

Harald Hemstad

Flyplassbygging i Trondheim våren og sommeren 1940

En komparativ studie om nordmenns samarbeid med tyskerne

Masteroppgave i HIST3000

Veileder: Hans Otto Frøland

Mai 2020

Harald Hemstad

Flyplassbygging i Trondheim våren og sommeren 1940

En komparativ studie om nordmenns samarbeid med tyskerne

Masteroppgave i HIST3000
Veileder: Hans Otto Frøland
Mai 2020

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet
Det humanistiske fakultet
Institutt for historiske studier



Kunnskap for en bedre verden

<u>Innholdsoversikt.</u>	Side
Sammendrag.....	4
Abstract.....	5
Kap.1 Introduksjon	
1.1 Tema for oppgaven. Problemstillinger	6
1.2 Metode	6
1.3 Oppgavens innhold	7
1,4 Avgrensninger.....	7
1.5 Begreper.....	7
1.6 Arkivreferanser og litteratur.....	8
1.7 Kort omtale av andre flyplasser i Norge.....	10
Kap 2. Oslo	
2.1 Før krigen.....	12
2.2 Administrasjonsrådet.....	12
2.3 Flyplassbyggingen på Fornebu.....	13
2.4 Høyere-Ellefsen.....	16
Kap.3 Bergen	
3.1 Kriseutvalget.....	18
3.2 Invasjonen og starten på samarbeidet.....	18
3.3 Produksjonsrådet.....	19
3.4 Tyskerarbeid og folkeretten.....	10
3.5 Flyplassbyggingen.....	21
Kap.4 Trondheim	
4.1 Trondheim før krigen.....	25
4.2 Invasjonen.....	25
4.3 Sentralkomiteen for Trondheim og Fylket.....	26
4.4 Flyplassene i Trondheim.....	28
4.5 Første henvendelse av tyskerne.....	29

4.6	Startet entreprenørene på Lade tidligere enn 19 april?	31
4.7	Centralkomiteen blir involvert.....	32
4.8	Videre samarbeid.....	35
4.9	Flyplassbyggingen / Flyrammer.....	37
4.10	A/S Trondheimentreprenørenes Felleskontor.....	39
4.11	Kontrakt med tyskerne.....	39
4.12	A/S Centralbygg	40
4.13	Konsekvenser.....	41

Kap. 5. Ettermæle

5.1	Centralkomiteen.....	44
5.2	Rettsoppgjøret.....	45
5.3	Kollaborasjon.....	46
5.4	Centralkomiteens underskrift på arbeidsoppdraget av 24.april. Signaturstriden	49
5.5	Betydningen av flyplassen og tyskerarbeidet.....	50

Kap.6 Resultater

6.1	Tema, hovedproblemstilling og underspørsmålene.....	53
6.2	Underproblemstilling 1: Hvordan reagerte de lokale myndighetene i de tre byene da tyskerne invaderte Norge?	
	Isolasjon, ansvar alene.....	53
	Opprettelse av lokale myndigheter.....	54
	Manglende krise,- og beredskapsplaner.....	55
6.3	Underproblemstilling 2: På hvilken måte samarbeidet de lokale myndighetene og de lokale entreprenører med tyskerne vedr. flyplassbyggingen?	
	Oppsummering.....	56
	Kommunens påvirkning ovenfor entreprenørene.....	57
	Økonomisk betydning.....	58
	Tidsperspektiv.....	59
	Trusler.....	59
	Folkeretten.....	60

6.4 Hovedproblemstilling:

Hvordan klarte tyskerne å få nordmenn til å delta på flyplassbyggingen for

okkupanten?61

6.5 Avslutning.....63

Litteraturliste.....64

Sammendrag

Tema for denne oppgaven er flyplassbyggingen i Trondheim i den første delen av 2. verdenskrig. Flyplassbygging var av stor militær betydning for okkupanten, og særlig byggingen av Værnes fikk en stor betydning for krigsoperasjoner nordover i Norge. Flyplassbyggingen ble derfor kontroversielt og kritisert etter krigen. Oppgaven er en komparativ studie om nordmenns samarbeid med tyskerne.

Tidsrammen for undersøkelsen er fra krigsutbruddet 9. april til kapitulasjonen 10. juli 1940, altså et tidsrom på snau 3 måneder. Oppgaven sammenligner flyplassbyggingen i Trondheim, Bergen og Oslo, men med hovedvekt på Trondheim. Jeg har benyttet ulike historiografiske bidrag sammen med et dypdykk i arkiv over protokollene fra Centralkomiteen og alle rettsdokumentene fra Centralbyggsaka. Flyplassbyggingen i de tre byene blir beskrevet i hvert sitt kapittel hvorav kapittelet om Trondheim er vesentlig mer utfyllende og detaljert. Jeg har også med et eget kapittel med en redegjøring for ulike historiografiske bidrag til denne debatten.

Jeg drøfter flere resultater av undersøkelsen. Hvorfor var ikke Norge bedre forberedt på en ny krig? Den manglende forberedelsen førte til at byene var isolerte med ingen krise-, og beredskapsplaner å støtte seg til. Byene måtte ta ansvar selv ovenfor sin befolkning. Dette førte til avgjørelser som en kanskje ikke så betydningen av der og da, og som fikk betydning for det samarbeidet som oppstod med okkupanten.

I alle tre byene ble det en diskusjon rundt folkeretten og hva okkupanten kunne kreve av nordmenn. Dette var heller ikke avklart eller forberedt på forhånd. Det viste seg å være mange tolkninger av folkeretten, og usikkerheten om dette førte til at folkeretten ikke ble brukt for å unndra seg viktige militære oppdrag. Samtidig brukte okkupanten trusler og press for å få nordmennene til å påta seg oppdraget.

I Bergen hadde de opprettet Kriseutvalget som forberedelse på en evt. ny storkrig. Ingen av de andre byene hadde opprettet tilsvarende utvalg. Dette er også noe som viser den manglende forberedelsen på en ny krig og hva slags utfordringer Norge kunne stå ovenfor. Dette hadde betydning for at enkeltpersoner i kommunen fikk press på seg fra okkupanten til å godta flyplassbyggingen og til å pålegge dette arbeidet på lokale entreprenører. Både i Oslo og i Trondheim så bistod rådmennene til å presse entreprenørene til å påta seg oppdraget med flyplassbyggingen tidlig etter invasjonen. I Bergen var det også rådmannen som bidro med det tilsvarende ovenfor entreprenørene, men her var rådmannen en del av Kriseutvalget og dermed en del av den lokale myndigheten i Bergen. På dette tidspunktet var allerede flyplassbyggingen i Oslo og i Trondheim i full gang.

En må også ha en forståelse for den kollektive frykten for massearbeidsløshet og økonomisk kollaps som rådet blant befolkningen etter de svært dårlige forholdene på 30-tallet. Rådmennene og kommunen, og etter hvert også de oppnevnte lokale myndighetene følte et stort ansvar for å holde hjulene i gang og unngå økonomisk krisesituasjon. De oppdragene som ble gitt fra tyskerne ga viktig arbeidssysselsetning og inntjening for befolkningen. Dette ble kanskje mer vektlagt i den truende situasjonen, enn at arbeidet hadde en militær betydning for okkupanten.

Abstract

The theme for this historical thesis is the building of airports in Trondheim during the first few months of World War 2. The building of airports was of huge military importance for the occupant, and Værnes airport in particular was of huge importance to the war effort in Northern Norway. After the war, the building of these airports was the target of huge controversy and critique. This thesis is a comparative study about Norwegians collaboration with the Germans.

The timeframe for the survey is from the outbreak of war on the 9th of April to the capitalization 10th of July, approximate 3 months of time. The thesis describes the building of airports in three major cities: Trondheim, Bergen and Oslo, though a major focus on Trondheim. Different historical authors alongside archive material have been used to bring answers to the questions listed above. The archive belonging to the court case surrounding the company Centralbygg A/S is one of them, alongside the protocols from Centralkomiteen (Centralkomitee in Trondheim during the part of the war). The three major cities and their airport building are described in their own chapters. Also included in this thesis is a summary of the historical debates around the building itself, the historiography.

I bring up several results from this survey. Why was Norwegians not prepared for a new war in 1940? Lack of preparation lead to isolated cities that had to make their own isolated decisions. The cities had to take responsibility for their own populations, leading to decisions that might not have heavily impacted the citizens at the time, but lead to huge consequences for the cooperation between occupant and occupied.

In all three of the cities there was a discussion about International Law and its application; what could the occupant claim of the occupied? This remained vague beforehand, and during the first months of the war there were different interpretations of it. This chaotic situation led to a situation in which this was not used by Norwegians to avoid important military tasks that were in opposition to International Law. At the same time, the German occupant employed threats and pressure to get the Norwegian companies and authorities to give in to its demands regarding airport building.

In Bergen, Kriseutvalget had made preparations for what to do during a new war. None of the other cities had something similar. Lack of preparation was paramount. None knew what to do. This lead to a situation in which certain individuals in the local authorities were pressured by the German occupant into accepting and legitimizing the task of building military important airports. These local bureaucrats then pressure businessmen to carry out these orders. These Rådmenn (local bureaucrats) in Oslo and Trondheim carried out such pressure just after the invasion occurred. In Bergen these Rådmenn were part of the Kriseutvalget, and this pressure was carried out on a far later stage when the airport building was already underway in Oslo and Trondheim.

To explain these decisions, one must understand the fear for mass unemployment and economic collapse from the 1930s. The local authorities felt responsible for keeping the wheels rolling during the invasion and crisis. The tasks they carried out gave a certain sense of normality, employment, and income for the occupied population. This weighed heavier than the distant military implications of properly working airports.

Kap.1 Introduksjon

1.1 Tema for oppgaven. Problemstillinger.

Tema for denne oppgaven er flyplassbyggingen i Trondheim i den første delen av 2. verdenskrig. Dette er noe som i tiden etter krigen har fått en del omtale og kritikk. Både Lade og Værnes ble utbygget og spesielt Værnes flyplass fikk en klar militær betydning for tyskerne. Hvordan kunne tyskerne lokke til seg tusenvis av nordmenn til å arbeide på flyplassene mens kampene fortsatte i Norge? Fly tok av fra Trondheim og bombet nordmenn i Narvik og andre deler av landet. Hvordan kan dette forklares?

For å sette byggingen av disse i et perspektiv er det høyst relevant at oppgaven også redegjør for byggingen av flyplasser andre steder i Norge. Uten en slik bakgrunn kan Trondheims situasjon bli stående i ett vakuum, noe som gir et dårlig utgangspunkt for å trekke ny historisk kunnskap ut av oppgaven. Bare med å benytte et nasjonalt perspektiv med komparativ metode, kan situasjonen med flyplassene i Trondheim forstås bedre. Jeg har i denne oppgaven valgt å sammenligne Trondheim med Bergen og Oslo, men hovedfokuset er altså Trondheim.

Hovedproblemstillingen for denne oppgaven blir derfor:

Hvordan klarte tyskerne å få nordmenn til å delta på flyplassbyggingen for okkupanten?

For å hjelpe meg med å belyse denne hovedproblemstillingen kan det være lurt å ha noen underproblemstillinger. Disse kan bistå med å belyse og strukturere innholdet. Etter en del vurdering og diskusjon har jeg kommet fram til følgende underproblemstillinger i oppgaven:

1: Hvordan reagerte de lokale myndighetene i de tre byene da tyskerne invaderte Norge?

2: På hvilken måte samarbeidet de lokale myndighetene og de lokale entreprenører med tyskerne vedr. flyplassbyggingen?

1.2 Metode.

Denne oppgaven bruker innhenting og dokumentasjon av ulike historiografiske publikasjoner om temaet. I tillegg er det innhentet ulike referanser direkte fra arkiv. Den samlede innhenting brukes til å sammenligne 3 ulike byer, derav er oppgaven en komparativ studie.

Det er nå i disse dager 80 år siden krigen startet i Norge. Fortsatt er krigen et sårt tema for mange og som kan vekke sterke følelser. I en slik oppgave er det viktig å være forsiktig og sensitiv med tanke på personer og firmaer som blir nevnt. En bør være oppmerksom på personvern og menneskers omdømme og ettermæle. Det kan være mange hensyn en bør ta til familie og etterlatte.

I denne oppgaven beskrives både mennesker og ulike firmaer. Oppgaven tar ikke for seg å hverken kritisere eller dømme noen for de avgjørelser som ble tatt i starten av krigen. Oppgaven er ment som et bidrag for å få en mer grundigere forståelse av sammenhenger og hvorfor beslutninger ble tatt.

1.3 Oppgavens innhold.

Oppgaven vil presentere Oslo, Bergen og Trondheim i hvert sitt kapittel. Kapittelet om Trondheim vil være vesentlig mer omfattende og detaljert. Temaer som blir berørt er hvordan situasjonen var før invasjonen. Hvilke tiltak gjorde de ulike byene for å kunne ha en fungerende myndighet? Hva slags kontakt var det mellom tyskerne og de lokale myndighetene? Hvordan var samarbeidet mellom tyskerne, lokale myndigheter og entreprenørene som utførte arbeidet på flyplassene? Hvilke rettslige vurderinger ble gjort i denne tiden?

Oppgaven vil også ha et kapittel som beskriver den kritikken og diskusjonen blant historikere som utviklet seg etter krigen.

I det avsluttende kapittelet vil jeg redegjøre for de resultatene jeg har kommet fram til. Jeg vil sammenligne de tre byene, og se på om det er ulikheter og likheter mellom disse. Jeg vil komme med innspill og vurderinger av hvorfor flyplassbyggingen utviklet seg slik den gjorde.

1.4 Avgrensninger.

Denne oppgaven kan få et stort omfang, og det er derfor viktig å klargjøre noen begrensninger.

Tidsrammen for den historiske undersøkelsen vil være fra krigsutbruddet 9. april til kapitulasjonen 10. juli 1940, altså et tidsrom på snau 3 måneder. Det var i denne perioden at flyplassbyggingen startet. Det var i denne perioden at de lokale myndighetene og de ulike entreprenørene ble avgjørende for at flyplassbyggingen kom i gang.

Jeg vil kun beskrive de mest sentrale entreprenørfirmaene som bidro til flyplassbyggingen i de tre byene og jeg vil ikke beskrive alle firmaene som deltok. I Trondheim vil jeg sette søkelys på de firmaene som etablerte Trondhjem Entreprenørenes Felleskontor, senere A/S Centralbygg.

Jeg har valgt å ikke vurdere i hvilken grad de ulike firmaene hadde en økonomisk fortjeneste av oppdragene, og om økonomisk inntjening var en avgjørende motiverende faktor for samarbeidet.

Jeg har heller ikke i noe særlig grad tatt med hvordan de ulike bedriftene ble dømt i rettsoppgjøret etter krigen.

1.5 Begreper.

Kollaborasjon.

Jeg beskriver samarbeidet med tyskerne noe som også kan beskrives som kollaborasjon. Ofte har begrepet kollaborasjon en negativ betydning når det beskrives et samarbeid med okkupant under krigen. For denne oppgaven så beskrives kollaborasjon som et samarbeid mellom de lokale myndighetene og entreprenørene for å få til byggingen av flyplassene. Jeg tar ingen stilling til om hva slags kollaborasjon dette kan defineres som, og bruker i hovedsak uttrykket samarbeid.

Folkeretten

Begrepet folkeretten blir omtalt i oppgaven. I følge Store Norske Leksikon så inneholder folkeretten regler for både fredstid og for væpnede konflikter.¹ I 1940 var det spesielt Haag-konvensjonene som ble vurdert. Dette var konvensjoner som ble vedtatt i 1899 og 1907 etter fredskonferansene i Haag. Disse beskrev regler som gjaldt krigføring, og om staters rettigheter og plikter under krigføring. Flere av disse bestemmelsene er blitt krenket i praksis.² Oppgaven vil beskrive ulike tolkninger av disse konvensjonene i 1940.

Tyskerarbeid

Tyskerarbeid er et uttrykk for de som samarbeidet med og tok arbeid under tyskerne under krigen. Det beskrives at over 200 000 nordmenn deltok i såkalt tyskerarbeid under 2. verdenskrig. Dette førte til at okkupanten klarte å holde økonomien i gang under krigen.³

Landsvik

Landsvik er et begrep som ble innført ved Landssvikanordningen av 15 desember 1944. Begrepet er et samlebegrep. Landsforræderi er forbrytelser mot statens sikkerhet og selvstendighet. Høyforræderi er forbrytelser mot statsforfatningen/ statsoverhodet, og krigsforræderi er forbrytelser mot militær straffelov.⁴

Landssviksoppgjøret

Landssviksoppgjøret er betegnelsen på det rettslige oppgjøret i Norge etter andre verdenskrig. Oppgjøret ble gjennomført etter hjemmel i Landssvikanordningen av 15. desember 1944 og senere avløst av Landssvikloven av 21. februar 1947. Landssviksoppgjøret var rettet mot NS-medlemmer og andre som samarbeidet med tyskerne under krigen.⁵ Økonomisk landssvik var vanskeligere å bevise enn ren politisk/ideologisk landssvik. Man måtte ha en vurdering om det økonomiske samvær med tyskerne var av "utilbørlig" art eller ikke, noe som medførte en lang prosess med dommer og vurderinger for å avgjøre denne vanskelige problemstillingen. Av alle landssviksakene som gjaldt økonomisk landssvik endte under 20 % av sakene med en reaksjon, kontra 50 % av rettsoppgjøret generelt.

1.6 Arkivreferanser og litteratur.

Arkiv.

En av sakene i Landssviksoppgjøret kalles Centralbyggsaka og omhandler 3 entreprenørfirmaer og de 4 direktørene for disse firmaene i Trondheim. De tre entreprenørfirmaene dannet selskapet A/S Centralbygg i slutten av juni 1940, derav navnet Centralbyggsaka. Saken ble gjennomført i Frostatings lagmannsrett i Trondheim.

¹ <https://snl.no/folkerett>. Lest 1.5.2020.

² <https://snl.no/Haagkonvensjonene>. Lest 1.5.2020.

³ https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Andre_verdenskrig. Lest 1.5.2020.

⁴ <https://snl.no/landssvik>. Lest 1.5.2020

⁵ https://no.wikipedia.org/wiki/Det_norske_landssvikoppgjøret. Lest 1.5.2020.

De tiltalte var Nils Christensen, direktør i A/S Trondhjems Cementstøberi & Entreprenørforretning, Ingolf Lohman Stiegler og Roar Mauring, begge direktører i A/S Betongbygg og Egil Christian Larssen, overingeniør og meddirektør i A/S Jernbeton.

Frostatings lagmannsrett avsa dom den 21.12.50. Nils Christensen og A/S Trondhjems Cementstøberi & Entreprenørforretning ble frikjent. De andre tre; Stiegler, Mauring og Larssen ble idømt 10 000 kr i bot hver, i vesentlig for arbeid vedr. Glomdalsbygg. De ble frikjent før øvrige tiltaler. Betongbygg og Jernbeton ble idømt inndragning på 100 000 kr til statskassen hver. Dommen ble anket til Høyesterett som avsa dom i saken den 26.6.1953. Der ble de 3 direktørene og firmaene frikjent. Centralbyggsaka ligger i Riksarkivet i Oslo. Alle dokumentene i saka er tilgjengelig med unntak av dokumentene AAA1, bilag 10,11 og 12.

Jeg har gått gjennom alle dokumentene i denne saka på Riksarkivet i Oslo og bruker disse dokumentene som en omfattende del av historiegrunnlaget for oppgaven.

Alle protokollene for Sentralkomiteen i Trondheim finnes på Trondheim byarkiv, arkivet på Strinda. Jeg har også gått gjennom disse protokollene for å få en dypere forståelse av hva som foregikk i denne tidsperioden. Jeg har imidlertid ikke brukt direkte referanser til disse, da disse også finnes i arkivmaterialet fra Centralbyggsaka og i diverse litteratur ellers.

Litteratur

Historikere og journalister har siden krigen diskutert flyplassene i Trondheim og Sentralkomiteens tilknytning til disse under andre verdenskrig. Jeg vil i det følgende presentere noe av den historiske litteraturen som har hatt mest betydning for denne oppgaven.

Oliver Hansen Langeland var en norsk major og leder for Milorg i årene 1942-1944. Han ga i 1948 ut boken *Dømmer Ikke*. I denne boken kom han med kraftig kritikk av Landssviksoppgjøret etter krigen. Han var særlig kritisk til at politikere, embedsmenn og næringslivsfolk som samarbeidet med tyskerne i første del av krigen gikk fri, mens et stort antall passive NS-medlemmer ble dømt. Han ble anmeldt for sine uttalelser, men ble frikjent i 1950. I 1949 ga han ut boken *For at I ikke skal dømmes*.⁶ Langelands kritikk rundt Værnes og Lade er høyst relevant for denne oppgaven.

Riksadvokat Øystein Thommessen var svært uenig i Langelands anklager. I 1950 kom Stortingsmelding nummer 64: *Angrepene på rettsoppgjøret med landssvikene*. I bilag 2 skriver Thommessen en beretning vedrørende Langelands uttalelser. Her skrev han et direkte svar på Langelands anklager i hans bøker. Debatten mellom Langeland og Thommessen er høyst relevant for denne oppgaven siden det representerer to ulike syn på det som skjedde i Trondheim under krigen.

Vidar Eng er en forfatter med en master i historie. Han utga en artikkel i Historisk Tidsskrift i 2010 med tittelen *Hvorfor arbeidet gode nordmenn på flyplassene i Oslo og Trondheim i april 1940?* I kronikken: *Gode nordmenn på flyplassarbeid i april 1940*, utgitt i Adresseavisen 10.4.2015, gjentok han på ny sine synspunkter.

Anders Kirkhusmo var tidligere førsteamanuensis emeritus ved NTNU i Trondheim. Han hadde tidligere skrevet både om motstandsarbeid og arbeiderbevegelsen i Trondheim, og var med det spesielt rustet til å ta opp problematikken rundt Arbeiderpartiordføreren Skjånes og hans rolle med Værnes. Han skrev om saken i 1997 og i Trøndelags historie i

⁶ https://snl.no/Oliver_Hansen_Langeland. Lest 03.05.2020.

2005. I 2016 utga han artikkelen: *Centralkomiteen i Trondheim og tyskerarbeidet på Værnes i april 1940- enda en gang*. Kirkhusmo kom i denne artikkel med et angrep på Langelands moralistiske holdning og kritikk mot forfattere og historikere som har støttet seg til Langelands anklager og som har videreutviklet disse.

Arvid Bryne er journalist og forfatter og har mellomfag i bl.a. historie.⁷ I 2013 ga han ut boken: *Krig og Sannhet - Langelandsaken og landssvikoppgjøret*. Bryne kom også med skarp kritikk av tyskerarbeid, Centralkomiteen og byggingen av flyplassen på Værnes.

Dag Ellingsen har studert statsvitenskap, kriminologi og sosiologi. I 1993 ga han ut boken: *Krigsprofitørene og rettsoppgjøret*.⁸ Denne boka har vært spesielt betydningsfull for kapittelet om Oslo.

Pål Kristian Heum Økland utga i 2018: *Lokal økonomi og administrasjon i Bergen våren og sommeren 1940, med særlig vekt på Produksjonsrådet*. Dette var hans masteroppgave i HIS 350 ved Universitetet i Bergen. Denne oppgaven har vært spesielt betydningsfull for kapittelet om Bergen.

1.7 Kort omtale av andre flyplasser i Norge.

Sola og Forus

Sola flyplass var Norges første sivile flyplass da den ble åpnet i 1937. Under invasjonen ble den angrepet av tyske fallskjermsoffiserer. Flyplassen hadde stor strategisk betydning for tyskerne og den ble kraftig utvidet under krigen.⁹ Fra 23.april inngikk Høyer-Ellefsen kontrakt med tyskerne om bygging av flyplassene på Forus og Sola. De skulle først bygge en ny flyplass på Forus. Deretter skulle de utføre store arbeider på Sola. På det meste var det 4500 arbeidere i gang med byggingen.¹⁰ Mesteparten av flyplassen på Forus stod ferdig i 1941. Det viste seg å være vanskelige vær-, - og vindforhold på Forus, og flyplassen ble mest brukt til testflyging og vedlikehold.¹¹

Sør-Norge (Kristiansand)

Utbyggingen av flyplassen på Kjevik startet i 1938 og den ble offisielt åpnet 1.juni 1939. I tillegg til landflyplassen var det også anlagt en egen sjøflyhavn. Ved invasjonen trakk den mindre vaktstyrken ved flyplassen seg tilbake. På ettermiddagen den 9 april landet det første tyske flyet. Flyplassen ble forsterket slik at det ble mulig for tyskerne å ha flere større fly stasjonert på flyplassen. Flyplassen var under krigen viktig for tyskerne i forhold til forsvar av det okkuperte Norge.¹²

Bodø

⁷ https://no.wikipedia.org/wiki/Arvid_Bryne. Lest 03.05.2020.

⁸ https://no.wikipedia.org/wiki/Dag_Ellingsen. Lest 03.05.2020.

⁹ https://no.wikipedia.org/wiki/Stavanger_lufthavn,_Sola. Lest 01.05.2020.

¹⁰ Ellingsen, 1993: 37

¹¹ https://no.wikipedia.org/wiki/Forus_flyplass. Lest 1.5.2020.

¹² https://no.wikipedia.org/wiki/Kristiansand_lufthavn,_Kjevik Lest 01.05.2020.

Før krigen hadde Det Norske Luftfartsselskap en flyrute for postombringning 3 dager i uken mellom Bergen og Tromsø. De hadde mellomlandinger bl.a. i Bodø. Hvis det var ledig plass, kunne de ta med passasjerer.

Fra 14 mai til 26 mai 1940 bygget RAF (britiske Royal Air Force) en alliert feltflyplass nordøst for dagens flyplassområde. Byggingen ble gjennomført på dugnad og ble laget av planker. Den ble umiddelbart tatt i bruk av RAF. Dagen etter ble flyplassen erobret av tyskerne. Tyskerne utvidet flyplassen videre, også med planker. I løpet av krigen bygde de også ulike bygninger som hangarer, kaserner, brannstasjon og bunkere.¹³

Tromsø:

På 30-tallet ble det etablert en sjøflyhavn i Tromsø på Skattøra.¹⁴ Som nevnt under Bodø etablerte Det Norske Luftfartsselskap en flyrute for postombringning 3 dager i uken mellom Bergen og Tromsø. De hadde flere mellomlandinger på ruten.

Tromsø var for en kort periode hovedstaden for det frie Norge. Kongen og kronprinsen samt flere regjeringsmedlemmer holdt til i områdene rundt Tromsø. Flyplassen ble etter hvert erobret av tyskerne og utvidet under krigen. Tyskerne var svært aktive i nord med hovedkvarter for Gestapo i Tromsø, samt konsentrasjonsleir i Tromsø og på Trondenes.¹⁵

Kap.2. Oslo

¹³ https://no.wikipedia.org/wiki/Bodø_lufthavn. Lest 1.5.2020.

¹⁴ https://no.wikipedia.org/wiki/Tromsø_lufthavn,_Langnes. Lest 1.5.2020.

¹⁵ <http://historien.wikidot.com/troms-under-andre-verdenskrig>. Lest 1.5.2020.

2.1 Før krigen

Situasjonen var utfordrende over hele Norge i 1930-årene. For folk flest og for næringslivet var nedgangstidene svært reelle. Befolkningen hadde vært gjennom svært utrygge tider med stor arbeidsledighet. Fordi folk hadde vært gjennom utrygge tider på 30-tallet var det en frykt for ny nedgangstid og et ønske om å unngå ny massearbeidsløshet. Fra midten av 30-tallet begynte en ny økonomisk oppgang og antall sysselsatte steg. Situasjonen hadde ført til flere konkurser, men også nyetableringer. Da krigen kom klappet markedet sammen. Entreprenører med liten egenkapital var dårlig rustet til å overleve. Firmaer var sårbare når krigen tvang dem til enten å ha tomme ordrebøker eller å samarbeide med fienden.¹⁶

2.2 Administrasjonsrådet

Etter invasjonen var det kaos i Norge og også i Oslo. Kongen, regjeringen og stortinget hadde flyktet og var ikke til stede i Oslo lenger. Vidkun Quisling hadde tatt over regjeringsmakten nærmest ved et statskupp. Quisling hadde minimal støtte i befolkningen. Tyskerne forstod også at Quisling ikke hadde tillit blant befolkningen og heller ikke i forvaltningen i Oslo.

