning som gikk ut på å sette inn egne båter under Wehrmacht.<sup>377</sup> Men verken disse eller rutefarten kunne håndtere de store sementpartiene okkupanten trengte til sine byggeprosjekter.

I den forbindelse ble Falck tilkalt Reichskommissariatet i Oslo i begynnelsen av 1941. Hvem han snakket med husket han ikke.<sup>378</sup> Falck fremholdt at BDS ikke kunne befordre større

partier enn de fra før hadde i rutefarten, og at omfanget av dette arbeidet allerede gikk på bekostning av effektivitet. Han foreslo for dem at sementfrakten kunne ordnes som Wehrmachtlast, men fikk ikke gjennomslag. Svaret han fikk var i stedet at spesielle sementbåter skulle ta seg av frakten, og at etter det rikskommissariatet kjente til, var BDS det eneste firma i Bergen som hadde tilstrekkelig redskaper og utstyr til å utføre frakten. Falck skal ha forsøkt å nekte innledningsvis, men tyskerne stod på kravet. BDS fikk ansvar for at dette arbeidet ble utført raskt og effektivt. Hvis de nektet ville tyskerne sørge for at ledelsen fikk 'personlige følger' og beslaglegge selskapets organisasjon, båter og utstyr. Til slutt ble det sagt at Fermanns firma skulle være sentralkontor for virksomheten, og at BDS kom til å bli kontaktet av Fermann.<sup>379</sup>

Falck stiller seg uforstående til hvorfor den ordinære sementforretningen (hvor BDS virket som agent for tyske rederier) siden gikk over til Fermann. Det vesentlige var ikke hvorfor Fermann var involvert, men at Falck hadde blitt personlig truet gjentatte ganger av rikskommissariatet i denne saken.<sup>380</sup> Da Falck kom hjem diskuterte han dette med Joys (daværende administrerende direktør). Etter nøye overveielse bestemte de seg for å ta oppdraget. Truslene hadde gjort inntrykk, og de anså lossingen og spedisjonen av sement som et mindre hensyn som måtte vike for det større – nemlig imperativet om å beholde virksomheten på egne hender, og dermed kunne fortsette frakten for landets befolkning. Selskapet ville heller ikke komme noen vei ved å påstå at slikt arbeid var utenfor dets vanlige virke, da tyskerne var fullt klar over BDS' samarbeid med Zementverband.

Da Falck ble kontaktet av Fermann var beslutningen om å ta oppdraget allerede fattet.<sup>381</sup> Først nå fikk selskapet vite hvor store mengder det var snakk om å frakte; 35 000 tonn skulle til Bergen, samt store men uspesifiserte mengder til andre norske byer. Innledningsvis var det kun snakk om dette partiet. At den samlede mengden sementleveranser for tyskerne i løpet av okkupasjonstiden kom til å bli mer enn det seksdobbelte av de første 35 000 tonn, visste de ikke den gang.<sup>382</sup>

### 12.6.3 Sprikende forklaringer

Det er flere uoverensstemmelser mellom Falcks og Fermanns forklaringer. Falck nekter for å ha deltatt på lunsjen i Speilsalen, selv om både Berg og Fermann sier han var tilstede.<sup>383</sup> Fermann sier at det var under lunsjen at avregningsforholdet ble avtalt, mens Falck sier det var tyskerne som ensidig fremsatte dette.<sup>384</sup>



Et viktigere spørsmål er om Falck ble tvunget til å ta oppdraget av tyskerne eller ikke. Falck påstår selv at han ble det, men har verken vitner eller bevis – tvangen skal ha blitt utøvd muntlig, og Falck har ikke kunnet navngi personen som utøvde den.<sup>385</sup> Dette blir problematisk når en ser på korrespondansen mellom Falck og Fermann. I motsetning til hva en skulle forvente hvis selskapet ble tvunget er denne brevvekslingen skrevet i alminnelige, forretningsmessige ordelag. Uten påtrykk eller ved å vise til krav fra tyske myndigheter, spør Fermann i sitt brev til Falck om BDS er villig til å overta spedisjon av sement for den tyske krigsmakt.<sup>386</sup> Svaret lød at selskapet ikke bare var villig, men «[...] særlig innstillet på å behandle store varemengder på en effektiv måte».<sup>387</sup> I brevet vises det også til selskapets lektere, store bilpark og muligheter for arrangering av lagerplass. I senere brev som stort sett dreier seg om logistiske spørsmål, føyes det til at «Vi [BDS] står til Overkommandoens tjeneste med enhver yderligere opplysning som måtte ønskes».<sup>388</sup>

Til sitt forsvar sier Falck at tvangen allerede *var* blitt utøvd av rikskommissariatet, og at å motsette seg eller å uttrykke misnøye overfor Fermann ville være uten hensikt. Tvert imot sier Falck han håpte at han ved å 'opptre korrekt' kunne komme hurtigere ut av denne forbindelsen.<sup>389</sup> Selv om det innledningsvis kun var snakk om ett sementparti, virker det som et betenkelig resonnement at tyskerne skulle bli *mindre* interessert i å gi BDS nye oppdrag hvis de utføre dette arbeidet korrekt og uten vanskeligheter.

Hvorvidt Falck ble tvunget leder til spørsmålet om hvorfor BDS ble kontaktet av Fermann. Ifølge Falck må det ha skjedd på foranledning av tyske myndigheter. Men selv sier Fermann ingenting om at rikskommissariatet eller tysk overkommando ba han om å kontakte Falck – dette skal han ha gjort på eget initiativ, på grunn av hans tidligere forbindelser til BDS. Det forklarer i så fall hvorfor Fermann mener der ikke var noen tvang involvert, siden han ikke kjente til presset som BDS ble utsatt for av rikskommissariatet. Men Fermanns oppfatning av at avtalen med BDS var frivillig impliserer at rikskommissariatets krav overfor Falck underlig nok ikke har vært et samtaleemne – verken mellom Falck og Fermann, eller mellom Fermann og tyske myndigheter. Mer påfallende er det at Fermann tok kontakt med BDS like etter at Falck hadde fått beskjed av rikskommissariatet om at dette kom til å skje. Dette kan forklares enten som et slående sammentreff, eller at det som ble sagt av rikskommissariatet til Falck er oppdiktet, eller ved at Fermann unnlater å fortelle at tyskerne ba han om å gjøre det. Slik jeg ser det, må en derfor trekke tvil ved Falcks møte med rikskommissariatet for å kunne gi medhold i Fermanns påstand om at avtalen var frivillig.

Da sementen kom med tyske skip til Bergen ble den losset av spedisjonsavdelingen. Deretter ble den levert til offentlige og private lagre som selskapet leide til dette formålet, for så å bli distribuert videre til tyske militære avdelinger. Ifølge leveringsfortegnelser i korrespondansen mellom Fermann og BDS ekspederte spedisjonsavdelingen 4 336 734 sekker à 50 kg, til sammen hele 216 836 tonn sement, i løpet av okkupasjonen. Siden BDS ble betalt 7,50 kroner per tonn sement ble omsetningen på over 1,5 millioner kroner. Frakten synes generelt å ha blitt utført på en pliktoppfyllende måte; per februar 1942 var 583 796 sekker levert, med et svinn på kun 2 promille.<sup>390</sup> Som tidligere nevnt ble mesteparten av denne sementen brukt til bygging av ubåtbunkeren på Laksevåg.<sup>391</sup> Før jeg går nærmere inn på disse og andre oppdrag utført av spedisjonsavdelingen, vil jeg undersøke den andre samarbeidsavtalen politiet mente Falck burde straffes for.

## 12.7 Avtalen med Lexow og A/S Nordag

Dette kapitlet handler om hvordan Falck og BDS inngikk en samarbeidsavtale med Ditlef Lexow som senere førte til en direkte forbindelse mellom BDS og Nordag. Den ble inngått kort tid etter avtalen med Fermann, og viser også flere likheter dette saksforholdet. Også Lexow hadde tidligere forbindelser til BDS; i 14 år hadde han hatt en ledende stilling i et av datterselskapene før han i 1937 forlot kontoret deres i Danzig. Lexow fungerte også som et ledd mellom BDS og en gren av okkupasjonsmakten. Til slutt mener Lexow, i likhet med Fermann, at samarbeidet med BDS ble inngått uten tvang.<sup>392</sup>

### 12.7.1 Lexows forklaring

I begynnelsen av 1941 fikk Lexow en henvendelse fra firmaet Mineral Öl Bau Gesellschaft. Dette selskapet var forløperen til det som senere skulle bli Nordag, og hadde på den tiden opprettet kontorer i Oslo. Henvendelsen gjaldt noen fartøyer som skulle fraktes fra Årdalstangen til Øvre Årdal i forbindelse med utbygging av vannkraftanlegg. Transport og befraktning til dette prosjektet skulle utføres av et tysk firma fra Hamburg, Haeger & Schmidt, som i den forbindelse opprettet filialer i Norge. Lexow ble generalagent for befraktning, transport og spedisjon for dette selskapet.

I første omgang ble det opprettet filialer på steder hvor anlegg ble utbygd.<sup>393</sup> Siden ville Nordag også åpne kontorer i Bergen og Trondheim, da de forstod det kom til å bli stort behov for omlasting og frakt på disse steder (det ville blant annet være mer praktisk å fordele varer ut i nærliggende distrikter herfra enn å la dette skje via Oslo, som hadde vært ordningen frem til da). I Trondheim åpnet Lexow en filial som senere ble overlatt til et annet firma. Hva

angikk bergensområdet, visste han visste at befraktningen her kom til å ta så store dimensjoner at det ville være mest hensiktsmessig om all transport ble tillagt ett enkelt, lokalt firma. Til tross for at Nordag insisterte på at Lexow stod for organiseringen, anbefalte han overfor dem at BDS skulle stå for arbeidet. Sjefen for Nordags transport, Hr. Stock, gikk med på Lexows forslag, men på betingelsen om at Lexow skulle være et mellomledd, og at alle regninger skulle gå via hans firma. Falck skal deretter ha hatt kontakt med Nordag, som igjen ba han oppsøke Lexow, noe han så gjorde.

På spørsmålet om *hvordan* Falck kom i kontakt med Nordag, gir Lexow flere mulige forklaringer, men ingen bevis. Jeg ser dem som å være i verste fall løse påstander, i beste fall kvalifisert gjetning. Jeg vil derfor ikke drøfte dem nærmere.<sup>394</sup> Hva som enn var det nøyaktige forløpet, uttrykte Lexow seg svært fornøyd med å ha bidratt til at en slik prestisjefyllt forretning med BDS kom i stand.<sup>395</sup>

### 12.7.2 Falcks forklaring

Falck sier derimot at også denne avtalen var en tvungen forlengelse av eksisterende fraktoppdrag. BDS hadde på et uspesifisert tidspunkt begynt å motta spedisjonslast fra Hamburg til Mineral Oel Bau Gesellschaft - et selskap de verken visste hva var, eller kom til å utvikle seg til. Denne frakten kom med BDS' egne båter på vanlig måte og uten noen spesiell foranledning, gjennom selskapets agent i Hamburg, Rob. M. Slomann Jr., og et annet ikke navngitt spedisjonsfirma.<sup>396</sup>

I forbindelse med denne lasten ble Falck igjen tilkalt til å møte med tyskerne i Oslo. Før han dro ble saken tatt opp med andre i selskapets ledelse. Dette ble diskutert kort tid etter episoden med sementen, og ledelsen kom til samme konklusjon. Forretningen var av samme art som BDS hadde drevet tidligere, og ville være en relativt liten del av selskapets helhetlige virke. Med andre ord følte Falck og ledelsen igjen at de måtte ta oppdraget, og at det lille måtte vike for det større.

Da Falck kom til Oslo ble han beordret av rikskommissariatet om å overta spedisjonen til Nordag. Falck svarte at BDS allerede tok hånd om denne lasten, men tyskerne var misfornøyd med driften og ville ha en ny ordning. Rikskommissariatet sendte han til Nordag for å diskutere saken nærmere med dem, som igjen sendte han videre til personen som hadde dette ansvarsområdet, nemlig Lexow. Falck sier han hadde dårlige erfaringer med Lexow fra da han i 1937 hadde sluttet å arbeide for BDS i Danzig. At Falck følte seg tvunget av tyskerne til å

innlede nye forretninger sa han derfor ikke til Lexow, som han ikke stolte på.<sup>397</sup> En avtale ble likevel inngått, og Schjøtt ble sendt til Oslo for å diskutere detaljene nærmere med Lexow.

Kunne Falck og BDS ha kommet seg unna avtalen ved å nekte? Ifølge Lexow kunne selskapet simpelthen ha sagt til tyskerne at de ikke ville ha noe med Lexow å gjøre. I det tilfellet kunne enten Lexows firma ha opprettet en egen avdeling, eller ha overlatt arbeidet til et annet firma.<sup>398</sup> Men ut fra det som fortelles av Nordags egen transportsjef ved kontoret i Bergen, Arthur Bratland, virker dette lite sannsynlig. Nordag insisterte på at arbeidet skulle utføres av BDS. Dette til tross for at Bratland gjentatte ganger foreslo å gjøre kostnadsbesparende endringer ved transportavtalen overfor sin direktor, generalmajor Klein. Han foreslo for eksempel at Nordag kunne anskaffe en egen bil til å utføre småtransporter, og at de kunne spare penger på forpleiningstransporten til tyske anlegg dersom de anskaffet båter på tidsbefraktning fra andre selskaper enn BDS. Forslaget ble avvist av Nordags ledelse i Oslo med den begrunnelse at enhver befraktning skulle gå gjennom BDS.<sup>399</sup> Flere forslag ble avslått av samme grunn. Det hendte at Nordag var underbemannet ved sine lagre på Dokkeskjærskaien og Bontelabo. I slike tilfeller ba Bratland sin formann om å skaffe arbeidskraft, men dette ble igjen nektet av hans overordnede fordi arbeidere skulle skaffes gjennom BDS.

Situasjonen med Lexow viser flere likheter med sementavtalen med Fermann. BDS ble utpekt av Nordag til å utføre deres frakter på Vestlandet på samme måte som tysk overkommando hadde gjort vedrørende spedisjon av sement. I begge tilfeller påstod Falck på vegne av BDS at selskapet ble tvunget av tyskerne, mens dette benektes av tyskernes representanter Fermann og Lexow. I begge tilfeller har korrespondansen mellom dem en forretningsmessig ordlyd som ikke tyder på en tvangssituasjon (snarere tvert imot), og Falcks begrunnelse for dette er den samme: nemlig at presset ikke ble utøvd av dem selv, men av tyske avdelinger.<sup>400</sup> Som statsadvokaten bemerket, stod Lexow i en tilsvarende posisjon overfor Nordag som Fermann stod overfor tysk overkommando. Presset BDS ble utsatt for kom dermed ikke fra Lexow selv, men fra rikskommissariatet på vegne av Nordag.<sup>401</sup> Til slutt er bevisgrunlaget til Falcks påstand om tvang den samme; her er verken vitner eller bevis, og tvangen skal ha blitt utøvd muntlig av en tysk person han ikke husker navnet på.

Hvorfor brøt BDS så forbindelsen med Lexow 1 ½ år senere? Falck og BDS ventet visstnok på første mulige anledning til å avslutte arbeidet. En slik sjanse bød seg da Lexow havnet på etterskudd med betalingene, og BDS sa opp avtalen. Nordag, på den annen side, grep

muligheten til å bli kvitt et mellomledd som med tiden hadde blitt overflødig. I perioden hvor samarbeidet mellom Lexow og Falck pågikk hadde Nordag opprettet et stort kontor i Bergen, hvilket gjorde det lite hensiktsmessig å la betalingene gå via Lexows firma i Oslo.<sup>402</sup> Arbeidet for tyskerne ble ikke avsluttet - tvert imot ble det nå opprettet en *direkte* forbindelse mellom BDS og Nordag. Falck skal ha sagt til Nordag at de ikke ønsket å arbeide videre. Nordag svarte da med å straks sende betalinger inn til selskapets konto. Senere betalinger fra Nordag til BDS skjedde alltid innenfor fristen og med riktige beløp. Falck mente han derfor var ute av stand til å bryte forbindelsen.<sup>403</sup>

Hvorvidt Falcks avtaler med Lexow og Fermann skyldes tvang avhenger av hvilke forklaringer en velger å følge. Med tanke på at Fermann, Lexow og Falck alle ventet et oppgjør med myndighetene om bistand til fienden, er det påfallende at alles forklaringer heller i ens egen favør.<sup>404</sup> Siden det ikke lyktes politiet å finne ut hvem Falck møtte i rikskommisariatet, synes dette spørsmålet å være åpent for spekulasjon. Suleng påpeker derimot at det hadde vært problematisk dersom alle næringsdrivende som ble tiltalt for økonomisk landssvik kunne unngå straff ved å påstå at de ble tvunget av tyske myndigheter uten vitner, uten å navngi den tvangsutøvende, og til tross for at all skriftlig korrespondanse tyder på det motsatte.<sup>405</sup>

Det er verdt å merke seg at Falck og Wiig begrunner transporten for Nordag på en måte som kan virke motstridende. Mens Falck understreker at BDS stadig var på utkikk etter en utvei fra arbeidet for Nordag, sier Wiig at dette arbeidet var å foretrekke fremfor andre tyske oppdrag fordi det var lite krigsviktig for tyskerne.<sup>406</sup>

### 12.7.3 Omsetning på BDS' frakter for Nordag

Hvor stor var omsetningen spedisjonsavdelingen hadde med Nordag? Den samlede omsetningen med BDS beløp seg på 5 millioner kroner, ifølge Nordags egne regnskaper.<sup>407</sup> Om tallet på *spedisjonsavdelingens* omsetning med Nordag var så høyt, er tvilsomt; Nordag sa ingenting til politiet om hvordan de hadde regnet seg frem til resultatet, men oppgav kun totalsummen. Dessuten stemmer ikke Nordags tall overens med Bergen Revisionsinstituts utregninger over spedisjonsavdelingens samlede omsetning på tysk virksomhet, som er anslått til 6 millioner kroner.<sup>408</sup> Omsetningen på sementtransporten spedisjonsavdelingen hadde med Fermann skal alene ha hatt vært på over 1,5 millioner kroner. I tillegg til dette hadde spedisjonsavdelingen større fraktoppdrag for andre tyske avdelinger; for eksempel skal omsetningen med Luftwaffenbauamt ha vært på 1 million kroner. Som statsadvokat Andreas

Cappelen sier, er den sannsynlige forklaringen på denne uoverenstemmelsen at Nordags tall er et overestimat, siden det også inkluderer betalinger for alminnelig frakt med BDS' båter, samt betalinger til andre avdelinger i selskapet.<sup>409</sup>

Til slutt må det også nevnes at BDS' omsetning i den første 1 ½ år lange perioden, hvor fraktoppdragene gikk via Lexow, *ikke* er inkludert i Nordags tall. BDS har ikke oppgitt omsetningen med Lexow, og Bergen Revisionsinstitut<sup>410</sup> fant den ikke i sin undersøkelse. Heller ikke Lexow selv har klart å oppbringe en slik oversikt. Lexows regnskaper befant seg i firmaets arkiv, som ved kapitulasjonen i mai 1945 var flyttet til en trebrakke på Holmen utenfor Oslo. Uten at Lexow fikk forvarsel ble dette bygget beslaglagt og nedrevet av Ilebu fengsel, med det resultat at størsteparten av arkivet ble brent eller ødelagt.<sup>411</sup>

I neste oppgavedel vil jeg rette søkelyset mot hvordan de ovennevnte fraktoppdragene og en rekke andre ble utført av spedisjonsavdelingen for tyske tjenestesteder.

## 13 Saken mot spedisjonsavdelingen

---

### 13.1 Tiltalen mot Schjøtt

Hva var det politiet mente Schjøtt burde tiltales for? Politifullmektig Kristjansson mente Schjøtt burde bli tiltalt ved Bergen Byrett etter landssvikanordningen av 15. desember 1944 § 3, jfr. § 2 nr. 3, på følgende grunnlag:

*At tiltalte fra april måned 1940 til kapitulasjonen den 9/5-1945 som sjef for B.D.S.'s spedisjonsavdeling i Bergen på vegne av firmaet på frivillig basis hadde en utstrakt forbindelse med tyske myndigheter i Norge. Han hadde som sjef for avdelingen den daglige ledelse og ansvar for driften. Spedisjonsavdelingen utførte i okkupasjonsårene under hans ledelse store oppdrag for forskjellige tyske avdelinger i Norge. Han foresto således:*

*I tiden mars måned 1941 til kapitulasjonen organiseringen av det oppdrag spedisjonsavdelingen etter avtale hadde med Fermann, Oslo angående omlasting, ekspedering, transport og lagring av sement for Den Tyske Overkommando i Bergen-distrikt. Sementpartiene som til sammen utgjorde ca. 216.000 tonn ble levert til bl.a. følgende større tjenestesteder: Luftwaffe ca. 108.000 skr., Organisation Todt ca. 922.000 skr., Obenleitung West ca. 149.000 skr., Kriegsmarinewerft ca. 490.000 skr., Festungspionerstab ca. 350.000 sekr., Marine Oberbeuamt ca. 2.047.000 skr.*

*I tiden begynnelsen av 1941 til kapitulasjonen organiseringen av de oppdrag spedisjonsavdelingen hadde etter avtale med Lexow på vegne av A/S Nordag for Bergendistrikt. Det ble for A/S utført arbeidsytelser for ca. 5 mill. kroner, eksklusiv de beløp som ble innbetalt gjennom firma Ditlef Lexow.*

*Spedisjonsavdelingen utførte transporter og arbeid av forskjellig art også for andre tyske myndigheter, således for Herres Verpflegungsdienststelle, Marine Artellerie Zeugamt, Kriegsmarine Dienststelle, Wehrwirtschaftsoffizier, Luftwaffe Bauamt, Reichskommissariat, Seeschiffahrt, Bauleitung der Waffen S.S. og Polizei. I flere av disse tilfeller var der inngått avtale mellom spedisjonsavdelingen og angjeldende tjenestested.*

*[...] Spedisjonsavdelingen øket sin bilpark med 10 nye biler, og denne økning kom vesentlig tyske interesser til gode [...].*

*[...] Spedisjonsavdelingen reklamerte også overfor tyskerne med sin store bilpark og med sitt gode materiell [...].*

*[...] Tiltalte har også foranlediget at det ble gitt presanger til tyskerne for godt samarbeide med spedisjonsavdelingen [...].*

*[...] Tiltalte har også tillatt spedisjonsavdelingen å utføre oppdrag for tyskerne som lå langt utenfor hva disse på noen måte kunne forlange [...].<sup>412</sup>*

Etter landssvikanordningen § 16 skulle fortjenesten selskapet hadde hatt på disse arbeidene inndras. I tillegg ville det bli nedlagt påstand om fengselsstraff og bot mot Schjøtt. Grunnen til at det ikke også ble anbefalt tiltale mot Sortevik og Unneland var at politifullmektig E. Kristjansson ville avvente til riksadvokaten hadde bestemt hvorvidt saken mot Falck og Schjøtt skulle følges opp.<sup>413</sup>

### **13.2 Omfanget: omsetning og fortjeneste på arbeid for okkupanten**

Hva var spedisjonsavdelingens totale omsetning og eventuelle fortjeneste under krigen? Da hele bokholderiet til selskapet brant opp etter eksplosjonsulykken 20. mai 1944, er dette vanskelig å tallfeste. En oppgave over avdelingens fortjeneste i krigsårene ble imidlertid bevart i direksjonens safe, og 12. juli 1945 sendte Falck en regnskapsoversikt til politiet basert på disse tallene. Ifølge Falck beløp avdelingens årlige fortjeneste fra 1937 til 1945 seg som vist i figur 14.2.1.

Ut fra disse tallene lå fortjenesten på rundt 100 000 kroner i året, både før og etter landet ble okkupert. Politiet ville undersøke selv om dette stemte, og på vegne av landssvikavdelingen i Bergen politikammer fikk revisjonsfirmaet A/S Bergen Revisionsinstitut derfor i oppdrag å kartlegge BDS' regnskaper under okkupasjonen. Stemte deres tall overens med Falcks? Før jeg går inn på spedisjonsavdelingens nettofortjeneste, vil det være nyttig å se hvordan omsetningen på tysk og norsk arbeid ifølge revisjonsfirmaet fordelte seg i okkupasjonsårene.

År	Total fortjeneste i antall kroner
1937	90 740
1938	88 820
1939	101 225
1940	91 142
1941	87 268
1942	89 084
1943	104 290
1944	89 359

*Tabell 13.1: Falcks oversikt over spedisjonsavdelingens årlige nettofortjeneste fra 1937 til 1944. Fra saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 10.*

År	Norsk	Tysk	Samlet	Norsk prosentandel	Tysk prosentandel
1940	278 400	277 096	555 496	50,12	49,88
1941	273 943	1 299 342	1 573 285	17,42	82,58
1942	113 490	1 376 097	1 489 587	7,62	92,38
1943					
1944	1 304 021	2 095 214	3 399 235	38,36	61,64
1945	559 600	1 023 438	1 583 038	35,35	64,65
<b>Sammenlagt</b>	<b>2 529 554</b>	<b>6 071 187</b>	<b>8 600 641</b>	<b>29,41</b>	<b>70,59</b>

*Tabell 13.2: A/S Bergen Revisionsinstituts beregninger av spedisjonsavdelingens omsetning i antall kroner fra 1940 til 1945. Fra saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 67. Manglende tall for 1943.*

Både de absolutte og relative tallene i denne oversikten er iøynefallende. Den samlede omsetningen på tyske oppdrag er anslått til omtrent 6 millioner kroner, en betydelig sum for virksomheten til en underavdeling. Til sammenlikning utgjorde den norske omsetningen omtrent 2,5 millioner kroner, hvilket betyr at tyske arbeider totalt stod for 70 prosent av omsetningen under krigsårene. På sitt høyeste, i 1942, var denne andelen hele 92 prosent. For



å sette disse tallene i perspektiv kan det nevnes at totalomsetningen til BDS fra april 1940 til mai 1945 skal ha vært omtrent 140 millioner kroner.<sup>414</sup> Sammenliknet med dette var spedisjonsavdelingens omsetning for tyskerne riktignok liten, men på ingen måte ubetydelig.

