



Organisation Todt, samarbeid og motstand: Kjeller flyplass under okkupasjonen

Per Johan Kvarme

Masteroppgave i historie, 30 studiepoeng, Lektorprogrammet.

Institutt for arkeologi, konservering og historie.



Vår 2021

Sammendrag

Oppgaven utforsker Kjeller flyplass' okkupasjonshistorie i årene 1940-1945, og gjør et casestudie ved bruk av primærkilder fra arkiver etter Organisation Todt for å se på forhold mellom de norske ansatte og den tyske overmakten de arbeidet for. Det tas opp historiografisk debatt om okkupasjonstiden, hvor mangelen på historiefaglige bidrag rundt virksomheten på Kjeller flyplass og de norske arbeiderne ansatt i byggeprosjektene der utredes. Oppgaven har derfor som formål å tilføre videre forskning på området.

Videre tar oppgaven for seg det historiske bakteppet om virksomheten til konglomerat-organisasjonen Organisation Todt og den nasjonale arbeidsmobiliseringspolitikken til okkupasjonsmyndigheten, som påvirket og la grunnlaget for forholdene og virksomhetene på Kjeller. I de empiriske kapitlene to og tre presenteres og drøftes funnene fra arkivmateriale i lys av eksisterende forskning om Kjeller, hvorav kapittel to adresserer de norske ansattes forhold til okkupasjonsmakten, deres medvilje til kollaborasjon og deres motarbeid i form av stille sabotasje. Kapittel tre utforsker tyskernes byggeprosjekter og utvidelse av Kjeller, og drøfter tyskernes virksomhet og videre ambisjoner for den gamle flyplassen utenfor Lillestrøm. Til sist følger en fagdidaktisk epilog om hvordan lærdom og funn fra prosjektet kan implementeres og anvendes for historiefaglig bruk i klasserommet.

Forord

Vanskelige tider som følge av pandemien har gjort arbeidet vesentlig tyngre, og tilgangen til arkiver og kilder har vært begrenset med mange stengte dører, men arbeidet kom i mål til slutt. I arbeidet med denne oppgaven har jeg hele tiden hatt min egen fremtidige lærerkarriere i tankene. Ved hvert nye kapittel i litteraturen og interessante nyfunn i arkivene gikk tankene til hvordan dette kunne brukes i undervisningsopplegg, og hvordan kommunisere til elevene hva dette kan fortelle oss. Trangen til å dele min lidenskap og interesse for et emne har alltid vært iboende i meg.

Jeg har alltid hatt en uforklarlig interesse i okkupasjonstidens fascinerende, men mørke historie – sannsynligvis fordi det ligger så nært oss i tid, med fremdeles levende førstehåndsvitner. Takket være min svært historie-interesserte bestefar som har viet hele sitt profesjonelle liv som overingeniør for Flyavdelingene på Kjeller flyplass, gjorde han valget av studieobjekt avgjørende. Hans bekjentskap til personer og besittelse av ressurser som er med på å beskrive forholdene Kjeller flyplass under okkupasjonen har vært til uvurderlig hjelp.

Takk til min veileder Øystein Sørensen, som har gjennom en hektisk skriveperiode alltid kommet med gode råd til et prosjekt jeg først var komplett rådvill om hvordan lille meg kunne gjennomføre. Foruten hans erfaring, kompetanse og veiledning ville ikke denne oppgaven vært mulig å gjennomføre.

Takk til mine foreldre som alltid har vært til stor trøst, og som gjennom hele mitt liv har sett og oppmuntret en iboende lærer som har ventet på å komme ut av skallet og dele sin lærdom og lidenskap med verden.

Til sist vil jeg takke min samboer, Siri, som gjennom sitt første år som lektor og erfaringer med arbeidet av en masteroppgave har rettledet og motivert meg. Foruten henne ville pandemien og arbeidet med denne oppgaven vært uendelig tung og grå.

- Per Johan

Innholdsfortegnelse:

Sammendrag	1
Forord	2
Innledning:	
Historisk bakgrunn og tema for oppgaven	4
Problemstilling og spørsmål prosjektet stiller	7
Kildemateriale og metode	8
Plassering i forskningslitteratur og historiografi på emnet	10
Kapittel 1: Rikskommissariatet, OT og Administrasjonsrådets styring av arbeidslivet:	
Okkupasjonsmaktens arbeidspolitikk	13
Arbeidsmobilisering	15
Forholdet mellom OT og de sivile tyske firmaene	18
Kapittel 2: Forholdene for ansatte på Kjeller – Samarbeid og motstand:	
Kjeller under tysk ledelse	21
Arbeidsløshet eller landsforræderi?	23
Rikstariffavtalen	26
Stille sabotasje og streng kontroll	27
Motstandsbevegelse på Kjeller	31
Krigsfanger på Kjeller	33
Kapittel 3: Tysk byggevirkksomhet og utvikling av Kjeller flyplass	35
Oppsummering og konklusjon	41
EPILOG	44
Tema og plan for undervisningsøkt	46
Veiledningsdokument.....	48
Litteraturliste	54

Innledning:

Historisk bakgrunn og tema for oppgaven

Da en skriftlig ordre fra Hitler formaliserte det norske byggeprosjektet (Festung Norwegen) som et gedigent, overambisiøst program ble det raskt bestemt at arbeidet i Norge måtte øke ytelsen og effektivisere ressursbruken. Dette skulle skje ved å tilføre landet organisatoriske ressurser i form av bedrifter og kompetanse, og fysiske ressurser i form av materiale og kapital fra utlandet. Det ble allikevel snart klart at de menneskelige ressursene i form av norske og tyske arbeidere ble for lite for å nå tidsplanene.¹ Derfor ble det i tillegg organisert en enorm nasjonal arbeidsmobilisering som nærmest eliminerte arbeidsledigheten fra mellomkrigstiden, hvor nordmenn på tvers av kompetanse ble tvangsutskrevet til tyske anlegg. Samtidig var dette allikevel en kjærkommen lettelse for mange nordmenn som fikk etterlengtede arbeidsmuligheter, i det som tidvis var godt betalte jobber.

I løpet av krigen hentet nazistene nesten 100.000 sovjetiske og jugoslaviske krigsfanger som tvangsarbeidere til Norge, hvor de levde under vilkår som kan sammenlignes med de i konsentrasjonslagrene på kontinentet. Arbeiderne sov tett sammen i køyesenger i de trange brakkene, og under de kalde vintermånedene var det svært mange som frøs i hjel eller ble systematisk jobbet til døde – eksempelvis var prosjektet med å legge Nordlandsbanen over Saltfjellet svært dødelig. Enda mer kontroversielt blir den norske involveringen i lignende prosjekter da man tar i betraktning at de er bygget med sovjetisk blod, og enkelte historikere argumenter for at landet i årevis har hatt stor nytte av grunnarbeidet disse menneskene nedla som krigsfanger.² Som Frøland påpeker, var det de utenlandske tvangsarbeiderne som bar de største kostnadene av arbeidet, og den enorme ressurstilførselen Norge mottok gjennom disse prosjektene reiser derfor spørsmål ved Norges raske gjenreisning og varige materielle og infrastrukturelle tilstand etter investeringsprogrammet.³

Opgaven vil ta utgangspunkt i virksomheten til Organisation Todt (OT) – en paramilitær konglomerat-organisasjon som var byggherrer i en rekke okkuperte land under annen

¹ Frøland, «Organisation Todt som byggherre i Norge», (Historisk Tidsskrift, Universitetsforlaget, 2018), ss. 167-171

² Hatlehol, «Einsatzgruppe Wiking og kampen om arbeidskraften 1942-1945», (Historisk Tidsskrift, Universitetsforlaget, 2018), ss. 242-249

³ Frøland, «Organisation Todt som byggherre i Norge», (Historisk Tidsskrift, Universitetsforlaget, 2018), ss. 167-171

verdenskrig, også i Norge. I Norge og Danmark het den aktuelle avdelingen av organisasjonen «Einsatzgruppe Wiking» (EW), som på vegne av Hitler styrte og beordret omfattende bygningsprosjekter som mangler sidestykke i Norges historie. Foruten de om lag 310 kystbatteriene, forsvarsstillinger og bunkere vi finner over hele landet, ble det også reist «sivil» infrastruktur som Norge senere bygde landet videre på: 20 flyplasser, omfattende jernbane- og veistreknings (deriblant E6 Trondheim og Nordlandsbanen), 20 nye kraftverk, telefon- og telegrafkabler, samt flere broer og brakkebygg.⁴

Vi skal se hvordan Einsatzgruppe Wiking benyttet seg av flere taktikker for å sikre seg tilstrekkelig med arbeidskraft for å gjennomføre de enormt ambisiøse byggeprosjektene, ettersom det var så å si umulig å holde tidsregimet som var beordret fra høyere i systemet. Disse taktikkene inkluderte blant annet å sende tyske bedrifter og folk til Norge, og alliere seg med eksisterende og nye bedrifter og entreprenører her til lands. Med forlokkende løfter om stor profitt, gode lønninger og sikkert arbeid er det estimert at et sted mellom 100,000 og 120,000 nordmenn var i arbeid for EW, direkte eller indirekte. Lokale nordmenn som tjente seg rike på alliere seg med tyskerne for å bygge brakker ble på folkemunne kalt «brakkebaroner».⁵ Denne oppgaven skal med det overnevnte bakgrunnsteppe undersøke rollen norske ansatte spilte i driften av og virksomheten på en viktig del av den militære tyske infrastrukturen i Norge: Kjeller flyplass i Lillestrøm kommune, og de norske arbeiderne ansatt for tyskerne her.

Kjeller flyplass ved Lillestrøm var det eneste stedet i Norge som under krigen ble bombet av tre lands flyvåpen, på tre forskjellige tidspunkt. Hvorfor ble en liten norsk flyplass bygget på ei myr ved Nitelva, med utdaterte småfly ansett som så viktig militært sett? Hva ønsket tyskerne å oppnå på stedet, og hva ønsket de allierte å forhindre? Her okkuperte og opprettholdt tyskerne sin viktigste flybase i Sør-Norge og drev verksted for reparasjoner av fly.⁶ Visstnok var Fornebu mer moderne, men piloter fra Lufthansa som bodde ved Kjeller en kort tid før okkupasjonen insisterte på at tåkeforholdene i Oslofjorden gjorde det uheldig. 10. april 1940, da okkupasjonen var et faktum, kom disse pilotene marsjerende inn på Kjeller

⁴ Sæveraas, «OT, Wehrmacht og byggingen av Festung Norwegen», (Historisk Tidsskrift, Universitetsforlaget, 2018), ss.190-192

⁵ Hatlehol, «Einsatzgruppe Wiking og kampen om arbeidskraften 1942-1945», (Historisk Tidsskrift, Universitetsforlaget, 2018), ss. 240-242

⁶ NLF, *Kjeller flyplass 1912-1987*, (Forsyningskommandoen: Nasjonalbiblioteket, 1987), ss. 114-136

flyplass iført Luftwaffes uniformer.⁷ På Kjeller igangsatte også tyskerne en rekke byggeprosjekter som allerede var planlagt og ettertraktet av nordmenn i førkrigsårene, men aldri realisert, og de beholdt norsk arbeidskraft på stedet gjennom hele okkupasjonen. Blant annet bygde de ut flyplassen slik at større, tyngre fly kunne lande på rullebanen der. Til dette deltok norske ungdommer med snekring av trelemmer, og tyskerne beholdt den norske ledelsen under innlemmelsen av flyfabrikken.⁸ Arbeidene på området sørget nesten egenrådig for at arbeidsledigheten i Skedsmo kommune forsvant i 1940 – med arbeidere til utbyggingen på flyplassen, samt at tremassene som krevdes for dette også satte sagbrukene i full sving igjen, og sørget for profitable år under okkupasjonen. Ulike kilder oppgir forskjellig antall arbeidere: et sted mellom 80 og 120 norske ansatte jobbet på flyfabrikken på Kjeller flyplass da okkupasjonen fant sted, og gjennom de første krigsårene økte tallet til mellom 500 og 700 anleggsarbeidere. Det var av felles interesse for både norske og tyske myndigheter å holde arbeidsledigheten nede og produksjonsnivået oppe for å unngå sosial uro, og derfor beholdt tyskerne nesten alle norske arbeidere som ønsket å bli værende, og fikk mange nye tilsatt, selv om fabrikken etter hvert ble i økende grad underlagt ledelsen av tyske bedrifter.^{9, 10}

Dette gjør nettopp Kjeller til et utrolig givende studieobjekt, både som en viktig brikke i den militære tyske infrastrukturen, men også som eksempel på sentrale styresmakters arbeidspolitikk. Til sist også som et godt eksempel på okkupasjonens svært kompliserte virkelighet, hvor Kjeller som arbeidsplass ble et uvanlig samlingspunkt for en rekke ulike parter på tvers av politisk tilhørighet, med både felles og stridende ambisjoner om flyplassen og virksomheten der. Senere skal jeg argumentere om hvorfor Kjeller også utgjør et godt studieobjekt for å se på dette emnet i nytt lys, tatt den eksisterende litteraturen i betraktning. Oppgavens formål blir derfor å plassere Kjellers okkupasjonshistorie, i henhold til OTs virksomhet og ansettelse av norske arbeidere, i en større aktuell historiefaglig kontekst.

⁷ Slottemo, *Skedsmo*, (Skedsmo kommune: Scandinavian Academic Press, c/o Spartacus Forlag, 2012), ss. 182-183

⁸ Olsen, «Organisation Todt: Kjempearkiv tilgjengelig for bruk», (Arkivmagasinet: Riksarkivet Oslo, 2012), s. 37

⁹ Slottemo, *Skedsmo*, (Skedsmo kommune: Scandinavian Academic Press, c/o Spartacus Forlag, 2012), ss. 195-196

¹⁰ Modalsli, *Fra flyvningens vugge til teknologisk senter* (Kjeller: FLO, 2012), ss. 87-89

Problemstilling og spørsmål prosjektet stiller

Med Luftwaffe og Organisation Todt som ledere og oppdragsgivere, på hvilke premisser og vilkår utførte norske arbeidere og tjenestepliktige arbeid for den tyske okkupasjonsmakten på Kjeller flyplass, hvilke etiske valg stod de overfor og hva slags virksomhet ble utført?

Denne oppgaven vil omhandle disse norske arbeiderne og entreprenørene hvis kontekst og historie jeg beskrev i innledningen. Oppgaven ser videre på deres involvering i utbyggingen av nazistenes infrastruktur og militærindustri. Prosjektet skal bidra til videre å nyansere skurk/helt-fortellingen om tyskerne og nordmennene, som har vært og fremdeles i noen grad er til stede i kollektiv historieforståelse i landet - spesielt i litteratur fra etterkrigstiden og i folkeminnet. Hvor frivillig var faktisk arbeidet? Hvor stor nødvendighet eller press følte nordmennene på seg, og hva slags forhold hadde disse til okkupasjonsmakten? Hva slags politiske, sosiale og juridiske retningslinjer og konsekvenser måtte disse forholde seg til, og hvilke skriftlige vedtak beskriver forholdene mellom arbeidsgiver og arbeidstaker i denne situasjonen? Oppgaven har som mål å bidra til utvikling av vår historiske empati og forståelse for disse menneskenes alvorlige og vanskelige virkelighet, og valgene de stod overfor under okkupasjonen.

Kan arkivmateriale fra Organisation Todt gi noen svar på forholdene rundt nordmenns involvering og kollaborasjon med den tyske okkupasjonsmakten? Finnes dokumenter som kan være med på å beskrive forholdene mellom de mange ulike partene involvert med hverandre på Kjeller, samt planene for videreutbygging og modernisering av flyplassen? Grimnes beskriver en forandring i holdningstendensen overfor okkupasjonsmakten, som startet hos enkelte med en blanding av stor optimisme, begeistring og nødvendighet for samarbeid med okkupanten i de første krigsårene. Dette endret seg gradvis til sterkere sosial og politisk motstand og skam mot de som hjalp okkupanten utover de to til tre siste krigsårene, skriver Grimnes.¹¹ Når, hvorfor og hvordan skjedde denne holdningsendringen? Hva drev så mange til først å være villig til samarbeid med okkupasjonsmakten, for senere å snu og ty til såkalt «stille sabotasje»? Hva var de sosiale, juridiske og økonomiske konsekvensene for de som valgte å samarbeide hele veien, og hvilke motivasjoner stod så bak? Den tidligere norske historiografien fra annen verdenskrig er farget av skammen og

¹¹ Grimnes, «Hvordan har historieskrivningen om okkupasjonsårene skiftet over tid?» (Nytt Norsk Tidsskrift: Universitetsforlaget, 2020), ss. 274-287

nedhysjingen av omfanget av norsk kollaborasjon med nazistene – kan et case studie av en avgrenset, viktig del av tysk infrastruktur og menneskene involvert der være med på å belyse det helhetlige bildet?

Kildemateriale og metode

For å besvare disse forskningsspørsmålene og kaste nytt lys på nordmenns involvering og virksomhet i den tyske krigsindustrien og byggevirksomheten, har jeg valgt å gjøre et casestudium av Kjeller flyplass. Et studie av et slikt spesifikt eller avgrenset byggeprosjekt, vil ved å se på driften av arbeidsplassen som en del av infrastrukturen som var viktig for tyskerne i Norge under krigen, kunne gi oss informasjon vi kan belyse et større historisk bilde med. Med dette formålet skal casestudiet av Kjeller flyplass poengtere eller underbygge større poeng eller spørsmål i den aktuelle historiefaglige konteksten. Oppgaven påviser også enkelte avvik fra en etablert historisk oppfatning, som ikke først og fremst er å finne i nåtidens vitenskapelige miljø, men som fremdeles eksisterer i den populære, folkelige historieoppfatningen. Informasjon fra primærkildene skal suppleres med og drøftes i lys av sekundærlitteratur for å plassere hele prosjektet i en relevant diskurs, og bidra til den historiefaglige dybden på temaet.

Case-studiet vil bli gjennomført ved empirisk bruk av primærkilder fra arkiver; det finnes store arkiver etter Organisation Todt og Einsatzgruppe Wiking på Riksarkivet, og her er tatt i bruk i all hovedsak tre underarkiver fra Kjeller flyplass. Disse tre omfatter personalanliggender på Kjeller fra 1940-1943, regnskapsbøker, saksarkiver og lønningsdokumenter 1940-1943, og til sist byggeprosjekter 1940-1944. Med kun få, enkelte unntak, er alle disse primærkildene skrevet på tysk, og i denne oppgaven presenteres funnene med min egen oversettelse til norsk, med referanse til eksakt akrivmappe hvor originalutgaven er funnet. Underarkivene fra Kjeller er produsert av flere arkivskapende enheter, men inneholder for det meste OT's Bauleitung Kjeller sine korrespondanser med Luftwaffes sentrale organer i Oslo, og også med sivile norske firmaer ansatt gjennom OT og Luftwaffe.

