

# UBÅTBUNKERNE PÅ NYHAVNA

Av Knut Sivertsen

**De to store ubåtbunkerne på Nyhavna har vært gjenstand for stadige diskusjoner gjennom de 56 årene som har gått siden den første sto ferdig. Myteomspunnet og ruvende ligger de ved havna, som et dystert minne om en brutal sjøkrig. En av de senere diskusjonene har dreid seg om bunkerne er å betrakte som verdifulle krigsminner, og derfor bør vernes for ettertiden, eller om man kan godta påbygging som vil fjerne dem en gang for alle. Uansett utfall, vil bunkerne utgjøre et markant trekk i det maritime miljøet på havna i overskuelig fremtid.**

Etter den tyske invasjonen i Norge i april 1940, trengte tyskerne en omfattende verftskapasitet for å etterse den tyske marine, og Trondheim var allerede tidlig i planleggingen utpekt til å bli et av de viktigste marinestøttepunkter utenfor Tyskland. (1) Selv om den stedlige verftskapasiteten på langt nær tilfredsstilte tyskernes krav, meldte den tyske sjøkommandoen i Trondheim allerede sommeren 1940, at de var i stand til å etterses store deler av sjøstridskreftene. (2) Denne kapasiteten var i en stor grad samlet på kjøll, med verkstedskip og forsyningskip, og ble etterhvert forlagt til Åsenfjord i Nord-Trøndelag. I Trondheim satte tyskerne i gang en videre utbygging av Nyhavna, som etterhvert ble hovedbasen for det som senere blir benevnt som “Kriegsmarinewerft Drontheim”, med hovedkvarter i Vinmonopolets nybygg i Stiklestadveien. Langs Strandveikaia og Ladehammerkaia ble det bygd verkstedbygg for de fleste formål innen artilleri, maskin, samband, elektro og torpedomekanikk. Langs vestsiden av Strandveien måtte etterhvert mange bolighus vike plassen etterhvert som marinehavna vokste. (3)

For å beskytte havnevirksomheten og marineverftet ble det rundt byen etablert to marine-luftvern bataljoner (“Marine-Flak-Abteilungen”) med syv tunge batterier og et utall lette skyts. (4) I tillegg kom en mengde lyskastere som skulle lete opp, og gjøre luftmålene synlige i mørket. Egne røykleggingsavdelinger skulle røyklegge havna og viktige anlegg ved flyalarm. Etterhvert ble en tredje luftvern bataljon etablert, og luftvernmannskapet skulle utgjøre bortimot 2 000 mann på det meste. (5)

Flyplassen på Lade skulle også ha en funksjon innen forsvaret av byen. Som jagerflyplass var plassen beskyttet med eget luftvern, i tillegg til jagerflyene som skulle gå opp og møte allierte fly. Imidlertid hadde avdelingen få fly, og de få Messerschmitt 109 og Focke-Wulf 190 som var stasjonert her, hadde i tillegg ansvaret for å overvåke kyststrekningen fra Møre til Nordland. Flyvåpnet var derfor for svakt til å møte store allierte flystyrker, men slike angrep var fåtallige i Norge. (6)

I løpet av ganske få år, mistet tyskerne mer og mer av luftherredømmet, og var til slutt ikke i stand til å hindre massive allierte flyangrep på sine viktige baser. Nødvendigheten av å beskytte basene sine mot disse angrepene fikk derfor stor betydning. I løpet av krigens første år, mistet de store tyske overflateskipene etterhvert sin betydning, og det ble spesielt viktig å

beskytte ubåtstyrkene da de lå ved land for reparasjon og etterforsyning. Det ble derfor bygget enorme ubåtbunkere langs Biskayabukta, og det ble bygget rene fabrikkbunkere for ubåtproduksjon ved enkelte verft i Tyskland. I Norge ble det bygget en bunker i Bergen, "Bunker Bruno", og i Trondheim ble det planlagt 3 ubåtbunkere; to på Nyhavna, og en i Leangenbukta. Bunkene fikk kodenavnet "Dora I, II og III". Kodenavnene var ikke mer mystiske, enn at man rett og slett hadde benyttet bokstaver fra det tyske fonetiske alfabet, der bokstaven B er BRUNO, og D er DORA.

