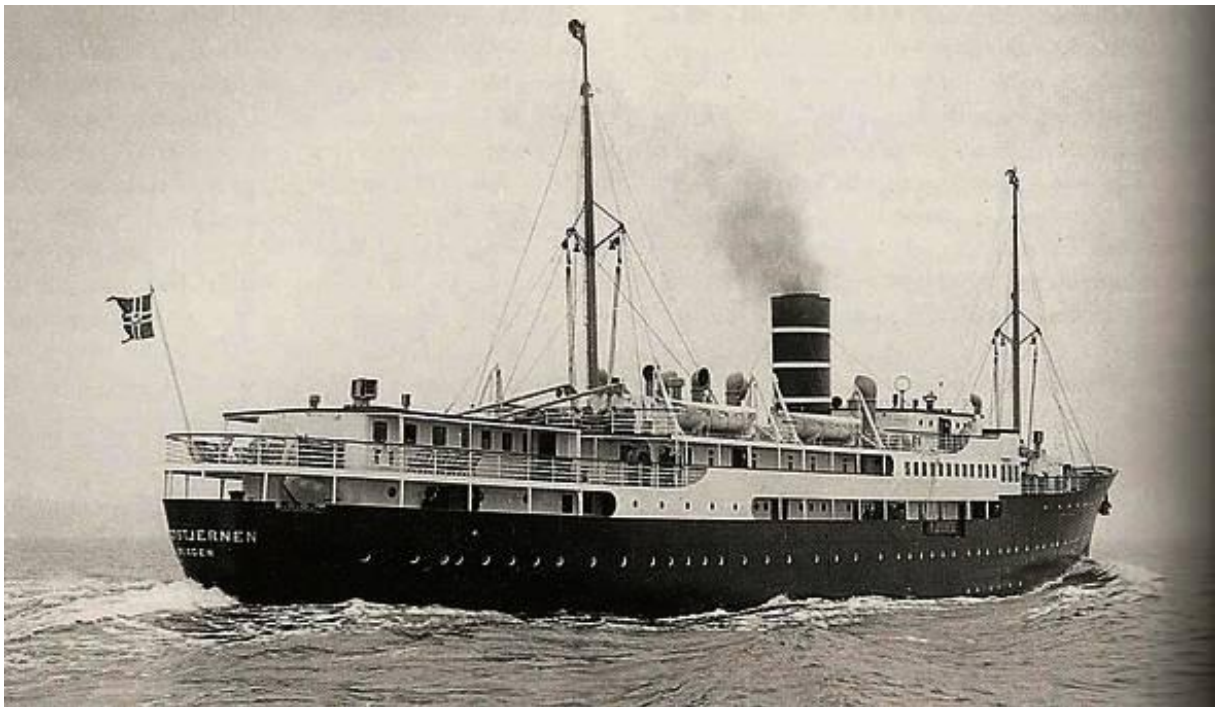


Det Bergenske Dampskibsselskap under andre verdenskrig

Sannheten under okkupasjonstiden

Et historisk forskningsprosjekt av Håvard Dingen og Benjamin Aanes



“Denne bok tilegnes de norske sjøfolk som under krigen gjorde sin plikt mot folk og fedreland”¹

Forord

Det har vært en særdeles inspirerende opplevelse å oppsøke sjelden litteratur ved Universitetet i Bergen, å kunne spille puslespill med historiske hendelser og forklaringer fra mennesker som gikk bort for mange, mange år siden. Som andre før oss vil vi gjerne dedikere vårt arbeid til de som gikk bort i krigen. Vi vil gjerne takke Universitetet i Bergen og Sjøfartsmuseet for deres hjelpsomhet. For ikke å glemme vår historielærer Johnny Tobiassen som har bidratt til at vi i det hele tatt begynte prosjektet.

¹ R. Suleng: forord i *Aktstykker av landssvikoppgjøret. Bergenskesaken*, hf. 1 og 2, Bergen 1949,

Innhold

FORORD	2
1. BAKGRUNN FOR PROSJEKTET	4
2. FORARBEID, FORSKNINGSMETODE OG UTFØRELSE	4
2.1. Utførelse av prosjektet:	5
2.2. Feilkilder	5
3. SELSKAPET FØR KRIGEN	5
3.1. Problemer under første verdenskrig	6
3.2. Rederiet under mellomkrigstiden	7
4. DET BERGENSKE UNDER ANDRE VERDENSKRIG	8
4.1. Arbeid for tyskerne	8
4.1.1. Sementavtalen	9
4.1.2. Samarbeidet med A/S Nordag	9
4.1.3. Annet samarbeid med tyskerne	10
4.2. Intervju med lastebilsjåfør for BDS	10
4.3. Resten av selskapets forhold til okkupasjonsmakten	11
4.4. Transportruter til Nord-Norge	12
4.5. Administrerende direktør Thomas Scheen Falck jr.	13
4.6. Økonomisk vinning	15
5. ETTERFORSKNINGEN ETTER KRIGEN	17
5.1. Politiets etterforskning	17
5.2. Statsadvokaten henlegger saken	17
6. KILDER OG KILDEKRITIKK	18
7. KONKLUSJON	20
8. ETTERORD	22

1. BAKGRUNN FOR PROSJEKTET

Dette er et prosjekt innenfor historiefaget hvor målet er å skrive en rapport som skal være med i konkurransen om den årlige Holbergprisen i skolen. Interessen for temaet oppsto etter at vi i fellesskap leste en artikkelserie i Bergens Tidende som var kritisk til Det Bergenske Dampskibsselskaps rolle under andre verdenskrig. Vi hadde tidligere hørt mye om rederiet, men da ble selskapet fremstilt som Bergens store stolthet. Ved å lese artiklene og senere gå tilbake til originalkildene, kunne vi se hvordan artiklene hadde behandlet kildematerialet og hvordan historien blir fortalt i ettertid. Er det noen forskjell mellom hvordan man skrev krigshistorie på 1950-tallet og i det 21. århundret?

Landssvikeroppjøret i Norge er ofte svært tabubelagt, men vi mener at tiden nå er inne for å finne ut hva som virkelig skjedde under okkupasjonstiden. Det Bergenske Dampskibsselskap ble kjøpt opp på 1980-tallet og eksisterer ikke lenger, i tillegg til selskapets sentrale aktører har gått bort. Mange av selskapets dokumenter gikk tapt under krigen, og det er derfor få kilder vi kan bruke i vårt arbeid. Dette arbeidet har definitivt styrket vår interesse for historiefaget, ettersom vi selv måtte gjøre oss opp meninger og trekke konklusjoner basert på få og gamle kilder.

2. FORARBEID, FORSKNINGSMETODE OG UTFØRELSE

Vi har valgt problemstillingen:

Hva gjorde egentlig Bergens stolthet og næringsgigant for tyskerne under krigen, hvorfor gikk de med på å bistå okkupasjonsmakten og var det riktig å henlegge etterforskningen av rederiet?

Vi har i hovedsak sett på følgende dokumenter:

1. *Norges eldste linjerederi: Jubileumsskift til det Bergenske Dampskibsselskabs 100-års dag*; [1851-1951]
2. Suleng, R. (1949) *Aktstykker av landssvikeroppjøret. Bergenskesaken*. hf. 1 og 2. Bergen, Eget forlag.

Rolf Sulengs hefter (2.)

Vi vil i denne oppgaven gjøre et case-studie om Bergenskes tilknytning til tyskerne under krigstiden. Dokumentene vi har benyttet oss av har svært motstridende synspunkter på hva som virkelig skjedde. Ved å analysere disse dokumentene håper vi å kunne kaste lys over sakens ulike synsvinkler og komme til en konklusjon om Det Bergenske Dampskibsselskaps omdiskuterte handlinger gjennom krigstiden.