Dette arkivet ble klargjort for bruk for allmennheten først i 2012 og har sine utfordringer i bruken som bør nevnes: det følger med et 70 siders langt hjelpedokument fra arkiverket i

bruken av det, som i hovedsak dreier seg om arkivets spesielle historie.¹² Først og fremst, består materiale der av en uoversiktlig mengde arkivskapende enheter, mye på grunn av konglomerat-oppbyggingen til Organisation Todt, som fungerte som en paraplyorganisasjon av militære institusjoner og sivile entreprenører. Det er derfor svært vanskelig å sortere innholdet korrekt etter skaper. Det som i stedet er gjennomført er en grov kronologisk inndeling, ettersom nesten alt materiale har loggført dato. Denne prosessen er blitt gjort sporadisk over flere tiår, med ulike ansvarlige arkivarer. Det finnes derfor ingen enkeltperson, verken forsker eller arkivar som har komplett oversikt over innholdet i arkivene.¹³ Tatt dette og dets enorme størrelse i betraktning (440 hyllemeter), er det lite sannsynlig at noen før meg har grundig gjennomgått innholdet, eller desto mindre publisert forskning om akkurat disse dokumentene. Ytterligere to punkter med bruken av disse kildene er som følger: nærmest alle dokumentene er skrevet under for hånd med penn eller blyant, med en signatur som for meg dessverre ofte er uleselig. Jeg kan derfor ikke alltid si nøyaktig hvilken person som har skrevet under, men avdelingen dokumentet er på vegnet av, og hvem eller hva det adresserer står tydelig ført opp. Til sist inneholder dokumentene svært mange tyske militære forkortelser som jeg ikke alltid har klart å avkode, men dette har nærmest aldri obstruert selve innholdet i skrevet.

Hoveddelen av oppgaven er delt inn i tre kapitler. Den første delen vil omhandle Organisation Todt, Wehrmacht, Luftwaffe og Reichkommissariatets roller som oppdragsgivere og byggherrer i Norge, og hvordan disse gjennom sin politikk og den enorme arbeidsmobiliseringen gjennomført av Rikskommissariatet nasjonalt, påvirket virksomheten og omstendighetene på Kjeller flyplass. Dette kapitlet tar også for seg disse organisasjonenes overordnede politikk og virksomhet generelt i landet. Den andre delen omhandler norske ansatte på Kjeller, deres vilkår og virksomheter i krigsårene, og eksempler fra arkiver og litteratur om kollaborasjon og motstand. Kapitlet knyttes til det første ved å undersøke hvordan arbeidsstyringen til okkupasjonsmakten nasjonalt skapte omstendigheter som førte til konflikt mellom interessene til sivile tyske firmaer og de militære tyske organisasjoner, samt til slutt norske ansattes stille motstand på Kjeller. Her vil jeg også forsøke å gi et bilde av de norske ledere og ansatte på Kjeller flyplass sin historie og opplevelse av okkupasjonen,

¹² Olsen, «Organisation Todt: Kjempearkiv tilgjengelig for bruk», (Arkivmagasinet: Riksarkivet Oslo, 2012)

¹³ Holmås, «Innledning til katalog for arkivet etter Organisation Todt Einsatzgruppe Wiking 1940 (-42) – 1945», (Riksarkivet, 2012)

deres valg og deres daglige virksomheter. Det siste kapitlet vil ta for seg tysk utbygging og planer for videreutviklingen av Kjeller flyplass. Hvilke ambisjoner hadde tyskerne om flyplassen utenfor Oslo, og hvor langt kom de i sine planer?

Plassering i forskningslitteratur og historiografi på emnet

Per i dag er utbyggingen av infrastruktur i regi av Organisation Todt et populært og godt etablert forskningsfelt her til lands. Spesielt historikere som har jobbet i institusjoner i Trondheim, som Hans Otto Frøland og Torgeir Ekerholt Sæveraas har nylig bidratt til forskning på emnet. Sistnevnte avla i 2017 en doktorgrad ved NTNU om OTs «betongarv» som preger Norges historie. Frøland har også skrevet artikler og ledet forskningsprosjekter som «Tvangsarbeidets politiske økonomi. Organisation Todt i Norge under andre verdenskrig», som argumenterer for at den økonomiske og infrastrukturelle satsningen til tyskerne brakte flere ressurser til landet utenfra enn tidligere antatt. Slik skapte disse byggeprosjektene varige verdier, industrier og infrastruktur for nordmenn gjennom annen verdenskrig og i lang tid fremover, argumenterer Frøland.¹⁴

Angående norske arbeidere for den tyske okkupasjonsmakten skriver Gunnar Hatlehol: «En glemt gruppe i norsk historieskrivning». Hans forskning gir stor innsikt i tvangsreguleringen av det norske arbeidslivet under hakekorset, og grunnet det han mener er et lite utforsket emne, lener Hatlehol seg derfor primært på arkivstudier.¹⁵ Her er det altså behov for større forståelse, granskning og debatt rundt nordmenns roller og virksomhet i den tyske okkupasjonsøkonomien, og deres byggeprosjekter her til lands. Harald Espeli støtter også at det er et økonomisk narrativ som uteblir av den tradisjonelt dominerende historiografien etter annen verdenskrig. Han mener mye av oppfatning av krigen hviler på bøker fra 1945 like etter freden og krigsoppgjøret. Her nevner han boken til Bjerve og Aukrust, *Hva krigen kostet Norge*, som den mest politisk innflytelsesrike boken fra 1900-tallet her i landet, som står for oppfatningen om at Norges økonomi seilte totalt akterut som resultat av okkupasjonen.

¹⁴ Grimnes, «Hvordan har historieskrivningen om okkupasjonsårene skiftet over tid?» (Nytt Norsk Tidsskrift, Universitetsforlaget, 2020), ss. 274-287)

¹⁵ Hatlehol, «Tvangsstyringen av arbeidslivet under hakekorset 1940-1945» (Historisk tidsskrift: Universitetsforlaget, 2018), ss. 49-71

Denne fremstillingen er ikke forenelig med det faktum av hvor fort Norges økonomiske og infrastrukturelle gjenoppbygning foregikk etter frigjøringen, skriver Espeli.¹⁶

Simon Gogl påpeker også hvordan økonomisk historie i det hele tatt har vært mindre utforsket i norsk okkupasjonshistorie, og påpeker at de tyske sivile bedriftenes involvering i norsk økonomi og tysk krigsinnsats er nærmere uventet, og her sikter Gogl direkte til Hatlehol. Gogl påpeker hvordan den lenge rådende fremstillingen av hvordan OT tvangsstyrte arbeidslivet kompromissløst og med jernhånd ikke ble rettet på før på 1990-tallet, og mener at denne populære oppfatningen finnes fremdeles, til tross for at den er noe utdatert. Det mangler forskning på de sivile entreprenørenes handlingsrom, intensjoner, hvordan de ble mobilisert, kontraktsforhandlinger med OT og det daglige samarbeidet med de militære organisasjoner, ifølge Gogl. Ved å dokumentere dette forsøker Gogl å skildre forholdet mellom stat, industri og næringsliv i det tredje riket.¹⁷

I sin artikkel om historieskrivningen om andre verdenskrig skriver også Grimnes om et svært interessant poeng vedrørende norsk innsats i den tysk-norske krigsøkonomien; han forklarer hvordan begrepet «kollaborasjon» de siste tiårene har entret historieskrivningen som et analytisk redskap. Et vanskelig problem som så oppstår, blir da på hvilken måte er kollaborasjon vitenskapelig målbar? Han mener begrepet er tungt belastet (med tanke på landssvikoppgjørene), men bør i dag heller bli brukt mer nøytralt. Et poeng blir derfor: hvor mye av den tysk-norske kollaborasjonen var strengt tatt nødvendig, og derfor moralsk «legitim»? Her gjør han et eksempel ut av NSBs samarbeid med Organisation Todt og utbyggingen av Nordlandsbanen. Banen var i både tysk og norsk interesse, men gikk på bekostning av sovjetiske krigsfangers liv. Burde NSB holdt seg utenfor prosjektet? Grimnes påpeker mangelen av kritikk prosjektet fikk i etterkrigstiden, og mener NSBs taushet om spørsmålet i ettertid taler for seg.¹⁸

Som vi kan se står den mer moderne historieskrivningen etter år 2000 relativt unisont i opposisjon med etterkrigstidens narrativ, og disse studiene kan si oss mye om OT og arbeidsstyringen på nasjonalt nivå. Derfor vil et casestudie på mer lokalhistorisk nivå basert

¹⁶ Espeli, «Economic Consequences Of The German Occupation Of Norway, 1940-1945.» ss. 502-503

¹⁷ Gogl, «Profittsøken uten kontroll?» (Historisk tidsskrift: Universitetsforlaget, 2018). s. 226

¹⁸ Grimnes, «Hvordan har historieskrivningen om okkupasjonsårene skiftet over tid?» (Nytt Norsk Tidsskrift, Universitetsforlaget, 2020), ss. 274-287

på Riksarkivets kildemateriale forhåpentligvis gi ny, og mer partikulær innsikt i okkupasjonshistorien. Lokalhistoriske bøker av Harald Hals og Hilde Gunn Slottemo har derfor vært av betydning. Når det kommer til Kjeller flyplass har jeg vært i kontakt med Kjeller flyhistorisk forening, hvor medlem og forfatter Sigbjørn Modalsli har skrevet to bøker om Kjellers historie i anledning av flyplassens 90- og 100-årsjubileum i henholdsvis 2002 og 2012. Disse bøkene inneholder førstehåndsberetninger, fotografier og informasjon om Kjeller i det aktuelle tidsrommet. Den historiske litteraturen som finnes om Kjeller flyplass er da svært preget av hobby-historikere og ildsjeler for flyplassens innsats, og da gjerne med et mer flyteknologisk utgangspunkt. Dette er ingen kritikk av Modalsli og hans bidragsyteres flotte arbeid, snarere en observasjon om at det trengs mer historievitenskaplig oppmerksomhet fra en annen vinkling, og videre diskusjon om forholdene på Kjeller under krigen.

Kapittel 1: Rikskommissariatet, OT og Administrasjonsrådets styring av arbeidslivet

Okkupasjonsmaktens arbeidspolitikk

Under okkupasjonen førte den akutte mangelen av arbeidskraft, spesielt til tyske byggeprosjekter, til en svært omfattende tvangsregulering av norske arbeidere. Arbeidsplasser, lønnsavtaler og andre juridiske vilkår ble gjennom okkupasjonsmakten via både sentrale og lokale norske etater og forvaltningskontorer, styrt med jernhånd. Gjennom okkupasjonsårene ble mellom 50 og 60 tusen nordmenn tvangsutskrevet til tyske byggeprosjekter. Utskrivelsene fikk etter hvert fellesbetegnelsen «nasjonal arbeidsinnsats», og ble kledd i nasjonalistisk propaganda av Nasjonal Samling. Arbeidsledigheten hadde herjet gjennom 1930-åra, og lokket derfor mange nordmenn til å ta arbeid for tyskerne.¹⁹

Arne Løvlie har skrevet om norsk militær våpenindustri og fabrikker under okkupasjonen. Da okkupasjonen var et faktum opprettet Høyesterett den 15 april 1940 et administrasjonsråd, som i samarbeid med okkupasjonsmakten skulle mekle nye retningslinjer for den norske industrien og formidle den til arbeiderne på en konfliktløsende måte. Administrasjonsrådet skulle i første omgang overta Quislings selvutnevnte regjering og sørge for økonomisk og sosial stabilitet så raskt som overhodet mulig.²⁰ Tyskerne foreslo i denne sammenheng å danne et selskap som formelt sett skulle være norsk, og som samtlige av de ulike militære bedrifter skulle høre under – deriblant marinens hovedverft i Horten og Kjeller flyfabrikk som ble tatt som krigsbytte. Tyskerne skulle igjennom dette selskapet bestille materiale og betale staten da varene var levert, hvor en av forutsetningene var at våpnene til gjengjeld ikke skulle bli rettet mot nordmenn. På grunn av reglene som tyskerne fulgte da de finansierte sine arbeider i Norge ble det for staten fra et økonomisk synspunkt likegyldig om tyskerne overtok fabrikkene selv, eller kanaliserte alle bestillinger gjennom en «norsk» mellominstans.²¹

Direktør Bache-Wiig mente at man kunne unngå unødige friksjoner hvis man godtok tyskernes forslag. Andre i Administrasjonsrådet mente imidlertid at man måtte behandle spørsmålet om den militære produksjonen annerledes, og så det best om man gikk for

¹⁹ Hatlehol, «Tvangsstyringen av arbeidslivet under hakekorset 1940-1945» (Historisk tidsskrift: Universitetsforlaget, 2018), ss. 49-52

²⁰ Espeli, «Economic Consequences Of The German Occupation Of Norway, 1940-1945.» s. 505

²¹ Løvlie, *Norske våpen i tyske hender* (Oslo: Forsvarsmuseet, 2004), ss. 10-16.

løsningen som var innført i Horten – nemlig at tyskerne tok bedriften selv i brukelighet og styrte produksjonen med tysk ledelse og kompetanse, men gjerne med norske arbeidere. Valget ble da flyttet over fra Administrasjonsrådet til den enkelte arbeider; Administrasjonsrådet unngikk å stå til direkte ansvar for den militære produksjon, og hver enkelt arbeider måtte ta stilling til om man ønsket å arbeide for okkupasjonsmakten eller ikke. Dilemmaet for rådet ble hvordan de skulle stå frem og ønske at arbeiderne forholdt seg: rådet de arbeiderne til å ta opp igjen produksjonen for tyskerne ville de miste sitt gode omdømme i befolkningen, mens et råd om å legge ned arbeidet ville unektelig ha ført til en alvorlig konflikt med okkupasjonsmyndigheten.²²

Den 23 april 1940 iverksatte finansminister og Administrasjonsrådets leder Gunnar Jahn, etter samarbeider med Terboven, en tillatelse for å opprette en egen konto i Norges Bank for Wehrmacht som skulle finansiere den tyske okkupasjonen. Ingen uttak fra Norges bank i denne sammenhengen er dokumentert, men tyske uttak av Norges Bank var i mai 1945 utgjorde en total på 11,341 millioner kroner. Dette står i strid med hva som først ble lovet den norske regjering, at de militære norske bedrifter skulle ha norsk ledelse, men gå på tysk regning, slik Løvlie skriver. Nemnda for industri og omsetning gjennomførte en rekke former for bistand til okkupasjonsmyndighetene for å holde de industrielle hjulene i gang – blant annet å gi Rikskommissariatet detaljert informasjon om produksjonskapasiteter, materialebeholdninger og ansatte, også i industrier mer direkte involvert i krigsinnsatsen, som Kjeller Flyfabrikk. På denne måten samarbeidet de norske og tyske myndighetene, og gjorde det enklere for tyskerne å organisere overstyringen og ta utnytte av norsk økonomi.²³

Løvlie skriver også om hvordan okkupasjonsmyndighetene hadde et ønske og en befaling om å forholde seg til Haagkonvensjonen av 1907. Han forklarer at generaloberst Falkenhorst hadde strenge ordre fra Oberkommando der Wehrmacht, om å følge konvensjonen når det gjaldt sivilbefolkningen under operasjonene i Norge. Når det gjaldt styringen av produksjonen og næringslivet kan valget om å følge konvensjonen om mulig sees på som tyskernes *panem et circenses*, hvor det å holde produksjonsmidlene i gang og arbeidsledigheten nede skulle unngå sosial uro i befolkningen. Falkenhorst undertegnet derfor den 25 april 1940 en erklæring om at «Enhver passiv motstand fra befolkningens side i de

²² Løvlie, *Norske våpen i tyske hender* (Oslo: Forsvarsmuseet, 2004), ss. 16-17.

²³ Espeli, «Economic Consequences Of The German Occupation Of Norway, 1940-1945.» s. 505-506

besatte områder av Norge mot anordninger fra den tyske besettelseshærs lokale befalingsmenn er forbudt, spesielt enhver arbeidsnedleggelse.» I konvensjonen heter det at befolkningen av et okkupert land ikke skal kunne tvinges til å yte i produksjonen av våpen og ammunisjon mot fedrelandet, i alle fall ikke så lenge det foregår krigshandlinger. I Falkenhorsts erklæringer ble for øvrig anvendelse av tvang nevnt som et alternativ, men det ble samtidig presisert at det som ble produsert i norsk militær industri ikke skulle brukes i krigsoperasjoner mot Norge.²⁴ Dette skal vi siden se ble tilfellet ved Kjeller flyplass også. Så hvordan forholdt okkupasjonsmyndigheten seg til denne befalingen og Haagkonvensjonen både politisk og i praksis gjennom krigsårene? Dette kan innsikt i tvangsstyringen av arbeidslivet og granskning av situasjonen på Kjeller flyplass gi oss svar på.