## Byggingen

Byggingen av DORA I ble startet opp i begynnelsen av 1941, og i januar 1942 satte man i gang med DORA II. Det tyske firmaet Saeger Woerner sto for prosjekteringen av hele anlegget, etter godkjenning fra "Oberbauleitung der Marine" og "Organisation Todt". Organisation Todt var en tysk halvmilitær byggeorganisasjon, opprinnelig oppkalt etter den første rustningsministeren Fritz Todt, og hadde i starten av det tyske riket, ansvaret for utbygging av det enorme tyske motorveinettet. Etter krigsutbruddet ble organisasjonen benyttet til festningsbygging i Tyskland og i alle okkuperte land, fra Biarritz til Nordkapp, fra den Engelske Kanal til Stalingrad.

I Trondheim ble arbeidet ledet av en innsatsstab innen OT, som hadde sitt hovedkvarter i Tinghuset. Til å hjelpe seg leide de inn en rekke internasjonale og lokale underentreprenører, samt et stort antall utskrevet arbeidskraft fra flere okkuperte land, blant annet Polen, Tsjekkoslovakia, Nederland og Danmark. De fleste av disse ble innkvartert i store leire på Bromstad og Strindheim, og var ikke på noe måte å anse som krigsfanger, men hadde vel heller likhetstrekk med den norske Arbeidstjenesten, "AT".

Under ledelse av Saeger Woerner og OT, ble arbeidet kjørt opp i et enormt tempo fra starten i mai 1941. På grunn av vanskelige grunnforhold, med blant annet store lommer av silt og kvikkleire, ble arbeidet kraftig forsinket det første året. I tillegg ville grunnmassene ikke gi slipp på grunnvannet, slik at løsningen til slutt ble å ta i bruke en metode utarbeidet av professor Leo Casagrande, som gikk ut på å tørke ut grunnen ved hjelp av elektro-osmose. Dette gikk ut på å bore ned 20 meter lange katodebrønner og anoder ned i grunnen, i to rekker og med 4,5 meters avstand. Deretter ble likestrøm satt på med en styrke av 40V og 2 000 ampere. Dette resulterte i at man hver dag kunne pumpe opp mellom 9 500 og 9 800 liter vann fra hver brønn. Samtidig fortsatte utgravningene, og man oppnådde nå å kunne ta ut opp til 177 m<sup>3</sup> masse på en dag. (7) Byggegrunnen fikk etterhvert tilstrekkelig fasthet til at betongarbeidene kunne starte. I januar 1942 meldte OT at de kun hadde 2 000 arbeidere i arbeid, ut av et behov på 6 000. Ca 800 krigsfanger kunne ikke avhjelpe dette behovet, da de i helhet var satt i arbeide i grusuttakene på Orkanger og Tautra. (8) I tillegg slet OT med at et stort antall utenlandske arbeidere tok seg over til Sverige og forsvant, noe som forsinket arbeidene ytterligere.

Det største problemet ingeniørene slet med, var imidlertid den omfattende mangelen på byggeråstoffer. Sementproduksjonen i Norge va meget begrenset, og tilgangen på byggetømmer var nede på 40 % av behovet. I tillegg var stålprodukter og andre importvarer henvist til vanskelig transport fra kontinentet sjøveien opp til Trondheim. Kisuttak og steinbrudd krevde store ressurser, likeså et omfattende kaianlegg på Nyhavna. 2,5 km jernbanespor ble bygget, og det ble satt opp et utall bygninger, samt trukket 16 000 m sterkstrømskabel og 51 000 m svakstrømskabel. Utover dette kom en omfattende

transportplan, innkvartering og forpleiningsfasiliteter, e-verk, maskin- og tømrerverksteder.  
(9)

Til tross for tilsynelatende uoverkommelige problemer, i februar 1942 var gulvet på DORA I, samt en del av skilleveggene ferdig. I april 1942 begynte ingeniørene å oppdage at bakre del av bunkeren hadde sunket ned i grunnen, og enkelte begynte faktisk å tvile på om konstruksjonen ville klare vekten av hele bunkeren. Imidlertid fortsatte byggingen i raskt tempo. Enorme betongblandere var montert i en stor hall på sørsiden av bunkeren, og pumpene gikk døgnet rundt. I februar 1943 var fire av dokkene komplett med forsterket betongtak. Igjen var synkingen av bunkeren gjenstand for bekymring, og i følge rapporter var man redde for at bunkeren skulle brenne på midten. Imidlertid er hele konstruksjonen delt opp i "frittflytende" seksjoner, som uavhengig av hverandre skal kunne ta opp forskyvinger. Dette fanget nok opp synkingen i tilstrekkelig grad til at konstruksjonen "satte" seg tilstrekkelig. Totalt gikk det med 207 369 m<sup>3</sup> jernbetong til 3 meter tykke vegger og 1,25 - 2 m tykke innervegger. På toppen kom et tak på 3,5 meters tykkelse. En tykkere såle hadde i tillegg krevd en økning på 22 % betong i forhold til opprinnelig plan. (10)