Hva med spedisjonsavdelingens nettofortjeneste? Her viste revisjonsfirmaet kun beregninger av årlig samlet fortjeneste, og årlig fortjeneste på tyske oppdrag. Men siden en ut fra disse tallene kan regne ut årlig fortjeneste på norske oppdrag, og derfor også hvordan årlig fortjeneste fordelte seg på henholdsvis norske og tyske oppdrag, har jeg under laget en oversikt over nettofortjeneste som tilsvarer revisjonsfirmaets beregninger av omsetning vist i tabellen over.

År	Norsk*	Tysk	Samlet	Norsk* prosentandel	Tysk* prosentandel
1940	98 050	96 000	194 050	50,53	49,47
1941	39 571	185 000	224 571	17,62	82,38
1942	32 540	387 000	419 540	7,76	92,24
1943					
1944	158 834	255 000	413 834	38,38	61,62
1945	86 041	155 000	241 041	35,70	64,30
<b>Sammenlagt</b>	415 036	1 078 000	1 493 036	29,99	70,01

*Tabell 13.3: Spedisjonsavdelingens nettofortjeneste fra 1940 til 1945 i antall kroner. Fra saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 67. Manglende tall for 1943. Verdier for året 1944 gjelder fra og med 20. april, mens verdiene for 1945 gjelder til og med 8. mai. Kolonner merket \* er mine egne utregninger basert på A/S Bergen Revisionsinstituts tall.*

Før jeg går gjennom tabellen må det understrekes at tallene mangler for regnskapsåret 1943, nærmere bestemt tiden fra 1. desember 1942 til 30. november 1943. De sammenlagte verdiene er derfor underestimer. Revisjonsfirmaet vurderte etter skjønn at dette beløpet for 1943 burde befinne seg mellom verdiene for årene 1942 og 1944. Selv anser jeg dette som fullt mulig. Men et så stort beløp ville ha påvirket totalsummene betydelig, hvilket er uheldig når tallet er beregnet etter skjønn. For å unngå at totalsummene blir for spekulative, har jeg derfor valgt å ikke inkludere et slikt mellomslag inn i min tabell.

Oversikten viser at fordelingen mellom norsk og tysk fortjeneste er nærmest identisk med fordelingen mellom norsk og tysk omsetning. 70 prosent av både samlet fortjeneste og omsetning kan tilskrives tyske arbeidsoppdrag, og denne fordelingen korrelerer sterkt også i

hvert enkelt år. Mer avgjørende er det at den samlede fortjenesten for krigsårene lå på like under 1,5 millioner kroner, som er vesentlig høyere enn tallene som ble oppgitt av Falck. Blant disse beløp den samlede fortjenesten på *tysk* arbeid seg på over en million kroner. Suleng hevder imidlertid at dette beløpet må settes til 1,5 millioner kroner.<sup>415</sup> Han gjengir de samme tallene jeg har presentert i tabellen over, uten å oppgi hvordan han kom frem til denne totalsummen. Han må ha ment at fortjenesten i 1943 og de første fire månedene av 1944 var 422 000 kroner. Hvorvidt dette er ren gjetning får vi ikke vite. At anslaget stemmer anser jeg som fullt mulig, men det må understrekes at dette tallet er beregnet etter skjønn.

Den samlede årlige fortjenesten synes heller ikke å ha vært like jevnt fordelt som Falcks tall fremviser. Snarere synes den å ha økt fra 1940 til et toppunkt i 1942, hvor den lå på omtrent samme nivå til 1944, for deretter å synke til 1945. Det ville ha vært interessant å knytte denne utviklingen til utførelsen av de ulike arbeidsoppdragene. Forutsetningen måtte imidlertid ha vært nøyaktig tidfesting av hvert enkelt oppdrag, og informasjonen er dessverre for mangelfull til at dette lar seg gjøre.

Ledelsen i BDS protesterte ved flere av summene revisjonsselskapet kom frem til, og mente at tallene stilte dem i et ufortjent dårlig lys.<sup>416</sup> Wiigs innvendinger til politiet dreide seg blant annet om at en stor del av fortjenesten i 1940 kan tilskrives i tiden før invasjonen (uten å spesifisere hvor mye). Videre mente han at den skjønnsmessige beregningen av regnskapsåret 1943 var tatt på løst grunnlag, og at i beregningen av året 1944 ble et beløp på 119 068 kroner oppført to ganger, som en følge av at revisjonsfirmaet brukte gjennomsnittet av årene 1942 og 1944 til å regne seg frem til beløpet for 1943. Han protesterte også mot utregningen av andre mindre beløp.

Wiigs innvendinger til politiet påvirker likevel ikke det store bildet i særlig grad; selv med et slingringsmonn på over hundre tusen kroner på revisjonsfirmaets tall, er det fortsatt snakk om tysk fortjeneste på vel en million kroner. Wiig kommer med flere irettesettelser, men presenterer få egne tall som rokker ved en slik størrelsesorden. Han sier i stedet at det ville være «ørkesløst» for selskapet å regne ut nøyaktig hvor mye de tjente på tysk arbeid.<sup>417</sup> Interessant nok valgte altså BDS å ikke nytte anledningen til å tilbakevise politiets påstander. I stedet anmodet Wiig politiet om å avslutte etterforskningen slik at saken deretter kunne avgjøres av statsadvokaten og riksadvokaten. Hvorfor saken endte med henleggelse, angivelig etter bevisets stilling, er et av spørsmålene som vil bli behandlet senere i denne oppgaven.

Noe annet som tyder på at inntekter fra tysk arbeid var av særlig betydning for spedisjonsavdelingen, var at det ble ansatt en egen inkassator for å kreve inn tyske betalinger. Christian Hille Paasche arbeidet før krigen som agent innenfor tekstilbransjen, og i forbindelse med andre importvarer. Da krigen kom til landet forsvant grunnlaget for denne virksomheten, og Paasche ble en av mange nordmenn som måtte søke nytt arbeid. Han tok så kontakt med BDS' avdelingsleder Schjøtt, som anmodet direksjonen om å ansette han. Wiig var enig i at det kunne være nyttig å ansette en som sørget for at tyskerne ikke betalte med kreditt, og at beløpene stemte. Dermed bestod Paasches arbeid utelukkende i å innkassere tilgodehavender som tyske avdelinger hadde til spedisjonsavdelingen.

I samråd med revisjonssjef Johannessen og med godkjenning fra Wiig, bestemte Schjøtt at Paasche skulle få betalt ¾ prosent inkassoprovisjon for regninger til den tyske vernemakten og ½ prosent inkassoprovisjon for regninger til Nordag. Slik innkasserte Paasche beløp for Nordag frem til 1943, og for vernemakten fra sommeren 1940 til krigens slutt i mai 1945. Da BDS også var involvert med flere andre tyske avdelinger, besøkte han i løpet av okkupasjonen bortimot samtlige tyske kontorer i Bergen. Betalingene mottok han som sjekker, og kun mindre beløp (enn 100 kroner) ble betalt i kontanter. Til sammen fikk Paasche 50 000 kroner i provisjon for dette arbeidet.<sup>418</sup>

### 13.3 Det mangeartede samarbeidet: spedisjonsavdelingens tyske oppdrag

I det følgende vil jeg vise hvordan spedisjonsavdelingens ulike oppdrag for tyskerne kom i gang. Jeg vil begynne med å se hvordan avtalene ble inngått av spedisjonsledelsen, for deretter å bevege meg nedover i selskapets organisasjon og se hvordan arbeidet ble fulgt opp og utført av funksjonærer, sjåførere og andre ansatte.

#### 13.3.1 Uttrilling av kull for Kriegsmarine Arsenal

Fra april 1940 hadde A/S Bergen Bunkerdepot lagret kull for den tyske vernemakten.<sup>419</sup> Men selskapet ble ute av stand til å fortsette dette arbeidet etter at dets kraner ble ødelagt under et bombeangrep i oktober 1944. For at den tyske marinen skulle få kull til sine skip, måtte kullet trilles ut fra lagrene. I begynnelsen av 1945 fikk kranbestyreren i Bergen Bunkerdepot, Ludvig Andreas Gjesdal, forespørsel per telefon fra Kriegsmarine Arsenal om selskapet hans kunne ta dette oppdraget. Generelt ville ikke kranbestyreren at bedriften skulle gjøre noe annet arbeid for tyskerne enn det hadde blitt tvunget til å gjøre i begynnelsen av okkupasjonen, nemlig lossing og levering med kran, og lagring av kull. Han svarte dermed at

det ikke lot seg gjøre fordi han manglet arbeidere til å utføre jobben, og at slikt arbeid uansett ikke hørte til selskapets vanlige virke. Siden hørte han ikke noe mer fra tyskerne om dette.

Dagen etter var BDS' spedisjonsavdeling i gang med å trille ut 7 000 tonn kull fra vernemaktens lager på Laksevågneset. Ingen i BDS' spedisjonsledelse utdyper hvordan dette arbeidet begynte, men Wiig mener bunkerdepotet stod i en lettere stilling til å nekte enn spedisjonsavdelingen.<sup>420</sup> For det første mener han uttrilling av kull lå nærmere spedisjonsavdelingens vanlige virksomhet enn bunkerdepotets. For det andre manglet bunkerdepotet arbeidskraft, mens spedisjonsavdelingen når som helst kunne anskaffe arbeidere fra statistikkontoret.

### 13.3.2 BDS overtar Transportflotte Speers spedisjon

Georg Harmens ble ansatt i Transportflotte Speer i august 1942. Herunder arbeidet han som skips- og lasteinspektør frem til 15. mars 1944, med ansvar for å inspisere båter og utstede certepartier. Denne avdelingen hadde all sjøtransport for Org. Todt, og benyttet seg blant annet av norske fiske- og fraktefartøyer. Avdelingens virksomhet var omfattende, med opptil 120 norske båter i fraktfart samtidig. Harmens benekter at avdelingen nyttet tvang overfor meglernes, og hevder at alle båtene ble anskaffet på frivillig basis, ved at norske meglere enten sendte inn tilbud eller møtte opp personlig.<sup>421</sup>

Om høsten 1942 mottok Harmens konnossementer<sup>422</sup> fra Transportflotte Speer i Oslo for båter som skulle losses og lastes for Org. Todt. Ved årskiftet 1942/1943 oppdaget han imidlertid at konnossementene fra Oslo i stedet for hans kontor ble sendt direkte til BDS. Han gir dessverre ingen flere opplysninger om forholdet mellom BDS og Transportflotte Speer, men fremholder at siden begynnelsen av 1943 var det BDS som utførte lossing og lasting for Org. Todt. Slik overtok Bergenske Speers spedisjonsarbeid, og Harmens antar at selskapet inngikk en kontrakt enten med Speer i Oslo eller Org. Todt.<sup>423</sup>

### 13.3.3 Lasting og lossing ved Isdahl & Cos lager

Johan Christian Isdahl var forretningsmann i Bergen under krigen. Han hevder å ha blitt fortalt gjennom en av at BDS' sekretærer, Aud Ingvil Albrechtsen, at spedisjonsavdelingen gav okkupanten opplysninger om hans virksomhet. Selskapet hans Isdahl & Co hadde lagre ved Prahlegården, hvor 43 000 sekker mel ble oppbevart for Vaksdal Mølle. Når lageret på et senere uspesifisert tidspunkt ble tømt, skal BDS ha informert Armee Verpflegungs kontor i Bergen om at Isdahls lager nå var ledig til okkupantens disposisjon. En tid senere ble Isdahl

så oppsøkt av Engelhardt på sitt kontor, hvor det ble påkrevd at lageret skulle rekvireres av okkupanten 'in anspruch'. Engelhardt var sammen med Klinge leder for Heeres Verpflegungsdienststelle, og bestyrte forpleiningslageret på Dokkeskjærskaien. Engelhardt og Isdahl kom til en ordning med at lageret ble utleid til den tyske avdelingen med en oppsigelsesfrist på to måneder.<sup>424</sup>

I ettertid ble angivelig alt transportarbeid i forbindelse med dette lageret utført av BDS. Også her synes selskapet å ha blitt utpekt på forhånd av okkupanten, i likhet med omstendighetene rundt transportarbeidet for Nordag og sementfrakten for tysk overkommando. Etter overtakelsen tok Isdahl kontakt med Klinge. Han fortalte at Isdahl & Co både hadde ledige transportmidler og arbeidskraft, og spurte derfor om hvorfor ikke hans eget selskap kunne overta fraktoppdragene. Klinge meddelte at dette ikke lot seg gjøre fordi det var bestemt at BDS' spedisjonsavdeling skulle utføre denne frakten.<sup>425</sup> Interessant nok gav okkupanten altså oppdrag til BDS, hvis ledere selv hevder at alle tyske oppdrag skyldtes tvang, til tross for at andre selskap erklærte seg mer enn villig til å påta seg tysk arbeid.

Sjåfør ved BDS R. R. Haugland gir et eksempel på arbeid ved dette lageret. I 1943 fikk han beskjed av Unneland om å losse skuter med proviant til Isdahls lagerboder. Provianten var innlastet i skutene fra en tysk båt, og arbeidet pågikk uten pause fra klokken 15 på en lørdag til klokken 17 dagen etter.<sup>426</sup>

Et eksempel på BDS' virksomhet ved et annet lager, gis av John Larsen, som var lagerformann hos Isdahl & Co. I 1940 ble han utskrevet gjennom Arbeidskontoret til å arbeide ved et lager som okkupanten hadde leid hos Behrens & Kahrs A/S. En tid senere så han at BDS' spedisjonsavdeling kjørte 5 til 6 000 sekker brødmel hertil fra jernbanen. Generelt skal BDS ha hatt mye arbeid med lasting og lossing av skuter til lageret, og han hevder Sortevik og Unneland var tilstede for å inspisere arbeiderne ved flere anledninger.<sup>427</sup>

#### 13.3.4 Frakt for det tyske transittlageret ved Dokkeskjærskaien

I juli 1940 opprettet Indendantur Dienststelle et transittlager for den tyske vernemakten på Dokkeskjærskaien. Karl Johannesen var tyskernes formann ved dette lageret, og forteller om dets forbindelser til BDS. Lageret hadde omtrent 50 ansatte som for det meste arbeidet med oppbevaring av matvarer som kom med skip til Bergen, og som deretter ble distribuert videre til andre tyske lagre. BDS' spedisjonsavdeling begynte tidlig å frakte for dette lageret, og var særlig involvert fra januar 1941 til midten av 1942. Johannesen oppgir ingen dessverre ingen

tall om varemengde, men hevder at spedisjonsavdelingen stod for mesteparten av landtransporten og all sjøtransport for transittlageret i denne perioden. Oppdragene kom til ved at Johannesen ble beordret av tyskerne til å bestille transportmidler, og tok så kontakt med enten Unneland eller Sortevik ved spedisjonsavdelingen. Johannesen understreker at han kun kom med frivillige forespørsler, og at han aldri la frem trusler. Hans eget inntrykk er at spedisjonsavdelingen var svært samarbeidsvillig, og selv hørte han aldri noe om at BDS forsøkte å unngå disse transportene.<sup>428</sup>

BDS' arbeider for dette lageret opphørte midlertidig fra midten av 1942, da den tyske administrasjonen kom med en ny transportordning som gikk ut på å nytte egne eller rekvirerte biler. Senere i midten av 1944 ble spedisjonsavdelingens biler igjen brukt til frakter for dette lageret, men nå ble de rekvirert av Transportsentralen eller Feldwirtschaftsoffizier, fremfor at spedisjonsavdelingen selv stilte dem til disposisjon.<sup>429</sup>

Flere av sjåførene forteller om å ha arbeidet for spedisjonsavdelingen på Dokkeskjærskaien. Bernt Skaar ble sendt dit 6. november 1944 for å overta etter at en annen av selskapets sjåfører var blitt syk. Her mottok han ordre fra en tysk overordnet. Skaar mente tyskeren stilte urimelig høye arbeidskrav, og på grunn av høyt arbeidspress ba han Schjøtt om avlastning. I en opphetet diskusjon skal Schjøtt ha sagt at han kom til å anmelde Skaar til tyskerne dersom han ikke ville ta kjøreoppdragene. Skaar nektet fortsatt, noe som førte til at han sluttet i selskapet samme dag. Uten å oppgi flere detaljer om denne episoden, sier han at han igjen ble ansatt i BDS etter at krigen var over.<sup>430</sup> Et annet eksempel er da Knudsen og andre sjåfører som var til stede i spedisjonsavdelingens garasje på julaften 1941 fikk beskjed av Unneland om å frakte høy fra 21 jernbanevogner til Dokkeskjærskaien. Sjåførene ba om fritak fra arbeidet fordi det var julaften, hvorpå Unneland skal ha svart at de ville bli hentet av Gestapo dersom de nektet.<sup>431</sup>

Anker Øgaard, en av de ansatte ved transittlageret, forteller også om BDS' forbindelser. Uten å spesifisere innenfor hvilket tidsrom, hevder han at spedisjonsavdelingen var de eneste som utførte fraktoppdrag for lageret utenom tyske biler. 5 av spedisjonsavdelingens biler var «stadig» i drift, og BDS hadde angivelig også all losning og lektertransport for lageret. Øgaard hadde ofte samtaler med Klinge, som uttalte at BDS 'tjente penger som gress' gjennom dette arbeidet.<sup>432</sup>

I likhet med Lexow og Fermann hevder Johannesen at forbindelsen med BDS i 1941 og 1942 var et frivillig samarbeid. Men kan BDS sies å ha blitt tvunget av tyskerne til å arbeide for Johannesen, på samme vis som Falck skal ha blitt tvunget av tyskerne til å samarbeide med Lexow og Fermann? Spedisjonsavdelingens ledelse forteller ikke om å ha blitt oppsøkt eller tvunget av tyskerne direkte i forbindelse med arbeidet på transittlageret. I stedet sier de på generelt grunnlag at alt arbeid for tyskerne var påtvunget. Ledelsens begrunnelse for samhandlingen med okkupanten vil bli undersøkt nærmere i kapittel 13.8.

### 13.4 Arbeideres beretninger

Under etterforskningen kalte politiet flere personer som hadde arbeidet for spedisjonsavdelingen inn til avhør. De ble spurt om hva slags oppdrag for tyskerne de selv hadde vært involvert i, og hvordan ledelsen i avdelingen hadde gitt dem oppdraget. Hvordan lød svarene de avga til politiet? Fikk arbeiderne anledning av sine sjefer til å nekte å gjøre tysk arbeid? Ble de oppfordret til å drive sabotasje, eller til å arbeide hurtig og effektivt?

De fleste fortellingene inneholder informasjon om typen arbeid og hvordan oppdraget ble gitt, men ikke kvantitative størrelser. Omfanget på flere av enkeltoppdragene er derfor vanskelige å tallfeste. I mange tilfeller er sentrale opplysninger også fraværende, som nøyaktig tidspunkt for oppdraget, eller om vedkommende ble tildelt arbeidsoppgaven av en av selskapets sjefer eller en tysk offiser. Derimot bidrar disse fortellingene med opplysninger om tvangsbruk, ledelsens tilsynelatende holdninger til tysk arbeid, arbeideres oppfatning av situasjonen, og annen verdifull informasjon om omstendighetene som en ikke kan avlese i regnskapspapirer.

#### 13.4.1 Frakt av kanonfundamenter til Korsnes

En gang i første halvdel av okkupasjonen (Sortevik hevder enten 1940 eller 1941, Unneland hevder 1941 eller 1942) fraktet spedisjonsavdelingen et uspesifisert antall kolli som inneholdt kanonfundamenter fra Gravdal til tyskernes festning på Korsnes. Arbeidet tok flere dager, og kom i gang ved at Schjøtt ble beordret av tyske marineoffiserer på sitt kontor med Sortevik tilstede. Ordren ble deretter videreført av enten Schjøtt eller Sortevik videre til Unneland, som igjen gav den videre til spedisjonsavdelingens formann, Alfred Moldestad. Da Moldestad hørte hva arbeidet bestod av, sa han til Sortevik ved flere anledninger at han ikke ville være involvert. Sortevik skal ha svart at han kunne få Moldestad fri fra dette prosjektet, men at han i så fall ikke måtte si det til de andre involverte arbeiderne. Moldestad endte likevel opp med å måtte delta i arbeidet.<sup>433</sup> Ifølge Sortevik tilfalt oppdraget BDS fordi selskapet hadde velegnet utstyr, i dette tilfellet en 20 tonns vogn.<sup>434</sup>

Omtrent et halvt år senere ble Moldestad sammen med 15 andre arbeidere sendt til Korsnes av Sortevik. Opprinnelig var oppdraget å sette opp en kran som skulle heise opp de tyske kanonene. Da de kom til Korsnes fikk de i stedet et oppdrag som gikk ut på å rydde mellom 70 og 80 tonn skinner, og deretter frakte kanonene til festningen for å få dem oppsatt. Dette arbeidet tok flere måneder.<sup>435</sup>

#### 13.4.2 Lyskastere, kanoner og militærøvelse

Det gis flere klare eksempler på at BDS utførte tjenester for tyskerne som lå utenfor selskapets alminnelige virksomhet. Det ene var da Moldestad en dag i 1943 ble oppringt av Schjøtt. Han ble fortalt at en kanon som tilhørte tyskerne hadde falt ut og satt seg fast i en myr ved Ulven fangeleir. Schjøtt sa at han måtte ta med seg mannskap og straks reise ut dit for å hjelpe tyskerne med å få den løs. Da Moldestad protesterte, svarte Schjøtt at både Moldestad og han selv ville bli skutt av tyskerne dersom dette ikke ble gjort. Dermed dro Moldestad sammen med noen andre ansatte til Ulven for å utføre arbeidet.<sup>436</sup>

Et annet eksempel er en episode hvor flere som arbeidet for spedisjonsavdelingen ble sendt for å frakte tysk krigsutstyr til ulike fjell i bergensområdet. En gang i 1941 eller 1942 fikk sjåfør Johannes K. Haukaas beskjed av Sortevik om å bli med han for å bli tildelt et arbeidsoppdrag i Eidsvåg fjellet. Da de kom frem ble Haukaas presentert av Sortevik som arbeidsformann for en tysk offiser ved navn Burglei. Haukaas fikk høre at han sammen med 8 andre arbeidere skulle frakte tysk utstyr til fjellet. Da arbeiderne hadde blitt kjørt til foten av fjellet med en tysk lastebil dagen etter, viste det seg at det var luftvernkanoner og lyskastere som skulle transporteres. Etter å ha arbeidet med dette i omtrent to uker, ringte Haukaas til Unneland for å be om fritak. Unneland skal ha svart at han ikke hadde bruk for Haukaas i selskapets tjeneste dersom dette ikke ble utført, og avsluttet samtalen. Etter at arbeidet på Eidsvåg fjellet var ferdigstilt, fikk arbeiderne nye ordre fra Burglei, og ble sendt videre for å sette opp flere luftvernkanoner og lyskastere på Løvestakken, Knappefjellet, Nesttun, Unneland, Arna og Åsane. Dette arbeidet skal ha vart i over et halvt år.<sup>437</sup>

Senere, en gang i andre halvdel av okkupasjonen (enten i 1943 eller 1944), fikk Johannes Kjeilen sammen med 8 eller 10 andre transportarbeidere beskjed av Unneland om å delta i et arbeid ved Blåmanen. Da de kom frem ble de beordret av en tysk soldat om å kamuflere luftvernstillinger som var satt opp på fjellet. De gjorde dette blant annet ved å hugge små trær og plassere dem rundt stillingene, dekke gråstein med torv, og mure opp flere maskingeværreder.<sup>438</sup>



Et tredje eksempel var da BDS deltok på tysk militærøvelse med selskapets biler. En lørdag om vinteren 1943 kom et par tyske offiserer til Sorteviks kontor. De forlangte både tilgang til nøklene til garasjen, og en oversikt over navn og adresse til alle sjåførene i spedisjonsavdelingen. Da Sortevik spurte hva det gjaldt, fikk han ikke et klart svar, men forstod at sjåførene kom til å bli hentet i løpet av natten.

