
CARL FREDRIKSENS TRANSPORT

– krigens største redningsbragd.

Av Mats Tangestuen,
historiker ved Jødisk Museum i Oslo.

Utgitt av URO/KORO 27. oktober 2012 i forbindelse med markering av
Carl Fredriksens Transport og ferdigstilling av første byggetrinn av parken
DETTE ER ET FINT STED - et kunstverk av Victor Lind.

Historien om den illegale flyktingeksportgruppen Carl Fredriksens Transport, dens korte virketid men likevel enestående resultater, er bemerkelsesverdig lite kjent. På tross av at den reddet flere hundre jøder og andre over til Sverige i ukene etter arrestasjonene høsten 1942, er det overgriperne som tydeligst trer frem i historien om det norske Holocaust. Gruppens bedrifter kan ikke direkte sies å ha vært fortiet. Den ble omtalt i avisene rett etter krigen. Statsstipendiat Ragnar Ulstein var den første til å trekke frem gruppen i sitt trebindsverk om svensktrafikken på begynnelsen av 1970-tallet, og lektor Oskar Mendelsohn omtalte den i sitt andre bind om jødernes historie i Norge fra midten av 1980-tallet.

VERST TENKELIG TIDSPUNKT

Arrestasjonen av de jødiske mennene 26. oktober 1942 kom overraskende. Få varsler hadde kommet på forhånd. Da kvinner, barn og eldre skulle arresteres nøyaktig en måned senere, var varslene sterkere. Mange var engasjert i varsling natten til 26. november, og følgelig fikk flere en sjanse til å komme seg unna i timene før Statspolitiet banket på dørene.

Rundt om i Oslo lå mange hundre jøder i dekning, i private hjem, innskrevet på ulike sykehus og andre steder. Situasjonen var desperat, og arrestasjonene kunne ikke ha kommet på et verre tidspunkt. Jødene var nemlig ikke de eneste som lå i dekning i hovedstaden senhøsten 1942. Flere motstandsgrupper hadde opplevd opprullinger, og mange motstandsfolk ventet også på mulig transport over grensen. Kapasiteten til de ulike gruppene som skulle besørge flyktingene over grensen, var liten. Milorg klarte for eksempel bare å sende rundt 10 flyktinger over grensen

i uken. Andre apparater tilhørende Sivorg (den sivile delen av motstandsbevegelsen), Komorg (de kommunistiske gruppene) og fluktapparatet til etterretningsorganisasjonen XU hadde også svært lav kapasitet, og samlet kunne disse i høyden frakte rundt femti personer over grensen ukentlig. Mer hadde det heller ikke vært behov for før høsten 1942.

I tillegg var de eksisterende eksportgruppene organisert for å redde personer i egen organisasjon for at de ikke, under tortur, skulle forårsake større opprullinger. Rutene var ofte lange og strabasiøse, uegnet for barn, syke og eldre. Opprullinger førte også til at flere av rutene ble stengt for en lengre periode. Det var imidlertid et godt samarbeid mellom organisasjonenes eksportsjefer høsten 1942. De møttes ofte og sendte folk på hverandres ruter etter hvor kapasiteten var størst. Kapasiteten var uansett for lav til å takle presset senhøstes 1942. Redningen ble opprettelsen av nye eksportgrupper med nye ruter og til dels helt uerfarne folk. Den viktigste av disse nye gruppene var «Carl Fredriksens Transport».



Politimannen Alf Tollef Pettersen hadde allerede et halvt år tidligere funnet en rute hvor man med lastebil kunne komme tett opp mot grensen. Han ble lederen for transportene, og satt bevæpnet i passasjeret på første lastebil i hver tur.

De første kontaktene

Politimannen Alf Tollef Pettersen fra Mysen var 30 år i 1942. Han hadde blitt oppsagt fra politiet høsten 1942 da han ikke ville innordne seg «den nye tid». Han fikk blant annet problemer da han nektet å gjøre nazihilsen til tyske offiserer, slik det nye politireglementet tilsa. Han var godt kjent i grenseområdet, og hadde på egenhånd ført enkeltpersoner fram til grensen flere ganger. Etter avskjedigelsen holdt han seg i dekning i en kort periode, før han ble ansatt som inspektør ved transportformidlingens avdeling 1 i Maridalsveien 10. I transportformidlingen jobbet han under Reidar Larsen, som var 44 år og fra Slemdal. Larsen var inspektør, og hadde kontrollen over ca 180 lastebiler og god oversikt over sjåførene. Larsen og Pettersen samarbeidet om tyveri av store mengder poteter fra tyske lagre, som ble kjørt ut til Oslos trengende i en periode da matmangelen begynte å melde seg. Larsen forstod at Pettersen hjalp flyktninger, og han var fleksibel med å gi Pettersen fri fra arbeidet når han måtte føre flyktninger til grensen. En av hovedmennene bak potetaksjonen var oberst, senere general, Ole Berg. Han var kommunikasjonssjef, men også tilbaketrasket leder i Milorg, og en av pionerene innen det organiserte militære motstandsarbeidet.