2.1.Utførelse av prosjektet:

I prosjektets startfase ville vi kartlegge historien om Bergenske, og begynte derfor med selskapets egen bok. Vi fant også et antall meget interessante artikler i Bergens Tidene fra en artikkelserie i 2006. Prosjektet fortsatte med et informasjonssøk på internett, hvor vi fant det mystiske heftet skrevet av Rolf Suleng. Lenge prøvde vi å finne et sted hvor vi kunne få tak i dette dokumentet, og endte opp på Sjøfartsmuseet i Bergen. Vi ble her henvist til det juridiske fakultet ved Universitetet i Bergen, hvor vi endelig fikk lagt våre blikk på dette historiske verket. Dokumentet skulle vise seg å være en hellig gral for vårt prosjekt. Dette er den eneste primærkilden vi har funnet som omhandler Bergenskes arbeid for tyskerne under krigen på en negativ måte.

2.2.Feilkilder

I slike prosjekter vil det alltid være feilkilder. Vi har prøvd å kryssjekke informasjonen vi har funnet i heftet til Rolf Suleng med verker av kjente historikere for å prøve å holde feilkildene til et minimum. Det er dog ikke så mye objektiv og detaljert informasjon om denne saken tilgjengelig. Dette betyr at vårt prosjekts konklusjon vil baseres på vår analyse av dokumentene, og at vi bruker korrekte forskningsmetoder gjennom hele prosjektet.

3. Selskapet før krigen

Det Bergenske Dampskibsselskap var ved inngangen til andre verdenskrig det største transportselskapet i Norge.² Selskapet hadde i 1939 en total inntekt på 30,876 millioner kroner,³ noe som var et vesentlig beløp på denne tiden. Bergenske, som selskapet populært ble kalt, var en næringsgigant og på mange måter en stolthet for Bergens befolkning. Da Norge ble okkupert av nazistene i 1940, ble dette starten på en kontroversiell tid i dampskipsselskapets historie. BDS led store tap i form av tonnasje og mannskap mens de

² Thowsen, A. Thomas Scheen Falck [Internett]. Tilgjengelig fra: http://snl.no/.nbl_biografi/Thomas_Scheen_Falck/utdypning [Nedlastet 6. April 2013]

³ Keilhau, W. (1951) Norges eldste linjerederi: Jubileumsskrift til Det Bergenske Dampskibsselskabs 100-års dag. 1. utg. Bergen, A.S John Griegs Boktrykkeri.

forsøkte å opprettholde transport- og passasjerruter, men tjente store summer på å samarbeide med okkupasjonsmakten.⁴ Etter krigen ble saken etterforsket, henlagt og forsøkt forbigått i stillhet.⁵ Det er denne perioden i selskapets historie vi ønsker å se nærmere på i denne oppgaven. Hva gjorde egentlig Bergens stolthet og næringsgigant for tyskerne og hvorfor gikk de med på å hjelpe okkupasjonsmakten?

I 1851 ble Det Bergenske Dampskibsselskap stiftet etter initiativ av Michael Krohn. Det var det første rederiet som hadde som formål å drive og opprettholde en regelmessig skipsforbindelse mellom Vestlandet og Hamburg, og var før sin nedleggelse på 1980-tallet Norges eldste linjerederi. Selskapet opprettet en rekke linjer til Storbritannia, Nederland, Frankrike, Polen og Sør-Amerika. I tillegg var BDS med i samarbeidet om hurtigruten fra Bergen til Kirkenes. Konkurransen var ofte hard, med den norske stat som en av konkurrentene. Selskapet led relativt små tap under første verdenskrig sammenlignet med andre norske rederier. Fornuftige investeringer i britisk og amerikansk valuta førte til at rederiet sto bedre rustet til å møte etterkrigstidens utgifter enn størsteparten av sine konkurrenter. Selskapet brukte disse valutaene til å erstatte skipene som hadde blitt senket eller skadet under krigen, noe som var vesentlig billigere enn å bruke norsk valuta. Dette var en av grunnene til at BDS kunne innlede sin storhetstid på 1920-tallet.⁶

3.1. Problemer under første verdenskrig

Allerede under første verdenskrig gikk det rykter om at selskapet var tilknyttet tyskerne. BDS mistet 17 skip på 20 870 bruttotonn ved krigsforlis. Dette var selvfølgelig alvorlig for selskapet, men tallene var langt mer beskjedne enn andre norske rederier. I 1917 kom det frem at fire menn som sto i Det Bergenskens tjeneste hadde gitt informasjon til tyske agenter fra farten over Nordsjøen. På denne måten fikk tyskerne vite om posisjonen til allierte skip, og nordmennene fikk penger og forsikringer om at skipene deres ikke ville bli torpedert. Direktør Kristofer Lehmkuhl beklaget forholdet til Det Britiske Admiralitet, og sa at denne saken var den mest skitne og bitre erfaring selskapet noensinne hadde gjort. Lehmkuhl utelukket heller ikke at selskapet hadde hatt kjennskap til, og så gjennom fingrene på aktiviteten som disse

⁴ Valestrand, T. (8. oktober 2006) Det Bergenske Dampskibsselskap [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://www.bt.no/nyheter/lokalt/Det-Bergenske-Dampskibsselskap-1818571.html#.UWf0rKJ7Kf5> [Nedlastet 12. April 2013].#.UV6X_qJ7Kf4

⁵ Valestrand, T. (7. oktober 2006) Kapittel 4: Ville styre pressen [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://www.bt.no/nyheter/lokalt/KAPITTEL-4-Ville-styre-pressen-1818462.html#.UWf1pqJ7Kf4> [Nedlastet 12. April 2013].#.UV6toqJ7Kf4

⁶ Keilhau, W. (1951) Norges eldste linjerederi: Jubileumsskrift til Det Bergenske Dampskibsselskabs 100-års dag. 1. utg. Bergen, A.S John Griegs Boktrykkeri.

ansatte drev med. Direksjonen i selskapet prøvde å forbedre forholdet til Storbritannia etter dette, og sørget for å drive handel utelukkende med de allierte under krigsårene.⁷

Å samarbeide med tyske spioner under første verdenskrig kunne bli sett på som uetisk, men allikevel ikke noe form for svik. Norge var nøytral under krigen og Det Bergenske sto derfor fritt til å drive handel med hvem de ville. Direksjonen var heller aldri direkte innblandet i samarbeidet med de tyske spionene, men direktør Lehmkuhl insinuerte til at de hadde kjennskap til handlingene. Å gi en av partene i krigen informasjon om den andre, er ikke rettferdig når nasjonen har erklært seg nøytral. Dette må imidlertid ses i sammenheng med at Det Bergenske ønsket å forhindre torpedering av egne skip. Dessverre ble det også bevist at kapteiner hadde mottatt henholdsvis 500 og 1000 kr av tyskerne. På denne måten ble handlingene deres sett på som pengedrevet og vanskeligere å forsvare, spesielt siden Det Bergenske og rederforbundet hadde et nært handelsforhold til Storbritannia. Disse hendelsene kan ikke knyttes direkte til handlingene rederiet gjorde under andre verdenskrig, mest fordi Norges posisjon i krigene var helt forskjellige. Allikevel kan man spekulere i om direksjonens ønske om å minimere krigstap og maksimere profitt ble videreført til den andre verdenskrig.