Natt til søndag ble alle sjåførene i spedisjonsavdelingen hentet av væpnede tyske soldater for å delta på militærøvelse. De ble først kjørt til selskapets garasje for å hente bilene. Deretter kjørte sjåførene for å hente utstyr som ved, olje og bensin på Møhlenpris skole, og ammunisjon, geværer og soldater på Nesttun og Skjold. Deretter ble soldater og utstyr transportert til Lone på Espeland, hvor sjåførene under oppsyn av tysk vakthold måtte vente til feltmanøveren var over. Samtlige av selskapets biler som ikke var til reparasjon, det vil si mellom 12 og 14 biler, ble brukt under øvelsen.<sup>439</sup>

De eneste som visste om øvelsen på forhånd var Schjøtt, Sortevik og Unneland, og et par sjåførere. Etter at tyskerne hadde forlatt kontoret til Sortevik dagen før, skal han ha gitt beskjed til noen av sjåførene at tyskerne planla noe. Disse sjåførene fikk for øvrig beskjed fra Schjøtt om ikke å si noe til sine kolleger, visstnok fordi han fryktet tyske represalier dersom de prøvde å sabotere eller unnslippe øvelsen.<sup>440</sup>

### 13.4.3 Maskindeler, bensintanker og brakkemateriell

Arbeiderne forteller om både om episoder hvor spedisjonsledelsen gav etter for deres bekymringer, og hvor de skal ha brukt trusler om tysk tvang som pressmiddel. Et eksempel på det førstnevnte gis av to arbeidere, Haukaas og Kjeilen. I begynnelsen av 1944 fikk de beskjed av Unneland og Andreassen om at de skulle møte opp ved Søndre Tollbodkai for å frakte større maskindeler herfra til Nordre Tollbodkai. Da de kom frem så de at russiske og hollandske krigsfanger var involvert i arbeidet, og nektet selv å ta del i det. Haukaas fortalte dette til Schjøtt dagen etter, og fikk angivelig høre at han i så fall kunne slutte i selskapet. Imidlertid endret Schjøtt mening senere samme dag. Både Haukaas og Kjeilen fikk beholde jobben, og ingen andre fra spedisjonsavdelingen ble sendt for å arbeide på Tollbodkaien.<sup>441</sup>

I andre tilfeller skal spedisjonsledelsen ha vist en strengere holdning. På pinseften i 1940 fikk fire sjåførere (Haukaas, B. Skaar, Ekeberg og Andersen) ordre fra Unneland om å ta et fraktoppdrag. Et uspesifisert antall bensintanker skulle fraktes for tyskerne fra Jægemyren

ved Nyhavn til Isdalen. Sjøførene protesterte og ville ikke utføre ordren. Til dette skal Unneland ha svart at de ville miste jobben i selskapet dersom de nektet, i tillegg til å risikere å bli hentet av det tyske sikkerhetspolitiet. Sjøførene så ingen annen utvei enn å adlyde, og fikk også beskjed om å gi denne informasjonen videre når de skulle skaffe flere arbeidere til å utføre jobben.<sup>442</sup>

En lørdag i juli 1942 fikk B. Skaar beskjed av vaktmannen i spedisjonsavdelingens garasje at alle bilene skulle møte på Skoltegrunnskaaien for å laste av brakkemateriell fra flere jernbanevogner og frakte det til Tellevik i Åsane. Da Skaar ringte til Schjøtt og fortalte at han ikke ville kjøre, ble han svart at han ellers ville bli meldt til tysk sikkerhetspoliti, da Schjøtt ikke ville risikere at tyskerne rekvirerte selskapets biler. En av de andre sjåførene, Farstad, gjorde innsigelser til Unneland fordi han hadde hatt en lang arbeidsdag, men hevder å ha blitt svart med trusler om at tyskerne ellers kom til å bruke tvang, og føyer til at slike beskjeder fra ledelsen nærmest hørte til 'dagens orden'.<sup>443</sup>

#### 13.4.4 Ved og peileapparat

Her gis også flere eksempler på at spedisjonsledelsen brukte trusselen om å gjøre sjåfører arbeidsløse som pressmiddel. En dag i desember 1941 fikk Skaar beskjed av Unneland om å dra til Trengereid, for derfra å transportere ved for tyskerne til Samnanger.<sup>444</sup> På grunn av tidspress måtte denne frakten utføres om natten. B. Skaar motsatte seg beskjeden på grunn av dårlige kjøreforhold og høyt arbeidspress, og sa til Unneland over telefon at han ikke ville kjøre. Etter å ha konferert med Schjøtt, svarte Unneland at selskapet ikke hadde bruk for Skaar dersom han ikke ville utføre frakten. Skaar dro så til Trengereid, men på grunn av det dårlige været møtte det ikke opp noen tyskere til å ta imot transporten. Først klokken 0600 om morgenen ble han møtt av en tysker som sa at det var ufornuftig av selskapets sjefer å sende sine ansatte ut i slike værforhold, og ba han om å returnere til Bergen.

I 1944 ble G. Skaar fortalt av Sortevik han måtte dra til Stolmen på Austevoll for å frakte et peileapparat for tyskerne.<sup>445</sup> Skaar spurte Sortevik om han hadde sørget for husly under oppdraget. Da svaret lød at han skulle bo hos en tysk soldat, sa Skaar at han ikke ville ta dette arbeidet. Sortevik skal så ha insinuert at han burde gjøre det likevel dersom han ville beholde jobben. Skaar fikk siden vite at han ville bli transportert av et tysk krigsfartøy til Stolmen. Igjen skal han ha forsøkt å nekte, men uten hell, siden dette ville regnes som sabotasje.

### 13.4.5 Andre fraktoppdrag

Flere av beskrivelsene som politiet fikk av spedisjonsavdelingens ansatte om tyske arbeidsoppdrag er dessverre svært detaljfattige. Jeg mener de likevel fortjener å bli nevnt, og har derfor samlet dem i en punktvis oversikt:

- Frakt av maskiner fra Fjell til Tælnes.<sup>446</sup>
- Frakt av tømmer fra jernbanestasjonen på Arna til Arnabukten, angivelig pålagt selskapet av tyskerne fordi det eide store bensinbiler. Arbeidet pågikk i flere måneder.<sup>447</sup>
- Frakt av 40 kubikkmeter sand ved hjelp av 5 av selskapets biler til bunkers og tank-sperringer ved feltpost nr. 38456 i Eidsvåg.<sup>448</sup>
- Frakt av mellom 5 og 6 000 sekker brødmel fra jernbane til tysk lager.<sup>449</sup>
- Frakt av sten, sand, sement og tømmer til konstruksjon av bunkers.<sup>450</sup>
- Frakt av russiske krigsfanger fra Laksevåg til Alvøen og Håkonshallen.<sup>451</sup>
- Frakt av tysk beltebil til Ulven leir.<sup>452</sup>
- Frakt av jern til og fra skip.<sup>453</sup>
- Frakt av kanoner fra Bergenhus festning til Skoltegrunnskaien i 1941.<sup>454</sup>

### 13.4.6 Oppsummering

Vi har sett at flere av spedisjonsavdelingens arbeidere hevder å ha blitt presset av ledelsen til å utføre arbeidsoppdrag for tyskerne. I disse vitneforklaringene bruker arbeiderne konsekvent ord som «beordret» og «kommandert». Hva er ledelsens kommentarer til disse oppdragene? Sortevik sier at kjøreordningen under krigen var uforutsigbar og gjorde det vanskelig for ledelsen å kjenne til transportens art.<sup>455</sup> BDS fikk oppdragene fra enten tyskerne eller transportsentralen, og oppdraget ble utført med hvilke biler de enn hadde tilgjengelig mot timebetaling. Først i begynnelsen av 1945 tvang okkupanten frem en ordning hvor de fast disponerte fire av selskapets biler.

Hva angår påstandene om trusler, nekter ledelsen for å ha kommet truet med å tilkalle tysk sikkerhetspoliti, og sier videre at det er urimelig av arbeiderne å påstå at de ble truet med oppsigelse, fordi flesteparten av dem uansett ikke var faste ansatte i selskapet. Wiig og Unneland sier de fleste arbeiderne ble anskaffet gjennom andre ordninger.<sup>456</sup> Noen av «løsarbeidere» som samlet seg utenfor kontorbygget til BDS i påvente av å bli tildelt arbeid, enten det gjaldt norske eller tyske oppdrag. Okkupanten hadde også fremtvunget opprettelsen

av havnearbeidskontoret, hvis hensikt var at firmaer som skulle utføre lasting eller lossing ved kai skulle få arbeidskraft herfra, enten det gjaldt tysk eller norsk last. Bergens Havarbeidskontor delte lokaler med Statistikkontoret for Bergens Havn, som på tilsvarende måte utskrev arbeidere, men til andre arbeidsoppgaver. Det fortelles ikke flere detaljer om hvordan selskapet anskaffet arbeidere til tyske oppdrag, eller hvem blant de avhørte arbeiderne som ble rekruttert via havnearbeidskontoret. Men enten de var faste ansatte eller ikke, var signaleffekten ved ledelsens påbud den samme: tyske oppdrag skulle utføres, og det uten forhindringer.

### 13.5 Utvidelse av bilparken

En gang i de første årene av okkupasjonen (1942, ifølge speditør E. W. Jackmann) kjøpte spedisjonsavdelingen inn ti nye biler hos firmaene Jæger og Wigand.<sup>457</sup> Politiet så på dette innkjøpet som en lastverdig utvidelse av virksomheten, som vi har sett var et av utilbørighetskriteriene i landssvikanordningene. Hva var så grunnen til dette innkjøpet, og hva ble bilene brukt til?

Beslutningen om å kjøpe bilene ble ikke tatt av Schjøtt eller spedisjonsavdelingen selv, men selskapets administrasjon. Begrunnelsen var, ifølge Joys, at økende trafikk av selskapets skip hadde økt behovet for bilfrakt.<sup>458</sup> Lasten som kom med skipene måtte fraktes og losses til land ved ankomst, og en dårlig bilpark ville således gå utover shippingvirksomheten.

Schjøtt og Sortevik forteller mer om bilparkens status i forkant av kjøpet. I april 1940 hadde spedisjonsavdelingen mellom ti og tolv moderne biler/motorvogner i god stand, i størrelsen fra 20 tonn og nedover.<sup>459</sup> Tre av disse endte med å bli tvangssolgt etter tysk takst, da tyskerne rekvirerte to av disse bilene allerede den første måneden av okkupasjonen, og en tredje bil omtrent ett år senere.<sup>460</sup> Samtlige av de resterende bilene ble så påmontert generator, hvilket nedsatte bilenes yteevne med 50 prosent.<sup>461</sup> Uten at det spesifiseres innenfor hvilket tidsrom, skal 40 prosent av de resterende bilene ha blitt stående inne til reparasjon.

Spedisjonsavdelingen tok i bruk alle dets biler under okkupasjonen, i tillegg til å leie inn motorvogner fra andre firmaer. Kort sagt fremholdt selskapets ledere at bilene avdelingen hadde fra før ikke var i stand til å håndtere den økende skipstrafikken, siden disse enten hadde nedsatt yteevne, måtte inn på reparasjon, eller ble rekvirert av tyskerne.<sup>462</sup>

Skulle de nye bilene håndtere tysk eller norsk last? Wiig hevder bilene ble kjøpt inn for å kunne fortsette norsk siviltransport.<sup>463</sup> Også Joys benekter at de ble kjøpt for å utføre tyske

tjenester.<sup>464</sup> Til selskapets forsvar legger han til at BDS også skaffet seg ny tonnasje i løpet av krigen, men at han har til gode å høre anklager om at selskapet kjøpte inn skip for å dekke tyskernes fraktbehov.

Etterforsker Bostrøm tvilte sterkt på at bilene var øremerket norsk transport, av tre grunner. Siden Bergen Revisionsinstitut hadde beregnet spedisjonsavdelingens tyske omsetning å være 70,59 prosent, anså han det som lite trolig at de nyinnkjøpte bilene var et unntak fra denne tendensen. Riktignok finnes det ingen tilsvarende oversikt over nøyaktig hva de nye bilene ble brukt til. Men som vi tidligere har sett stod tyske arbeider for 92 prosent av spedisjonsavdelingens totale omsetning i året 1942, året da Jackmann hevder bilene ble anskaffet. For det andre kommer det frem i et skriv fra BDS' administrasjon (underskrevet av direktør Wiig) til Arbeidsformidlingen i Bergen at samtlige biler i spedisjonsavdelingen kjørte på tysk kjøretillatelse.<sup>465</sup> Til slutt hevdet Jackmann i motsetning til Wiig og Joys at bilparken ble utvidet for å kunne håndtere den stadige tilstrømmingen av *tysk* transport. I de første årene av okkupasjonen ble avdelingens biler for det meste brukt til tyske oppdrag, noe som skal ha gjort det *vanskelig* å skaffe biler til norsk siviltransport.<sup>466</sup> Dette utsagnet støttes ved at flere sjåførere sier de hovedsakelig har hatt tyske oppdrag for avdelingen under okkupasjonen<sup>467</sup>.

Schjøtt forsøker imidlertid å nedtone betydningen av dette innkjøpet. Han fremholder at bilene som ble kjøpt inn var ineffektive; syv av dem var bruktbiler, og mens de tre andre riktignok var nye, var de av typen Borgward (2 ½ tonn) og derfor 'dårlig', og stod angivelig for det meste inne på reparasjon.<sup>468</sup> Statsadvokaten gjør et liknende poeng, og påstår at bilinnkjøpet ikke kan regnes som en utvidelse av virksomheten, siden bilene brukte generatorknott som drivstoff.<sup>469</sup> Dette er interessante påstander. Kunne ikke okkupanten simpelthen bruke sine egne biler, dersom disse var så ineffektive? Det enkle svaret er at okkupanten ikke hadde egne biler. Ti slike biler kan derfor utgjøre en betydelig forskjell, til tross for lav yteevne.

Hvorfor anså Schjøtt og statsadvokaten det som nødvendig å neglisjere bilinnkjøpet? Som vi har sett nevnte Joys at selskapet også anskaffet ny tonnasje, hvilket ikke ble ansett som lastverdig siden skipene ikke ble bestilt for å utføre tyske oppdrag. Dersom de nyanskaffede bilene til spedisjonsavdelingen ble satt til norske siviloppdrag, burde derfor heller ikke denne utvidelsen anses som lastverdig. Ut fra dette skulle påpekningen om bilenes ineffektivitet kun være et relevant poeng dersom de ble stilt til disposisjon for okkupanten, hvilket de synes å ha blitt. Lederen for BDS' bilverksted, Asbjørn Sæbø, fikk nemlig ordre fra Schjøtt om at

selskapets biler stadig skulle bli sendt inn til reparasjon for «de minste ting» og på denne måten å holde dem unna tyske kjøreoppdrag.<sup>470</sup> En slik praksis med å sende inn fungerende biler til reparasjon for å holde dem borte fra okkupanten, lar seg vanskelig forene med påstanden om at de nye bilene ble kjøpt inn for å dekke etterspørsel av norsk siviltransport.

Kort oppsummert kan det være vanskelig å fastslå om bilene ble kjøpt inn for å bli brukt til tysk transport. Men hva som enn var den opprinnelige grunnen til innkjøpet, tyder kildene på at bilene for det meste ble nyttet til tysk transport når de først var anskaffet.

### 13.6 Ute etter tyske oppdrag?

Spedisjonsavdelingens transport for Nordag og sementfrakt for tysk overkommando var en følge av Falcks avtaleinngåelser. Men som vi har sett fikk avdelingen også mange andre oppdrag for ulike tyske tjenestesteder. Hvordan ble disse oppdragene tildelt BDS? Ble de påtvunget selskapet, slik som Falck hevder var tilfellet med Lexow og Fermann? Eller synes spedisjonsledelsen å ha gått inn for å påta seg tyske oppdrag?

Flere av selskapets egne sjåførere mener sistnevnte påstand er mest riktig. Om sommeren 1943 hadde en av dem, Knudsen, flere måneders 'tungkjøring' for tyskerne i Loddefjord.<sup>471</sup> Disse arbeidsdagene begynte 6 om morgenen og sluttet 11-12 om kvelden. Et av oppdragene var å frakte russiske krigsfanger fra Laksevåg til Alvøen og Håkonshallen. Andre oppdrag var frakt av stein, sand, sement og tømmer til steder hvor det ble bygget bunkers. Etter en viss tid måtte bilen sendes til verksted, og ble stående til reparasjon i 14 dager. I mellomtiden ble kjøringen overlatt til en bil fra en transportforretning på Wergeland. Da spedisjonsavdelingens bil så var ferdig reparert, skal Schjøtt ha sendt Knudsen ut igjen til Loddefjord slik at oppdraget kunne gis tilbake til spedisjonsavdelingen. Schjøtt's begrunnelse var, ifølge Knudsen, at 'dette var så god kjøring at den måtte ikke mistes'.

En rekke tilsvarende eksempler gis også av andre sjåførere.<sup>472</sup> Farstad sluttet i BDS i 1943 for å finne annet arbeid, angivelig etter at Schjøtt kritiserte han for å være uinteressert i tyske oppdrag. Ved en tidligere anledning, i 1941 eller 1942, skal Unneland på sitt kontor ha sagt fremfor flere sjåførere at en kjøreordre om norsk siviltransport var kansellert, og at han heller ville snakke med Schjøtt eller Sortevik om å skaffe tyske fraktoppdrag, da dette var mer lønnsomt. En annen sjåfører, Arnø, hevder også selv å ha blitt oppfordret gjentatte ganger av Unneland om å skaffe tyske oppdrag til spedisjonsavdelingen. Han hevder også å ha overhørt Unneland be Sortevik om å ordne et tysk fraktoppdrag fra Møhlenpris til C. Sundts gate.

Farstad hevder å ha overhørt Unneland si at Sortevik ble ansatt på spedisjonsavdelingen for å skaffe tyske oppdrag, og å ha vært vitne til at Schjøtt kritiserte en av de andre ansatte, Andersen, for å vise tysk arbeid for liten interesse.<sup>473</sup> Farstad skal også ha fått beskjed fra Unneland om å avslutte et sivilt fraktoppdrag fordi det var ulønnsomt, og heller oppsøke tysk arbeid, som var bedre betalt.

Hvor sanne er disse påstandene? Selv om de neppe har oppstått i løse luften, er det likevel viktig å ha en kritisk distanse til dem. Det er for eksempel mulig at ledelsen i BDS har rett når de sier at sjåførene misoppfattet situasjonen. Wiig mener sjåførene ikke kjente til det tyske presset spedisjonsledelsen ble utsatt for, og at de derfor har konstruert feilaktige forklaringer ut fra det lille de visste.<sup>474</sup> Men i motsetning til sjåførene viser ikke Wiig eller andre i ledelsen til konkrete enkelthendelser, men hevder på generelt grunnlag at tyske oppdrag var påtvungne. Det er også påfallende stor enighet blant sjåførene om episodene det fortelles om. Dersom de har misforstått situasjonen, har de i så fall misforstått den på samme måte. Dessuten forteller andre ansatte i BDS om liknende episoder. Frk. Albrechtsen, som i 1940 hadde en tilsvarende jobb for spedisjonsavdelingen som Paasche, hevder å ha blitt oppfordret av ledelsen til å reklamere for BDS på ulike tyske avdelinger.<sup>475</sup>

Også personer utenfor selskapet mente BDS viste for mye samarbeidsvilje overfor okkupanten. P. Amundsens arbeidet ved Bergens Havnearbeiderkontor, og forteller om en episode han oppfattet som et forsøk fra spedisjonsavdelingen sin side på å overta et tysk losseoppdrag. I 1942 fikk han beskjed fra hans tyske overordnede, havnekaptein Stender, om å losse en hollandsk damper<sup>476</sup> lastet med brakkemateriell som var ankommet Skoltegrunnskaaien. Amundsen, som på dette tidspunktet var formann, mobiliserte personell og begynte arbeidet. Sortevik skal så ha kommet bort til Amundsen mens lossingen pågikk, og sagt at spedisjonsavdelingen hadde overtatt arbeidet. Etter alt å dømme førte ikke Sorteviks beskjed til noen endringer; Amundsen fortsatte lossingen som om ingenting var skjedd, fikk vanlig oppgjør av Stender etter endt arbeid, og hørte ikke noe mer fra BDS. Han tolket episoden som at Sortevik hadde gjort et mislykket forsøk på å overta arbeidet.<sup>477</sup>

Et annet eksempel var i forbindelse med Isdahl, som jeg har omtalt tidligere. Han gav personlig beskjed til Falck, i et brev datert til 11. august 1941, om at: «De i ditt brev av 1. august opstillede beklagelser, synes jeg derfor er rettet til feil adresse. Kanskje ville B.D.S. også være best tjent i lengden med ikke å gå tyskernes errender [sic] i den utstrekning som det nu gjør». <sup>478</sup> Foranledningen til dette utsagnet skal ha vært at Isdahl under en ukes opphold i

Oslo om høsten i 1940 hadde sett Falck i samvær med tyske tjenestemenn ved gjentatte anledninger på Speilsalen.

Det gis også eksempler på at BDS selv ble oppsøkt av tyske avdelinger. Den tyske avdelingslederen Claus Hoffmann forteller om hvordan han skaffet arbeidskraft gjennom BDS. Siden han kom til Bergen i november i 1942 og frem til kapitulasjonen, var Hoffmann sjef for Reichskommissars Tonageabteilung i byen. Avdelingens virksomhet var lossing og lasting av skip som gikk for tyske myndigheter. Det hendte at det ble satt inn et fåtall hollandske arbeidere ved sommertider, men i hovedsak ble arbeidet kun utført av norske kaiarbeidere. Et av Hoffmanns ansvarsområder var anskaffelse av personell, og dersom der var behov for norske arbeidere, tok han simpelthen kontakt med Sortevik i BDS per telefon, som sørget for å sende antallet arbeidere som trengtes. Han nevner derimot ingenting om bruk av trusler eller tvang overfor selskapet. Gjennom at Hoffmann kjente til korrespondansen som ble ført mellom avdelingen i Oslo og hans egen i Bergen, sier han seg sikker på at det var en kontrakt mellom Reichskommissar Seeschiffahrt i Oslo og BDS gjennom direktør Falck. Hoffmann skal ha sett Falck flere ganger på besøk i avdelingens kontor i Slottsgaten for å konferere med Hoffmanns overordnede kaptein Warnholtz.<sup>479</sup>

Under etterforskningen fremholdt BDS' ledelse overfor politiet at det var vanskelig for selskapet å unnsnippe tyske oppdrag fordi det var utpekt av tyskerne på forhånd. Dette synes å stemme i flere av tilfellene, for eksempel ved selskapets forbindelser til Nordag, og arbeidet ved Isdahl & Cos lager. Men som vi har sett i dette kapitlet, synes ikke dette å være hele sannheten. Påstander om at spedisjonsledelsen ivret etter å påta seg tyske oppdrag florerer både i og utenfor BDS. Men en viktig puslespillbrikke i forståelsen av spedisjonsavdelingens forhold til okkupasjonen gjenstår fortsatt. Den er neste kapitels tema, nemlig avdelingens illegale virksomhet under okkupasjonen.

### 13.7 Sabotasje og motarbeidelse av tyskerne

BDS' spedisjonsavdeling anklages fra mange hold for å ha oppsøkt tyske avdelinger. Men det fortelles også om flere episoder hvor den skal ha forsøkt å motarbeide tyskerne. På hvilke måter ble dette gjort? Hvor effektiv var denne motarbeidelsen, og fra hvor kom initiativet? Kom det nedenfra (fra arbeiderne) eller ovenfra (fra ledelsen)?

Spedisjonsledelsen gir selv flere eksempler på sistnevnte. Paasche hevder at Schjøtt saboterte arbeid for tyskerne 'så godt som overhodet mulig'. Han fremholder at flere personer i



selskapet, deriblant Schjøtt, ofte stilte færre motorvogner til disposisjon for okkupanten enn det hadde blitt påkrevd, og legger til at han selv hadde opplevd ubehageligheter flere ganger i forbindelse med at BDS stilte okkupanten for få vogner til disposisjon.<sup>480</sup> Schjøtt forteller selv om et mislykket, men fullverdig forsøk på dette. Tidlig i okkupasjonen, rundt sommeren 1940, skal han ha blitt oppsøkt på sitt kontor av en tysk offiser som krevde fire biler til et fraktoppdrag. Schjøtt svarte at selskapet dessverre ikke hadde biler til disposisjon. Offiseren forlot så kontoret, men kom tilbake noen minutter senere og ba Schjøtt om å følge han ned til garasjen. Her stod syv av selskapets biler parkert. Tyskeren begynte å snakke i truende ordelag og rettet en revolver mot Schjøtt, som dermed så seg nødt til å oppgi fire biler. Hva bilene ville bli brukt til, fikk han ikke vite.<sup>481</sup> Ifølge Paasche risikerte Schjøtt å bli dømt for tysk domstol, da Reichskommissariat på et tidspunkt planla å anmelde han for sabotasje fordi han ikke hadde stilt biler til disposisjon. Imidlertid var Schjøtts tidligere sekretær, Albrechtsen, ansatt i rikskommissariatet på dette tidspunktet, og klarte med sin innflytelse å avverge situasjonen.<sup>482</sup>

Schjøtt sier han og Esmark også tok del i annet motstandsarbeid. Han skal ha hatt ansvar for levering av illegale dokumenter mellom Oslo og Bergen, og bragt videre opplysninger om fengselsavhør, tyske militære tjenestesteder og navn på tyske offiserer. Denne informasjonen ble sendt via Esmark til kontaktpersoner i motstandsbevegelsen. Etter ordre fra Falck fikk Schjøtt også ansvar for å forflytte det bortgjemte norske militærgodset som selskapet hadde lagret skjult fra sted til sted.<sup>483</sup>

### 13.7.1 'Slett arbeid' for okkupanten

Okkupanten var ikke alltid fornøyd med arbeidsinnsatsen fra BDS. Et skriv fra Bauleitung der Luftwaffe til BDS (datert 23. oktober 1943) handler om en formann og 15 transportarbeidere som selskapet har stilt til disposisjon ved Stend, et av Dienststelles lagre.<sup>484</sup> Tyskerne sier seg her misfornøyd med at arbeiderne 'efterkommer sin arbeidsplikt yderst slett', og at formannen er tidligere straffedømt av tysk rett. De forlanger derfor at samtlige byttes ut med nytt personell fra selskapet.