Høyesterett var den eneste statsmakten som var igjen i Oslo. Høyesterettsjustitiarius Paal Berg hadde stor respekt i Oslo og ble leder for dialog med tyskerne om å opprette en administrasjonsenhet som kunne ha tillit både i befolkningen og også tillit blant tyskerne. Berg organiserte seg en referansegruppe som kunne støtte han i dialogen med tyskerne. Referansegruppa var tilfeldig sammensatt med representanter fra næringslivet, fagbevegelse og noen myndighetspersoner som fortsatt var i Oslo. Det ble en god del ulike innspill og henvendelser, samt dialog med tyskerne om saken. Næringslivet uttrykte ønske om at det ble fred, ro og orden. Det ble uttrykt behov for å ivareta arbeidsfolk sine interesser og at det var et behov for å holde hjulene i gang.

Natt til 14 april forsøkte noen gutter å sprengre Lysakerbroen i lufta. Dette skapte stor bekymring fra tysk hold, siden dette var en viktig vei fra Fornebu og inn til Oslo. Flyplassen var viktig for Tyskland, og var en stor bidragsyter i forhold til forsyninger, tropper og nøkkelpersoner. På den andre side ble det fra norsk side frykt for at denne sabotasjehandlingen kunne føre til represalier.

Berg tok opp saken om opprettelse av Administrasjonsrådet til diskusjon i Høyesterett 14 april. Han forklarte at situasjonen var anspent. Ved enighet om opprettelse av et administrasjonsråd ville de kunne få mulighet til selv å velge representanter til rådet, men tyskerne krevde at de måtte kunne samarbeide med tyskerne. Dagen etter, 15 april opprettet Høyesterett Administrasjonsrådet og Quislings regjering ble opphevet. Fra 15 april til slutten av september var Administrasjonsrådet den øverste sivile norske myndighet.

Den 15 april sendte Administrasjonsrådet ut sitt første opprop til nordmennene:

”Det er i dag skapt et administrasjonsråd for de besatte distrikter. Vi som har overtatt dette verv retter en innstendig henstilling til organisasjoner og private i disse distrikter om å yde oss hjelp i vårt vanskelige arbeide. Vi vil be om at alle vil vise ro og selvbeherskelse og samtidig bidra etter evne til at virksomhet og

¹⁶ Ellingsen 1993: 14-15

arbeide holdes gående. Enhver vil ved å overtenke saken skjønne at sabotasje og vanskeliggjørelse av den sivile virksomhet bare bringer ulykker.”¹⁷

Ifølge Store norske leksikon ble arbeidsområdet begrenset til sivil administrasjon. Rådet ble et organ for Statens virksomhet, men det ville ikke ta ansvar for utenriks-, - eller forsvarssaker. Kongen og regjeringen anerkjente etter hvert Administrasjonsrådet. Rådet ble avløst av et «kommissarisk råd» opprettet av Josef Terboven den 25 september 1940.¹⁸

Administrasjonsrådet medlemmer var følgende: formann Ingolf Elster Christensen. Han var fylkesmann i Oslo og Akershus. Jens Bache-Wiig var tidligere professor ved NTH og hadde næringslivsbakgrunn. Han fikk ansvar for handels- og forsyningsdepartementet. Stadsfysikus Andreas Disen fikk ansvar for sosialdepartementet. Sorenskriver Ole E. Harbek fikk ansvar for justisdepartementet. Gunnar Jahn fikk ansvar for finans-, - og arbeidsdepartementet. Han var direktør ved Statistisk sentralbyrå, og hadde tidligere vært finansminister. Rasmus Mork var dosent ved Landbrukshøgskolen og fikk ansvar for landbrukssaker. Didrik Arup Seip fikk ansvar for kirke og undervisningsspørsmål. Han var professor og rektor ved Universitetet i Oslo.

Alle medlemmene av Administrasjonsrådet oppretthold sine opprinnelige stillinger. De ønsket ikke å være en fullverdig regjering. Ellingsen beskriver at de hadde tillit fra alle ledende organisasjoner i landet.¹⁹

2.3 Flyplassbyggingen på Fornebu

På nettsiden som kaller seg Mimresiden for Fornebu flyplass finnes det beskrevet hvordan flyplassen på Fornebu ble anlagt. Oslo kommune kjøpte området på Fornebu for å bygge ny flyplass i 1934. Flyplassen skulle være en kombinert flyhavn for land- og sjøfly. Pga. den store arbeidsløsheten var det mange som så fram til byggingen av flyplassen. Det ble anlagt 2 rullebaner på 800 meter og en på 700 meter. Flyplassen ble offisielt åpnet den 1. juni 1939, men sjøflyhavnen ble allerede tatt i bruk den 16. april. Da krigen utviklet seg i Europa ble den internasjonale lufttrafikken innskrenket i september 1939 og luftforsvaret etablerte seg på flyplassen. Den 9. april 1940 ble flyplassen okkupert av tyskerne.²⁰

Etter utbruddet av krigen 9. april hadde flyplassarbeidet på Fornebu stoppet opp som en naturlig konsekvens av kaoset som fulgte med invasjonen. Som en flyplass i nærheten av Norges hovedstad, kom utbedringen av Fornebu tidlig til å bli viktig for tyskerne. Allerede den 13. april kom det henvendelser fra det tyske militæret om at utbedringsarbeidet på Fornebu måtte fortsette. Denne henvendelsen ble overbragt Paul Hartmann, finansrådmann i Oslo kommune og Hartmann ble etter dette bindeleddet mellom norske myndigheter og Luftwaffe. Avsendere var general Kitzinger, sjef for Luftwaffe (tyske luftvåpenet) i Norge. Det ble truet med tvangsutskrivning av arbeidere hvis ikke Oslo kommune nå tok ansvar og sørget for arbeidere til flyplassen. Videre eskalerte truslene, det ble sagt fra tysk hold at arbeidet på Fornebu måtte gjenopptas: "Hvis ikke skulle det gjennomføres 'ved de mest dramatiske midler.'" ²¹ Hartmann adlød den tyske anmodning,

¹⁷ Ellingsen 1993: 20

¹⁸ <https://snl.no/Administrasjonsrådet> Lest 29.4.2020.

¹⁹ Ellingsen 1993: 18-21

²⁰ <http://www.haanes.info/fornebu/> Lest 28.04.2020.

²¹ Krog Lund 2010: 47-48

men han klarte å drøye arbeidet med en dag gjennom argumentet om at 14. april var en søndag. Han besluttet dermed at arbeidet skulle gjenopptas fra 15 april.

Eng har i sitt verk fra 2010 selv rettet fokus mot Paul Hartmann fordi "Hartmann selv og andre oppfattet det slik at han fattet avgjørelsen"²² rundt Oslo kommunes beslutning vedrørende Fornebu og tyske krav. Eng beskrev at beslutningen sannsynligvis ble støttet av Oslo Kommunes politiske ledelse, men det framstår som om Hartmann fattet avgjørelsen. Før krigen arbeidet 125 mann på Fornebu flyplass. Etter Hartmanns ettergivenhet for de tyske kravene den 13. april ble dette økt til 200.

Reparasjonen av Lysakerbroen ble starten på militært viktig arbeid på Fornebu flyplass for entreprenørfirmaet Høyer-Ellefsen. Lysakerbroen hadde blitt sabotert og for tyskerne var reparasjonen av denne et viktig tiltak i april 1940. Høyer-Ellefsen ble satt i gang til å ta seg av dette arbeidet. De var i full gang med å reparere broen bare to uker etter invasjonen. Senere samme måned kom de også til å ta opp igjen arbeidet på Fornebu flyplass. Selskapet hadde allerede maskiner stående på Fornebu, og det var vanskelig for dem å slippe unna det tyske presset knyttet til dette. Fra 1. mai 1940 var dermed Høyer-Ellefsen involvert med utbygging av utkjørselsramper til rullebanene, samt annet krigsviktig infrastruktur i omegn.²³

Utover i april ble det imidlertid uenighet og usikkerhet rundt arbeidet med flyplassbyggingen. Hadde okkupanten rett til å få arbeidere til å jobbe på militære anlegg, slik som en flyplass åpenbart var? Eng beskrev at regjeringsadvokat Kristen Johanssen ble spurt av Norges Industriforbund om å utrede hvilke rettigheter tyskerne hadde i de okkuperte områdene. De lurte på om de var forpliktet til å utføre arbeid på flyplassen og om det hadde betydning om arbeidet var reparasjon av skade eller om det var utvidelse av anlegget. Advokat Johanssen svarte at en måtte dette. Advokat Rød mente etter krigen at advokaten hadde sett ensidig på folkerettens regler om hva okkupanten kunne kreve, og ikke tatt hensyn til troskapsplikten mot eget land.²⁴

Administrasjonsrådet ble kontaktet av både Oslo kommune og av entreprenører knyttet til flyplassen og ble bedt om å ta stilling til legitimiteten av arbeidet samt den uklare arbeidsgiversituasjonen. Entreprenør Odd Nansen krevde overfor Administrasjonsrådet at kommunen skulle stå som ansvarlig for de entreprenører som ufrivillig tok arbeid på Fornebu. Hartmann brakte dermed saken inn for Administrasjonsrådet for å drøfte de folkerettslige implikasjonene med Administrasjonsrådet.

Etter behandling av Nansens krav i Administrasjonsrådet i møter den 24 og 26 april kom Jens Bache-Wiig til å beordre kommunen til å stå som arbeidsgiver for entreprenørene. Men for å gjøre den rettslige situasjonen enda mer forvirrende, så uttalte Administrasjonsrådet også at arbeidet var en sak mellom entreprenørene og okkupasjonsmakten. Rådet satte seg på sidelinjen, og argumenterte for at de egentlig ikke hadde noe med tyskerarbeidet å gjøre. Det ble opp til hver enkelt arbeider eller entreprenør å ta arbeid for tyskerne eller ikke.²⁵ Resultatet ble at entreprenørfirmaene ble beordret til å ta kontrakter for tyskerne, mens Administrasjonsrådet selv ikke mente det hadde kompetanse til å bedømme den folkerettslige situasjonen og om arbeidet på flyplassen var legitimt eller ikke. Administrasjonsrådet tok altså ikke stilling til denne meget viktige situasjonen, og mente det var opp til hver enkelt å bedømme forholdet mellom okkupant og ansatt. "Rådet ville verken tilråde eller fraråde at man påtok seg

²² Eng 2010: Flyplassene i Trøndelag og Norske myndigheter

²³ Ellingsen 1993: 44

²⁴ Eng 2010: Flyplassene...

²⁵ Krog Lund 2010: 48

slikt arbeid for tyskerne.²⁶ Selv med uklar folkerettslig situasjon, kom entreprenørfirmaer i omegn til å bli hyret inn til utbedringsarbeidet på Fornebu. Firmaer som Høyer-Ellefsen og Bakke og Dybvik arbeidet på Fornebu uten dialog med Administrasjonsrådet.²⁷

Eng gjenga Oslo-historikeren Knut Kjeldstadli og hans omtale av Fornebu, hvor fokuset i likhet med Engs framstilling var på Hartmann. Eng beskrev at finansrådmann Paul Hartmann mente opprinnelig at okkupanten hadde et folkerettslig krav på tyskerarbeid på flyplassene, noe han senere gikk bort fra.²⁸ Eng beskrev at det ble vanskelig å nekte arbeidet på Fornebu når kommunen ved Hartmann allerede hadde tillatt det. Tyskernes maktposisjon gjorde det vanskelig å stanse arbeid som allerede var kommet i gang. Tyskerne med sin maktposisjon ville ikke ha godtatt det. Hvordan kunne entreprenørene nekte når kommunen godtok arbeidet, og den høyeste norske myndigheten i Norge; Administrasjonsrådet sa arbeidet ville være opp til enhvers samvittighet? Hvordan kunne et råd som var opprettet for samarbeid og normalisering si nei til reparasjon og utbygging av en flyplass? Eng påpekte også at det virket ikke som om arbeiderne på Fornebu gjorde noe forsøk på å stoppe arbeidet. Administrasjonsrådet ville også ha hatt utfordringer med videre samarbeid med tyskerne hvis de skulle ha stoppet et arbeid som allerede var i gang. Eng sa videre at Hartmanns beslutning ble avgjørende for utbyggingen av Fornebu flyplass.

Etter krigen ble det gjennomført vurderinger av både Undersøkelseskommissjonen og Erstatningsdirektoratet. Lagrettsfører Ole Torleif Røed gjorde en vurdering i 1946. Eng oppfattet det slik at lagrettsfører Ole Torleif Røed ga Administrasjonsrådet "et slags godtatt-stempel" for dets behandling av Fornebu-saken.²⁹ Administrasjonsrådet verken oppfordret eller frarådet arbeidere til å påta seg tyskerarbeid ved flyplassen. Kroglund derimot gikk langt skarpere til verks med sin kritikk av Administrasjonsrådet i denne sammenheng enn Røed.

Alt dette brukte Eng som argumenter for å understreke at nettopp Paul Hartmanns beslutning fra 13. april ble stående som sentral, og for oss som setter oss inn i flyplassarbeidene i ettertiden står Hartmann igjen som skillet mellom motstand og krig, og kollaborasjon med fienden, selv om dette samarbeidet ble frifunnet i ettertiden.

Administrasjonsrådets rolle i starten av krigen medførte at det ble et uklart skille mellom hva som var nødvendig av samarbeidet med tyskerne og hva som var forbudt. Rådet gikk inn for en normaliseringslinje. Samtidig gikk de inn for økt eksport til Tyskland, samt import av nødvendige varer. Alt måtte gjøres for å unngå massearbeidsledigheten fra 30-tallet, selv om dette medførte at skillelinjen mellom det som kom til å bli utilbørlig samarbeid med fienden ble uklart. I mange tilfellet kom næringslivet i gang med krigsviktig samarbeid før Administrasjonsrådets uttalelser, men denne samarbeidslinjen fra norske myndigheter førte til at bygging av flyplasser med norsk arbeidskraft ikke ble stoppet i noen av landets landsdeler. I landets største byer ble til og med arbeiderne oppfordret til å ta seg arbeid på flyplassene, slik som i Bergen, Trondheim, Stavanger og Oslo-området.³⁰

Dette kom til å få konsekvenser under rettsoppgjøret, hvor entreprenørene som jobbet på Fornebu for tyskerne kunne vise til at de både hadde ufrivillig tatt på seg arbeidet og at kommunen var arbeidsgiver. Selv ikke de firmaene som jobbet frivillig på Fornebu kom

²⁶ Kroglund 2010: 49, sitat av Løvlie 2004: 29-34

²⁷ Eng 2010: Fornebu flyplass og Oslo kommune

²⁸ Eng 2010: Fornebu flyplass og Oslo kommune

²⁹ Eng 2010: Fornebu flyplass og Oslo kommune

³⁰ Ellingsen 1993: 24

til å få konsekvenser under rettsoppgjøret. Kroglund påpeker at firmaene slapp unna i rettsoppgjøret gjennom å få kommunen til å stå som arbeidsgiver og at arbeidet ikke var påtatt frivillig. Kroglund kom også med et stikk til firmaer som Høyer-Ellefsen og Bakke & Dybvik som faktisk påtok seg dette arbeidet frivillig, men også de slapp unna straff i Landssviksoppgjøret.³¹

Ellingsen stilte spørsmål med hvorfor det ikke var større motstand blant entreprenørene til å påta seg oppdrag for tyskerne. Det ble av mange etter krigen hevdet at det var tvang og ytre press som gjorde at de tok arbeid for tyskerne. Ellingsen redegjorde for at det ble holdt flere møter blant entreprenørene i Oslo-området i april og mai i 1940 og at det var bare et fåtall blant disse som ikke ville samarbeide med tyskerne. Ellingsen hevdet at det var viktig for de norske firmaene å få oppdrag av tyskerne. Han hevdet at det var lite hold i at oppdragene ble påbegynt under tvang og trusler.³²

2.4 Høyer-Ellefsen.

Høyer-Ellefsen var et anerkjent entreprenørfirma som drev med ulike typer oppdrag. De ble bl.a. oppfattet som spesialister på flyplassbygging og kaianlegg og de ble viktige for flyplassbyggingen også på Fornebu.³³ Da invasjonen kom til Norge satt firmaet med en noe redusert ledelse den første tiden i april. Direktør i firmaet var August Gundersen. Han hadde vært direktør i firmaet i mange år, men sluttet i 1937 pga. dårlig helse. Den nye lederen ble imidlertid avsatt etter noe tid og Gundersen ble gjeninnsatt som administrerende direktør i 1939. Sidestilt direktør og arvtaker var ingeniør Thorbjørn Skjensvold. Skjensvold klarte å flykte fra Narvik til Sverige den 9 april, og var ikke tilbake fra Sverige før 15 mai. Firmaets juridiske rådgiver hadde evakuert 9 april og ble sittende fast 3 uker i Koppang før han var tilbake til Oslo. August Gundersen, nær 60 år gammel og med skrantende helse, mistet dermed mye av sin støtte i firmaet i den første tiden etter invasjonen.³⁴ Han forklarte at han hadde rådført seg med Paal Berg i april, Administrasjonsrådet og jurist i entreprenørforeningen. Han hadde fått råd om at hvis tyskerne krevde at arbeid skulle gjøres så skulle en utføre dette.³⁵

På denne tiden var det mye forvirring og uklare linjer vedrørende samarbeid med tyskerne. Det ble inngått kontrakter og samarbeid som senere ble bestemmende for store deler av krigen.³⁶ I Stavanger tok Høyer-Ellefsen på seg en kontrakt den 23. april med det tyske flyvåpen om arbeid på flyplassene på Forus og Sola.³⁷ Anleggslederen i Stavanger fikk aksept for dette fra Osloledelsen, men arbeidet ble mer omfattende og lukrativt enn forventet.³⁸ I tillegg var firmaet aktiv deltager med reparasjon av Lysakerbroen i Oslo og diverse flyplassarbeider på Fornebu fra 1.mai.³⁹ Etter hvert oppdaget Osloledelsen ved Gundersen og Skjensvold at kontraktene var svært omfattende og at de var utformet på en uheldig måte i forhold til et evt. etterkrigsoppgjør. Gundersen klarte å få kontraktene omformulert og de omformulerte kontraktene ble godkjent av Administrasjonsrådet ved Bache-Wiig.⁴⁰

³¹ Kroglund 2010: 47-49

³² Ellingsen 1993: 120-121

³³ Ellingsen 1993: 37

³⁴ Ellingsen 1993: 43-44

³⁵ Ellingsen 1993: 39-40

³⁶ Ellingsen 1993: 30

³⁷ Ellingsen 1993: 23

³⁸ Ellingsen 1993: 37-38

³⁹ Ellingsen 1993: 44

⁴⁰ Ellingsen 1993: 39-40

Firmaet ønsket seg etter hvert også ut av kontraktene som ble styrt av det tyske militæret. De inngikk derfor et samarbeid med Sager & Woerner inkludert Strassenbau AG den 4.7.40. Dette ble et fruktbart samarbeid med mange arbeidsoppdrag og stor inntjening. Firmaet klarte å komme seg ut av kontraktene på vårparten i 1941. De gikk over til mer sivile norske oppdrag, spesielt innen kraftutbygging.⁴¹ Høyer-Ellefsen tjente 73 millioner i perioden 1940-41. Til sammenligning hadde de hatt 13 millioner i omsetning i de gode førkrigsårene 1939 og 38.⁴²

Kap.3 Bergen

3.1 Kriseutvalget

Bergen hadde i perioden før krigens utbrudd opprettet et administrativt organ for å møte utfordringene den eventuelt nye krigen ville påføre Bergen; nemlig Kriseutvalget. Arbeidet med dette organet startet allerede i 1938 med bakgrunn i samtaler mellom

⁴¹ Ellingsen 1993: 45-47

⁴² Ellingsen 1993: 47

finansrådmann Einar Olsen og ordfører Asbjørn Stensaker. Den internasjonale spenningen mente man ville få både sivile og militære følger for Bergen. Løsningen på de nye problemene tenkte man kunne løses med et mindre utvalg som ble gitt utstrakte fullmakter. På denne måten kunne utvalget planlegge og løse de nye utfordringene som krigen ville medføre. Særlig var sikring av forsyninger av mat og brensel viktig. Erfaringene fra Første Verdenskrig hadde vist at rasjonerings rundt mat, drivstoff og brensel ville kunne bli aktuelt. I første omgang ble utvalgets virksomhet knyttet til sivile og økonomiske saker, men også militære saker ble relevant. Bl.a. ble det søkelys på sikring av viktige anlegg som lysverk og vannverk, og også at byens borgere skulle beskyttes mot bombeangrep. 28. september 1938 ble Kriseutvalget foreslått i finansutvalget av ordfører Stensaker og deretter formelt vedtatt. Utvalgets medlemmer ble ordfører Stensaker selv, advokat Sundt, forretningsfører Lid og finansrådmann Olsen.⁴³

Ved krigens utbrudd (angrepet på Polen) kom Kriseutvalgets virksomhet til å bli hektisk, og man utarbeidet et mandat for Kriserådet som ble vedtatt den 11. oktober 1939 av formannskapet i Bergen. Her ble de vide fullmaktene til Kriseutvalget fastslått. Kriseutvalgets arbeid ble holdt strengt hemmelig, både fra offentlighet og for utenlandske interesser. Utvalgets møter foregikk bak lukkede dører, og med de vide fullmaktene som var vedtatt. Økland oppsummerte Tim Greves syn på utvalget som "byens sivile "generalstab"" og som et arbeid som var "både godt og viktig."⁴⁴ Imidlertid var det manglende kontrollmuligheter, noe Økland presiserte: "Det demokratisk valgte Formannskapet ga dermed vide fullmakter til et styringsorgan som var opprettet og nedsatt utenfor den demokratiske sfæren og demokratisk kontroll."⁴⁵ Utvalget kom til å holde nesten daglige møter fra 9. april 1940 helt til desember samme år.

3.2. Invasjonen og starten på samarbeidet med tyskerne

Bergen er utfra beliggenhet sterkt knyttet til havet. Skipsfarten var hovedpulsåren i import av varer for produksjon og befolkning.⁴⁶ Byen er omringet av høye fjell og sjøen var hovedkommunikasjonslinje for byen selv om Bergensbanen var opprettet. Bergen hadde ingen landbasert flyplass, kun sjøflyplassen i Sandviken. Etter invasjonen var broer knyttet til jernbanen ødelagt. Dette skyltes både sabotasje og som et resultat av ulike krigshandlinger. Telefon og telegraflinjer fungerte ikke, og den lokale kringkastingen ble tatt ut av synkron drift med Vigra og Oslo-senderne. Nå kunne kringkastingen bare motta og sende lokal informasjon. Bergen ble en isolert by, avskåret fra sentrale myndigheter og med krigshandlinger i omegn. Bergen var som et resultat av invasjonen totalt isolert fram til midten av mai.⁴⁷

Før krigen var arbeidsledigheten høy og stabil gjennom hele 30-tallet. Etter invasjonen flyktet halve befolkningen til de omliggende kommunene.⁴⁸ Tyskerne hadde okkupert Norge, men hadde lite mannskap selv. De hadde raskt et behov for hjelp av nordmenn til ulike arbeidsoppdrag. Det første eksemplet på dette behovet kom allerede et par dager etter krigsutbruddet. Det tyske skipet "Bärenfeld" måtte losses i Bergens havn og de trengte nordmenn til dette. Ordfører Asbjørn Stensaker ga etter for tysk press og dette ble begynnelsen på samarbeidet med okkupanten. Kommunen gikk sammen med

⁴³ Økland 2018: 23

⁴⁴ Økland 2018: 23

⁴⁵ Økland 2018: 24

⁴⁶ Økland 2018: 20

⁴⁷ Økland 2018: 11-12

⁴⁸ Økland 2018: 12-13

organisasjonene for næringslivet og arbeiderne til en felles uttalelse om at arbeidere måtte melde seg på bryggen for lossing. Imidlertid kom ikke dette oppropet til å ha stor virkning på rekruttering til havnen. Den tyske løsningen på denne manglende rekrutteringen ble involvering av norske firmaer. Her skulle arbeidsmengden til havnene finnes, og dette ble dermed løsningen på tyskernes lossingsproblem. Firmaene ble også oppfordret av de lokale norske myndigheter til å påta seg kontrakter for tyskerne. Økland har uttalt at det presset ordfører Stensaker ble utsatt for, og de avgjørelser Kriseutvalget tok før opprettelsen av Produksjonsrådet 23. april, vitner om at "det var viktigere å få produksjonslivet og folk i arbeid igjen, snarere enn hva de gjorde og hvem som var oppdragsgiver."⁴⁹ En befolkning som stod uten arbeid, og med et sterkt behov for arbeid, er med på å forklare avgjørelsene om å normalisere den nye hverdagen.

3.3 Produksjonsrådet

Produksjonslivet i byen stoppet også opp da tyskerne kom. Næringslivet i Bergen gikk raskt til verks med å mestre den nye situasjonen i byen. Norges Banks direktør Sigurd Fougner tok selv initiativ til diskusjon med bankansatte og senere satte han i gang dialog med Kriseutvalget om opprettelsen av et produksjonsråd.⁵⁰ Tanken var at Bergen trengte et mellomledd mellom kapitalen (bankene) og produksjonslivet. Initiativet til opprettelsen av Produksjonsrådet kom altså fra bankenes side, i og med at de ønsket å verne produksjonslivet for tap som følge av invasjonen. For å oppnå dette bestemte bankene seg for å stille kreditt til rådighet for normaliseringen av produksjon, og med en mer langsiktig plan om at eventuelle tap skulle kunne erstattes av staten i ettertid.⁵¹ De samme erstatningsmulighetene skulle også gjelde for bedrifter.

Produksjonsrådet i Bergen ble dermed en respons på den nye hverdagen som følge av invasjonen. 23. april ble Produksjonsrådet opprettet etter diskusjonene og vurderingene av bankene og Kriseutvalget. Fylkesmannen oppnevnte Produksjonsrådet med 6 medlemmer: Wilhelm August Murstad, formann, Sigurd Fougner, Fritz Carl Rieber, Erling Andresen, Ingvar Brynjulf Wedervang og Mons Lid.⁵²

Mandatet til Produksjonsrådet var å avgjøre hvilke bedrifter som skulle kunne fortsette sin virksomhet. Bankene skulle stille med nødvendig kapital til disse bedriftene. Produksjonsrådet hadde også i sine direktiver at de skulle ha en aktiv rolle inn mot bedrifter. De skulle bidra med råd og annen hjelp, bistand med å skaffe råstoffer til produksjonen og eventuelt omlegging av produksjonen. Om nødvendig skulle de også bistå med samkjøring med andre bedrifter og søke eventuelle nye tiltak som kunne skaffe arbeid til arbeidsledige.⁵³ Målet var å holde næringslivet i byen i gang, selv i disse krisetider. Situasjonen skulle for enhver pris normaliseres, selv om det fortsatt var krig på norsk jord.