3.2. Rederiet under mellomkrigstiden

Fra 1920-tallet til slutten av 1960-tallet hadde Bergenske omtrent 2 500 ansatte og mellom 30 og 50 fartøy. Selskapet var kjent for sine særegne tre hvite ringer på skorsteinen, og disse ringene ble etter hvert kjent verden over.⁸ Innkjøpet av motoryachten ”Stella Polaris” i 1927 ble en stor milepæl for selskapet. Skipet reiste verden rundt og ble ikke bare rederiets mest kjente, men også ett av de mest berømte cruiseskip i verden.⁹ Kjøpet av ”Stella Polaris” var ikke bare en viktig investering, men viste også at selskapet hadde store økonomiske muskler. Kjøpesummen var så stor at da direktør Kristofer Lehmkuhl ble spurt: ”Hva betaler dere egentlig for *Stella Polaris*?”, svarte han: ”svenske kroner”. Mot slutten av 1930-tallet var rederiet i en svært gunstig økonomisk situasjon, og anvendte derfor store midler på å kjøpe inn nye skip. I denne perioden ble Thomas S. Falck valgt til ny direktør i rederiet. Våren 1939 førte



⁷ Keilhau, W. (1951) Norges eldste linjerederi: Jubileumsskrift til Det Bergenske Dampskibsselskabs 100-års dag. 1. utg. Bergen, A.S John Griegs Boktrykkeri.

⁸ Hurtigrutemuseet [internett]. Tilgjengelig fra: <http://www.webcitation.org/5I58OZ40c> [Nedlastet 10. April 2013]

⁹ Cruise av Store Norske Leksikon [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://snl.no/cruise> [Nedlastet 6. April 2013]

selskapet en bevisst og bestemt beredskapspolitikk, og var derfor ikke dårlig forberedt på vansker som meldte seg da andre verdenskrig ble en realitet.¹⁰

4. Det Bergenske under andre verdenskrig

Sent på kvelden 8. april 1940 falt den første nordmann under tyskernes invasjon av Norge. I løpet av noen få måneder var landet fullstendig okkupert, og den norske kongefamilien og regjeringen rømte til London.¹¹ Ett av de viktigste norske bidragene til de allierte under andre verdenskrig, var organisasjonen Nortraships. Ved inngangen til andre verdenskrig hadde Norge verdens fjerde største handelsflåte. Tyskerne fikk kontroll over 15 % av den norske flåten etter okkupasjonen. De resterende 85 % fikk den norske eksilregjeringen kontroll over. Nortraships ble opprettet for å administrere denne store norske handelsflåten utenfor tyskkontrollerte områder. Organisasjonen opererte mer enn 1 000 fartøy og 30 000 sjøfolk.¹²

Da andre verdenskrig brøt ut, hadde Det Bergenske i alt 50 skip på til sammen 90 674 bruttotonn. Rederiet sendte sine mest kostbare fartøy i opplag ved krigsutbruddet, men forsøkte allikevel å fortsette farten i så stor utstrekning som mulig. I begynnelsen av krigen bidro BDS med skip til troppetransporter under vinterkrigen i Finland, mot en nokså lav godtgjørelse fra staten. Da krigshandlingene kom til Norge, hadde Det Bergenske mistet fire av sine skip. Ytterligere fire ble senket under tyskernes felttog. Nortraships tok kontroll over tretten av rederiets skip, og hjalp de allierte under krigen. Direksjonen, som holdt til i det okkuperte Norge, måtte bestemme seg for hvordan de ville takle situasjonen. De visste at dersom de viste stor motstand til okkupasjonsmakten, ville skipene deres bli rekvirert og brukt til militære formål. Det viktigste for direksjonen var å drive mest mulig normal drift, dette for å sikre norske interesser. Ifølge selskapets egne tall, var det bare 4 % av kystfarten som rederiet drev i disse årene som hadde tysk avsender eller mottaker.¹³

4.1. Arbeid for tyskerne

Det er imidlertid viktig å se på hva Det Bergenske faktisk gjorde for tyskerne, i stedet for å se på hyppigheten rederiet samarbeidet med dem. Ifølge en artikkelserie av Bergens Tidende om

¹⁰ Keilhau, W. (1951) Norges eldste linjerederi: Jubileumsskrift til Det Bergenske Dampskibsselskabs 100-års dag. 1. utg. Bergen, A.S John Griegs Boktrykkeri.

¹¹ Skodvin, M. Norge under andre verdenskrig (1939-1945) [Internett]. Tilgjengelig fra: [http://snl.no/Norge_under_den_andre_verdenskrig_\(1939-1945\)](http://snl.no/Norge_under_den_andre_verdenskrig_(1939-1945)) [Nedlastet 12.04.2013]

¹² Thowsen, A. (1992) Handelsflåten i krig 1939-1945. Nortraship. Profitt og patriotisme. 1. utg. Oslo. Cappelen

¹³ Keilhau, W. (1951) Norges eldste linjerederi: Jubileumsskrift til Det Bergenske Dampskibsselskabs 100-års dag. 1. utg. Bergen, A.S John Griegs Boktrykkeri.

Det Bergenske Dampskibsselskap i 2006, hjalp rederiet okkupasjonsmakten ved flere anledninger under krigen.

4.1.1. Sementavtalen

Artiklene hevdet blant annet at rederiet fraktet sement fra Tyskland til Vestlandet. Sementen ble brukt til å bygge opp en rekke forsvarsstillinger, mest fremtredende var den kjente ubåtbunkeren på Laksevåg.¹⁴ Det var ved initiativ fra den norske nazisten og importøren Olaf Willy Fermann at denne avtalen i det hele tatt fant sted. Armee-Oberkommando skal ha gitt Fermann en avtale om all import av sement fra Tyskland til Norge. Han møtte med Bergenskes direktør, Thomas Falck, på Grand Café i Oslo i 1941. Her ble ideen om et samarbeid mellom hans importørfirma og Bergenske luftet.

Da kontrakten med Fermann først ble skrevet, dreide denne seg om 35 000 tonn sement. Bergenske takket ja til dette tilbudet. Hendelsesforløpet i tiden før denne kontrakten ble underskrevet var, og er fremdeles, uklart. Direksjonen i BDS hevdet at de i forkant av møtet hadde blitt truet og utsatt for et stort press av tyskerne til å skrive under avtalen med Fermann. Olaf W. Fermann hevdet imidlertid at Falck gikk med på avtalen av fri vilje og at direktøren ivrig siktet til selskapets mange lastebiler, lektere og lagringsplass. Falck skal visstnok også ha forklart at han gjerne ville fortsette samarbeidet gjennom krigsårene. Mot slutten av krigstiden hadde selskapet fraktet 4 336 734 sekker på 50 kg, til en sluttvekt på 216 836 tonn sement, til forskjellige steder på Vestlandet.¹⁵

4.1.2. Samarbeidet med A/S Nordag

A/S Nordag var et produksjonsselskap som ble grunnlagt for å skaffe lettmetall til den tyske rustningsindustrien, først og fremst til luftvåpenet.¹⁶ Selskapet inngikk en spedisjonsavtale med Det Bergenske etter et møte mellom Ditlef Lexow og direktør Thomas Falck i 1941. Avtalen gikk ut på rederiets spedisjonsfirma skulle frakte tilførsler av alle slag til A/S Nordag.¹⁷ I Lexows vitneforklaring står det at direktør Falck frivillig inngikk avtalen. Falck hevdet imidlertid sin uskyld og sa at han også i dette tilfellet hadde blitt utsatt for press av

¹⁴ Valestrand, T. (8. oktober 2006) Det Bergenske Dampskibsselskap [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://www.bt.no/nyheter/lokalt/Det-Bergenske-Dampskibsselskap-1818571.html#.UWf0rKJ7Kf5> [Nedlastet 12. April 2013]#.UWUQSaJ7Kf4

¹⁵ Valestrand, T. (8. oktober 2006) Kapittel 2: Såret som aldri vil gro [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://www.bt.no/nyheter/lokalt/KAPITTEL-2-Saret-som-aldri-vil-gro-1818577.html#.UWf1k6J7Kf4> [Nedlastet 12. April 2013]#.UWUNG6lj2So

¹⁶ Arkivverket. Lettmetallindustrien [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://www.arkivverket.no/arkivverket/Tema/Andre-verdenskrig/Naeringslivet/Lettmetallindustrien> [Nedlastet 12. april 2013]

¹⁷ Suleng, R. (1949) Aktstykker av landssvikoppgjøret. Bergenskesaken. hf. 1 og 2.

okkupasjonsmakten.¹⁸ Diskusjonen om hvorvidt dette virket sannsynlig eller ikke, vil vi ta senere i oppgaven.