Via en bekjent, radiohandler Arnold Pedersen i Trondheimsveien 27, ble Pettersen kontaktet av den 36 år gamle gartneren Rolf Alexander Syversen i slutten av oktober 1942. Syversen drev et gartneri i Sukkertoppveien på Økern. Etter arrestasjonen av de jødiske mennene 26. oktober hadde de fire jødiske brødrene London kontaktet gartneren, som så hadde skjult dem i gartneriet sitt. Pettersen sa ja til å føre brødrene over grensen. Reidar Larsen fikk ordnet med lastebil og kjøretillatelse, men det viste seg senere at kjøretillatelsen var for feil område. Med brødrene skjult på lastepanet bak flere knottsekker og under en presenning, måtte derfor Pettersen kjøre de fire brødrene til Enebakk og føre dem i båt over Øyeren til Sandstangen. Der fikk han tak i drosjesjåfør Harald Teigen, som var med i Milorg. Sammen med Teigen gikk turen



Rolf Alexander Syversen i sitt gartneri i Sukkertoppveien. Syversen ble værende i Norge etter at de fleste andre etter hvert hadde kommet seg over grensen til Sverige. Han opprettholdt kontakten med resten av gruppen helt til han ble arrestert i en kontroll på Stortorget sommeren 1943. 30. oktober 1944 ble han skutt i Trandumskogen.

videre via Skjønhaug og frem til Kroksund, hvor Pettersen fulgte brødrene helt frem til Grensen. Der lovte han å hjelpe resten av familien hvis det skulle bli nødvendig. Kontakten mellom Pettersen og Syversen var dermed opprettet, og det varte ikke lenge før samarbeidet ble mer permanent.



Etter at han selv måtte flykte, ble Reidar Larsen ansatt ved den Norske Legasjon i Stockholm. Han fungerte som vaktmester og var sjåfør for oberst Ole Berg. Det utviklet seg et nært vennskap mellom Larsen og Berg. Ole Berg var en hyppig gjest i Larsens hjem både under og etter krigen.

En hemmelig rute mot svenskegrensen

Natt til 26. november kom Rolf Syversen på ny til Pettersen. Han hadde fått varsel fra advokat Paul Koren om at jødiske kvinner og barn skulle arresteres. Sammen med mange andre, deriblant en hel del politimenn, dro han desperat rundt i byen for å varsle jødiske familier. På kort tid fikk han mange jøder i dekning, i private hjem, på sitt eget gartneri og på Stubberuds fødselsklinikk i Egedes gate 1 i Gamlebyen. På fødselsklinikken hadde ekteparet Stubberud og datteren Jane Hauge lenge skjult ettersøkte personer. Mange av de som ble varslet måtte likevel finne seg dekningssted selv.

Alf Tollef Pettersens eget kart



Dagen etter arrestasjonene brakte Pettersen resten av London-familien over grensen til Sverige. Larsen skaffet lastebil og falske papirer for turen. Av ulike årsaker valgte Pettersen til slutt å kjøre flyktningene nært opptil grensen på en rute han hadde lagt opp en god stund tidligere. Han ba gruskjører Rud, som fulgte med på turen, om ikke å fortelle at han hadde en slik rute, men Rud fortalte det likevel videre til Reidar Larsen.

Umulig valg

Larsen dro rett til Milorg-lederen Ole Berg og fortalte om Pettersens rute og om hans lokalkunnskaper og gode kontakter inn mot grensen. 28. november kom Reidar Larsen hjem til Pettersens leilighet i Trondheimsveien 17, med ordre fra Ole Berg om å starte for fullt med kjøring av flyktninger. For Alf Pettersen var dette

et vanskelig valg. Hans kone Gerd var gravid med termin i mars, og det veide svært tungt. Larsen presset på, og fortalte blant annet om alle de jødiske kvinnene og barna som lå i dekning, men Pettersen overlot avgjørelsen til sin kone.

Jeg intervjuet Gerd sommeren 2007, og hun fortalte at det var et umulig valg hun fikk. Hun hadde tidligere ligget våken flere netter, mens ektemannen loset mot grensen. Ved en anledning fikk hun melding om at han var tatt, noe som heldigvis ikke stemte. Han hadde lovet henne at han skulle utsette turen fram til barnet var født, og hun hadde sett frem til en roligere periode siste delen av svangerskapet. På den annen side visste hun at hun ikke kunne leve med å ha hindret at så mange mennesker ble hjulpet. Avgjørelsen hvilte plutselig på henne, og hun svarte ja.