I juli 1943 er hele DORA I ferdig, og flere firmaer starter innredning av hallene. Siemens Schuckert leverer det elektriske anlegget, og Gute-Hoffnung-Hütte monterer opp enorme panserporter foran dokkåpningene. Samtidig ble havnebassenget foran dokkene gravd ut for å klargjøre havna til bruk. Senere på sommeren ble anlegget i stand til å foreta fullstendig heloverhaling av ubåter, som det foreløpig eneste utenfor Tyskland og Frankrike. Bunkeren fikk således en kapasitet på tre tørrdokker hver for en ubåt, samt to våtdokker hver for 2 ubåter. På taket av bunkeren ble det støpt fire kanonstillinger for middelstunge kanoner, med et sentralsikte, og luftvernmannskapet ble innkvartert i forlegning i den såkalte "ryggsekken" oppunder betongtaket på Strandvei-siden. 20. juli 1943 ble anlegget overlevert "Kriegsmarine".

På DORA II fortsatte problemene med å få stabilisert grunnen. Bunkeren lå lengre ut i elvemunningen enn DORA I, og byggegropa var spuntet ut midt ute i elvesanden. Stadige ras og synkninger nærmest umuliggjorde arbeidet, og til tross for at man tok i bruk Casagrandes metode også her, gikk byggearbeidene meget sent. I april 1943 startet utgravingen, og da den ble avsluttet i desember samme år hadde man lyktes i å ta ut de 164 000 m<sup>3</sup> masse som var nødvendig. Ingeniørene meldte at man på grunn av problemene nok måtte beregne seg ca 46 måneders byggetid, den siste planen av mars 1944 hadde beregnet ferdigstillingen til november 1945. Planen var å levere et snitt på 340 m<sup>3</sup> betong hver dag, men en oversikt i mars 1945 viste at man kun hadde lyktes med å levere et snitt på 65 m<sup>3</sup> betong per døgn. (11)

Det vesentligste problemet var også her akutt mangel på materialer og arbeidskraft, i september 1944 var kun 519 arbeidere på plass. (12) Mot slutten av krigen ble det reist en hall med kapasitet til 200 krigsfanger mellom bunkrene, (13) og disse fangene ble slutfasen satt i arbeid med blant annet jernbinding på DORA II. På tross av alle forsøk, i mars 1945 var bunkeren kun 69 % ferdigstilt. 158 497 m<sup>3</sup> betong hadde gått med til konstruksjonen som skulle ha hatt kapasitet til seks ubåter. (14) Samtidig med byggingen av DORA II hadde man også bygd ferdig en fyringsbunker mellom ubåtbunkerne. Denne skulle overta sentraloppvarmingsfunksjonen for hele Nyhavna, men sto ikke ferdig før i mai 1945, og ble aldri tatt i bruk.

Den planlagte bunkeren i Leangenbukta, DORA III, skulle bli den største av dem, men omfattende anlegging av infrastruktur, som for eksempel et 1,5 km langt jernbanespor fra Charlottenlund, samt den omfattende mangel på arbeidskraft, gjorde at Storadmiral Raeder besluttet planene lagt på is sensommeren 1942, og bestemte at de heller skulle konsentrere seg om Nyhavna, som var mer enn overbelastet fra før.<sup>(15)</sup>