Dette ble starten på normaliseringsprosessen som Produksjonsrådet stod for i Bergen. Ved opprettelsen av Produksjonsrådet var det en viss grad av uenighet mellom medlemmene i Kriseutvalget og Produksjonsrådet vedrørende mandatet og styringsretten for produksjonsrådet. Finansrådmann Olsen mente at Produksjonsrådet ikke skulle bli

⁴⁹ Økland 2018: 35

⁵⁰ Krog Lund 2010: 50-51

⁵¹ Økland 2018: 37

⁵² Økland 2018: 40-42

⁵³ Økland 2018: 59

ilagt avgjørende myndighet, men at rådet skulle være et rådgivende og et vurderende råd.⁵⁴

I starten hadde ikke Produksjonsrådet kontakt med tyskerne. Dette var det Kriseutvalget som hadde. Kriserådet var sentrale i opprettelsen av kontakt m tyskerne og bedrifter med tanke på arbeidsoppdrag.⁵⁵ I begynnelsen av juni ble dette endret slik at Produksjonsrådet kunne ha direkte kontakt med tyskerne. Imidlertid var det Kriseutvalget som stod for brorparten av kontakten med tyskerne.⁵⁶ Selv om Produksjonsrådet etter hvert kunne ha direkte kontakt med tyskerne ble det påpekt at Produksjonsrådet ikke kunne vedta noe som gjaldt kommunens økonomi eller forvaltning og at de måtte holde seg innenfor sitt arbeids- og kompetanseområde.⁵⁷ Kontakten med resten av landet og Oslo med Administrasjonsrådet ble gjenopprettet i midten av mai. Allerede i midten av juni så kan det se ut til at Produksjonsrådet hadde mindre betydning som administrativ enhet i Bergen. Sentralmakten ved Administrasjonsrådet i Oslo spilte etter dette en stadig større rolle.⁵⁸ Fougner satte selv avslutningsdato for Produksjonsrådet til 31.08.1940.⁵⁹

3.4 Tyskerarbeid og folkeretten

I Bergen oppstod det en folkerettslig situasjon preget av stor usikkerhet. Utenrikspolitikken før krigen var preget av nøytralitetsvern. Denne politikken la ikke føringer til hvordan ulike regioner i Norge skulle forholde seg hvis de ble okkupert av en fremmed makt, og hvilke rettigheter og plikter dette medførte overfor okkupanten. Hvilken del av Haag-konvensjonene og folkeretten skulle man bruke i møte med tyskerne og deres krav? Var Norge i krig eller ikke i april 1940? Og senere, var man fortsatt i krig i juli 1940?

Fra tysk hold ble det argumentert overfor nordmennene at folkeretten var utdatert siden krigføring hadde endret seg enormt siden 1907. Usikkerheten til nordmennene og deres isolasjon ble også fullt utnyttet med at tyskerne argumenterte allerede i mai 1940 for at krigen var over. Tyskerne henviste så til artikkel 52 i Haag-konvensjonen og brukte denne som argumentasjon for å få entreprenører til å arbeide på flyplassen på Voss.⁶⁰

Likevel konkluderte Økland i sin gjennomgang av den folkerettslige situasjonen i Bergen at det er lite grunnlag for å hevde at tyske myndigheter tok i bruk folkeretten slik det passet dem. I norsk historiografi om andre verdenskrig er dette en kontroversiell uttalelse. Den gjeldende oppfatning blant historikerne som har skrevet om tyskerarbeid er at tyskerne misbrukte folkeretten til egen nytte. Uansett er det klart at myndighetene i Bergen ønsket å forholde seg til folkeretten, men at dette medførte store problemer. Usikkerheten rådet. Norske myndigheters rolle og norske firmaers roller var i flux.

3.5 Flyplassbyggingen

⁵⁴ Økland 2018: 48

⁵⁵ Økland 2018: 14

⁵⁶ Økland 2018: 73

⁵⁷ Økland 2018: 64-65

⁵⁸ Økland 2018: 72

⁵⁹ Økland 2018: 58

⁶⁰ Økland 2018: 28-29

Før krigen var Bergen uten landbasert flyplass.⁶¹ Det norske militæret hadde imidlertid påbegynt anleggelsen av flyplass på Bømoe med planer om en enkelt startbane.⁶² Det var viktig for tyskerne å opprette en landbasert flyplass i Bergensregionen og tyskerne ønsket at de lokale entreprenørfirmaene skulle påta seg arbeidet med flyplassen.⁶³ I begynnelsen av mai ble dermed Entreprenørforeningen kontaktet av tyskerne angående bygging av flyplass på Bømoe ved Voss samt reparasjonsarbeid på Bergensbanen. Denne anmodningen ble avslått av entreprenørforeningen.

Christian Stoltz var leder av firmaet A/S Stoltz, Røthing & co under krigsårene. Firmaet var vestlandets største innen sitt felt; større fundamenteringsarbeider, bygging av stein og betongkaier, broer etc.⁶⁴ Under rettsaken etter krigen forklarte Christian Stoltz at flere tyskere var på hans kontor den 7.mai. Tyskerne gikk gjennom arkivet for å finne tegninger som Stoltz skulle ha over tidligere og kommende prosjekter vedr. bygging av forsvarsverk. Stoltz forklarte at han ikke hadde slike tegninger da disse allerede ble brent 9 april for at de ikke skulle komme i tyskeres hender. Tyskerne nærmest beordret Stoltz til å sette i gang igjen og fullføre arbeidene som var påstartet. Stoltz nektet å utføre det som tyskerne krevde. Samme kveld ble han oppsøkt av tyske offiserer i hans eget hjem. Nå ville tyskerne at han skulle påta seg arbeidet på flyplassen på Bømoe. Tyskerne framla trusler, og uttalte at det ville gå noen ille dersom han ikke samarbeidet.⁶⁵

Finansrådmann Einar Olsen fikk etter dette besøk av von Viebahn på hans kontor og tyskeren kom med klager på Stoltz. Tyskeren påstod av Stoltz hadde bedrevet sabotasje, og at han ikke klarte å få til å samarbeide med okkupanten. Olsen oppfattet situasjonen som skremmende og fikk inntrykk av at situasjonen var farlig for Stoltz. Finansrådmann Olsen kalte deretter noen dager senere inn Stoltz til sitt kontor. Stoltz forklarte at han hadde hatt uanmeldt besøk på sitt kontor, tegninger av et pågående prosjekt var borte, og at han hadde hatt en ubehagelig visitt i sitt hjem av 2 tyske offiserer som hadde truet han.⁶⁶ Stoltz uttalte i rettsaken at Olsen ga råd til han på møtet om å opptre mindre steilt og være mer medgjørlig ovenfor tyskerne. Han ville gjøre byen og landet en tjeneste ved dette.⁶⁷

Tyskerne kontaktet rådmannen for teknisk avdeling Sverre Eyde. De informerte om at de vurderte å anlegge flyplass og at det var ønskelig at det ble gjort av norske arbeidere via norske entreprenører. En flyplass ville kunne få stor betydning for byen da den ville fungere som forsvar mot angrep fra luften. Tyskerne påpekte også betydningen av en flyplass for turisme når freden kom. I møte med finansrådmann Einar Olsen så uttalte tyskerne at det ville medføre sanksjoner og straffetiltak dersom arbeidet ikke snart kom i gang.

Etter dette kalte finansrådmannen inn byens entreprenørfirmaer til et møte på hotell Terminus og la fram saken der. Ingeniørene var ukjent med agendaen til møtet i forkant. Til stede på dette møtet i tillegg til Olsen var ordfører Asbjørn Stensaker og rådmann for tekniske avdeling Sverre Eyde samt noen tyskere. Stensaker og Olsen var også medlemmer i Kriseutvalget. Olsen påpekte at arbeidet hadde stor betydning for byen og landet. Hvis det ikke ble utført frivillig ville det bli gjennomført med tvang. Det ble

⁶¹ Økland 2018: 77

⁶² Økland 2018: 88

⁶³ Økland 2018: 81-82

⁶⁴ Økland 2018: 76

⁶⁵ Økland 2018: 92

⁶⁶ Økland 2018: 82

⁶⁷ Økland 2018: 92

understreket alvorret i de tyske truslene og viktigheten av at de påtok seg arbeidet med flyplassen.⁶⁸

Samtidig vurderte kommuneadvokat Sevaldson denne saken opp mot folkeretten. I hans anbefaling datert 11 mai ble det slått fast at en ikke var pliktig til å utføre arbeid som var av krigsviktig karakter, at en ikke var pliktig til å utføre arbeid som setter fienden i stand til å bruke et krigsvåpen den ellers ikke hadde. Anbefalingen ble sendt den 11.5 og mottatt hos finansrådmann Einar Olsen den 15.5. Den ble oversendt derfra den 18.5, og etter dette ble anbefalingen borte. Den var ikke å oppdrive i rettsaken etter krigen.⁶⁹ Firmaene ble ikke gjort kjent med kommuneadvokatens vurdering.⁷⁰ Stoltz hevdet i rettsaken etter krigen at hvis han hadde kjent til denne anbefalingen på dette tidspunkt, så ville de ha handlet annerledes.⁷¹ En stor diskusjon mellom entreprenørene i Stoltz og Bergen kommune gikk nettopp på flyplassarbeidets legitimitet. Kommunen hadde mottatt redegjørelsen fra kommuneadvokaten om at et slikt arbeid kunne oppfattes som landssvik, men valgte å anmode og oppfordre entreprenørene til å bygge flyplassen til tross for dette.

Ingeniør Olvar Liby som på den tiden var formann i Entreprenørforeningen i Bergen kontaktet overrettssakfører Johan Eyde som var juridisk rådgiver for entreprenørene. Eyde vurderte spørsmål om det juridiske i forhold til å ta på seg arbeidsoppdrag for tyskerne generelt, og bygging av flyplass på Bømoen spesielt. Eyde skrev i brevet at etter hans vurdering så ville flyplassbyggingen skje uansett om entreprenørene bidro eller ikke. Han uttrykte at tyskerne kunne eventuelt bruke tvungen arbeidshjelp og dette kunne gi konsekvenser for andre tilfeller av arbeidsoppdrag. Han mente at hvis entreprenørene satte seg på bakbeina så kunne det gi uheldige konsekvenser. Han forklarte også at han hadde konferert med norske myndigheter, men hadde ikke fått noe konkret svar. Han hadde imidlertid inntrykk av at disse vurderingene var riktige. Han uttalte seg også om folkeretten og skrev at folkeretten er vanskelig å fortolke og at en ikke skulle hefte seg med dette.⁷² Johan Eydes redegjøring var datert 14 mai og ankom Liby 15 mai.

Under rettsaken etter krigen ble det gjort en vurdering av skyldspørsmålet i rettsaken. Retten framholdt 3 punkter som måtte ha vært avgjørende for de valg som ble gjort på den tiden. Dette var at det ble framsatt et klart press og trusler fra tyskerne. Den kommunale administrasjonen i Bergen uttrykte en anmodning og samtykke til oppdraget og det tredje punktet var at det forelå en uttalelse av anerkjent jurist som rådet til at arbeidet burde tas.⁷³

Stoltz påtok seg oppdraget og inngikk kontrakt med det tyske Wehrmacht om bygging av flyplass på Bømoen og ble leder for dette arbeidet.⁷⁴ Stoltz begynte med arbeidet på flyplassen mellom den 20-23 mai. Tyskerne endret de opprinnelige planene for flyplassen og det ble et omfattende arbeide. Arbeidets betydning var enormt, med en ramme på ca. 6,1 millioner kroner for oppdraget på Bømoen i samtiden. Etter dette ble det vanskelig for firmaet å komme seg ut av tysk kontroll. Til tider truet tyskerne om bruk av tvungen arbeidskraft om ikke firmaet påtok seg oppgavene det ble tilbudt. En ekspansjon av både arbeidsoppgaver og arbeidsstokken fulgte. I en ramme fram til tidlig høst 1940 var firmaet i gang med 10 prosjekter for tyskerne. Den økonomiske samlede inntekten for

⁶⁸ Økland 2018: 77-78

⁶⁹ Økland 2018: 84-85

⁷⁰ Økland 2018: 78-79

⁷¹ Økland 2018: 85

⁷² Økland 2018: 73-74

⁷³ Økland 2018: 94-95

⁷⁴ Økland 2018: 78

disse 10 prosjektene er beskrevet til 30 millioner kroner. Før krigen var det påtenkt en flyplass på Herdla som en mulig lokalisasjon til ny flyplass i Bergen. Tyskerne ønsket å bygge en flyplass også her og Stoltz deltok på byggingen av denne flyplassen på Herdla, nordvest for Bergen fra slutten av juni 1940.⁷⁵ I oktober 1940 hadde firmaet ikke mindre enn 1500 arbeidere som jobbet for fienden gjennom såkalt tyskerarbeid.⁷⁶

Sæveraas har i sin fremstilling om tyskerarbeid på Vestlandet påpekt en interessant utvikling i Stoltz sin tone i møte med okkupanten. Fra en nektende tone og sterk motvilje mot å påta seg arbeider fra okkupanten, endrer tonen seg til å bli helt annerledes i juni 1940.⁷⁷ Juni var altså en måned med sterk utviding av arbeidet firmaet påtok seg for tyskerne. En sterk kontrast mot tilbakeholdenheten i april hvor firmaet gikk langt for å ikke ha noe med tyskerne og gjøre. Sæveraas spekulerte i om dette skyldes Hitlers invasjon og seier over Frankrike og de konsekvensene denne utvidelsen av stormaktskrigen hadde lokalt i Bergen. Tyskerne var altså kommet for å bli, og norske entreprenører som Stoltz kom derfor pragmatisk til å endre tonen sin for å tilpasse seg den nye hverdagen. I tillegg kom Administrasjonsrådets linje om at "hjulene skulle holdes i gang" til å ha en påvirkningskraft som økte utover våren og sommeren 1940, og som dermed påvirket entreprenørfirmaer og deres holdning overfor tyskerarbeid og okkupanten.

Under Landssvikoppgjøret kom Stoltz, Røthing & co. til å argumentere for at de ble rettslig villedet av kommunen. Som tidligere beskrevet ble det gjort en rettslig vurdering av kommuneadvokat Sevaldson datert 11 mai om flyplassarbeid. Vurderingen kom fram til at å tvinge arbeidere til å bygge flyplass for okkupanten vil være deltagelse i krigsoperasjoner mot fedrelandet. Dermed kan okkupanten ikke tvinge nordmenn etter Haagkonvensjonen paragraf 52 til å utføre dette arbeidet.⁷⁸ Imidlertid ble denne vurderingen aldri lagt fram for entreprenørene. I rettssaken mot firmaet etter krigen ble press både fra norske myndigheter, men også fra tyske brukt som sentrale argumenter for frifinnelse. Økland oppsummerte det slik: "Det kan se ut til at ingeniørene og Stoltz ble presset opp i et hjørne av to parter, okkupasjonsmakt og kommunal forvaltning, uten noen form for rettetmulighet i saken om bygging av flyplass på Bømoen i første omgang."⁷⁹ Dommen ble mild, og firmaet ble bare idømt bøter for den virksomheten som er omtalt tidligere i dette kapitlet.

For ettertiden står det igjen et stort spørsmål om hvorfor firmaet ikke ble dømt strengere for arbeid som hjalp det tyske militæret befeste Norge og Festung Norwegen. Men, som det kom fram i rettssaken mot firmaet, så viste firmaet en bemerkelsesverdig god nasjonal holdning og ble ikke hardt straffet.⁸⁰ Stort arbeid for tyskerne i begynnelsen av krigen hadde altså ikke store konsekvenser for dette store entreprenørfirmaet i landssvikoppgjøret.

⁷⁵ Økland 2018: 88-89

⁷⁶ Krog Lund 2010: 51-52

⁷⁷ Sæveraas 2017: 219

⁷⁸ Økland 2018: 78-9

⁷⁹ Økland 2018: 84

⁸⁰ Sæveraas 2017: 218

Kap. 4. Trondheim

4.1 Trondheim før krigen

Trondheims økonomiske liv var karakterisert av dets integrasjon i det internasjonale handelsnettverket. Byen var bygd opp av import og eksport av varer utenlands. Dette betydde også at byen var sårbar for en eventuell stopp i denne bevegelsen av varer og tjenester. Som en by ved havet hadde båttransport mye å si for tilretteleggingen av denne vareflyten. Kirkhusmo redegjorde for hvordan næringslivet var i Trondheim i

mellomkrigstiden: "...store deler av næringslivet i Trondheim ble rammet av konjunkturedgang i mellomkrigstida. Det gjaldt særlig næringer som sjøfarten, bygg- og anleggsbransjen og jern- og metallindustrien. Gode år med vekst og framgang ble avløst av år med sviktende etterspørsel, prisfall, som igjen førte til innskrenket produksjon."⁸¹ Det ble bedre konjunkturer fra 1931-32 og utover. "Skipsfarten, treforedlingsindustrien og jern- og metallindustrien hadde først fått merke problemene, og nå var disse næringene som også fikk merke oppgangen."⁸² Kirkhusmo beskrev videre hvordan, sett under ett, mellomkrigstiden ikke var en krisetid, ved at reallønningene steg for alle med unntak av året 1933. Velferdsgoder, boligforholdene og helsestellet ble forbedret for mange. Men, Kirkhusmo presiserte, den økonomiske framgangen var ujevnt fordelt.

Kirkhusmo beskrev bygg- og anleggsbransjen som en av de to store vekstbransjer innenfor sysselsetting på 30-årene. Trondheim kommune var involvert i veksten til byggefirmaene gjennom økte kommunale investeringer i næringslivet. Ved ordførervalget i Trondheim i 1935 ble Arbeiderpartiet med Ivar Skjånes valgt etter en hektisk avslutning. Kommunen hadde etter gjeldsoppgjøret og sammen med stigende skatteinntekter nå muligheten til å føre en mer aktiv kommunepolitikk. Og det er nettopp dette Kirkhusmo sa at Skjånes hadde vilje til. Visjonen var å få opp sysselsettingen og få i gang igjen arbeidslivet. Dette skulle gjøres gjennom samarbeid mellom privat og offentlig sektor, representert av næringslivet og kommunen.⁸³ Byggebransjen var den bransjen denne nye politikken ble rettet mot først, hvor statlige subsidier og aksjeoppkjøp gjorde seg gjeldende. Kommunens fokus på infrastruktur og garantier av lån ble også en del av denne politikken.

Denne tiden har blitt karakterisert av Kirkhusmo i sin Trondheimshistorie som en tid med aktiv kommunepolitikk med lavere terskel for offentlige investeringer i Trondheim.⁸⁴ Kirkhusmo oppsummerte også utviklingen i kommunens politikk på følgende måte: "Det er vår påstand at Arbeiderpartistyrete fra 1935 til 1940 markerte et skille i forholdet mellom kommunen og næringslivet i byen. Ved sin støtte til enkeltbedrifter og ulike tiltak som la forholdene til rette for næringslivet, men kanskje aller mest gjennom investeringer i egen aktivitet og egne bedrifter, var kommunen igjen blitt en motor i arbeidslivet i byen etter mange års stillstand."⁸⁵

4.2 Invasjonen

De raske seirene til Wehrmacht før den norske invasjonen, de såkalte lynkrigene (blitzkrieg), bidro til å skape et bilde av en uovervinnelig hær. I Vest-Europa var frykten for Luftwaffe enorm. Bombetokt rammet storbyene og i samtiden fantes det en sterk overbevisning om at det tyske flyvåpenet var ekstremt utviklet og uovervinnelig. De tyske krigshandlingene førte til en kollektiv redsel for å oppholde seg i de større byene, og denne redselen ble bare gjort sterkere etter hvert som krigen nærmet seg Norge. Lagmannsretten beskrev følgende detaljer av okkupasjonen av Trondheim. Den 9 april ble tropper landsatt fra skip kl. 04 om natten. Ved 9-tiden forsøkte det første transportfly å lande på Værnes. Dette ble forhindret av flyvåpenets styrke og 5.divisjonens befalsskole. Tyske slagskip kom til Muruvik i kort avstand fra Værnes. Befalsskolen ble beordret bort og det var kun flyverne tilbake. Den 12 april landet det første tyske flyet, et Ju 52 på Værnes. 13 og 14 april ble de norske flymilitære dimittert fra Værnes.

⁸¹ Kirkhusmo 1997: 137

⁸² Kirkhusmo 1997: 210

⁸³ Kirkhusmo 1997: 207-208

⁸⁴ Kirkhusmo 1997: 207-09

⁸⁵ Kirkhusmo 1997: 2009

Værnes var ubetydelig utbygget, startbanene var kun av gressbevakst grunn. På Lade var det ikke opparbeidet flyplass i det hele tatt.⁸⁶

Mange byer i Norge ble utsatt for krigshandlinger og terrorbombing. Trondheims politikere var redd for at noe lignende kunne skje der. Store deler av byens befolkning flyktet like etter invasjonen, og man var ikke bare redd for tysk bombing, men også alliert bombing. Christophersen påpekte at det var en del områder rundt Trondheim som i tiden før 24. april ble utsatt for engelsk bombing, og at dette skapte stor frykt i lokalbefolkningen, og bombing eskalerte etter den 25. april.⁸⁷ Flyplassen på Sola ble bombet mer kraftig enn Værnes av engelske bombere. Mye av dette kan forklares med den geografiske posisjonen Sola har, som mye nærmere den britiske kysten enn Trondheim og Værnes. Etter de britiske angrepene mot Værnes og Trondheim den 25 og 28. april, så ble det førsteside oppslag i Adresseavisa. Dette viser hvor sjokkerende bombing var.

Det var flere militære hendelser enn bombing som påvirket Trondheim etter 9. april. Økonomisk medførte den allierte blokaden av fastlands-Norge under andre verdenskrig til en gigantisk stopp i byens originale næringsvirksomhet. Den allierte blokaden samt krigen til sjøs gjorde normal handel umulig. Tysk kontroll over produksjon, eksport og import, førte til en total ny situasjon for denne fredsvante byen. For Trondheims innbyggere betydde dette at bankene i byen, produksjonslivet og arbeidsmassene ble kontrollert av tyskerne. Byens økonomiske liv var nå totalt i tyske hender. I Oslo vendte handelseliten seg tidlig i 1940 mot det nye stortyske rike som et nytt marked. Trondheim fulgte også et slikt mønster.

4.3 Sentralkomiteen for Trondheim og Fylket

Invasjonen 9. april 1940 og okkupasjonen av byen førte til store konsekvenser for det økonomiske liv og det øvrige samfunnsliv. Byen stod overfor et sammenbrudd av dets økonomiske liv, og den frie form for virksomhet kunne ikke lenger opprettholdes. Det var en frykt for at kontroll over byen kunne glippe ut av de regulære organer.

Kirkhusmo beskrev at allerede 12. april tok Trøndelag Industriforening initiativet for opprettelsen av et "næringsråd".⁸⁸ Invasjonen hadde ført til store rekvisisjoner av ulikt materiell til tyskerne og økonomisk stans. Utfordringen var nå hvordan norske myndigheter skulle beskytte befolkningens rettigheter og eiendom, samt å holde arbeidslivet og hjulene i gang. Hvordan kunne myndighetene normalisere hverdagen for sivilbefolkningen i Trondheim og fylket?

Fra rettsdokumentene refererte Mathiesen fra Skjånes sine notater fra denne tiden. Skjånes fryktet for at tyskerne ville ta ledelsen spesielt i produksjon, handel og transport. Han mente de måtte instruere et organ for å koordinere alle sivilbefolkningens interesser og ivareta disse ovenfor den tyske kommando. Skjånes hadde en samtale med formannen i Trøndelag Industriforbund, direktør Ingemann Torp lørdag 13.4. Torp beskrev at tyskerne besatte Nobø fabrikk, og at de under våpentrusler fikk levert ut viktige dokumenter vedr. kapasitet, produksjon etc. fra fabrikken. Skjånes fikk også informasjon om at tyskerne også hadde gått gjennom store deler av Trondheims

⁸⁶ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 9, Frostatings lagmannsrett, 21.12.50: 60

⁸⁷ Christophersen 1993: 145-160

⁸⁸ Kirkhusmo 2016: 47

mekaniske verksted og fått omfattende opplysninger om situasjonen der.⁸⁹ Dette bekreftet Skjånes sin frykt for tysk dominans.

Det var så etter diskusjon med representanter for både industri og bankvesen at ordfører Ivar Skjånes og fylkesmann Odd Klingenberg tok valget om opprettelsen av Centralkomiteen. Centralkomiteen ble opprettelsen av et organ med ekstraordinære myndigheter til å fatte beslutninger. Det var den nye hverdagen Centralkomiteen var opprettet for å forsøke å forbedre, selv om komiteen også kom til å bidra på militære felter for tyskerne. Centralkomiteen ble gitt oppdrag å "organisere næringslivet i fylket og byen under de nudværende vanskelige forhold."⁹⁰ Dette organet skulle "holde hjulene i gang" og sørge for at skadevirkningene av krigen ble så minimale som mulig. Rasjoneringsbestemmelser og inngrep i arbeidsmarkedet ble så de direkte følgene av opprettelsen, begge med hensikt å sikre tilgang på mat og arbeid for Trondheimsborgerne. I likhet med Administrasjonsrådet så oppstod Centralkomiteen som er midlertidig løsning som kunne fungere som et forvaltningsorgan for det okkuperte området.

15. april ble Centralkomiteen oppnevnt av fylkesmann Odd Klingenberg og ordfører Ivar Skjånes. Komiteen ble gitt et budsjett på 5000 kroner og det ble anskaffet en sekretær. Det ble oppnevnt en rekke underkomiteer, hvor eksperter innen feltet ble gjort ansvarlig for den daglige virksomhet i disse kaotiske tider under starten av okkupasjonen. For ettertiden er det Centralkomiteens protokoll over møtene som ble avholdt som er den fremste og nærmeste primærkilde til hva Centralkomiteen foretok seg.

I det følgende vil jeg presentere nærmere de sentrale medlemmene: Ivar Skjånes, Johan Cappelen og Andreas Claussen som ble formann i Centralkomiteen. Ivar Skjånes var ordfører både før og etter okkupasjonen for Arbeiderpartiet i Trondheim. Han ble avsatt som ordfører av tyskerne på høsten 1940 og erstattet av en NS-ordfører. Han var motstandsmann, og ble fengslet 2 ganger under krigen av okkupasjonsmakten. Han var medlem av Trondheim bystyre både før og etter krigen, samt at han ble Fylkesmann i Sør-Trøndelag i perioden 1948-58. Som ordfører og en av de fremste politikerne i Trondheim var han med på både opprettelsen av Centralkomiteen og dets daglige oppgaver. Skjånes kan kanskje ses på som den viktigste representant for norske myndigheter i april 1940, en periode hvor Trondheim og Trøndelag var isolert, og alvorlige avgjørelser måtte tas i møte med okkupanten. Johan Cappelen var utdannet jurist og høyesterettsadvokat. Han drev egen praksis i Trondheim, men var også aktiv politisk. I perioden 1931-34 var han ordfører i Trondheim for det tidligere partiet Frisinnede Venstre. Han var altså en rettslig ekspert med praksis som dommerfullmektig, samt en av byens ledende politiske skikkelser før krigen. Grunnet fylkesmann Klingenberg's dårlige helse ble han innsatt som konstituert fylkesmann etter invasjonen. I likhet med Skjånes ble også han avsatt av tyskerne fra sin rolle i Centralkomiteen og som Fylkesmann. Parallellt til Skjånes er mange, og også han ble fengslet under krigen. Etter krigen ble han justisminister for Gerhardsens samlingsregjering og også gjeninnsatt som Fylkesmann, en rolle han satt i til sin død i 1947. Andreas Claussen var advokat, riksmeklingsmann ved krigsutbruddet og formann av Centralkomiteen. Han var dommerfullmektig og høyesterettsadvokat, og ansett som en av mellomkrigstidens fremste norske advokater. Som politiker var han aktiv i Venstre, og både før og etter krigen var han medlem av Trondheim bystyre, men ikke ved krigens utbrudd. Ulik Cappelen og Skjånes ble han ikke avsatt høsten 1940. Han fortsatte i motstandsarbeid, men ble arrestert av okkupanten i 1942 og satt de resterende årene av krigen i fengsel.

⁸⁹ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 7, Til Statsadvokaten fra politiet v Bjarne Mathiesen, 18.3.49: 2

⁹⁰ Vidar Eng 2010: Flyplassene i Trøndelag og norske myndigheter

Claussen hadde også en rekke verv i det lokale næringslivet. For flyplassenes del må det poengteres at Claussen var styreformann i A/S Trondhjems Cementstøberi & Entreprenørforretning, et firma som deltok i flyplassbyggingen og salg av flyrammer til tyske militære myndigheter. Etter krigen fikk han i likhet med Skjånes også St. Olavs orden. For de 3 fikk deres atferd under krigens første måneder ingen rettslige konsekvenser. Snarere tvert imot ble de møtt med forfremmelse og mer prestisje i etterkant.