Arbeidsmobilisering

Da Hitler fryktet en alliert invasjon av Norge satte han i gang dette storstilte prosjektet kjent som atlantehavsvollen, hvis Norges lange kyst var en signifikant del av. I en okkupasjonsøkonomi som allerede var kraftig presset autoriserte Rikskommissariatet henting av tyske sivile bedrifter til landet for å supplere de eksisterende norske med mannskap og kompetanse. Arbeidskraften skulle de få fra krigsfanger og sterk arbeidsmobilisering. Stor økonomisk usikkerhet og vanskeligheter for å få oppdrag i hjemlandet fikk en rekke tyske bedrifter til å se mot Norge og OTs storstilte byggeplaner her til lands. Dessuten, ville det å ta oppdrag for OT som en byggearbeider betydelig svekke sjansen for at arbeiderne slev ble innrullet i Wehrmacht og utplassert i på fronten. Derfor var det for mange viktig i en usikker tid å unngå og forbli arbeidsledig.²⁵

Myndighetene behøvde et juridisk grunnlag for å mane til økt verving eller til midlertidig overføringer fra forskjellige arbeidsplasser i landet til den tyske byggeinnsatsen. NS var det eneste lovlige politiske partiet okkupanten tillot, og derfor utnevnte tyske myndigheter et kommissarisk statsråd for å kontrollere den eksisterende norske statsforvaltningen. Fordi NS ønsket å beholde makten forsøkte de å balansere sine egne politiske interesser med tyskernes, og dermed sammenfalt politikken gjerne på flere områder, også i arbeidsstyringspolitikken. 28 september 1940 skrev Reichskommissar Terboven under en formaning som tillot okkupasjonsmakten å tvinge nordmenn til å ta arbeid for tyskerne. Alle arbeidsføre

²⁴ Løvlie, *Norske våpen i tyske hender* (Oslo: Forsvarsmuseet, 2004), ss. 18-19

²⁵ Gogl, «Profittsøken uten kontroll?» (Historisk tidsskrift: Universitetsforlaget, 2018), s. 229

arbeidsledige ble pliktige å melde seg, hvor de kunne bli kommandert ut på spesielt betydningsfullt arbeid. Hensyn som helse, alder, egnethet og fortrolighet ble tatt i betraktning, og forpliktelsen varte i maksimalt tre måneder. Utskrevne gjennom dette systemet ble kjent som tjenestepliktige.²⁶

Videre ble lovene gradvis mer omfattende og frihetsberøvende. 27 mai 1941 kunne ikke lenger arbeidere i en rekke virksomheter (blant annet alle underlagt Wehrmacht, som vi skal se kom til å gjelde Kjeller), opphøre arbeidsforholdet sitt og slutte i jobben sin uten direktoratets godkjenning. Strengt kriterier gjaldt for dette, og forsøk på å flykte fra jobben ble straffet med harde bøter og opp til tre måneders fengsel. Antall arbeidsledige falt fra 42 tusen til 8 tusen fra mars 1941 til juni samme år. Direktivet for arbeidsformidling og trygd truet med å frata ledighetstrygden til de som ikke godtok henvisninger til nye arbeidsplasser. Wehrmacht satte krav til norske myndigheter om å kanalisere all tilgjengelig norsk arbeidskraft til sine byggevirksomheter, men i praksis lot ikke dette seg å gjøre i slik skala de hadde sett for seg.²⁷

Wehrmacht, OT, og øvrige statlige direktiver forsøkte å balansere det umettelige behovet for arbeidskraft med nye lover som skulle tilfredsstille dette foruten å bli for hyppig brukt – dette for at norske arbeidere ikke skulle vise for stor misnøye. De kamuflerte tvangsarbeidet i nasjonalistiske og fargerike propagandabegreper som «nasjonal arbeidsinnsats» og brukte en retorikk som bygde på at dette var «essensielt arbeid for nasjonen» og for norske samfunnsinteresser. Tyske myndigheter overlot styringen av arbeidsforvaltning til norske lokale myndigheter.²⁸ Dette kan tilsynelatende virke som ble gjort blant annet for å mane til respekt for loven og de krav som måtte følges blant befolkningen – at det altså var lettere å fordøye dersom andre nordmenn fortalte deg hva du skulle, kontra tyske militære eller sivile myndigheter. Det er også rimelig å tro at den enorme byråkratiske jobben ikke hadde latt seg gjøre uten norske etater. Lokale arbeidsforvaltningsinstitusjoner kunne derfor bli truet med anklagelse om sabotasje av de sentrale myndighetene dersom de ikke møtte de strenge kvotene.

²⁶ Hatlehol, «Tvangsstyringen av arbeidslivet under hakekorset 1940-1945» (Historisk tidsskrift: Universitetsforlaget, 2018), ss. 49-52

²⁷ Hatlehol, «Tvangsstyringen av arbeidslivet under hakekorset 1940-1945» (Historisk tidsskrift: Universitetsforlaget, 2018), ss. 51-53

²⁸ Hatlehol, «Tvangsstyringen av arbeidslivet under hakekorset 1940-1945» (Historisk tidsskrift: Universitetsforlaget, 2018), ss. 53-54

Etter det tyske nederlaget ved Stalingrad endret den tyske militære politikk seg til å dreie seg om forsvarstaktikk, og Terboven så seg villig til å formane til en enorm nasjonal arbeidsmobilisering. Tjenesteplikten ble utvidet til en maksimaltid på seks måneder. Mobiliseringen av arbeidere fikk størst fokus i Sørøst-Norge, da særlig fylkene Aker og Oslo. Direktoratet stod foran en enorm oppgave av å kartlegge alle potensielle tjenestepliktige etter bestemte vilkår som alder og virksomhet, samt å registrere disse og administrere innkallingene. 6. april 1943 gikk første tog med arbeidere fra Oslo til ulike arbeidsplasser i regi av OT, ofte til Nord-Norge. Fremmøteprosenten på denne arbeidsmobiliseringen ble beregnet til en 80-90%, skal vi tro myndighetene.²⁹ OT forsøkte så i de siste krigsårene å korte ned i byråkratiet ved å droppe forvaltningsinstanser som Arbeit og Sozialwesen, og lot arbeidere bli omskrevet direkte fra deres arbeidsplasser til OT sine. Til tross for dette forble denne praksisen allikevel stort sett den gamle. Innstillingsaksjoner ble gjennomført på en rekke norske arbeidsplasser og i bedrifter som ble vurdert «krigsnyttige», og arbeidskraft ble tvangsoverført til virksomheter som var direkte nyttige for krigen eller befolkningens livsnødvendige behov. Av 21.015 tvangsutskrevne tjenestepliktige nordmenn endte 16.718 på tyske byggeplasser.³⁰ Dette uten hensyn til arbeidernes tidligere yrker, erfaringer eller fagutdannelse. Enkelte av disse kom til Kjeller.

Nordmenn trodde først ikke at okkupasjonsmakten var i stand til å gjennomføre et slikt omfattende prosjekt, men i alle tilfeller ble det gjennomført en delvis versjon av planen, dog aldri fullstendig etter de umulige kravene stilt av direktoratet. Årsaken for dette er todelt; den ene at det byråkratiske apparatet ikke hadde kapasitet nok til å utskrive en så ambisiøs mengde mennesker. Den andre at togkapasiteten i Oslo ikke var stor nok, ei heller var det nok losji for alle arbeiderne som skulle flyttes og noen måtte derfor gå dagevis i hovedstaden uten sted å bo. Dette satte kraftige begrensninger på hvor mange nordmenn som kunne flyttes til arbeidsplassene i løpet av det korte tidsrommet. Norske etater lot dessuten svært mange av de utskrevne havne på sine egne arbeidsplasser, særlig i skog- og landbruk, og tyske institusjoner ble derfor snytt for svært mange arbeidere av lokale norske myndigheter og arbeidsforvaltningskontorer. Dette smutthullet kunne norske etater utnytte ved begrunnelsen

²⁹ Hatlehol, «Tvangsstyringen av arbeidslivet under hakekorset 1940-1945» (Historisk tidsskrift: Universitetsforlaget, 2018), ss. 59-61

³⁰ Hatlehol, «Tvangsstyringen av arbeidslivet under hakekorset 1940-1945» (Historisk tidsskrift: Universitetsforlaget, 2018), s. 59

av at arbeidere i livsnødvendige virksomheter, da særlig landbruk ble unntatt tjenesteplikten.³¹ Dette har vi håndfaste bevis på fra arkivene at ble benyttet også på Kjeller.

Forholdet mellom OT og de sivile tyske firmaene

Tyske sivile bedrifters inntog i landet viste seg også på Kjeller. Hvordan foregikk ansettelsen av tyske sivile bedrifter i Norge, og hvorfor kom de hit? Dette har Simon Gogl skrevet en artikkel om, hvor han mener at Organisation Todt, til tross for sin militære karakter var langt fra en totalitær organisasjon med makt til å tvangsstyre hele det norske arbeidslivet med diktatorisk makt. Hans forskning forsøker å identifisere de hovedsakelige faktorene for de tyske bedriftenes intensjoner i Norge, og mener at profitt forblir den primære målestokken for de tyske bedriftenes atferd under annen verdenskrig. Han utelukker dog ikke at andre motiver kan ha vært innvirkende, og gjør et eksempel ut av hvordan det i de senere krigsårene ble viktigere å investere i eiendom og maskiner da inflasjonen i etterkrigstiden ble virkelighet.³²

Selv om mye av OTs arbeidskraft og byggeprosjekter ble utført med arbeidskraft av krigsfanger var det en langt større grad av medhjelp fra norske arbeidere som tok arbeid gjennom tyske bedrifter, enn hva etterkrigstidens historieskrivning tilsier. Måten OT lokket med gunstige kontrakter og forretningsmuligheter vitner om dette. Samtidig, kan vi se hvordan både tyske og norske sivile bedrifter igjen utnyttet OTs mangel på arbeidskraft og besetning til å kunne tilstrekkelig ta seg av bokføringer, holde kontroll på priser eller oversikt på lønningsavtaler. Slik kan det virke som at de to partene altså inngikk et slags symbiotisk forhold hvor de gjerne spilte på hverandres svakheter eller desperate behov som krigssituasjonen medførte.³³ Innlemmelsen av sivile tyske bedrifter på Kjeller, deres ekspertise og moderne utstyr, kan derfor vitne om dette.

Slik tidligere nevnt snudde den tyske krigslykken i 1942, og hele den tyske krigsindustrien endret seg til en defensiv innsats. Fra og med 1942 mobiliserte derfor OT flere hundre sivile tyske bygg- og anleggsbedrifter for befestningen av okkuperte områder – og foret dem med materiale, moderne anleggsmaskiner, penger og ikke minst en enorm arbeidskraft. Denne arbeidskraften ble hentet i stor grad i form av krigsfanger fra øst-fronten, men bestod her til

³¹ Hatlehol, «Tvangsstyringen av arbeidslivet under hakekorset 1940-1945» (Historisk tidsskrift: Universitetsforlaget, 2018), ss. 69-71

³² Gogl, «Profittsøken uten kontroll?» (Historisk tidsskrift: Universitetsforlaget, 2018), s. 226

³³ Gogl, «Profittsøken uten kontroll?» (Historisk tidsskrift: Universitetsforlaget, 2018), s. 224

lands også av mange nordmenn som i varierende grad av frivillighet tilsluttet seg arbeid for de tyske bedriftene. Firmaene tok på sin side med seg utstyr, fagutdannede ingeniører og administrativt personell. Bedriftene ble satt til å konstruere storstilte prosjekter og utbygging av infrastruktur av både sivil og militær karakter rundt om i landet. Det hele ble betalt for og gjort på vegne av Wehrmacht, som fungerte som Einsatzgruppe Wikings oppdragsgiver. Vilåårene og de økonomiske betingelsene som profittfordeling, finansiell risiko og lønnsvilkår for arbeidere og administrative, later til å blitt avtalt direkte mellom EW og de enkelte bedriftene. Det er derfor både vanskelig, uoversiktlig og kanskje også upresist å si noe konkret om en felles intensjon ved de tyske sivile bedriftene om deres involvering i Norge og krigsinnsatsen.³⁴ Allikevel er det nettopp dette Gogl forsøker i sin artikkel.

Hvorfor fulgte så mange bedrifter OT til Norge for å ta oppdrag? Oppdragsgivere som OT og EW her til lands stod stadig ovenfor dilemmaet mellom å begrense bekostningen av byggeprosjektene og å maksimere produksjonsytelsen. Ettersom de sivile firmaene hadde bedre kompetanse og oversikt i de faktiske produksjonsforhold, kostnader og administrativ erfaring, stilte de med pressmidler og en sterkere posisjon i finansielle forhandlinger med OT og Wehrmacht enn hva mange historikere først har tatt utgangspunkt i. De utnyttet så denne kompetansen ved for eksempel å overdrive bekostningsestimatene. Samtidig kan det virke som at da krigsfanger ble tatt i bruk som i så stor skala som i Norge ble følgelig også lønningene presset ned. På bakgrunn av dette skulle man tro bedriftene hadde stor profitt med så billig arbeidskraft, men staten regulerte også prisene på varer, lønninger og fortjeneste i kontraktene deretter, for å lette på statens utgifter.³⁵

I 1942 etablerte altså tyske byggefirmaer seg i Norge med en bemerkelsesverdigg hastighet. Dette til tross for at svært få var klare over oppdragenes veldige omfang og ikke minst byggeplassenes beliggenhet og utfordringene som det røffe været og terrenget i Norge medførte. Ofte er dette blitt forklart med OT's militære karakter, men Gogl argumenterer for at det ikke eksisterte noen blind ideologisk tillit til OT slik vi så hos for eksempel hos SS nødvendigvis. Det var snarere entreprenørenes kjennskap til organisasjonen lenge før 1942 som var avgjørende for at de følte seg trygge og komfortable nok til å følge EW til Norge. Denne tilliten opparbeidet Fritz Todt seg gjennom prosjekter som utbygging av motorveier i

³⁴ Gogl, «Profittsøken uten kontroll?» (Historisk tidsskrift: Universitetsforlaget, 2018). s. 225

³⁵ Gogl, «Profittsøken uten kontroll?» (Historisk tidsskrift: Universitetsforlaget, 2018), ss. 227-228

Tyskland og ikke minst Vestvollen, slik at det var en høy grad av eksisterende tillit mellom tyske sivile entreprenører og OT.³⁶

Vi kan se at gjennom de statlige organenes arbeidspolitikk førte dette til en nærmere eliminasjon av arbeidsledighet i en rekke norske kommuner, hvor Lillestrøm og Skedsmo kommuner ikke var unntak. Sammen manet NS, Rikkommissariatet og EW til en massiv arbeidsmobilisering, hvor svært mange nordmenn ble lokket til å ta arbeid. Redsel for arbeidsløshet og derfra tvangsinnlemmelse i Wehrmacht i hjemlandet, kjennskap til OT som kontraktsgiver og muligheter for stor økonomisk profitt var også de avgjørende faktorene for etableringen av svært mange tyske firmaer i Norge. De felles interessene til de ulike politiske og militære partiene førte med seg en gevinst som mange sivile arbeidere så seg villig til å være en del av. På Kjeller skapte alt dette også derfor en svært vanskelig og kompleks arbeidssituasjon, både etisk, økonomisk, politisk og organisatorisk.

³⁶ Gogl, «Profittsøken uten kontroll?» (Historisk tidsskrift: Universitetsforlaget, 2018), ss. 230-232

Kapittel 2: Forholdene for ansatte på Kjeller – Samarbeid og motstand

Kjeller under tysk ledelse

Den 10 april 1940 kom den første tyske avdelingen marsjerende opp Fetveien, og innenfor porten tok nestkommanderende løytnant Slaatten dem imot og overga Kjeller til tyskerne. Flyplassens verksteder stod i ruiner etter bombingene dagen før, selv om brannene nå var slukket. Tyskerne ønsket at de ansatte ikke skulle flykte stedet, men ønsket slik tidligere nevnt å ivareta produksjonen og startet derfor med ryddingsarbeidet kun to uker senere. Også her som ved marineverftet i Horten ønsket ikke tyskerne å tvinge noen i arbeid, men de truet med å avskjedige de som nektet ved å erstatte de med tysk arbeidskraft. Ei heller var det ikke utelukket tyskerne å demontere maskinene i fabrikken og transportere de til Tyskland, som faktisk kom til å bli tilfellet mot slutten av krigen, etter den siste bombingene av flyplassen i 1944.³⁷ Det ble siden også delt ut rasjoneringskort i fabrikken på Kjeller for de arbeiderne som valgte å bli, mens de som nektet å jobbe fikk kortene inndratt.³⁸ Vi kan på bakgrunn av dette fastslå at det lå et stort økonomisk press på de norske ansatte ved Kjeller da tyskerne tok over.

Tyskerne hadde akseptert ordningen som Administrasjonsrådet hadde foreslått, og Kjeller Flyfabrikk ble på samme måte som med marineanleggene i Horten underlagt tysk kommando³⁹. Kommandoen på Kjeller ble lagt under «Fliegerhorstkommandatur», en avdeling av Luftwaffe som den sittende norske ledelsen måtte svare til, men den eksakte avdelingen skiftet flere ganger gjennom krigen. Streng militær kontroll og ledelse av Kjeller flyplass varte gjennom hele okkupasjonen, og verkstedene og virksomhetene der ble gradvis overtatt og drevet av sivile tyske firmaer slik beskrevet av Gogl. Til tross for dette ble de norske ansatte vervet av dem værende i svært stor grad.

Allerede den 29. mai 1940 forlangte kommandoen at man begynte å reparere transportfly og motorer på Kjeller. Slik Løvlie problematiserte i sin bok var en av forutsetningene for tysk overtakelse av de norske bedrifter at de våpnene som ble produsert ikke skulle brukes mot nordmenn, ble også de norske arbeiderne på Kjeller forsikret om at flyene her ikke skulle

³⁷ Løvlie, *Norske våpen i tyske hender* (Oslo: Forsvarsmuseet, 2004), s. 48

³⁸ Modalsli, *Fra flyvningens vugge til teknologisk senter* (Kjeller: FLO, 2012), ss. 87-89

³⁹ Løvlie, *Norske våpen i tyske hender* (Oslo: Forsvarsmuseet, 2004), s. 17.

videre brukes i kamp mot Norge, og at det kun var transport- og sanitetsfly som skulle vedlikeholdes. Etter kun noen måneders drift kom allikevel også tyske militære jagerfly til flyplassen for vedlikehold. Protester fra arbeiderne førte ingensteds, og i løpet av krigen ble Kjeller hovedverksted for en rekke tyske kamp- og bombefly, som ble sendt til bruk i både Nord-Norge, Tyskland og til fronten mot Sovjetunionen i Finland.⁴⁰

Tyskerne økte antallet arbeidere på Kjeller flyplass kraftig slik som vi har sett fra andre militære arbeidsplasser flere steder i landet. Flyfabrikken på Kjeller hadde om lag 80 arbeidere i 1940, men dette ble økt til over 500 i løpet av 1941, og opp mot 800 på det meste, skriver Modalsli. Flere av disse var tvangsutskrevet som tjenestepliktige til byggearbeidene som foregikk på flyplassen, til tross for at noen av disse var fullstendig ufaglærte.⁴¹ Okkupasjonsmaktens soldater, offiserer, arbeidere og kontorister ble innkvartert i «Kjellerbyen», hvor mange av de norske arbeiderne allerede bodde. Flere av disse ble tvunget til å flytte på seg. De norske arbeiderne hadde bare erfaring med å bygge og reparere fly i tre fra 20- og 30-tallet, og et ekspertteam på 25 personer ble derfor sendt fra Junkers flyfabrikk i Tyskland for å lære arbeiderne på Kjeller hvordan å bygge i lettmetall. I begynnelsen var utgangspunktet at Kjeller Flyfabrikk skulle drives og styres av Nordmenn, men på oppdrag for tyskerne og på deres regning. Slik kan det se ut til at det fungerte i nesten to år, men høsten 1941 ble ledelsen kalt inn til Berlin og avsatt på grunn av for lite produksjon.⁴² 1. januar 1942 ble fabrikkens derfor overtatt av Brinker Eisenwerk med hovedkvarter i Hannover, men fremdeles med norske arbeidere ansatt gjennom disse sivile bedriftene, som igjen var på oppdrag for EW og militære aktører som Luftwaffe.⁴³

Som tidligere nevnt fikk britenes bombing av Kjeller den 29. april 1944 tyskerne til å tenke seg om to ganger for hva de nå skulle gjøre med flyplassen og fabrikkens der, som lå i ruiner. Det er noe uklart hva som foregikk på Kjeller og hvordan driften der var det siste krigsåret etter britenes bombeangrep, men ved hjelp av kilder funnet på riksarkivet som jeg tar opp lenger ned i oppgaven, kan vi fastslå og lære noe mer. Vi vet at den siste avgjørelsen var å avslutte virksomheten på flyfabrikken, demontere den, og sende maskinene og alt av krigsmateriell tilbake til Tyskland som var under angrep fra to fronter. Den 30. november ble

⁴⁰ Modalsli, *Fra flyvningens vugge til teknologisk senter* (Kjeller: FLO, 2012), ss. 87-88

⁴¹ Slottemo, *Skedsmo*, (Skedsmo kommune: Scandinavian Academic Press, c/o Spartacus Forlag, 2012), ss. 198

⁴² Løvlie, *Norske våpen i tyske hender* (Oslo: Forsvarsmuseet, 2004), s. 48

⁴³ Modalsli, *Fra flyvningens vugge til teknologisk senter* (Kjeller: FLO, 2012), ss. 87-89

arbeidere som var norske statsborgere avsatt. Da Oppgjørsavdelingen i Innenriksdepartementet fikk vite om tyskernes planer om å transportere fabrikken skrev de et brev til Rikskommissariatet og ba naivt nok om, på bakgrunnen av Haagkonvensjonen, om at fabrikken forble uberørt.⁴⁴ Forespørselen ble avslått.