### Nyhavna blir bombet

I Juli 1943 ble 13. Unterseeboots-Flottille, under kommando av Fregattenkapitän Rolf Rüggeberg satt opp i Trondheim. Flotiljen, som etterhvert opprettet standkvarter på Persaunet, fikk i løpet av krigen kommando over tilsammen 55 ubåter, alle av den atlantehavsgående type "VII C". Hver av båtene hadde en besetning på 45-52 mann, og hver av husene på Persaunet rommet en ubåtbesetning når båten lå til land. Flotiljen hadde kun administrasjons- og personalansvar, og båtene var operativt underlagt den enkelte "Führer der Unterseeboote" som det etter hvert ble to av i Norge; "F.d.U. West" i Bergen, og "F.d.U. Nordmeer" i Narvik.<sup>(16)</sup> Normalt opererte båtene fra Trondheimsflotiljen i Nordishavet, og så langt østover som til Karahavet. Viktigste mål var Murmansk-konvoiene som fraktet livsviktig tonnasje for de allierte til Sovjet. Værforholdene var tøffe, og slitasjen på mannskap og fartøyer var stor. Dette nødvendiggjorde godt vedlikehold, noe som kun til en viss grad kunne gjennomføres nordpå. Dette nødvendiggjorde at fartøyene måtte gå til Trondheim for å gjennomføre større ettersyn, samt for å gjennomføre permisjoner for mannskapet.

"Kriegsmarinewerft Drontheim", sto fra sommeren 1943 ferdig som et velutstyrt og avansert anlegg, noe som fra de alliertes side medførte et problem. Planlegging ble snart gjennomført for å sette en stopper for dette. Via kontakter på anlegget på Nyhavna, skaffet alliert etterretning seg raskt informasjon om viktige mål. Våren 1943 hadde i tillegg det tyske ubåtvåpnet lidd store tap i Nord-Atlanteren, og fartøyene hadde gått inn til sine støttepunkter. En bombing av Nyhavna ble derfor mer og mer aktuell.<sup>(17)</sup>

Lørdag 24. juli lettet 309 B-17 "Flying Fortress" fra den 8. amerikanske luftflåte fra sine baser i England. De fleste satte kursen mot Herøya og Bergen, men 41 av de flyvende festningene var blitt utstyrt med ekstra drivstofftanker og la ut på den lengste toktet amerikanske bombefly hadde foretatt så langt. Deres mål var Nyhavna i Trondheim. Etter at de første gang var blitt observert kl. 11.20 sørvest for Stavanger, ble de fulgt av tysk flykontroll langs kysten. Jagerfly ble sendt opp fra Sola og Herdla utenfor Bergen, men en formasjon med godt bevæpnede festninger utgjorde et så vanskelig mål, at angrepene var uten resultat. De amerikanske flyene fløy derfor inn over land ved Sognefjorden, og fortsatte uanfektet nordover. Også fra Gossen ved Molde sendte tyskerne opp jagerfly, men uten resultat.

I Trondheim var det skyfritt sommervær, da den tyske flykommandoen iverksatte flyalarm klokken 13.37. Åtte minutter senere gikk flyalarmen ute i byen. Samtidig begynte røykleggingen av byen både fra røykleggere i land og fra båter på fjorden. I mellomtiden hadde amerikanerne kommet inn over Hitra, blitt beskyttet fra Tarva, og fløyet inn over byen i 7 000 meters høyde. I Trondheim ble de møtt av et tett tåketeppe, men Munkholmen var synlig, og det samme var radiomastene på Tyholt, samt den store krana på Nyhavna. Konturene ellers var så klare at det ikke var noe til hinder for presisjonsbombing. Derimot resulterte tåkeleggingen i at de fleste av de tyske luftvern batteriene ble blindet, kun batteriene på Munkholmen og Ladehammeren hadde sikt. De øvrige batteriene kunne bare skyte

på måfå. 11 jagerfly hadde lettet fra Lade flyplass, men også disse ble hindret av den effektive tåkeleggingen. I tillegg ble radiosenderen på flyplassen, som skulle lede flyene, truffet og ødelagt. Det kom til luftkamper, men uten store tap. En tysk jagerflyger ble lettere skadd, og noen av flyene fikk småskader. De 41 flygende festninger returnerte alle til England, kun med mindre skader. De amerikanske flyene hadde kommet inn over byen i to formasjoner fra klokken 14.14, og sluppet tilsammen 316 bomber, hver på 250 kilo. På bakken var skadene omfattende. Alle de seks verkstedene på Ladehammerkaia var ødelagt, Krigsmarinearsenalets hovedkvarter på Vinmonopolet var utbrent, og det var store skade på anlegg over Ladehammeren. 43 bomber hadde rammet norsk sivilt område. Gassverket var totalskadet, og bomber hadde falt så langt østover som Bromstad og Charlottenlund. I alt 31 tyskere og 8 norske sivile mistet livet i flyangrepet. Noen norske var i tysk tjeneste, men to av dem, et ungt par, var blitt drept da villa "Heimhug" på Charlottenlund fikk en fulltreffer. Ellers gikk det hardt utover boligstrøkene på Lade, Rønningsletta og Charlottenlund. På havna hadde angrepet senket en slepebåt, en ubåt, og skadet en tysk jager.<sup>(18)</sup>