Da Gerd Pettersen gikk med på at Alf skulle kjøre flyktninger og lede transportene, stilte Alf en rekke krav som kom til å forme den lille organisasjonen. Han ville selv bestemme hvem som skulle være med. Ingen skulle operere med dekknavn. De skulle være bevæpnet, men de skulle ikke være en del av Milorg. Han ville ha med Rolf Alexander



Gerd Julie Bergljot Pettersen, født i Stjørdal i Nord-Trøndelag, oppvokst på Mysen og 27 år høsten 1942. Hun jobbet ved telegrafens og hadde i lengre tid drevet med distribusjon av illegale aviser. Under transportene fikk hun en viktig rolle i betjeningen av varslingsystemet.

Syversen og benytte gartneriet hans. Rolfs kone Klara var også gravid og hadde termin omtrent samtidig som Gerd. Likevel var Syversen mer enn villig til å være med, og han trakk også sin egen far inn i arbeidet. Syversen fikk ansvaret for organiseringen på oppsamlingsplassen. Reidar Larsens kjennskap til sjåfører og tilgang på lastebiler var unnværlig; han fikk ansvaret for å skaffe biler. Han hadde også bakgrunn som hjelpepolitimann tidlig i krigen, og kjente flere i politiet. Pettersen ville helst ha med politifolk. Kontaktene til tidligere kolleger som fortsatt var i tjeneste, var av stor betydning for sikringen av hele redningsoperasjonen. En av politimennene som ble viktig var Ragnar Nyhus. Han skaffet knott til generatorene, men han klarte også å skaffe bensin som kunne benyttes når lastebilene trengte å sette opp farten. Han deltok også i oppsamlingen fra dekkstedene. Studenten og hjelpepolitimannen Jon Høgvoll deltok også fra starten. Han bidro under oppsamlingen, og fulgte med Pettersen på flere av turene mot grensa. Politimannen Morten Slettevold skaffet våpen og ammunisjon, og våpenhandler Willy Røgeberg stod for vedlikeholdet og forsikret at våpnene var brukbare.

Massetransporter

Kort tid etter kjørte to lastebiler mot grensen, med til sammen 40 flyktninger på den korteste ruten som Pettersen hadde lagt opp. Ruten gikk langs Trondheimsveien til Gjelleråsen, riksvei 22 mot Lillestrøm, over Fetsund bru, gjennom Hemnes og inn mot Rømskog, ned til Skulerud stasjon, videre til Kroksund, nordøstover, og så inn på en skogsvei over Orderudseter og inn til grensa. Lastebilene kjørte på gassgeneratorene - noe som begrenset hastigheten til rundt 50 km/t, og de kjørte på slitte sommerdekk.

Alf Pettersen var nøye med beregningene av tid og avstand. Som regel brukte de tre til fire timer på den 94 kilometer lange strekningen. For å sikre at lastebilene med flyktninger kom igjennom kontroller langs ruten, bygget han

også opp et effektivt system av varslere. Det var derfor viktig at transporten startet presis klokken 21.00 fra Oslo. På den siste delen av ruten var det mange alternative småveier som kunne benyttes. Kvister og stein i veien var signaler lagt ut av lokale hjelpere og anviste kveldens sikreste rute. Overrettssakfører Helge Skulerud fra Mysen hadde hovedansvaret for den lokale meldingstjenesten, men de fleste av hjelperne inn mot grensen vil nok forbli anonyme.

Flyktningene ble samlet på Rolf Syversens gartneri i Sukkertoppveien på Økern. Jeg har etter hvert intervjuet en god del jødiske flyktninger som i dag ikke har noen anelse om hvem som reddet dem. Det er et tegn på at i alle fall noen sikkerhetsrutiner ble ivarettatt. Det at de husker å ha blitt kjørt mot grensen i en lastebil, er en indikasjon på at de ble reddet av Carl Fredriksens transport, men det var flere som kjørte flyktninger i denne perioden, blant annet kommunistene. Mange husker imidlertid også at de ble samlet på et gartneri en stund før transporten startet.

I kongens navn

den nystartede organisasjonens sentral ble ekteparet Pettersens leilighet i Trondheimsveien 17. Her møttes flere av medlemmene hver dag for å gå igjennom listene over de som måtte hentes samme kveld. Representanter fra gruppene som organiserte dekksteder, som blant andre studentene Johan Greve Brun og Sverre Berg, informerte om hvilke steder som var mest presset og hvem som skulle prioriteres. Andre representanter for dekningsfolkene var Effi Øverland, Doste og Tusse Ottosen og Astrid Sanne. Det er usikkert om noen av disse deltok på møtene i Pettersens leilighet. Gerd Pettersen ble organisasjonens sekretær. Hun hadde klistehjerne og holdt kontrollen på listene, samt passet telefonen hvor beskjeder fra varslerne langs ruten ble ringt inn. Hun fylte også ut og stemplet de falske transportpapirene som lastebilene ble forsynt med. Papirene hadde Reidar Larsen skaffet i egenskap av inspektør i

transportformidlingen. Gerd ble sittende på mye farlig informasjon, og det var kanskje derfor Alf ga henne en liten revolver som hun gikk med inne i muffen sin når hun skulle ut.