Når en av okkupantens militære avdelinger fremsetter et slikt krav, er det nærliggende å anta at dette skyldtes bevisst motarbeidelse av tyskerne fra selskapets side. Det er imidlertid lite som tyder på at denne episoden var en toppstyrt forhaling regissert av spedisjonsledelsen. BDS etterkom tyskernes krav, men svarte at de i stedet for å skifte ut samtlige arbeidere og risikere at okkupanten heller ikke ville være fornøyd med de nye, ville si opp fire arbeidere i

håp om at signaleffekten ved dette ville være tilstrekkelig.<sup>485</sup> Dermed ble fire arbeidere (Arnø, Olsen, Gundersen og Moldestad) satt ut av arbeid i 7 eller 8 uker.<sup>486</sup>

Ledelsen nekter ikke for at de fire arbeiderne ble satt ut av sine oppdrag. Derimot understrekes det at de ikke var faste ansatte i selskapet, men 'løsarbeidere'.<sup>487</sup> Heller ikke arbeiderne selv forteller om hvordan de var tilknyttet til selskapet.<sup>488</sup>

Dersom Schjøtt, Sortevik eller Unneland hadde gitt arbeiderne beskjed om å underlyte for okkupanten, kunne man forvente at dette ville ha blitt fremhevet i deres forklaringer. Siden dette ikke er tilfellet, synes underlytelsen å ha skjedd på arbeidernes eget initiativ (eller mangel på sådan), og uten innblanding fra ledelsen eller overordnede funksjonærer. Wiigs kommentar til denne episoden er at det ikke var et problem for selskapet at det ble drevet sabotasje, men at den var dårlig kamuflert.<sup>489</sup>

### 13.7.2 Innsmugling av forsyninger til fanger ved Espeland

Det viktigste eksempelet på at spedisjonsavdelingen drev med illegal virksomhet, er dets forbindelser med fangeleirene på Ulven og Espeland. Under okkupasjonen ble omtrent 40 000 nordmenn sperret inne i fengsler eller fangeleirer. Til å begynne med benyttet tyskerne seg av eksisterende norske fengsler, men da disse ble fylt opp allerede om sommeren 1940, ble det opprettet fangeleirer i tillegg. De to viktigste fangeleirene på Vestlandet var Espeland og Ulven.<sup>490</sup> Tyskerne hadde blant annet behov for byggematerialer hertil, og gav BDS i oppdrag å frakte brakkeflak, sand og sement med selskapets biler. De samme bilene sørget samtidig for at det ble smuglet inn post, matpakker, medisin, soveposer og andre levnetsmidler til fangene innenfor piggrådgjerdene. BDS' biler var ifølge selskapet den eneste sikre forbindelsen fangene hadde til verden utenfor. Hvordan ble denne aktiviteten satt i gang, hvordan ble den utført, og fra hvor kom initiativet?

Det gis ikke nøyaktige detaljer om når og hvordan tyskerne fremsatte krav om kjøring, men Schjøtt forteller at selskapet innledningsvis hadde en bil til Espeland og en til Ulven, senere to på Espeland, og til slutt kun en bil på Espeland. Sjåførene var Leif Aarlie, Sigurd Andersen (som etter en tid måtte avslutte til fordel for annet arbeid for Hjemmefronten), Johan Ekeberg, og Flaaten. En bil ble brukt til å frakte sand allerede da Espelandleiren var under bygging i 1942. Fra og med høsten i 1942 var Leif Aarlie sjåfør ved denne bilen, som ble disponert av Waffen-SS und Polizei. Rundt samme tid fikk også Ekeberg tildelt transportoppdrag hertil av Unneland. Da leiren var ferdig bygget og fanger ble satt inn, fortsatte bilen(e) å frakte

byggematerialer. Slik dro sjåførene inn til leiren om morgenen, og tilbake til byen om kvelden.

Avdelingsleder Schjøtt spilte en sentral rolle i fangeleirtransporten, og hadde ansvar for anskaffelse av mat, medisin og soveposer.<sup>491</sup> Dette fikk han besørget gjennom ulike kontaktpersoner; for eksempel fikk han sardiner gjennom advokat Claus Wiig, vitaminpiller og tran fra generalsekretær Wilhelmsen, og soveposer fra firmaet Brødrene Schjøtt, som for øvrig var det eneste firmaet i Bergen som lagde soveposer. Da tyskerne etter hvert fikk mistanker om de mange soveposene som på kom seg inn i leiren, ble Jacob Schjøtt flere ganger oppsøkt av Gestapo. Likevel ble over 400 soveposer levert til Espeland og Grini, og fanger som ikke hadde råd til å kjøpe fikk dem gratis. Schjøtt sier at han anså denne transporten som så risikabel at han avstod fra annet illegalt arbeid.

Initiativet til denne virksomheten skal derimot ikke ha kommet fra Schjøtt eller andre overordnede i selskapet, men fra sjåførene selv på deres eget ansvar.<sup>492</sup> Aarlie sier han selv sørget for å ta med pakker og brev fra byen til de innsatte, og smugle dette inn i leiren. Schjøtt skal ikke ha kjent til denne aktiviteten før Aarlie opplyste han om dette. Ekeberg forteller også om hvordan han tok med seg pakker med diverse forsyninger til fangene. Slike pakker fikk han skaffet enten ved at han dro for å hente dem hjemme hos de pårørende, eller ved at de selv leverte dem fra seg ved selskapets garasje. Pakkene ble så gitt til og smuglet inn av fanger som arbeidet utenfor leiren. Schjøtt kjente riktignok til at dette ble gjort, men begge sjåførene nedtoner hans aktive rolle i deres leveringer. Med unntak av et par anledninger hvor Aarlie fikk medisin fra Schjøtt som skulle gis til doktoren i fangeleiren, og Ekeberg fikk en pakke med vitaminpiller som skulle gis til fangene, hevder de generelt at pakkeleveringene skjedde på eget initiativ og for egen risiko, og ikke etter ordre ovenfra.

Innsmuglingen til Espeland varte helt fra leirens opprettelse til krigens slutt. Men det var ikke lett å beholde dette kjøreoppdraget. Tyskerne ønsket tidlig å sette inn en egen lastebil som selskapet måtte «konkurrere» med, og senere minket fraktbehovet etter hvert som byggeprosjektene ved leiren ble ferdigstilt.<sup>493</sup> I april 1945, da krigen riktignok nærmet seg slutten, ble den tyske byggeavdelingen her avvirket. Bilen ble dermed overflødig; sikkerhetspolitietts kontorer på Veiten hadde slått fast at den var for dyr, og Rikskommissariatet hadde planer om å sette inn en egen bil. Aarlie ble spurt av fanger om det ikke fantes en måte å fortsette frakten på. Selskapet måtte nærmest be tyskerne om frakten kunne fortsette som en tjeneste. Schjøtt forsøkte å ordne dette ved å senke prisen på

kjøringen, men uten å lykkes. Han ba i stedet Aarlie om å forhandle med tyskerne, og selv bestemme hvor langt han var villig til å gå ned i pris. Ved å avstå fra overtidstillegg, matpenger og husleiegodtgjørelse, foreslo Aarlie en pris på 40 kroner dagen overfor leirsjefen, mot at tyskerne selv sørget for drivstoff. Forslaget ble godkjent. Men selv om dette beløpet i utgangspunktet dekket sjåførutgiftene, gikk bilen i praksis gratis siden midten av april i 1945, ved at Aarlie og Schjøtt bevisst lot være å sende regningen til Waffen-SS und Polizei.

Et annet hinder for leveransene til Espeland var private forretninger hos overordnede funksjonærer i selskapet, ifølge Aarlie.<sup>494</sup> Gjentatte ganger skal Unneland ha krevd av Aarlie og andre sjåførere at de sørget for å levere melk til han personlig. For å 'bli kvitt dette besvær' skal Aarlie ha anmeldt Unneland proforma gjennom en bekjent i politiet. Etter dette ble det ikke etterspurt mer melk, og Aarlie kunne fortsette kjøringen, som etter hvert tok all hans fritid. For øvrig virker det usikkert om Unneland i det hele tatt kjente til innsmuglingen til Espeland. Han skal ha kommet med bemerkninger om at transporten var ulønnsom, og Aarlie ble bedt om å kontakte Schjøtt fremfor Unneland i spørsmål kjøringen til Espeland. Om Unneland var kritisk til transporten på grunn av interne stridigheter i selskapet eller fordi smuglingen ble hemmeligholdt, fortelles ikke.

Selv om transporten til Espeland var en utgiftspost for BDS, ble den høyt prioritert av selskapet.<sup>495</sup> Hva angår Falck, kjente han til transporten, men skal ikke ha blitt nærmere involvert fordi han fokuserte på annen illegal aktivitet. Som selskapets ledere selv har påpekt, er fangeleirtransporten også viktig for å forstå andre tjenester BDS måtte yte for tyskerne. Hvis spedisjonsavdelingen sa til Wehrwirtschaftsoffizier at de ikke hadde biler til disposisjon, lød svaret at han kom til å ta bilen som kjørte på Espeland. Dette ville være problematisk, særlig fordi BDS skal ha fått direkte ordre fra Hjemmefronten om å holde denne bilen gående på Espeland for enhver pris.<sup>496</sup> BDS så seg derfor nødt til å utføre andre fraktoppdrag.

### 13.7.3 Tapt sukkerlast og sigarettetui

I første halvdel av okkupasjonen hendte en episode som fremstilles av Schjøtt og Sortevik som bevisst sabotasje (Sortevik hevder 1940 eller 1941, mens Schjøtt hevder 1941 eller 1942).<sup>497</sup> Spedisjonsavdelingen hadde fått i oppdrag å frakte et parti med kjøtt, hvetemel og omtrent 100 tonn sukker for okkupanten, men lasten ble ødelagt av sjøvann under transport. Tyskerne anklaget selskapet for å ha drevet sabotasje, og Engelhardt og Klinge truet med å anmelde Falck, Schjøtt og de involverte arbeiderne til Gestapo. Engelhardt og Klinge skal

imidlertid ha sagt at anmeldelsen ikke ville bli fulgt opp dersom de fikk hvert sitt sigarettetu av sølv. Schjøtt og Sortevik bestemte seg derfor for å gi dem hver sin presang, samt en skinnlommebok til en tredje tysk offiser, angivelig for å unngå nærmere innblanding fra tysk sikkerhetspoliti. I tillegg måtte selskapet betale 20 000 kroner i erstatning for den tapte lasten.<sup>498</sup>

Dersom den omtalte leveransen ble ødelagt på grunn av sabotasje, kan det stilles spørsmål ved hvor virkningsfull den var, siden tyskerne mottok gaver og økonomisk kompensasjon for hendelsen. Men Sorteviks og Schjøtts fremstillinger blir noe tvilsomme når de settes opp mot andre vitners forklaringer. Alfred Moldestad var avdelingens formann under lossingen av sukkerpartiet. Han fremstiller hendelsen som et uhell fremfor sabotasje, og hevder at episoden ikke fant sted før i 1943.<sup>499</sup> Kronologien her er avgjørende; dersom gavene skulle dekke over sabotasje, må de ha blitt gitt etter at lasten ble ødelagt. Frk. Albrechtsen hevder at sigarettetuene ikke hadde noe med sabotasje å gjøre, men var en avskjedspresang til Engelhardt som skulle forlate byen og reise til Trondheim.<sup>500</sup> Etuene skal også ha hatt en inskripsjon som lød «Zum Andenken an die gute Zusammenarbeit», med underskrift «Det Bergenske Dampskibsselskap, spedisjonsavdelingen». Verken Schjøtt eller Sortevik hevder å kjenne til inskripsjonen, men denne detaljen bekreftes av forretningsmann Dagfinn Haugh.<sup>501</sup> Han fikk ofte besøk av Engelhardt på sitt kontor, og hevder å ha blitt vist disse sigarettetuene, med inskripsjon, allerede i romjulen 1940.<sup>502</sup> Også Sortevik hevder at gavene ble gitt i 1940 eller 1941.

Ut fra dette virker Sortevik og Schjøtts forklaringer lite troverdige. For det første er det tvilsomt om episoden i det hele tatt var en sabotasjeaksjon, og for det andre er påstanden om at gavene ble gitt for å dekke over sabotasje anakronistisk dersom sukkerlasten ikke gikk tapt før i 1943. Men Statsadvokat Cappelen hevder at ødeleggelsen av sukkerpartiet kan tidfestes til 1941. Han viser til en av utgiftspostene i spedisjonsavdelingens regnskaper for dette året, som er beskrevet som «erstatning» og beløper seg på 12 000 kroner. Beløpene for senere år er små og bagatellmessige i forhold, som ifølge Cappelen betyr at dette må være erstatningsbeløpet for sukkerlasten.<sup>503</sup> Denne forklaringen sier imidlertid ingenting om hva som skjedde med de resterende 8 000 kronene, som ifølge han selv ikke kommer frem i senere regnskapsposter. Kort forklart må disse forbeholdene, samt de motstridende vitneforklaringene nevnt over, tas med i bildet dersom en knytter de 12 000 kronene til sukkerlastepisoden.<sup>504</sup>

### 13.7.4 Oppsummering

Vi har sett både vellykkede og mislykkede forsøk av spedisjonsavdelingen på å motarbeide tyskerne. Her er det verdt å merke seg at ledelsen ikke har oppfordret arbeiderne til å sabotere tyskerne på eget initiativ. Kjøringen til Espeland *oppstod* riktignok etter Aarlies initiativ, og fortsatte siden i samråd med avdelingsleder Schjøtt. Men som en også kan få inntrykk av i oppdragene vi har sett i tidligere kapitler, synes dette å være et unntak fra en regel om at tyske oppdrag skulle utføres uten vanskeligheter. Hvorfor hadde ledelsen hadde en slik holdning til tysk arbeid, er et av spørsmålene jeg vil behandle i neste kapittel.

## 13.8 Ledelsens forsvar

Så langt i oppgaven har hovedfokuset vært på hvilke tjenester Falck og BDS utførte for okkupanten, i hvor stort omfang, og under hvilke omstendigheter. Vi har sett mange alvorlige anklager rettet mot selskapets ledere og funksjonærer, og kun hørt ledelsens forsvar i de mest situasjonsspesifikke tilfellene. Det er derfor på høy tid å se hva selskapet svarte til disse påstandene. Dette kapitlet handler om hvordan BDS' arbeider for okkupanten ble forklart, begrunnet og legitimert av ledelsen. Av plasshensyn vil jeg ikke behandle alle argumentene som ble lagt frem, men de jeg anser som viktigst for å forstå selskapets beslutninger.

Hva slags inntrykk en får av BDS' virksomhet under krigen, kan endre seg betraktelig ut fra hvorvidt man fokuserer på spedisjonsavdelingen, eller betrakter selskapet i sin helhet. Det samme selskapet som under ett gjorde store oppofrelser for å kunne opprettholde kystfarten til den norske befolkningen, hadde en underavdeling som satte opp lyskastere og luftvernstillinger i byfjellene, fraktet sement til tyskernes ubåtbunker på Laksevåg, og som viser tegn til å ha oppsøkt tyske oppdrag. Ut fra dette synes ikke spedisjonsavdelingen å ha handlet utfra retningslinjene som direksjonen utformet ved invasjonen. Hvordan kan denne tilsynelatende uoverensstemmelsen forklares?

### 13.8.1 Hvorfor samarbeide?

Ifølge selskapets direktører utførte ikke spedisjonsavdelingen de tyske oppdragene på tross av retningslinjene, men *på grunn av dem*. Under hele krigen var BDS' hovedprioritet å beholde kontrollen over skipene for å kunne opprettholde frakten langs kysten. I stor grad oppnådde selskapet nettopp dette, og betydningen det hadde for Nord-Norges kystbefolkning kan vanskelig overdrives. Men ulike hensyn måtte veies opp mot hverandre i den stadige kampen mot tyskerne om disposisjonsretten. Sammenliknet med selskapets «hovedlinje» var småoppdrag som sementlossing av sekundær betydning – «det lille måtte vike for det

større».<sup>505</sup> Slik ledelsen skal ha forstått situasjonen, måtte de være ettergivende for tyskerne på visse områder for å kunne beholde kontrollen over selskapets utstyr. Grunnen til det var den overhengende trusselen fra okkupanten om at materialet til enhver tid kunne beslaglegges. Da Falck ved en anledning ble kalt inn til rikskommissariatet på grunn av problemer med spedisjonsavdelingens sementlossing, skal han ha blitt fortalt at selskapet kom til å bli rekvirert og ledelsen få personlige konsekvenser dersom dette ikke ble utført på en tilfredsstillende måte.<sup>506</sup> Forsyningene til Nord-Norge ville derfor bli satt på spill med mindre sementen ble losset. Schjøtt hevder å ha fått tilsvarende trusler fra tyske offiserer gjentatte ganger. Han anså det derfor som sin oppgave å holde avdelingen intakt og på norske hender, som med andre ord innebar å etterkomme tyske ønsker.<sup>507</sup> Av disse grunnene mente selskapet det var urettferdig av politiet å granske en liten gren av selskapet uten å se det i forhold til dets helhetlige virksomhet.

### 13.8.2 Samarbeidets utførelse

Hva var så ledelsens kommentar til hvordan arbeidet ble utført? Lite tyder på at selskapet har gått inn for å forhale arbeidet. Videre synes det eneste angivelige tilfellet av sabotasje, nemlig sukkerlastepisoden, å ha vært et uhell. Utover dette er det ingen i ledelsen som hevder at selskapet gikk inn for å arbeide ineffektivt. Wiig forklarer i stedet at dersom dette i det hele tatt skulle ha noen virkning, måtte dette bestemmes av ledelsen og ikke hver enkelt arbeider. Dersom enkeltarbeidere nektet, ville arbeidet simpelthen blitt delegert til andre ansatte. Det endelige utfallet ville enten ha vært en sabotasjehistorie som til slutt kom til gå utover den som nektet, eller at nye arbeidere måtte skaffes.<sup>508</sup> Wiig kan ha rett i at dette var en tendens, men ikke en uten unntak. For eksempel ble de to arbeiderne som nektet å frakte maskindeler fra Søndre Tollbodkai fordi krigsfanger var involvert i prosjektet, verken straffet eller erstattet.

Hvorfor mente ledelsen det var så viktig at arbeidet for okkupanten måtte utføres på en pliktoppfyllende måte? Når et arbeid først var påtvinget, hevdes det at dette prinsippet måtte følges for å hindre å at tyskerne fikk noe som helst påskudd til maktbruk. Denne praksisen kommer tydelig frem i avtalene med Lexow og Fermann. Hvilken begrunnelse selskapet enn brukte til å forsøke å bryte opp disse forbindelsene, måtte den derfor være forretningsmessig holdbar. BDS lyktes med å finne et slikt grunnlag til å avslutte avtalen med Lexow, men ikke med Fermann.<sup>509</sup>

### 13.8.3 Samarbeidets årsaker

Hva sier så ledelsen til sjåførenes anklager om at selskapet oppsøkte tyske oppdrag? Ledelsen går sjelden i detalj om enkelthendelsene, men hevder i stedet på generelt grunnlag at alle tyske oppdrag var påtvungne. Wiig avfeier disse sjåførenes forklaringer som verdiløse fordi tvangen ble utøvd overfor ledelsen, og arbeiderne derfor ikke kjente til presset.<sup>510</sup> Et av dokumentene selskapet sendte til Bergen Politikammer fortjener oppmerksomhet i denne sammenheng. Her skriver samtlige av spedisjonsavdelingens funksjonærer (med unntak av en som var bortreist) at Schjøtt ikke ønsket å støtte okkupanten, men på enhver måte forsøkte å unngå tyskerne.<sup>511</sup> Det var dermed mange stemmer på begge sider av diskusjonen om Schjøtts forhold til okkupanten.

Wiig forsøkte videre å overbevise både Bergen Politikammer og statsadvokat Hans Sevaldsen om at spedisjonsavdelingen ikke hadde noen motiver for å inngå samarbeid med okkupanten.<sup>512</sup> Tyske kjøreoppdrag var ikke mer lønnsomme enn norske, siden kjøreprisene var fastsatt av norske myndigheter, og var de samme enten oppdragene var norske eller tyske. Avdelingen var heller ikke avhengig av tyske oppdrag for å beholde sine ansatte, siden de fleste arbeiderne ble hyret gjennom Havnearbeiderkontoret eller Statistikkontoret - dersom selskapet måtte foreta nedskjæringer, trengte en kun å skaffe færre arbeidere herfra, fremfor å si opp faste ansatte. Videre var Schjøtt, Sortevik og Unneland og alle andre ansatte ved spedisjonsavdelingen fastlønte, og ville ha fått lik lønn uavhengig av hvorvidt avdelingen fikk økt eller redusert fortjeneste. Til slutt hadde ikke selskapet noe å tjene på å hjelpe Tyskland, siden BDS sannsynligvis ville bli nedlagt dersom tyskerne vant krigen.<sup>513</sup>

Siden selskapet hadde egeninteresse av å fremstille seg selv i et godt lys overfor politiet, bør en varsom med å anse disse forklaringene som et sannhetsvindu til de faktiske forhold. Likevel er flere av argumentene Falck, Wiig og Joys brukte til å forsvare samarbeidet legitime i mitt syn.<sup>514</sup> Risikoen for tysk beslagleggelse av virksomheten, selskapets målsetning om å opprettholde kystfarten, og kombinasjonen av disse to momentene er viktige for å forstå selskapets valgmuligheter overfor okkupanten. Disse og andre momenter i ledelsens begrunnelse for samarbeidet synes å ha bidratt til å overbevise påtalemyndigheten om at samarbeidet med tyskerne ikke var straffbart.

### 13.9 Saken henlegges

Etterforskningen av BDS var ubehagelig for de involverte i selskapet. I løpet av tiden den pågikk hadde Schjøtt, Sortevik og Unneland husarrest, og de to førstnevnte hadde også



kortvarige opphold i Bergen Kretsfengsel.<sup>515</sup> Ledelsen forsøkte overfor de andre i selskapet å kamufflere Unnelands fravær som permisjon, og ba politiet blant annet om ikke å bruke politiets stempel på eventuelle brev.<sup>516</sup> Wiigs frustrasjon over at saken ikke var avsluttet kommer til uttrykk i brev til både statsadvokat Sevaldsen og Bergen Politikammer.<sup>517</sup>

18. mars 1947, etter at etterforskningen hadde pågått i nesten to år, kom statsadvokat Cappelen med sin innstilling. Hans konklusjon var at alle tiltalepunktene i Bergenske-saken burde henlegges etter bevisets stilling. Denne avgjørelsen ble fulgt opp av riksadvokaten, og sakens henleggelse var dermed et faktum. Hvordan begrunnet statsadvokaten sin avgjørelse?

### 13.9.1 Statsadvokaten og «den norske linje»

Cappelen var statsadvokat for landssviksaker i Rogaland, men ble tildelt oppdraget med Bergenske-saken etter at de to fungerende statsadvokatene i Bergen, Claus Wiig (Gustav Wiigs bror og juridisk konsulent for BDS) og Hans Sevaldsen, anså seg som inhabile. Cappelen ba riksadvokaten om å få behandle saken fordi han også hadde mottatt en landssviksak i Haugesund hvor Falck var involvert i saksforholdet.<sup>518</sup> Dette var saken mot Ånonsen og Lavik ved R. G. Hagland, som Cappelen mente burde sees i sammenheng med saken mot Falck.

Hvilke kriterier la statsadvokaten til grunn for hvorvidt tjenestene Falck og spedisjonsavdelingen ytet for tyskerne var rettmessige eller straffbare? Cappelen brukte det han kalte «den norske linje» som målestokk.<sup>519</sup> Han viser til at et visst samarbeid mellom næringslivet og okkupanten var nødvendig, og at man derfor kunne tilhøre denne linjen selv om det innebar verdifull bistand til fienden. Til tross for at han ikke forsøker å forklare hvor linjen går, mener han at man må bedømme om hvorvidt den har blitt krysset utfra et helhetsinntrykk av bedriften og dets representanter.

Terskelen for å betegne Falck som landssviker må utfra dette høynes på grunn av hans innsats som forsvarer av norske interesser gjennom sin rolle som tillitsmann, innsats i det illegale rederforbundet, tilknytning til Londonregjeringen og bidrag til sjømilitær etterretning, mener Cappelen. Angående de ulike tiltalepunktene, anså han det som usannsynlig at Falck gjennom tillitsmannskontoret hadde gått inn for å skaffe tyskerne tonnasje, og mente at avtalene med Lexow og Fermann ble inngått under tvang og dessuten ikke var klare nok brudd i den norske linje til å kunne kalles rettsstridig. Samtlige punkter mot Falck burde derfor henlegges etter bevisets stilling. Dette var den første dominobrikken som veltet hele Bergenske-saken. Som

en nødvendig konsekvens av standpunktet mot Falck, mente Cappelens at også tiltalen mot Schjøtt måtte henlegges, som igjen førte til at politiet ikke ville reise tiltale mot Sortevik og Unneland. Cappelens mente riktignok at spedisjonsavdelingen hadde bøyd seg for tysk press «på en måte som må kritiseres». Men til tross for dette var Cappelens helhetsinntrykk at det ikke kunne bevises at Schjøtt hadde ytet fienden utilbørlig bistand.

### 13.9.2 Sulengs kritikk av henleggelsen

En av de mest ivrige kritikerne til at saken ble henlagt, var Suleng. Han mente grunnen til henleggelsen ikke var mangel på bevis, men selskapets og ledernes økonomiske dominans og innflytelse. Han nedla stor innsats i å forsøke å gjenreise saken.