DORA I var ikke blitt rammet av en eneste bombe, noe som heller ikke var meningen. Bomber på 250 kg kunne ikke gjøre noe særlig skade på ubåtbunken, til tross for at rapporter fra en tsjekkisk ingeniør i OT hadde hevdet at tung bombing av området kunne resultere i at hele bunkeren kunne seile ut i sjøen på grunn av den ustabile grunnen. Mot resten av anlegget var angrepet likevel en suksess. Det meste av verkstedskapasiteten var ødelagt, og tyskerne ble satt mange måneder tilbake i sine bestrebelser på å holde tritt med behovet for verfts- og verkstedskapasitet.

Dette angrepet skulle komme til å bli det eneste store flyangrepet på Trondheim. Et annet større angrep var underveis den 22. november 1944, men de 171 "Lancaster" bombeflyene fra

"Royal Air Force" slapp aldri noen bomber. Tåkeleggingen over Trondheim var effektiv, og britene hadde streng ordre om ikke å blindbombe en norsk by. De 2,9 tonn med lysbomber og markeringslys som ble droppet fra de lette "Mosquito" flyene som skulle lete opp målet, ga imidlertid trondheimerne som hadde våget seg ut en opplevelse de aldri glemte.<sup>(19)</sup>

Kanskje skal byens innbyggere være glad for at det ble med dette. Et av kartene som viser bombemålene er oppbevart ved Trondheim Politimuseum, og levner ikke særlig håp om at mye ville blitt igjen av trehusbyen Trondheim.

### **Fortsatt virksomhet og kapitulasjon**

Etter det store flyangrepet i juli 1943, ble verkstedene langs Ladehammerkaia bare delvis gjenoppbygd. Verftet klarte likevel å fylle behovet den tyske marinen hadde for ettersyn og vedlikehold. De store overflatefartøyene var et saga blott. Slagskipet "Bismarck" var blitt senket allerede på sitt første tokt i mai 1941, "Scharnhorst" møtte undergangen nord for Nordkapp på kvelden 2. juledag 1943, og det lyktes til slutt RAF å senke kjempen "Tirpitz" ved Tromsø 12. november 1944. Etter dette ble det sjelden å se annet enn jagere og eskorteskipp langs norskekysten.

Etter den allierte invasjonen i Frankrike, fikk ubåtstøttepunktene i Tyskland og Norge enda større betydning. Ubåtbasene langs franskekysten falt, og ubåtene ble overført til Tyskland og Norge, samtidig som den operative ledelsen ble flyttet fra Frankrike til Bergen. Fortsatt var Nordishavet viktigste operasjonsfelt, og Trondheim ble derfor mer og mer oppfattet som en ubåtby. Mange husker fortsatt ubåtmannskapene med sine karakteristiske grønne skinnklær, etter at de kom fra tokt i Nordishavet. Den samarbeidende patruljen med

tjenestemenn fra Trondheim politikammer og tyske feltgendarmer, den såkalte “Schnellkommando” fikk også merke når gastene kom til land. Ikke alle gastene la fingrene mellom når spenningen fra tre måneders tokt i en klam ubåt skulle ristes ut av kroppen, noe som avstedkom ekstra oppmerksomhet både fra den tyske og norske ordensmakten. Og tallet på ubåter som ble overført til Norge steg.

Etter at “Führer der Unterseeboote West”, Kapitän zur See Hans-Rudolf Rösing ble overført fra Frankrike til Bergen i september 1944, ble det foretatt en operativ organisasjonsendring. Den tidligere “F.d.U. Norwegen”, Kapitän zur See Reinhard “Teddy” Suhren i Narvik, ble ombenevnt “F.d.U. Nordmeer”, og fikk ansvaret for 13. U-Flottille (Trondheim) og 14. U-Flottille (Narvik). F.d.U. West overtok ansvaret for 11. U-Flottille (Bergen), 33. U-Flottille (Flensburg) samt en planlagt 15. U-Flottille i Kristiansand.(20)

En flotilje besto normalt av 20-25 ubåter, selv om antallet varierte noe. Sommeren 1942 var det i 11. U-Flottille 24 ubåter, mens det i på det meste var 17 i 13. U-Flottille i Trondheim. I desember 1944 var det i Bergen stasjonert 46 ubåter, mens antallet i Trondheim hadde steget til 28.