4.1.3. Annet samarbeid med tyskerne

Spedisjonsfirmaet ble også pålagt å gjøre mindre oppdrag for tyskerne, blant annet å transportere trengselsvarer til fangeleirene. Andre oppgaver kunne være å transportere sukker, høy og liknende. En kontroversiell episode var da rederiets sjåfører måtte hjelpe tyskerne med å få en kanon ut av myren utenfor en fangeleir. Krigsfanger sto bak gjerder og så på at deres egne landsmenn bisto okkupasjonsmakten på denne måten.¹⁹

4.2. Intervju med lastebilsjåfør for BDS

Avtalen med tyskerne åpnet for at sjåfører kunne smugle varer til fangene. En av disse sjåførene var Leif Aarlie, som i et intervju med Bergens Tidende i 2006 fortalte om hans tid som ansatt hos BDS:

Alt den 10. eller 11. april 1940 møtte to tyske offiserer opp på Spedisjonsavdelingen til BDS på Bradbenken for å skaffe seg en oversikt. Okkupantene ville vite hvor mange lastebiler vi hadde. De ble nok forundret da de fant 20 topp moderne lastebiler, omtrent der de steg i land på norsk jord. Fra da av og gjennom hele krigen hadde vi mange og allsidige oppdrag for tyskerne.²⁰

Forklaringen til Aarlie passer godt med Falcks vitneutsagn om at okkupasjonsmakten var svært interesserte i Bergenskes eiendommer. Tyskerne speidet selskapets lokaler og fikk utført små oppdrag for å bygge opp nok tillit til å gi dem den store oppgave å frakte 200 000 tonn sement fra Tyskland til Vestlandet. Leif Aarlie kom med i arbeidet med tyskerne ved en tilfeldighet. Han fikk straffarbeid med lastebil til Espelandsleiren etter å ha forsøkt en ulovlig gjennomkjøring av Veiten. Senere ble Aarlie innkalt som fast sjåfør for tyskerne, hvor han kjørte en lastebil til og fra en av de mange fangeleirene.

¹⁸ Dokument 83 i Falck-saken (1948), statsadvokat Andreas Cappelen

¹⁹ Valestrand, T. (8. oktober 2006) Kapittel 2: Såret som aldri vil gro [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://www.bt.no/nyheter/lokalt/KAPITTEL-2-Saret-som-aldri-vil-gro-1818577.html#.UWf1k6J7Kf4> [Nedlastet 12. April 2013]#.UWdML6J7Kf4

²⁰ Valestrand, T. (7. oktober 2006) Var hemmelig agent og BDS-sjåfør [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://www.bt.no/nyheter/lokalt/Var-hemmelig-agent-og-BDS-sjafor-1818459.html#.UWf1m6J7Kf5> [Nedlastet 12. April 2013]

Hver dag brakte jeg en illegal avis inn, slik at fangene kunne holde seg informert om krigens gang.²¹

Noen sjåfører smuglet ofte inn pakker til fangene i leirene. Disse inneholdt proviant og en og annen avis, som Aarlie sa selv, var det viktig for fangene å holde seg informert. I tiden etter krigen forsøkte sjefen for spedisjonsavdelingen, Thorolf Schjøtt, å forklare at lastebilene utelukkende var i arbeid ved fangeleirene for å kunne yte bistand til de norske krigsfangene i form av smugling av pakker og aviser.²² Da Aarlie ble spurt om sjefene i BDS visste hva han drev med, svarte han; "De visste at jeg smuglet mat og pakker, men selvsagt ikke at jeg jobbet som illegal agent."²³

Aarlie jobbet som agent for motstandsbevegelsen, XU. Etter krigen var han en av fire sjåfører som anmeldte Det Bergenske Dampskibsselskap for økonomisk landssvik. Han hadde, sammen med de andre, samlet inn informasjon om arbeidet som BDS hadde gjort for tyskerne.

Direktør Schjøtt ba meg en rekke ganger opp på kontoret for at jeg skulle undertegne et brev om ledelsens nasjonale holdning. Jeg svarte at jeg ikke ville det, og det ble naturligvis en ubehagelig situasjon.

I senere tid skal Schjøtt ha prøvd å forvanske politiets arbeid ved å forspille bevis. Han skal ha fått en kvinne ved navn Aud Albrechtsen til å avgi en falsk forklaring til politiet, og det skal også ha vært gjort et forsøk på å få Leif Aarlie til å avgi en forklaring i selskapets favør.

4.3. Resten av selskapets forhold til okkupasjonsmakten

Det virker som spedisjonsfirmaet la seg flat for tyskerne og hjalp dem på alle måter de kunne. Trengte tyskerne ved, sendte de en enslig sjåfør ut på oppdrag.²⁴ På havet var saken en annen. Okkupasjonsmakten krevde ofte rederiets skip for å transportere tropper. Hver gang tyskerne ville beslaglegge et skip, fikk selskapet overlevert et dokument om rekvisisjon. Direktør Joys tilføyede her i overensstemmelse med Rederforbundets forskrift:

²¹ Valestrand, T. (7. oktober 2006) Var hemmelig agent og BDS-sjåfør [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://www.bt.no/nyheter/lokalt/Var-hemmelig-agent-og-BDS-sjafor-1818459.html#.UWf1m6J7Kf5> [Nedlastet 12. April 2013]

²² Suleng, R. (1949) Aktstykker av landssvikoppgjøret. Bergenskesaken. hf. 1 og 2.

²³ Valestrand, T. (7. oktober 2006) Var hemmelig agent og BDS-sjåfør [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://www.bt.no/nyheter/lokalt/Var-hemmelig-agent-og-BDS-sjafor-1818459.html#.UWf1m6J7Kf5> [Nedlastet 12. April 2013]

²⁴ Suleng, R. (1949) Aktstykker av landssvikoppgjøret. Bergenskesaken. hf. 1 og 2.

Rederiet protesterer mot mulig anvendelse av skipet til transporter av tropper, våpen, ammunisjon og lignende krigsfornødenheter eller for øvrig i strid med overenskomsten om landkrigens lover og sedvaner. Det forbeholder sig full erstatning for skipets bruk, samt tilbakelevering av skipet i samme stand som levert, eller dets verdi, hvis det tapes.

Dette pleide tyskerne å stryke over og i disse tilfeller skrev direktøren videre: "I anledning overstrykningen taes forbehold."²⁵ Noen av skipene beslaglagt av tyskerne kom aldri tilbake til Bergen. Dette var ikke den eneste årsaken til at selskapets flåte ble mindre og mindre. En stor andel av skipene ble ofre for krigshandlinger mens de seilte under norsk flagg og rederiets merke. Den økonomiske situasjonen rundt rederiets kystfart vil vi komme tilbake til senere i oppgaven.

4.4. Transportruter til Nord-Norge

Behovet for forsyninger til Nord-Norge var stort, og etter okkupasjonen hadde regionen mottatt få tilførsler. Dersom rederiet viste for stor motstand til okkupasjonsmakten, ville fartøyene bli rekvirert og befolkningen i nord satt i fare. Under hele krigen viste rederiet stor vilje til å opprettholde rutene nordover, selv om det viste seg å være svært farefullt. Etter at tyskerne angrep Sovjetunionen i 1941, ble Nord-Norge trukket inn i en ny faresone. Britene skulle nå sende forsyninger og krigsfornødenheter til Sovjet nord om Norge, noe som ga økte risikoer for torpedering og senkning av godsbaater i disse farvann. Sammen med Vesteraalens Dampskibsselskap og Det Nordenfjeldske Dampskibsselskap forsøkte Bergenske å fastholde kontinuerlige avganger fra Trondheim og Bergen til Kirkenes. Dette lot seg ikke alltid gjøre, og rederiene måtte finne alternative løsninger. Selfangerbåter, av mindre størrelse og verdi, ble brukt som erstatningsfartøy. Disse fartøyene fraktet med seg tønner med forsyninger fra Tromsø til Vadsø, Hammerfest og Båtsfjord seks ganger i uken frem til det kom nedslag i oljekvoten og russernes innrykk i Finnmark i 1944.