Hva var grunnen til Sulengs mistanker om Bergenske-saken? Han hadde få håndfaste bevis, men flere hypoteser.<sup>520</sup> En av dem var at dokumentet med statsadvokatens innstilling hadde gått på rundgang mellom advokater og overrettsadvokater i rettsoppgjøret. Han skal nemlig ha snakket med en ikke navngitt forretningsmann på Vestlandet som var dømt for landssvik, og som hadde en fullstendig avskrift av dokumentet. Suleng antok at dermed Claus Wiig og Falcks forsvarer, advokat Friele, hadde fått innsyn til saksdokumentene mens etterforskningen pågikk, og gitt Falck, Wiig og Joys råd om hvordan å forberede selskapets forsvar utfra dette. Videre skal en av selskapets funksjonærer ha kalt henleggelsen en skam for rettsvesenet. Samme person hevdet også at Schjøtt hadde sluppet tidlig ut av fengsel under etterforskningen etter inngripen av Claus Wiig.

For å finne ut hvorvidt mistankene stemte, kontaktet Suleng riksadvokaten og ba om påtalemyndighetens premisser for henleggelsen.<sup>521</sup> Han fikk innsyn til statsadvokatens innstilling, og mente begrunnelsen for Cappelens avgjørelse var for svak.<sup>522</sup> For eksempel var det problematisk å definere landssvik utfra «den norske linje» fordi det innebærer at en person ikke handler rettsstridig så lenge han handler på samme måte som flertallet av personer innenfor sin yrkesgruppe, hvilket ville føre til en grov ulikhet for loven. Suleng mente heller ikke der forelå bevis for at selskapet hadde blitt tvunget av tyskerne, og at også selskapets administrerende direktør Joys burde siktes for landssvik.

Suleng delte han også Wiigs ergrelse over at etterforskningen ble utført av inkompetente personer, og anså Bostrøm som ung og uerfaren.<sup>523</sup> Overbevist om at saken burde gjenopptas,

forsøkte Suleng å overtale riksadvokaten til å oppfordre Bergen Politikammer til å gjenoppta etterforskningen. Han ba også Cappelen om å undersøke Bergenske-saken på nytt.<sup>524</sup>

Senere vekket Suleng oppsikt med publiseringen av sine 16 artikler om Bergenske-saken i «Arbeidet», og utgivelsen av «Aktstykker av landssvikoppgjøret». Som en kunne forvente satte BDS lite pris på denne negative oppmerksomheten, og boikottet aviser som reklamerte for Sulengs hefte, deriblant Morgenavisen.<sup>525</sup> Men til tross for innsatsen Suleng la ned og oppmerksomheten den skapte, lyktes det ikke å gjenreise saken. Igjen var problemet manglende bevis. Svaret han fikk fra riksadvokaten 14. februar 1949 lød: «*Jeg kan ikke se at der er fremskaffet nye opplysninger som gir anledning til å revidere den trufne beslutning om å henlegge saken [...]»*.<sup>526</sup>

## 14 Konklusjon

---

Avslutningsvis kan det være nyttig å gjenta hovedproblemstillingen for oppgaven: *hvor omfattende var det økonomiske samarbeidet mellom den tyske okkupasjonsmakten og Det Bergenske Dampskibsselskab, representert ved direktør Thomas Scheen Falck jr.? Omtrent 70 prosent av spedisjonsavdelingens omsetning og fortjeneste i krigsårene kan tilskrives tyske oppdrag. Oppdragene var mangeartede, og flere av dem hadde lite med spedisjonsvirksomhet å gjøre. Det vel så vesentlige spørsmålet er: hva var årsakene til samarbeidet? BDS kan verken sies å ha fulgt en ren motstandslinje eller samarbeidslinje konsekvent under okkupasjonen, men har innslag av begge. Dette, sammen med mangelfullt kildemateriell, gjør det vanskelig å gi et komplett svar på samarbeidets årsaker. Her var det flere forhold som spilte inn, og som hadde gjensidig påvirkning på hverandre. Dette bringer oss tilbake til Hetlands motivasjonsfaktorer for samarbeid, som jeg presenterte i begrepsavklaringen. En nyttig måte å besvare spørsmålet på er å identifisere elementer fra flere av disse.*

Synes *interessemaksimering* å ha vært en påvirkende faktor? Flere funn i etterforskningen peker i retning av at tyske oppdrag ble utført for å oppnå fortjeneste. Blant dem er både de absolutte tallene på, og den høye andelen av spedisjonsavdelingens omsetning og fortjeneste på arbeid for tyske myndigheter. Andre indikasjoner er de mange påstandene om at spedisjonsledelsen oppsøkte tyske oppdrag. Disse kom både fra vitner utenfor selskapet, og fra sjåførere, arbeidere og funksjonærer innad i selskapet. Utvidelsen av bilparken under krigsårene er også en mulig indikator, siden de nyinnkjøpte bilene for det meste ble satt til

tyske oppdrag. Paasches virksomhet med å innkassere tyske tilgodehavender for spedisjonsavdelingen peker også i samme retning.

Samtidig var det ikke kun økonomiske hensyn som styrte selskapets beslutninger. BDS sendte sine skip ut i farlige farvann for å opprettholde kystfarten, og led store tap på grunn av dette. Selskapet mistet 27 skip i løpet av krigen, og tapte 1 million kroner på transporten til Øst-Finnmark alene. Dette beløpet er i samme størrelsesorden som spedisjonsavdelingens samlede fortjeneste på tyske oppdrag under okkupasjonen. Vi har også sett at Falck og andre i BDS i betydelig utstrekning brukte selskapets ressurser til å drive illegal virksomhet. Det virker usannsynlig at innsatsen innenfor sjømilitær etterretning, det illegale rederforbundet, samarbeidet med Stockholmlegasjonen, kjøreoppdragene til Espeland i samråd med Hjemmefronten, og annen motarbeidelse av tyskerne ble gjort for å dekke over en profittmaksimerende strategi, eller for å renske seg i et eventuelt etterkrigsoppgjør. Det er riktignok klare tegn på at dette motstandsarbeidet kom Falck og BDS til gode i etterforskningen. Ville statsadvokaten ha tatt et annet standpunkt i Bergenske-saken dersom Falck ikke hadde noen meritter innenfor illegal virksomhet å vise til? Selv anser jeg dette som sannsynlig, i og med at Cappelen brukte Falcks motstandsarbeid som begrunnelse for å høyne terskelen for å betegne han som landssviker.

Dersom spedisjonsavdelingen påtok seg tyske oppdrag for å oppnå fortjeneste, synes dette i så fall å ha vært et unntak fra selskapets skipsfartsvirksomhet.

Var samarbeidet *tvangsbasert*? Falck hevder å ha blitt tvunget av rikskommissariatet til å inngå avtaler med Armee Oberkommando og Nordag gjennom Fermann og Lexow. Her hviler tvangsspørsmålet på hvorvidt Falck snakker sant, hvilket jeg anser som fullt mulig. Men manglende bevis gjør at tilstedeværelsen av tvang vanskelig lar seg bekrefte eller avkrefte. Dette viser seg i at Suleng mener det ikke kan bevises at Falck ble tvunget, mens statsadvokaten mener det ikke kan bevises at Falck inngikk avtalene frivillig.

I etterforskningen legges det også frem andre situasjonsspesifikke eksempler på tysk tvang i form av eksplisitte trusler rettet mot personer i selskapet, for eksempel Schjøtt. Men ledelsen legger mer vekt på den generelle og overhengende faren for konsekvenser dersom selskapet nektet å etterkomme tyske krav. Dette henger nøye sammen med det *pragmatiske* elementet i BDS' samarbeid. Ledelsen anså samarbeidet med tyskerne for å være et mindre onde enn konsekvensene ved å nekte. Faren for rekvisisjon lå særlig høyt på listen over ledelsens

bekymringer, og de mange fartøyene okkupanten la beslag på i hjemmeflåten viser at denne trusselen var svært reell. Dersom selskapets fartøy, utstyr eller organisasjon ble rekvirert, ville dette kunne få drastiske konsekvenser for kystbefolkningen. Ledelsen skal ha ansett det som nødvendig å utføre fraktoppdrag for Nordag og tysk overkommando for å unngå denne risikoen og følge «den positive linje». Et tilsvarende eksempel i mindre skala er kjøringen til Espeland. For å unngå at okkupanten la beslag på bilen som fraktet forsyninger til fangene i samråd med hjemmefronten, måtte selskapet utføre andre tyske kjøreoppdrag.

Suleng spør retorisk om hvorfor Falck ikke fordret tysk rekvisisjon, dersom det var så viktig for selskapet å handle i tråd med Haag-konvensjonene og ikke arbeide frivillig for tyskerne.<sup>527</sup> Svaret fra BDS ville sannsynligvis ha vært at selskapet ville unngå å miste kontrollen over driften. Hvor fritt BDS stod til å nekte tyske krav kan være vanskelig å fastslå. Derimot er det tydelig at målsetningen om å beholde virksomheten på norske hender la betydelige begrensninger på selskapets handlingsrom.

Jeg håper at denne oppgaven kan være til hjelp dersom noen ønsker å forske mer på økonomisk samarbeid, og at den kan bidra til forståelsen av hvordan dette interessante og sammensatte fenomenet utspilte seg i Bergensområdet under krigen.

## 15 Referanseliste

---

### 15.1 Kilder

Oberkommandos der Wehrmacht (Wehrmachtführungsstab). Band I: 1. August 1940 – 31. Desember 1941 (u.d.). *Kriegstagebuch des Oberkommandos der Wehrmacht: Webområde for Internet Archive*. Hentet April 18, 2013 fra Webområde for Internet Archive:  
<http://archive.org/details/kriegstagebuchde01jacorich>

Stoltz, Röthing & Co. Landssviksak, saksnummer 22 (Bergen Byrett Juli 10, 1947). Byarkivet i Bergen.

Bergen politikammer: Henlagte saker, hdat. 12.11.1947 – Thomas S. Falck. Riksarkivet i Oslo.

Bergen politikammer: Henlagte saker, hdat. 12.11.1947 – BDS, Spedisjonsavdelingen. Riksarkivet i Oslo.

Det Bergenske Dampskibsselskabs årsregnskap og beretninger fra 1940 til 1944. Bergens Sjøfartsmuseum.

### 15.2 Bøker og artikler

Andenæs, Johs. (1979) *Det vanskelige oppgjøret. Rettsoppgjøret etter okkupasjonen*. Tanum-Norli A/S, Oslo.

Bakka, Dag (1993) *Bergenske. Byen og selskapet*. Seagull Publishing, Bergen.

Dahl, H. F., Hjeltnes, G., Nøkleby, B., Ringdal, N. J., Sørensen, Ø. (1995) *Norsk krigsleksikon 1940-45*. J. W. Cappelens Forlag A/S, Oslo.

De nasjonale forskningsetiske komiteene (2013) *Forskningsetiske retningslinjer for samfunnsvitenskap, humaniora, juss og teologi*.

Det kongelige norske utenriksdepartement (1962). *Krigens rett. Overenskomster som Norge star tilsluttet*. Universitetsforlaget, Oslo/Bergen.

Didriksen, Jan (1987) *Industrien under hakekorset*. Universitetsforlaget A/S, Oslo.

- Ellingsen, Dag (1993) *Krigsprofitørene og rettsoppgjøret*. Gyldendal Norsk Forlag, Oslo.
- Fossen, Anders B. (1998) *Askøys Historie, 3*. Grafisk hus A/S, Bergen.
- Fossen, A. B., Grønlie, T. (1985) *Bergen bys historie. Bind IV. Byen sprenger grensene 1920-1972*. Universitetsforlaget, Bergen.
- Giltner, Paul (2001) *The Success of Collaboration: Denmark's Self-Assessment of its Economic Position after Five Years of Nazi Occupation*. I: *Journal of Contemporary History*.
- Greve, Tim (1979) *Bergen i krig*. Eide Forlag, Bergen.
- Grieg-Smith, Sven-Erik (2014) *Ingen fiendtlige hensikter. Overfallet på Bergen 9. april 1940*. Bodoni Forlag, Bergen.
- Grimnes, Ole K. (1989) *Norge under okkupasjonen*. Østfold Trykkeri A/S, Askim.
- Hagen, Ingerid (2009) *Oppgjørets time. Om landssvikoppgjørets skyggesider*. Spartacus Forlag A/S, Oslo.
- Hodne, Fritz, Grytten, O. H. (2002) *Norsk økonomi i det 20. Århundre*. Fagbokforlaget Vigmostad & Bjørke AS, Bergen.
- Hoffman, Stanley (1968) *Collaborationism in France during World War II*. I: *Journal of Modern History, The*.
- Historisk tidsskrift*. Bind 83 (2004). Universitetsforlaget, Oslo.
- Journal of Contemporary History*. 36. utgave, nr. 3 (juli 2001). SAGE Publications, London, Thousand Oaks, CA and New Delhi. Hentet fra: [<http://www.jstor.org/stable/261008>], lastet ned 17. Februar 2014.
- Journal of Modern History, The*. 40. utgave, nr. 3 (september 1968). The University of Chicago Press, Chicago. Hentet fra: [<http://www.jstor.org/stable/1878147>], lastet ned 10. januar 2014.
- Keilhau, Wilhelm (1951) *Norges eldste linjerederi. Jubileumsskrift til Det Bergenske Dampskibsselskabs 100-årsdag*.

- Kraglund, Ivar (2004) *Bokmeldinger: Robert Bohn: Reichskommissariat Norwegen. «Nationalsozialistische Neuordnung» und Kriegswirtschaft, Oldenbourg, München 2000, 508 s. I: Historisk tidsskrift.*
- Krog, Helge (1969) *6te kolonne-? Om den norske storindustriens bidrag til Nazi-Tysklands krigføring.* Andre utgave. Pax Forlag A/S, Oslo.
- Kroglund, Nina D. (2010) *Hitlers norske hjelpere.* Forlaget Historie & Kultur A/S, Oslo.
- Langeland, O. H. (2009) *Dømmer ikke.* Familieførlaget A/S, Oslo.
- Lund, Joachim (2005) *Hitlers spisekammer. Danmark og den europæiske nyordning 1940-43.* Gyldendal, København.
- Milward, Alan S. (1972) *The Fascist Economy in Norway.* Oxford University Press, London.
- Nielsen, May-Brith O. (2011) *Norgegr – Norges historie. Bind IV: Etter 1914.* Aschehoug, Oslo.
- Nøkleby, Berit (2003) *Gestapo. Tysk politi i Norge 1940-45.* Aschehoug, Oslo.
- Petersen, Erling (1950) *Økonomiske forhold. I: Steen, Eskeland 1950 s. 495-568.*
- Pettersen, Lauritz (1992) *Handelsflåten i krig 1939-1945: Bind 5, Hjemmeflåten: Mellom venn og fiende.* Grøndahl og Dreyers Forlag A/S, Oslo.
- Pryser, Tore (1988) *Arbeiderbevegelsens historie i Norge: Bind 4: Klassen og nasjonen (1935-1946).* Tiden Norsk Forlag, Oslo.
- Pryser, Tore (2000a) *Okkupasjonshistoriske sideblikk. En artikkelsamling.* Høgskolen i Lillehammer.
- Pryser, Tore (2000b). *Personvern og historieforskning. I: Pryser, Tore 2000a, s. 9-14.*
- Skeie, Jon (1945) *Landssvik.* Olaf Norli, Oslo.
- Steen, S., Eskeland, A. (1950) *Norges krig 1940-1945, Bind 3.* Gyldendal Norsk Forlag, Oslo.



Stensaker, Asbjørn (1946) *Det hendte i Bergen. 9. April 1940 – 28. mars 1942*. J. W. Eides Forlag, Bergen.

Suleng, Rolf (1949a) *Aktstykker av landssvikoppgjøret. Bergenske-saken med kommentarer*. Hefte 1. Eget forlag, Bergen.

Suleng, Rolf (1949b) *Aktstykker av landssvikoppgjøret. Slutten på Bergenske-saken med kommentarer*. Hefte 2. Eget forlag, Bergen.

Thowsen, Stein (2011) *Krigsårene i Bergen – sett gjennom kameraøyet*. Forlaget Livskunst AS, Bergen.

Valen, Terje (1974) *De tjente på krigen: Hjemmefronten og kapitalen*. Forlaget Oktober A/S, Oslo.

### 15.3 Internettressurser

Alle internettressurser er beskrevet i sluttnotene, og blir derfor ikke gjengitt her.

### 15.4 Sluttnoter

---

<sup>1</sup> Langeland 2009, s. 48.

<sup>2</sup> Stensaker 1946, s. 130. Bakka 1993, s. 96.

<sup>3</sup> Dahl, Hjeltnes, Nøkleby, Ringdal og Sørensen 1995, s. 218.

<sup>4</sup> Kroglund 2012, s. 15-16.

<sup>5</sup> S. st., s. 84 og 80.

<sup>6</sup> Ellingsen skiller mellom politisk, ideologisk og økonomisk landssvik (Ellingsen 1993, s. 7), og Grimnes mellom politisk, administrativ og økonomisk kollaborasjon (Pettersen 1992, s. 11).

<sup>7</sup> Korrespondanse med Øystein Hetland per e-post 29.01.2014. For en tidligere utgave av denne inndelingen, se Hetlands søknad til Forskningsrådet: <http://www.hlsenteret.no/forskning/nazismen-fascismen-og-europeiske-okkupasjonsregimer/okkupasjonsprosjekt/prosjektskisse-siste-versjon.pdf>. Oppdatert inndeling er hentet fra Store Norske Leksikon, s.v. "Samarbeid med den tyske okkupasjonsmakten i Norge". [http://snl.no/samarbeid\\_med\\_den\\_tyske\\_okkupasjonsmakten\\_i\\_Norge](http://snl.no/samarbeid_med_den_tyske_okkupasjonsmakten_i_Norge). Lastet ned 07.02.2014.

<sup>8</sup> Hoffman 1968, s. 375.

<sup>9</sup> Andenæs 1979, s. 50. Ellingsen 1993, s. 14.

<sup>10</sup> Pettersen 1992, s. 10.

- 
- <sup>11</sup> S.st., s. 10-12. Pettersen skriver dette i forbindelse med hjemmeflåten, men tilpasningsbegrepet har også blitt brukt for å beskrive virksomheten i næringslivet på fastlandet.
- <sup>12</sup> Dahl, Hjeltnes, Nøkleby, Ringdal og Sørensen 1995, s. 218.
- <sup>13</sup> Pettersen 1992, s. 11.
- <sup>14</sup> S.st., s. 11. Også andre forfattere legger vekt på nødvendigheten av å opprettholde den norske økonomien i folkets interesse. Dette gjelder Kroglund og Ellingsens utgivelser som står oppført i litteraturlisten, samt professor i samfunnsøkonomi Erling Petersens artikkel «Økonomiske forhold» som inngår i tredje bind av serien «Norges krig: 1940-45» fra 1950.
- <sup>15</sup> Dahl, Hjeltnes, Nøkleby, Ringdal og Sørensen 1995, s. 218.
- <sup>16</sup> Hetlands prosjektbeskrivelse til Forskningsrådet: <http://www.hlsenteret.no/forskning/nazismen-fascismen-og-europeiske-okkupasjonsregimer/okkupasjonsprosjekt/prosjektskisse-siste-versjon.pdf>. Lastet ned 6. mai 2014.
- <sup>17</sup> Andenæs 1979, s. 67.
- <sup>18</sup> Suleng 1949a, side 28.
- <sup>19</sup> Kroglund 2010, s. 305-306.
- <sup>20</sup> Øklands forklaring, saken mot Falck, dok. 2.
- <sup>21</sup> Kjeldstadli, s. 435.
- <sup>22</sup> Fink 1978, s. 10.
- <sup>23</sup> Den nederlandske damptråleren Voorbode lå fortøyd ved Festningskaaien, og var lastet med over 100 tonn tysk sprengstoff. Eksplosjonen som fulgte etter selvantennelse i båtens bunkerskull, førte til enorme materielle og menneskelige tap: 102 nordmenn mistet livet, 5000 mennesker ble såret, og 248 bygninger ble totalskadet (Dahl, Hjeltnes, Nøkleby, Ringdal og Sørensen 1995, s. 80).
- <sup>24</sup> Bakka 1993, s. 101. Suleng 1949b, s. 8. Norsk Biografisk Leksikon, s.v. «Thomas Scheen Falck». [http://nbl.snl.no/Thomas\\_Scheen\\_Falck](http://nbl.snl.no/Thomas_Scheen_Falck), lastet ned 09.03.2014.
- <sup>25</sup> Keilhau 1951, s. 490.
- <sup>26</sup> Suleng, 1949b, s. 7.
- <sup>27</sup> Avisene i etterkrigstiden tok mindre hensyn til personvern enn i dag (Ellingsen 1993, s. 131).
- <sup>28</sup> «Spedisjon, sende el. motta varer for en annens regning, men i eget navn, mot en bestemt godtgjøring». (Store Norske Leksikon, s.v. «Spedisjon». <http://snl.no/spedisjon>, lastet ned 09.03.2014)
- <sup>29</sup> På en måte kan det virke misvisende å si at oppgaven handler om BDS når den ikke tar for seg hele selskapets virksomhet. Selv mener jeg at så lenge det gjøres tydelig hvor i selskapets organisasjonsmessige struktur fokuset vil være, kan selskapets navn brukes i forbindelse med min problemstilling.
- <sup>30</sup> Suleng mener det var en feiltakelse fra politikammerets side å kun etterforske spedisjonsavdelingen. Han mener hele selskapet burde etterforskes, og at firmaets ledelse var ansvarlige for samtlige avdelinger, inkludert spedisjonsavdelingen (Suleng 1949b, s. 25).
- <sup>31</sup> De nasjonale forskningsetiske komiteene 2013, s. 16.
- <sup>32</sup> S. st., s. 17.
- <sup>33</sup> S. st., s. 21.
- <sup>34</sup> Korrespondanse per e-post med rådgiver ved Riksarkivet Jørgen Engestøl. Mottatt 15. november 2013.
- <sup>35</sup> Pryser 2000, s. 10.
- <sup>36</sup> Et mulig unntak er hvis privat informasjon knyttes opp mot et offentlig saksforhold på en slik måte at sensitive opplysninger som ikke ville ha blitt kjent gjennom offentlige kilder alene vil avdekkes.
- <sup>37</sup> Fossen 1998, s. 56.
- <sup>38</sup> Med «landsbasis» mener jeg her undersøkelser som ikke nødvendigvis er landsdekkende (store deler av landet ofte er utelatt fra beskrivelsene), men som likevel tar sikte på å fremstille det økonomiske samarbeidet som nasjonalt fenomen.

---

<sup>39</sup> Pryser 1988, s. 423.

<sup>40</sup> Valen 1974, s. 7.

<sup>41</sup> S. st., s. 21, 49, 56 og 57.

<sup>42</sup> Industriforbundet varte fra 1919 til 1988, og i 1940 bestod det av medlemmer fra landets ledende industribedrifter og bransjeforeninger (Dahl, Hjeltnes, Nøkleby, Ringdal og Sørensen 1995, s. 195).

<sup>43</sup> Didriksen 1987, s. 7.

<sup>44</sup> S. st., s. 173.

<sup>45</sup> Ellingsen 1993, s. 7.

<sup>46</sup> S. st., s. 187.

<sup>47</sup> S. st., s. 210.

<sup>48</sup> S. st., s. 195.

<sup>49</sup> S. st., s. 200, 209 og 210.

<sup>50</sup> Kroglund 2010, s. 118.

<sup>51</sup> S. st., s. 75.

52 Pettersen 1992, s. 87.

53 S. st., s. 103, 104 og 347.

54 S. st., s. 87. En avtale mellom Norges Rederforbund og Storbritannia kom nemlig i stand ved krigsutbruddet i september 1939. Den norske handelsflåten var strategisk svært viktig for Storbritannias krigføring. Britene hadde undervurdert sitt fraktbehov, og som verdens fjerde største skipsfartsnasjon var Norge det eneste nøytrale landet som kunne dekke behovet. Storbritannia tvang dermed frem en tonnasjeavtale som gikk ut på at omtrent 40prosent av norsk handelstonnasje skulle seile for de allierte. I løpet av krigen ble denne supplert med senere avtaler. 25. april 1940 ble The Norwegian Shipping and Trade Mission, Nortraship, opprettet i London for å administrere den delen av handelsflåten som befant seg utenfor tyskkontrollert område (Dahl, Hjeltnes, Nøkleby, Ringdal og Sørensen 1995, s. 157, 302 og 422).

<sup>55</sup> Han blir også nevnt senere i oppgaven på grunn av hans rolle i arbeidet med landssvikanordningene. Se «Historisk bakgrunn: det juridiske grunnlaget».

<sup>56</sup> Ved Universitetet i Bergen er det også blitt skrevet flere hovedfagsoppgaver som er nært beslektet med mitt tema. Relevant for de lokale myndighetenes rolle i det økonomiske samarbeidet er «Samarbeid og motstand: Lokal politikk i Bergen 9. april – 31. desember 1940, med hovedvekt på næringslivspolitikken» av Gudmund Valderhaug fra 1983. Det samme gjelder «Nyordning og motstand innen kommunaladministrasjonen under okkupasjonen 1940-45: En studie med Bergen kommune som undersøkelsesområde» av Stein John Kvale fra 1975. Håvard Herseth har også skrevet om industrien i Bergen under krigen i sin hovedoppgave fra 1985, «Nød lærer naken kvinne å spinne: jern- og metallindustrien i Bergen/Laksevåg 1940-45 : tilpasning til endrete rammebetingelser». Til slutt har Odd Arve Steinvåg gjort en lokal undersøkelse av økonomisk samarbeid på Sunnmøre som kan være interessant å sammenlikne med mitt eget arbeid, «Økonomisk landssvik på Sunnmøre 1940-1945» fra 1986.