Det var planlagt at Centralkomiteen skulle fungere som en formidler mellom tyskerne og enkelte enheter av byens liv.⁹¹ I de nesten daglige møtene med den tyske okkupasjonsmakten ble militære leveranser, rekvisisjoner, transport, krigsfanger og prisfastsettelse viktige diskusjonstema. På noen områder kunne ikke beslutninger tas uten direkte kontakt med okkupanten. I disse situasjonene var det en stedfortreder for den tyske overkommando til stede i Centralkomiteen. Regelmessig var det dr. Theodor Sonneman, Konsul Nolda eller kommandant Weiss som var til stede. På dager med viktige beslutninger som 24. april var også flere militære og høyere rangerte personer til stede på møtene med Centralkomiteen.

Mathiesen har i rettsdokumentene beskrevet at Centralkomiteens bestemmelser ble stort sett fulgt av befolkningen. Det ble ansett som nødvendig og nødvendig i starten av krigen.⁹² Etter hvert ble forbindelsen mellom Oslo og Trondheim på nytt opprettet. Centralkomiteens virkemåte og kompetanse ble dermed begrenset. Den 10.7 var det derfor et møte med Finansutvalget og Centralkomiteen. Det ble utarbeidet en ny forretningsorden som ble godkjent i Formannskapet den 11.7.⁹³ Centralkomiteen ble opphevet sommeren 41 av den nye Fylkesmannen. Arbeidet fortsatte i ny komite: Det økonomiske formidlingskontor for Sør-Trøndelag fylke. Overrettssaksfører Skirstad, tidligere sekretær i Centralkomiteen ble ny ansvarshavende i den nye komiteen. Til slutt ble denne komiteen avvirket sommeren 42.⁹⁴

4.4 Flyplassene i Trondheim

For tyskerne var Trondheim en viktig by å kontrollere. Ikke bare var den en av Norges storbyer, men den var også strategisk nødvendig som et knutepunkt både mot Sverige, nordover og til sjøs. Før utbruddet av krigen hadde Trondheim ingen fast flyplass, i den forstand at det fantes utbygde rullebaner som var i bruk. Flyene som tok turen til Trondheim kunne benytte seg av sjøen om de var sjøfly, lande på isen når den var tykk nok, og ellers benytte seg av grasbakken på Værnes. Christophersen beskrev at "det ikke fantes skikkelige flyplasser mellom Sola ved Stavanger og Værnes, og heller ikke nordover."⁹⁵ Bryne uttalte: "Før april 1940 fantes det ingen flyplasser mellom Sola og Værnes. Værnes kunne knapt kalles flyplass, slik vi forstår ordet. Rullebanen var grasbakke, som i teleløsninga minnet mer om myr."⁹⁶ Den bløte flybanen på Værnes var dermed en stor utfordring. Store tunge bombefly av typen Ju 87 (Stuka) holdt på å gå

⁹¹ https://www.flickr.com/photos/trondheim_byarkiv/3403448203/in/photostream/ Adresseavisa 19.04.1940 s.3. Lest 1.12.2019

⁹² L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 7, Til Statsadvokaten fra politiet v Bjarne Mathiesen, 18.3.49: 5

⁹³ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 7, Til Statsadvokaten fra politiet v Bjarne Mathiesen, 18.3.49: 3

⁹⁴ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 7, Til Statsadvokaten fra politiet v Bjarne Mathiesen, 18.3.49: 4

⁹⁵ Christophersen 1993: 132

⁹⁶ Bryne 2013: 153

gjennom isen på Jonsvannet, og den bløte myra på Værnes var ikke brukbar for denne typen fly. I tillegg var forsyningsproblemer knyttet til drivstoff et stort problem for tyskerne i dagene som fulgte direkte etter 9. april. Drivstoff kunne sendes til Trondheim med fly fra Tyskland, men en velfungerende flyplass krevde store lokale ressurser for å opprettes.

Tyskerne kom alltid til å prioritere å vinne krigen, og for å realisere dette var flyplasser en ytterst nødvendig militær infrastruktur. Værnes flyplass ble derfor et av de viktigste stedene for det tyske militæret å kontrollere. Christophersen beskrev hvor viktig flyplassene var i Operasjon Weserübung (det tyske angrepet på Norge), og da tyskerne fant ut de store manglene med flyplassen så kom det til å bli veldig vanskelig for dem å utføre angrepet på Norge etter planen. Det var dermed av stor betydning å få til en fungerende flyplass som Luftwaffe kunne anvende i kampen i nord.

4.5 Første henvendelse av tyskerne

Ifølge rettsdokumentene fra Centralbyggsaka så kom den første henvendelsen vedrørende flyplassbyggingen fra den tyske kommandant oberst Weiss til ordfører Skjånes 11 april 1940. Det ble uttrykt behov for 150-200 menn til å etablere flyplass mellom Lade og Leangen. De hadde funnet ut at dette arealet passet til en flyplass. Skjånes ga et klart avslag på dette og forklarte tyskeren at det var arbeidskontoret som håndterte arbeidsformidling. Den samme dagen, den 11 april henvende tyskerne seg til Trondheim Arbeidsformidlingskontor ved bestyrer Olaf Sæter. Bestyreren ga beskjed på venterommet om at tyskerne trengte folk og at de kunne møte på jernbanestasjonen kl. 14 samme dag. Det møtte 11 personer, og disse ble satt til arbeid på Lade med å spre gjødselhauger.⁹⁷

Den neste henvendelsen fra tyskerne som gjelder arbeidere til flyplassene kom den 18 april. Teknisk rådmann Ræder ble kontaktet av dr. Sonnemann denne dagen med forespørsel om kommunen kunne overta arbeidet med planeringen. Ræder avsto at kommunen kunne påta seg dette. Sonnemann spurte da om entreprenører som de kunne kontakte. Ræder informerte om de 3 entreprenørforretningene som på den tiden var i Trondheim: A/S Trondhjems Cementstøberi & Entreprenørforretning, A/S Betongbygg og A/S Jernbeton.⁹⁸ Ræder fikk da beskjed om å innkalle disse til møte kl. 12 samme dag på Hotel Phoenix. Ræder møtte Christensen (Cementstøperiet), Larsen (Jernbeton) og Stiegler (Betongbygg) utenfor Hotel Phoenix og redegjorde for tyskernes forespørsel før møtet.⁹⁹ Ifølge domsavsigelsen i Frostatings lagmannsrett antok retten at henvendelsen om arbeidere til flyplassene ikke på det tidspunkt var forelagt Centralkomiteen eller fylkesmannen. Retten fant det bevist at entreprenørforretningen hadde inntrykk av at dette var godtatt fra myndighetenes side, og at de gikk utfra at Ræder opptrådte på vegne av myndighetene.¹⁰⁰

I dette møtet den 18.4 redegjorde Lemkehr for de tyske byggeplanene for flyplassene på Lade og Værnes. Lemkehr påla de 3 entreprenørfirmaene dette arbeidet selv om de kom med innvendinger. Lemkehr uttalte at hvis de nektet ville det bli anvendt andre midler. Ræder uttalte at de ikke kunne utføre dette arbeidet godvillig, og at de anså seg som tvunget til dette. Von Tempsky uttalte da: «wollen Sie es nicht freiwillig mussen wir Sie

⁹⁷ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 9, Frostatings lagmannsrett, 21.12.50: 63-64

⁹⁸ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 9, Frostatings lagmannsrett, 21.12.50: 64

⁹⁹ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 7, Til Statsadvokaten fra politiet v Bjarne Mathiesen, 18.3.49: 6

¹⁰⁰ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 9, Frostatings lagmannsrett, 21.12.50: 65-66

zvingen»¹⁰¹ Ræder sa at han kunne fremme anmodningen formelt overfor Centralkomiteen. Det ble ingen avgjørelse på dette møtet vedrørende Centralkomiteen, men entreprenørene ble pålagt å lage forslag til avertissement etter arbeidsfolk og å sjekke om det kunne fremskaffes diverse arbeidsredskap. Det ble så avtalte nytt møte med tyskerne på Ræders kontor samme ettermiddag.¹⁰²

Det ble så gjennomført et nytt møte hos Ræder kl. 17 samme dag den 18.4. Imidlertid så møtte ingen tyskere på dette møtet. Det ble diskutert utkast til avertissement og det ble tatt diverse telefoner til jernvarehandlere vedrørende arbeidsredskaper. Fram til da hadde det ikke vært noen deltagelse av ordfører, fylkesmann eller Centralkomiteen. Christensen hevdet at Ræder ringte fylkesmann Cappelen med forespørsel om de skulle sabotere saken. Ræder hevdet at Cappelen sa at «de skulle stå til tjeneste». Det har vært uklarhet senere om denne samtalen.¹⁰³ I Cappelens brev til Centralkomiteen datert 12.6.40 benektet han at en slik samtale fant sted. Han hevdet at Ræder kjente til hans innstilling om at slikt arbeid ikke skulle utføres uten at det var absolutt tvingende nødvendig. Cappelen benektet på nytt at den samtalen skulle ha skjedd i et brev til Ræder datert 13.6.40. Cappelen hevdet at det ikke ville ha vært naturlig for rådmannen på eget initiativ å kontakte fylkesmannen siden han nettopp hadde overtatt som fylkesmann. Cappelen hevdet det var et forsøk fra Christiansen fra Cementstøperiet på å skyve fra seg ansvaret over at de påtok seg dette arbeidet. Ræder hadde sagt til Cappelen på telefon at han ikke husket en slik telefonsamtale, men etter at Christiansen og Larsen hadde gått hardt på Ræder så syntes han å erindre en slik samtale, men ikke innholdet i samtalen.¹⁰⁴ Frostatings lagmannsrett redegjorde for at de tiltalte mente at Ræder uttalte at etter hans mening var det uomgjengelig nødvendig å overta arbeidet, men at han ønsket å spørre Cappelen om råd. De tiltalte hevdet at Ræder snakket med Cappelen og at Cappelen var enig og at Cappelen benektet at arbeidet skulle saboteres. Ræder har altså en avvikende forklaring vedrørende denne påståtte telefonsamtalen med Cappelen. Lagmannsretten fant det ikke bevist at det hadde vært en slik telefonsamtale med Cappelen.¹⁰⁵

Den 19.4 ble det satt inn avertissement i avisene uten at entreprenørene visste om det. Annonsen var endret fra det som hadde blitt utarbeidet dagen før. Det var et opprop til arbeidsvillige med informasjon om at det tyske kommandantskap skulle utføre en del arbeid ved Lade og andre steder. Arbeidsvillige ble bedt om å møte hos de 3 entreprenørene eller direkte på arbeidsplassen fredag 19.4 kl. 09.30. Det ble bedt om at hver enkelt kunne ta med seg verktøy. Annonsen var underskrevet av Det tyske kommandantskapet i Trondheim.¹⁰⁶

Det første oppmøte på Lade var fredag 19 april med befaring. De 3 entreprenørfirmaene møtte opp med Christensen, Stiegler og Larssen. De hadde også i tillegg med seg to ingeniører, Rønning og Noodt. Ræder deltok sammen med stadsingeniør Thesen og herredsingeniør Ystad i tillegg til oppmålingssjef Wedø. I tillegg møtte flere tyskere opp, bl.a. Lemkehr og Tempisky. Entreprenørene forsøkte å vri seg unna oppdraget, men Tempisky truet med at de ville bli skutt hvis de ikke påtok seg oppdraget. De tiltalte i

¹⁰¹ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 7, Til Statsadvokaten fra politiet v Bjarne Mathiesen, 18.3.49: 6

¹⁰² L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 9, Frostatings lagmannsrett, 21.12.50: 65

¹⁰³ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 7, Til Statsadvokaten fra politiet v Bjarne Mathiesen, 18.3.49: 6

¹⁰⁴ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 7, Til Statsadvokaten fra politiet v Bjarne Mathiesen, 18.3.49: 7

¹⁰⁵ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 9, Frostatings lagmannsrett, 21.12.50: 66

¹⁰⁶ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 7, Til Statsadvokaten fra politiet v Bjarne Mathiesen, 18.3.49: 9-10

Centralbyggsaka hevdet at Ræder ga inntrykk av at de skulle påta seg arbeidet. Kommunens ingeniørvesen hadde på forhånd fått beskjed fra Ræder om å ha med seg utstyr. De påbegynte nivåeringsarbeidet på Lade samme dag. Ifølge Lagmannsretten ble arbeidet på Lade påbegynt 20 april med en begrenset arbeidsstokk. Etter tyskernes pålegg ble arbeiderne overført til Værnes fra 21.april med i høyden 50 mann.¹⁰⁷

Den 23.4 ble det satt inn en ny annonse i avisene. Det ble der forklart at de 3 entreprenørfirmaene skulle utføre større planeringsarbeid og at de trengte en større arbeidsstyrke. Arbeidsvillige skulle melde seg til disse 3 firmaene. Mathiesen antydte i sin rapport at denne annonsen måtte ha bli satt inn av entreprenørene på eget initiativ fordi de hadde for få folk.¹⁰⁸ Frostating Lagmannsrett mente imidlertid at annonsen antas innrykket av tyskerne. Retten fant det ikke bevist at dette var satt inn av entreprenørene.¹⁰⁹

4.6 Startet entreprenørene på Lade tidligere enn 19 april?

I rettsdokumentene ble det stilt spørsmål ved om entreprenørene hadde startet arbeidet på Lade tidligere enn 19 april og med det å antyde en mer frivillighet i å påta seg arbeidet på flyplassene. I Bjarne Mathiesens rapport til politiet datert 18.3.49 så redegjorde han for noen tegn som kunne tyde på at de 3 entreprenørfirmaene hadde begynt arbeidet på Lade før Ræder tok kontakt den 18.4. I anledning industriarbeidertrygden har Christiansen den 31.5.40 oppgitt at oppstarten av arbeidet var den 15.4. Videre forklarte Mathiesen at under etterforskningen så hevdet konstabel Tangen å ha sett en lønningsliste for 17-24.4 på Centralbyggs kontor. Denne listen var ikke å finne noen dager etterpå. Etterforsker Albertsen ved Inntrøndelag politikammer skulle også ha nevnt at det skulle ha kommet anleggsmateriell til Værnes allerede 15.4. Dette ble ikke bekreftet og var ikke et sikkert grunnlag.¹¹⁰

I rettsdokumentene er det utskrift av diverse avhør av vitner. B.Thingstad skrev en rapport til politimesteren i Trondheim og Strinda datert 6.10.50 med flere avhør. Her er det flere vitneavhør som indikerer at entreprenørfirmaene beordret noen ansatte til Lade tidligere enn dette. Noen var arbeidsledige som møtte opp på Lade frivillig eller etter beskjed fra Arbeidskontoret. Dette gjelder f.eks. vitneavhørene fra Stellander, T. Moe, P. Moe, Sande, Svendsen og Ødegaard. Andre vitneavhør beskrev at de ble beordret dit av entreprenørfirmaene. Martin Gimse vitnet på at han ble beordret av arbeidsformann Steen ved Jernbeton til arbeid på Lade, senere Værnes. Han vitnet på det antageligvis skjedde 14.4. Olaf Kregnes jobbet som forskalings snekker i Jernbeton og vitnet på at han ble beordret til Lade av Jernbeton lørdag 13.4 og videre til Værnes søndag 14.4.¹¹¹ B.Thingstad skrev også en rapport til politimesteren i Trondheim og Strinda datert 25.10.50 med flere avhør. Knut Hansen var arbeidsformann i Jernbeton. Han vitnet på at han tirsdag 16 april kl. 10 fikk beskjed fra Egil Larssen om å møte opp til arbeid på Lade. Han arbeidet der fram til lørdag 27.4. Han fikk da beskjed om at han søndag 28.4 skulle møte opp på Værnes. Edvard Olsson var i fast arbeid på Jernbeton. Han vitnet på at han ble beordret til arbeid på Lade og at han tror det var 15 eller 16 april. Han forklarte at

¹⁰⁷ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 9, Frostatings lagmannsrett, 21.12.50: 66-67

¹⁰⁸ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 7, Til Statsadvokaten fra politiet v Bjarne Mathiesen, 18.3.49: 10

¹⁰⁹ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 9, Frostatings lagmannsrett, 21.12.50: 68

¹¹⁰ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 7, Til Statsadvokaten fra politiet v Bjarne Mathiesen, 18.3.49: 19

¹¹¹ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 7, Rapport til politimesteren i Trondheim og Strinda fra B. Thingstad, 6.10.50.

det var da allerede noen arbeidere der som drev med planeringsarbeid. Ludvig M. Meyer Larsen jobbet på Jernbeton. Han evakuerte familien sin den 10.4. Han møtte på jobb 12 eller 13.4, og fikk da beskjed av Larsen om arbeid på Lade. Han vegret seg og unnlot å møte fram til 23.4.¹¹²

Oversiktsrapporten fra Per Tangen til Politimesteren i Trondheim datert 22.10.46 beskriver nevnte Mathiesens innspill. Innmelding til Industriarbeidertrygden fra Christensen datert 31.5.40 sier at arbeidet påbegynte 15.4. Bokholder Aksdahl hadde vist Per Tangen lønningslister for 17.4-24.4 De fant ikke denne lønningslisten senere. Etterforsker Albertsen fra Inntrøndelag politikammer hadde fått opplyst av en stasjonsbetjent på Hell stasjon at det skulle ha ankommet anleggsmateriell og redskaper rundt 15.4. Senere er det dokumentert at første inngåtte fraktbeløp er datert 25.4 og at stasjonsmesteren hadde sagt at transportene hadde foregått en del tidligere.¹¹³ Tangen beskrev videre at de første arbeidene var grunn og planeringsarbeid ledet av tyskerne. Entreprenørfirmaene hadde ingeniører til stede for å lede arbeidsstokken, men selve arbeidet ble ledet av tyskerne.¹¹⁴

I rettsdokumentene finnes det også et brev til Statsadvokaten for Landssviksaker av Kaare J. Tapper datert 6.4.49. Han beskriver der at første kontakt med entreprenørene var 18.4. Om påstanden om lønningsliste fra 17.4 så påpekte han at dette var lønningsliste for hele uka, dvs. fra 17.4, men at arbeidet ikke hadde pågått hele uken.¹¹⁵ Lagmannsretten har hatt disse dokumentene tilgjengelige, men retten fant det ikke bevist at entreprenørene hadde arbeidet på Lade 19 april eller tidligere.¹¹⁶

4.7 Sentralkomiteen blir involvert.

Flyplassene var som tidligere beskrevet svært dårlig utrustet for å kunne ta imot de tunge tyske flyene som trengtes til krigshandlingene. Dette ble svært tydelig etter at Erhard Milch ankom Værnes 23. april. Milch var en av Görings nærmeste underordnede i Luftwaffe, og han ble utnevnt som tysk generalfeltmarskalk sommeren 1940. Under det tyske angrepet på Norge var han fortsatt general og kommanderte det tyske flyvåpenets angrep på Norge. Milch ankom den 23. april som en del av hans inspeksjon av norske flyplasser. Flyene på Jonsvannet var da på vei gjennom isen, altså var Jonsvannet på vei til å bli ubrukelig som flyplass. I sin dagbok noterte Milch seg også at Værnes flyplass ved hans ankomst var så mangelfull at det var vanskelig å opprettholde drift ved dagtid.¹¹⁷ Rullebanen på Værnes var så våt at landingshjulene sank i den bløte bakken. Offiserene ble kommandert å fikse problemene på Værnes snarest mulig. Milch oppdaget et sagbruk i nærheten og fikk da ideen om å bygge rullebaner av tre. Dette ga etter hvert støtet til en hel industri som bygde flyrammer til flyplassene.¹¹⁸ Han ga ordre om at

¹¹² L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 7, Rapport til politimesteren i Trondheim og Strinda av B. Thingstad, 25.10.50.

¹¹³ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 9, Oversiktsrapport fra Per Tangen til Politimesteren i Trondheim, 22.10.46: 7

¹¹⁴ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 9, Oversiktsrapport fra Per Tangen til Politimesteren i Trondheim, 22.10.46: 10

¹¹⁵ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 7, Til Statsadvokaten for Landssviksaker fra Kaare J. Tapper, 6.4.49:1-2

¹¹⁶ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 9, Frostatings lagmannsrett, 21.12.50: 79

¹¹⁷ Christophersen 1993: 132

¹¹⁸ Ellingsen 1993: 27

rullebanen øyeblikkelig skulle utbedres med trerammer fylt med sand.¹¹⁹ Flyplassen måtte altså bygges ut først for å tilfredsstillte tyskernes bruk av den.

Den 24.april henvendte derfor tyskerne seg igjen til Ræder med krav om flere menn til flyplassene. Arbeidet var allerede i full sving, men de trengte flere folk. Ræder fikk frist på en time til å få til et møte med Sentralkomiteen. Protokollen for Sentralkomiteen onsdag 24.4 sak 93, beskriver at Ræder framla for Sentralkomiteen at den tyske overkommando krevde flere folk til arbeid på flyplassene. Møtet foregikk på hotell Phoenix kl. 12 den 24 april.¹²⁰ På møtet deltok Woytasch, (muligens Kitzinger), Claussen, Cappelen, Skjaanes, Klingenberg og Ræder. Tyskerne truet med at det samme som hadde skjedd på Åndalsnes og Namsos kunne skje i Trondheim. De krevde 500 menn, økende til 2000 menn til flyplassbyggingen.¹²¹

Engh beskrev at nordmennene på møtet den 24. april gjorde innvendinger mot tvangsarbeid med bakgrunn i folkeretten.¹²² Tyskerne svarte at de ville ha en fredelig ordening og at det var en oppfordring om å skaffe arbeiderne, men at de måtte ha de straks. Det kommer fram i protokollen at tyskerne truet med tvangsutskrivning av vernepliktige om de ikke fikk de arbeiderne de trengte. Fra tysk side var det ikke ønskelig med tvangsutskrivning av arbeidere ut ifra en pragmatisk vurdering om at tvangsarbeidere presterte dårligere. Men arbeidere måtte de ha uansett. For tyskerne var den militære situasjonen viktigere enn å ha et godt forhold til hva de anså som et germansk broderfolk.

Sentralkomiteen ba om en garanti at flyplassen på Værnes ikke skulle brukes mot nordmenn. Tyskerne svarte at Værnes flyplass skulle brukes mot engelskmennene og ikke nordmenn. Siden regjeringen var på flukt og kommunikasjonen var avskåret, måtte Sentralkomiteen ta valg uten å ha noen å rådføre seg med. Fokuset for Sentralkomiteen ble derfor rettet mot de nordmennene de hadde ansvar for i Trondheim, og å holde disse utenfor tvangsarbeid.

Sentralkomiteen bøyd seg etter hvert for tyskernes krav og de drøftet ordlyden på oppropet. Arbeidsdirektoratets bestyrer Sæter kom også til møtet. Arbeidskontoret skulle henvise arbeidere til arbeid på flyplassene.¹²³ Sæter fikk med seg en kunngjøring som ble brukt i utsendte brev til arbeidssøkende. Denne kunngjøringen var i stor grad samsvarende med den første kunngjøringen som ble opplest i kringkastingen påfølgende dag.¹²⁴ Det var en oppfattelse av at det var uheldig om Sentralkomiteen eller offentlig myndighet skulle ta på seg dette arbeidet. De mente det var viktig at ikke et offentlig organ stod bak oppfordringen fordi dette kunne misforståes av befolkningen og utnyttes av tyskerne. Derav var det viktig at ordlyden inneholdt «den tyske overkommando forlanger...»¹²⁵

Sentralkomiteen ba samme dag, den 24.4 om en folkerettslig redegjørelse vedr. flyplassbyggingen av høyesterettsadvokat Harald Holthe og overrettsadvokat John Lyng.

¹¹⁹ Bryne 2013: 154

¹²⁰ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 7, Til Statsadvokaten fra politiet v Bjarne Mathiesen, 18.3.49: 10-11

¹²¹ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 9, Frostatings lagmannsrett, 21.12.50: 69

¹²² Vidar Eng 2010: Flyplassene...

¹²³ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 7, Til Statsadvokaten fra politiet v Bjarne Mathiesen, 18.3.49: 12

¹²⁴ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 9, Frostatings lagmannsrett, 21.12.50: 72

¹²⁵ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 7, Til Statsadvokaten fra politiet v Bjarne Mathiesen, 18.3.49: 14

¹²⁶ Begge to besvarte forespørselen samme dag og begges dokumenter er vedlagt rettsakens dokumenter i boks 6. Holthe skrev i sitt svar at dersom flyplassen bygges for krigsmaskiner til angrep eller forsvar for okkupasjonsmakten mot vårt lands stridskrefter, bør nordmenn ikke tvinges til slikt arbeide.¹²⁷ Lyng skrev i sitt svar at han var kjent med Holthes svar og var enig i hans konklusjon. Han la imidlertid til ytterligere vurderinger utfra Haag-konvensjonen § 52 der det står at en skal ikke forplikte befolkningen til å ta del i krigsoperasjoner mot fedrelandet. Lyng skrev videre at når det gjaldt flyplassbyggingen så måtte det være i strid med folkeretten å tvinge befolkningen til å overta dette arbeidet mot sin vilje. Han redegjorde også helt tydelig at flyplassen uten tvil ville tjene vesentlige militære formål og at arbeidet på flyplassene ville være en direkte forutsetning for de militære krigsoperasjoner. Han konkluderte med at en tvungen rekvisisjon av arbeidskraft til disse anleggene måtte betraktes som en krenkelse av folkeretten.¹²⁸ Mathiesen beskrev i sin rapport at det forelå ingen reaksjoner fra Centralkomiteen på disse brevene.¹²⁹

Christophersen skrev: "Nå tok tyskerne fatt både i Skjånes, Cappelen og formannen i Centralkomiteen og presset og truet dem med at alvorlige ting kunne skje befolkningen dersom det ikke ganske raskt ble skaffet arbeidere til Værnes og Lade. Centralkomiteen gikk ikke umiddelbart med på å signere oppropet, men etter flere runder med diskusjon den 24. april ga de til slutt sitt samtykke. I oppropet fra Centralkomiteen hvor det bla. het at "Den tyske overkommando forlanger at det skaffes 2000 arbeidere til planerings-arbeid på Lade og Værnes" ble rykket inn i Adresseavisen den 25. april. Samtidig innkalte tyskerne entreprenører i Trondheim til hotell Britannia og beordret dem til å utføre slike oppdrag."¹³⁰

Rettsdokumentene beskriver at den 25.4 ble følgende kunngjøringen fra Centralkomiteen opplest i kringkastingen kl. 08.16:

«Kunngjøring. Den tyske overkommando forlanger at der skaffes 2000 arbeidere til planeringsarbeide på Lade og Værnes. Herav må 500 skaffes straks. Arbeidere må derfor straks idag melde seg til følgende entreprenørfirmaer: A/S Trondhjems Cementstøperi og Entreprenørforretning. A/S Betongbygg. A/S Jernbeton Trondheim. De som ikke kan melde seg i dag, må møte på Trondheim Jernbanestasjon i morgen kl. 08 fm. Den tyske overkommando erklærer, at der blir betalt tariffmessig lønn. Den tyske overkommando erklærer, at disse arbeider er nødvendig for å beskytte Trondheim»¹³¹

Kunngjøringen var undertegnet av Cappelen, Skjaanes og Claussen.