Arbeidsløshet eller landsforræderi?

Dette spørsmålet stiller Løvlie seg i sin bok. Det kan for etterkrigstidens øyne og for rettsoppgjøret etter krigen virke som at dette var ultimatumet enhver arbeider i norsk krigsindustri måtte stille seg da okkupasjonen var et faktum. Men var dette virkelig tilfellet, og valget så absolutt? Det fantes allerede i straffelovens §86, hvorav mange mennesker i landsviksoppgjøret ble dømt under, en lov som gjorde det under en krigssituasjon forbudt å støtte fienden i «raad eller daad». Paragrafen må utvilsomt ha vært i samsvar med situasjonen Norge og disse arbeiderne befant seg i, og valget må ha vært ubehagelig. Det er allikevel vanskelig å se for seg at personalet ved de militære bedrifter på det tidspunktet så på det de gjorde som landsforræderi, og vi vet at juridisk sett ble det heller ikke betraktet som dette av omverdenen, verken da eller siden.⁴⁵ Hvordan kan vi som historikere og medmennesker sette oss inn i situasjonen til nordmenn som arbeidet for okkupasjonsmakten, og forstå de valgene som ble tatt? Da er det interessant å studere en enkelt arbeidsplass og individuelle aktørers historie der for å lære mer om situasjonen og forstå den bedre.

Finnes det spor av dette utbredte økonomiske samarbeidet vi tidligere har sett på, som ikke sjeldent var på grensen til kollaborasjon, utført av norske statlig administrative, private bedrifter og arbeidere fra krigens tidlige kapittel på Kjeller? Espeli mener omfanget av dette er nærmest utelatt fra det nasjonale narrative. Disse fortellingene har forblitt tilsidesatt av mer romantiske fortellinger om motstandsmenn. Denne motstanden var stort sett rettet mot nazifiseringspolitikken til Nasjonal Samling som vi senere skal se også er tilfellet på Kjeller, men dette var av liten betydning i store bildet for den tyske okkupasjonsmakten, sammenlignet med den økonomiske gevinsten av samarbeidet. Til tross for at enkelte i de senere krigsårene begikk stille sabotasje på arbeidsplasser assosiert med det tyske militæret, mener Espeli at omfanget av økonomisk samarbeid med okkupanten er avgjørende i

⁴⁴ Løvlie, *Norske våpen i tyske hender* (Oslo: Forsvarsmuseet, 2004), s. 49

⁴⁵ Løvlie, *Norske våpen i tyske hender* (Oslo: Forsvarsmuseet, 2004), s. 27

forklaringen på hvorfor Norge greide seg økonomisk sett godt igjennom krigen, sammenlignet med andre okkuperte land.⁴⁶

Det ser imidlertid ut til at det i alle fall i starten var liten motvilje mot å arbeide for tyskerne under okkupasjonen. Den økonomiske oppblomstringa var en velkommen lettelse etter tøffe år i mellomkrigstida i Lillestrøm og Skedsmo, og de nye arbeidsmulighetene var kjærkomne for alle som hadde gått arbeidsledige. For mange var det følelsesmessig forenlig å ta arbeid for tyskerne, og samtidig være NS- og regimekritisk. Kanskje var dette fordi det var nettopp på en del av de tyskkontrollerte arbeidsplassene det også foregikk motstand mot okkupasjonsmakta? Kjeller var her intet unntak, og de ansatte forsøkte å gå til streik to ganger i 1941, mot ledelsens sterke anbefaling – begge gangene med nedslåtte resultater.⁴⁷

Kan det i denne sammenheng måles noen grad av kollaborasjon blant de norske ansatte på Kjeller? Begrepet «kollaborasjon» er et betent, men relevant analytisk begrep, og det blir derfor svært viktig å definere og avklare hvordan det metodisk kan benyttes, slik at de ikke mister sin historievitenskapelige kredibilitet. Skal vi ta i bruk Grimnes må man da forholde seg til arbeid som «strengt tatt var nødvendig», og da leses dette slik at involvering med utgangspunkt i økonomisk profitt eller egeninteresser som strekker seg forbi tvang eller andre sikkerhetsnødvendige behov, må kunne granskes som kollaborasjon.

En av disse interessante og ambigüøse personene finner vi i ledelsen til Kjeller Flyfabrikk. Til tross for at Kjeller Flyfabrikk ble tatt som krigsbytte, beholdt tyskerne den norske direktøren for fabrikkene major Erling Christian Haneborg Eckhoff. Etter overtagelsen av lederskapet fra Kjeller Flyfabrikk til Brinker Eisenwerk 1. januar 1942 ble han avsatt som direktør, men forble personalansvarlig for de norske ansatte på Kjeller. Han hadde liten reell makt i avgjørelser, men var et viktig mellomledd og ansikt utad til de norske arbeiderne. Han skulle fungere som en meglende figur mellom tyske interesser og norsk misnøye, men etter anspente situasjoner ble han ansett av flere av arbeiderne for å være tyskernes nikkedukke. Da tyskerne overtok ledelsen på Kjeller flyplass måtte de ansatte som ønsket å bli værende

⁴⁶ Espeli, «Economic Consequences Of The German Occupation Of Norway, 1940-1945.» s. 502

⁴⁷ Slottemo, *Skedsmo*, (Skedsmo kommune: Scandinavian Academic Press, c/o Spartacus Forlag, 2012), ss. 199

samtykke skriftlig med «ja» og sitt navn på et skjema, sannsynligvis etter initiativ fra direktør Eckhoff.⁴⁸

15. desember 1941 meldte Eckhoff seg inn i NS, angivelig for å roe gemyttene etter streikeaksjonene, og for bedre å kunne forsvare de norske ansattes intensjoner og politiske tilhørighet overfor tyskerne. Samtidig er det mye som tyder på at han hadde nazistisk sympati – for eksempel var det kjent at han var overbevist om at tyskerne ville komme seirende ut av krigen i et nytt «storgermansk rike». Senere i 1943 sa han derimot opp sin stilling på Kjeller, og i mai samme år meldte han seg igjen ut av NS – og ble siden fengslet av tyskerne. I rettsoppjøret etter krigen fikk han en bot på 300 kroner.^{49,50} Det er uansett sikkert at mennesker i viktige administrative roller hadde mer å tape på tyske sanksjoner, og mer å vinne på å alliere seg. Dette ser vi også eksempler på ved ordførerne i Lillestrøm og Skedsmo, som også måtte gå den vanskelige balansegangen mellom sitt eget embete, norske nazister, motstandsfolk og okkupasjonsmakten. I en slik stilling mellom barken og veden er det store konsekvenser som følger valgene man tar. Begge disse ordførerne ble dømt for landssvik etter krigen, men ordfører Magnus Bratlie skal på sammenlignbart vis ha meldt seg inn i NS fordi han ønsket å «beskytte lokalsamfunnet mot tyskerne og de øvrige NS-erne».⁵¹ I hvor stor grad dette er sant, eller hvor mye interessen for sitt eget embete spilte inn er svært vanskelig å fastslå i dag, men man kan bedre beskrive hans og andres liknende situasjon gjennom forskning.

Det er lokale aktører som Eckhoff og Bratlie som virkelighetsgjør og nyanserer landets okkupasjonshistorie, og viser den politiske og økonomiske turbulente tidens kompleksitet og derav valgets kvaler. Man måtte passe seg for hva man sa og til hvem, og til hvor man la sin lojalitet – både utad i offentlighet og på privaten. Å finne forskjellige aktørers intensjoner i sine handlinger, eller å kartlegge grad av kollaborasjon slik tidligere problematisert, er derfor vanskelig å uttale seg om uten solide historiske bevis – og i komforten av dagens fredfulle virkelighet må man være varsom med å bedømme historiske menneskers valg.

⁴⁸ Løvlie, *Norske våpen i tyske hender* (Oslo: Forsvarsmuseet, 2004), s. 48

⁴⁹ Modalsli, *Fra flyvningens vugge til teknologisk senter* (Kjeller: FLO, 2012), ss. 89-93.

⁵⁰ Løvlie, *Norske våpen i tyske hender* (Oslo: Forsvarsmuseet, 2004), s. 49

⁵¹ Slottemo, *Skedsmo*, (Skedsmo kommune: Scandinavian Academic Press, c/o Spartacus Forlag, 2012), ss. 182 & 194

Rikstariffavtalen

I 1940 lokket tyske arbeidsgivere med hell norske arbeidere til sine arbeidsplasser med høye lønninger, opp mot 8-10 kroner timen enkelte steder. Rikskommissariatet synes imidlertid at nordmenn fikk alt for høye lønninger og mente de hadde bedre vilkår enn tyske arbeidere, til tross for den store mangelen på arbeidskraft. Den 4. april 1941 trådte rikstariffavtalen i kraft og lønningene ble presset kraftig ned, ned mot mellom 1,5 og 2 kroner timen, særlig for arbeidere på tyske militære byggeanlegg og de ansatte i OT. I praksis oppstod stadig overskridelser uten godtgjørelse av innholdet i avtalen, som ubetalt overtidsarbeid og nekt i uttak av ferie eller permisjoner.⁵² Ifølge Hatlehol ble lønningene som resultat presset kraftig ned for ikke å gå for hardt utover okkupasjonsøkonomien – dette til tross for at stor mangel på arbeidskraft normalt sett ville gitt arbeidstakerne mer makt og frihet. Samtidig later som sagt andre kilder til at tyskerne lokket til seg frivillige nordmenn med høye lønninger – i alle fall i de tidligste krigsårene. La oss se på hvordan disse påstandene stemmer overens med kilder fra arkivene fra Kjeller flyplass, som beskriver lønnsforhold til norske arbeidere.

På Riksarkivet, i arkivene til OT fra Kjeller flyplass fant jeg et dokument som beskrev det juridiske rundt lønnsvilkår og overtidsarbeid, som bekrefter og belyser videre mye av det Hatlehol beskriver. I dette dokumentet, som har en overskrift med «betingelser for norske arbeidere og deres lønn», ser ut til å mangle en forside og dato, men er undertegnet og oversatt av «Reg. Bauinspektor». Dokumentet står at det gjelder «Ansettelsen av norske arbeidstagerer som midlertidig eller umiddelbart arbeider for die Wehrmacht, retter seg etter norsk rett.» Videre står det slik Hatlehol beskriver, at denne avtalen gjelder norske ansatte i bedrifter som skal utføre arbeid for Wehrmacht, dette gjelder særlig byggearbeidere som blir lønnet etter «rikstarifkontrakten for militaere byggeforetagender». Dokumentet må altså være yngre enn avtalen av 4. april 1941. Videre står det at arbeidstid er 48 timer i uken, med hvile søndag. Blir dette overskredet gjelder følgende overtidsbetaling: 25% for de første to arbeidstimene, 50% for øvrige timer, 50% for overtid på lørdager, 75% på søndager, og 100% på helligdager. «I allmindelighet skal overtid med er enn 10 timer i uken ikke finne sted». Overtid på mindre enn 10 minutter vil ikke bli tatt hensyn til i lønnsberegningen. Arbeiderne hadde ifølge dette dokumentet krav på 14 dagers ferie etter minst 6 måneder i arbeid hos

⁵² Hatlehol, «Tvangsstyringen av arbeidslivet under hakekorset 1940-1945» (Historisk tidsskrift: Universitetsforlaget, 2018), ss.56-59

Wehrmacht⁵³. Dette vil altså si at en normal utskrevet tjenestepliktperiode på 3 måneder ikke ville være nok til å kvalifisere seg for ferie.

Dokumentet inneholder også informasjon om lønn basert på arbeidstakernes dokumenterte kompetanse. Blant byggearbeidere er som følger: Uøvede arbeidere: 1,33 kr timen, disse kan rykke opp til hjelpearbeidere etter 6 måneder – 1,43 kroner timen. Sepsialarbeidere er murere, og øvrige stein- jord- og sementarbeidere: 1,70 kroner timen. Månedslønner til «funksjonerer» (kontor og lagerfunksjonærer) varier med praksisår og kjønn, fra 170 kroner til nyansatt kvinne, opptil 370 kroner for en mann med praksis på 6 år eller mer. Tysk-norske tolker tjente mer basert på om de var gift og eller hadde barn: 334 kroner måneden for ugift, opptil 660 kroner måneden for gifte tolker med mer enn tre barn.⁵⁴ Lønningene stemmer altså her godt med rikstariffavtalens innhold, og vi skal senere se at reglene om overtid som her dokumenteres, ofte ble brutt i praksis.

I tråd med tvangsstyringen av arbeidslivet som nevnt, finnes også eksempler på dette på Kjeller flyplass i arkivene etter OT. Et norsk firma, «Andersen & Andreassen mur- og tømmermestre» ble i 1943 ansatt av OT til byggearbeider ved Kjeller. I denne sammenheng, finnes lange lister med samtlige ansatte ved selskapet, inkludert fullt navn, fødselsdato og også bostedsadresse. Hvorvidt dette er alle ansatte i selskapet, eller alle ansatt på Kjeller gjennom dette selskapet er usikkert, men det er snakk om mer enn 40 personer, så førstnevnte er mest sannsynlig. I denne arkivmappen kommer det også frem at én ansatt i bedriften, Harry E. Henriksen, ønsker å si opp jobben og forlate firmaet. Her finnes det en brevveksling mellom firmaet og ledelsen på Kjeller, hvor firmaet må sende en forespørsel til Kjeller om de kan la denne personen gå.⁵⁵ Her får vi bevist at norsk sivilt personell på oppdrag for det tyske militære ikke har myndighet til å si opp jobben sin uten tillatelse fra den tyske ledelsen.

Stille sabotasje og streng kontroll

Kan vi finne beviser på sabotasje, og eksempler på disse fra arkivmateriale som ligger tilgjengelig? I tråd med Grimnes' beskrivelser om holdningsendringer og stille sabotasje, er

⁵³ RAFA-2188 – Tyske arkiver, Organisation Todt, Einsatzgruppe Wiking: Bauleitung Kjeller/ Norwegische Arbeitnehmer/Personalanliggender ved Kjeller flyplass, 1940 – 1943.

⁵⁴ RAFA-2188 – Tyske arkiver, Organisation Todt, Einsatzgruppe Wiking: Bauleitung Kjeller/ Norwegische Arbeitnehmer/Personalanliggender ved Kjeller flyplass, 1940 – 1943.

⁵⁵ RAFA-2188 – Tyske arkiver, Organisation Todt, Einsatzgruppe Wiking: Bauleitung Kjeller/ Norwegische Arbeitnehmer/Personalanliggender ved Kjeller flyplass, 1940 – 1943.

det mulig å gjøre et case ut av Kjeller flyplass, også her. Flere kilder som Modalsli og Løvlie har basert seg på, beretter og forteller om en rekke forsøk på å hindre, senke eller ødelegge fremdriften av den tyske krigsproduksjonen. Gjengangere var å senke arbeidsinnsatsen til det minimale foruten å pådra seg straffer, late som man manglet utstyr eller kompetanse eller forfalske behov om sykefravær eller familiemedlemmers behov for hjelp. Tyskerne forstod raskt at ikke alt var slik en del arbeidere skulle ha det til, og iverksatte gradvis strengere tiltak og nøyere kontroll for å få bukt med unnasluntrere og sabotører, dette i takt med at misnøyen hos de norske arbeiderne steg og at krigsøkonomien stadig ble trangere. Mer drastiske virkemidler ble tidvis også brukt til sabotasje, og konsekvensene deretter likeså. Videre skal vi se hvilke tilfeller som foregikk på Kjeller, og hvordan situasjonen for de ansatte ble preget av den økte kontrollen og det strenge regimet på arbeidsplassen.

Blant de ansatte på Kjeller flyplass fantes altså en blanding av tysk og norsk både sivilt og militært personell, som i varierende grad av frivillighet arbeidet der. Noen var tjenestepiktige og overført dit mot sin vilje, og hadde aldri satt sin fot i verksted før. Andre ansatte, både blant ledelsen og blant arbeiderne hadde åpenbare nazisympatier. Blant dem som arbeidet på fabrikken før tyskerne kom fantes også noen nazister og medlemmer av NS.⁵⁶ I tillegg oppgir enkelte kilder at en av Norges største motstandsgrupper under krigen, MILORG, skal ha hatt flere medlemmer på Kjeller, som skulle ligge lavt til krigslykken snudde. I en slik situasjon, med ulike politiske holdninger og lojaliteter under streng kontroll var det svært vanskelig å vite hva man kunne si til hvem, og dette må nødvendigvis ha preget arbeidsplassen.