Gjennom de falske papirene fikk organisasjonen også sitt navn. Gerd skrev at lastebilene kjørte for Carl Fredriksens Transport. Dette var et fiktivt navn som Reidar Larsen hadde funnet opp, og henseilet på Kong Haakon den 7. Hans navn var opprinnelig Prins Carl, sønn av Kong Fredrik VIII. Derfor kunne Reidar Larsen si: "Vi kjører for kongen"!

Mange involverte

Reidar Larsen og Rolf Syversen brakte flyktninger fra skjulestedene og opp til samlingsstedet. De benyttet da ofte Larsens private bil "Lissie". Flere andre ble også trukket inn i dette arbeidet, blant andre Greve Brun, som brukte en ambulanse tilhørende Ullevål. Til transportene mellom skjulested og avreisested for transportene ble det også benyttet drosjer. Drosjeeierne Willert og Tangen ble involvert i dette. For utferdigelse av falske grenseboerbevis fikk gruppen god nytte av



Legen Rolv Daniel Engebretsen hadde en viktig oppgave på oppsamlingsstedene for transporten. Han så til syke og blandet riktig mengde sovemedisin i melk, slik at småbarna skulle være rolige. I januar 1944 ble Engebretsen arrestert. Han ble løslatt i desember samme år, men tok sitt liv 2. januar 1945, da han forstod at han ville bli arrestert på nytt

Henry Hem ved passkontoret. Legen Rolv Daniel Engebretsen ble også raskt tilknyttet gruppen. Han bistod når syke skulle hjelpes opp på lastebilene, og ikke minst hadde han ansvaret for å blande sovemedisin i melken til små barn for at disse ikke skulle avsløre lastebilenes virkelige last under transporten. Reidar Larsen ledet en operasjon hvor 28 jødiske pasienter ble hentet ut fra sykehusene. Da ble Engebretsen svært viktig. En av pasientene som ble fraktet videre av Pettersen skulle helst ikke ut av vaterposisjon.

I tillegg til Pettersens leilighet ble kontoret til tannlege John Lambrigt i Operapassasjen mye brukt, både som møteplass, dekningssted og våpenlager. Som nevnt ovenfor, knyttet organisasjonen også kontakten med andre nettverk som skjulte jøder og andre i denne tiden, blant andre den kjente "kvinnebanden". For å få så mange som mulig av de som lå i dekning raskt over grensen, måtte flere sikkerhetsregler brytes. Bruk av dekknavn, mellommenn og vannrette skott mellom de ulike gruppene ville ha tatt altfor lang tid, og de involverte kom derfor til å sitte på svært mye informasjon som ville være svært farlig ved en eventuell arrestasjon.

Finansieringsproblemer

Transportene skulle i utgangspunktet finansieres av frivillige bidrag fra flyktningene. Normalt ble hver person bedt om 150 kroner, men de som hadde mulighet ble oppfordret til å betale mer. De som ikke hadde klart å få med seg penger ble imidlertid forsynt med 100 til 150 kroner før de krysset grensen, slik at de ikke skulle komme helt tomhendte til Sverige. Leie av lastebiler og kjøp av drivstoff kostet likevel mye, og allerede i begynnelsen av desember stod arbeidet i fare for å stoppe opp grunnet manglende midler.



Sverre Lie var eksportsjef i Sivorg, den sivile delen av motstandsbevegelsen. Lie kom i kontakt med Carl Fredriksens Transport tidlig i desember 1942. Gruppen hadde da store problemer med å finansiere transportene. Lie skaffet midler og la gruppen inn under sitt nett. Han flyktet til Sverige i mars 1943, men opprettholdt kontakten med Rolf Syversen, som ble værende i Norge.

av arrestasjoner. Den nevnte gruppen med jødiske flyktninger ble hentet neste dag og kjørt over grensen.

Gjennomtrekk av sjåfører

Etter at den daglige gruppen på rundt 40 flyktninger hver kveld var blitt samlet i gartneriet, dukket Alf Pettersen opp i halv nitiden på kvelden, med to lastebiler og sjåfører. Avreisen var som regel klokken ni. De fleste av sjåførene ble rekruttert via Reidar Larsen, og nesten samtlige var tilknyttet transportformidlingen. Forholdsvise mange lastebilsjåfører ble etter hvert benyttet, da mange ikke klarte mer enn en til to turer mot grensen. To personer dannet etter hvert en slags ryggrad blant sjåførene, nemlig Paul Danielski (etter krigen Damsund) og Henry Andresen. Selv etter ekstra nerveslitende turer kunne disse to kjøre igjen etter kort tid, og ga således operasjonen en viss grad av forutsigbarhet. Einar Stensrud kjørte også flere ganger. Ragnvald Thoresen og Gunnar Felldal kjørte noen turer for Carl Fredriksens Transport, men i den samme perioden kjørte de mange turer for kommunistene. Larsen skaffet for øvrig også biler til kommunistenes transportere.