Etter den første opplesningen fikk kringkastingen beskjed fra tyskerne om at toget til Værnes gikk kl.10. I tillegg ble det diktert følgende tilføyelse: «at det ligger i alles interesse at flyplassen på Værnes kommer istand for at det kan bli plassert jagere der, så det som hendte her i Trondheim imorges ikke kan gjenta seg»¹³² Etter denne tilføyelsen

¹²⁶ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 7, Til Statsadvokaten fra politiet v Bjarne Mathiesen, 18.3.49: 12

¹²⁷ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 6, Til Centralkomiteen i Trondheim fra Høyesterettsadvokat Harald Holthe, 24.4. 1940: 4

¹²⁸ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 6, Til Centralkomiteen fra Overrettssakfører John Lyng, 24.4. 1940: 1-2

¹²⁹ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 7, Til Statsadvokaten fra politiet v Bjarne Mathiesen, 18.3.49: 12

¹³⁰ Christophersen 1993: 135

¹³¹ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 9, Frostatings lagmannsrett, 21.12.50: 71

¹³² L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 9, Frostatings lagmannsrett, 21.12.50: 72

så mente kringkastingen at det ville være ukorrekt å sitere meldingen som at den kom fra Centralkomiteen. De følgende opplesningene av kunngjøringen ble derfor opplest som kunngjøring fra den tyske overkommando.¹³³ Rettsaken beskriver også at det samme dag ble satt inn et avertissement i Adresseavisa. Retten fant ingen bevis for at denne var satt inn av entreprenørene, men at denne var bestilt av tyskerne.¹³⁴

Engb beskrev at i arbeidsoppropet den 25. april var det formuleringer som "den tyske overkommando forlanger.. Den tyske overkommando erklærer..."¹³⁵ Arbeidsoppropet formidlet tyske krav, men hadde norske signaturer som legitimering av tyskerarbeid i øynene til norske entreprenører og arbeidere. Med disse signaturene under oppropet så ble arbeidet fullt legitimert for nordmenn, siden norske myndigheter sto bak. Tidligere kunngjøringer hadde hatt signaturene til det tyske kommandantskapet, så det var avgjørende i øynene til nordmenn at det nå var norske signaturer. De arbeidere som var i tvil om å melde seg til flyplassarbeid ble avgjørende påvirket av oppropet den 25. april, hevdet Eng.¹³⁶

4.8 Videre samarbeid

Tyskerne fortsatte kontakten med Centralkomiteen. De henviste til det tyske samarbeidet med Administrasjonsrådet i Oslo. Centralkomiteen mottok en fullmakt til komiteen om å treffe alle nødvendige forhåndsregler for å skaffe tilstrekkelig med arbeidere til flyplassene.¹³⁷ Særlig ble situasjonen med en skutt tysk underoffiser brukt av tyskerne som pressmiddel ovenfor Centralkomiteen. Sakfører Carlo Santi skøyt en tysk offiser i sitt hjem på kvelden 24.4. Han flyktet deretter sammen med sin hustru. Det finnes mange ulike forklaringer på hvorfor Carlo Santi den 24. april drepte den tyske offiseren.¹³⁸ I samtiden tydet noe på at det var snakk om enten et sjalusidrap knyttet til et påtenkt forhold mellom den tyske Feldwebel (sersjant) Pomplum og Santis kone. Den tyske krigsretten var derimot overbevist om at det var snakk om et drap uten overlegg, en "kortslutningshandling" som skjedde i ruset tilstand. Like etter krigen hevdet forfatter Rei Sandberg (som i en periode var cellekamerat med Santi) i boken *Vi ville slåss* at Santi var motstandsmann, og hadde planlagt å stjele en viktig liste med navn fra Feldwebel Pomplum. Santi ble dømt til døden etter den norske kapitulasjonen, og han ble henrettet i august 1940. Han ble med det den første nordmann som ble idømt dødsstraff etter tysk krigslov og henrettet etter dom. Saken vakte stor oppmerksomhet i Trondheim, og mange nordmenn engasjerte seg for å få Santi frigitt. I den tyske krigsretten var folkerettsekspert Harald Holthe forsvarer. For å slippe dødsstraff argumenterte han for at saken burde gå for norske domstoler, men dette ble ikke tatt til følge av de tyske dommerne.

Drapet ble oppdaget av tyskerne dagen etterpå, fredag 25.4. Dr. Sonnemann informerte Centralkomiteen om dette på møtet samme dag. Lørdag 27.4 møtte 4 tyskere ledet av major von Harlinghausen på Centralkomiteens kontor. På det tidspunkt var kun Claussen til stede på kontoret. Imidlertid kom Cappelen til kontoret umiddelbart. Situasjonen er

¹³³ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 9, Frostatings lagmannsrett, 21.12.50: 72

¹³⁴ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 9, Frostatings lagmannsrett, 21.12.50: 72

¹³⁵ Vidar Eng 2010: Flyplassene...

¹³⁶ Vidar Eng 2010: Flyplassene...

¹³⁷ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 9, Frostatings lagmannsrett, 21.12.50: 73

¹³⁸ https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Carlo_Jon_Rafaello_Santi, <https://www.trondheim.no/carlo-santi>, Lest 1/12/2019

også beskrevet i Centralkomiteens Protokoll nr. 36.¹³⁹ Lagmannsretten beskriver at tyskerne nå krevde flere menn til flyplassbyggingen. I tillegg hadde Göring bestemt at den tyske kommando skulle skyte 5 sivile som straff for drapet på den tyske underoffiseren. Harlinghausen sa imidlertid at pga. det gode samarbeidet som nå hadde påbegynt, og siden dette var en sivilsak og ikke en militærsak så var dette forandret til en bot på en million reichsmark.¹⁴⁰

Rettsdokumentene beskriver videre at det ble holdt et møte i Centralkomiteen samme ettermiddag sammen med representanter fra de 3 entreprenørfirmaene. Dette er beskrevet i Centralkomiteens protokoller nr. 132 og 133.¹⁴¹ Claussen hadde forklart at majoren hadde opptrådt meget truende på møtet tidligere på dagen. Dette ble forklart til entreprenørene, og de ble oppfordret til å oppfylle tyskernes krav.¹⁴² Mathiesen redegjorde for at Cappelen, Claussen og Skjånes uttrykte at de måtte imøtekomme krav, men at arbeidet måtte saboteres så godt som mulig. Christiansen uttrykte at de måtte ha ingeniører og kontorhjelpe for å kunne klare dette. I sitt brev av 5.7.40 skrev Christiansen at de ble kalt inn til møte i Centralkomiteen sammen med Stiegler og Frost. Claussen sa at arbeidet skulle forses minst mulig. Videre skrev Christensen at han samme kveld ble innkalt kl. 21 av tyskerne til Hotel Phoenix. Tyskerne påpekte at arbeidet skulle forses mest mulig. De ble også pålagt å arbeide på søndager.¹⁴³ Ifølge protokollen fra Centralkomiteens interne møte 25. april, var de enige om å sabotere arbeidene på flyplassene mest mulig. Eng mente at Terbovens 1. mai tale beviste at tyskerne var veldig fornøyde med arbeidet som ble utført på flyplassene. Eng beskrev at selv om kanskje Centralkomiteen ønsket å sabotere, så talte den manglende formidlingen av dette til arbeiderne for at dette var et mislykket forsøk.¹⁴⁴

Eng påpekte at diskusjonen rundt folkeretten ikke så ut til å ha vært et sentralt argument fra norsk side på møtet 24. april. Derimot ble folkeretten diskutert 2 dager tidligere i Centralkomiteen, altså 22. april. I sin diskusjon rundt folkeretten argumenterte Eng for at nordmennene implisitt godtok tyskernes versjon av folkeretten. Men han presiserte også at dette skjedde i en atmosfære av tyske trusler og press. På møtet i Centralkomiteen den 25. april ble det på ny en folkerettslig diskusjon; om Norge og Tyskland var i krig eller ikke, samt en diskusjon om et nytt opprop hvor "...[flyplassarbeidet] var i arbeidernes og landets egne interesse."¹⁴⁵ Men den konfronterende linjen på møtet 25. april ble snudd raskt etter at de tyske forhandlerne fikk nyss om at 610 arbeidere meldte seg til arbeid denne dagen. Eng beskrev at de tyske forhandlerne uttrykte glede over at Centralkomiteen hadde vist dem lojalitet, og håpet de ville fortsette med dette. Tyskerne var opptatt av at Centralkomiteen ikke skulle tvinges til noe, at vedtakene skulle være fattet etter deres frie vilje. Den tyske siden hevdet at det var i nordmenns interesser at arbeidet ble utført.¹⁴⁶

Den 28.4. ble det opplest et opprop i radio samt satt inn oppropet i avisene dagen etterpå. Det ble opplyst om at det fortsatt trengtes arbeidsvillige til planeringsarbeid på Værnes og Lade. Arbeidsvillige skulle melde seg til de 3 entreprenørfirmaene og oppropet

¹³⁹ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 7, Til Statsadvokaten fra politiet v Bjarne Mathiesen, 18.3.49: 14

¹⁴⁰ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 9, Frostatings lagmannsrett, 21.12.50: 75

¹⁴¹ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 7, Til Statsadvokaten fra politiet v Bjarne Mathiesen, 18.3.49: 15

¹⁴² L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 9, Frostatings lagmannsrett, 21.12.50: 76

¹⁴³ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 7, Til Statsadvokaten fra politiet v Bjarne Mathiesen, 18.3.49: 15-16

¹⁴⁴ Eng 2010: Flyplassene...

¹⁴⁵ Eng 2010: Årsaker til beslutningene i Oslo 13 april og i Trondheim 24 april.

¹⁴⁶ Eng 2010: Flyplassene...

var underskrevet av disse. I notatet fra Christiansen datert 5.6.40 så skrev han at det var Centralkomiteen som hadde ordnet med oppropet og annonsen i avisene. Retten la til grunn at oppropet og annonsen ikke var fra entreprenørene.¹⁴⁷

“Etter få dager var antallet frivillige det var bedt om, overskrevet. En rekke firmaer i byen og omegnen ble også engasjert som underleverandører av materiell.”¹⁴⁸ Christophersen beskrev: “Til sammen ble det i perioden 9. - 30. april foretatt 3018 lufttransporter med 582 fly fra Tyskland til Norge. Ved disse transportene ble deler av 21 bataljoner, ni staber og flere bergbatterier, overført til Norge. Dette var til da krigshistoriens største transportoperasjon luftveien.”¹⁴⁹ Ifølge Kirkhusmo hadde hele 600 mann meldt seg til tyskerarbeid den 25. april. Vidar Eng presiserte at bare 350 hadde meldt seg den 24. april, men den 26. april var tallet allerede oppe i 2000.¹⁵⁰ Dette var det samme tallet som tyskerne hadde krevet av Centralkomiteen i møtet den 24. april.¹⁵¹ Allerede den 28. april var det bygget en rullebane av tre på 800 meter. Christophersen skrev at “Værnes var ganske sikkert det første stedet i Norge som fikk stiftet bekjentskap med tyskernes utrolige effektivitet og evne til å organisere større utbyggingsoppgaver.”¹⁵²

4.9 Flyplassbyggingen / Flyrammer

Entreprenørene begynte på arbeidet på Lade etter befaringen der den 19.4.40. Det var kun et fåtall arbeidere i oppstarten. Tyskerne overførte arbeidere til Værnes fra 21.4. Etter den 27.4 kom det flere arbeidere. I starten på Værnes holdt de på med planeringsarbeid, og det både landet og tok av fly samtidig med arbeidet. Dette førte til ulykker og flere arbeidere ble skadet eller drept. På flyplassene var det også partier med løs sand og disse stedene måtte plankelegges. Arbeidet med plankelegging påbegynte allerede etter 2-3 dager.¹⁵³ Under rettsaken forklarte Christensen at dr. Lemkehr henvendte seg til han uken etter 27 april og krevde at entreprenørfirmaene skulle ta kontakt med byggmestre og sagbruk for å gjøre forarbeidet til flyrammene. Tyskerne mente at dette var inkludert i det første pålegget om å bistå ved flyplassbyggingen. Tyskeren hørte ikke på Christensens protester om at entreprenørfirmaene ikke holdt på med trearbeider.¹⁵⁴ I rettsdokumentene finnes det også et brev fra Kaare J. Tapper til Statsadvokaten datert 6.4.49. Han redegjorde for at leveransen til flyrammer ikke kunne rives vekk fra de oppfordringer og pålegg de 3 entreprenørene fikk fra de lokale myndighetene. Han hevdet at når de lokale myndighetene imøtekom de tyske kravene så imøtekom de samtidig fabrikkasjonen av flyrammene. Han viste til Ræders notater hvor Ræder den 24.4 gikk til Centralkomiteen og sa ifra at tyskerne hadde rekvirert trelast for 1,6 mill. kroner til flyplassene på Værnes og Lade.¹⁵⁵ Det ble etter hvert en rekke underleverandører i Trondheim og flere samlesteder i tillegg til 9 leverandører utenfor Trondheim.¹⁵⁶ Under rettsaken var det flere vitner som beskrev at Christensen og Stiegler hadde uttrykt overfor underleverandører at tyskerne hadde gitt pålegg om dette arbeidet

¹⁴⁷ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 9, Frostatings lagmannsrett, 21.12.50: 77-78

¹⁴⁸ Kirkhusmo 1997: 250

¹⁴⁹ Christophersen 1993: 178

¹⁵⁰ Eng 2010: Flyplassene...

¹⁵¹ Eng 2010: Flyplassene i Trøndelag og norske myndigheter - C 24.4 protokoll 93

¹⁵² Christophersen 1993: 135

¹⁵³ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 9, Frostatings lagmannsrett, 21.12.50: 78-79

¹⁵⁴ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 9, Frostatings lagmannsrett, 21.12.50: 80

¹⁵⁵ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 7, Til Statsadvokaten for Landssviksaker fra Kaare J. Tapper, 6.4.49: 4-5

¹⁵⁶ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 9, Frostatings lagmannsrett, 21.12.50: 81

og at tyskerne hadde brukt trusler for å få satt i gang dette arbeidet. Situasjonen ble beskrevet som en farlig situasjon.¹⁵⁷

Den 14 mai hadde Centralkomiteen et møte vedrørende levering av trelast med en tysk kommisjon av forstmenn. Centralkomiteen ga etter dette møte ordre til at fylkesskogmester Ofigsbø og Wisth samt skogforvalter Holst, skulle stille seg til tjeneste for å levere nødvendig trelast og påskynde arbeidet på sagbrukene. Det ble en omfattende produksjon av flyrammer, ca. 122 000 flyrammer til flyplassene på Lade, Værnes og Øysand. Leveringen ble stoppet av tyskerne rundt 18-20.6 og restbeholdning av trelast ble solgt til tyskerne. Fortjenesten av produksjonen beskrives til ca. 3,5 mill. kroner.¹⁵⁸

4.10 A/S Trondheimsentreprenørens Felleskontor

Larsen og Mauring var bortreist fra Trondheim i denne første tiden. De kom tilbake til Trondheim den 11.5.40. Flyrammeproduksjonen var da i full gang og de fikk inntrykk av at dette var blitt påtvunget dem som en følge av at entreprenørene skulle påta seg arbeidet med flyplassarbeidet. Samarbeidet ble oppfattet som lite tilfredsstillende og med kaos i regnskapene. De 3 entreprenørfirmaene bestemte seg da for å opprette A/S Trondheimsentreprenørens Felleskontor, heretter kalt Felleskontoret. Dette firmaet skulle overta det arbeidet som var pålagt av tyskerne i et arbeidsfellesskap. Arbeidsmengde og ytelse skulle fordeles likt i dette selskapet. Selskapet ble konstituert 18.5.40 med en aksjekapital på 3000 kroner.¹⁵⁹ Formålet med selskapet ble beskrevet som byggevirksomhet av enhver art og det som står i forbindelse med det. Aksjonærene var Larsen, Stiegler, Christensen, Mauring, Frost og Tangen. Selskapet ble registrert den 6.6.40 med Christensen som formann og Mauring som disponent. Administrasjonen ble opprettet i A/S Betongbyggs kontor, og de ansatte egen kasserer, bokholderske og egen funksjonærstab.¹⁶⁰

Mathiesen beskrev i sin rapport til Statsadvokaten at det er visse dokumenter som tyder på at opprettelsen av Felleskontoret kun var for å fullbyrde produksjonen og leveringen av flyrammene til tyskerne. Felleskontoret fortsatte parallelt med Lønningskontoret som var opprettet i lokalet til Cementstøperiet. Disse 2 kontorene var i drift fram til A/S Centralbygg ble opprettet i slutten av juni 1940. Mathiesen beskrev også at Mauring i en anmeldelse til Rikstrykdeverket datert 12.6.40 skrev at formålet med selskapet er transport av trerammer og kontroll av trelast. Ytterligere beskrev Mathiesen at B. Chr. Sæther i en bokettersynsrapport datert 5.6.41 beskriver at selskapet skulle overta levering av trerammer til det tyske luftvåpen på Værnes, Lade, Øysand og Heimdal flyplasser. Sannsynligvis var dette hentet fra firmaets styreprotokoller eller generalforsamlingsprotokoll. Imidlertid var styreprotokoller, generalforsamlingsprotokoller sammen med firmaets regnskaper alle borte ved kapitulasjonen.¹⁶¹ Tapper hevder i sitt brev til Riksadvokaten at opprettelsen av Felleskontoret og senere A/S Centralbygg ble opprettet som et arbeidsfellesskap for de

¹⁵⁷ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 9, Frostatings lagmannsrett, 21.12.50: 83

¹⁵⁸ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 9, Frostatings lagmannsrett, 21.12.50: 85

¹⁵⁹ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 9, Frostatings lagmannsrett, 21.12.50: 86

¹⁶⁰ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 7, Til Statsadvokaten fra politiet v Bjarne Mathiesen, 18.3.49: 26

¹⁶¹ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 7, Til Statsadvokaten fra politiet v Bjarne Mathiesen, 18.3.49: 26-27

tyske oppdragene. Moderfirmaene skulle kunne konsentrere seg alene om sivile arbeider.¹⁶²

4.11 Kontrakt med tyskerne

Felleskontoret inngikk en skriftlig kontrakt med tyskerne om levering av minst 3000 flyrammer daglig. Det er uklart når denne kontrakten ble underskrevet. Det ble så ønskelig at Felleskontoret fikk underskrevet kontrakt med tyskerne for alle arbeider som nå skulle administreres av Felleskontoret. Kontraktutkastet ble utarbeidet tilsvarende som kontrakten med tyskerne og firmaet Høyer-Ellefsen i Oslo. Felleskontoret ved Larssen la denne kontrakten fram for høyesterettsadvokat Harald Holthe. Holthe kom med en konklusjon om at å inngå kontrakt med Det tyske riket måtte anses tilstedelig og riktig. Holte sendte et brev til Sentralkomiteen datert 1.6.40 og ba om Sentralkomiteens uttalelse i forhold til denne kontrakten. Holthe ga uttrykk for at Sentralkomiteen i gjærning tidligere hadde godtatt den slags kontrakter. Han uttalte også at kontaktene hadde i dag en endret stilling på bakgrunn av at Norge nå hadde lagt ned våpnene og dermed ikke lengre var i krig. Holthe mente dermed at arbeidet på flyplassene ikke lengre ville stride mot internasjonal rett.

Sentralkomiteen svarte på forespørselen angående kontraktutkastet i brev datert 12.6 etter at Claussen hadde vært i Oslo og konferert med Administrasjonsrådet. Sentralkomiteen skrev at de ikke hadde noe med å gi pålegg om slikt arbeid og de svarte at Sentralkomiteen anså seg saken uvedkommende.¹⁶³ Aktor i Lagmannsretten mente at Felleskontoret måtte ha vært klar over at det ikke var tilrådelig å påta seg flyrammeleveransene. Lagmannsretten påpekte imidlertid at leveransene på dette tidspunktet nærmet seg avslutning og retten fant at det ikke kunne trekkes en slik slutning.¹⁶⁴

4.12 A/S Centralbygg

Stiegler (Betongbygg), Frost (Jernbeton) og Christensen (Trondhjems Cementstøperi) underskrev en erklæring datert 24.6.40 der de beskrev at A/S Centralbygg skulle ta over alle fellesarbeidene i disse 3 selskapene istedenfor A/S Trondhjemsentreprenørens Felleskontor. De ønsket at Arne Thingstad og E. Birch Aune skulle være styret i A/S Centralbygg. A/S Centralbygg ble konstituert i generalforsamling den 28.6.40.¹⁶⁵

E. Birch Aune skrev en redegjøring til Trondheim og Uttrøndelag Pris og Rasjoneringspoliti datert 27.5.1947. Der beskrev han at han ble kontaktet av Mauring om opprettelsen av A/S Centralbygg. Han ble bedt om å utarbeide vedtekter og ordne det formelle rundt opprettelsen. De diskuterte opprettelsen og Mauring uttalte at han syntes det ville ta seg rart ut at det var de samme personene som skulle være aksjonærer i et nytt firma i samme bransje. Thingstad var ansett som en utmerket bokholder og i realiteten skulle Centralbygg være et bokholderikontor for de fellesarbeidene som de 3 firmaene skulle utføre. Aksjeloven krevde 3 aksjonærer. Thingstad hadde sagt ja til å være proformaaksjonær, og i tillegg til Birch Aune sa også hans kontordame frøken

¹⁶² L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 7, Til Statsadvokaten for Landssviksaker fra Kaare J. Tapper, 6.4.49: 6

¹⁶³ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 9, Frostatings lagmannsrett, 21.12.50: 87-88

¹⁶⁴ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 9, Frostatings lagmannsrett, 21.12.50: 89

¹⁶⁵ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 9, Frostatings lagmannsrett, 21.12.50: 89-90

Lundgren ja til å være en proformaaksjonær for A/S Centralbygg. Aksjekapitalen ble betalt i helhet av Felleskontoret. Birch Aune uttalte videre at han ble bedt om å være med i styret fordi de mente at de ville trenge en jurist i styret. Han hadde ingen ansvar for den daglige driften og hans arbeid bestod for det meste av konsultasjoner.¹⁶⁶

A/S Centralbygg ble dermed stiftet av Birch Aune, Arne Thingstad og Mosse Lundgren som var Birch Aunes kontordame. Formann for styret var Birch Aune og Arne Thingstad var disponent i styret. De 3 entreprenørfirmaene var ikke nevnt i styre- eller stiftelsesprotokollene.¹⁶⁷ Firmaet ble registrert 5.7.40, og på dette tidspunkt var aksjemajoriteten overført til Felleskontoret. I to kontrakter datert 1.7 og 5.7 overtok Centralbygg alle de løpende arbeider for tyskerne som Felleskontoret hadde. Bakgrunnen for opprettelsen av Centralbygg var at Felleskontoret var bokholdermessig svært rotete, og de ønsket å få dette i orden. I tillegg så oppfattet de navnet Felleskontoret som uheldig fordi det hadde kommet flere entreprenørfirmaer på flyplassene.¹⁶⁸ Tapper beskrev i sitt brev at Felleskontoret hadde kjørt seg fast i regnskapsmessige vanskeligheter. I tillegg nektet disponent Tingstad å overta Felleskontoret slik som det forelå.¹⁶⁹ Han forlangte frie hender til ny organisering. Mathiesen redegjorde for at Felleskontoret sluttet med sin virksomhet da leveransen av flyrammer ble avsluttet rundt 20 juni. Felleskontoret ble ikke oppløst med en gang og leverte regnskap fram til 31.12.40 og et underskudd i 1941. Mathiesen poengterte at det var merkelig at et nystartet firma skulle ha kommet i så vanskelige bokholderitekniske vanskeligheter etter ca. 1 mnd. drift.¹⁷⁰

Ifølge tingrettsdommen var den faktiske ledelse av Centralbygg ledelsen i de 3 entreprenørfirmaene som kalte seg Konsultativt råd.¹⁷¹ Konsultativt råd bestod av Frost, Mauring, Stiegler, Christensen og overingeniørene Larsen og Tangen. Mathiesen beskrev at i realiteten var Centralbygg et arbeidsfelleskap mellom de 3 firmaene, med avtale om å fordele utbyttet mellom de 3 firmaene. Centralbyggs virksomhet utviklet seg i løpet av krigen og de påtok seg flere byggeoppdrag på en rekke steder.¹⁷² Mathiesen beskrev også av Mauring sørget for fjerning av alle regnskapsbøkene og styreprotokollene for A/S Centralbygg fra før 1.8.43. Maurings forklaring på dette var at hensikten var å vanskeliggjøre oversikten overfor en evt. kommisær, vel å merke A/S Betongbygg. Mathiesen sådde tvil om denne forklaringen, og antydte at begrunnelsen var at Mauring ønsket å skjule de økonomiske manipulasjonene i de forskjellige firmaene.¹⁷³

4.13 Konsekvenser

Christophersen uttalte seg om bruken av Værnes, og sa at denne var veldig viktig i alle faser av krigen. Det var usikkert om Værnes ble benyttet for bombing av Nord-Trøndelag

¹⁶⁶ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 2, Til Trondheim og Uttrøndelag Pris og Rasjoneringspoliti fra E. Birch Aune, 27.5.1947: 2-6

¹⁶⁷ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 7, Til Statsadvokaten fra politiet v Bjarne Mathiesen, 18.3.49: 32-33

¹⁶⁸ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 9, Frostatings lagmannsrett, 21.12.50: 89-90

¹⁶⁹ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 7, Til Statsadvokaten for Landssviksaker fra Kaare J. Tapper, 6.4.49: 6

¹⁷⁰ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 7, Til Statsadvokaten fra politiet v Bjarne Mathiesen, 18.3.49: 31

¹⁷¹ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 9, Frostatings lagmannsrett, 21.12.50: 89-90

¹⁷² L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 7, Til Statsadvokaten fra politiet v Bjarne Mathiesen, 18.3.49: 32-35

¹⁷³ L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 7, Til Statsadvokaten fra politiet v Bjarne Mathiesen, 18.3.49: 36-37

den 21. april, men det var klart at flyplassen ble benyttet fra 22. april til bombing på samme sted. Og i den tyske stillingsrapporten til Berlin 22. april het det at: "Jonsvatnet-See wegen Tauwetter nicht mehr als Flugplatz benutzbar. Flugplatz Vaernes brauchbar." (Jonsvannet er ikke lenger mulig å bruke som flyplass pga. tøvær. Værnes flyplass brukbar.)¹⁷⁴

Eng beskrev flyplassens militære viktighet slik: "Alt under felttoget viste det seg at flyplassen på Værnes var uvurderlig og forklarer langt på veg tyskernes overtak under felttoget i Nord-Trøndelag og i Nord-Norge. Værnes utgjorde en livsnerve for tilførsler av mannskaper og materiell."¹⁷⁵ "Ved å bruke Jonsvannet, Lade og Værnes hadde tyskerne fra 20. april fått nok fly og utstyr til å kunne bombe systematisk den allierte utlastningshavna Namsos og andre steder. Trolig var Jonsvannet tyskernes hovedflyplass fram til 21. april eller 22. april, men deretter var Værnes viktigst."¹⁷⁶

Allerede 28. april var en rullebane av tre klargjort på Værnes. Den var på hele 800 meter. Etter overføring av en skvadron stubbombere fra Fornebu til Værnes, ble Nord-Trøndelag og en konvoi vest for Namsos bombet direkte fra Værnes den 28. april. Et halvt hundre fly fra Værnes bombet Bodø den 29. mai 1940. Et angrep som står igjen som spesielt voldelig, og med utbredt bruk av sprengbomber og brannbomber. Praktisk talt hele byen sto i flammer, noe som Christophersen påpekte gjorde Bodø til en av byene i Norge som ble hardest rammet under krigen.¹⁷⁷ Flyplassen ble også avgjørende for at slaget ved Narvik endte med tyske seier.

Christophersen tok opp Terbovens første tale i Norge den 1. mai. Han mente at denne talen viser akkurat hvor viktig Værnes var for tyskerne. Terboven uttalte at det var nødvendighet med samarbeid og talen viste også hvor tilfreds tyskerne var med arbeidet som ble gjort. Det var rene feststemningen denne 1. mai med gratis øl og britiske sigaretter, mens Norge fortsatt var i krig med Tyskland.

I løpet av krigen kom rullebanen til å bli forbedret og utvidet. Flyplassens bruk kom til å variere etter den allierte tilbaketrekningen i nord, sommeren 1940. Etter at krigshandlingene i Norge var over, så ble tyske krigsfly overført til andre krigsområder som Middelhavet og Øst-Fronten. Fra 1942 og til krigens slutt, kom det stadig nye skvadroner av fly til Værnes. Spesielt kom flyplassen til å bli brukt av rekognoseringsfly og bombetokt mot skip. Den omfattende bruken av konvoier i Nord-Atlanteren og til Sovjetunionen ble rammet av disse bombene, og mange norske krigsseilere ble drept i disse bombetoktene.¹⁷⁸ Ved krigens slutt ble flybasen også benyttet til bombing av de fremrykkende sovjetiske styrker i Nord-Norge. Lokalbefolkningen beskriver en voldsom støy i disse dager, noe som indikerer akkurat hvor mye basen ble benyttet mot slutten av krigen og hvor viktig basen var for den tyske motstanden i Nord-Norge.¹⁷⁹

Den økonomiske virkningen var også tydelig for en del bedrifter etter hvert. Christophersen nevnte A/S Trondhjems Cementstøberi, A/S Jernbeton og A/S Betongbygg og deres befatning med Værnes fra april 1940. De drev med planeringsarbeid og rullebane av tre, samt trerammer på flyplassen fylt med sand og grus.¹⁸⁰ Christophersen kommenterte at arbeidet ble ferdig utført 20 juni, og at Luftwaffenbauamt betalte 3,5 millioner kroner for 122 229 rammer av 150 000 bestilte.