Forsyningene som ble sendt med selfangerbåtene var på langt nær nok til å dekke behovet i Øst-Finnmark. De andre rederiene stoppet godstrafikken til regionen på grunn av den store risikoen i området. Det Bergenske valgte derimot å fortsette godstrafikken. Rederiet fikk et svært positivt omdømme i Øst-Finnmark.²⁶ Skoleelever i Vadsø fikk fri hver gang det ble meldt godsskip. Det ble reist spørsmål om befolkningen i regionen i det hele tatt ville

²⁵ Keilhau, W. (1951) Norges eldste linjerederi: Jubileumsskrift til Det Bergenske Dampskibsselskabs 100-års dag. 1. utg. Bergen, A.S John Griegs Boktrykkeri.

²⁶ Keilhau, W. (1951) Norges eldste linjerederi: Jubileumsskrift til Det Bergenske Dampskibsselskabs 100-års dag. 1. utg. Bergen, A.S John Griegs Boktrykkeri.

overlevd krigsårene uten Bergenskes innsats. Ifølge M.E. Kloster (personlig kommunikasjon, 8. februar 2013) var rederiet så populært i området at de fleste barns drøm var å bli ansatt i selskapet.

Bergenskes innsats i Nord-Norge var bemerkelsesverdig. Rederiets regnskapstall viser at de i alt gikk én million kroner i underskudd ved å opprettholde godstrafikken til Finnmark. For oss blir det vanskelig å være kritisk til at selskapet tok på seg det store ansvaret med å sende nok forsyninger nordover. Det hersker ingen tviler over at innsatsen var intet mindre enn beundringsverdig. Allikevel kan man spekulere i om dette ble gjort for å lette på dårlig samvittighet som rederiet hadde hatt i forbindelse med andre saker.

4.5.Administrerende direktør Thomas Scheen Falck jr.

Thomas S. Falcks historie i rederiet er svært interessant. I mai 1940 ble Falck gjort til rederienes tillitsmann for skipsfarten på Vestlandet. Han ble dermed kontaktmannen mellom rederiene som lå langs kysten og tyskerne. Denne stillingen førte til at han hyppig ble kontaktet av tyske okkupasjonsmyndigheter. Både rederiene og okkupasjonsmakten mente at han som oftest gjorde en god jobb. Forholdet til okkupasjonsmakten ble sterkere og Falck spiste blant annet middag hos rikskommissær Josef Terboven på Skaugum.²⁷ Terboven fikk aldri uttalt seg om forholdet til Falck, ettersom han begikk selvmord i 1945. En av hans nærme medarbeidere, senator Karolus Otte uttalte følgende om Falck:



Falck var en norsk reder som tyskerne var fullt tilfreds med på alle måter. Han var stadig gjest hos meg på mitt kontor, like til kapitulasjonen. Han gjorde aldri vanskeligheter, og stilte uten noen protest sine skip og sine kunnskaper til vår disposisjon.²⁸

Otte hevdet videre at han ikke visste at Falck drev illegalt arbeid under krigen. Thomas Falck var agent for den allierte tjenesten Secret Intelligent Service (SIS).²⁹ Utsagnet til Otte mister derfor litt av sin verdi, ettersom han tydeligvis ikke visste noe om Falcks virke. Dette kan

²⁷ Store Norske Leksikon. (2007) Josef Terboven[Internett]. Tilgjengelig fra: http://snl.no/Josef_Terboven [Nedlastet 5. april 2013]

²⁸ Valestrand, T. (8. oktober 2006) Kapittel 3:Dobbeltspill på første klasse [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://www.bt.no/nyheter/lokalt/KAPITTEL-3-Dobbeltspill-pa-forste-klasse-1818580.html#.UWf1m6J7Kf4> [Nedlastet 12. April 2013]

²⁹ Dokument 83 i Falck-saken (1948), statsadvokat Andreas Cappelen

styrke teorien om at Falck samarbeidet med tyskerne der han var nødt til det, mens han i all hemmelighet bisto de allierte der han kunne.

Under første verdenskrig hadde Det Bergenske også hjulpet tyskerne, men dette var i en krig da Norge var nøytralt. Selskapet hadde nå assistert en okkupasjonsmakt med å bygge opp forsvarsstillinger som skulle brukes mot deres landsmenn og allierte tropper. Det er allikevel vanskelig å sette seg inn i tilstandene som hersket under krigen. Rederiet argumenterte i ettertid for at samarbeid med tyskerne under krigen var for å sikre norske interesser, i tillegg til at direksjonen var under sterkt press fra Reichskommissariatet i Oslo.³⁰ Kunne det virkelig være slik at direktøren i Det Bergenske var en tyskvenn, slik som senator Otte hevdet, eller var han bare på godfot med okkupasjonsmakten for å samle informasjon og sikre norske interesser etter beste evne?

Falck spilte også en stor rolle i oppløsningen av Rederforbundet, som kom de allierte til gode. Terboven forlangte at de fem største rederne på Vestlandet skulle kalle hjem alle sine båter til norsk farvann. Dette nektet alle fem: "Vi besluttet, med tilslutning av våre hustruer, heller å la oss skyte, noe Terboven gjentatte ganger truet med."³¹ Rederforbundet fortsatte i skjul og Falck ledet en militær etterretning til sjøs. Han var en sentral spiller i at viktig informasjon kom over til de allierte. Falck hadde altså en fot i hver leir gjennom hele krigstiden. Han reiste flere ganger til Sverige under krigen, tilsynelatende for å forhandle nye avtaler med svenskene. Dette var bare en dekkhistorie. Falck møtte representanter for regjeringen i London og XU-bevegelsen i Norge, og ga dem viktige opplysninger om hva tyskerne foretok seg.

Det er svært vanskelig å befeste Thomas S. Falcks posisjon under krigen. Mye tyder på at hans personlige formue mangedoblet seg i denne perioden, og at han hadde gjort sitt ytterste for at politiet fikk vanskeligheter med etterforskningen i saken rettet mot han. Hvilken side spilte egentlig Falck på under krigen, og hvordan kunne han gå med på å hjelpe okkupasjonsmakten i den grad han gjorde?³²

³⁰ Suleng, R. (1949) Aktstykker av landssvikoppgjøret. Bergenskesaken. hf. 1 og 2.

³¹ Valestrand, T. (8. oktober 2006) Kapittel 3:Dobbeltspill på første klasse [Internett]. Tilgjengelig fra: Valestrand, T. (8. oktober 2006) Kapittel 3:Dobbeltspill på første klasse [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://www.bt.no/nyheter/lokalt/KAPITTEL-3-Dobbeltspill-pa-forste-klasse-1818580.html#.UWf1m6J7Kf4> [Nedlastet 12. April 2013]#.UWf1m6J7Kf4 [Nedlastet 12. April 2013]

³² Thowsen, A. Thomas Scheen Falck [Internett]. Tilgjengelig fra: http://snl.no/.nbl_biografi/Thomas_Scheen_Falck/utdypning [Nedlastet 6. April 2013]

I politiavhør hevdet Falck hele tiden at han hadde handlet i tråd med den norske linje. Når det gjaldt avtalen om frakt av sement som han hadde inngått med tyskerne, forklarte han at dette var gjort under press fra okkupasjonsmakten. Hvis ikke BDS gikk med på å inngå denne avtalen, ville det bli sett på som sabotasje, og alle selskapets fartøyer og dets eiendom ville bli inndratt.³³ Dersom det stemmer at Falck ble satt ovenfor et slikt press, kan han ikke i like stor grad klandres for følgene av denne saken. De andre direktørene i rederiet støttet også Falcks forklaring, noe som førte til at avtalen som var inngått ikke var rettslig straffbar. Som direktør i Det Bergenske kunne han ikke godta at fartøyene deres ble beslaglagt. Dette ville ikke bare ramme rederiet, men hele den norske befolkning. BDS spilte en sentral rolle i å sende nok forsyninger langs kysten. Spesielt til Nord-Norge, hvor situasjon var som verst.