Alf Pettersen var med på hver eneste tur, og satt i første bil for å ha kontroll på de ulike tegnene langs veien som var lagt ut av folkene i det gode kontaktnettet hans. Ved minst en anledning måtte Pettersen også true en nervøs sjåfør med våpen for å få ham til å fortsette turen. Fra slutten av november 1942 til 14. januar 1943 førte Pettersen to lastebiler om dagen, fem dager i uken mot grensen. Julaften og 1. juledag kjørte de ikke. Bilene kjørte nærmere og nærmere grensen etter hvert som flyktningene hadde tråkket snøen så hardpakket at lastebilene ikke sank ned. Mot slutten stoppet bilene bare noen få hundre meter fra grensen. Blant flyktningene var det mange barn og eldre, og de slapp da å gå i timevis gjennom tett skog slik som mange andre måtte gjøre. En stor gruppe med arbeidere fra Askim gummivarefabrikk drev med tømmerhugst nært opptil krysningsstedet, og det ble en viktig kamouflasje både for hjulspor og de mange fotavtrykkene i snøen.

Sverre Lie var eksportsjef i Sivorg. Gjennom Greve Brun kom han i kontakt med Carl Fredriksens Transport tidlig i desember, da pengeproblemene hadde meldt seg. Han sjekket først ut at gruppen var seriøs, blant annet ved å sende noen av sine egne folk opp til gartneriet. Tannlege Lambrigt hadde dessuten vært Lies tannlege i en årrekke, og kom til å fungere som Lies kontakt til gruppen. Lie skaffet midler og la gruppen inn under sitt nett.

I begynnelsen av desember raknet det skikkelig for Milorg på Sørlandet. Carl Fredriksens Transport fikk nå stadig flere motstandsfolk med på lastebilene. Milorgpersonellet fikk forrang på transporten. Ved en anledning måtte gruppen sende livredde flyktninger tilbake til skjulestedet fordi en transport med Milorgfolk fra Sørlandet måtte over straks. Nå - 70-år - etterpå kan det virke veldig galt. Den gang var det nok først og fremst rasjonelle overlegninger som lå bak. En arrestert motstandsmann kunne under tortur utløse nye skred

Nytt oppsamlingssted

mot midten av desember fikk Rolf Syversen signal fra fru Akre Bjørnson, en nabo som også drev med motstandsarbeid, at naboene i Sukkertoppveien var blitt oppmerksomme på den store trafikken ved gartneriet kveldstid. Sverre Lie hjalp da gruppen med å flytte oppsamlingsstedet – først til Grorud, så til Grefsen jernbanestasjon og til slutt til Wollebekk gård, ikke langt fra Bjerkebanen. Eierne av gården, Carl Nielsen (senere Wollebækk), var selvsagt innforstått med aktiviteten, og ble involvert i alle gruppens aktiviteter. En gang en av lastebilene fra transportformidlingen streiket, tok Carl Nielsen, eller Onkel Carl som han ble kalt, sin egen lastebil og kjørte med til grensen. Alf Pettersens kontakt med de svenske tollkontrollørene Nils Sjøstedt og Vidar Hedd ble også viktig. De sørget for at flyktningene kom raskt i hus etter grensekryssingen. Enkelte ganger ble de også med over på norsk side for å hjelpe eldre, syke og barn på den siste strekningen.

Hardkjøret mot grensen gikk bra i lang tid. Lørdager og søndager samlet Pettersen inn etterretningsmateriale som han overleverte til svenske kontakter ved grensen. Det var for det meste tidligere kolleger i politiet som fikk oppgaven med å fremskaffe denne informasjonen. Alf fortsatte også å krysse grensen som kurér etter at han hadde flyktet til Sverige.

Tysk hjelp

Det var mange ”nære på” situasjoner under transportene. En gang rakk de akkurat å svinge av veien før en tysk kolonne passerte. De blendede frontlysene på de tyske militærkjøretøyene hindret kolonnen i å få øye på lastebilene. På en tur ut av Oslo førte Pettersen lastebilene kloss opp bak en tysk kolonne. I den tro at bilene tilhørte kolonnen, slapp de igjennom en kontroll uten at papirer ble sjekket. De klarte å holde seg som en del av kolonnen helt til Gjelleråsen, hvor de ble jaget vekk av en tysk motorsykelordonnans. Den kanskje farligste episoden fant sted en av de første dagene i desember. Utenfor den tyske Luftwaffe-

leiren ved Kjeller tok det fyr i en av knottsekkene som lå oppe på taket til en av lastebilene. Pettersen hoppet ut og fikk revet sekkene ned. Tyske soldater kom løpende til for å hjelpe, og en myndig stemme ba flyktningene om å holde seg i ro der de lå bak høye lemmer med presenning som tak. Pettersens tyskkunnskaper reddet nok situasjonen, og lastebilene kjørte videre mens soldatene fortsatte slukkingen av knottsekkene.