¹⁷⁴ Christophersen 1993: 140

¹⁷⁵ Vidar Eng 2010: Flyplassene i Trøndelag og norske myndigheter, som siterer Kirkhusmo 2005: 322.

¹⁷⁶ Vidar Eng 2010: Flyplassene...

¹⁷⁷ Christophersen 1993: 143

¹⁷⁸ Kroglund 2010: 48-9

¹⁷⁹ Christophersen 1993: 144-145

¹⁸⁰ Christophersen 1993: 232

Han karakteriserte denne summen som "svimlende beløp den gangen for mindre enn to måneders arbeid."¹⁸¹ Christophersen nevnte også møtet i Sentralkomiteen 14. mai og hvordan underleverandører i og rundt Trondheim ble rekruttert av firmaene som gikk inn i Felleskontoret.¹⁸² Totalt var omsetningen til disse 5 firma (Cementstøberi, Betongbygg, Jernbeton, Felleskontoret, Centralbygg) på 70 millioner kroner, vesentlige deler knyttet til Værnes.¹⁸³

Christophersen beskrev den tyske utbyggingen på Værnes som omfattende uten sidestykke noe annet sted i landet på dette tidspunktet (april/mai 1940). Arbeidsledigheten i Trondheim og distriktene sank drastisk som resultat av tyske byggetiltak i og rundt Trondheim. Utover sommeren og høsten 1940 kom en rekke aktører til å ha tilknytning til arbeid på flyplassene i Trondheim. "Ragnar Fredriksen A/S var høsten 1940 det største norske entreprenørfirmaet på Værnes, med ca. 360 ansatte."¹⁸⁴ T. Fr. Arnesen var et firma som drev planeringsarbeid på Værnes. I 1941 hadde de 840 arbeidere, mot Fredriksens 750. "A/S Centralbygg var en gigant i den bygg- og anleggsvirksomheten som norske firma drev for tyskerne. Toppunktet ble nådd den 24. September 1940 med hele 2809 ansatte."¹⁸⁵

Tyskerne hadde hastverk med å få utbygget Værnes og deretter ta den i bruk for militære formål. Det var derfor lite søkelys på arbeidssikkerhet og arbeidernes rettigheter. Christophersen nevnte en tragisk ulykke som skjedde på Værnes like etter 1. mai hvor "Den 35 år gamle Olav Arntzen, som arbeidet for Trondhjems Cementstøperi, ble drept."¹⁸⁶ Noen arbeidere slapp unna med sykehusopphold etter en av de mange ulykkene. Christophersen spekulerte i at det var flere ulykker pga. det hurtige tempoet. Ny ulykke skjedde 13. september, hvor 3 av 4 menn involvert i ulykken døde. Neste dødsulykke skjedde 19. mars 1941. Mange nordmenn døde på flyplassen, men i hvilken grad dette skyldes Sentralkomiteens legitimering den 24. april er vanskelig å bli klok på. Det som står klart igjen for ettertiden er at de harde arbeidsforholdene pålagt av tyskerne førte til flere dødsfall på Værnes, uavhengig av Sentralkomiteens underskrift eller ikke. Kanskje hadde mange flere dødd om det var tvangsutskrevne arbeidere eller vernepliktige i stedet for frivillige tyskerarbeidere.

¹⁸¹ Christophersen 1993: 234

¹⁸² Christophersen 1993: 233-234

¹⁸³ Christophersen 1993: 236

¹⁸⁴ Christophersen 1993: 228

¹⁸⁵ Christophersen 1993: 236

¹⁸⁶ Christophersen 1993: 227

Kap.5 Ettermæle.

5.1 Centralkomiteen.

Oliver Langeland kom med alvorlige anklager av Centralkomiteens rolle under krigen. En rolle han mente var sterkt kritikkverdig, om ikke direkte landssvik. Han anklaget de for å bygge flyplasser for tyskerne og dermed reddet seg selv med å bombe nabobyene.¹⁸⁷ Han forestilte seg en total mangel på motstand, og i sine fremstillinger av Centralkomiteens rolle så var forakten åpenbar. Langeland så på den generelle oppfordringen til arbeid på Værnes som Centralkomiteen underskrev, som noe Centralkomiteen burde visst bedre enn å signere. De la til rette for bombing av sine egne sønner ved Narvik, var Langeland klar på, og Norske myndigheter ga dermed avgjørende støtte til slaget om Narvik.¹⁸⁸

Hans argumenter og fremstillinger brakte fram en konflikt mellom han og riksadvokat Øystein Thommessen. Debatten mellom Langeland og Thommessen var den første gang tyskerarbeidet på Værnes og Centralkomiteens rolle førte til alvorlige meningsforskjeller som representerte to ulike syn på det som skjedde i Trondheim under krigen. Langelands anklager ble sett på som så alvorlig at boken hans ble inndratt og det ble opprettet straffeforfølgelse av han. I 1949 ga han så ut boken *For at I ikke skal dømmes* som et

¹⁸⁷ Langeland 1948: 60

¹⁸⁸ Langeland 1949: 36-7

direkte svar på anklagene som ble rettet mot han for agitasjon og for det han skrev om i boka si.

I Stortingsmelding nummer 64 fra 1950 skrev Øystein Thommessen et bilag som var et motsvar på Langelands anklager i hans bøker. Han oppsummerte det slik at han mente de som leser Langelands fremstilling vil få et feilaktig inntrykk. Ifølge Thommessen var Langelands fremstilling full av faktafeil, uriktigheter og ufullstendigheter.¹⁸⁹ Thommessen påpekte at myndighetene hadde få tilknytninger til arbeidet på Værnes, og at det heller var entreprenørselskapene som var aktive deltakere i tyskerarbeidet. Han la fram en rekke fakta rundt hvordan oppropet ble lagd, og hvor lite det ble distribuert, samt protokollen fra Centralkomiteen for å vise hvor lite Centralkomiteen hadde med Værnes å gjøre. Thommessen kom også med argumenter som han mente viser at Langelands påstander om at Centralkomiteen "reddet sitt eget skinn" også er feil.¹⁹⁰ Han pekte også på at arbeidet skulle saboteres, som enda et argument som taler for Centralkomiteens sak.

Anders Kirkhusmo nevnte at alle 3 i Centralkomiteen mistet sine posisjoner under krigen, og samtlige satt i fengsel under deler av krigen. Kirkhusmo konkluderte med at de tres store innsats i motstandskampen var avgjørende for at deres opptreden i Centralkomiteen ikke fikk følger etter krigen, verken karrieremessig eller rettslig. Kirkhusmo snakket også om utviklingen innenfor krigshistoriografien, hvor det tradisjonelle synet på krigsåra og den heroiske motstandsmyten slår sprekker. Tilbake står et mye mer nyansert bilde, hvor samarbeid på ulike områder preget hva som skjedde under okkupasjonen.

Vidar Eng var i likhet med Kirkhusmo overbevist av Thommesens motsvar til Langeland, når det kommer til Langelands påstand om at Centralkomiteens medlemmer underskrev oppropet "for å redde sitt eget skinn"¹⁹¹ Eng fant at avsettingen av Centralkomiteens medlemmer, samt deres arrestasjon og deltagelse i motstanden, talte for at de var villig til å ofre noe og ikke led av feighet slik Langeland hevdet.

Arvid Bryne kom også med skarp kritikk av tyskerarbeid, Centralkomiteen og byggingen av flyplassen på Værnes. Bryne tok opp igjen mange av de samme argumentene som Langeland brukte i sine bøker mot rettsoppgjøret og de som stod bak det. Bryne gjør gjennom boken sin et tappert forsøk på å renvaske Langelands rykte etter rettsaken. I innledningen til Brynes bok skrev han at han ønsket å gi et annet perspektiv på krigen enn det som har vært den offisielle krigshistorien.

5.2 Rettsoppgjøret.

Langelands kritiserte også rettsoppgjøret etter krigen. Langeland kom med uttalelser i sine bøker som var veldig kritiske til den rollen tyskerarbeidere hadde under og etter frigjøringen, i den forstand at han mente de unngikk ansvar for den militære innsats de hadde gitt tyskerne, med å klandre irrelevante passive medlemmer i NS. Han skrev følgende for å illustrere forskjellen mellom tyskerarbeid og NS: "Her hjemme ble det i byene opparbeidet en viss stemning mot NS, men vi kom aldri så langt at tyskerarbeiderne ble boikottet."¹⁹² For han var det åpenbart at den hjelpen

¹⁸⁹ Thommessen 1950: 72

¹⁹⁰ Thommessen 1950: 75

¹⁹¹ Vidar Eng 2010: Flyplassene...

¹⁹² Langeland 1949: 60

tyskerarbeidere ga i starten av krigen, som for eksempel på Værnes, var langt viktigere enn passive NS-medlemmer.¹⁹³

Han brukte eksempelet fra rettssaken til Peder Forbord som bevis på at alminnelige arbeidere ble straffeforfulgt for arbeid på Værnes, mens de ledende mennene i byen slapp fri. Thommessen var sterk kritisk til Langelands bruk av Peder Forbord. Han mente at Langeland bevisst unnga å ta med fakta rundt saken, slik at det virket som Forbord var en vanlig arbeider. Forbord var derimot NS-medlem og aktiv i våpenkurs mot krigens slutt, samt en frivillig arbeider for tyskerne under krigen.¹⁹⁴

Bryne påpekte at Langelands kritikk rettet seg særlig mot embetsmenn som "fortsatte i offentlig tjeneste etter den tyske maktovertakelsen uten at de var medlemmer av NS."¹⁹⁵ De fortsatte i tjeneste, gjorde det tyskerne ba dem om, og etter krigen fikk dette ingen konsekvenser, men snarere forfremmelser. Dette mønsteret kan vi se igjen i hva som skjedde med de 3 sentrale medlemmene av Centralkomiteen.

I likhet med Langeland kom Bryne med krass kritikk av rettsoppgjøret etter andre verdenskrig. Mye av denne kritikken var rettet mot Administrasjonsrådet og de som utformet Landssvikanordningen. Kretsen (hjemmefrontens sivile ledelse) stod bak Landssvikanordningen. Bryne argumenterte at riksadvokat Thommessen var for nær de som var deltagere i Kretsen til å være objektiv i rettsaken mot Langeland.¹⁹⁶ Bryne mente at Thommessen nærmest var inhabil i rettsaken mot Langeland.

Bryne kom også med kritikk mot rådmann Gundersen, senere justisminister. Gundersen knyttes ifølge Bryne til både anskaffelsen av arbeidere til Værnes og også til Landssvikanordningen hvor tyskerarbeidere som klasse ble fratatt ansvar for sine handlinger under krigen. Bryne fant det så oppsiktsvekkende at store mengder arbeidere ikke ble straffeforfulgt etter krigen, at det burde vært gjenstand for en egen avhandling.

Dag Ellingsen var særlig skeptisk til næringslivets rolle under okkupasjonen. Spesielt var han skeptisk til advokater og viktigere eier og ledere av selskapene. Han gikk så langt at han karakteriserte næringslivet som mostandsfri-sone, og brukte begrepet Ettermiddagssjøssinger for å illustrere dette. Altså, næringslivspersoner som samarbeidet med tyskerne på dagtid, og når natten kom ga de hjelp under bordet til hjemmefronten. Altså personer som endte opp med å være på riktig politisk side ved krigens slutt, men samtidig å ha nytt godt av de økonomiske mulighetene som fantes under krigen gjennom samarbeid.¹⁹⁷ Ellingsen så på det som en advokats dobbeltrolle, når de meldte seg som "vernepliktige" for påtalemyndighetene og dets arbeid mot landssvikere etter krigen.

5.3 Kollaborasjon

For Langeland var de tyske truslene og tvangen noe de ledende menn i Trondheim ikke burde ha tatt alvorlig. Thommessen la imidlertid vekt på tvang for å forklare hvorfor Centralkomiteen ga etter for de tyske kravene. Egil Christophersen la også vekt på trusler og konsekvenser for lokalbefolkningen når han forklarte hvorfor Centralkomiteen ga etter for tysk press. Dette var forklaringen som hadde blitt stående etter Thommessens memorandum, og gjentatt så 40 år senere av Christophersen.

¹⁹³ Langeland 1949: 65-6, 75

¹⁹⁴ Thommessen 1950: 75-6

¹⁹⁵ Bryne 2013: 6

¹⁹⁶ Bryne 2013: 279

¹⁹⁷ Ellingsen 1993: 187

Vidar Eng ønsket med sin artikkel å problematisere om den vanligste forklaringen (trusler og press) var en tilstrekkelig forklaring, sett gjennom perspektivet knyttet til de norske myndigheters beslutning rundt Værnes. I sin vurdering støttet Eng seg i hovedsak på faktaopplysninger fra Christophersens verk fra 1993.

Konkret om Trondheim stilte Eng seg noe skeptisk til Thommesen og Kirkhusmos vektlegging av truslene mot Trondheim og Centralkomiteen, og disse truslenes påvirkning av beslutningen 24. april. Eng tok ikke truslene om at Trondheim skulle bli en krigsplass for bokstavelig. Eng påpekte imidlertid at en generell truende atmosfære og trusler ikke nevnt i protokollen kunne definitivt ha vært med å påvirke Centralkomiteen. Selv med nyansering av de tyske truslene så mente han at Thommesen hadde rett; truslene var avgjørende for oppropets signering. Eng viste imidlertid til at truslene om skyting av borgere og millionboten først kom 27. april, etter offiser-drapet. Eng etterspurte en mer konkret gjennomgang av truslene og presset, og også hva som eventuelt ville ha blitt følgene av å nekte å gi etter.

Kirkhusmo hadde også et stort søkelys på trusler og vold som forklaring. "Jeg la vekt på trusler og press som forklaringen på nordmennesens opptreden i Centralkomiteen."¹⁹⁸ oppsummerte Kirkhusmo sitt eget bidrag til historiografien. Kirkhusmo kritiserte i 2016 hvordan ettertiden har vurdert Skånes, Cappelen og Claussens medvirkende, med først å ta utgangspunkt i deres forklaringer både under og etter krigen, og så vurdere hva historikerne har sagt om dem. Cappelen avga allerede i juni 1940 en forklaring preget av at tvang og trusler var det avgjørende. Skjånes i 1945 hadde en langt mer nasjonalistisk holdning, med et svart/hvitt syn på tyskerarbeid og kollaborasjon.¹⁹⁹ Et svart/hvitt syn mangler nyanser i synet på tyskerarbeid og kollaborasjon, noe som moderne historikere gjerne er mer opptatt av å få fram.

Kirkhusmo satte mindre lit til Skjånes forklaring, og kom senere i artikkelen med en utdyping av kollaborasjon. Han forklarte hvorfor dette var uunngåelig både fra et politisk og økonomisk perspektiv for det norske folk. Claussen og Skjånes bandt begge sammen Carlo Santis drap på en tysk underoffiser, sammen med trusler, skyting av gisler og represalier, slik at det ble skapt et bilde av en ren tvangssituasjon. Kirkhusmo hadde stor forståelse for disse argumentene, og påpekte at selv om ikke Trondheim ble bombet så ble mange andre byer i Norge utsatt for terrorbombing. Hvorfor kunne ikke noe lignende ha skjedd i Trondheim? Men Kirkhusmo støttet seg også til nyere vurderinger om at truslene var mer retorikk enn reell. Han baserte seg på uttalelser fra Terboven om nødvendighet for samarbeid.

Det kommer fram i protokollen fra Centralkomiteen at tyskerne truet med tvangsutskrivning av vernepliktige om de ikke fikk de arbeiderne de trengte. Eng var enig i at det fra tysk side ikke var ønskelig med tvangsutskrivning av arbeidere ut ifra en pragmatisk vurdering om at tvangsarbeidere presterte dårligere. Eng nyanserte sin vurdering av bombetruslene fra tysk side med at uten tysk beskyttelse ville Trondheim bli bombet eller truet av de allierte, og derfor var det i nordmenns interesse å ha tyskerne i Trondheim. Verken Centralkomiteen eller Thommesen trodde dette var et troverdig argument. Eng pekte ikke så veldig klart på at tyskerne snakket mye om frivillighet i protokollene. Tyskerne ville ha Centralkomiteen til å signere uten å føle seg truet.

Eng listet opp 6 momenter som han mente er avgjørende for å forklare Hartmanns ettergivelse for kravene rettet mot Fornebu, samt Centralkomiteens ettergivelse for de tyske krav i Trondheim. Disse 6 var: tyske trusler, lydighetsplikt, tysk samarbeidstaktikk,

¹⁹⁸ Kirkhusmo 2016: 56

¹⁹⁹ Kirkhusmo 2016: 60

norsk forvirring, norsk isolasjon og manglende forhåndsplanlegging.²⁰⁰ For Eng var dette et direkte motsvar mot det han anså som Kirkhusmos monoforklaring om tyske trusler som avgjørende.

Eng framholdt at de tyske truslene var reelle, men samtidig nyanserte han dette synet med en pragmatisk vurdering. Han støttet seg på ideen om at tyskerne trengte en myk linje i Norge, og at dette kom av realpolitiske hensyn, for å unngå å "endre norsk forvirring og samarbeidsvilje til hat og motstand."²⁰¹ Eng forsøkte å nedvurdere det tyske trusselbildet gjennom å vise til det økonomiske aspektet. Dette oppnådde han med å bringe inn advokat Røeds konklusjon i Erstatningsdirektoratet, om at: "De som har påtatt seg arbeidsoppdrag for tyske myndigheter, hevder ofte at disse myndigheter har ledsaget sine arbeidsoppdrag med trusler, dels om inndragning av maskinelt utstyr, og i et par tilfeller dødsstraff. Det er dog ikke opplyst at en eneste slik trussel er iverksatt overfor en norsk næringsdrivende i 1940."²⁰² Eng tok opp truslene mot Kongsberg Våpenfabrikk og Det Norske Meteorologiske Institutt som eksempler på at trusler både mot næringsdrivende og en offentlig etat ikke ble oppfylt. Eng oppnådde med dette å skape et bilde av at de tyske truslene var tomme. Spesielt ble den militære betydning av Det Norske Meteorologiske Institutt fremhevet.

Eng mente at tyskernes samarbeidstaktikk kunne være en medvirkende årsak til hvorfor tyskerne fikk det som de ville. De tyske soldatene og offiserene ble før angrepet på Norge instruert i hvordan lokalbefolkningen skulle håndteres, og gitt 7 retningslinjer for deres oppførsel. Han mente at Skjånes ble utsatt for denne taktikken da den veltalende og kultiverte dr. Sonnemann forhandlet i Sentralkomiteen. Spesielt med bakgrunn i at tyskerne nå hadde makten i landet, så måtte forhandlinger finne sted, mente Eng. Det var nødt til å bli et samarbeid mellom okkupert og okkupant. Eng fremhevet her at tyskerne brukte "god tone med kompromissvilje og dialog uten militær kommandering og autoritær skriking slik vi kjenner fra Hitlers taler i dag. Dette ville ha skapt et grunnlag for at nordmennene kunne komme inn på et samarbeidsskråplan der det ene kompromisset la grunnlaget for det neste, og der det til slutt ble vanskelig å si nei."²⁰³ Sonnemann klarte i Trondheim å skape en illusjon av likeverdige parter, det samme som skjedde i Oslo. Eng mente dette talte for at kompromiss ble enklere.

Engs tre siste momenter ble gitt minst plass i hans forklaring, og trolig minst vekt også. Norsk forvirring kom som følge av sjokket på at Norge, et land uten krig i 126 år, plutselig var i krig igjen. Sjokk, forvirring og handlingslammelse må ha preget politikere mente Eng. For Trondheim trakk han fram tyskernes utsagn om at Værnes flyplass skulle brukes mot engelskmennene og ikke nordmenn. Dette kom som et svar da Sentralkomiteen ba om en garanti at Værnes ikke skulle brukes mot nordmenn. Eng argumenterte for at både dette spørsmålet, samt aksepten av svaret, viste den norske forvirringen. Eng mente også at momentet om isolasjon var relevant. Siden regjeringen var på flukt og kommunikasjonen var avskåret, måtte Sentralkomiteen ta valg uten å ha noen å rådføre seg med. Fokuset for Sentralkomiteen ble derfor rettet mot de nordmennene de hadde ansvar for i Trondheim, og å holde disse utenfor tvangsarbeid. Eng mente dette var en av grunnene til oppropets formuleringer om et ønske om arbeidskraft til flyplassene.

Eng tok til slutt opp momentet manglende forhåndsplanlegging. Nøytralitetspolitikken medførte at "Planer for å nekte fienden bruk av flyplasser og militæranlegg fantes ikke."

²⁰⁰ Vidar Eng 2010: Årsaker til beslutningene i Oslo 13. april og Trondheim 24. april

²⁰¹ Vidar Eng 2010: Årsaker...

²⁰² Vidar Eng 2010: Årsaker... Sitat av Erstatningsdirektoratet 1946

²⁰³ Vidar Eng 2010: Årsakene...

²⁰⁴ Eng poengterte også at det var heller ikke planlagt noe sivil motstand, som for eksempel sabotasje. Også Kirkhusmo stilte seg i sine fremstillinger av saken skeptisk til sabotasjeforsvaret fremstilt av Thommessen, hvor Thommessen unnskyldte Centralkomiteens ettergivenhet overfor tyskerne med å hevde at de skulle sabotere anskaffelsen av arbeidere til Værnes. Eng har sannsynlig rett i at norske myndigheter stadig måtte improvisere i møte med invasjonen og den nye hverdagen. Og med isolasjonen fra øvrige myndigheter ble ikke dette en enkel oppgave.

Nordmennenes asymmetriske situasjon og tyskernes overlegne monopol på tvangsmakt virket som Kirkhusmos sterkeste argumenter for å forklare og også unnskyldte handlingene til Centralkomiteen. Kirkhusmo argumenterte at lederne befant seg i en uskyldighetstilstand hvor de ikke fullt kunne håndtere situasjonen. Langeland overså at situasjonen etter krigen var langt annerledes enn situasjonen våren og sommeren 1940, mente Kirkhusmo.

Kirkhusmo tok opp igjen Vidar Engs artikkel fra 2010 og hans 6 punkter. Kirkhusmo mente at moment nummer 2, om at nordmennene hadde en lydighetsplikt som tyskerne hevdet hadde bakgrunn i folkeretten, var et svakt moment. Kirkhusmo poengterte at i Centralkomiteens protokoller så kom det klart frem at de argumenterte for at de tyske krav var folkerettsstridige. Siden Eng ikke vektla de ulike momentene separat, virker det ikke som at Kirkhusmo var veldig overbevist av momentene, og avfeide momenter som "tyskernes samarbeidstaktikk", "norsk isolasjon" og "manglende forhåndsplanlegging" ved å si at han "vil ikke gå inn på Vidar Engs øvrige momenter"²⁰⁵

5.4 Centralkomiteens underskrift på Arbeidsopporet av 24.april. Signaturstriden.

I etterkant av krigen kom signaturene til de tre mennene i Centralkomiteen til å bli sterkt kritisert av Oliver Langeland. Det ble også utgitt flere bøker etter 2010 hvor det ble hevdet at Centralkomiteens 3 ledere oppfordret folk til å ta tyskerarbeid på Lade og Værnes flyplasser. Spesielt handlet dette om at disse flyplassene bidro til at norske og allierte soldater ble bombet da slaget om Narvik stod. Dette kunne tolkes som en mer eller mindre direkte anklage om landssvik rettet mot Centralkomiteens 3 sentrale personer.

Vidar Eng vurderte Thommesens bilag 2 til Stortingsmelding nr.64 i 2010 og viet mye plass til vurderingen av Thommesens argumenter. Eng kritiserte Thommesens standpunkt at arbeidsopporet den 24. april ikke var en oppfordring fra norske myndigheter. Thommesen la vekt på formuleringene som "den tyske overkommando forlanger.. Den tyske overkommando erklærer..."²⁰⁶ Thommesen mente derfor at det var klart at det gjaldt tyske krav og en formidling av disse gjennom arbeidsopporet. Eng fant ikke dette argumentet holdbart, i det han anså signaturene som avgjørende for legitimering av tyskerarbeid i øynene til norske entreprenører og arbeidere. Med disse signaturene under opporet så argumenterte Eng for at arbeidet var fullt legitimert for nordmenn, siden norske myndigheter sto bak. Eng gjentok her noen av de samme standpunktene som kom fra den tyske siden av forhandlingene i Centralkomiteens protokoll fra 25. april, nemlig at det var i nordmenns interesser at arbeidet ble utført. Han redegjorde videre at siden tidligere kunngjøringer hadde hatt signaturene til det tyske kommandantskapet, så var det derfor avgjørende i øynene til nordmenn at det nå

²⁰⁴ Vidar Eng 2010: Årsakene...

²⁰⁵ Kirkhusmo 2016: 61

²⁰⁶ Vidar Eng 2010: Flyplassene...

var norske signaturer. De arbeidere som var i tvil om å melde seg til flyplassarbeid ble avgjørende påvirket av oppropet den 24. april, hevdet Eng.

Eng spurte seg om det fantes et alternativ til samarbeidspolitikken eller aktiv motstand, men endte opp på det svake "å vente og se" som et alternativ til hva Sentralkomiteen foretok seg. Eng mente det var tenkelig at Sentralkomiteen kunne nektet å komme med erklæringen den 24. april. Eng baserte seg på Hartmanns kommentarer, og spurte om en "steil og avvisende holdning" kunne hatt en militær eller politisk betydning, uten selv å svare på spørsmålet. Avslutningsvis mente Eng at arbeidet på Værnes kunne blitt utført saktere hvis Sentralkomiteen ikke ga noe opprop, og at tyskerne derfor hadde hatt en vanskeligere oppgave med å lokke arbeidere og entreprenører til Værnes. Eng hevdet også at fordi Sentralkomiteen var overbelastet og slitne, og at de hadde blitt vant til samarbeid, så ble det lettere å si ja til tyskerne den 24. april.

Anders Kirkhusmo ønsket i sin artikkel fra 2016 å "drøfte om påstandene er holdbare, graden av deres eventuelle medvirken, og i så fall diskutere hva som kan forklare deres opptreden."²⁰⁷ Artikkelen kritiserte forfattere og historikere som støttet seg til Langelands anklager og videreutviklet disse. Kirkhusmo anklaget Nina Drolsum Kroglund for å ukritisk støtte seg til Langelands anklager i sin bok *Hitlers norske hjelpere*. Her igjen er signaturene i fokus. Lignende kritikk har Kirkhusmo rettet mot Hermann Hansen sin kronikk i Adresseavisen 8. Mai 2015 og Karl H. Brox og Knut Sivertsen utgivelse av en bok om krigshistorien i Trondheim. Kirkhusmo kritiserte også Trygve Lundemos intervju med Hermann Hansen. Også dette intervjuet gjentok påstandene om signaturene, men også uttalelser om at trønderne og lokale myndigheter ivrig samarbeidet med tyskerne. Til slutt kan Kirkhusmo sin kritikk mot Arvid Bryne sin bok nevnes. En kritikk som rettet seg mot faktafeilene til Bryne rundt mandatet til Sentralkomiteen og signaturene på oppropet i Adresseavisen 24. april.

Vidar Eng hevdet i 2010 at selv om ikke Sentralkomiteens underskrifter var på oppropet i Adresseavisen, var det også trolig at underskriftene på kunngjøringen ble slått opp på arbeidskontorer og samlingsplasser. Kirkhusmo betvilte den manglende empiriske dokumentasjonen på dette.²⁰⁸ Kirkhusmo presiserte at signaturene til Sentralkomiteens tre medlemmer bare ble lest opp på oppropet en gang i det første kringkastningsoppropet 25. april kl. 08:16.²⁰⁹ Kirkhusmo har gjennomgått det empiriske materialet som gjelder andre opprop til flyplassarbeid i Trondheim. I disse oppropene var det entreprenørforretningene og det tyske kommandantskap som stod bak oppropene. Langeland påstod at annonser i Trondheimsavisene hadde Sentralkomiteens underskrifter. Kirkhusmo tilbakeviste altså dette i sin artikkel. Dette var den samme konklusjon som riksadvokat Øystein Thommesen kom fram til i Stortingsmelding nr. 64 fra 1950.