Av de formene passiv motstand kom i, har vi eksempler på ansatte som valgte å arbeide så langsomt som mulig, og en del norske kontrollører var svært «pirkete» og krevde at enkelte jobber måtte gjøres om igjen. På denne måten skulle sabotasjen foregå i stillhet. I utgangspunktet skulle fabrikken overhale fire transportfly i måneden, men det ble rapportert om at fabrikken bare klarte to. Kjeller flyfabrikk var altså ikke den eneste militære industrien hvor tyskerne var misfornøyde med produksjonshastigheten, noe som de på forhånd var informert av Administrasjonsrådet om, slik tidligere konstatert. Allerede høsten 1940 ble arbeiderne pålagt fast overtid fire dager i uka, pluss arbeid på søndager – arbeidsuka ble på 60 timer. Her ser vi klare brudd på praksisen versus hvilken informasjon om arbeidernes vilkår som vi nevnte fra arkivene tidligere. Sykefraværet økte og flere forsøkte å forsømme

⁵⁶ Modalsli, *Fra flyvningens vugge til teknologisk senter* (Kjeller: FLO, 2012), s. 91

arbeidet med sykeerklæringer av forskjellig natur. Etter hvert godtok ikke lenger tyskerne en legerklæring uten oppfølging av en tysk militærlege, og soldater ble ofte sendt på døra til arbeidere som ble mistenkt for å sluntre unna. Flere ble bøtelagt for dette.⁵⁷

I personalarkivene etter Organisation Todt ved Kjeller finner vi en rekke eksempler på enkeltsaker vedrørende de norske ansatte. Dette omhandler i stor grad en rekke innvilgninger av arbeidspermisjoner på varierende grunnlag; noen skal ta hånd som sine syke familiemedlemmer, og andre må hjelpe til med driften på hjemgården, og disse tilfellene er gjerne om høsten. Her finnes også eksempler på slike permisjoner som blir nektet, og gir oss et bilde på under hvilke forhold de norske arbeiderne ved Kjeller kunne bli unntatt arbeid og ikke. Brevet er skrevet av byggeledelsen av Luftwaffe på Kjeller til Norges offentlige Arbeidsformidling, arbeidskontor Lillestrøm. «Vedrørende arbeiderne Einar Lysen, Jonas Martinsen og Arvid Lund. Etter konsultasjon med Luftgaukkommando faller de overnevnte norske arbeiderne ikke under arbeidsordenen for landbruksvirksomhet og kan derfor ikke frigjøres».⁵⁸ Noe mer spesifikt under hvilke vilkår disse arbeiderne har søkt permisjon finnes ikke, annet enn at de søkte på grunnlag av behov i landbruket. Slik tidligere påpekt var nettopp dette et smutthull som de norske arbeidsforvaltningene gjerne benyttet seg av for å dirigere arbeidskraft vekk fra tyske behov. Brevet er datert 25. juni 1943, og det kan tenkes at tyskerne på dette tidspunktet i økende grad var blitt klare over utnyttelsen av det gjeldende lovverket, og kan ha gjennomført nøyere undersøkelser av permisjonssøknadene eller hatt strengere krav en tidligere, noe som denne kilden kan tyde på.

Disiplinære tiltak fortsatte i økende takt gjennom hele okkupasjonen. Sommeren 1944 satte driftsingeniør Müller opp et omstridt oppslag som la alle norske arbeidere og funksjonærer ansatt i bedrifter underlagt *Generalflugzeugmeister* under straffelovene som var gjeldene i Wehrmacht. Dette gjaldt alle bedriftene på Kjeller. All arbeidsnektelse skulle dermed straffes deretter, og ble noen tatt i dette skulle «vedkommende bli meldt til tyske tjenestested for å bli straffet». Fagforeningen protesterte på tyskernes tiltak, men til ingen nytte.⁵⁹

Inspektøren i Bauleitung (byggeledelsen) på Kjeller har i et dokument som nå befinner seg i arkivene etter OT, beskrevet situasjonen om stille sabotasje på Kjeller. Dokumentet er datert

⁵⁷ Modalsli, *Fra flyvningens vugge til teknologisk senter* (Kjeller: FLO, 2012), ss. 91-92

⁵⁸ RAFA-2188 – Tyske arkiver, Organisation Todt, Einsatzgruppe Wiking: Bauleitung Kjeller/ Norwegische Arbeitsnehmer/Personalanliggender ved Kjeller flyplass, 1940 – 1943.

⁵⁹ Modalsli, *Fra flyvningens vugge til teknologisk senter* (Kjeller: FLO, 2012), ss. 91-92

20. september 1941 og det står skrevet innledningsvis at skal videreformidles til «samtlige norske ansatte». Dokumentet referer til at det den siste tiden hadde vært flere forekomster av arbeidere som konsekvent drar før arbeidstiden er over, eller starter etter arbeidstiden har begynt. «Slik oppførsel er uakseptabel og må av pliktsmessige årsaker anses av Byggeledelsen som sabotasje.» Her får vi bevist svart på hvitt hvordan tyskerne i ledelsen på Kjeller så på situasjonen, og kaller det de mener er en bevisst tjenesteforsømmelse for sabotasje – en alvorlig anklagelse. Videre står det at «For å sikre et godt samarbeid mellom de norske ansatte og det overordnede tyske kontoret, rettes det igjen oppmerksomhet mot det viktige behovet av å opprettholde arbeidstiden. Skulle den faste arbeidstiden allikevel ikke overholdes, kan bygglederen se seg tvunget til å benytte seg av overtidsarbeid.»⁶⁰ Med dette kan vi altså vite med sikkerhet at så tidlig som i 1941 var tyskerne leie nok av norske arbeidere som ikke overholdt arbeidstiden, til at ledelsen skrev et offisielt disiplinært oppslag, med advarselen om hvilke konsekvenser som kunne følge den slags oppførsel.

I samme arkivmappe har vi også en refselse og advarsel sendt til en norsk bedrift som gjelder deres ansattes oppførsel på Kjeller, og brevet lyder slik:

*Norske Firma W. Jørgensen v/ Baustelle Kjeller. Byggeledelsen har i den siste tid, etter besøk ved ansvarlig byggleder, fastbestemt, at deres firmas underlagte arbeidere ikke overholder de fastsatte arbeidstider. Ferdigstillingsterminen befalt av kvartermesteren skal ubetinget opprettholdes, og firmaet er derved ansvarlig på strengeste vis å forholde seg til arbeidstiden. Samtidig, er norske arbeidere ofte funnet liggende rundt i gresset. Vi påpeker også en siste gang at det er forbudt å krysse rullebanen. Brudd på dette vil bli straffet på strengeste måte. Kjeller, den 29.6.1943*⁶¹

Denne refselsen gir oss et innblikk i virkeligheten på Kjeller flyplass, samt forholdene til arbeiderne og ikke minst firmaene de var ansatt gjennom. Saken er her naturligvis fremstilt fra den tyske byggeledelsens side, og noe motsvar fra firmaet var ikke å finne i arkivet. Man kan gjennom et slik dokument forestille seg hvilket press dette satte på de ansvarlige lederne i firmaer som W. Jørgensen her, og hvilke konsekvenser de kan ha fryktet dersom arbeiderne deres ikke rettet opp oppførselen. Det kommer ikke sikkert fram av denne kilden om

⁶⁰ RAFA-2188 – Tyske arkiver, Organisation Todt, Einsatzgruppe Wiking: Bauleitung Kjeller/ Norwegische Arbeitnehmer/Personalanliggender ved Kjeller flyplass, 1940 – 1943.

⁶¹ RAFA-2188 – Tyske arkiver, Organisation Todt, Einsatzgruppe Wiking: Bauleitung Kjeller/ Norwegische Arbeitnehmer/Personalanliggender ved Kjeller flyplass, 1940 – 1943.

oppførslene til de norske arbeiderne her beskrevet, er av en karakter de selv ville kalt «sabotasje», altså om det var gjort bevisst og demonstrativt. Allikevel kan vi i lys av inspektørens advarsel fra 1941, anta at tyskerne med stor sannsynlighet anså dette nettopp som bevisst sabotasje. Saken må uansett ha vært alvorlig nok til at den tyske ledelsen sendte et underskrevet brev til firmaet personlig.

Vi har også eksempler på mer dramatiske virkemidler i bruk av sabotasje. Beretninger om arbeidere på fabrikken og verkstedene som forsøkte å forurense motorolje eller ødelegge vitale deler av flymotorene finnes også. En Messerschmitt havarerte under testflygning den 6. mai 1944, angivelig på grunn av sabotasje på Kjeller. Dette førte til en voldsom kontroll og grundig sjekk av verkstedene. Blant annet ble konsekvensene av dette at tyske piloter fra Luftwaffe krevde at en norsk mekaniker skulle være med om bord under testflygningene, så sant det var plass til to i cockpiten. På denne måten kunne tyskerne gardere seg mot flere lignende forsøk på sabotasje.⁶²

Motstandsbevegelse på Kjeller

Angivelig skal det ha vært en kjerne fra motstandsbevegelsen MILORG blant de ansatte på Kjeller. Det er ikke godt å si dag, med få dokumenter som kan bekrefte, hvem av de ansatte på Kjeller som var ansett som offisielle medlemmer av en av de mest kjente motstandsgruppene i Norge under krigen. Omfanget av virksomheten deres er også vanskelig å fastslå med sikkerhet. Lokalhistoriker Harald Hals skriver følgende om situasjonen: «I Lillestrøm-området var det visstnok arbeidere på Kjeller som dannet den aller første militære motstandsbevegelsen. Kontrolloffiseren der, løytnant Slaatten var den første sjefen.»⁶³ Thorleif Slaaten var også samme offiser som åpnet portene og overrakk nøklene til tyskerne den 10. april, slik tidligere nevnt. Modalsli mener at det første militære motstandsarbeidet begynte allerede sommeren og høsten 1940 av arbeidere og offiserer på Kjeller. Han skriver at løytnant Slaatten plasserte betrodd befal i viktige stillinger ved flyfabrikken, slik at når tyskernes dager i Norge var talte kunne de overta fabrikken igjen. Slaatten skal ha nektet å undertegne en lojalitetserklæring til tyskerne, og måtte siden flykte til England høsten 1940. Hans nærvær med motstandsbevegelsen på Kjeller var derfor veldig kort, men han skal ha

⁶² Modalsli, *Fra flyvningens vugge til teknologisk senter* (Kjeller: FLO, 2012), s. 91

⁶³ Hals, *Lillestrøms historie vol. 2*, (Skedsmo: kommunen, 1978), s. 242

overtalt blant annet kontrollør Gunnar Tanderø og ingeniør Alf Hagen til å bli igjen på Kjeller og som begge fikk viktige arbeidsoppgaver på hjemmefronten.⁶⁴

Videre skal disse ha organisert seg i grupper på 10 personer hvor ingen skulle vite om andre medlemmer utenfor sin gruppe. I realiteten var nok organisasjonen mer åpen, og det hendte at folk forsnakket seg. Disse gruppene skal ha hatt respektive ansvarsområder, og i skjul drevet militær trening for å ta tilbake flyplassen dersom det skulle komme til kamper. MILORG disponerte noen hytter i skogen ved Haugsmåsan i Skedsmo, hvor de mot slutten av krigen mottok trening fra norske offiserer som hadde vært i England. Her ble de trent i bruken av våpen, sabotasje og moderne sprengstoff. I praksis kan det se ut til at etterretningsarbeid har vært det vesentlige, og spredningen av sanne nyheter om den egentlige krigssituasjonen har vært noe av det viktigste arbeidet. Om mulig ble dette gjort ved avlytning av britiske radiostasjoner i på det elektroniske verkstedet, hvor de ansatte uten oppsyn kan ha hatt mulighet til dette. Da radioer ofte ble beslaglagt opprettet motstandsbevegelsen «Romerikes frie avis» den 17. mai 1941, men denne levde kun et halvt års tid.⁶⁵

Tyskerne avdekket flere medlemmer og fikk dem arrestert under krigen, men noen rakk å flykte til Sverige. I februar 1943 ble 23 mann tatt, og elleve av disse skal ha vært ansatt ved Kjeller. Disse ble tatt til Grini og torturert for å angi flere. Tre ansatte på Kjeller ble løsslatt under Hitlers juleamnesti den 20. desember 1943. To av Kjellers ansatte og medlemmer av motstandsgruppen, Frank Olsen og Storm Weinholdt ble tatt mot slutten krigen og ført til Akershus hvor de henrettet ved gevær den 17. mars 1945.⁶⁶ Det er åpenbart at det fantes en kjerne av norske motstandsmenn på Kjeller under krigen, men i dokumentene til tyskerne fra Kjeller har jeg ikke funnet eksempler på noen større sabotasjeaksjoner, eller noen omfattende arrestasjoner eller granskning av en slik organisert motstandsgruppe av det omfang Modalsli beskriver. Årsaken til dette kan være at det arkivmateriale jeg har funnet har i all hovedsak dreid som personalanliggende, byggeplaner og bokføringer av innkjøp i materiale, ettersom dette er OTs arkiver. Kan det være det finnes bevis for denne virksomheten i andre arkiver, som for eksempel etter SS eller Gestapo? Basert på dette kan det late til at det aldri ble gjennomført noen større paramilitære sabotasjeaksjoner eller kamper mellom tyskerne og MILORG ved Kjeller, men at organisasjonen har lyktes i å verve flere ansatte gjennom sin

⁶⁴ Modalsli, *Fra flyvningens vugge til teknologisk senter* (Kjeller: FLO, 2012), s. 94

⁶⁵ Modalsli, *Fra flyvningens vugge til teknologisk senter* (Kjeller: FLO, 2012), s. 94

⁶⁶ Modalsli, *Fra flyvningens vugge til teknologisk senter* (Kjeller: FLO, 2012), s. 94

frigjøringsretorikk. Disse ønsket i alle fall i skjul å vise sin vilje til motstand, og har slik vi har sett, gjennomført flere tilfeller av stille sabotasje på Kjeller.

Krigsfanger på Kjeller

I arkivmaterialet har jeg ikke funnet noen dokumenter som beskriver eller nevner noe om krigsfanger på Kjeller, men vi vet at det fantes flere fangeleire i Akershus, også en i Lillestrøm. Dette mørke kapitlet i okkupasjonshistorien er dessverre påvirket av at tyskerne ødela mange av arkivene og dokumenter med oversikt over fangene da de forstod at nederlaget var kommet, våren 1945. Det er derfor mange beviser som mangler. I Akershus var disse satt til arbeid som bygging av brakker og flyplasser, steinrydding, snøbrøyting og vedhogst. Det var fangeleir ved Gardermoen, og her var det cirka 500 fanger i arbeid. Det er derfor trolig at det var dirigert tvangsarbeid til Kjeller også. Det er mye som tyder på at det var en fangeleir ved Leiarveien i Lillestrøm, selv om det ikke finnes beviser for at det foregikk tvangsarbeid der i kommunens byarkiver. Dette må allikevel ikke utelukkes. Det kan også tyde på at det fantes brakker med krigsfanger både på Kjeller og ved Skedsmokorset med russiske og polske fanger. Det er ikke sikkert at disse var noen formelle leire, men heller utposter med arbeidere som var satt til å utføre en bestemt og avgrenset oppgave for tyskerne. Det finnes aviser fra sommeren 1945 som bekrefter at det var krigsfanger i distriktet, men hvor mange det er snakk om vites altså ikke.⁶⁷

Hvis det fantes krigsfanger i Lillestrøm og Skedsmo måtte det være en grunn til det, og da er Kjeller flyplass som var den viktigste arbeidsplassen. Her ble de sannsynligvis satt til å bygge brakker, gjøre renhold, og gravearbeider for bygging av flomvollen. Slottemo mener de også ble sendt ut på jordene etter de alliertes bombeangrep på flyplassen, for å plukke opp udetonerte bomber. Jeg hadde håpet på å finne dokumenter som kunne være med på å belyse forholdet mellom de norske arbeidere og øst-europeiske krigsfanger på Kjeller, men dette har jeg ikke funnet. Krigsfangevesenet var opptatt av å holde de sovjetiske krigsfangene strengt adskilt fra nordmennene, og etter en forordning av Terboven den 21. september 1941 ble det forbudt enhver omgang med fangene. Overtredelse av dette kunne bli straffet med bøter og fengsel.⁶⁸ Dette, kombinert med ødeleggelsen av arkivmateriale gjør det vanskelig å fastslå

⁶⁷ Slottemo, *Skedsmo*, (Skedsmo kommune: Scandinavian Academic Press, c/o Spartacus Forlag, 2012), s. 207

⁶⁸ Slottemo, *Skedsmo*, (Skedsmo kommune: Scandinavian Academic Press, c/o Spartacus Forlag, 2012), ss. 208-209

omfanget av krigsfanger ved Kjeller, hva de gjorde der eller hvordan de ble ansett av nordmennene som jobbet der.

Avslutningsvis kan vi fastslå at Kjeller flyplass var en enorm arbeidsplass i distriktet under okkupasjonen, og samlet hundrevis av norske ansatte, tjenestepliktige, sivile tyske entreprenører og muligvis også sovjetiske krigsfanger sammen under tysk kommando. Denne unike og tidvis uheldige sammensetningen forårsaket en rekke konsekvenser – både positive og negative. Arbeidsledigheten stupte, men i tråd med teorien til Grimnes om holdningsendringen til nordmenn gikk den fra å være en blanding av forsiktig optimisme til gradvis å forverre seg utover krigsårene. Den norske ledelsen ble tilsidesatt og etter hvert avskaffet av den tyske.

Det fantes både kollaboratører og motstandsmenn blant de norske ansatte, både de som begikk stille sabotasje og de som anga dem. Arbeiderne og de i ledelsen stod overfor et etisk, økonomisk og sosialt dilemma da okkupasjonen var et faktum, ofte med alvorlige konsekvenser av begge valg. Rikstariffavtalen tvunget de opprinnelige lønningene til tjenestepliktige ned, som vi nå har beviser for at var tilfellet også på Kjeller. Vi kan konkludere med at de fleste nordmenn fant det forenelig med sine verdier å fortsette arbeidet for tyskerne, til tross for økende misnøye og strengere kontroll. Selv om enkelte forsøkte å søke seg vekk på bakgrunn av nødvendig arbeid i landbruket, finnes knapt eksempler av aktiv motstand eller flukt fra arbeidsstedet. Samtidig kan det se ut til at Kjeller, til tross for det strenge tyske oppsynet, kan ha vært et samlingspunkt for interne motstandsmenn. Intensjonene til de norske arbeiderne og de tyske firmaene forble det økonomiske levebrødet, oppveid mot de ulike konsekvensene av å nekte og arbeide, hvor personer i stillinger høyere oppe hadde mer å både tjene og miste. Man stiller spørsmålstegn til omfanget av norske ansattes varige involvering av tysk krigsindustri, og kan på bakgrunnen av disse faktorene vurdere enkeltindividers kollaborasjon.