Angiveri

I begynnelsen av januar hadde imidlertid det tyske sikkerhetspolitiet kommet på sporet av organisasjonen. Det var etter all sannsynlighet det store gjennomtrekket av sjåfører som ble gruppens akilleshæl. To agenter fra Viktoria Terrasse kom seg på en av transportene. Dette ble oppdaget, og Pettersen fikk sine venner blant svenske grenseoppsynsmenn til å holde agentene i varetekt. På tross av dette valgte gruppen å kjøre noen turer til. Noen kvelder senere ble Rolf Syversen oppmerksom på at tre menn blandt flyktningene snakket om å hoppe av lasset før lastebilene krysset grensen. De ble ført over uten at de klarte å identifisere hvor ruta gikk. Pettersen bestemte at de nå måtte avslutte, men Reidar Larsen ville ha over en siste transport. Etter å ha kjørt den siste flyktningstransporten i en personbil, kom Pettersen stuptrøtt hjem på morgenviksten 14. januar. Han la seg til å sove i leiligheten i Trondheimsveien og falt i dyp søvn. Fem over halv ett var Gestapo på døren. De ringte på flere ganger, men Alf Pettersen var så trøtt at han ikke våknet av dørklokken. Til alt hell kom Rolf Syversen tilfeldig forbi og så hva som var i ferd med å skje. Gestapo dro avgårde etter forsterkninger, men satte ikke igjen noen vakt. Syversen fikk låst seg inn, vekk Pettersen og fikk han ut. En time senere kom Gestapo tilbake til en tom leilighet. Nå handlet Pettersen raskt. Han fikk varslet Gerd, som etter alt hell var i Askim den dagen. Så gikk han i dekning hjemme hos tannlege Lambrigt.

Via kontakter i politiet fikk Sverre Lie opplysninger om angiveri fra en annen kant.

En av sjåførene som hadde kjørt én tur hadde betrodd seg til en venn over noen øl på Löwenbräu i Klingenberggaten. Vennen hadde lastebil ,og sjåføren foreslo at han også burde ta kontakt med gruppen for å delta i kjøringen. Vennen, en småkriminell, fikk høre navnene på folk han kunne kontakte, men avsto. Noe senere ble han arrestert for et tyveri i Drammen. Han forhandlet da med politiet og fortalte at han kunne gi dem informasjon om en gruppe som fraktet jøder til Sverige. En av politimennene som deltok i avhøret, varslet straks Lie. Lie fikk to varsler omtrent samtidig om angiveriet. Han fikk brakt på det rene at det i første omgang kun var Alf Pettersen, Reidar Larsen og sjåføren Paul Danielski angiveren hadde gitt opplysninger om. Da Pettersen fikk informasjon om dette, plukket han opp Danielski og fikk han i dekning. Kvelden etter dro Gerd og Alf Pettersen, Reidar Larsen og Paul Danielski, sammen med en femte person, over grensen til Sverige i Larsens privatbil "Lissie". Det ble en dramatisk tur i sterkt snødrev der de måtte bløffe seg gjennom en norsk/ tysk kontroll. Til slutt kjørte de faktisk bilen over grensen og inn i Sverige. Der stoppet den da Larsen kjørte ned i en grøft.

Alf og Gerd Pettersen med sønnen Jon Ole på gården "Torgestorp" i Gråho, Sverige. Jon Elling ble født 15. mars 1943, to måneder etter at foreldrene flyktet.



Reorganisering

Etter at Pettersen, Larsen og Danielski hadde flyktet, holdt noen av de gjenværende medlemmene av Carl Fredriksens Transport et reorganiseringsmøte på tannlege Landbrigts kontor. Sverre Lie var også med på møtet, og det ble besluttet å fortsette, men at man ikke skulle bruke samme rute. Jon Høgvoll overtok jobben til Pettersen som rutesjef. Ruten gikk nå med lokaltog til Strømmen og videre med godstog til Kongsvinger, men kapasiteten var mindre, og omfanget ble nå et helt annet. Trykket på rutene hadde avtatt betraktelig, og de fleste jødene som hadde unngått arrestasjonene var nå trygt i Sverige. Andre som var tilnyttet den reorganiserte gruppen var Rolf Syversen, Peter Johan Myklebust, Lars Sandvik, Olav Brennhovd, Henry Hem og jernbaneeksperitør Arnt Halvorsen på Strømmen. Myklebust og hans kone hadde i lengre tid skjult jøder og andre i sitt hjem i Hasleveien 62.