Kirkhusmo har også rettet kritikk mot Thommesen, spesielt rundt hans formuleringer i bilag 2 til Stortingsmelding nr.64 hvor han hevdet at tyskerne stod bak protokollen med formuleringer som "Den tyske overkommando forlanger" og "Den tyske overkommando erklærer". Kirkhusmo mente ikke dette argumentet var veldig overbevisende siden ingen av Sentralkomiteens medlemmer hevdet det samme i ettertid. Kirkhusmo mente å ha bevist at underskriftene til Sentralkomiteen ikke ble særlig kjent i april dagene eller fikk noe stor virkning. Han gikk tilbake til sitt tidligere argument om at arbeiderne møtte opp

²⁰⁷ Kirkhusmo 2016: 46

²⁰⁸ Kirkhusmo 2016: 58

²⁰⁹ Kirkhusmo 2016: 59

til tyskerarbeid uansett. Men; Kirkhusmo mener at "deres underskrifter bidro utvilsomt til å legitimere tyskerarbeid."²¹⁰

Ved også å ta med Vidar Eng's vurderingen av arbeidsstokken på flyplassene, var det klart at Kirkhusmos argument om at tyskerne ikke lenger nødvendigvis trengte Centralkomiteen for å skaffe arbeidere var veldig holdbart. Men den drastiske økningen fra 24. april, til 25. april og så 26. april, var ikke uproblematisk; det ble klart at arbeidsoppropene var veldig effektive, men i hvilken grad skyldes denne økningen Centralkomiteen? Var deres legitimering av arbeidet avgjørende for denne veksten i arbeidsstokken?

5.5 Betydningen av flyplassen og tyskerarbeidet.

Oliver Langeland kom med omfattende kritikk av tyskerarbeid og reaksjonen på dette. Tyskerarbeid gjorde Langeland spesielt opprørt fordi han med hans militære bakgrunn evnet til å se akkurat hvor mye hjelp norske arbeidere ga tyskerne med deres militære anlegg. For Langeland var Værnes så viktig at uten den så ville tyskerne ha tapt slaget om Narvik. Dette ville ha hatt store konsekvenser for Norge under andre verdenskrig.

Langeland og Thommessen hadde klart forskjellige syn på flyplassens betydning. Thommessen refererte til ordfører Skjånes sitt besøk på Værnes 14. mai og skapte med det et inntrykk av at flyplassen ikke hadde mye å si for krigen.²¹¹

Christophersen redegjøre om flyplassen så på forklaringer på hvorfor så mange arbeidet på flyplassen. Dette gjaldt ikke bare bygging og vedlikehold av flyplassen, men også "bombebanden" (nordmenn som lastet bomber på tyske fly). Christophersen tok også opp holdningene rettet mot de som arbeidet på Værnes med tyskerarbeid. Mange i Stjørdal ga uttrykk for en moralsk holdning etter krigen hvor de sterkt mislikte hva arbeiderne hadde gjort, spesielt "hvordan enkelte hjalp tyskerne med å bygge ut Værnes flyplass våren 1940 mens fiendens bombefly hver natt i store formasjoner dro nordover for å bombe nordnorske byer og våre egne landsmenn som ennå kjempet der nord."²¹² Christophersen uttalte at dette ikke var vanskelig å forstå, siden mange ble påvirket av hva som skjedde etter krigen. Han tok også opp en uttalelse fra en norsk soldat, som etter å ha kjempet for Norge under krigen, hadde vansker med å forstå at slektninger kunne laste bomber og hjelpe tyskerne i kampen mot ham. "Enkelte hevdet at man også den gang stilte seg langt mer forståelsesfulle til arbeidsledige eller fattige familieforsørgere enn overfor dem som hadde en bra jobb, men som tok tyskerarbeid for å tjene mest mulig."²¹³ Sosialt press hindret mange fra å ta arbeid, selv om de var fattige eller unge.

Eng var av den oppfatning av Centralkomiteens kunngjøring i Trondheim den 24. april satte fart i flyplassarbeidet, og at dette flyplassarbeidet i 1940 har "vekt særlig interesse, for det første fordi det foregikk mens norske styrker ennå kjempet på norsk jord, for det andre fordi den militære betydningen var relativt tydelig, og for det tredje fordi dette var noe av det tidligste tyskerarbeidet under okkupasjonen og kan sies å være et mønster for resten av krigsårene."²¹⁴ Eng baserte den tredje grunnen på tidligere uttalelser fra Kirkhusmo. Eng fant ikke at Thommesens bagatellisering av Værnes krigsviktighet holdt mål. Eng påpekte spesielt at besøkene til Milch, samt Terbovens 1. mai tale, og de lange

²¹⁰ Kirkhusmo 2016: 64

²¹¹ Thommessen 1950: 74-5

²¹² Christophersen 1993: 221

²¹³ Christophersen 1993: 222

²¹⁴ Vidar Eng 2010: Avslutning...

protokoll forhandlingene om arbeidskraft til flyplassene viste at flyplassene var av avgjørende betydning. "Å påstå at flyplassene egentlig ikke betydde så mye, virker som et lite overbevisende selvforsvar."²¹⁵ avsluttet Eng med.

Eng presenterte også Kirkhusmos utgivelser fra 1997 og 2005. Kirkhusmos argumenter i disse var i stor sak knyttet til tvang og press, men også at "Men muligheten for senere å skape en front mot tyskerarbeidet ble trolig svekket ved at norsk autoriteter bidro til å legitimere en aktivitet som mange så på som landssvik."²¹⁶ Og senere tok Kirkhusmo også opp at dette var uheldig fordi dette skjedde på et tidspunkt hvor det fortsatt var kamper i Nord-Norge og Nord-Trøndelag.

Eng argumenterte for en lydighetsplikt med bakgrunn i folkeretten. Eng poengterte at folkeretten ble diskutert i Trondheim 22. april, men så ikke ut til å ha kommet opp den 24. april. Eng sa at folkeretten ikke ble et sentralt argument. "Trolig lå folkerettsargumentet under her også, men da sannsynligvis i form av en tysk partisk versjon som nordmennene ikke hadde hatt tid eller ro til å vurdere i særlig grad. Tyskernes bedre forberedelser kan ha gjort at deres versjon av folkerettsargumentet ble godtatt av nordmennene i en atmosfære av overraskelser, trusler og press."²¹⁷

Eng beskrev møtet den 25. april der det på ny ble en folkerettslig diskusjon, om Norge og Tyskland var i krig eller ikke, samt en diskusjon om et nytt opprop hvor "...dette var i arbeidernes og landets egne interesse." Men den konfronterende linjen på møtet 25. april ble snudd raskt etter at de tyske forhandlerne fikk nyss om at 610 arbeidere meldte seg til arbeid denne dagen, noe både Eng og Kirkhusmo viet plass til i sin framstilling. Eng derimot vektla her at de tyske forhandlerne uttrykte glede over at Centralkomiteen hadde vist dem lojalitet, og håpte de ville fortsette med dette. Eng viet også plass til den videre diskusjonen denne dag, og at tyskerne var opptatt av at Centralkomiteen ikke skulle tvinges til noe og at vedtakene skulle være fattet etter deres frie vilje.

Kirkhusmo bagatelliserte flyplassarbeidet på Værnes med å karakterisere det som "noe spesielt, men ikke enestående."²¹⁸ Han plasserte arbeidet i en økonomisk samarbeidskontekst, og skapte dermed et bilde av kollaborasjonen som uviktig ved å si at både norsk og tyske interesser hadde økonomiske motiver. Han oppnådde en lignende effekt ved på dette tidspunktet også å ta opp situasjonen på Fornebu. Komparativt oppnådde han dermed en effekt hvor Centralkomiteen virket å ha holdt igjen mer overfor tyskerne enn Oslos formannskap representert ved Rådmann Hartmann. Kirkhusmo oppnådde samme komparative effekt ved å referere til Knut Kjeldstadlis byhistorie om Oslo, hvor han hevdet at folkeretten beskrev at okkupanten hadde krav på slik flyplassarbeid som skjedde på Fornebu.²¹⁹

Kirkhusmo drøftet hvorfor det tilsynelatende ikke kom noen tyske reaksjoner på fraværet av Centralkomiteens underskrifter på de ulike oppropene. Hans første argument var et kildenært argument knyttet til Atilias dagbok, hvor det ble hevdet at Centralkomiteen ikke hadde noe å gjøre med tyskerarbeidet på Værnes. I hvilken grad denne kilden kan stoles på i å gi oss et helhetlig bilde av situasjonen i Trondheim er ikke sikkert, men Kirkhusmos støttet seg på den uansett. Hans andre argument var mer overbevisende. Her presiserte han at på grunn av det store oppmøte av arbeidere på Værnes den 25.

²¹⁵ Vidar Eng 2010: Flyplassene...

²¹⁶ Vidar Eng 2010: Flyplassene, siterer Kirkhusmo 1997

²¹⁷ Vidar Eng 2010: Årsaker..

²¹⁸ Kirkhusmo 2016: 63

²¹⁹ Kirkhusmo 2016: 64

april så var det ikke lenger nødvendig for de tyske militære makter å få støtte av lokale autoriteter.²²⁰

Kap.6 Resultater

6.1 Tema, hovedproblemstilling og underproblemstillinger

Hovedtemaet i denne oppgaven er flyplassbyggingen i Trondheim i starten av 2. verdenskrig. Dette sammenlignes med 2 andre byer; Oslo og Bergen.

Hovedproblemstillingen for denne oppgaven er:

Hvordan klarte tyskerne å få nordmenn til å delta på flyplassbyggingen for okkupanten?

For å besvare denne hovedproblemstillingen har jeg to underproblemstillinger:

1: Hvordan reagerte de lokale myndighetene i de tre byene da tyskerne invaderte Norge?

2: På hvilken måte samarbeidet de lokale myndighetene og de lokale entreprenører med tyskerne vedr. flyplassbyggingen?

I dette kapitlet vil jeg ta for meg de to underproblemstillingene først. Deretter vil jeg gå inn på hovedproblemstillingen. Jeg vil gjøre både noen korte oppsummeringer og ta opp ulike resultater til vurdering.

6.2 Underproblemstilling 1:

Hvordan reagerte de lokale myndighetene i de tre byene da tyskerne invaderte Norge?

Isolasjon, ansvar alene

²²⁰ Kirkhusmo 2016: 60

Alle de 3 byene som denne oppgaven beskriver, ligger ute ved havet. De hadde aktive havner som var viktige for transport og handel. Båttransporten hadde veldig mye å si for tilretteleggingen av ulik vareflyt og byene var sårbar for en evt. stopp i denne bevegelsen av varer and tjenester. Da tyskerne kom og okkuperte Norge den 9 april så ble disse havnene blokkert for vanlig handel og bruk. I alle byene beskrives det hvordan byene ble preget av kaos, mange innbyggere flyktet til omliggende steder, produksjonslivet stoppet opp og handelen ble hindret. Tyskerne hadde kontroll over byene og dette førte til en helt ny situasjon.

Byene var også isolert når det gjaldt å kunne kommunisere med resten av landet. Det var ikke mulig å kunne rådføre seg med sentralmakten, og hvor var egentlig denne? Kongehuset, regjeringen og Stortinget var på flukt, så hvem kunne man egentlig konferere med?

Tyskerne kontaktet raskt kommunen i alle byene med krav om samarbeid. Tyskerne trengte nordmenn til ulike typer arbeidsoppdrag siden de ikke hadde så mange folk å ta av selv. Siden de tre byene var i isolasjon fra resten av landet, måtte kommunene nå ta beslutninger på egen hånd. Tyskerne brukte trusler overfor kommunen om at de ville bruke tvangsarbeid som en måte å få gjennomført de ulike arbeidene på. I tillegg truet tyskerne med å hente inn arbeidere fra utlandet. Alle kommunene tok ansvaret for sine egne beboere svært alvorlig, og det å få befolkningen tilbake til arbeid og få i gang igjen en mer normalisert hverdag ble prioriteringen for alle de tre byene. Kommunene vurderte at truslene om at andre ville få tildelt ulike arbeidsoppdrag fra tyskerne ville være svært uheldig. Da ville det bli enda færre nordmenn som ville få arbeidsoppdrag og frykten for økt arbeidsledighet økte. Isolasjonen og usikkerheten som byene opplevde i starten av krigen ble utnyttet av tyskerne for å presse fram et samarbeid. Det kan se ut til at situasjonen var svært lik i de tre byene, og samarbeidet med tyskerne utviklet seg omtrent på samme måte.

Opprettelse av lokale myndigheter

Bergen hadde allerede i 1938 startet arbeidet med å etablere Kriseutvalget da de antok at en mulig krig ville føre til utfordringer for Bergen. Kriseutvalget ble endelig vedtatt 28. september 1938. Kriseutvalget skulle ha fokus på sivile og økonomiske saker, men også militære saker ble aktuelle. 11 oktober 1939 fikk Kriseutvalget vide fullmakter etter at situasjonen i Europa tilspisset seg, og arbeidet ble holdt hemmelig fra offentlighet. Dette er den eneste byen som før krigen vedtok tiltak som kunne imøtekomme en eventuell ny storkrig. Bergen opprettet også et Produksjonsråd 23 april etter at krigen kom til Norge. Imidlertid var det Kriseutvalget som skulle holde kontakten med okkupanten, og det er lite som tyder på at Produksjonsrådet hadde utstrakt samarbeid direkte med tyskerne. Den 23 april underskrev ordfører Stensaker, politimesteren og fylkesmannen en erklæring hvor de forpliktet seg til å samarbeide med den tyske overkommandoen. Situasjonen skulle normaliseres, selv om det fortsatt var krig på norsk jord. Det kan se ut til at det var viktigere å få folk i arbeid igjen enn å se på hva de gjorde og for hvem. Bergen var den eneste byen som opprettet to ulike administrative tiltak.

I Trondheim tok Trøndelag Industriforbund initiativ til et næringsråd 12 april. Ordfører Ivar Skjånes fryktet for at tyskerne ville ta kontroll over all produksjon og handel i byen. Han fikk informasjon om at tyskerne allerede hadde tvunget ut ulik informasjon fra forretninger i Trondheim. Etter at det hadde blitt diskutert med industri og bankvesen så tok ordfører Ivar Skjånes og fylkesmann Odd Klingenberg valget om å opprette Centralkomiteen for Trondheim og Fylket den 15 april. Centralkomiteen skulle fungere som en formidler mellom tyskerne og deler av byen. Centralkomiteen hadde nesten

daglige møter og på de fleste av disse møtene var en stedfortreder for den tyske overkommando til stede. De bestemmelser som Centralkomiteen tok ble stort sett ansett som nødvendig og nødvendige i starten av krigen. Centralkomiteen i Trondheim fikk også omfattende myndighet til å fatte beslutninger slik som Kriseutvalget i Bergen.

I Oslo ble det høyesterettsjustitiarius Paal Berg som ble kontaktperson for dialog med tyskerne i forhold til opprettelsen av Administrasjonsrådet. Det ble uttrykt et behov for en administrasjonsenhet som kunne ha tillit både i befolkningen og hos tyskerne. Berg tok dette opp med Høyesterett som var den eneste statsmakten som var igjen i Oslo. Han redegjorde for at de nå kunne ha mulighet til selv å bestemme representanter i rådet, men at tyskerne krevde at de måtte kunne samarbeide med okkupanten. Den 15 april ble Administrasjonsrådet opprettet av Høyesterett, samme dag som Centralkomiteen i Trondheim.

Bankene var aktive med innspill for å opprette en form for næringsråd både i Trondheim og i Bergen. I Bergen ble det etablert et eget Produksjonsråd hvor næringslivet og de økonomiske tiltakene hadde fokus. Målsetningen var å holde næringslivet i gang og normalisering av hverdagen. I Trondheim ble det etablert underkomiteer som fikk ansvar for ulike områder av kommunal administrasjon og næringsliv. Det var Centralkomiteen som satt med makten og kontrollen. I Oslo ser en ikke at bankene hadde noe særlig påvirkning på opprettelsen av Administrasjonsrådet. Her kan det se ut til at fokuset var å få på plass et formelt samarbeid med tyskerne som kunne overta Quislings tilrøvede maktposisjon.

Kriseutvalget i Bergen bestod av ordfører Stensaker, advokat Sundt, forretningsfører Lid og finansrådmann Einar Olsen. I Centralkomiteen i Trondheim var sentrale medlemmer ordfører Ivar Skjånes, høyesterettsadvokat Andreas Claussen som ble komiteens formann, og nylig konstituert fylkesmann Cappelen. Sammensetningen av disse to utvalgene var svært like med en klar tilstedeværelse av kommunens toppledere i tillegg til jurister. Administrasjonsrådet i Oslo bestod av 7 medlemmer. Alle var betydelige kunnskapspersoner innenfor hver sitt område og de fikk ansvar for disse områdene. Formann ble Ingolf Elster Christensen (fylkesmann), Jens Bache-Wiig (handels- og forsyningsdepartementet), Andreas Disen (sosialdepartementet), Ole E. Harbek (justisdepartementet), Gunnar Jahn (finans, - og arbeidsdepartementet), Rasmus Mork (landbrukssaker), Didrik Arup Seip (kirke, - og undervisningsspørsmål) De var opptatt av at de ikke var en vanlig regjering og beholdt sine opprinnelige jobber.

Sammenligner man disse 3 utvalgene så kan det se ut til at Administrasjonsrådet i Oslo var bredere sammensatt og lignet mer en vanlig regjering enn de andre utvalgene i Bergen og i Trondheim. Både i Bergen og i Trondheim får man inntrykk av at mye makt var samlet på noen få personer. Det er et mindre inntrykk av dette når det gjelder Administrasjonsrådet i Oslo. Det kan være både fordeler og ulemper med en slik maktkonsentrasjon i de lokale myndighetene. Fordelen er at det er lettere med kommunikasjonen medlemmene imellom, og at det kan være lettere å få til en enighet om hvordan en skal samarbeide og i hvilken retning en skal gå. Det kan være lettere å stå imot krav eller forespørsler som en ikke ønsker å innvilge eller å si ja til hvis en kan stå samlet mot slike krav. På mange måter kan slike små konstellasjoner av makt fungere veldig bra og være veldig fornuftig i ulike krisesituasjoner. På den andre siden kan det være utfordrende hvis medlemmene er uenige om retningslinjer eller retning på samarbeidet. Det kan da oppstå ulike former for maktkamp innad i gruppen. Når det er få medlemmer i en slik gruppe, kan enkeltmedlemmer få svært stor påvirkning og makt. Dette kan få uventede konsekvenser som det kan være vanskelig å forutse. Jo mindre mulighet for diskusjon av en sak, eller at en sak ikke kan ses på fra flere sider eller med innspill fra flere mennesker, jo mer ensidig tilnærming kan utvikle seg. Og hvis dette er

en retning som kan bli klanderverdig, så hadde det vært bedre hvis dette kunne ha blitt oppdaget eller satt på dagorden internt før en går for langt i uønsket retning.

Det er tydelig at tyskerne fikk til et samarbeid med myndighetene i alle de tre byene ganske raskt etter invasjonen uansett om det var opprettet et lokalt myndighetsråd eller ikke. Tyskerne gikk til kommunens øverste ledere og presset fram et samarbeid. I Bergen så hadde de Kriseutvalget på plass, så det er mulig at det var mer en felles avgjørelse på hvordan de kunne eller ville samarbeide med okkupanten. Siden det allerede var opprettet et organ så ble det vanskeligere å rette et tysk press mot enkeltpersoner. Et slikt målrettet press opplevde muligens Hartmann i Oslo og Ræder i Trondheim. Dette beskrives ytterligere i neste underkapittel. Da de lokale myndighetene var opprettet ble det et omfattende samarbeid med tyskerne og de lokale myndighetene i de tre byene. Ingen hadde vært i kontakt med hverandre og diskutert dette i forkant. Det ser ut til at de tenkte svært likt om de utfordringene invasjonen medførte.

Manglende krise, - og beredskapsplaner

Det kan se ut til at Norge var lite forberedt på en ny krig selv om myndighetene måtte ha vært klar over utviklingen i Europa. Det var bare Bergen som til en viss grad hadde forberedt seg noe i forkant med opprettelsen av Kriseutvalget. Hvorfor var det ikke flere byer som gjorde det samme? Det kan se ut til at Norge med sin nøytralitetspolitikk ikke trodde at Norge ville bli dratt inn i krigen. I etterkant kan det virke noe naivt. I dagens samfunn, både fra myndigheter og i samfunnet ellers er krisevurderinger og beredskapsplaner noe det brukes mye tid og ressurser på. Det legges planer for håndtering av ulike scenarier med ulike planer. Det er derfor noe rart for meg nå å se at slike planer ser det ut til at det lite av i Norge i 1940. Jeg har en formening om at mangel på kriseplaner sammen med isolasjon bidro vesentlig til de avgjørelsene som ble tatt på denne tiden. Både isolasjonen og at Norge var lite forberedt på en ny krig er også blant Eng sine 6 forklaringer på hvorfor nordmenn ga etter for tyske krav. Han vektlegger imidlertid disse 2 momentene mindre enn f.eks. tyske trusler og tysk samarbeidstaktikk. Jeg vil imidlertid vektlegge dette ganske mye da dette beskriver en manglende forberedelse som påvirket hvordan nordmenn forholdt seg til tyskerne. Jeg har begrenset denne oppgaven til å omhandle de 3 første månedene av krigen. Jeg har derfor ikke satt meg vesentlig inn i hvilke måter sentrale og lokale myndigheter forberedte seg eller ikke til en evt. ny krig. Jeg kan dermed ikke beskrive ytterligere hva som foregikk før krigen, annet enn å undre meg over det som ser ut til å være fravær av planer og beredskap.

6.3 Underproblemstilling 2:

På hvilken måte samarbeidet de lokale myndighetene og de lokale entreprenører med tyskerne vedr. flyplassbyggingen?

Oppsummering

I Oslo henvendte tyskerne seg til finansrådmann Paul Hartmann den 13 april med krav om at kommunen måtte gjenoppta arbeidet på Fornebu. Under uttalte trusler fra tyskerne så besluttet Hartmann at arbeidet skulle gjenopptas fra 15 april. Han besluttet dette uten involvering av Administrasjonsrådet som ble opprettet samme dag. Høyer-Ellefsen startet med reparasjonen av Lysakerbroen innen 2 uker etter invasjonen. De hadde allerede maskiner stående på flyplassen og det ble veldig vanskelig å nekte å ta på seg arbeid der, særlig da Hartmann ga klarsignal til arbeidet. Flere entreprenører påtok seg oppdraget frivillig, mens andre firmaer ble pålagt arbeidet fra kommunen.

Både kommunen og entreprenørene løftet spørsmålet rundt flyplassbyggingen til Administrasjonsrådet senere. De ønsket at rådet skulle ta stilling til de folkerettslige vurderingene av dette arbeidet. Administrasjonsrådet ville imidlertid ikke ta stilling til dette. De mente at dette var en sak mellom entreprenørene og okkupanten. De ville hverken tilråde eller fraråde å ta på seg et slikt arbeid. Det påpekes at det hadde vært vanskelig for Administrasjonsrådet å opprettholde samarbeidet med tyskerne hvis de nå skulle nekte for arbeid som allerede var godt i gang på Fornebu. Samtidig beordret Jens Bache-Wiig i Administrasjonsrådet kommunen til å stå som arbeidsgiver for entreprenørene. Det ble flere entreprenører som tok på seg arbeid på flyplassen, hvorav Høyer-Ellefsen var blant de største.

I Bergen var det møte mellom tyskerne og lederen av Bergens Håndverks- og Industriforenings industrigruppe vedrørende bygging av flyplass på Bømoen i begynnelsen av mai. Entreprenørene ønsket ikke å påta seg arbeid på flyplassen. Tyskerne la press på Christian Stoltz, leder i firmaet Stoltz, Røthing & Co med å besøke han både på hans kontor og hjemme hos han. Tyskerne krevde samarbeid, noe som Stoltz nektet. Tyskerne hadde så møter med kommunen og situasjonen ble oppfattet som spent og truende. Finansrådmann Einar Olsen, også medlem i Kriseutvalget, innkalte entreprenørene til et møte der resultatet ble at entreprenørene ble pålagt arbeidet på flyplassen på Bømoen. Stoltz tok på seg oppdraget med bygging av flyplassen på Bømoen. Arbeidet ble påbegynt mellom 20-23 mai.

I Trondheim tok tyskerne kontakt med ordfører Skjånes allerede 11 april, altså 2 dager etter invasjonen. De ønsket arbeidere til å etablere flyplass mellom Lade og Leangen. Skjånes ga avslag på dette. Den 18 april henviste tyskerne seg til teknisk rådmann Ræder om kommunen kunne overta arbeidet med planeringen av flyplassen. Ræder avsto dette, men ble pålagt av tyskerne å innkalle til et møte samme dag mellom de 3 entreprenørene i Trondheim som eksisterte på denne tiden og tyskerne. Entreprenørene ble pålagt dette arbeidet til tross for deres innvendinger. De 3 entreprenørene hevdet at de fikk inntrykk av at forespørselen fra tyskerne var godkjent fra myndighetene sin side siden det ble formidlet fra teknisk rådmann Ræder. Etter en befaring på Lade 19 april ble arbeidet påstartet i et samarbeid mellom tyskerne og entreprenørene. Imidlertid ønsket tyskerne fortløpende i arbeidet. Den 24 april fikk Centralkomiteen krav fra tyskerne om at de måtte skaffe flere arbeidere til flyplassbyggingen. Dette var den første gangen at Centralkomiteen ble innblandet i denne saken. Centralkomiteen ga etter for tyskernes krav. Dagen etter ble det lest opp en kunngjøring om at arbeidsvillige skulle møte opp hos entreprenørene eller direkte på flyplassene. Etter dette økte antall arbeidere på flyplassene betydelig.

Kommunens påvirkning ovenfor entreprenørene

I Oslo ga Hartmann godkjenning til å gjenoppta arbeidet fra 15.4. Her ble det entreprenører som ble pålagt arbeidet, men også entreprenører som påtok seg arbeidet frivillig. Fornebu var den eneste flyplassen som faktisk fungerte på denne tiden. Tyskerne brukte flyplassen aktivt helt fra invasjonsdagen. Kan det være slik at entreprenører og arbeidere i Oslo dermed hadde et inntrykk av at det arbeid som ble utført her hadde mindre betydning militært sett? Kan det være at de tenkte at tyskerne brukte jo flyplassen allikevel så hva slags betydning hadde dette egentlig? Kan det ha vært en grunn til at det var lettere å få til et mer frivillig arbeid på Fornebu sammenlignet med Bergen og i Trondheim, og særlig når det ble godkjent fra kommunens side? Dette kan ha vært en måte å tenke på som rasjonaliserte bistanden til flyplassbyggingen for entreprenørene i Oslo.

I Trondheim hadde tyskerne fått et klart nei fra ordfører Skjaanes om bistand til flyplassbygging den 11 april. Den 18 april oppsøkte tyskerne teknisk rådmann Ræder med samme forespørsel. Hvorfor valgte tyskerne nå å gå til en ny person i kommunens ledelse? I mellomtiden hadde ordfører Skjaanes blitt medlem i Centralkomiteen fra 15 april. Der hadde tyskerne nærmest daglige møter om samarbeid på ulike arenaer. Hadde det ikke vært naturlig at en ny forespørsel om bistand med flyplassbygging skulle gå gjennom Centralkomiteen? En kan stille spørsmål om det var sånn at tyskerne forventet mer motstand fra Centralkomiteen om dette, og at de dermed valgte en annen framgangsmåte.