<sup>57</sup> Hodne og Grytten 2002, s. 119-129.

<sup>58</sup> Ellingsen 1993, s. 14.

<sup>59</sup> Målt i bruttotonnasje. Til sammenlikning var veksten i verdensflåten i samme periode på kun 10 prosent. Nesten halvparten av Norges samlede eksportinntekter i andre halvdel av 1930-tallet kan tilskrives skipsfarten. Viktige grunner til det var at mange norske redere satset på oljebefraktning, og gikk over til å bruke dieselmotorskip fremfor dampskip. Dieseldrevne skip var raskere, hadde større lagringskapasitet, og lavere drivstoffutgifter. Hva angår oljebefraktning, gikk olje fra å utgjøre 5 prosent av verdens sjøgående varehandel i 1913, til 25 prosent i 1939 (Hodne og Grytten 2002, s. 161-163).

<sup>60</sup> Dahl, Hjeltnes, Nøkleby, Ringdal og Sørensen 1995, s. 157.

<sup>61</sup> Norge hadde høyest importrate per innbygger, og ble kun overgått av Sverige i eksportrate per innbygger (Milward 1972, s. 32).

<sup>62</sup> Sterlingområdet var land som fortrinnsvis handlet med britiske pund (Hodne og Grytten 2002, s. 136).

---

<sup>63</sup> Ellingsen 1993, s. 16. Ellingsen gir ingen konkrete eksempler på hvilke følger denne feilomstillingen fikk.

<sup>64</sup> Ifølge Ellingsen var denne veksten den verst tenkelige forberedelsen til en fem år lang okkupasjon. Befolkningen fikk høyere forventninger til levestandard, og de gode tidene gav en psykologisk effekt av å ha smakt «søt frukt». Oppgangen økte også tiltroen til markedet, som gjorde at man investerte med større risiko. Dette gjorde fallhøyden ved invasjonen større – både for markedet generelt, og for mindre, oppstartede prosjekter spesielt. Høy grad av vareeksport- og import (fremfor selvforsyning) var en drivkraft for økonomisk vekst, men gjorde økonomien mindre motstandsdyktig mot okkupanten. Dessuten gav den store valutabeholdningen store, velfylte lagre som ble et lett bytte for tyskerne (Ellingsen 1993, s. 16). Petersen sier derimot at veksten i forkant av invasjonen var gunstig for landet, fordi det gav reserver å tære på som gjorde økonomien mer motstandsdyktig. De store lagrene fungerte som en «støtpute», og gjorde at økonomien klarte seg langt bedre enn den manglende varetilførselen skulle tilsi. Petersen er enig med Ellingsen i at høye forventninger til levestandard var ugunstig. Men de velfylte lagrene gjorde det mulig å ha en lengre tilpasningsperiode etter at handelsforbindelsene ble brutt 9. april. Uten en slik tilpasning kunne følgene av okkupasjonen ha blitt mye verre, mener han (Petersen 1950, s. 502-506).

<sup>65</sup> Petersen 1950, s. 496.

<sup>66</sup> S. st., s. 497.

<sup>67</sup> Dahl, Hjeltnes, Nøkleby, Ringdal og Sørensen 1995, s. 430.

<sup>68</sup> Grieg-Smith 2014, s. 15.

<sup>69</sup> Krog 1969, s. 15.

<sup>70</sup> Didriksen 1987, s. 156.

<sup>71</sup> S. st., s. 156 og 157. Didriksen mener viktigheten av den norske industriproduksjonen kan ha vært en av grunnene til at Hitler aksepterte Administrasjonsrådet til fordel for Quisling (Didriksen 1987, s. 157).

<sup>72</sup> Andenæs 1979, s. 49.

<sup>73</sup> Hodne og Grytten 2002, s. 172. Dahl, Hjeltnes, Nøkleby, Ringdal og Sørensen 1995, s. 430.

<sup>74</sup> Andre eksempler på trekk ved den norske økonomien som var uforenlig med tyskernes planer, var: lite restriksjoner på flyt av utenlandsk kapital, importavhengighet av livsnødvendige varer, og stor andel kapital og arbeidskraft i handelssektoren (Milward 1972, s. 32 og 65).

<sup>75</sup> Også Nasjonal Samling ville gjøre flere nordmenn til bønder, men jeg går ikke nærmere inn på dette ettersom jeg fokuserer på okkupasjonsmaktens planer, og ikke overlappet mellom disse og partiprogrammet til Nasjonal Samling.

<sup>76</sup> Milward 1972, s. 71.

<sup>77</sup> Kraglund 2004, s. 656. I løpet av krigen tok Wehrmacht tilsammen 11 milliarder kroner fra kontoen i Norges Bank (Kraglund 2004, s. 656). Milward er enig i at påkjenningene var alvorlige for Norges økonomi, men at Tysklands utbytte av denne utnyttelsen ikke må overdrives (Milward 1972, s. 280 og 281).

<sup>78</sup> Hodne og Grytten 2002, s. 168.

<sup>79</sup> Andenæs 1979, s. 50. Andelen av norsk eksport som gikk til Tyskland økte fra 15-16 prosent i et normalår til 81 prosent under krigen. I samme periode økte andelen av norsk import fra Tyskland fra 18 prosent til 67 prosent (Hodne og Grytten 2002, s. 165).

<sup>80</sup> Milward 1972, s. 284 og 285.

<sup>81</sup> Krog oppgir en oversikt over årlige leveranser av råvarer til tyskerne under okkupasjonen. Tallene bør anses som veiledende, siden han ikke spesifiserer innen hvilke år, og heller ikke oppgir årlige variasjoner. Det omfattet blant annet 20-25 000 tonn kobber, rundt 200 000 tonn svovel, 150 000 tonn ferrolegeringer, 30 000 tonn aluminium, og uspesifiserte mengder dynamitt, trotyl, molybden, vanadium og jernprodukter. Tallene skal være hentet fra rapporter som via legasjonen i Stockholm ble sendt fra Norge til Det Handelspolitiske kontor i London. (Krog 1969, s. 21, 22 og 40).

<sup>82</sup> I løpet av krigen fikk ikke Tyskland lenger fosfat fra Algerie, svovel fra Italia, mangan fra Russland, jern fra Frankrike, olje fra Romania, nikkell fra Finland, krom fra Tyrkia, eller wolfram fra Spania og Portugal. Krog mener Norge dermed var godt på vei mot å bli Tysklands eneste leverandør av krigsviktige råvarer (Krog 1969, s. 29 og 30).

- 
- <sup>83</sup> Milward 1972, s. 171.
- <sup>84</sup> Kroglund 2012, s. 100.
- <sup>85</sup> Dahl, Hjeltnes, Nøkleby, Ringdal og Sørensen 1995, s. 293. Arkivverket, s.v. «Lettmetallindustrien». <http://www.arkivverket.no/arkivverket/Tema/Andre-verdskrig/Naeringslivet/Lettmetallindustrien>, lastet ned 10. mai 2014.
- <sup>86</sup> Petersen 1950, s. 507.
- <sup>87</sup> Krog 1969, s. 21.
- <sup>88</sup> Fossen og Grønlie 1985, s. 477.
- <sup>89</sup> Petersen 1950, s. 499. Ulempen med en slik strategi er at det over tid kan bli et økende sprik mellom nominelle lønninger og realøkonomisk prisnivå, og dermed sterk inflasjonsvekst. Dette unngikk man i Norge fordi det ble tatt forhåndsregler, deriblant streng priskontroll (Petersen 1950, s. 508).
- <sup>90</sup> Dahl, Hjeltnes, Nøkleby, Ringdal og Sørensen 1995, s. 448.
- <sup>91</sup> Kroglund 2012, s. 26.
- <sup>92</sup> Andenæs 1979, s. 20.
- <sup>93</sup> Et forretningsministerium er en midlertidig regjering med begrenset autoritet som fungerer frem til en ny regjering kommer på plass (Store Norske Leksikon, s.v. «forretningsministerium». <http://snl.no/forretningsministerium>, lastet ned 10.01.2014).
- <sup>94</sup> Kroglund 2012, s. 42. I senere vurderinger av Administrasjonsrådet gjort etter krigen, har man stilt spørsmål ved om det ville ha ført til «uro, kaos og sabotasje» om rådet ikke hadde blitt opprettet. Mange var innstilt på at rolige tilstander var det beste for landet, selv Norges kommunistiske parti (riktignok på grunn av ikke-angrepspakten mellom Stalin og Hitler) (Kroglund 2012, s. 42-43).
- <sup>95</sup> Dahl, Hjeltnes, Nøkleby, Ringdal og Sørensen 1995, s. 14 og 15.
- <sup>96</sup> Kroglund 2012, s. 35. Andenæs 1979, s. 22.
- <sup>97</sup> Dahl, Hjeltnes, Nøkleby, Ringdal og Sørensen 1995, s. 289 og 290.
- <sup>98</sup> Didriksen 1987, s. 162.
- <sup>99</sup> Nielsen 2011, s. 108. Didriksen mener det er vanskelig å fastslå nøyaktig hvor stor rolle handelskammeret spilte i å danne tysk-norske forretningsforbindelser (Didriksen 1987, s. 163).
- <sup>100</sup> Falcks forklaring, saken mot Falck, dok. 41.
- <sup>101</sup> Kroglund 2012, s. 35. Andenæs 1979, s. 22. For eksempel godtok Administrasjonsrådet at norske bedrifter innenfor elektrokjemisk og elektrometallurgisk industri inngikk samarbeidsavtaler med okkupanten (Kroglund 2012, s. 79). For flere eksempler på rådets samarbeidslinje, se kapitlet «Historisk bakgrunn: det juridiske grunnlaget».
- <sup>102</sup> Krog 1969, s. 56.
- <sup>103</sup> Greve 1979, s. 57.
- <sup>104</sup> En kommisjon som ble oppnevnt av Stortinget 3. august 1945 for å undersøke forhold vedrørende stortinget, regjeringen, Administrasjonsrådet og andre myndigheter i tidsrommet mellom 9. april og 25. september 1940 (Dahl, Hjeltnes, Nøkleby, Ringdal og Sørensen 1995, s. 432).
- <sup>105</sup> Didriksen 1987, s. 173.
- <sup>106</sup> Dahl, Hjeltnes, Nøkleby, Ringdal og Sørensen 1995, s. 354.
- <sup>107</sup> S. st., s. 354.
- <sup>108</sup> S. st., s. 354 og 355.
- <sup>109</sup> S. st., s. 355.
- <sup>110</sup> Andenæs 1979, s. 23.
- <sup>111</sup> S. st., s. 22. Dahl, Hjeltnes, Nøkleby, Ringdal og Sørensen 1995, s. 219 og 220.

---

<sup>112</sup> Fossen og Grønlie 1985, s. 400. Ved statsakten på Akershus 2. februar 1942 ble Quisling ministerpresident over den «nasjonale regjering». Ifølge Andenæs var denne regjeringen fremdeles et redskap for tyskerne, men med nytt navn (Andenæs 1979, s. 24). Kommissariatet ble fremdeles stående med vide fullmakter, men NS fikk nå større handlingsrom. 12. mars 1942 fikk NS status som «statsbærende parti» (Dahl, Hjeltnes, Nøkleby, Ringdal og Sørensen 1995, s. 395 og 396).

<sup>113</sup> Se Valen 1974, Ellingsen 1993 og Kroglund 2012.

<sup>114</sup> Ellingsen 1993, s. 28.

<sup>115</sup> S. st., s. 27.

<sup>116</sup> Kriegstagesbuch des Oberkommandos der Wehrmacht I, s. 1005 f, Anlage 52.

<sup>117</sup> Dahl, Hjeltnes, Nøkleby, Ringdal og Sørensen 1995, s. 98 og 99.

<sup>118</sup> I trelastindustrien økte antallet ansatte med 60 prosent fra 1939 til 1942 (Ellingsen 1993, s. 28). Transportsektoren vokste mye på grunn av tyskernes bruk av jernbanen. Ifølge Valens tall økte statsbanenes inntekter med 183 prosent (Valen 1974, s. 21). Fossen og Grønlie hevder hermetikk var det norskproduserte næringsmiddelet som hadde størst betydning for den tyske krigsinnsatsen (Fossen og Grønlie 1985, s. 478). Bortsett fra å påpeke at eksporten skjedde i «store kvanta», gir de imidlertid verken tall eller begrunnelse for å plassere hermetikk øverst på listen over krigsviktige varer.

<sup>119</sup> Den delen av handelsflåten som var under okkupasjonsmaktens kontroll.

<sup>120</sup> Dahl, Hjeltnes, Nøkleby, Ringdal og Sørensen 1995, s. 175. Arkivverket, s.v. «Heimeflåten». <http://www.arkivverket.no/arkivverket/Tema/Andre-verdskrig/Sjoefart-i-krig/Heimeflaaten>, lastet ned 10. mai 2014.

<sup>121</sup> Pettersen 1992, s. 339.

<sup>122</sup> S. st., s. 87.

<sup>123</sup> Andenæs 1979, s. 51.

<sup>124</sup> Pryser 1988, s. 574.

<sup>125</sup> Andenæs 1979, s. 51.

<sup>126</sup> Ellingsen 1993, s. 205 og 206.

<sup>127</sup> Andenæs 1979, s. 110.

<sup>128</sup> Fossen og Grønlie 1985, s. 472 og 473.

<sup>129</sup> S. st., s. 476.

<sup>130</sup> S. st., s. 473. I Oslo meldte 8700 personer seg inn i NS i løpet av krigen, og for Trondheim var dette tallet 1600, til tross for at byen var halvparten så stor som Bergen (s. 475).

<sup>131</sup> En bør være varsom med å hevde at over tusen mennesker meldte seg inn i et politisk parti uten å være enig med dets ideologi. Samtidig synes ikke ideologisk overbevisning å ha vært en forutsetning hvis en ser på de mange motivene for innmelding som oppstod etter invasjonen. Før april 1940 var hovedgrunnene sympati med Nazi-Tyskland, enighet med partiprogrammet og frykt for kommunismen (Kroglund 2012, s. 297). Etter invasjonen kunne det i tillegg være ønsker om innflytelse, muligheter for å forhandle med tyskerne, karrieremuligheter, bekymring for at stillinger ellers ville bli overtatt av tyskerne, eller at man ble presset (Kroglund 2012, s. 340 og 341). Mitt eget inntrykk er derfor at enighet med NS' ideer ikke bør utelukkes, men er heller ikke strengt nødvendig for å forstå økningen i partiets medlemslister.

<sup>132</sup> Fossen og Grønlie 1985, s. 477.

<sup>133</sup> S. st., s. 477.

<sup>134</sup> Greve 1979, s. 57. Også Fossen og Grønlie angriper myten om at det var kompakt motstand i Norge fra første stund, og sier at det lenge i 1940 var vanskelig å snakke om motstand i det hele tatt (Fossen og Grønlie 1985, s. 405). Se også Stensaker 1946, s. 28.

<sup>135</sup> Fossen og Grønlie 1985, s. 394.

<sup>136</sup> Stensaker 1946, s. 27.

---

<sup>137</sup> S. st., s. 28. 8 av 12 tanker på Storholmen ble ødelagt, og til sammen brant opp omtrent 19 millioner liter olje og bensin etter bombingene (Thowsen 2011, s. 47).

<sup>138</sup> Stensaker 1946, s. 28.

<sup>139</sup> S. st., s. 56.

<sup>140</sup> Fossen og Grønlie 1985, s. 399.

<sup>141</sup> Greve 1979, s. 59.

<sup>142</sup> Begrep på folkemunne om personer som tjente mye penger på å bygge brakker for tyske soldater og deres utstyr. Slike byggeprosjekter var utbredt, siden det var relativt enkle konstruksjoner som egnet seg til masseproduksjon, og som tyskerne hadde enormt behov for (Dahl, Hjeltnes, Nøkleby, Ringdal og Sørensen 1995, s. 51).

<sup>143</sup> Fossen og Grønlie 1985, s. 478 og 479.

<sup>144</sup> S. st., s. 479.

<sup>145</sup> Datterselskap av det tyske Nordische Aluminium Gesellschaft. A/S Nordag ble stiftet 3. mai 1941, og skulle stå for utførelsen av tyskernes planer for utbygging av aluminiumsindustrien i Norge. Selskapet satte i gang store anleggsarbeid i blant annet Odda, Sauda og Årdal (Dahl, Hjeltnes, Nøkleby, Ringdal og Sørensen 1995, s. 293)

<sup>146</sup> Fossen og Grønlie 1985, s. 482.

<sup>147</sup> S. st., s. 482 og 483.

<sup>148</sup> S. st., s. 392. Administrasjonslederen (områdekommisæreren) for Vestlandet hadde ansvaret for området som strakk seg fra Nordfjord til Vest-Agder, og var direkte underordnet rikskommisær Terboven i Oslo. Senere ble områdekommisariatene erstattet av såkalte Dienststellen (tjenestesteder), og Reichskommisariat Dienststelle Bergen hadde ansvaret for Bergen, Hordaland og Sogn og Fjordane (s. 392 og 393).

<sup>149</sup> S. st., s. 395. Stensaker 1946, s. 48.

<sup>150</sup> Fossen og Grønlie 1985, s. 395. Kroglund 2012, s. 73. Dette er ikke det samme som å hevde at ledere i kommunen var nikkedukker for tyskernes ønsker. Blant norske nazisympatisører ble både Stensaker og Olsen utsatt for hatske uttalelser, og flere NS-medlemmer skrev til Innenriksdepartementet at de ønsket å få dem avsatt på grunn av måten de motarbeidet partiet. Grunnen til at tyskerne lot Stensaker og ledere i kommunale stillinger fortsette såpass lenge, var deres skepsis til den lokaladministrative kompetansen til Nasjonal Samlings medlemmer, mener Fossen og Grønlie (Fossen og Grønlie 1985, s. 407).

<sup>151</sup> Fossen og Grønlie 1985, s. 394.

<sup>152</sup> Kroglund 2012, s. 72.

<sup>153</sup> Fossen og Grønlie 1985, s. 399. Produksjonsrådet fikk blant annet kontroll over selskapers drift, regnskaper og ansettelse. Virksomheten var omfattende: blant annet involverte rådet seg i driften til nesten 200 bedrifter, sørget for 3 millioner kroner i pengebevilgninger, og holdt 2 000 mennesker i arbeid. Ifølge Greve protesterte ingen mot maktkonsentrasjonen produksjonsrådet fikk (Greve 1979, s. 59 og 60).

<sup>154</sup> Stensaker 1946, s. 79 og 80. Stensaker går ikke nærmere inn på hvilke beslutninger det her var snakk om.

<sup>155</sup> Fossen og Grønlie 1985, s. 399.

<sup>156</sup> Greve 1979, s. 141. I tråd med førerprinsippet skulle ordføreren være kommunens «fører», med fylkesmannen som overordnet fører over alle kommuner i sitt fylke. Lokale myndigheter skulle utnevnes av kommissariske statsråder, og bystyret og formannskapet byttes ut med et byting av rådgivende formenn (Fossen og Grønlie 1985, s. 400. Greve 1979, s. 139).

<sup>157</sup> Greve 1979, s. 141.

<sup>158</sup> Fossen og Grønlie 1985, s. 402. Et eksempel på slik innsats var da det skulle utnevnes medlemmer til bytinget. I mars 1942 var dette fremdeles ikke blitt gjort, og fylkesmannen la frem en medlemsliste som Stensaker ble bedt om å godkjenne. Alle på listen var NS-medlemmer, noe Stensaker ikke gikk med på. Saken gikk til Innenriksdepartementet, og Stensaker vant frem med sitt syn om at det ikke skulle være nødvendig å være tilsluttet partiet for å være med i bytinget (Stensaker 1946, s. 143 og 144). Dermed ble det inngått et kompromiss hvor 16 av bytingsmedlemmene var med i NS, og 13 stod utenfor (Grønlie og Fossen 1985, s. 402).

<sup>159</sup> Fossen og Grønlie 1985, s. 403.

- 
- <sup>160</sup> S. st., s. 407.
- <sup>161</sup> Stensaker 1946, s. 115.
- <sup>162</sup> Se Greve 1979, s. 184. Da innenriksdepartementet sendte ut en lojalitetserklæring de forlangte at alle kommunale tjenestemenn skulle skrive under på, svarte Bergens tillitsmenn at «skrivelsen i sitt innhold ikke berørte de kommunale tjenestepliktene». Blant 4000 kommunale tjenestemenn i Bergen hadde 98,6prosent av dem liknende svar, 51 svarte nøytralt, og 15 godtok erklæringen (Fossen og Grønlie 1985, s. 400).
- <sup>163</sup> Ellingsen 1993, s. 125.
- <sup>164</sup> Andenæs 1979, s. 134.
- <sup>165</sup> Fossen 1998, s. 55.
- <sup>166</sup> Andenæs 1979, s. 135.
- <sup>167</sup> Dahl, Hjeltnes, Nøkleby, Ringdal og Sørensen 1995, s. 242.
- <sup>168</sup> Andenæs 1979, s. 266.
- <sup>169</sup> Hagen 2009, s. 18.
- <sup>170</sup> S. st., s. 27. Skeie 1945, s. 13.
- <sup>171</sup> Skeie 1945, s. 34.
- <sup>172</sup> Andenæs 1979, s. 106.
- <sup>173</sup> S. st., s. 117.
- <sup>174</sup> Hagen 2009, s. 29.
- <sup>175</sup> S. st., s. 18. Det fantes en militær straffelov som dømte stortingsrepresentanter og regjeringsmedlemmer til døden hvis de var ansvarlige for lands- og høyforræderi begått i krigstid, men i praksis gikk dette over til fengselsstraff på livstid fordi straffen ikke ble fullbyrdet før krigen var slutt (Hagen 2009, s. 18-19).
- <sup>176</sup> Dahl, Hjeltnes, Nøkleby og Ringdal 1995, s. 242, Skeie 1945, s. 15.
- <sup>177</sup> Provisoriske lover som kongen kunne gi når Stortinget ikke var samlet, og som gjaldt frem til neste Stortingssamling, ifølge grunnlovens § 17 (Dahl, Hjeltnes, Nøkleby, Ringdal og Sørensen 1995, s. 24).
- <sup>178</sup> Hagen 2009, s. 19.
- <sup>179</sup> S. st., s. 22 og 25.
- <sup>180</sup> Skeie 1945, s. 13.
- <sup>181</sup> Andenæs 1979, s. 137. For mer detaljer om hvordan de økonomiske landssviksakene ble behandlet, se senere avsnitt, «Økonomisk landssvik i rettsoppjøret».
- <sup>182</sup> Hagen 2009, s. 38.
- <sup>183</sup> Kroglund 2012, s. 401.
- <sup>184</sup> Hagen 2009, s. 23.
- <sup>185</sup> Langeland 2009, s. 249. Andenæs 1979, s. 141.
- <sup>186</sup> Kroglund 2012, s. 404. Andenæs 1979, s. 144.
- <sup>187</sup> Fossen og Grønlie 1985, s. 478.
- <sup>188</sup> Ellingsen 1993, s. 128.
- <sup>189</sup> Andenæs 1979, s. 146.
- <sup>190</sup> Hagen 2009, s. 38. Andenæs 1979, s. 31.
- <sup>191</sup> Hagen 2009, s. 33.
- <sup>192</sup> Andenæs 1979, s. 96-97.
- <sup>193</sup> Hagen 2009, s. 33, Andenæs 1979, s. 97.
- <sup>194</sup> Hagen 2009, s. 34.



- 
- <sup>195</sup> Kroglund 2012, s. 402, Hagen 2009, s. 35.
- <sup>196</sup> Hagen 2009, s. 25. Hagen mener medlemskap i Nasjonal Samling etter 8. april først ble forbudt ved anordningene fra 15. desember 1944, men passive NS-medlemmer ble også dømt etter § 86 i straffeloven fra 1902 (Langeland 2009, s. 49).
- <sup>197</sup> Andenæs 1979, s. 122.
- <sup>198</sup> S. st., s. 105.
- <sup>199</sup> S. st., s. 97.
- <sup>200</sup> Didriksen 1987, s. 167.
- <sup>201</sup> Andenæs 1979, s. 111.
- <sup>202</sup> Dahl, Hjeltnes, Nøkleby, Ringdal og Sørensen 1995, s. 112.
- <sup>203</sup> Store Norske Leksikon, s.v. «Haagkonvensjonene». <http://snl.no/Haagkonvensjonene>, lastet ned 10. mai 2014.
- <sup>204</sup> Dahl, Hjeltnes, Nøkleby, Ringdal og Sørensen 1995, s. 150.
- <sup>205</sup> Skeie 1945, s. 37.
- <sup>206</sup> Kroglund 2012, s. 44.
- <sup>207</sup> Didriksen 1987, s. 158.
- <sup>208</sup> Hagen 2009, s. 36.
- <sup>209</sup> Skeie 1945, s. 39.
- <sup>210</sup> Kroglund 2012, s. 43.
- <sup>211</sup> Andenæs 1979, s. 95-96.
- <sup>212</sup> Skeie 1945, s. 39 og 40.
- <sup>213</sup> Fossen og Grønlie 1985, s. 479.
- <sup>214</sup> Kroglund 2012, s. 74.
- <sup>215</sup> Ellingsen 1993, s. 23.
- <sup>216</sup> Langeland 2009, s. 52-56.
- <sup>217</sup> S. st., s. 53.
- <sup>218</sup> S. st., s. 57 og 58.
- <sup>219</sup> S. st., s. 67.
- <sup>220</sup> Langeland 2009, s. 68-70.
- <sup>221</sup> Landssviksak mot Stoltz, Röthing & Co. Vitneavhør, s. 46.
- <sup>222</sup> Pettersen 1992, s. 149.
- <sup>223</sup> Kroglund 2012, s. 78.
- <sup>224</sup> Falcks forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 8.
- <sup>225</sup> Det kongelige norske utenriksdepartement 1962, s. 30.
- <sup>226</sup> Lund 2005, s. 22 og 23.
- <sup>227</sup> Greve 1979, s. 51. Greves kommentar handler om konfrontasjoner mellom okkupanten og kommunale myndigheter i Bergen, men jeg mener det samme poenget kan gjøres her, siden slike situasjoner ikke var unike for Bergens del.
- <sup>228</sup> Andenæs 1979, 97.
- <sup>229</sup> Greve 1979, s. 57.
- <sup>230</sup> Dahl, Hjeltnes, Nøkleby, Ringdal og Sørensen 1995, s. 232.