4.6.Økonomisk vinning

Thomas Falck klarte å forhandle frem en avtale med tyskerne om at de forskjellige rederiene fikk beholde kontrollen over fartøyene sine når tyskerne rekvirerte dem, mot at mannskapet på fartøyet ble beholdt. Dersom mannskapet nektet dette, ble tysk mannskap benyttet og skipet ble beslaglagt uten at rederiene hadde krav på en eneste krone. På denne måten sammenfalt norske og tyske interesser, noe som kunne være uheldig. Allikevel var det viktig for Falck og de andre rederne å sikre kontrollen over egne skip. Store deler av landet var helt avhengige av godstrafikken, og det ville vært uheldig om skipene som skulle frakte varene ble beslaglagt. Rolf Suleng, forfatter og radiolærer ved sjømannsskolen, mente imidlertid at dette ikke var riktig av rederiene. Han mente at dersom et fartøy sto i fare for å bli rekvirert, skulle det forsøke å flykte til England, eller i verste fall bli senket. På denne måten kunne man sikre at skipet ikke ble brukt til å frakte tyske tropper eller krigsfornødenheter som senere skulle bli brukt i kampen mot allierte styrker.

Falck klarte å forhandle frem at fartøyene som ble rekvirert aldri skulle bli brukt til troppettransport. Han klarte imidlertid ikke å fremforhandle en avtale som sikret at det ikke skulle fraktes ammunisjon eller krigsfornødenheter. Ved enkelte tilfeller forlot mannskapet fartøyet i protest mot at det ble lastet sprengstoff og ammunisjon om bord. Dette viser at direktør Falck og Tillitsmannskontoret forsøkte å forhindre at fartøyene ble brukt mot egne landsmenn og tropper. Allikevel klarte de ikke helt å sikre seg mot dette, og det var tilfeller hvor fartøy med norsk flagg fraktet tyske krigsfornødenheter.³⁴ Suleng har et poeng i at dette er problematisk, men vi mener at det er viktig å se det store bildet. Rederiene måtte forsøke å

³³ Suleng, R. (1949) Aktstykker av landssvikoppgjøret. Bergenskesaken. hf. 1 og 2.

³⁴ Suleng, R. (1949) Aktstykker av landssvikoppgjøret. Bergenskesaken. hf. 1 og 2.

beholde kontrollen over egne fartøy slik at de kunne sende gods til sine trengende landsmenn. Hadde ikke befolkningen i Øst-Finnmark fått hjelp fra Det Bergenske og selfangerbåtene, ville befolkningen kanskje ikke overlevd krigsårene.

Artikkelserien av Bergens Tidende som ble publisert i 2006 hevder at direktør Thomas Scheen Falck jr. mer enn tidoblet sin personlige formue i krigsårene 1940-1945.³⁵ Vi har ikke funnet hold for dette utsagnet i noen av de andre kildene vi har anvendt i denne oppgaven, og tviler derfor på artikkelens troverdighet. Allikevel virker det som om Falck tjente godt på sitt virke som tillitsmann for rederne. Det Bergenske drev ”Tillitsmannskontoret” og tjente 5 % provisjon på frakten som rederne deres drev. Denne ordningen eksisterte også før krigen, men da var provisjonen på 2 % og fraktinntektene var betydelig mindre enn under krigen, ifølge tall Rolf Suleng har fremlagt i sine verk.³⁶ Statsadvokaten kom imidlertid frem til at summen Det Bergenske tjente på dette ikke var av interesse for etterforskningen, ettersom selve handlingen ikke var rettsstridig. Rederiet hevdet at midlene ikke gikk til Thomas Falck, men til lønningskontoret.³⁷ Det blir vanskelig for oss å vurdere hvem som snakker sant når det gjelder den økonomiske situasjonen til rederiets sjøfartsavdeling.

Det som er langt mer sikkert, er at rederiets spedisjonsavdeling blomstret under krigen. Rederiet tjente store summer på dette, men det er vanskelig å fastslå nøyaktig hvor mye BDS faktisk tjente på arbeidet for tyskerne. Dette har mye å gjøre med eksplosjonsulykken som fant sted 20. april 1944, hvor bøker, regnskap og korrespondanse tilhørende selskapet gikk tapt.³⁸ I en oversikt over selskapets inntekter, viser det seg at inntektene i 1944 var langt større enn de hadde vært på en god stund.³⁹ Denne økningen i inntekt var sannsynligvis koblet til selskapets spedisjongren. Følgende er en tabell over spedisjonsavdelingens inntekt fra 1940 til 1945:

1940: 96.000 NOK

1941: 185.000 NOK

1942: 387.000 NOK

³⁵ Valestrand, T. (8. oktober 2006) Det Bergenske Dampskibsselskap [Internett]. Tilgjengelig fra: Valestrand, T. (8. oktober 2006) Det Bergenske Dampskibsselskap [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://www.bt.no/nyheter/lokalt/Det-Bergenske-Dampskibsselskap-1818571.html#.UWf0rKJ7Kf5> [Nedlastet 12. April 2013].#.UWf0rKJ7Kf5 [Nedlastet 12. April 2013].

³⁶ Suleng, R. (1949) Aktstykker av landssvikoppgjøret. Bergenskesaken. hf. 1 og 2.

³⁷ Cappelen, A. (1948) Dokument 83 i Falck-saken, statsadvokat. Stavanger

³⁸ Suleng, R. (1949) Aktstykker av landssvikoppgjøret. Bergenskesaken. hf. 1 og 2.

³⁹ Keilhau, W. (1951) Norges eldste linjerederi: Jubileumsskrift til Det Bergenske Dampskibsselskabs 100-års dag. 1. utg. Bergen, A.S John Griegs Boktrykkeri.

1943: (manglende regnskap grunnet eksplosjon)

1944: (etter eksplosjonen) 255.000 NOK

1945: 155.000 NOK⁴⁰

70 % av spedisjonsavdelingens inntekt kom fra arbeid for okkupasjonsmakten. Estimater som ble gjort viser til at Det Bergenske tjente omtrent seks millioner kroner på tyskerarbeidet.⁴¹

Det er også viktig å merke seg at Det Bergenske gikk en million kroner i underskudd på sin virksomhet i godstrafikken til Finnmark under krigen.⁴²

5. Etterforskningen etter krigen

5.1. Politiets etterforskning

Politiet valgte å sikte direktør Thomas S. Falck og direktør for Spedisjonsavdelingen, Thorolf Schjøtt, for deres rolle vedrørende sementavtalen som ble inngått med Olaf W. Fermann og spedisjonsavtalen som ble inngått med Ditlef Lexow, en representant for A/S Nordag. Falck ble i tillegg siktet for beslutninger som gikk utover hans mandat som tillitsmann for rederiene langs kysten. I sine dokumenter insinuerte politiet at Falck hadde et lastverdig forhold overfor okkupasjonsmaktens representanter. Det ble lagt ned påstand om at han hadde gitt verdifulle opplysninger, var tyskvennlig og var på personlig godfot med tjenestemenn fra Det tyske Sikkerhetspoliti. Påstanden ble underbygget med vitneforklaringer fra tyske tjenestemenn, medlemmer av næringslivet og redere.⁴³ Fermann og Lexow fortalte i sine vitneforklaringer at direktør Falck inngikk avtalene med dem tilsynelatende uten å være under press.⁴⁴ Politiet mente også at direksjonen i Det Bergenske kunne være innblandet i aktiviteter som minnet om økonomisk landssvik.⁴⁵

5.2. Statsadvokaten henlegger saken

Statsadvokat Andreas Cappelen var imidlertid uenig med konklusjonene som politiet trakk. Han la stor vekt på Thomas S. Falcks forklaring, hvor det ble hevdet at avtalene med Fermann og Lexow var inngått etter stort press i møter med okkupasjonsmakten på forhånd. Om dette

⁴⁰ Suleng, R. (1949) Aktstykker av landssvikoppgjøret. Bergenskesaken. hf. 1 og 2.