Kapittel 3: Tysk byggevirkksomhet og utvikling av Kjeller flyplass

Da Kjeller kom under tysk ledelse begynte snart kraftig utvidelse av flyplassen, og dermed opprettelsen av flere bygg med kritiske funksjoner i tråd med tyskernes ambisjoner. De første utvidelsene viser seg å være basert på allerede eksisterende norske plantegninger for utvidelse, men som snart ble en realitet med ny ledelse. De ønsket å gjøre rullebanen både lenger og bredere, og utvidet den til 1200 meter lang og 100 meter bred, slik at de kunne lande og oppbevare større krigsfly. Til dette ble det spikret sammen firkantede trelemmer i plank fylt med sand og grus, noe som ble en ettertraktet sommerjobb for ungdommen i distriktet som var ute etter å tjene noen ekstra kroner i en trang tid. Videre tok tyske soldater og ingeniører over «Kjellerbyen» hvor mange arbeiderne bodde, og satte opp to nye kaserner som fikk navnene «Adolf Hitler» og «Herman Göring», med navnene malt på siden.⁶⁹

Okkupanten utvidet messen og bygde nye vaktposter, kontorer og flere mekanikerhaller. Med mål om vedlikehold av de mer moderne tyske flyene ble det behov for et verksted viet til å reparere mer avansert utstyr inne i cockpiten til flyene, som radio og annen elektronikk. Dette ble visstnok et populært arbeidssted for de norske arbeiderne, for her fikk man mulighet til å lytte til både svensk og engelsk radio. Tyskerne forsøkte å kamuflere virksomhetene på Kjeller flyplass, og bygde et kirkelignende overbygg over gymnastikksalen, og gjorde om flere haller på Kjeller flyplass, blant annet ved å reise et stort bygg som så ut som låven på en storgård. Om dette var for å skjule den egentlige virksomheten og kampflyene der inne fra lokale nordmenn og motstandsfolk er tvilsomt, men det er meget sannsynlig at dette var for å kamuflere flyplassen i et bondsk miljø, for flyangrep fra de allierte.⁷⁰

I arkivene etter Einsatzgruppe Wiking finnes konkrete bevis på flere planer nazistene hadde om utvidelser og byggeprosjekter på Kjeller flyplass. Blant arkivmaterialet finnes bevis på flere omfattende jordsmonnsprøver tatt i boretester fra forskjellige steder på Kjeller. Disse var del av en større rapport som skulle kartlegge mulighetene for utbygging på Kjeller. Med var også lokale topografiske kart som beskrev kvaliteten på jorda og hvilke type jordsmonn som fantes hvor. I rapportertene som beskriver resultatene av boretestene skriver tyskerne at de var bekymret over det store omfanget av torvmyr som flyplassen er omringet av:

⁶⁹ Modalsli, *Fra flyvningens vugge til teknologisk senter* (Kjeller: FLO, 2012), ss. 89-91.

⁷⁰ Modalsli, *Fra flyvningens vugge til teknologisk senter* (Kjeller: FLO, 2012), ss. 89-91.

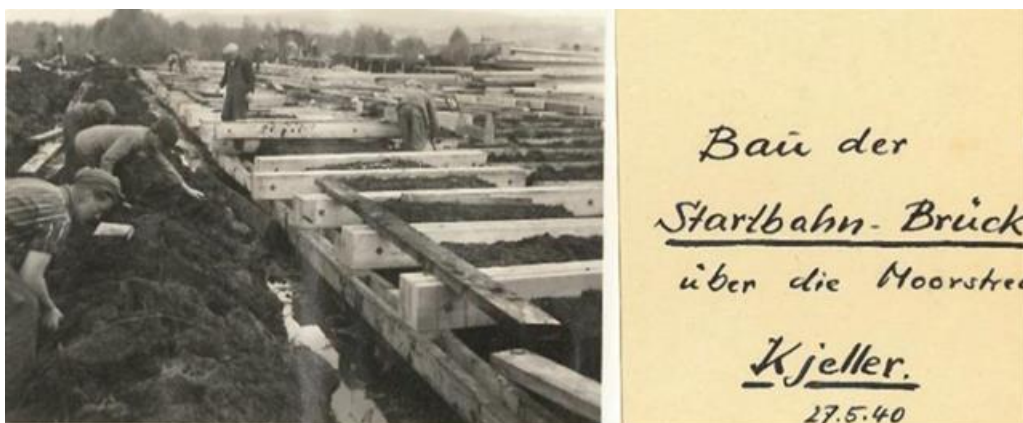
Startbanen på Kjeller ligger med sin syd-østre del på et sted mellom 1 og 2,8 meter tjukk torvmyr, som avtar jevnt mot nordvest. Torven er svært vannholdig, særlig i 2-3 meters dybde, og ellers finnes mye myk sand. Detaljene finnes i vedlegget som inneholder resultatet fra 28 boringer. Under boringene ble det særlig vektlagt å finne de nøyaktige grensene til torvmyrens omfang.⁷¹

Den militærgeologiske rapporten undersøkte altså bakken under Kjellers rullebane, og gjorde analytiske vurderinger for å finne ut i hvilken retning det ville være best å utvide rullebanen med. I rapporten diskuteres også utvidelsen av flere bygg som Jegeralarmhaller og verksteder på anlegget, i tillegg til hvor mye vekt torv- og leiregrunnet på angitte steder kunne tåle, og dermed også hvor stort de kunne bygge og hvor dypt de måtte grave fundamentene.⁷²

Det merkelige er at notatet om disse boringene er datert september 1944, og vi har kilder som beviser at arbeidet med rullebanen på Kjeller allerede var i gang i slutten av mai 1940. Dette reiser derfor to spørsmål; for det ene må boreprøvene i 1944 ha blitt iverksatt for videreutbygging av flere andre byggverk enn bare rullebanen, men ønsket de så å utvide rullebanen ytterligere enn hva som allerede var blitt gjort fire år tidligere? Og for det andre kan man begynne å stille spørsmål med hvor hurtig arbeidet med den første utvidelsen av rullebanen begynte. Modalsli skriver at opprydningsarbeidet etter bombingene 9. april begynte to uker etter, og da lå fabrikken i ruiner. Hvordan kan tyske og norske arbeidere ha ryddet opp etter bombingene, foretatt boringer og kartlagt lendet, for så å ha kommet godt i gang med utvidelsen av rullebanen på én måned? Svaret foreslår jeg må ligge enten i at utvidelsen ble påbegynt og gjort foruten boringer eller kunnskap om terrenget i 1940, slik at det siden ble oppdaget at det var behov for å gjøre grundigere arbeider i 1944. Eller så kan arbeidet ha blitt utført på bakgrunn av noen allerede eksisterende norske planer og tegninger for utvidelser på Kjeller flyplass slik Modalsli har diskutert, deriblant angående rullebanen. Det kan selvsagt også ha vært en blanding av begge disse alternativene, men alt dette er kun spekulativt.

⁷¹ RAFA-2188 – Tyske arkiver, Organisation Todt, Einsatzgruppe Wiking: Kjeller 1940 – 1944.

⁷² RAFA-2188 – Tyske arkiver, Organisation Todt, Einsatzgruppe Wiking, Kjeller 1940 – 1944.



(Byggingen av rullebanen over myrlendet, datert 27 mai 1940.)⁷³

Tyskerne gikk for en relativ omfattende løsning på problemet med Nitelva og torvmyra på området, skulle det vise seg, og dette bevitner om hvor mye de var villige til å investere i Kjeller flyplass. I arkivene finnes nemlig også bevis for at de hadde tenkt å bygge opp en flomdemning eller en jordvoll mot vårfloppen, for videre å installere vannpumper av slik størrelse og effektivitet at de kunne drenere torvmyra innenfor vollen. På denne måten skulle de sørge for et trygt jordsmonn å utvide rullebanen med, slik at det ikke var noen overhengende fare at rullebanen kunne skli ut, bli skeiv eller skadet av flomvannet om våren. Dette vet vi at ble gjennomført, og det bekrefter også Modalsli at ble gjort i sin bok, hvor han beretter om tyskernes bekymring for rullebanens nærliggenhet til Nitelva.^{74, 75} Vedlagt denne arkivmappen lå også et flyfoto som viser store deler av Kjeller og Lillestrøm tatt av vårfloppen, men eksakt dato er ikke å finne på bildet. Bildet er å forstå som en dokumentasjon til innholdet og argumentasjonen i rapporten.⁷⁶

I det samme arkivet finnes også en brevveksling skrevet på skrivemaskin fra et utvalg eller en kommisjon som leverer nok et «militærgeologisk notat» adressert til både Einsatzgruppe Wiking, ledelsen på Kjeller og til sentralledelsen for militære bygg i Oslo (Oberbauleitung Oslo). Den referer til en «muntlig befaleling» om byggingen av en underjordisk luftvernshunker på Kjeller. I det første brevet står det at det er strider med regelverket å bygge den lenge pågående/påbegynte tunnelen. Militærgeologisk avdeling har notert seg at

⁷³ Foto: Riksantikvaren, «Verne vurdering av Kjeller Flyplass á 19. september 2017», (Riksantikvaren, Oslo, 2017).

⁷⁴ Modalsli, *Fra flyvningens vugge til teknologisk senter* (Kjeller: FLO, 2012), ss. 90-91.

⁷⁵ Kjeller Flyplass. *Kjeller Flygeplass 1912-1952 : En Kort Beretning Om Vår Flygings Første Tid*. (Lillestrøm: Akershus trykkeri), 1952.

⁷⁶ RAFA-2188 – Tyske arkiver, Organisation Todt, Einsatzgruppe Wiking, Kjeller 1940 – 1944.

«fjellet består av gneis, som inneholder glatte sedimentære striper tvers igjennom som gjør fjellet svakt. Som minstekrav må denne typen stein være 7,5 – 8 meter solid stein for å kunne anvendes fungerende til luftvern.» Videre konkluderer notatet med at dette ikke er nådd i den første tredelen av tunnelene. I notatet står det at «anleggelsen av tunnelene er på grunn av dobbelt feil ved årsak av knekk i inngangene, å anse som utdatert og uhensiktsmessig». De foreslår at mangelen i tunnelinngangene kan løses ved hjelp av betongklosser, men de påpeker også at inngangene er for nære hverandre, bare 12 – 14 meter. «For anleggelsen av tunnelen er kun den bakre inngangen egnet»⁷⁷, avslutter notatet med. Notatet er datert 18. september 1944.

Det andre brevet er skrevet av Einsatzgruppe Wiking til Kjeller, og henviser til den overnevnte militærgeologiske rapporten. og begynner med: «I lys av ny kunnskap/informasjon som kom fram i vedlegget (geologirapporten) bes det om ettertenksomhet. Imidlertid vil det tiltenkte byggeprosjektet *ikke* bli implementert». Denne første muntlige forespørselen om å forsterke luftvernet på Kjeller med en bunker blir altså avslått. Videre står det i befalingen at «dersom tunnelen lenger inn kan benyttes som luftvernsrom, vil byggeledelsen på Kjeller få instruksjoner om å forsterke inngangene ved hjelp av to sterke 'betongtunger' (Betonzungen), og foran sette opp et bomberom.»⁷⁸ Brevet avsluttes med «Heil Hitler!» og en underskrift, men denne er meg dessverre uleselig.

Disse dokumentene reiser spørsmålet om det for det første ble gitt en ordre eller en forespørsel om å bygge luftvernsbunkere eller tilfluktsrom fra angivelig Kjeller til EW, og for det andre om det allerede var et påbegynt arbeid, ettersom som de referer til en «lenge pågående/påbegynte tunnelen». Hvor lenge har denne vært under bygging? Dette siste dokumentet er dater 7. november 1944, og dette er interessant fordi det er et år etter at amerikanske bombefly den 18. november 1943, og senere britiske bombefly den 29. april 1944 hadde hatt store bombetokt hvor Kjeller flyplass var målet og hvor andre mindre flyplasser som Rygge også ble angrepet. Muligvis er denne påbegynte tunnelen et resultat av det første amerikanske bombeangrepet. Allikevel ble investeringen til slutt altså ikke fullstendig støttet av EW, på grunn av den geologiske rapporten om at fjellet var uegnet som luftvernsrom. Antagelig var også de allerede voldsomme ødeleggelsene flyangrepene hadde

⁷⁷ RAFA-2188 – Tyske arkiver, Organisation Todt, Einsatzgruppe Wiking, Kjeller 1940 – 1944.

⁷⁸ RAFA-2188 – Tyske arkiver, Organisation Todt, Einsatzgruppe Wiking, Kjeller 1940 – 1944.

forårsaket anleggene på Kjeller, og den svært pressede krigsøkonomien til OT medvirkende faktorer i beslutningen om ikke å videre befeste Kjeller slik først ønsket av ledelsen der. Bestemmelsen ser ut til å ha blitt et tilfluktsrom, og det finnes rester av en tunell som passer beskrivelsene i denne kilden på Kjeller på i dag.

Slik tidligere diskutert er det mye uvissheter av hva som foregikk på Kjeller i krigens siste år. Dette skyldes at det i økende grad er manglende dokumentasjon og arkivmateriale som beskriver virksomhetene og avgjørelsene til ledelsen etter denne siste britiske bombingene. Det er kilder som denne oppgaven har diskutert som gir viktig og ny innsikt i hva som foregikk på Kjeller flyplass mot krigens siste dager. Tyskerne var presset på en helt ny måte, og i langt større grad desperate når det gjelder krigsøkonomi og prioriteringer deretter. Med nærmere undersøkelse av disse kildene fra Riksarkivet kan vi nå vite litt mer om knappheten ved avgjørelsene til ledelsen ved Kjeller og OT. Vi kan si sikkert at det minst så sent som 7. november 1944 fremdeles ble drøftet internt i OT om hvorvidt de ønsket å gjenoppbygge og befeste Kjeller ytterligere. Vi vet også at det senest 30. november, bare drøye tre uker senere – ble bestemt at fabrikken skulle nedlegge driften, og transporteres til Tyskland. Den korte tiden mellom disse to svært forskjellige utfallene vitner om tyskernes desperasjon og økonomiske og materialistiske knapphet, og forteller mer om de ansattes skjebner. Samtidig stemmer også den endelige avgjørelsen om å demontere og transportere fabrikken stemmer godt overens med Gogl sin artikkel. Der blir det beskrevet hvordan det mot slutten av krigens dager stadig ble viktigere for de sivile tyske firmaer å investere i eiendom og redde maskiner på grunn av inflasjonen som brygget i Tysklands krigsøkonomi, og som ble et faktum i etterkrigstiden. Derfor er det svært sannsynlig at tyske selskaper ved Kjeller flyplass, som Brinker Eisenwerk, også så det i sin beste interesse å redde hva som reddes kan av verdifullt utstyr, og ta det med tilbake til Tyskland.

Er det mulig at befestningen av Kjeller flyplass ble nedprioritert fordi OT allerede visste om planen for nedleggelse av flyfabrikken på dette tidspunktet? Da er det så fall merkelig at dette ikke står nevnt i rapporten. Men det faktum at det fremdeles ble ønsket av den tyske ledelsen på Kjeller høsten 1944 vitner om intern stridighet og interesser i konflikt blant de ulike avdelingene i okkupasjonsmakten, og de kan umulig ha visst om avgjørelsen. Det er da også rimelig å anta at opprydnings- og gjenoppbyggingsarbeidet etter bombingene var kommet et godt stykke, om ledelsen mente det som fremdeles lå igjen på Kjeller var verdt å investere i for å forsvare. På bakgrunn av dette kan vi anta at virksomheten sommerhalvåret 1944 på

Kjeller bestod av gjenoppbyggingsarbeid, samt et ønske om å fullføre påbegynte byggeprosjekter – som luftvernstunellene og mer.

Sammenligner vi Kjellers situasjon ved krigsutgangen med andre flyplasser utbygd i regi av okkupasjonsmakten, kan vi se at svært mye av tyskernes byggevirksomhet rives kort tid etter at okkupasjonsmakten trakk seg ut. Lenger nord i landet på flyplassene ved Lade og Skattøra er det gjort undersøkelser som kartlegger byggevirksomheten med flyfoto, som konkluderer med at cirka 80 og 50% av strukturene ble fjernet henholdsvis fra de to anleggene. I all hovedsak er det snakk om brakkebygg som ikke lenger behøvdtes i et Norge som trengte materialet til boliger i etterkrigstiden, selv om begge flyplassene ble videre brukt frem til utpå 60- og 70-tallet.⁷⁹ Men i motsetning til Kjeller ble aldri disse flyplassene bombet.

Brakkebyggene på Kjeller ble heller aldri gjenoppbygget, men den varige infrastrukturen som Norge fremdeles gjorde nytte av forble i hovedsak rullebanen og flomdemningen, og luftforsvarets tilstedeværelse på Kjeller økte betraktelig i etterkrigstiden.

Et vesentlig funn ved granskningen av kilder som dette er OTs avhengighet av arbeidskraft og samarbeid, og beviset er de tyske sivile bedrifters påvirkningskraft i OTs avgjørelser – når de ønsket seg ut og vekk fra flyplassen, var heller ikke OT villig til å investere videre Kjeller, til tross for Luftwaffes ønsker. Denne gjensidige avhengigheten mellom OT og sivil tysk og norsk arbeidskraft bevitner for det første om at OT ikke var totalitære og mektige nok til å råde over all virksomhet slik de ville, og for det andre at de ikke hadde klart å gjennomføre så mye de fikk til foruten bistanden og viljen til samarbeid blant tyske og norske firmaer.

⁷⁹ Cadamarteri og Thuestad, «Okkupasjonens kulturminner.» ss. 114-115

Oppsummering og konklusjon

Denne masteroppgaven har undersøkt Kjeller flyplass under den tyske okkupasjonen, som en arbeidsplass med militære og sivile tyske og norske ansatte i samarbeid og konflikt for det første, og som en viktig del av den militære infrastruktur i landet dets rolle som flyplass. Oppgaven har hatt som formål å sette Kjeller som et case i lys av en større historiografi på området, og bidra til forskning på et område som fremdeles mangler historievitenskapelig oppmerksomhet. Dette er gjort gjennom litteratur som omfatter OT og tvangsstyringen av det norske arbeidsliv overordnet, og historien om Kjeller flyplass på lokalt nivå. Oppgaven har kommet frem til svar gjennom drøftingen av funn i en empirisk arkivundersøkelse i tyske arkiver, veid opp mot det dominerende narrativet presentert i litteraturen.