Den reorganiserte gruppen fikk over Reidar Larsens kone og to barn i slutten av januar 1943, samt andre medlemmer av Carl Fredriksens Transport. Det var Syversen som da sørget for dekksted og informasjon til dem som måtte komme seg unna. Tidlig i februar samme år ble gruppen sprengt, etter at Kaare Otto Hagen hadde infiltrert gruppa. Hagen var en av de mest aktive Gestapoagenter i Norge (han var fengslet fram til 1957). Hagen kom seg med på en flyktningstransport under dekke av å være en flyger på flukt. Jon Høgvold og Olav Brennhovd ble arrestert. De ble dømt og sendt til Tyskland. Begge overlevde fangenskapet. Flyktningfølget ble også tatt, blant dem var de jødiske barna Vera og Tibor Tagelicht, som flyktet alene. Begge ble drept i gasskammer etter ankomst Auschwitz natt til 3. mars 1943. Ifølge Leo Eitinger ble tolv år gamle Tibor først selektert ut til arbeid, men da han så sin tre år yngre søster stå alene sammen med de andre kvinnene, barna og eldre mennene, gikk han bort til Vera, tok hånden hennes og fulgte med henne videre.



Klara og sønnen Øyvind feirer julaften 1944 uten pappa. Klara trodde Rolf fortsatt satt på Grini. Først etter krigen fikk hun kjennskap til sin manns skjebne. Rolf Alexander Syversen ble skutt på Trandum 30. oktober 1944.

Etter arrestasjonene på Strømmen tidlig i februar var Gestapo og Statspolitiet på jakt etter Myklebust, Sandvik, Hem og Syversen. Samlingsstedet i den omfangsrrike potetkjelleren på Wollebekk gård ble ikke avslørt, selv om både Høgvold og Brennhovd må ha kjent til stedet. Lars Sandvik ble tatt under flukt og senere skutt. Hem og Myklebust kom seg velberget til Sverige. I motsetning til de andre må Gestapo ha hatt få opplysninger om Syversen. De kjente åpenbart bare etternavnet hans og lite annet. Carl Nielsen og Rolf Syversen fortsatte å bruke potetkjelleren som utgangspunkt for illegalt arbeid.

SLUTTEN

3. mars 1943 fødte Rolf Syversens kone Klara sønnen Øyvind på Stubberuds fødselsklinikk, hvor mange hadde ligget i dekning før de hadde blitt fraktet til Gartneriet. Snaue to uker senere fikk Gerd sønnen Jon Elling i Sverige. Etter at Sverre Lie hadde flyktet til Sverige i slutten av mars, opprettholdt han kontakten med Syversen via kurerpost skrevet i koder. I et kodet brev til en annen kontakt i Oslo skrev han fra Sverige 13. april

1943: "Rolf Syversen som er nevnt i brevet til H.A.I kan hjelpe til med eksporten. Han kan også på annen måte være til nytte. Hen er helt gjennom pålitelig og uredt".

10. juli 1943, da sønnen Øyvind bare var fire måneder, ble Rolf Alexander Syversen arrestert i en kontroll på Stortorvet. Han ble overført tysk fengsel Møllergata 19 og siden Grini. Tidlig om morgenen 30. oktober 1944 ble han ført ut i Trandumskogen og skutt sammen med andre motstandere av okkupasjonsmakten. Hans kone Klara fikk ikke vite om ektemannens skjebne før etter at krigen var over. Hun giftet seg aldri på nytt. Klara forsøkte å drive gartneriet videre etter krigen sammen med sin svigerfar, men hun måtte oppgi det, og gartneriet ble senere solgt.

En annen som måtte bøte med livet var legen Rolv Daniel Engebretsen. Både han og Johan Greve Brun var blitt arrestert. Begge ble senere sluppet fri igjen. Greve Brun flyktet til Sverige, kom seg over til England, og gikk inn i Marinen. Da Engebretsen skjønte at han ville bli arrestert på nytt, valgte han å ta sitt eget liv 2. januar 1945.

Selv om ekteparet Pettersen kom seg over til Sverige, hadde redningsaksjonen kostet. Gerd var fysisk og psykisk utmattet og svevet mellom liv og død i 14 dager etter at sønnen var født. Alf var også fysisk og psykisk nedkjørt, og slet med voldsomme mareritt resten av livet. Pettersen fikk også en personlig knekk etter å ha vært aktoratets vitne i den såkalte Feldmannsaken i 1947. Han følte da at gruppens innsats ble mistenkeliggjort og sett på som useriøs av representanter for Milorgs eksportapparat. I 1977 ble ekteparet invitert til Israel i forbindelse med at den norske Hjemmefronten ble hedret av Yad Vashem. Alf døde i 1986, 74 år gammel. Gerd ble 93 år og hun døde i 2008.

Reidar Larsen ble ansatt ved den Norske Legasjon i Stockholm. Her fungerte han både som vaktmester og sjåfør for Ole Berg, som for

øvrig hadde blitt fraktet over til Sverige med Carl Fredriksens Transport. Det utviklet seg etter hvert et varmt vennskap mellom Larsen og Berg. Reidar Larsen døde i 1979, kort etter sin 80-års dag.