⁴¹ Bakka, D. (1993) Bergenske. Byen og selskapet, 1. utg. Bergen, Seagull.

⁴² Keilhau, W. (1951) Norges eldste linjerederi: Jubileumsskrift til Det Bergenske Dampskibsselskabs 100-års dag. 1. utg. Bergen, A.S John Griegs Boktrykkeri.

⁴³ Cappelen, A. (1948) Dokument 83 i Falck-saken, statsadvokat. Stavanger

⁴⁴ Suleng, R. (1949) Aktstykker av landssvikoppgjøret. Bergenskesaken. hf. 1 og 2.

⁴⁵ Valestrand, T. (7. oktober 2006) Kapittel 4: Ville styre pressen [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://www.bt.no/nyheter/lokalt/KAPITTEL-4-Ville-styre-pressen-1818462.html#.UWf1pqJ7Kf4> [Nedlastet 12. April 2013]#.UWdEl6J7Kf5

så stemmer, ville det ikke være underlig at Lexow og Fermann ikke opplevde avtalene som presset ettersom de allerede var bestemt på forhånd. Det rettes imidlertid spørsmålsteget rundt om presset fra okkupasjonsmakten virkelig var så stor som Falck beskrev. Ingen av direktørens medarbeidere merket noe til dette presset⁴⁶, og man kan derfor spekulere i om presset virkelig eksisterte. Hele skyldspørsmålet faller derfor på om direksjonen i Det Bergenske opplevde press fra okkupasjonsmakten. Dersom dette virkelig var tilfellet, stred ikke avtalen med de rettslige bestemmelsene på denne tiden.

I spørsmålet om økonomisk landssvik kom statsadvokaten frem til at direksjonen i BDS ved ingen anledninger oppsøkte arbeid for tyskerne eller utvidet sin egen virksomhet for å virke attraktive for okkupasjonsmakten. Selv om Falck tjente betydelig mer som tillitsmann under krigsårene, stadfestet statsadvokaten at disse forholdene ikke var rettsstridige.⁴⁷

Politiet hevdet i sin etterforskning at Falck hadde gitt okkupasjonsmakten opplysninger som var av betydning for deres administrasjon i Norge. Statsadvokaten tok Falck i forsvar og hevdet at det var vanskelig å skille mellom hva som var rettsstridig og ikke. Det var tenkelig at norske og tyske interesser kan til tider ha sammenfalt, og at han derfor ikke kunne klandres for at noen av opplysningene kunne ha vært av betydning for okkupasjonsmakten. Statsadvokaten fant heller ingen beviser for at direktør Falck hadde gått utover sitt eget mandat som tillitsmann for rederiene. På grunn av bevisets stilling, ble riksadvokaten rådet av statsadvokaten til å henlegge saken.⁴⁸

6. Kilder og kildekritikk

Norges eldste linjerederi: jubileumsskift til det Bergenske Dampskibsselskabs 100-års dag; [1851-1951]

Dette er en bok som er skrevet av en innleid historiker for det Bergenske Dampskibsselskap i anledning deres 100-årsjubileum. Dette får oss til å tro at viktig informasjon kan ha blitt utelatt for å sette selskapet i et bedre lys. Det er dog gode og detaljerte beskrivelser om selskapets historie. Samarbeidet med tyskerne nevnes flere steder, men i et lys som kommer selskapet til gode.

⁴⁶ Valestrand, T. (8. oktober 2006) Kapittel 2: Såret som aldri vil gro [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://www.bt.no/nyheter/lokalt/KAPITTEL-2-Saret-som-aldri-vil-gro-1818577.html#.UWf1k6J7Kf4> [Nedlastet 12. April 2013]#.UWcMa6J7Kf5

⁴⁷ Suleng, R. (1949) Aktstykker av landssvikoppgjøret. Bergenskesaken. hf. 1 og 2.

⁴⁸ Cappelen, A. (1948) Dokument 83 i Falck-saken, statsadvokat. Stavanger

Suleng, R. (1949) Aktstykker av landssvikoppgjøret. Bergenskesaken. hf. 1 og 2.

Disse heftene gir oss et kritisk innblikk i hva BDS faktisk gjorde for okkupasjonsmakten. Rolf Suleng opplevde krigen og skrev boken mens hendelsene skjedde. Suleng er dermed en førstehåndskilde. Han var motstandsmann og mistet to brødre til tyskerne, men det hevdes at dette ikke er grunnlag for kritikken. Utgivelsen er delt opp i to hefter som forteller om hvorfor Det Bergenske Dampskibsselskap burde ha blitt dømt for landssvik. Verket er skrevet detaljert og refererer ofte til dokumenter som dessverre ikke fulgte med i heftene. Verket var bare tilgjengelig på biblioteket ved det juridiske fakultet i Bergen. Noe som svekker Sulengs argumentasjon er det faktum at han ikke hadde kunnskaper om rederidrift og ansvaret som medfulgte stillingen som reder. Han hadde ikke oversikt over hvilke konsekvenser ulike handlinger ville få, og hans kritikk av Bergenskes toppsjef Thomas Falck og spedisjonssjefen Thorolf Schjøtt blir i noe grad svekket. Suleng har dog svært gode argumenter og kommentarer til saken som bør tas i betraktning.

Følgende artikler fra Bergens Tidene henviser hovedsakelig til Rolf Sulengs verk:

- Valestrand, T. (8. oktober 2006) Kapittel 1: Hitlers gode hjelpere på Bradbenken [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://www.bt.no/nyheter/lokalt/KAPITTEL-1-Hitlers-gode-hjelpere-pa-Bradbenken-1818573.html#.UWf1oqJ7Kf5> [Nedlastet 12. April 2013]
- Valestrand, T. (8. oktober 2006) Kapittel 2: Såret som aldri vil gro [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://www.bt.no/nyheter/lokalt/KAPITTEL-2-Saret-som-aldri-vil-gro-1818577.html#.UWf1k6J7Kf4> [Nedlastet 12. April 2013]
- Valestrand, T. (8. oktober 2006) Kapittel 3:Dobbeltspill på første klasse [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://www.bt.no/nyheter/lokalt/KAPITTEL-3-Dobbeltspill-pa-forste-klasse-1818580.html#.UWf1m6J7Kf4> [Nedlastet 12. April 2013]
- Valestrand, T. (7. oktober 2006) Kapittel 4: Ville styre pressen [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://www.bt.no/nyheter/lokalt/KAPITTEL-4-Ville-styre-pressen-1818462.html#.UWf1pgJ7Kf4> [Nedlastet 12. April 2013]
- Valestrand, T. (8. oktober 2006) Det Bergenske Dampskibsselskap [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://www.bt.no/nyheter/lokalt/Det-Bergenske-Dampskibsselskap-1818571.html#.UWf0rKJ7Kf5> [Nedlastet 12. April 2013].

Disse artiklene er svært polariserte og framstiller Det Bergenske som landssvikere. Grunnen til dette kan være at avisen prøvde å skape oppmerksomhet rundt saken for å tiltrekke flere lesere. Det blir trukket frem en rekke opplysninger som mangler grobunn i originalkildene som artiklene baserer seg på. Eksempler på dette er påstanden om at direktørene av Det Bergenske mangedoblet sine formuer ved å hjelpe okkupasjonsmakten. Denne informasjonen fant ikke vi igjen i heftet til Rolf Suleng, som artikkelen baserte seg på, eller noen av de andre kildene vi undersøkte i denne oppgaven.