I januar/februar var antallet i Bergen steget til 56, for så å øke til hele 62, før antallet igjen sank til 54. Uansett, så ser man at antallet ubåter i Norge økte mot slutten av krigen. Imidlertid var tapene enorme, og ubåter som kom til havn med symboler for senket tonnasje ble etterhvert en sjeldenhet. Da kapitulasjonen kom, var omtrent 870 av totalt omtrent 1 200 ubåter senket. Av mannskapene hadde omtrent 10 000 overlevd, av en total styrke på omtrent 40 000. Ved flotiljene i Norge hadde det over kortere og lengre tidsrom tjenestegjort tilsammen 213 ubåter. Av disse var 110 ubåter gått tapt.(21)

Under kapitulasjonen var en rekke ubåter forlagt til Trondheim. Noen lå i Åsenfjord, og en del lå på Nyhavna. Overgivelsen av den tyske marinen i Trondheim forløp fredelig, og mannskapene fra 13. og 14. U-Flottille ble samlet sammen med staber og verkstedskip i internering i Åsenfjord, der flesteparten skulle bli sittende frem til 1946. Sjefen for det tyske sjøforsvarsdistriktet, viseadmiral Schulte Mönning flyttet fra sitt krigshovedkvarter ved nåværende Charlottenlund skole, og ble internert samme sted. Mannskapene fra det omfattende marineluftvernet i Trondheim ble flyttet til interneringsleire på Orkanger.(22) Størsteparten av denne operasjonen skjedde i britisk regi, men den norske marinen fikk gradvis overta fasilitetene på Nyhavna i løpet av 1945.

De tyske ubåtene som hadde gått til havn, ble etterhvert samlet sammen og overflyttet til fjorder i Skottland og Nord-Irland, hvoretter de ble senket i Irskesjøen i det britene kalte “Operation Deadlight”. Hensikten var å fjerne alle spor av tysk rustningsindustri en gang for alle. Men noen få ubåter overlevde.

### **Nedleggelse**

I mai 1945 lå en del ubåter på DORA i påvente av innmontering av snorkel, noe som skulle gjøre dem i stand til å gå med dieselmotor i neddykket tilstand. En av disse ubåtene “U-995”, ble av norske marinemyndigheter påstått å ikke være sjødyktige, og ble derfor holdt tilbake fra overføringen til Storbritannia. 2 ubåter som lå i Bergen “U-926” og “U-1202” ble dessuten overlatt den norske marine på et senere tidspunkt. Disse tre ubåtene inngikk senere i den norske marinen som den såkalte “K-klasse” ubåter, “KNM KYA” (U-926),

“KNM KAURA” (U-995) og “KNM KINN” (U-1202). I tillegg ble “U-4706” seilt opp til Trondheim fra Kristiansand med mikset tysk/norsk mannskap, og satt i norsk tjeneste som forsøksubåten “KNM KNERTEN”. (23)

Fra 1945 overtok den norske ubåtvåpnet Nyhavna med DORA I, som da fremsto som et topp moderne anlegg med alle fasiliteter tilgjengelig. DORA II, ble etter delvis sprengning, overlatt havnevesenet i Trondheim. “Ubåtbyen” Persaunet ble overtatt av Sjøforsvaret, og Luftvernartilleri-gruppe Trøndelag overtok alt luftvernmateriell fra de tidligere tyske “Marineflak”-avdelingene. Dermed skulle man vel anta at sjøforsvaret var blitt betydelig styrket i landsdelen. Som orlogsstasjon skulle Nyhavna med den moderne ubåtbunkerer likevel få en svært kort karriere, og årsaken skulle vise seg å være svært innlysende. Like som den tyske marinen, var den norske marinen og våre allierte klar over de ekstremt ustabile bunnforholdene på Nyhavna. De var også smertelig klar over at sovjetarmeen hadde erobret alle de geologiske dataene på Trondheim etter innmarsjen i Berlin i 1945. Dette, i tillegg til at Nyhavna var ansett som vanskelig å forsvare, gjorde at man valgte å flytte ubåtvåpnet til Bergen.