- 
- <sup>231</sup> S. st., s. 232.
- <sup>232</sup> S. st., s. 232.
- <sup>233</sup> Kroglund 2012, s. 414 og 415.
- <sup>234</sup> Dahl, Hjeltnes, Nøkleby, Ringdal og Sørensen 1995, s. 207.
- <sup>235</sup> Kroglund 2012, s. 415.
- <sup>236</sup> Dahl, Hjeltnes, Nøkleby, Ringdal og Sørensen 1995, s. 232.
- <sup>237</sup> S. st., s. 457. Ellingsen 1993, s. 127.
- <sup>238</sup> Andenæs 1979, s. 224.
- <sup>239</sup> S. st., s. 106.
- <sup>240</sup> S. st., s. 137.
- <sup>241</sup> Ellingsen 1993, s. 129.
- <sup>242</sup> Andenæs 1979, s. 141 og 142.
- <sup>243</sup> S. st., s. 169.
- <sup>244</sup> Giltner 2001, s. 485.
- <sup>245</sup> Grimnes 1989, s. 11.
- <sup>246</sup> Andenæs 1979, s. 168-170.
- <sup>247</sup> Ellingsen 1993, s. 202.
- <sup>248</sup> Kroglund gjør det samme poenget, men om det enda *mer* grunnleggende spørsmålet om Norge var i krig eller ikke (Kroglund 2012, s. 405).
- <sup>249</sup> Andenæs 1979, s. 106.
- <sup>250</sup> Bakka 1993, s. 10 og 11.
- <sup>251</sup> S. st., s. 20.
- <sup>252</sup> S. st., s. 29.
- <sup>253</sup> I 1917 kommenterte sekretæren for det britiske admiralitetet at BDS inntil da hadde vært 'relativt immun mot tyske ubåtangrep', og insinuerte tyske forbindelser. Samme år fant politiet i Bergen ut at flere nordmenn hadde gitt tyske agenter informasjon om nordsjøfarten. Fire av disse var ansatt i BDS, to av dem kapteiner. Denne affæren førte riktignok ikke til tap av menneskeliv, det økonomiske utbyttet var tynt, og de involverte mistet jobben på dagen. Men etter at en forsendelse av kis fra Narvik til Göteborg ble videresendt til Tyskland, havnet BDS på engelskmennenes svarteliste fra høsten 1917 til mars i 1918 (Bakka 1993, s. 53 og 54).
- <sup>254</sup> Bakka 1993, s. 53 og 54.
- <sup>255</sup> S. st., s. 80. Versaillestraktaten gjorde Polen, Finland, Estland, Latvia og Litauen til selvstendige stater (s. 77)
- <sup>256</sup> S. st., s. 62.
- <sup>257</sup> Ledelsens tale til personalet 31. desember 1943. BDS' årsregnskap 1945, Sjøfartsmuseet i Bergen.
- <sup>258</sup> Bakka 1993, s. 97. Joys' brev til direksjonen, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 52.
- <sup>259</sup> Under krigsårene bestod direksjonen i BDS av følgende personer. Fra 1937 til 1942: Einar Joys, H. Westfal-Larsen, Rolf Olsen, Ivar Hald, Thomas S. Falck jr., Georg von Erpecom, Herman Friele og Gustav Wiig. I 1943: Joys (som fungerende for von Erpecom), Falck, Wiig, Olsen, Hald og Friele. I 1944: Falck, Wiig, Hald, von Erpecom og Arne Jebsen. I 1945: Falck, Wiig, Hald, von Erpecom, Jebsen og Joh. Danielsen (Keilhau 1951, s. 580). Blant disse er det Falck, Wiig og Joys som har uttalt seg om etterforskningen av Falck og spedisjonsavdelingen overfor politiet.
- <sup>260</sup> For juridisk eksperthjelp i spørsmål om hva tyskerne kunne kreve etter folkeretten, hadde ledelsen kontakt med professor Frede Castberg (Joys' brev til direksjonen, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 52).
- <sup>261</sup> Ledelsens tale til personalet 31. desember 1943. BDS' årsregnskap 1945, Sjøfartsmuseet i Bergen.
- <sup>262</sup> Joys' forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 52.

- 
- <sup>263</sup> Falcks forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 10.
- <sup>264</sup> Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab tok ikke risikoen, og Vesteraalens Dampskibsselskab sendte kun ett godsskip fra september 1941 til november 1942, og ingen i 1943 eller 1944 (Keilhau 1951, s. 477).
- <sup>265</sup> Keilhau 1951, s. 479. Før krigen brukte BDS' skip vanligvis 28 dager fra Oslo til Kirkenes, og 21 dager fra Oslo til Tromsø. I 1943 økte denne gjennomsnittstiden til det tredobbelte; for eksempel brukte «Canis» et halvt år på en av turene Oslo-Kirkenes-Oslo. Driftsomkostningene økte også til det mangedobbelte, mens fraktbetalingen «kun» økte til det dobbelte av førkrigsnivået (Joys' og Wiigs forklaringer, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 52).
- <sup>266</sup> Tyskerne var forpliktet etter folkeretten til å betale brukerstøtte til skipene de beslagla. Dette gjorde de i flere tilfeller, men erstatningen veide ikke opp for skaden skipene ble påført (Keilhau s. 483 og 488).
- <sup>267</sup> Wiigs brev til Sevaldsen, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 52.
- <sup>268</sup> Keilhau 1951, s. 474. Wiigs brev til Sevaldsen, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 52.
- <sup>269</sup> Joys' forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 52. Falcks forklaring, saken mot Falck, dok. 58 s. 3.
- <sup>270</sup> Suleng 1949b, s. 7. Falcks forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 10.
- <sup>271</sup> Falcks forklaring og Gustav Wiigs brev til statsadvokaten, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 10 og 52.
- <sup>272</sup> Saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 67.
- <sup>273</sup> Saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 4.
- <sup>274</sup> Schjøtt's forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 4.
- <sup>275</sup> Unnelands forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 5.
- <sup>276</sup> Norsk Biografisk Leksikon, s.v. «Thomas Scheen Falck». [http://nbl.snl.no/Thomas\\_Scheen\\_Falck](http://nbl.snl.no/Thomas_Scheen_Falck), lastet ned 10. Mai 1945.
- <sup>277</sup> Esmarks forklaring, Falck-saken dok. 3 og 8 s. 12. Sistnevnte oppgave gikk ut på å sørge for at rederne, som ofte ble vilkårlig behandlet, fikk et korrekt oppgjør.
- <sup>278</sup> Norsk Biografisk Leksikon, s.v. «Thomas Scheen Falck». [http://nbl.snl.no/Thomas\\_Scheen\\_Falck](http://nbl.snl.no/Thomas_Scheen_Falck), lastet ned 10. mai 1945.
- <sup>279</sup> Tiltalen mot Falck, dok. 82.
- <sup>280</sup> Tiltalen mot Falck, dok. 82.
- <sup>281</sup> Wiigs brev til riksadvokaten, saken mot Falck.
- <sup>282</sup> Saken mot Falck, dok. 5.
- <sup>283</sup> Wiig forteller ikke hvilken tysk offiser som la frem kravet. Men i en bekjentgjørelse i Morgenavisen 14. mai 1940 står det at utvelgelsen av Falck som tillitsmann skjedde på foranledning av admiralen for den norske vestkyst (saken mot Falck, dok. 5).
- <sup>284</sup> Wiigs forklaring, saken mot Falck, dok. 3.
- <sup>285</sup> Falcks og Wiigs forklaringer, saken mot Falck, dok. 3. Suleng 1949a, s. 12.
- <sup>286</sup> Magnus' forklaring, saken mot Falck, dok. 8.
- <sup>287</sup> Falcks, Wiigs og Magnus' forklaringer, saken mot Falck dok. 3 og 8.
- <sup>288</sup> Falcks forklaring, saken mot Falck, dok. 3 s. 2.
- <sup>289</sup> Falcks og Esmarks forklaringer, saken mot Falck, dok. 3 og 8 s. 11-14. Falck beholdt bergensdistriktet og Hugesund som ansvarsområde helt frem til den tyske kapitulasjonen.
- <sup>290</sup> Falcks forklaringer, saken mot Falck, dok. 3 og 8 s. 8 og 9.
- <sup>291</sup> Esmark antar at tyskerne fikk båtnavnene fra blant annet et skipsregister som kom ut i 1940 (Esmarks forklaring, saken mot Falck, dok. 8 s. 11-14).
- <sup>292</sup> Suleng 1949a, s. 14.
- <sup>293</sup> Blydt-Hansens forklaring, saken mot Falck, dok. 69 s. 3.

---

<sup>294</sup> Suleng 1949a, s. 30.

<sup>295</sup> Suleng 1949a, s. 14. Tyske løftebrudd på dette punktet var en medvirkende årsak til at tillitsmannskontoret gjennom Rederforbundet fikk opprettet nye rekvisisjonsdokumenter (Falcks forklaring, saken mot Falck, dok. 8 s. 9).

<sup>296</sup> At enkelte redere som nektet unngikk straff, synes ikke å skyldes at okkupanten var ettergivende. Noen ganger oppgav tyskerne navn på flere båter enn det egentlig var behov for. I disse tilfellene ble båten enten hentet ved en senere anledning, eller glemt bort (Falcks forklaring, falck-saken dok. 18). Sigred Lavik beskriver det slik, at dersom redere brukte lang betenkningstid på hva de skulle gjøre, ble båten rekvirert innen de hadde bestemt seg (Laviks forklaring, saken mot Falck, dok. 26).

<sup>297</sup> Falcks og Esmarks forklaringer, saken mot Falck, dok. 3 og 8 s. 11-14.

<sup>298</sup> Innledningsvis hadde kontoret å gjøre med båter av alle størrelser, inkludert småbåter og fiskebåter. Men om høsten 1940 gikk blant andre Falck og ekspedisjonssjefene Leivestad og Rognlien inn for at det ble opprettet et tilsvarende råd for mindre fiske- og fraktestartøyer som ble rekvirert. Slik ble Fraktestartøyenes Landsforening opprettet, med sakfører Helge Torgesen som sekretær. For større båter var tillitsmannskontoret fortsatt leddet mellom rederne og okkupanten (Esmarks forklaring, saken mot Falck, dok. 8, s. 11-14).

<sup>299</sup> Laviks forklaring, saken mot Falck, dok. 26.

<sup>300</sup> Esmarks forklaring, saken mot Falck, dok. 8 s. 13.

<sup>301</sup> Første gang tok Esmark med en liste til Ånonsen med navngitte båter som skulle beslaglegges, senere fikk Ånonsen disse navnene per telefon fra tillitsmannskontoret i Bergen (Esmarks og Falcks forklaringer, saken mot Falck, dok. 3 og 8 s. 16).

<sup>302</sup> Laviks forklaring, saken mot Falck, dok. 26.

<sup>303</sup> Norsk betegnelse på motordrevne skøyter, engelskmennene kalte dem «puffers» (Keilhau 1951, s. 476).

<sup>304</sup> Blydt-Hansens forklaring, saken mot Falck, dok. 69.

<sup>305</sup> Laviks forklaring, saken mot Falck, dok. 26.

<sup>306</sup> Dette skal Barthels ha fortalt Einar Sigurd Kjersem. Se Kjersems og Falcks forklaringer, saken mot Falck, dok. 41 og 8 s. 23. Senere, en kveld Ewald Galtung Dösvig og Barthels var på besøk hos fylkesmann Astrup i Bergen, skal Barthels ha uttalt at Falck var «den simpleste nordmann [han] hadde truffet» (Dösvigs forklaring, saken mot Falck, dok. 30 s. 17).

<sup>307</sup> Etterforsker Bostrøm prøvde å oppsøke Barthels uten hell. Han hadde dratt til Tyskland i løpet av okkupasjonen. Bostrøm ble senere fortalt av tilsatte ved det tyske militærpolitiet i Bergen (Feldgendarmerie) at Barthels hadde omkommet i en bilulykke kort tid etter den tyske kapitulasjonen. Se Bostrøms rapport, saken mot Falck, dok. 78.

<sup>308</sup> Skare sier at båtene ellers ville bli hentet av tyskerne selv. Påstanden om at båtene ikke var navngitte avfeies av statsadvokat Cappelen, som sier at tyskerne umulig kunne hente båter de ikke visste navnet på. Til dette svarer Suleng at tyskerne ikke brydde seg om filologiske spissfindigheter når de truet (Suleng 1949b, s. 32).

<sup>309</sup> Skares forklaring, saken mot Falck, dok. 8 s. 19 og 20.

<sup>310</sup> Tarlebøs forklaring, saken mot Falck, dok. 38. Ved en anledning innenfor samme periode hevder Tarlebø å ha mottatt trusler fra en av BDS' ansatte over telefon. Han ble fortalt at mannskapet på «Hundvågøy» hadde skapt uroligheter, og at det ville bli gjort mottiltak dersom dette ikke ble ordnet opp i (Tarlebøs forklaring, saken mot Falck, dok. 38 s. 3). Episoden bekreftes ikke av andre vitner, og Tarlebø gir ikke flere detaljer om hva episoden innebar. Hvis denne informasjonen er korrekt, er den fortsatt svært mangelfull. I mine øyne er den mest sannsynlige forklaringen at dette var videreføring av tysk tvang.

<sup>311</sup> Kalve skriver at båten dro til «Sannes». Det er imidlertid ikke uvanlig med skrivefeil i vitneforklaringene, og Johannes Tarlebø i Kystkompaniet sier at båten skulle frakte i området mellom Stavanger og Trondheim (Tarlebøs forklaring, saken mot Falck, dok. 2, s. 4). Antakelig dro båten derfor til Sandnes (Rogaland) i stedet for Sannes (Aust-Agder).

<sup>312</sup> Kalves forklaring, saken mot Falck, dok. 2. Tarlebøs versjon er noe annerledes. Han hevder at Kalve først gikk inn for å få båten bort fra tysk transport etter at den ble rekvirert, fordi fraktkjøpene nå ble betydelig redusert (Tarlebøs forklaring, saken mot Falck, dok. 2).

<sup>313</sup> Møgster, Vestnes og Tofts forklaringer, saken mot Falck, dok. 2.

- 
- <sup>314</sup> Om det var Falck eller okkupanten som var den formelle befrakter eller leietaker, kjenner han ikke til (Tarlebøs forklaring, saken mot Falck, dok. 8 s. 5).
- <sup>315</sup> Suleng 1949a, s. 32.
- <sup>316</sup> Falcks forklaring, saken mot Falck, dok. 8 s. 9.
- <sup>317</sup> Harmens' forklaring, saken mot Falck, dok. 28.
- <sup>318</sup> Tiltalen mot Falck, dok. 82.
- <sup>319</sup> Wiigs forklaring, saken mot Falck, dok. 84. Falck nekter for å ha fått 'en øre' i godtgjørelse verken av tyskerne eller rederiene (saken mot Falck, dok. 3 s. 2).
- <sup>320</sup> Esmarks, Magnus' og Svendsens forklaringer, saken mot Falck, dok. 8 og 60. Statsadvokat Cappelen betegnet tillitsmannskontoret som en konsesjon; en pris man måtte betale dersom man ville unngå at okkupanten rammet den enkelte blindt og vilkårlig. Kontoret ble imidlertid ikke godkjent av skipsfartsdirektoratet før Bergen gjenopprettet kontakten med Oslo. Det er derfor en upassende betegnelse å bruke om de første månedene av kontorets levetid, som jo siktelsen av Falck gikk ut på. Skipsreder Lars Usterud-Svendsen, som ble utnevnt av Administrasjonsrådet til å være konstituert direktør i skipsfartsdirektorat, beskrev tillitsmannskontoret i Bergen som en lokal institusjon som ble opprettet på eget initiativ (Svendsens forklaring, saken mot Falck, dok. 60).
- <sup>321</sup> Falcks forklaring, saken mot Falck, 8 s. 8.
- <sup>322</sup> Suleng 1949b, s. 12.
- <sup>323</sup> Ottens forklaring, saken mot Falck, dok. 75.
- <sup>324</sup> Dahl, Hjeltnes, Nøkleby, Ringdal og Sørensen 1995, s. 133 og 378.
- <sup>325</sup> S. st., s. 266.
- <sup>326</sup> Nøkleby 2003, s. 33.
- <sup>327</sup> SS-tittel tilsvarende Hauptmann (Kaptein) i Wehrmacht (Nøkleby 2003, s. 24).
- <sup>328</sup> Suleng 1940a, s. 10.
- <sup>329</sup> Winklers forklaring, saken mot Falck, dok. 73.
- <sup>330</sup> Winklers forklaring, saken mot Falck, dok. 73. Det er verdt å merke seg at saken mot Winkler etter krigen ble henlagt, i motsetning til de tre Sipo-kommandørene i Bergen (Flesch, Blomberg og Weimann) som enten fikk dødsdom eller livsvarig fengsel (Nøkleby 2003, s. 203).
- <sup>331</sup> SS-tittel tilsvarende Oberstleutnant i Wehrmacht (Nøkleby 2003, s. 24).
- <sup>332</sup> Dahl, Hjeltnes, Nøkleby, Ringdal og Sørensen 1995, s. 107.
- <sup>333</sup> Goecks hevder å ha sett Falck på tre slike møter. Da han så Falck for første gang i februar 1941 på Fleschs forkontor, påstår han at Falck utbragte en skål for Hitler og Tyskland (Goecks forklaring, saken mot Falck, dok. 30 s. 1). Falck avfeier denne anklagen som latterlig (Falcks brev til statsadvokat Hans Sevaldsen, saken mot Falck, dok. 58).
- <sup>334</sup> SS-tittel tilsvarende Leutnant (Fenrik) i Wehrmacht (Nøkleby 2003, s. 24).
- <sup>335</sup> Fahls, Kreutz', Winklers og Oppels forklaringer, saken mot Falck, dok. 76 og 30 s. 7, 8 og 16.
- <sup>336</sup> Kreutz tok først kontakt med Klaus Wiese Hansen, men ble av han vist videre til Falck (Kreutz' forklaring, saken mot Falck, dok. 30 s. 8).
- <sup>337</sup> Falcks forklaring, Falck-saken dok. 41. Falck sa blant annet at Kleppes inkompetanse var til skade for Rederforbundet, og at lønnen hans på 10 000 kroner var urimelig høy. Kleppe hadde med sikkerhetspolitiets hjelp beslaglagt Rederforbundets midler (allerede en time etter at Falck som formann hadde oppløst det i våren 1942, se neste kapittel), og disponerte dem fortsatt. Falck ytret derfor ønske om å la en mer kvalifisert leder overta. På Scholz' spørsmål om rederne kom til å samarbeide med en eventuell erstatte, svarte Falck at det var mulig, men at det beste ville være å nedlegge forbundets virksomhet til krigen var over. Scholz foreslo å la forbundet virke som selvstendig gruppe under Næringssambandet, men Falck nektet (Falcks og Kreutz' forklaringer, saken mot Falck, dok. 41 og 30 s. 8).
- <sup>338</sup> Saken mot Falck, dok. 41.

---

<sup>339</sup> Kreutz var ofte innom Falcks kontor i BDS (bortimot 20 ganger, ifølge Kreutz), og ble også ofte besøkt av Falck på sitt eget kontor. Dette bekreftes både av Oppel og Agnes Hellebø, som arbeidet som tolk ved SD i Bergen fra 1942 (Kreutz', Oppels og Hellebøs forklaringer, saken mot Falck, dok. 30 s. 3, 8 og 16). Oppel nekter imidlertid for at Falck og Kreutz var «dus» (Oppels forklaring, saken mot Falck, dok. 30 s. 16). Ved et av besøkene på Kreutz' kontor skal Falck ha hatt med seg en ansatt i selskapet ved navn Larsen. Kreutz snakket også med avdelingsleder Esmark over telefon, og besøkte hans kontor ved BDS ved et par anledninger (Kreutz' forklaring, saken mot Falck, dok. 30).

<sup>340</sup> Blombergs forklaring, saken mot Falck, dok. 30 s. 15.

<sup>341</sup> Fahls forklaring, saken mot Falck, dok. 76. Etterforsker Bostrøm forsøkte å finne igjen disse rapportene, men ble fortalt av politifullmektig Strøm at tyskerne i Oslo hadde brent alle SS og SDs papirer (Bostrøms rapport, saken mot Falck, dok. 78).

<sup>342</sup> SS-tittel tilsvarende Oberleutnant (Løytnant) i Wehrmacht (Nøkleby 2003, s. 24).

<sup>343</sup> Oppels forklaring, saken mot Falck, dok. 30 s. 16.

<sup>344</sup> Om Falck fikk gjennomslag for forslaget oppgis ikke. Det ble også snakket om planer for BDS' virksomhet etter krigen. Oppel og Weimann påpeker at det hverken ble snakket om politikk eller sikkerhetspolitiets praksis (Oppel og Weimanns forklaringer, saken mot Falck, dok. 30). Møtene bekreftes av Blombergs, Weimanns og Kristensens forklaringer i saken mot Falck, dok. 30 s. 4, 8 og 15 (Kristensen var hushjelp for både Blomberg og Weimann under okkupasjonen, og vartet opp med drikkevarer og sigaretter på disse møtene). Falck gav også tilbakemeldinger om næringslivsspørsmål som ikke handlet om skipsfart. I 1944 kom en ordning som krevde at man måtte ha tillatelse fra Arbeidskontoret for å begynne på handelsskole. SD i Oslo ville vite hvordan folk i det bergenske næringslivet stilte seg til dette. Da Kreutz spurte Falck om dette, svarte han at det ville få dårlige følger for næringslivet. Falck oppfordret derfor sterk til at Bergens Handelsgymnasium ble fritatt for ordningen, og la ved en rapport fra dets direktør (Kreutz' forklaring, saken mot Falck, dok. 30 s. 8).

<sup>345</sup> Kreutz', Oppels og Fahls forklaringer, saken mot Falck, dok. 76 og 30 s. 8 og 16.

<sup>346</sup> Fahls forklaring, saken mot Falck, dok. 76.

<sup>347</sup> Blombergs forklaring, saken mot Falck, dok. 30 s. 15.

<sup>348</sup> Politiet mente riktignok at omstendighetene i saksforholdet var uklare og tvilsomme, men konkluderte med at Falck uansett synes å ha ville hjelpe landet (tiltalen mot Falck, dok. 82).

<sup>349</sup> Ottens forklaring, saken mot Falck, dok. 75.

<sup>350</sup> Suleng 1949a, s. 10-12.

<sup>351</sup> Bjørge og Torkildsens forklaring, saken mot Falck, dok. 64)

<sup>352</sup> Bjørge og Torkildsens forklaring, saken mot Falck, dok. 64)

<sup>353</sup> Før krigen var det norske forsvaret inndelt i selvstendige overkommandoer for hæren og sjøforsvaret. På grunn av nye behov for kontroll og effektivitet ble det i mai 1940 opprettet en felles militær overkommando for Norges samlede stridskrefter. Denne varte først kun til den norske kapitulasjonen 10. juni 1940, men ble gjenopprettet 6. februar 1942. Forsvarets Overkommando (FO) var inndelt i ulike kontorer. FO IV ble opprettet i desember 1942, hvis arbeidsområde var den militære hjemmefronten. FO IV's hovedkontakt med Norge var Milorgs sentralledelse i Stockholmlegasjonen Mi IV. Stockholmlegasjonens Militærkontor hadde blitt opprettet i 1941, og Mi IV skilt ut som eget kontor i 1943. Mi IV tilsvarte FO IV, og arbeidet med saker om angikk Milorg (Dahl, Hjeltnes, Nøkleby, Ringdal og Sørensen 1995, s. 115 og 400).

<sup>354</sup> Alle deres forklaringer finnes i saken mot Falck, dok. 62 og 64.

<sup>355</sup> Ryggs forklaring, saken mot Falck, dok. 62.

<sup>356</sup> Falck oppgir også kommandørkaptein Henriksen i Marineattachéen i Stockholm som referanseperson. Han har ikke avgitt forklaring til politiet.

<sup>357</sup> Med tanke på tyskernes suksess i opprullingen av norske motstandsfolk som innehadde flere illegale roller, kan dette ha vært et fornuftig valg. Avdelingsleder Schjøtt vegret seg også mot å involvere seg i flere illegale prosjekter av samme grunn.