Intervju med Leif Aarlie, utført i oktober 2006.

Valestrand, T. (7. oktober 2006) Var hemmelig agent og BDS-sjåfør [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://www.bt.no/nyheter/lokalt/Var-hemmelig-agent-og-BDS-sjafor-1818459.html#.UWf1m6J7Kf5> [Nedlastet 12. April 2013]

(11.04.2013)

Aarlie er en førstehåndskilde og virker troverdig i sine beskrivelser. Det skal dog tas i betraktning at han ikke hadde innsikt i direksjonens rolle i de ulike sakene.

Bakka, D. (1993) Bergenske. Byen og selskapet, 1. utg. Bergen, Seagull.

Denne boken er skrevet av en kjent historiker med stor interesse innen norsk skipsfartshistorie. Vi brukte boken til å kryssjekke informasjon om selskapet og deres handlinger under krigen. Boken er en objektiv framstilling av rederiets historie.

Bildene vi har brukt i dette prosjektet har vært hentet fra: (nedlastet 12. april 2013)

Hurtigrutemuseets nettsider: <http://hurtigrutemuseet.no/nb/historien-nordstjernen-1937>

Hurtigrutemuseets nettsider: <http://www.webcitation.org/5I58OZ40c>

7. Konklusjon

Når man vurderer rederiets rolle under krigen, er det viktig å skille mellom spedisjonsfirmaets og sjøfartsavdelingens forhold til okkupasjonsmakten under krigen. Det Bergenske hadde en stor spedisjonsavdeling med mange nye lastebiler, noe som tyskerne ønsket å utnytte.

Rederiet tjente utvilsomt store summer gjennom forskjellige samarbeid med tyskerne, men om avtalene ble inngått under tvang eller ikke, er vanskelig å konkludere. På havet var saken en annen. Bergenske ville ikke bidra til tyskernes felttog, og sa seg ikke villig til å transportere tropper. Arbeidet med tyskerne var delvis gisselsituasjon og delvis en mutuell og svært profitabel arbeidsavtale. Arbeiderne på land og til sjøs var som gisler i perioden, mens toppledere som administrerende direktør Thomas S. Falck og spedisjonsavdelingens sjef, Thorolf Schjøtt, fikk mangedoblet sine private formuer. Det kan virke som om Det Bergenske Dampskibsselskap var helter til sjøs mens de var landssvikere til lands.

Noe som motsier at Falck skrev under kontrakten for egen vinning, er det at han heller ville la seg skyte enn å kalle alle rederiets skip i utlandet hjem. For oss virker dette som at direktør Falck brydde seg lite om egen økonomisk vinning. Han kunne sannsynligvis ha tjent gode penger på å kalle rederiets skip hjem, men valgte ikke å gjøre dette.

Aarlies forklaringer om at tyskerne hadde vært innom spedisjonsfirmaet i april 1940 kan anses som et styrkende argument til at Falck arbeidet under press fra okkupasjonsmakten. Det kan også ha seg slik at Olaf W. Fermann ikke merket noe til dette presset, fordi det ikke hadde en

direkte sammenkobling til han. Tyskerne skal ha truet med å beslaglegge rederiets fartøy og eiendeler om ikke Falck skrev under avtalen om sementtransporten. Dette ville fått store konsekvenser for godstrafikken til Nord-Norge, ettersom rederiet her spilte en sentral rolle.

Etter at rederiforbundet ble oppløst, fortsatte dets virksomhet i skjul. Falck ledet en sjømilitær etterretning hvor han videreformidlet viktig informasjon om tyskernes virke til de allierte. Falck var SIS agent under krigen, men det er ikke kjent når han tiltrådte denne stillingen. Vi antar at direktørens stilling som SIS-agent var en av grunnene til at saken mot han og rederiet ble henlagt for å sikre at hemmeligstemplet informasjon ikke ble offentliggjort.

Saken mot Thorolf Schjøtt er noe annerledes. Han prøvde ved flere anledninger å sabotere etterforskningen til politiet, i tillegg til at han hadde et særdeles godt forhold til de tyske offiserene. Spedisjonsavdelingen tjente store pengesummer, og grunnet eksplosjonen i 1944 er det umulig å finne ut om noe av disse pengene gikk i avdelingssjefens lommer. Dette er imidlertid bare spekulasjoner. Schjøtt skal også ha truet sine arbeidere med at gestapo ville komme og ta dem om de ikke fulgte ordre. Disse opplysningene gjør at vi er kritiske til Schjøtts hensikter under krigen.

Politiet anmeldte rederiet etter krigen med påstand om at selskapet hadde vært innblandet i aktiviteter som kunne betegnes som landssvik. Statsadvokaten rådet imidlertid riksadvokaten til å henlegge saken etter bevisets stilling. Etter å ha lest gjennom en rekke av saksdokumentene og andre kilder, har vi kommet frem til at henleggelsen av saken var gal. Det Bergenske bisto okkupasjonsmakten ved mange anledninger, og det virker derfor usannsynlig at rederiet ble presset i alle tilfellene. Selv om rederiet og direktør Falck muligens hadde blitt frifunnet i en rettssak, ville det vært best for alle parter at saken hadde blitt videre etterforsket. Hvis Bergenske virkelig ikke hadde noe å skjule, ville en videre etterforskning og frifinnelse vært bedre for rederiet. I dag har vi få kilder om hva selskapet gjorde under krigen, og størstedelen av aktørene har gått bort. Det blir derfor umulig å finne ut hva som virkelig var sannheten, og det blir derfor svært vanskelig å trekke slutninger.

Bergens Tidende skrev i 2006 sin artikkelserie om BDS. I denne oppgaven har vi gått tilbake til originalkildene som avisen brukte til å skrive disse artiklene. Vi har funnet ut at avisen ikke har et velnyansert syn på rederiets drift under okkupasjonen. Informasjonen er stort sett vinklet negativt, sannsynligvis for å skape oppmerksomhet rundt saken. BTs artikler bruker Rolf Sulengs hefter, som ble skrevet rett etter krigen, som hovedkilde. Sulengs synspunkter ble ikke mye omtalt i media like etter krigen, sannsynligvis på grunn av negativiteten til BDS.

En av forskjellene mellom hvordan krigshistorien ble skrevet på 1950-tallet og i dag, er at man nå er åpen for å se kritisk på norsk innsats under krigen. Det Bergenske klarte lenge å unngå negativ medieoppmerksomhet rundt deres drift under okkupasjonstiden. Rederiet ble til og med sett på som helter av mange. Tiden er inne for å finne sannheten om hva som virkelig skjedde rundt om i Norge under okkupasjonstiden. Folk står nå frem og forteller om episoder under krigen hvor norsk næringsliv og nordmenn generelt ikke alltid oppførte seg like patriotiske. Sannheten må frem, og sannheten er det minste folk kan forvente.

8. Etterord

Vi har gjennom en periode fordypet oss i denne saken. Gjennom prosjektet har vi lært å bruke en kritisk tankegang, og ikke alltid å stole på det vi leser i ulike kilder. Det har vært spennende å dykke inn i gamle dokumenter og prøve å finne ut hva som virkelig skjedde under krigen. Landssvikeroppgjøret er svært tabubelagt, men vi håper at tiden nå er inne for at vi kan diskutere noen av de mer kontroversielle forholdene under krigen. Vår nysgjerrighet rundt sannheten om den rollen Det Bergenske Dampskibsselskap spilte under okkupasjonen har styrket vår interesse for historiefaget. Ved å lese ulike verker av forfattere som har hatt polariserte synsvinkler, har vi lært oss hvor viktig kildekritikk kan være for å kunne skrive en objektiv og sammenhengende oppgave.

Håvard Dingen og Benjamin Aanes

Våren 2013