Allerede i 1949 var det blitt bestemt at Trondheim skulle nedlegges som orlogsbase, og i 1954 ble orlogsflagget strøket på Nyhavna. Ubåtene ble overført til Marineholmen i Bergen, sammen med verkstedskipet “Elida”, og senere overført til Haakonvern i 1960.<sup>(24)</sup> Som en kuriositet kan nevnes at “KNM KAURA” ble tilbakelevert den tyske marinen, og står nu i dag som teknisk museum “U-995” på stranden i Laboe ved Kielerfjorden.

### **Nyhavna og kulturvernet**

Selv om Sjøforsvaret besto, og fortsatt består med enkelte avdelinger i Trøndelag, ble anlegget på Nyhavna og DORA I solgt til sivile interessenter i 1961. Anlegget på Nyhavna har endret seg lite etter 1945, og fremstår i det hele fortsatt som et typisk tysk marineverft fra krigstiden. Mange av bygningsminnene lar seg nok vanskelig fjerne, og diskusjonen vil nok fortsette hvorvidt det vil bli tillatt å dekke til mer av DORA I enn det som hittil er gjort. DORA I er i dag maksimalt utnyttet som en av Norges største lager og magasinbygg, og det ligger nok an til adskillige diskusjoner mellom nåværende eiere og antikvarer om en eventuell utbygging av sør- og østvegg. De antikvariske myndigheter har i de senere år gått sterkere inn på viktigheten av å verne sentrale krigsminner, og således er DORA II underlagt midlertidig fredning i påvente av ordinær fredningsutredning. Et av argumentene har vært at her kan man, på grunn av at bygget ikke ble gjort ferdig, se den enorme målestokken,<sup>(25)</sup> og hvordan det ble innredet. Ikke minst viktig er det også at DORA II dokumenterer en krig som plutselig tok slutt, om en galskap som fikk sin ende. Persaunet leir er også blitt fredet, og man vil nok forsøke å se både Persaunet og anleggene på Nyhavna i en fremtidig fredningssammenheng.

### **Er DORA II en krigsgrav ?**

Et argument som har blitt lagt frem i forbindelse med vernedebatten, er hvorvidt DORA kan anses å være en krigsgrav. Bakgrunnen for dette er opplysninger om at et stort antall krigsfanger antas å ligge støpt inne i betongen i bunkerne. Denne påstanden er det verd å se litt nærmere på.

Anleggsarbeidene på Nyhavna bar under hele perioden preg av krigstempo. Mot slutten ble det ytterligere tilspisset, med tidsplaner som var umulige å overholde. Dette preget også arbeidene på DORA II, der arbeidet gikk så fort som teknologien tillot, noe som sikkert ga arbeidsmiljøet magre kår. Arbeidet på bygget ble gjennomført hele vinteren, og i all slags vær. Arbeidsulykker var nok ikke til å unngå, det var krig, og lite hensyn ble tatt til den enkelte. Dette har nok foranlediget en av de best overleverte myter fra krigens Trondheim. Flere har fortalt om, og sågar sett tusener av russiske krigsfanger i arbeid på Nyhavna. Tyskerne selv derimot, planlegger mottak og vakter for 200 fanger mot slutten av krigen, og disse skulle settes inn i arbeid på DORA II. Tidligere hadde lederen for OT-Oberbauleitung Trondheim, Baurat Fritz Altinger, beskrevet bruk av krigsfanger som fånyttet grunnet manglende håndverksbakgrunn:

*“ Am 26. Januar 1942 waren bei der OT-OBL bei einem Bedarf von 6 000 Personen 2 000 Arbeitskräfte vorhanden. Die zugewiesenen 800 russischen Kriegsgefangenen konnten den Arbeitermangel kaum lindern. Sie wurden isoliert in den Kiesgruben eingesetzt. Der Mangel von 3 200 Arbeiter, darunter 300 Zimmerer, 300 Eisenflechter un 200 Mann Maschinenpersonal blieb bestehen.”* (26)

Videre skal vitner ha sett fanger dø av sult, kulde og mishandling, men har ikke sett fanger bli begravd.(27) Dette beror nok mest på en myte. Mange har fortalt om det, flere har hørt om det, men ingen kan helt sikkert gi noen entydig vitnemål. Også faghistorikere har referert til disse mytene, og således skriftlig bragt dem videre.(28) Men hva var det som virkelig hendte?