Istedenfor å ta saken opp med Centralkomiteen gikk de nå til Ræder 18 april. Ræder innkalte de tre entreprenørforeningene til møte med tyskerne og de ble pålagt arbeidet med flyplassbyggingen. Ræder hadde sagt at han kunne kontakte Centralkomiteen om forespørselen, men det er ingen referater i Centralkomiteen om at dette har skjedd. Det er imidlertid en noe uklar situasjon rundt en eventuell telefonsamtale mellom Ræder og Cappelen hvor Ræder visstnok skal ha fått godkjenning fra Cappelen. Dette har Cappelen benektet sterkt, og i rettsaken etter krigen konkludert retten med at de ikke kunne bevise at en slik telefonsamtale hadde funnet sted. Cappelen uttrykte veldig klart og sterkt at hans innstilling til dette arbeidet var klart; han ønsket ikke at et slikt arbeid skulle utføres uten at det var tvingende nødvendig. Cappelen var også medlem i Centralkomiteen. Kanskje tyskerne også hadde oppfattet denne innstillingen til Cappelen og at det var derfor de ikke henvendte seg til Centralkomiteen, men valgte å ta saken opp med Ræder istedenfor?

Neste dag, 19 april var det befarings på Lade. Ræder hadde allerede instruert sine ingeniører om å ha med arbeidsutstyr, og de begynte med nivåeringsarbeidet allerede samme dag. Kan dette tolkes slik at Ræder var ganske ivrig på at arbeidet skulle påbegynnes og hadde mindre motvilje mot dette? Ræder var ikke medlem i Centralkomiteen, men han var teknisk rådmann i kommunen. Det er litt merkelig at en rådmann ikke snakket med sin øverste leder; ordføreren, om et slikt omfattende og kontroversielt arbeidsoppdrag. Ræder har ikke skrevet i sine notater at han diskuterte dette med Centralkomiteen på dette tidspunkt, og som tidligere nevnt så står det heller ikke noe om dette i referatene fra Centralkomiteen. Så hvorfor er det ingen kommunikasjon mellom Ræder og Centralkomiteen på dette tidspunkt? Kan det være riktig som Cappelen sa at Ræder visste om Cappelens motstand mot dette oppdraget og at han bevisst ikke informerte Centralkomiteen fordi han ønsket at dette oppdraget kom i gang? At Ræder sørget for at nivåeringsarbeidet begynte samme dag som befarings den 19 april kan tolkes som om at han ønsket at arbeidet skulle starte så fort som mulig.

I Bergen var det Olsen (medlem i Kriseutvalget) som kalte inn entreprenørene og som oppfordret dem til å ta på seg oppdraget med flyplassbyggingen. Entreprenørforeningen hadde i utgangspunktet nektet å ta på seg dette arbeidet. Med Olsens press og oppfordring så endte det med at Stoltz tok på seg arbeidet. I Bergen og Trondheim var det et klart press fra både kommune og sentrale myndigheter som fikk entreprenørene til å påta seg arbeidet på flyplassene.

Det er tydelig flere entreprenører som ble pålagt å arbeide på flyplassene etter press fra kommunen. Det ble stilt spørsmål med oppdraget i forhold til militær betydning og om det var riktig å ta på seg arbeidet. Til tross for dette så påla myndighetene arbeidet til entreprenørene. Hvordan kunne firmaer ha en egen autonomi over egen aktivitet? Det er tydelig at de hadde en lydighet ovenfor myndighetene i denne situasjonen. Her ble kanskje firmaenes økonomiske sårbarhet avgjørende for de beslutninger som ble tatt. Skulle de klare å overleve så kunne de ikke gå imot kommunens pålegg om oppdragene.

I Trondheim ble det blitt stilt spørsmål ved om entreprenørene startet arbeidet på Lade før 19 april da det var befaring der. I rettsdokumentene er det en del vitneutsagn som får en til å undre seg over dette. Hvis dette viste seg å være tilfelle, så hadde entreprenørenes stilling endret seg vesentlig. De ville da gått fra å være pålagt arbeidet til å være en pådriver for arbeidet. Dette ville selvsagt ha fått betydning i rettsoppgjøret etter krigen. Dette ville også ha fått betydning for begrunnelser og årsaker til en slik endring i ansvarsforholdet for flyplassbyggingen. I retten ble dette ikke bevist, og det ser heller ikke ut til å ha fått noe særlig fokus. Jeg har derfor valgt å forholde meg til rettens avgjørelse, og har ikke gått nærmere inn på hva slags endrede vurderinger en da ville ha måtte gått inn på.

Økonomisk betydning

I alle de tre byene er det rådmennene som får en viktig rolle. I Oslo er det finansrådmann Hartmann som den 13 april godtar arbeidet fra 15 april. Teknisk rådmann Ræder i Trondheim bistår med møte mellom tyskerne og entreprenørene 18 april, og finansrådmann Olsen i Bergen arrangerer møte mellom tyskeren og entreprenørene i Bergen rundt midten av mai. Det var bare i Bergen at finansrådmann Olsen selv var medlem i Kriseutvalget. Her skjedde kontakten som tidligere beskrevet betydelig senere, og en kan anta at Olsen hadde støtte fra Kriseutvalget og en større forståelse av at arbeidet var sentralt godtatt siden flyplassbygging pågikk både i Oslo og i Trondheim allerede. I Oslo var rådmannen mer alene om avgjørelsen, og i Trondheim valgte rådmann Ræder å ikke diskutere saken med Centralkomiteen. Hadde rådmennenes finansielle ansvar i de tre byene betydning for avgjørelsen? Hadde rådmennene mer søkelys på de potensielle effektene på arbeidsliv og sysselsetning? Lot de det moralske aspektet ved å bygge flyplass og dermed bidra til tyskernes krigsoperasjoner få mindre betydning? Var det grunnen til at Ræder ikke informerte Centralkomiteen om saken? Følte de et større ansvar for at økonomien ikke kollapset helt, og et større ansvar for å holde hjulene i gang?

At de lokale myndighetene også tok ansvar for arbeidere til flyplassbyggingen må kanskje også ses på bakgrunn i det alminnelige samarbeidet som ble opprettet for å ivareta en normal hverdag og for å folk i arbeid. Med bakgrunn i den økonomiske nedgangsperioden som hadde vært på 30-tallet, var det en utbredt frykt for nye konkurser og massearbeidsløshet. Dette følte nok kommunen og de lokale myndighetene et ekstra ansvar for å unngå. Men at de overså eller ignorerte at arbeidet på flyplassene hadde en klar betydning for videre krigshandlinger er allikevel noe en kan stille seg undrende til i etterpåklokskapsens lys. Det kan være vanskelig å se at dette ikke var innlysende for myndighetene som godkjente og tilrettela for at arbeidet kunne utføres av lokale entreprenører.

Tidsperspektiv

Flyplassbyggingen i Trondheim og i Oslo kom i gang på omtrent samme tidspunkt. Dette kan skyldes at flyplassene her var av større betydning for videre krigshandlinger. I Oslo var Fornebu allerede operativt, og det akutte behovet for flyplass var kanskje mindre. Her hadde tyskerne en flyplass, men ønsket utvidelse av den. I Trondheim derimot var det et stort akutt behov for en fungerende flyplass. Det beskrives ganske tydelig at flyplassen spesielt på Værnes hadde stor betydning for at tyskerne klarte å fortsette krigen nordover i landet slik at de klarte å okkupere hele Norge. Det var betydelige krigsoperasjoner nordover, med store ødeleggelser, og dette ble i stor grad muliggjort fra

flyplassen på Værnes. Flyplassbyggingen på Bømoen i Bergen kom ikke i gang før etter 20 mai. Kan dette skyldes at det var et mindre akutt militært behov for flyplass i Bergen enn i de andre to byene? Ble presset mot myndighetene mindre i Bergen fordi det var lengre ut i mai? Opprettelse av kommunikasjonen med andre deler av Norge ble opprettet igjen fra midten av mai. På den tiden var tyskerne allerede i gang med flyplassbyggingen både i Oslo og i Trondheim. Kanskje det var lettere for tyskerne å komme med argumenter i Bergen på den tiden fordi de kunne vise til at flyplassbyggingen allerede var i gang andre steder?

Trusler

Tyskerne kom med uttalte trusler i alle de tre byene. De truet med at hvis ikke nordmenn tok på seg arbeidsoppdrag så kunne tyskerne bruke tvangsarbeidere. I tillegg truet tyskerne med å få inn arbeidere fra andre land. Dette kunne føre til at nordmenn i enda større grad ville få problemer med å få arbeid. I Bergen oppsøkte tyskerne enkeltpersoner (Stoltz) og opptrådte på en slik måte at situasjonen ble oppfattet som anspent og potensielt farlig. Trondheim opplevde kanskje mest intense trusler overfor befolkning etter at Santi drepte en tysk offiser. Drapet skjedde samme kveld som Centralkomiteen ga etter for tyskerne og godtok et arbeidsoppdrag til arbeid på flyplassene. Tyskerne utnyttet dette og truet med å skyte 5 personer som en straff for drapet og at byen skulle få millionbot. En slik anspent situasjon måtte beboerne i Trondheim ha fått med seg. Dette bidro kanskje til enda mer uro og utrygghet. Da arbeidsoppdraget kom den 25 april, ble resultatet ganske umiddelbart en stor øking av arbeidere til flyplassbyggingen.

Det har kommet fram mye kritikk av avgjørelser som ble tatt etter krigen. Flere har kritisert at truslene ble vurdert som reelle og at nordmenn ga etter for tyske krav. Det ble påpekt at ingen entreprenører eller næringsdrivende ble skutt. Det ble uttrykt en moralistisk holdning etter krigen om at dette bare var tomme trusler og at nordmenn burde ha sagt nei til tyskernes krav. Langeland kritiserte Centralkomiteen for at de tok de tyske truslene på alvor, og forestilte seg en total mangel på motstand. Thommessen var sterk uenig i kritikken til Langeland og forstod hvorfor Centralkomiteen ga etter for de tyske kravene utfra de truslene som tyskerne kom med. Han kritiserte heller entreprenørene som var aktive deltagere i arbeidet.

Det er vanskelig å sitte i nåtiden og forestille seg den stemningen som krigen førte med seg. Fra å være et land med nøytralitet som en klar målsetning, så var Norge nå i krig med en okkupant som hadde vist en formidabel styrke i Europa. Når befolkningen opplever krigshandlinger i sin egen nærhet, så er det ikke vanskelig å forstå den engstelsen og frykten som oppstod i befolkningen. Å bli fratatt friheten og å oppleve bombeangrep og krigshandlinger på nært hold gjør noe med den frykten og tryggheten hver enkelt opplever. Da tyskerne kom med verbale trusler om represalier så kan det ha vært vanskelig å stå imot et slikt press. Selv om det ikke var noen entreprenører eller næringsdrivende som ble skutt, så var det ingen som kunne vite dette på forhånd. I etterkant av krigen så tror jeg vi må ha respekt for den truende stemningen som oppstod og en forståelse for at det kan ha vært vanskelig å stå imot de tyske kravene. Igjen kan en heller stille kritiske spørsmål rundt den manglende beredskapen og forberedelsen i forkant av krigen. Det er vanskelig å stå imot krav som en ikke visste hvordan en skulle forholde seg til.

Folkeretten

I alle byene kom det opp spørsmålet rundt Haag-konvensjonene og folkeretten. Kunne tyskerne tvinge nordmenn til å utføre arbeid for dem? Var Norge i krig eller ikke i april 1940? Tyskerne argumenterte med at folkeretten ikke kunne tas i bruk da den var foreldet. I Trondheim ble det sagt at tyskerne ikke var i krig med Norge. I Trondheim sa tyskerne også at flyplassene skulle brukes mot engelskmennene og ikke nordmenn. Det er et stort likhetstrekk i alle byene at dette sentrale spørsmålet kom opp til vurdering.

Centralkomiteen i Trondheim ba om en folkerettslig vurdering fra Holthe og Lyng vedrørende tyskernes krav om å delta på flyplassbyggingen den 24 april. Begge to svarte at dette måtte ses på som en krenkelse av folkeretten og at tyskerne ikke kunne tvinge nordmenn til dette arbeidet. Centralkomiteen tok imidlertid ikke og behandlet disse svarene, uvisst av hvilken grunn.

Kommuneadvokat Sevaldson i Bergen vurderte også flyplassbyggingen opp mot folkeretten. Han skrev en anbefaling datert 11 mai der det ble anbefalt at en ikke skulle påta seg et slikt arbeid da en ikke var pliktig til dette i forhold til folkeretten. Anmodningen ble mottatt hos finansrådmann Einar Olsen den 15.5 og den ble oversendt derfra den 18.5. Imidlertid er denne anmodningen blitt borte etter dette og entreprenørfirmaene ble ikke kjent med denne anbefalingen fra kommuneadvokaten. Det er vanskelig å se noen grunn til dette annet enn at de ikke ønsket at denne anbefalingen ble gjort kjent ovenfor entreprenørene. En kan vurdere det slik at det var et ønske fra finansrådmann Olsen, som også var medlem i Kriseutvalget, om at dette var et arbeid som de ville at entreprenørene skulle påta seg. Kommunen valgte å oppfordre entreprenørene til å påta seg arbeidet på flyplassen til tross for kommuneadvokatens anbefaling om å ikke påta seg dette.

Det er tydelig at både Bergen og Trondheim hadde rettslige dokumenter som tilbakeviste tyskernes krav om nordmenns deltagelse på flyplassbyggingen. Imidlertid ble disse uttalelsene ikke brukt mot tyskerne. Hvorfor ble ikke disse rettslige vurderingene brukt slik at de kunne nekte å ta på seg oppdraget med flyplass byggingen? Begge steder oppfordret myndighetene imidlertid entreprenørene til å påta seg oppdragene. Kan betydningen av arbeidsplasser og arbeidsoppdrag ha vært mer vektlagt? Ønsket kommunen at disse arbeidsoppdragene ble utført av nordmenn, og at de fryktet at tyskerne ville gjøre alvor av truslene om tvangsarbeidere og innføring av utenlandsk arbeidskraft?

I Oslo utredet regjeringsadvokat Kristen Johanssen det folkerettslige aspektet og konkluderte med at nordmenn måtte påta seg den type arbeid. Denne avgjørelsen har blitt kritisert etter krigen. Imidlertid hadde allerede finansrådmann Hartmann godkjent gjenopptagelse av arbeidet på Fornebu fra 15 april. Denne avgjørelsen ble tatt uten rådføring med noen, men sannsynligvis med støtte fra Oslo Kommunes politiske ledelse. Administrasjonsrådet var ikke opprettet da Hartmann fattet beslutningen 13 april, da det ikke ble opprettet før 15 april. Da spørsmålet ble diskutert i Administrasjonsrådet den 24 og 26 april, ble konklusjonen at de ikke tok stilling til dette i det hele tatt og mente dette var en sak mellom entreprenørene og okkupanten.

I Oslo og Trondheim var allerede flyplassbyggingen i gang da den folkerettslige diskusjonen kom opp i henholdsvis Administrasjonsrådet og i Centralkomiteen. I Oslo hadde allerede byggingen startet med Hartmanns godkjenning og i Trondheim etter Ræders møte med tyskerne og entreprenørene. Her hadde de ikke klart å si nei til tyskernes krav. Det kan se ut til at det var vanskelig å få stoppet noe som allerede var i gang da diskusjonen om folkeretten kom opp om tyskerne egentlig kan kreve at nordmenn skal delta på flyplassbyggingen.

Ser vi på den manglende forberedelsen til en ny evt. storkrig, så ser vi i hvert fall at en klargjøring av folkeretten før krigen hadde vært svært nyttig. Dette kunne ha ført til en mer samstemmig motstand mot okkupantens krav. Det er mulig at tyskerne uansett ville ha klart å bygge flyplassene etter hvert, men det er rimelig å anta at norsk motstand mot dette arbeidet kunne ha forsinket arbeidet betydelig. Dette kunne ha ført til en annerledes utvikling av krigshandlingene, spesielt nord for Trondheim.

6.4 Hovedproblemstilling:

Hvordan klarte tyskerne å få nordmenn til å delta på flyplassbyggingen for okkupanten?

Underproblemstillingene har bidratt til en omfattende vurdering av ulike aspekter av temaet for denne oppgaven. Den første underproblemstillingen redegjør for en generell betraktning av hvordan de tre byene opplevde situasjonen. Med en bakgrunn av arbeidsløshet på 30-tallet der usikre økonomiske tider var nesten normalen, var situasjonen i bedring i perioden før krigen startet. Imidlertid var firmaer sårbare for å miste oppdrag. Da invasjonen kom ble det en slags kollektiv sinnstilstand med ny frykt for massearbeidsløshet og kollaps i økonomien.

Norge var lite forberedt på en ny krig til tross for at de så utviklingen i Europa. Vår nøytralitetspolitikk viste seg å være feilslått. Fordi Norge var så lite forberedt på krig så ble avgjørelser i første del av krigen tatt uten at en kunne ha en rådgivning med en sentral myndighet. Sammen med isolasjonen som oppstod, manglende kommunikasjon med resten av landet og manglende krise- og beredskapsplaner, så ble avgjørelser tatt kanskje uten å se på de lange linjer og konsekvenser. Dette viste seg å ha avgjørende betydning for samarbeidet med tyskerne.

Det andre underproblemstillingen redegjør for hvordan flyplassbyggingen kom i gang og hvordan kommunen, de lokale myndighetene og entreprenørene hadde innvirkning på arbeidet. Det viser seg et bilde hvor tyskerne med sin makt og myndighet og med ulike trusler presset kommunen og etter hvert også de lokale myndighetene. Kommunen og lokale myndigheter, som måtte ta avgjørelser uten retningslinjer og råd fra sentrale myndigheter, ga etter for tyskernes press. De endte med å godta at nordmenn skulle bistå tyskerne med å bygge flyplasser for okkupanten. Kommunen og de lokale myndighetene presset så videre entreprenørene til å påta seg arbeidet. Entreprenørene prøvde på flere måter å nekte å ta på seg arbeidet, men klarte ikke å unngå dette. I Oslo påtok entreprenører seg arbeidet mer frivillig, men det var da allerede blitt godkjent av Oslo kommune ved finansrådmann Hartmann. Dette viser et asymmetrisk maktforhold med tyskerne øverst, kommunen/ lokale myndigheter under tyskerne og entreprenørene nederst.

Det er ingen tvil om at tyskerne er øverst på dette makthierarkiet. De hadde etablert en frykt i verden og også i Norge om sin overlegenhet og krigsstyrke. De invaderte Norge og de tre byene på en måte som bekreftet den tyske overlegenheten. Så brukte tyskerne sin makt med ulike former for trusler og press til å få nordmenn til å samarbeide. Siden Norge var lite forberedt på krigen, så ble det enda vanskeligere å stå imot det presset som oppstod på hvert enkelt sted.

Tyskerne hadde det også travelt med å starte flyplassbyggingen, særlig i Trondheim og i Oslo. Spesielt var det nok viktig å få i gang byggingen i Trondheim, siden Oslo allerede hadde en fungerende flyplass. Det viste seg etter hvert at flyplassen på Værnes hadde stor betydning for de videre tyske krigshandlingene, spesielt nordover i Norge. Beslutningen om at nordmenn skulle bistå ved flyplassbyggingen er av denne grunn

spesielt klanderverdig. Avgjørelsene ble tatt på et tidlig tidspunkt under krigen, der det som tidligere påpekt ikke var mulig å få råd fra sentrale myndigheter. I Bergen kom ikke flyplassbyggingen i gang før nærmere en måned senere, og da hadde Bergen informasjon om at byggingen pågikk både i Oslo og i Trondheim. Det kan ha påvirket deres innstilling til avgjørelsen.

Samtidig var det uklare meninger og retningslinjer for hva slags arbeid okkupanten kunne kreve av nordmenn. Diskusjonene om folkeretten viste at det var ulike måter å tolke Haag-konvensjonene på, og dette bidro til usikkerheten. Tyskerne på sin side hevdet at Haag-konvensjonen ikke kunne brukes og at den ikke var relevant i den situasjonen som Norge nå var i. Dette var heller ikke vurdert eller avklart før krigen.

Bakenfor dette lå også en kollektiv frykt for økonomisk kollaps og massearbeidsløshet. For å holde hjulene i gang ble avgjørelser tatt som i etterkant kan virke uforståelige og klanderverdige. Det kan ha vært vanskelig å skille mellom arbeidsoppdrag som ikke hadde betydning militært sett, slik at en ikke påtok seg arbeid som kunne beskrives som utilbørlige. Det var rådmennene i de 3 kommunene som var sterkt framtreddende i å etablere kontakt med entreprenørene og å presse og oppfordre dem til å påta seg arbeidet. Rådmennene kan ha følt et spesielt ansvar for at økonomien ikke falt sammen. Den økonomiske betydningen av arbeidet fikk muligens en større vektlegging enn at arbeidet kunne ses på som utilbørlig arbeid for tyskerne. Med den kollektive frykten for økonomisk kollaps så ble arbeidsoppdrag som kunne holde hjulene i gang mye mer vektlagt.

Da arbeidet allerede var i gang, ble det vanskelig å få stoppet arbeidet. Videre samarbeid med tyskerne ble prioritert da en så at krigen mest sannsynlig ville bli langvarig. Samarbeid med okkupanten ble av stor betydning for å kunne ivareta befolkningen under krigen.

Etter hvert ble det klart at arbeidsoppdragene for tyskerne på flyplassene hadde en svær god inntjening for entreprenørene. Dette er imidlertid i liten grad belyst i denne oppgaven fordi oppgaven måtte begrenses i omfang.

Det som står helt klart fram er at det er et komplisert årsaksforhold og ikke en monoforklaring som førte til at nordmenn deltok på flyplassbyggingen for okkupanten. Trusler kan ikke være den eneste forklaringen. Det er mange forklaringer som sammen gir en beskrivelse og en forklaring av hvordan det ble slik.

6.5 Avslutning

Jeg har i dette kapittelet redegjort for de resultatene jeg har kommet fram til i forhold til temaet for oppgaven; flyplassbyggingen i Trondheim i starten av 2.verdenskrig. Jeg har redegjort for de to underproblemstillingene i oppgaven og til slutt redegjort for hovedproblemstillingen; Hvordan klarte tyskerne å få nordmenn til å delta på flyplassbyggingen for okkupanten?

Tematikken for denne oppgaven har vært gjenstand for mye diskusjon og omtale etter krigen. Det har vært et omfattende materiale å sette seg inn i. De ulike historiografiske bidragene har vært informative og har belyst flere sider av en kompleks årsakssammenheng. Samtidig har det vært interessant å se hvordan ulike synspunkter i saken har endret seg etter hvert som tiden har gått.

Rett etter krigen var det mye følelser som påvirket ulike bidragsytere. Dette er fullt forståelig siden dette handlet om Norges berøving av frihet, tyskernes maktmisbruk og

mange personers dødsfall grunnet krigen. Moralistiske holdninger og en svart/hvit tenkning var framtrepende rett etter krigen. Dette har etter hvert utviklet seg til også å forstå andre aspekter ved avgjørelser som ble tatt under krigen.

Dypdykket i ulike bøker og publikasjoner samt flere timers studering av arkiver har gitt meg en bedre innsikt i detaljer og sammenhenger. Jeg har forsøkt å tilnærme meg temaet med et nøytralt sinnelag, med en innstilling om at det er mange årsaksforhold som har bidratt til de ulike avgjørelsene som ble tatt. Jeg har forsøkt å vise aktsomhet i denne oppgaven. Det er fortsatt sårbart med kritikk av mennesker og avgjørelser selv om det er 80 år siden krigen startet.

Litteraturliste.

Arkiver:

L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 9, *Frostatings lagmannsrett*, 21.12.50.

L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 7, *Til Statsadvokaten fra politiet v Bjarne Mathiesen*, 18.3.49.

L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 7, *Rapport til politimesteren i Trondheim og Strinda fra B. Thingstad*, 6.10.50.

L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 7, *Rapport til politimesteren i Trondheim og Strinda av B. Thingstad*, 25.10.50.

L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 9, *Oversiktsrapport fra Per Tangen til Politimesteren i Trondheim*, 22.10.46.

L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 7, *Til Statsadvokaten for Landssviksaker fra Kaare J. Tapper*, 6.4.49.

L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 2, *Til Trondheim og Utrøndelag Pris og Rasjoneringspoliti fra E. Birch Aune*, 27.5.1947

L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 6, *Til Sentralkomiteen i Trondheim fra Høyesterettsadvokat Harald Holthe*, 24.4. 1940.

L-sak mot Nils Christensen m.fl. (Centralbyggsaka), boks 6, *Til Sentralkomiteen fra Overrettssakfører John Lyng*, 24.4. 1940.

Bibliografi:

Bryne, Arvid: *Krig og Sannhet - Langelandsaken og landssvikoppgjøret*. Akademika forlag, Oslo, 2013

Christophersen, Egil: *Okkupasjonsår i Stjørdalsbygdene 1940–1945*, bind 1. 1993

Ellingsen, Dag: Krigsprofitørene og rettsoppgjøret. Gyldendal Norsk Forlag, Oslo, 1993

Eng, Vidar: Hvorfor arbeidet gode nordmenn på flyplassene i Oslo og Trondheim i april 1940? Idunn, Universitetsforlaget, Oslo, 2010.

Eng, Vidar: Gode nordmenn på flyplassarbeid i april 1940. Kronikk i Adresseavisen 10.4.2015.

Kroglund, Nina Drolsum: Hitlers Norske hjelpere. Forlaget Historie & kultur A/S, Oslo, 2010. Ny utgivelse 2017.

Kirkhusmo, Anders: Vekst gjennom krise og krig 1920-1964. Universitetsforlaget, 1997

Kirkhusmo, Anders: Sentralkomiteen i Trondheim og tyskerarbeidet på Værnes i april 1940- enda en gang. Trondhjemske Samlinger 2016 s. 45-88

Langeland, Oliver: Dømmer Ikke. Familieforlaget, Oslo, 1948

Langeland, Oliver: For at I ikke skal dømmes. Familieforlaget, Oslo, 1949

Stortingsmelding nummer 64: Angrepene på rettsoppgjøret med landssvikene. 1950

Thommessen, Øystein: Bilag 2 i Stortingsmelding nummer 64. 1950

Doktoravhandlinger og masteroppgaver om emnet:

Sæveraas, Torgeir Ekerholt: «*Beton macht Geshichte*» *Organisation Todt og utbyggingen av Festung Norwegen*. Ph.d., Det humanistiske fakultet. Institutt for historiske studier, NTNU, 2017

Valderhaug, Gudmund: *Samarbeid og motstand, Lokal politikk i Bergen 9.april – 31. desember 1940, med hovedvekt på næringslivspolitikken*. Hovedoppgave i historie- UIB, 1993

Økland, Pål Kristian Heum: *Lokal økonomi og administrasjon i Bergen våren og sommeren 1940, med særlig vekt på Produksjonsrådet*. Masteroppgave i HIS 350, UIB, 2018.

Internettressurser:

https://www.flickr.com/photos/trondheim_byarkiv/3403448203/in/photostream/
Adresseavisa 19.04.1940 s.3 Lest 1.12.2019

https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Carlo_Jon_Rafaello_Santi, Lest 1.12.2019

<http://www.haanes.info/fornebu/> Lest 28.04.2020.

https://no.wikipedia.org/wiki/Det_norske_landssvikoppgjøret. Lest 1.5.2020.

<https://snl.no/folkerett>. Lest 1.5.2020.

<https://snl.no/Haagkonvensjonene>. Lest 1.5.2020.

https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Andre_verdenskrig. Lest 1.5.2020.

<https://snl.no/landssvik>. Lest 1.5.2020

<https://snl.no/Administrasjonsrådet> Lest 29.4.2020.

https://no.wikipedia.org/wiki/Stavanger_lufthavn,_Sola. Lest 01.05.2020.

https://no.wikipedia.org/wiki/Forus_flyplass. Lest 1.5.2020.

https://no.wikipedia.org/wiki/Kristiansand_lufthavn,_Kjevik Lest 01.05.2020.

https://no.wikipedia.org/wiki/Bodø_lufthavn. Lest 1.5.2020.

https://no.wikipedia.org/wiki/Tromsø_lufthavn,_Langnes. Lest 1.5.2020.

<http://historien.wikidot.com/troms-under-andre-verdenskrig>. Lest 1.5.2020.

https://snl.no/Oliver_Hansen_Langeland. Lest 3.5.2020

https://no.wikipedia.org/wiki/Arvid_Bryne. Lest 3.5.2020

https://no.wikipedia.org/wiki/Dag_Ellingsen. Lest 3.5.2020