Funn fra materialet i arkivene har kastet nytt lys på virksomhetene på Kjeller flyplass, og anliggender i forholdet mellom det tyske og det norske personale ansatt der. Innholdet i arkivet har bevitnet om interessekonflikter angående fremtiden av og planene for flyplassen og fabrikken, mellom de ulike partene tilknyttet stedet – som har vært til stede fra starten av okkupasjonen, men kom i økende grad til syne gjennom krigens forløp. Vi kan derfor konkludere at teorien om at nordmenn gikk igjennom en holdningsendring overfor okkupanten stemmer. Dette være seg fra en blanding av entusiasme og optimisme for tyskernes tilnærmede eliminasjon av arbeidsledighet, til økende grad av misnøye i takt med at tyskernes regime strammet inn. Dette gjenspeiler seg i okkupasjonshistorien på Kjeller flyplass, hvor vi nå har sett at de ansatte, dog skeptiske helt fra start fikk tross alt beholde sine jobber og stillinger, men med tysk overordnet ledelse. Vi har eksempler på kollaborasjon mellom norske ansatte i flyfabrikken og okkupasjonsmakten, hvor ledelsen har bistått tyskerne i overtakelsen av arbeidet og gjenoppbyggingen av fabrikken, samtidig som det også fantes eksempler på de som utøvet motstand helt fra starten av – som Løytnant Slaatten og hans sammensvorne. Forholdet og holdningene forverret seg i økende grad utover krigen, i takt med at den tyske økonomien slo sprekker, og presset på de ansatte økte. Først ble lovnader om at fabrikken ikke skulle reparere kampfly brutt, og siden ble den norske ledelsen tilsidesatt av tyske myndigheter og skiftet ut med sivile tyske firmaer, i hovedsak fra Brinker Eisenwerk. Flere eksempler på det som av tyskerne ble ansett som stille sabotasje har vi bevis for at skjedde på Kjeller, som igjen utløste økt disiplin og strengere kontroll, og tøffere vilkår for arbeiderne som ble truet med bøter, fengsel og omplasseringer.

Flyplassen ble også gjennom en eksplosjon av virksomhet under krigen, omgjort til en smeltedigel av nasjonaliteter, politiske lojaliteter, og ulike parter fra – ledelsen til den enkelte ansatte. Både militære organisasjoner som OT og Luftwaffe, offentlige administrative organer som Rikskommissariatet og Administrasjonsrådet, sivile tyske og norske bedrifter som Brinker Eisenwerk og Kjeller Flyfabrikk, spilte alle en medvirkende rolle på Kjellers utfall under krigen. Ansatte som anså seg selv motstandsmenn måtte arbeide sammen med NS-sympatisører. De norske ansatte på Kjeller flyplass – og kanskje spesielt personale i ledelsen til flyfabrikken stod overfor et svært vanskelig dilemma sammenlignbart med det Administrasjonsrådet stod overfor da okkupasjonen ble virkelighet. De måtte enten bli værende og bistå den tyske krigsindustrien og risikere alvorlige sosiale konsekvenser, eller ta de økonomiske og juridiske konsekvensene dersom de nektet. Jeg konkluderer derfor med at Kjeller flyplass er et godt eksempel på okkupasjonshistoriens svært komplekse og mangfoldige virkelighet, med eksempler som påminner oss i nåtiden hvor vanskelige valg en rekke mennesker måtte ta, og bidrar til å bryte ned og nyansere oppfatningen om at alle tyskere var ondsinnede nazister og alle nordmenn stolte motstandsmenn.

Det var Luftwaffe og OT som styrte og dirigerte virksomheten på Kjeller, men den ble altså utført av i hovedsak norske ansatte, med hjelp av tysk kompetanse og kapital. Disse partene kom så i konflikt med hverandre mot slutten av krigen, spesielt etter bombeangrepene. Bestemmelsene som ble tatt vedrørende gjenoppbyggingen og videreutviklingen av flyplassen er preget av interne stridigheter som dokumenter i arkivet peker på, og det kan tyde på at OT og de sivile tyske firmaene i opposisjon til Luftwaffe, i stor grad påvirket avgjørelsen om å demontere fabrikken og flytte virksomheten til Tyskland. Tvangsstyringen av det norske arbeidsliv, tyske militære ambisjoner og private norske og tyske økonomiske interesser ledet frem til denne sammensetningen av kollaborasjon og konflikt.

Omfanget av tyskernes ambisjoner for Kjeller flyplass forblir noe uklar, men oppgaven har funnet bevis på en del konkrete byggeprosjekter. Etterlengtede norske arbeidsprosjekter fra før okkupasjonen skjedde under tysk ledelse – som utvidelse av rullebanen, flomdemning mot Nitelva og oppgraderingen av verkstedhaller og utstyr. Jeg har funnet beviser på ønsker om videre befestning av flyplassen med bomberom og jagerhaller, men disse planene ser ikke ut til noen gang å ha blitt ferdigstilte før bombeangrepene i 1943 og 1944. Samtidig tyder rester av sprengningsarbeider i fjellet utenfor Kjeller på at Luftwaffe hadde ambisjoner om videre utbygging av et luftfartskontrollrom kjent som «katedralen», men dette har denne

studien ikke lyktes i å finne noen beviser på. Jeg håper denne oppgaven kan engasjere til videre forskning på emnet og funn av skriftlige beviser på dette. Jeg konkluderer allikevel med at mye tyder på at Luftwaffe delvis lyktes med sine planer om å utvikle Kjeller flyplass til en moderne militær flyplass med verksteder og oppgradert radiokommunikasjon, men de fikk aldri ferdigstilt sine endelige befestningsplaner og realisert sine fullstendige ambisjoner. Dette skyldes bombeangrepene og den interne stridigheten om investeringsprioriteringer.

OT og de tyske sivile bedriftenes innflytelse på moderniseringen og den infrastrukturelle standarden av flyplassen er betydelig, og har gitt varige resultater helt til i dag som har kommet Kjeller til gode. Dette gjennom finansielle og materielle investeringer, samt medvirkende flyteknisk kompetanse som ikke fantes på Kjeller før tyskernes inntog. Alt dette ble da gjort med norsk arbeidskraft, men på tysk regning – men disse pengene kan også igjen delvis ha kommet fra Den norske bank, slik Espeli påpeker. Utviklingen av Kjeller står slik sett i tråd med Frølands teori om Norges raske gjenreisning, og Gogls og Espelis argumenter om tyske firmaers innflytelse på okkupasjonsøkonomien i Norge. Samtidig, så endte Kjeller Flyfabrikks norske ledelse i oppløsning, og fabrikkens maskiner og utstyr ble jo enten ødelagt av bomber eller fratatt området til slutt. Hvilket betød at da Norge igjen overtok flyplassen etter fredsoppgjøret stod man igjen med et stort gjenoppbyggingsarbeid, fraflyttede boligblokker og mangel på maskiner. Dermed kan man sette spørsmålsteget om Frølands argument holder vann akkurat da det gjelder situasjonen på Kjeller flyplass, etter kostnadene også regnes opp. Uansett kan flyplassen konkluderes med å ha vært en svært unik og betydningsfull arbeidsplass; for nordmennenes del i å gi viktige arbeidsplasser i en vanskelig tid, og for tyskerne en av Oslos og landets viktigste militære flyplasser.

EPILOG

Okkupasjonshistorie er stadig i vinden, og har nylig skapt debatt og kontrovers igjen, og dette på et tema som vekker følelser hos folk flest. Dette kan vi se i den offentlige debatten rundt nyskapte serier som NRKs *Frontkjempere*, som fikk hard kritikk for å bagatellisere eller unnskyldte norske SS-vervede under krigen. Andre filmer som *Den 12 mann*, *Max Manus*, *Den største forbrytelsen* og utallige bøker om både norske SS-soldater og motstandsmenn vitner om den umettelige interessen for andre verdenskrig. Det kommer frem hvor mye dramatiserte fremstillinger av krigen ungdom og voksen konsumerer, ofte fra en ikke-akademisk natur. I et så stort og følelsesladd stykke av moderne norsk historie, har historikere gjentatte ganger påpekt at det finnes store sprik mellom en populærhistorisk oppfatning av hendelser, «helter» og «skurker» basert på bøker, filmer og folkeminne, og faghistoriske fortellinger om andre verdenskrig basert på forskning. Denne siste har gjennomgått forandringer fra en mer enveis-preget nasjonalfortelling i etterkrigstidens lys, til et mer nyansert og problematiserende narrativ som har inkludert flere perspektiver, også på mikro-nivå. Det er her mitt studie kan bidra, og det er her jeg tror elevene i den norske skolen får oppnådd dybdeløring i tråd med Fagfornyelsen på et tema de har blitt fortalt så mye om og blitt eksponert for, fra så mange forskjellige arenaer gjennom hele sitt liv. Denne epilogen skal omhandle anvendeligheten av mitt studie som undervisningsopplegg og dets potensiale for didaktiske bruksområder i historiefaget, samt en drøfting av hvordan kunnskapen jeg har tilegnet meg i arbeidet med studien kan benyttes for å berike historieundervisning.

I forbindelse med den nye læreplanen i fagfornyelsen skal historiefaget ha økt fokus på dybdeløring, tverrfaglige kjerneelementer og historiske ferdigheter som kildekritikk, historisk empati og historiebevissthet. Kompetansen jeg har opparbeidet om norske arbeideres rolle i tysk infrastruktur kan være med på å lage gode didaktiske øvelser med bruk av dybdeløring i nevnte historiske ferdigheter, spesielt dette med kildearbeid og historisk empati – hvor et undervisningsopplegg om hvordan historikeren arbeider for å skape historisk empati kan være et godt eksempel. I arbeidet med denne oppgaven har jeg selv benyttet meg av kildegransking, og ved at elevene for eksempel kan få i oppgave å arbeide med primærkilder jeg selv har benyttet vil få elevene til å se den direkte nytteverdien av kildearbeid. Da får elevene selv prøvd seg som granskende og spørrende historikere, og på denne måten utviklet deres historiske ferdigheter.

I tillegg kunne en undervisningsøkt eller en periode kulminere i et kontrafaktisk historisk arbeid, hvor elevene basert på kildene, historiene og ferdighetene vi har øvet oss i skal sette seg inn i et virkelighetsnært scenario fra krigens dager. Slik kan de være med på å skrive sin egen historie inn i krigens og drøfte konsekvensene av valgene de tar i gitt scenario. Dette krever mye historisk bevissthet, historisk empati og kunnskap om den historiske situasjonen. Evner som er beskrevet her og som elevene ellers kan opparbeide seg i historiefaget kan være uvurderlige i for eksempel å navigere et Internett som florerer av misinformasjon eller politisk ladde artikler – og nettopp på denne måten tror jeg historiefaget ironisk nok kan fungere fremtidsrettet.

Det er mange elementer, verdier og tverrfaglige temaer som det utredes for og fokuseres på i Fagfornyelsen, og det kan virke utfordrende for en lærer og en klasse ved første øyekast. Fagfornyelsen gir som nevnt et økt fokus på historiske evner og dybdeløring, på bekostning av den store bredden av det vi gjerne kaller klassisk realhistorisk kunnskap. Derfor var det intet mindre enn ramaskrik da aviser som VG, Klassekampen og Utdanningsnytt i 2018 proklamerte at «Holocaust og andre verdenskrig er utelukket fra skissene i den nye læreplanen».^{80,81,82} Det er derfor svært viktig at elevene kan se at dybdeløring, i form av dypdykk på enkelte spesifikke emner kan bringe overraskende mye kunnskap om en større sammenheng. Det er akkurat dette jeg selv nettopp har erfart, da man ved granskninger av eksempelvis ansettelseslister eller permisjonssøknader til en norsk ansatt ved et tysk militært område, kan avdekke masse informasjon om livssituasjonen til denne personen. Det er slike «aha-opplevelser» undervisningsopplegget nedenfor skal gi elevene da de leser kilder som beskriver forhold på Kjeller flyplass, for så får i oppgave å sette seg inn i en historisk troverdig person i et fiktivt scenario.

Prosjektet jeg har gjennomført har gjennom granskningen av slike personopplysninger bidratt til å nyansere oppfattelsen man har av nordmenn under okkupasjonen, og vi har som mennesker godt av å minnes på den svært komplekse og farlige situasjonen okkupasjonen skapte, med alvorlige konsekvenser ved både store og små valg man måtte ta. Oppgaven har

⁸⁰ Leder VG, «At dere tør!». URL: <https://www.vg.no/nyheter/meninger/i/rL7Rxe/at-dere-toer>

⁸¹ Larsen og Nilsen, «Læreplan uten holocaust – historie på skraphaugen.» URL: <https://klassekampen.no/utgave/2018-11-28/laereplan-uten-holocaust>

⁸² Utdanningsnytt.no, «Holocaust og andre verdenskrig ikke med i skissene til ny læreplan.» URL: <https://www.utdanningsnytt.no/laereplaner/holocaust-og-andre-verdenskrig-ikke-med-i-skissene-til-ny-laereplan/139623>

påvist flere eksempler på samarbeid mellom nordmenn og nazistene, og også interne stridigheter og uenigheter mellom et mangfold av tyske partier som var involvert i Kjeller flyplass, både militære organisasjoner og sivile bedrifter. Dette menneskeligjør medlemmer av okkupasjonsmakten, og demonstrerer den komplekse virkeligheten til tyske soldater også, som det er fort gjort å svartmale i et fiendebilde. Undervisningsopplegget skal derfor gjennom et dypdykk i menneskers erfaringer bryte ned foreldede historiske oppfatninger, skape historisk empati og utvikle mestringsfølelse i kildebruk og dets nytteverdi.

Tema og plan for undervisningsøkt

Undervisningsopplegget jeg her skal skissere er et eksempel på didaktisk og utforskende bruk av tematikken masteroppgaven min tar for seg. Etter en kort forklaring på tematikken og en gjennomgang av undervisningsopplegget, argumenteres det for hvilke spesifikke læreplanmål som treffes og nøyaktig hvilken kunnskap elevene skal sitte igjen med og hvilke ferdigheter som kommer til bruk i opplegget. Til slutt følger et detaljert veiledningsdokument for både lærer og elev til undervisningssekvensen.

Kjernen i undervisningsopplegget er i første linje kildebruk og historisk empati. Opplegget er ment for historie på studiespesialisering i vg3 med tema om andre verdenskrig. Økta er todelt, og er ment for å kunne disponeres slik at den kan gjennomføres i en forkortet versjon på en vanlig økt på 2x45 minutter, eller man kan utvide det til et større historiefaglig eller tverrfaglig prosjekt som kan vare i en periode over to eller flere økter. Anvendeligheten er viktig fordi alt etter som hvordan elevene og lærerne som tar i bruk opplegget er vant til å jobbe kan variere stort, og hvor mye tid man har til rådighet i en ellers hektisk skolehverdag.

Den første delen omhandler en kildeoppgave, hvor elevene vil få utdelt kilder i form av tekst eller fotografier, som beskriver vilkårene og hverdagen til arbeidere og andre ansatte på en tysk-okkupert arbeidsplass under andre verdenskrig. Nøyaktig hvilke kilder man ønsker å bruke eller hvilken arbeidsplass kan endres, men i dette eksempelet tar jeg for meg kilder fra min egen studie. Her skal elevene få studere kildene og svare på spørsmål knyttet først generelt til bruken av kilder og hva vi må spørre oss før vi benytter oss av den, for så mer spesifikke spørsmål knyttet direkte til kilden og dets innhold, som hva den kan fortelle oss. Etter å ha studert kildene enten som et individuelt arbeid kan de som har fått utlevert samme kilde gå sammen i ekspertgrupper hvor de besvarer og drøfter de spesifikke spørsmålene relatert til deres kilde. Til slutt vil den første delen av opplegget konsolideres i en

plenumssituasjon hvor ekspertgruppene vil lære av hverandre. Ekstra nyttig er denne øvelsen dersom de ulike kildene gir ulikt syn eller vinkling på samme sak eller hendelse.

Den andre delen er en kontrafaktisk historisk oppgave som setter elevenes kunnskaper på prøve. Denne delen av opplegget vil passe best mot slutten av et tema eller kapittel, og må ikke nødvendigvis komme like etter det første, som passer best som en introduksjonsoppgave. «Kontrafaktisk historie» vil jo i utgangspunktet omhandle ting som ikke faktisk har skjedd, altså historisk fiksjon. Samtidig, skal et kriterium av teksten elevene skal få i oppgave å skrive, at den skal være så virkelighetstro som overhodet mulig i et gitt historisk scenario. I dette tilfellet har jeg skissert og diktet opp tre ulike scenarioer hvor elevene skal få velge seg ett å sette seg inn i. Herfra skal de dikte opp hvordan det går med personen elevene har valgt seg å «være», og begrunne valgene de tar og drøfte hvilke konsekvenser disse valgene ville ha fått i den gitte situasjonen. Økten kan oppsummeres og avsluttes ved at noen elever leser opp og deler sin versjon med resten av klassen, helst etter avtale med lærer i forkant. Dette er med på gjøre miljøet tryggere for de elevene som skal dele sin historie, pluss at lærer får lest hva eleven har produsert på forhånd, og man kan dermed rose en god tekst ved å påpeke at man ønsker nettopp denne opplest.

Disse to oppgavene er direkte relaterte til følgende kompetansemål etter vg3:

1. «Analysere hvordan framstillinger av fortiden har blitt brukt i Norge for å skape nasjonal identitet og drøfte hvilke virkninger dette har hatt for ulike grupper.»
2. «Sammenligne ulike framstillinger av en hendelse og reflektere over at historiske framstillinger preges av opphavspersonens ståsted og kontekst.»
3. «Reflektere over hvordan ideologier og tankesett på 1900-tallet og fram til i dag har bidratt til undertrykkelse, terror og folkemord som holocaust.»
4. «Utforske menneskers handlingsrom og valgmuligheter i konfliktsituasjoner og vurdere konsekvenser av valgene de har tatt.»⁸³

De første to er mest relevante til den første kildeoppgaven, og de to neste til den kreative oppgaven. Selv om det finnes flere andre kompetansemål som er relevante til dette opplegget,

⁸³ Utdanningsdirektoratet. «Kompetansemål etter vg3 – Læreplan i historie - fellesfag i studieforberedende utdanningsprogram (HIS01-03)». URL: <https://www.udir.no/lk20/his01-03/kompetansemaal-og-vurdering/kv85>

har jeg valgt ut disse fire som de mest direkte treffende, og også hva jeg ønsker skal presenteres som mål for opplegget til elevene.

Utdanningsdirektoratet ønsker at elevene skal forstå at ulike ståsteder påvirker hvordan fortiden oppfattes, og reflektere over hvordan kunnskap om fortiden blir til. I kjerneelementene heter det at elevene skal uttrykke sin nysgjerrighet og være kunnskapssøkende ved selv å gjennomføre undersøkelser og forme fortellinger. De påpeker også viktigheten av at elevene skal kunne innhente, tolke og bruke kilder i egne fremstillinger, og utvise kildekritisk bevissthet ved å avgjøre det historiske materialet kan brukes til.⁸⁴ Gjennom arbeidet med primærkildene i den første delen av opplegget, skal elevene nettopp kunne få utprøve seg i disse evnene, og selv være med på å avgjøre hva de forskjellige kildene kan fortelle oss om, og nesten like viktig hva de kanskje ikke sier. I oppgaven om å skrive sin egen tekst ved å oppta en fiktiv rolle i en ellers realistisk historisk situasjon, vil elevene utvikle historisk empati gjennom å sette seg inn i andre menneskers sko. Denne øvelsen krever stor grad av selvstendighet hos elevene, og ikke minst kunnskap om den historiske perioden, og derfor er det viktig at lærer gir elevene gode rammer ved å presentere ferdige scenarier som elevene velger mellom.