<sup>358</sup> Falcks, Ryggs og Grans forklaringer, saken mot Falck, dok. 58, 62 og 64.

<sup>359</sup> Grams forklaring, saken mot Falck, dok. 61.

- 
- <sup>360</sup> Dette bekreftes av Gunnar Schjelderup og Lars Usterud Svendsens forklaringer (saken mot Falck, dok. 63 og 60). Falck oppgir rederforbundets president Klaus Wiese Hansen, dets juridiske konsulent advokat Herman Gram, I. Hysing Olsen i Nortraship og Finansattache Malterud ved legasjonen i Stockholm som referansepersoner.
- <sup>361</sup> Falcks forklaring, saken mot Falck, dok. 41. Pettersen 1995, s. 101.
- <sup>362</sup> Falcks og Grams forklaringer, saken mot Falck, dok. 58 og 61.
- <sup>363</sup> Schjøttts forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen-saken dok. 4. Falcks forklaring, saken mot Falck, dok. 58.
- <sup>364</sup> Schjelderups forklaring, saken mot Falck, dok. 63.
- <sup>365</sup> Gran sier at episoden kan bekreftes av Martens-Meyer, som dessverre ikke har avgitt forklaring til politiet. (Grans forklaring, saken mot Falck, dok. 64).
- <sup>366</sup> Suleng 1949a, s. 11.
- <sup>367</sup> Dahl, Hjeltnes, Nøkleby, Ringdal og Sørensen 1995, s. 98.
- <sup>368</sup> Fermanns forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 41.
- <sup>369</sup> Fermanns forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 28.
- <sup>370</sup> Fermanns forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 41.
- <sup>371</sup> Her opplyses ikke om hvilke betingelser det var snakk om.
- <sup>372</sup> Bergs forklaring, saken mot Falck, dok. 47.
- <sup>373</sup> Når og hvordan Berg fikk denne oppgaven fortelles ikke.
- <sup>374</sup> Fermanns forklaring, saken mot Falck, dok. 46.
- <sup>375</sup> Fermanns forklaringer, dok. 28 i saken mot spedisjonsavdelingen og dok. 46 i saken mot Falck.
- <sup>376</sup> Falcks forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 66. Denne forklaringen støttes av andre opplysninger i saksmaterialet (saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 83).
- <sup>377</sup> Disse hadde BDS ingen forbindelser til.
- <sup>378</sup> Falck avga forklaringen sin seks år senere, og de som satt i stillinger i rikskommissariatet ble ofte skiftet ut, og presenterte seg ikke ved navn, men som "sachsarbeiter" for en bestemt sak (saken mot spedisjonsavdelingen dok. 66).
- <sup>379</sup> Falcks forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 66.
- <sup>380</sup> Saken mot Falck, dok. 41.
- <sup>381</sup> Falck mener han snakket med Fermann for første gang under okkupasjonen over telefon etter å ha mottatt Fermanns første brev 30. januar 1941. Dette synes å stemme, siden Fermann ikke viser til noen tidligere samtale i dette brevet (saken mot Falck, dok. 83).
- <sup>382</sup> Falcks forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 66.
- <sup>383</sup> Etterforskerens sammendrag og bemerkninger, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 69. Ingen andre skal ha deltatt på dette møtet, og her er derfor ingen flere vitner.
- <sup>384</sup> Suleng 1949b, s. 18.
- <sup>385</sup> Suleng 1949b, s. 29.
- <sup>386</sup> Saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 29a.
- <sup>387</sup> Saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 29b.
- <sup>388</sup> Saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 29c.
- <sup>389</sup> Falcks forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 66.
- <sup>390</sup> Brev fra BDS til Fermann, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 46.
- <sup>391</sup> Suleng 1949b, s. 18.

---

<sup>392</sup> Lexow sier han ikke kunne huske alle detaljer. Da han ble avhørt var det fem år siden avtalen ble truffet, og han sier at hukommelsen var sterkt redusert etter over 8 måneders opphold i fengsel. I 4 måneder var han i kjelleren på Gestapos hovedkvarter i Norge, Victoria Terrasse på Akershus (saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 26).

<sup>393</sup> Lexow spesifiserer ikke om det gjaldt filialene for Nordag eller for Haeger & Schmidt.

<sup>394</sup> Lexow hevder at en mulighet er at BDS oppsøkte dem for å skaffe seg oppdrag, fremfor å bli presset ut av markedet av tysk økonomisk konkurranse, siden det innenfor shipping og spedisjon var vel kjent at Nordag tilbød tjenester på markedet. Den andre muligheten er Nordag oppsøkte BDS. Dette kan ha skjedd på grunn av anbefalinger fra utenfor selskapet (både Lexow og Sam Eyde, tidligere agenturleder for BDS' avdeling i Hamburg, anbefalte BDS overfor Nordag, og Berg Hansen, en av BDS' representanter, hadde også drevet forretninger med Nordag tidligere), og/eller av praktiske grunner – frakten kom til å foregå langs Hamburg-ruten som BDS var involvert i fra før, og selskapet hadde en sterk og dyktig organisasjon skikket for oppdraget (Lexows forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 26).

<sup>395</sup> Saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 26.

<sup>396</sup> Saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 17 og 66.

<sup>397</sup> Falck synes å ha skjult dette på en overbevisende måte. Lexow mener de begge delte oppfatningen av at det ikke kunne være noe galt i å arbeide for tyskerne (Suleng 1949b, s. 20).

<sup>398</sup> Saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 65.

<sup>399</sup> Andre forslag ble avslått av samme grunn. Det hendte at Nordag var underbemannet ved sine lagre på Dokkeskjærskaien og Bontelabo. I slike tilfeller ba Bratland sin formann om å skaffe arbeidskraft, men dette ble igjen nektet av hans overordnede fordi arbeidere skulle skaffes gjennom BDS. Dette til tross for at timebetalingen til BDS' arbeidere var 2,30 kroner i tillegg til spedisjonsavgift, mens den ellers kun hadde vært 1,50 kroner (Bratlands forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 20). Men ifølge Gustav Wiig er dette en misforståelse. BDS skaffet arbeidere gjennom Havnearbeiderkontoret, og måtte derfor betale dette kontorets administrasjonsprosent i tillegg til vanlig tariff lønn, hvilket Bratland også måtte ha gjort (Wiigs brev til Bergen Politikammer, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 52 s. 6).

<sup>400</sup> Saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 45.

<sup>401</sup> Saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 71.

<sup>402</sup> Lexows skriv, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 26.

<sup>403</sup> Saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 66. Spedisjonsarbeidet fortsatte med BDS, mens shippingforretningen ble overtatt av Sigurd Hilt A/S. Interessant nok hevdet Lexow at grunnen til betalingsproblemene overfor BDS var at Nordag lå på etterskudd med betalingene. Hvorfor Lexows firma og BDS ble forskjellsbehandlet av Nordag er usikkert (saken mot spedisjonsavdelingen dok. 26).

<sup>404</sup> Suleng 1949b, s. 26.

<sup>405</sup> Suleng 1949b, s. 29.

<sup>406</sup> Wiigs brev til Sevaldsen, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 52. Det bør nevnes i denne sammenheng at Nordag hadde betydelige bidrag til tysk rustningsindustri, særlig til bygging av militærfly (Arkivverket, s.v. «Lettmetallindustrien». <http://www.arkivverket.no/arkivverket/Tema/Andre-verdskrig/Naeringslivet/Lettmetallindustrien>, lastet ned 10. mai 2014).

<sup>407</sup> Saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 27.

<sup>408</sup> Saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 67.

<sup>409</sup> Suleng 1949a, s. 19.

<sup>410</sup> Se neste kapittel for deres utregninger.

<sup>411</sup> Saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 44.

<sup>412</sup> Tiltalen mot Schjøtt, saken mot Falck, dok. 82.

<sup>413</sup> Tiltalen mot Schjøtt, saken mot Falck, dok. 82.

<sup>414</sup> Saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 68.

<sup>415</sup> Suleng 1949b, s. 27.



- 
- <sup>416</sup> Saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 68.
- <sup>417</sup> Saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 68.
- <sup>418</sup> Schjøtt, Falcks og Paasches forklaringer, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 4, 10 og 11. Suleng 1949b, s. 13 og 14.
- <sup>419</sup> Saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 7 og 13.
- <sup>420</sup> Wiigs brev til Bergen Politikammer, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 52.
- <sup>421</sup> Blant norske meglere som stadig meldte interesse for fraktoppdrag, nevner han Bergen Sandsilo, Urdal Sandkompani, Intersped ved disponent Borge, Hj. Strømmen, Ingolf Stoermann Næss og Chr. Mathiesen. Harmens spesifiserer ikke innenfor hvilket tidsrom, men hevder Urdal Sandkompani kunne ha opptil 70 båter i fraktvirksomhet for Transportflotte Speer, og ble betalt opptil 200 000 kroner i måneden. Frakten gikk ofte mellom Haugesund og Måløy, og om bord var hovedsakelig arbeidere, samt bygningsmaterialer som sand, stein og brakkemateriell. Det hendte at båtene fraktet russiske krigsfanger, og i disse tilfellene tok den tyske hæren kontroll over fartøyene. Det skal også ha vært konkurranse mellom norske meglere om å frakte pontonger i betong fra Bergen til Nord-Norge. Dette var svært lønnsomt arbeid, da meglere fikk utbetalt 25 000 kroner for hver kai (Harmens forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen dok. 18).
- <sup>422</sup> Et konnossement er et bevis på at en transportør har mottatt gods til befraktning, og at godset enten er eller vil bli innlastet i et gitt skip (Store Norske Leksikon, s.v. "konnossement". <http://snl.no/konnossement>, lastet ned 01.04.2014).
- <sup>423</sup> Harmens forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 18.
- <sup>424</sup> Isdahls forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 63.
- <sup>425</sup> Isdahls forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen dok. 12.
- <sup>426</sup> Rasmussens forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 13, s. 24.
- <sup>427</sup> Larsens forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 13, s. 2.
- <sup>428</sup> Johannesens forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 13 s. 3 og 4.
- <sup>429</sup> Johannesens forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 13 s. 3 og 4.
- <sup>430</sup> Skaars forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 2 og dok. 14.
- <sup>431</sup> Knudsens forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 13 s. 6.
- <sup>432</sup> Øgaard's forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 15.
- <sup>433</sup> Moldestads forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 2.
- <sup>434</sup> Unnelands, Sorteviks og Moldestads forklaringer, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 5, 6 og 13.
- <sup>435</sup> Moldestads forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen dok. 13. Det fortelles ikke hvem som gav dem oppdraget.
- <sup>436</sup> Moldestads forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen dok. 13. Bekreftes også av Hauglands og Rasmussens forklaringer, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 2 og 13.
- <sup>437</sup> Haukaas' forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 13 s. 15 og 16.
- <sup>438</sup> Kjeilens forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 13 s. 22.
- <sup>439</sup> Sorteviks og Andersens forklaringer, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 6 og 13 s. 5.
- <sup>440</sup> Saken mot spedisjonsavdelingen dok. 7, B. Skaars forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen dok. 2. Flere sjåfører uttrykte misnøye ved å ikke bli informert om øvelsen (saken mot spedisjonsavdelingen dok. 13, s. 4).
- <sup>441</sup> Haukaas' forklaring saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 13, s. 16.
- <sup>442</sup> Skaar fikk vite at det ellers ville 'bli kjedeligheter med Gestapo' og at han kom til å få sparken. Ekeberg hevder sjåførene fikk valget mellom å ta ordren eller å få sparken i selskapet, mens Haukaas fikk høre at han ville bli hentet av politiet dersom han nektet (Andersens, Skaars, Haukaas' og Ekebergs forklaringer, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 10 og 13. Også Rasmussen hevder å ha fått en liknende beskjed. Skaars forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 1).
- <sup>443</sup> Skaars, Farstads og Andersens forklaringer, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 2, 10 og 13 s. 5.

- 
- <sup>444</sup> Skaars forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 14.
- <sup>445</sup> Skaars forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 1.
- <sup>446</sup> Saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 13.
- <sup>447</sup> S. st., dok. 4.
- <sup>448</sup> S. st., dok. 9.
- <sup>449</sup> S. st., dok. 13.
- <sup>450</sup> S. st., dok. 13.
- <sup>451</sup> S. st., dok. 13.
- <sup>452</sup> S. st., dok. 13.
- <sup>453</sup> S. st., dok. 14.
- <sup>454</sup> S. st., dok. 13.
- <sup>455</sup> Sorteviks forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 6.
- <sup>456</sup> Unnelands forklaring og Wiigs brev til Bergen Politikammer, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 5 og 52.
- <sup>457</sup> Jackmanns forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 8.
- <sup>458</sup> Joys' brev til direksjonen, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 52. Joys spesifiserer ikke om det var sivil norsk last eller tysk militærgods som stod for den økende trafikken. Antakelig ville dette ha blitt understreket dersom det var førstnevnte.
- <sup>459</sup> Sorteviks forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 6.
- <sup>460</sup> Schjøttts forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 4. Natt til 9. april ble Unneland oppringt av norske militære fra S/S «Skagerrak I» som lå ved festningskaaien. De forlangte at det straks ble sendt tre biler til Minde, og kun en av dem nådde frem uten å bli beslaglagt av tyskerne (Sorteviks forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 5)
- <sup>461</sup> Generatordrift ble brukt til å erstatte flytende drivstoff i forbrenningsmotorer. Ved å installere ovner i varmeisolerende beholdere kunne man i stedet bruke gass fra ved, knott, trekull eller karbid som drivstoff. Denne løsningen var mindre effektiv, men ble et utbredt og nødvendig tiltak etter hvert som de tyske oljeleveransene minket under okkupasjonen (Dahl, Hjeltnes, Nøkleby, Ringdal og Sørensen 1995, s. 131 og 216).
- <sup>462</sup> Schjøttts og Sorteviks forklaringer, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 4 og 6.
- <sup>463</sup> Saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 52.
- <sup>464</sup> S. st., dok. 52.
- <sup>465</sup> Saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 42
- <sup>466</sup> Jackmanns forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 8. Også Farstad hevder de nye bilene var tiltenkt tysk frakt (Farstads forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 13).
- <sup>467</sup> Arnøs, Farstads, Andersens, Knudsens og Ingebrigtsens forklaringer, saken mot spedisjonsavdelingen dok. 13.
- <sup>468</sup> Schjøttts forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 4.
- <sup>469</sup> Suleng synes statsadvokatens uttalelser er 'mere enn flau', og viser i likhet med Bostrøm til revisjonsfirmaets beregninger av avdelingens omsetning for tyskerne (Suleng 1949b, s. 27).
- <sup>470</sup> Schjøttts forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 47, s. 7.
- <sup>471</sup> Knudsens forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 13.
- <sup>472</sup> Farstads og Arnøs forklaringer, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 10 og 13.
- <sup>473</sup> De to sistnevnte episodene, samt Unnelands uttalelse om at han ville snakke med Schjøtt eller Sortevik om å skaffe tyske fraktoppdrag, bekreftes av Andersens forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 13 s. 5. Også Jackmann hevder Sortevik oppsøkte tyske avdelinger av denne grunn (Jackmanns forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 8.)

- 
- <sup>474</sup> Wiigs brev til Bergen Politikammer, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 52.
- <sup>475</sup> Albrechtsens forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 30 s. 5.
- <sup>476</sup> Amundsen husker ikke navnet på båten.
- <sup>477</sup> Amundsens forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 13, s. 20. Episoden bekreftes av vitnet L. Hillestad, som var en av lastearbeiderne ved havnekontoret (forklaring i saken mot spedisjonsavdelingen, dok. dok. 13, s. 21).
- <sup>478</sup> Saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 12.
- <sup>479</sup> Hoffmanns forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok 19.
- <sup>480</sup> Paasches forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 11.
- <sup>481</sup> Schjøttts forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 4 s. 2.
- <sup>482</sup> Paasches forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 34 s. 7.
- <sup>483</sup> Schjøtt gir ikke flere detaljer om dette arbeidet, men oppgir Borea Schjøtt og Falck som referansepersoner. Schjøttts forklaring, dok. 4.
- <sup>484</sup> Saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 2.
- <sup>485</sup> Dette ble bestemt på et møte mellom spedisjonsavdelingen, representert ved Schjøtt, og Bergens Transportarbeiderforening i oktober 1943 (saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 2).
- <sup>486</sup> De fire arbeiderne gikk for øvrig til søksmål mot Schjøtt, Sortevik og Unneland 4. juni 1945 (med unntak av Olsen, som hadde omkommet på grunn av sykdom). I tillegg til å kreve økonomisk kompensasjon for tapt arbeidstid forlangte de at Schjøtt, Sortevik og Unneland fratradte sine stillinger på grunn av deres tjenester under okkupasjonen (saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 2).
- <sup>487</sup> Schjøttts forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 4. Moldestad utdypet ikke selv hvordan han var tilknyttet BDS. Arnø begynte arbeidet for selskapet under krigen, og Gundersen sier han hadde drevet transportarbeid for BDS i 15 år før denne episoden. Han ble så arrestert og sendt til Tyskland i 1941, og kom tilbake i september 1942, og fortsatte sitt arbeid i spedisjonsavdelingen etter dette (Arnøs, Gundersens og Moldestads forklaringer, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 2 og 13 s. 10).
- <sup>488</sup> Arnø begynte arbeidet for selskapet under krigen, og Gundersen sier han hadde drevet transportarbeid for BDS i 15 år før denne episoden. Han ble så arrestert og sendt til Tyskland i 1941, og kom tilbake i september 1942, og fortsatte sitt arbeid i spedisjonsavdelingen etter dette (Arnøs, Gundersens og Moldestads forklaringer, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 2 og 13 s. 10).
- <sup>489</sup> Wiigs brev til Bergen Politikammer, saken mot spedisjonsavdelingen dok. 52.
- <sup>490</sup> Dahl, Hjeltnes, Nøkleby, Ringdal og Sørensen 1995, s. 97 og 98.
- <sup>491</sup> Schjøttts forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 4.
- <sup>492</sup> Aarlies og Ekebergs forklaringer, saken mot spedisjonsavdelingen dok. 13 s. 11, 12 og 23.
- <sup>493</sup> Aarlies og Schjøttts forklaringer, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 4 og 13. s. 23.
- <sup>494</sup> Saken mot spedisjonsavdelingen, dok 13 s. 23.
- <sup>495</sup> Schjøtt oppgir ingen tall, men hevder at tyskerne kun betalte 'en brøkdell' av hva det kostet å holde denne kjøringen i gang (Schjøttts forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 4).
- <sup>496</sup> Schjøttts forklaring, dok. 47. Hans kontaktpersoner i Hjemmefronten var statsadvokat Claus Wiig, sakfører Doksæther, frk. Liv Kooter, kjøpmann Bjarne Monsen, kaptein Karl Stiegler, fru Børrea Dreksler og generalsekretær Wilhelmssen. Politiet synes ikke å ha prioritert å etterforske dette nærmere, da ingen av dem ble kalt inn til avhør.
- <sup>497</sup> Schjøttts og Sorteviks forklaringer, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 4 og 6.
- <sup>498</sup> Albrechtsen hevder BDS i tillegg gav et par skistaver med bindinger til Orseszkow, som var leder for Marine Artillerie Zeugamt. Hun spesifiserer ikke hvem som i selskapet som gjorde dette eller når det ble gjort, og ingen andre vitner bekrefter denne påstanden. Sortevik hevder han ikke kjenner til dette (Albrechtsens og Sorteviks forklaringer, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 30 og 34).
- <sup>499</sup> Moldestads forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen dok. 13 s. 9.

- 
- <sup>500</sup> Albrechtsens forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 30.
- <sup>501</sup> Sorteviks og Schjøttts forklaringer, dok. 34 s. 2 og dok. 47 s. 7.
- <sup>502</sup> Haughs forklaring, dok. 30, s. 9. For at Haughs og Albrechtsens forklaringer skal være forenlige, må Engelhardt ha reist til Trondheim i 1940. Dessverre oppgis ikke noe nøyaktig tidspunkt for Engelhardts avreise.
- <sup>503</sup> Suleng 1949a, s. 27.
- <sup>504</sup> En noe underlig påstand fra Schjøtt og Sortevik om denne episoden, er at de hevder å ha følt seg tvunget til å delta på en middag arrangert av tyske offiserer for å dekke over dette angivelige sabotasjetilfellet. Tidlig i 1941 ble en middag arrangert på Grand hvor deltakerne var Schjøtt, Sortevik og Blydt-Hansen fra BDS, og Gustav Klem (bestyrer for havnearbeiderkontoret) og Klinge. Anledningen var at Klinge skulle forlate Bergen. Men i motsetning til Schjøtt og Sortevik, hevder de tyske offiserene at de selv ble invitert av BDS. Klinge skal for øvrig ha kommentert til Øgaard at middagen var eksklusiv, men at BDS hadde tjent mye på å samarbeide med ham (Øgaards, Albrechtsens, Sorteviks og Klems forklaringer, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 6, 15, 30 og 65).
- <sup>505</sup> Falcks forklaring, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 66.
- <sup>506</sup> Falcks forklaring, saken mot Falck, dok. 58.
- <sup>507</sup> Schjøttts forklaring, saken mot Falck, dok. 51.
- <sup>508</sup> Wiigs brev til Bergen Politikammer, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 52.
- <sup>509</sup> Joys' brev til direksjonen, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 52.
- <sup>510</sup> Wiigs brev til Bergen Politikammer, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 52.
- <sup>511</sup> Saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 10.
- <sup>512</sup> Wiigs brev til Sevaldsen og Bergen Politikammer, saken mot spedisjonsavdelingen dok. 52.
- <sup>513</sup> Her unngår Wiig for eksempel å nevne at Paasche fikk 50 000 kroner i provisjon ved å innkassere tyske betalinger til selskapet. Wiigs resonnement inneholder så mange implisitte påstander at jeg av plasshensyn ikke vil ta en fyldig drøfting av holdbarheten i disse argumentene. For eksempel får vi ikke vite om Wiig hevder at alle landets bedrifter som risikerte nedleggelse ved tysk seier og hadde fastlønte ansatte ikke hadde noe som helst motiv for å samarbeide med okkupanten. Dessuten er det ledelsens rettferdiggjørelse av samarbeidet som er kapittelets hovedspørsmål, og ikke hvorvidt begrunnelsen deres er holdbar.
- <sup>514</sup> Noen av argumentene er riktignok mer tvilsomme enn andre. For eksempel mener Joys at siden Schjøtt, Sortevik og Unneland kun tok imot ordre og ikke kunne avgjøre hvorvidt et arbeid måtte utføres eller ikke, kunne de heller ikke klandres for sin opptreden (Joys' brev til direksjonen, saken mot spedisjonsavdelingen dok. 52). For meg høres dette resonnementet ut som en mild variant av «befehl ist befehl».
- <sup>515</sup> På grunn av mistanke om forbrytelse mot straffeloven § 86 (jfr. provisorisk anordning av 15. desember 1944, § 2 punkt 3, straffeprosesslovens § 240, jfr. paragraf 228 punkt 3), ble Schjøtt og Sortevik beordret av Bergen Politikammer til 14 dagers fengsel etter landssvikanordningen av 24. februar 1943 § 3, 4, 5 og 6. Unneland ble på samme grunnlag beordret til husarrest 1. april. Sortevik satt i Bergen Kretsfengsel fra kl. 1515 29. mars til kl. 1000 1. april 1946, mens Schjøtt var inne fra kl. 1200 30. mars 1946 til kl. 1400 samme dag. Begge ble tidlig løslatt fra fengselet, men hadde husarrest etter løslatelsen (Bergen Politikammers fengslingsordre av Schjøtt, Sortevik og Unneland, saken mot spedisjonsavdelingen dok. 35).
- <sup>516</sup> Wiigs brev til politifullmektig Hove 25. april 1946, saken mot spedisjonsavdelingen, dok. 40.
- <sup>517</sup> Wiigs brev til Sevaldsen og Bergen Politikammer, saken mot spedisjonsavdelingen dok. 52 og 68.
- <sup>518</sup> Cappelens brev til riksadvokaten 11. januar 1947, saken mot Falck, dok. 79.
- <sup>519</sup> Cappelens innstilling, saken mot Falck, dok. 83.
- <sup>520</sup> Sulengs brev til statsadvokaten i Stavanger 28. august 1948, Sulengs brev til riksadvokaten 12. juni og 1. august 1948, saken mot Falck, dok. 87.
- <sup>521</sup> Sulengs brev til riksadvokaten 12. juni 1948, saken mot Falck, dok. 87.
- <sup>522</sup> Suleng 1949a, s. 29. Sulengs brev til statsadvokaten i Stavanger 28. august 1948, saken mot Falck, dok. 87. Selv anså Suleng straffeloven § 86 som et effektivt vern mot landsforræderi.
- <sup>523</sup> Wiigs brev til Sven Arntzen 27. mars 1947, saken mot Falck, dok. 58.

---

<sup>524</sup> Sulengs brev til riksadvokaten og statsadvokaten i Stavanger, saken mot Falck, dok. 87.

<sup>525</sup> Bergens Tidende, «Kapittel 4: Ville styre pressen». Lastet ned 5. mai 2014.

<http://www.bt.no/nyheter/lokalt/KAPITTEL-4-Ville-styre-pressen-1818462.html#.U2fikWyKBLN>.

<sup>526</sup> Riksadvokatens brev til Suleng, saken mot Falck, dok. 87.

<sup>527</sup> Suleng 1949b, s. 29.