Antall reddede

Ragnar Ulstein har kalt historien om Carl Fredriksens Transport for "Krigens største redningsbragd". Det er neppe en overdrivelse. Enkelte har likevel stilt spørsmålsteget ved om det virkelig var så mange som 1.000 flyktninger som ble fraktet over. Gerd Pettersen, som holdt kontroll på listene over flyktningene, fortalte i intervju at hun mistet tellingen da antallet var noe over 600, men at mange ble fraktet over etter det. Tallet 1.000 ble brukt av medlemmene rett etter krigen, bortsett fra i et notat der Alf Pettersen anslår antallet til å være ca 800. I en avisartikkel fra 1947 skriver en journalist 9.000, men her har det antakelig sneket seg inn en null for mye. I 1947 skriver Reidar Larsen at Pettersen i gjennomsnitt fikk over 175 flyktninger i uken. Ganger seks uker blir det 1.050.

I artikkelen skriver Larsen at ca 500 jøder "hele, halve og kvart" ble fraktet over. Min egen tvil har vært knyttet til antallet jøder. Først og fremst fordi det ikke ble registrert inn så mange som 500 jøder ved den grenseovergangen hvor Carl Fredriksens Transport fraktet flyktningene til. Men Larsens presisering: "hele, halve og kvart" demper skepsisen. Såkalte "halvjøder" i nazistisk definisjon var personer med to jødiske besteforeldre. Disse ble, viste det seg, ikke arrestert eller deportert. Ingen kunne imidlertid spå neste trekk i okkupantene og deres norske håndlangeres spill. Slik hendelsesforløpet utfoldet seg, kunne "føre var" prinsippet være naturlig å følge. Under «Nasjonal Samlings riksmønstring» i Trondheim 6. desember 1942 holdt Quisling en tale der han gikk til angrep på såkalte "halvjøder". Han sa blant annet at disse var «virkelige jøder» fordi det jødiske var så dominerende. Dette førte til frykt for at såkalte "halv-" og "kvartjøder" også var i faresonen, og mange av disse flyktet

sammen med sin familie. Mot en slik bakgrunn blir tallene mye mer sannsynlige. Det er rimelig å anslå at en god del av dem som benevnes som jøder i forbindelse med Carl Fredriksens Transport tilhørte denne kategorien. Deres flukt var i høyeste grad rasjonell, og frykten var ekte. Motet og oppofrelsen til hjelperne blekner uansett ikke, selv om noen av flyktningene muligens ikke var i dødsfare.

Historien om Carl Fredriksens Transport og alle enkeltpersoner som deltok på alle nivåer, som nevnt, bemerkelsesverdig lite kjent.

Jeg har forsøkt å få med så mange navn som mulig på dem som deltok i dette heftet. Mange navn er fortsatt ukjente. Mange av dekningsfolkene, sjåførene og mange av varslerne inn mot grensen vil forbli anonyme. Parken er et monument for dem alle.



Flere av hovedpersonene og medhjelperne i Carl Fredriksens Transport samlet i en leilighet i Stockholm, antakelig i 1943.

Bakre rekke fra venstre:

- 1- Tannlege **John Lambrigt** var sentral i Carl Fredriksens Transport og skjulte ettersøkte personer og våpen på tannlegekontoret sitt i Operapassasjen. Han deltok i reorganiseringen av gruppen etter at Pettersen, Larsen og Danielski hadde dratt til Sverige.
- 2- **Hjalmar Stubberud** drev fødselsklinikk i Egedes gate 1 i Gamlebyen med sin kone Therese. Fødselsklinikken ble mye brukt som dekningssted.
- 3- **Sverre Lie**.
- 4- **Paul Danielski** var en av operasjonens mest brukte sjåfører. De fleste sjåførene klarte bare en tur. Han skiftet etternavn til Damsund etter krigen.
- 5- **Jane Hauge**, født Stubberud, datter av Hjalmar og Therese Stubberud. Hun bistod sine foreldre med det illegale arbeidet, og hjalp Rolf Syversen med å skaffe mat til jøder som lå i dekning.
- 6- **Therese Stubberud**, drev fødselsklinikken sammen med sin mann.
- 7- **Olga Tangen Larsen**, gift med Reidar Larsen.

Midtre rekke fra venstre:

- 1- **Thor Wiborg**, tegner og fotograf i VG.
- 2- **Reidar Larsen**, gift med Thor Wiborg.
- 3- **Reidun Larsen**, datter av Reidar og Olga Larsen.
- 4- **Gerd Pettersen**.
- 5- **Ingrid Kristiansen**, gift med en av sjåførene i Carl Fredriksens Transport.

Tre menn i front fra venstre:

- 1- **Kaare Rangtoft**, født Larsen, sønn av Reidar og Olga Larsen.
- 2- **Alf T. Pettersen**.
- 3- **Ola Whist**, bror til Gerd Pettersen.



Kunstprosjektet er støttet av:

Sparebankstiftelsen DNB NOR, Oslo Kommune, Stiftelsen Wergelandsdagen og Holocaustsenteret.

KORO

KUNST I OFFENTLIGE ROM / PUBLIC ART NORWAY