VEILEDNINGSDOKUMENT

Til Lærer

Læreplanmål:

- Sammenligne ulike framstillinger av en hendelse og reflektere over at historiske framstillinger preges av opphavspersonens ståsted og kontekst.
- Utforske menneskers handlingsrom og valgmuligheter i konfliktsituasjoner og vurdere konsekvenser av valgene de har tatt.

Læringsmål: hva skal elevene sitte igjen med etter økta?

- Kildebevissthet: Eleven skal kunne reflektere over kilders troverdighet og nytte, samt finne svar gjennom å bruke, tolke og sammenligne innhold fra ulike kilder.

⁸⁴ Utdanningsdirektoratet. «Kjerneelementer - Læreplan i historie - fellesfag i studieforberedende utdanningsprogram (HIS01-03)». URL: <https://www.udir.no/lk20/his01-03/om-faget/kjerneelementer>

- Historisk empati: Eleven skal sette seg inn i datidens holdninger og verdier for å forstå historiske menneskers valg, og sette seg i deres sko.

Hvordan gir kildene innblikk i vilkårene til norske arbeidere under okkupasjonen?

Kildene beskriver arbeidsforhold til de ansatte på Kjeller flyplass under okkupasjonen. Den ene gruppen får et utvalg notater og kommentarer fra norske ansatte og barn av ansatte på Kjeller, henholdsvis Lill Nyheim – barn av en løytnant, Alf Hagen – ingeniør og sist Karl Johan Andersen – lagerarbeider på flyfabrikken. Disse er samlet lenge etter krigen. Den andre gruppen får kilder fra inspektøren i den tyske byggeledelsen, som klager over holdningene til de norske ansatte, og truer med hva som kan skje dersom holdningene ikke ble rettet opp i. Kildene kan derfor settes opp mot hverandre som syn fra begge parter, og gir øving i kildebruk ved at de ene er førstehåndsberetninger fra etterkrigstiden, og de andre levninger fra okkupasjonstiden.

Hva bør elevene bli informert om før elevene skal arbeide med kildene?

Elevene bør ha grunnleggende kunnskap om vilkårene under okkupasjonen, og kan få vite om at kildene dreier seg om arbeidsforholdene på Kjeller flyplass. De trenger derimot ikke nødvendigvis å bli informert hvem som har skrevet hvilken kilde med det første, ettersom dette er gjerne noe de skal kunne avdekke eller spørre seg selv om.

Når kan du bruke kildene?

Under arbeid med andre verdenskrig, eller temaarbeid med kildekritikk.

DEL 2: Hvordan utvikler øvelsen historiebevissthet og kompetanse?

Elevene vil gjennom å måtte sette seg inn i et historisk scenario bli testet i selvstendig arbeid, historisk forståelse og historisk empati. En fortelling som baserer seg på historiske fakta, men som i utgangspunktet ikke er sann setter høye krav til elevenes kunnskaper om perioden og evne til å leve seg inn i et virkelighetsnært historisk scenario. To av scenarioene er også på mikro-historisk nivå, og bidrar derfor til å bryte ned fremmedheten ved å relatere seg til historiske personer.

Hva bør elevene informeres om før øvelsen?

Elevene bør ha kjennskap til forholdene under okkupasjonen i Norge. Videre bør elevene bli instruert muntlig i øvelsen slik som står skrevet på elevveiledningen. Informer om at historisk troverdighet vil bli vektlagt, spesielt dersom øvelsen vil bli brukt som vurderingsgrunnlag i emnet.

Til Eleven

Læreplanmål:

- Sammenligne ulike framstillinger av en hendelse og reflektere over at historiske framstillinger preges av opphavspersonens ståsted og kontekst.
- Utforske menneskers handlingsrom og valgmuligheter i konfliktsituasjoner og vurdere konsekvenser av valgene de har tatt.

Læringsmål: hva skal du lære i denne økta?

- Kildebevissthet: du skal lære å reflektere over kilders troverdighet og nytte, samt finne svar gjennom å bruke, tolke og sammenligne innhold fra to ulike kilder.
- Historisk empati: du skal lære å sette seg inn i historiske personers situasjon for å forstå deres valg og tanker.

Kildeoppgave:

Din gruppe vil bli tildelt bokstav A eller B. Bokstavene vil få tildelt en kilde som beskriver samme situasjon, men de er to ulike kilder. Les kildene individuelt, deretter diskuter og svar på spørsmålene sammen med din gruppe.

KILDER GRUPPE A:

1. «Den 10. april fikk familien beskjed om å flytte fra huset i Kjellerbyen. Foreldrene mine nektet, og de ble boende der helt til det amerikanske bombeangrepet i 1943. Ellers var det tyskere overalt, og ofte hadde de øvelser rundt husene i Kjellerbyen. Allerede 19. april 1940 begynte det å komme jenter fra Oslo for å selge sine tjenester til tyskerne. De kom med tog til Lillestrøm og gikk derifra til Kjeller. Mange skaffet seg også hus langs Fetveien og bodde der. Etter en tid sperret tyskerne av Storgata for å hindre denne trafikken på grunn av veneriske sykdommer som de førte med seg.»
2. «9. April 1940 ble slutten på den norske aktivitet på Kjeller. I tiden utover sommeren bygget tyskerne opp en bedrift under ledelse av personell fra Junker (tysk flyfabrikk). Jeg ble satt som leder av flymonteringen. Avdelingen var bygget opp med personellofte med lite eller ingen erfaring med fly. At det ikke gikk noe større galt – det var jo på en måte bra – men for oss som hadde ansvaret for

fremdrift var det ofte meget nifst. Det forekom uttrykk som: «Ob das Flugzeug bis Montag nicht fertig ist, dann sollen Sie was erfahren» (Om flyet ikke er ferdig til mandag, da skal du få erfare hva som skjer). Flyet ble ikke ferdig, men det skrev seg fra mangel på deler. Det var en fæl tid og bombingene kom som en lettelse, selv om det i første omgang ble til at bedriften ble flyttet til Oslo. Bedriften hadde der en døende tilværelse.»

3. «Det var streng disiplin for oss ansatte. Høsten 1942 fikk jeg varselsbrev fra ledelsen om at jeg i løpet av året hadde vært borte to dager uten gyldig grunn. Jeg ble truet med å bli rapportert til tyskerne og beordret til et annet sted.»⁸⁵

KILDER GRUPPE B:

1. «Til samtlige norske ansatte. Den siste tiden har det vært flere forekomster av arbeidere som konsekvent drar før arbeidstiden er over, eller starter etter arbeidstiden har begynt. Slik oppførsel er uakseptabel og må av pliktismessige årsaker anses av Byggeledelsen som sabotasje. For å sikre et godt samarbeid mellom de norske ansatte og det overordnede tyske kontoret, rettes det igjen oppmerksomhet mot det viktige behovet av å opprettholde arbeidstiden. Skulle den faste arbeidstiden allikevel ikke overholdes, kan bygglederen se seg tvunget til å benytte seg av overtidsarbeid. Kjeller, den 20.9.1941»
2. «Norske Firma W. Jørgensen v/ Baustelle Kjeller. Byggeledelsen har i den siste tid, etter besøk ved ansvarlig byggleder, fastbestemt, at deres firmas underlagte arbeidere ikke overholder de fastsatte arbeidstider. Ferdigstillingsterminen befalt av kvartermesteren skal ubetinget opprettholdes, og firmaet er derved ansvarlig for strengt å forholde seg til arbeidstiden. Samtidig, er norske arbeidere ofte funnet liggende rundt i gresset. Vi påpeker også en siste gang at det er forbudt å krysse rullebanen. Brudd på dette vil bli straffet på strengeste måte. Kjeller, den 29.6.1943»⁸⁶

Generelle spørsmål til begge kildene:

1. Hva slags kilde er dette?

⁸⁵ Modalsli, *Fra flyvningens vugge til teknologisk senter* (Kjeller: FLO, 2012), ss. 91-93.

⁸⁶ RAFA-2188 – Tyske arkiver, Organisation Todt, Einsatzgruppe Wiking: Bauleitung Kjeller/ Norwegische Arbeitnehmer/Personalanliggender ved Kjeller flyplass, 1940 – 1943.

2. Hvem tror dere kan ha skrevet disse?
3. Er kilden troverdig? Hvorfor, hvorfor ikke?
4. Hvordan gir kildene innblikk i forholdene på Kjeller under krigen?

Spørsmål til gruppe A: Hva tror dere konsekvensene av å ikke innfri tyskernes ønsker kunne være?

Spørsmål til gruppe B: Hva sier kildene om de norske arbeiderne? Hvorfor tror dere de ble ansett slik?

DEL 2:

Nedenfor står beskrevet tre ulike scenarier fra okkupasjonen i Norge. Les dem og velg deg ut ETT av dem. Hva ville du gjort i deres situasjon? Hva blir konsekvensene av valgene du tar? Skriv ferdig fortellingen på minst en halv side. Historisk troverdighet vil bli vektlagt.

1. **Sekretær.** Anna er 26 år og er god til å skrive på skrivemaskin og snakker litt tysk. Hun har et barn på fire år, men mannen hennes døde i en ulykke for et år siden. På grunn av hennes egenskaper vil en tysk offiser ansette henne på sitt kontor som driver tvangsstyring av folks jobber, og kan derfra tvinge nordmenn i arbeid for tyskerne. Offiseren er beryktet for å være streng, og Anna frykter han kan tvinge henne til ting hun ikke ønsker. Jobben er godt betalt, og pengene hun får som ansatt vil kunne gjøre at hun kan forsørge seg og barnet gjennom en vanskelig tid. Naboen hennes som har mistet sin jobb, er redd for at tyskerne skal tvinge ham i arbeid med å legge togskiner i Nord-Norge. Han håper Anna kan ta jobben og kan finne en annen jobb for ham i jordbruket gjennom makten i sin stilling. Hva bør Anna gjøre? Hvilke konsekvenser kan hennes valg få?
2. **Tysk soldat.** Hans er en tysk soldat utplassert i Norge for Wehrmacht. Han gir ofte sukkertøy og sparker litt ball med en lokal norsk gutt, Jonas, som han er blitt kjent med. Hans er hyggelig og snill, og Jonas forteller at han trodde alle tyske soldater var slemme, før han møtte ham. Moren til Jonas ønsker ikke at han skal snakke med Hans eller de andre soldatene. En dag får Hans en streng beskjed av en medsoldat om ikke å tilknytte seg de lokale, og at det er mistanker om motstandsmenn i boligområdet hvor Jonas bor – hans far er mistenkt for å hjelpe motstandsfolk å rømme til Sverige. Grytidlig om morgenen skal soldatene ha en ransakelse der, og Hans vet at uten faren klarer ikke familien til Jonas seg. Hva bør Hans gjøre? Hvilke konsekvenser kan hans valg få?

3. **Direktør på Kjeller Flyfabrikk.** Major Erling er direktør på Kjeller Flyfabrikk. Da tyskerne tok fabrikk som krigsbytte, forhandlet det seg frem en avtale hvor Erling kunne forbli direktør fordi de norske arbeiderne heller ville høre på ham. Jobben er godt betalt, og Erling er glad i sine ansatte. Hans ansatte er derimot misfornøyde med tyskernes strenge kontroll, og tyskerne har mistanker om sabotasjeforsøk og motstandsmenn blant de nordmennene. De forlanger at Erling, som direktør, melder seg inn i NS som forbilde for andre nordmenn. Han må også holde en tale om hvordan den tyske ledelsen er fremtiden til bedriften, og er her for Norge og bedriftens beste, og siden be sine ansatte skrive under på et skjema hvor de erklærer sin lojalitet til tyskerne. Erlings ansatte rister på hodet og vil anse det som det kraftigste svik dersom han lar tyskerne overta fabrikk og levebrødet deres helt. Hva bør Erling gjøre? Hvilke konsekvenser kan hans valg få?

Litteraturliste

Primærkilder fra arkiv:

Riksarkivet, RAFA-2188 – Tyske arkiver, Organisation Todt, Einsatzgruppe Wiking: Bauleitung Kjeller, Bauaufgabebücher/Regnskapsbøker og saksarkiv, lønnings- og vilkårsdokumenter, 1940-1943.

Riksarkivet, RAFA-2188 – Tyske arkiver, Organisation Todt, Einsatzgruppe Wiking: Bauleitung Kjeller/ Norwegische Arbeitsnehmer/Personalanliggender ved Kjeller flyplass, 1940 – 1943.

Riksarkivet, RAFA-2188 – Tyske arkiver, Organisation Todt, Einsatzgruppe Wiking: Bauleitung Kjeller, Byggeprosjekter i Oslo og Omegn, 1940 – 1944.

Sekundærlitteratur:

Cadamarteri, Julian P. og Thuestad, Alma E. «Okkupasjonens kulturminner.» *Heimen* (Oslo, Norway) 57, no. 2 (2020): 101-18.

Espeli, Harald. "Economic Consequences Of The German Occupation Of Norway, 1940-1945." *Scandinavian Journal of History: Wars, States and Economic Change in the Scandinavian Countries, 1600-2000* 38, no. 4 (2013): 502-24.

Fritsche, Maria. "Spaces of Encounter: Relations between the Occupier and the Occupied in Norway during the Second World War." *Social History (London)* 45, no. 3 (2020): 360-83.

Frøland, Hans Otto. «Organisation Todt som byggherre i Norge.» *Historisk Tidsskrift*, no. 3 (2018): 167-88.

Gogl, Simon. «Profittsøken uten kontroll?» *Historisk Tidsskrift*, no. 3 (2018): 224-39.

Grimnes, Ole Kristian. «Hvordan har historieskrivningen om okkupasjonsårene skiftet over tid?» *Nytt Norsk Tidsskrift*, no. 3 (2020): 274-87.

Gundersen, Elin. «Russenschwein!». *Okkupasjonshistorie fra Solør med fokus på russiske tvangsarbeidere årene 1943-1945 ved Haslemoen leir – møte mellom lokalbefolkning, krigsfanger og herrefolket*, 2017.

Hals, Harlad. *Lillestrøms historie, vol. 2*. Skedsmo: kommunen, 1978

Hatlehol, Gunnar D. «Einsatzgruppe Wiking og Kampen om arbeidskraften 1942-1945.» *Historisk Tidsskrift* 97, no. 3 (2018): 240-55.

Hatlehol, Gunnar D. «Tvangsstyringen av arbeidslivet under hakekorset 1940-1945.» *Arbeiderhistorie* 22, no. 1 (2018): 49-71.

Holmås, Linda. «Innledning til katalog for arkivet etter Organisation Todt Einsatzgruppe Wiking 1940 (-42) – 1945». Riksarkivet, 2012

Jasinski, Marek E. "Reinforced Concrete, Steel and Slaves: Archaeological Studies of Prisoners of World War II in Norway—The Case of Romsdal Peninsula." I *Prisoners of War*, 145-65. 2013 ed. Vol. 1. Contributions To Global Historical Archaeology. New York, NY: Springer New York, 2013.

Kjeller Flyplass. *Kjeller Flygeplass 1912-1952 : En kort beretning om vår flygings første tid*. Kjeller: Kjeller Flygeplass, 1952.

Løvlie, Arne. *Norske våpen i tyske hender: De militære bedrifter under okkupasjonen 1940-1945*. Oslo: Forsvarsmuseet, 2004

Modalsli, Sigbjørn. *Fra flyvningens vugge til teknologisk senter: Kjeller flyplass gjennom 100 år*. Kjeller: Forsvarets Logistikkorganisasjon, 2012.

Norge Luftforsvarets Forsyningskommando. *Kjeller Flyplass 1912-1987*. Kjeller: Forsyningskommandoen, 1987.

Olsen, Kåre. «Organisation Todt: Kjempearkiv tilgjengelig for bruk.» *Arkivmagasinet*, no. 1 (2012): 35-38. URL: https://www.arkivverket.no/sok/_attachment/inline/b8fb264d-e0c1-49e5-906a-a6eb9713f9c3:3a90d9533390e2ea0ee7d38b5a085f80da904e3d/Arkivmagasinet_1_2012.pdf

Riksantikvaren, «Verne vurdering av Kjeller flyplass á 19. september 2017», Oslo: Riksantikvaren 2017. URL:

http://www.aeronorge.no/res/2017/Riksantikvaren/0_1711383.pdf

Slottemo, Hilde Gunn. *Skedsmo: En historie om samhold og splittelse*. Skedsmo kommune: Scandinavian Academic Press, c/o Spartacus Forlag, 2012.

Sæveraas, Torgeir E. «OT, Wehrmacht og byggingen av Festung Norwegen.» *Historisk Tidsskrift*, no. 3 (2018): 189-205.

Epilog:

Larsen, Dag Eivind Undheim, og Nilsen, Torbjørn Tumyr. «Læreplan uten holocaust – historie på skraphaugen.» *Klassekampen*. 28.11.2018 URL:

<https://klassekampen.no/utgave/2018-11-28/laereplan-uten-holocaust>

Modalsli, Sigbjørn. *Fra flyvningens vugge til teknologisk senter: Kjeller flyplass gjennom 100 år*. Kjeller: Forsvarets Logistikkorganisasjon, 2012.

Utdanningsdirektoratet. «Kompetansemål etter vg3 – Læreplan i historie - fellesfag i studieforbereende utdanningsprogram (HIS01-03)». URL:

<https://www.udir.no/lk20/his01-03/kompetansemaal-og-vurdering/kv85>

Utdanningsdirektoratet. «Kjerneelementer - Læreplan i historie - fellesfag i studieforbereende utdanningsprogram (HIS01-03)». URL:

<https://www.udir.no/lk20/his01-03/om-faget/kjerneelementer>

Utdanningsnytt.no, «Holocaust og andre verdenskrig ikke med i skissene til ny læreplan.»

Utdanningsnytt. 28.11.2018 URL: <https://www.utdanningsnytt.no/laereplaner/holocaust-og-andre-verdenskrig-ikke-med-i-skissene-til-ny-laereplan/139623>

VG, Leder. «At dere tør!». *Verdens Gang*. 30.11.2018 URL:

<https://www.vg.no/nyheter/meninger/i/rL7Rxe/at-dere-toer>