De fleste som har referert til denne hendelsen, har glemt å ta med viktige bygningstekniske fakta med i betraktningen. Et lik innstøpt i betong, vil etterhvert oppløses og tørke inn. Dette vil igjen medføre et ukontrollert hulrom, som vil gi en betydelig svekkelse av konstruksjonen, og ingen ansvarlig bygningsingeniør ville gå med på noe slikt. I dag som tidligere er toleransen på fremmedlegemer i kritiske byggverk absolutt lik null. Dessuten må vi se det hele i lys av hvilken mengde betong som hele tiden ble pumpet opp i støpeformene. Betongen ble pumpet opp fra betongblandere i et stort lagerskur bak DORA II, og opp på glidebrett over sålen, og senere over støpeformene for veggene. Betongen, som var av meget fast konsistens, ble derfra dratt utover manuelt av fagarbeidere som var tilsatt på bygget.(29) Dette dreide seg som tidligere angitt, om i gjennomsnitt 65 m<sup>3</sup> per dag på DORA II. Ingen av de norske arbeiderne hadde noensinne sett tilløp til hendelser lik de som er antydnet, og det relativt lave antallet krigsfanger kom i tillegg til Nyhavna sent i krigen, etter at behandlingen av fangene var blitt noe mer human.

I ettertid vet vi at de tyske okkupantene vilkårlig henrettet mange russiske og jugoslaviske krigsfanger, og at disse drapene skjedde anonymt, og for Trondheims vedkommende på to kjente plasser; i steinbruddet i Trolla, og ved gravstedet på Sankthanshaugen på Charlottenlund. De siste henspeiler seg nok til krigsfangeleiren som var etablert avgrenset av jernbanelinjen, Schmettows Allè og Ranheimsvegen. Regulære henrettelser av krigsfanger med sivile norske vitner er så langt jeg har kunnet ta rede på ikke dokumentert, en påstand som langt på vei bekreftes av Norges Hjemmefrontmuseum.(30)

Et tilleggsaspekt som må tas i betraktning, er det faktum at de allierte i 1945 overtok et intakt tysk militærapparat, inklusive halvmilitære organisasjoner som “Organisation Todt”, og jakten på mistenkte krigsforbrytere startet raskt i de relativt oversiktlige interneringsleirene. Da det er helt åpenbart at mange i OT ville visst om slike overgrep som omtalt, ville en



etterforskning raskt kunne gi grunnlag for å stille de ansvarlige for norsk eller internasjonal rett. Dette skjedde ikke, på grunn av at det reelle grunnlaget sannsynligvis ikke eksisterte.

Forklaringen på hva som egentlig er opphavet til historien kan være meget enkel. Som tidligere beskrevet var grunnforholdene ved DORA II nokså ekstreme. De stadige utglidningene medførte en betydelig risiko for de som arbeidet på stedet. Gravearbeidene i byggegropa var avsluttet i desember 1943, men ved årsskiftet 1943/44 ble spuntveggen i det sørøstre hjørnet presset inn, og raste sammen. Den tyske ledelsen hemmeligholdt dette så godt de kunne, men en norsk arbeider på DORA siden 1942/43, antydet at så mange som 8-10 personer, i all vesentlighet tyske fagarbeidere var omkommet eller blitt skadet.<sup>(31)</sup> Tallet på døde og skadede ble dysset ned av den tyske byggeledelsen. Kilden forklarte at hele området ble gravd ut på nytt, ofrene transportert bort, og området på nytt sikret og gjort klart for videre bygging.

Det ekstreme tyske hemmeligholdet kan her naturligvis ha forårsaket at det oppsto spekulasjoner om hva som egentlig hadde skjedd, uten at dette neppe vil la seg verifisere i ettertid.

En annen episode som kan være en del av opphavet, er opplysninger fra en tsjekkisk bygningsingeniør som arbeidet på oppdrag for OT. I følge opplysninger han ga i forbindelse med et besøk på DORA for flere år siden, forklarte han at en forskaling, eller et stillas hadde røket på DORA II en gang i løpet av det siste krigsåret. Noen (krigsfanger) skal ha forsvunnet i støpeformen eller fått betong over seg. Det var da i følge ham blitt uttrykt bekymring over hvorvidt de døde ville svekke konstruksjonen i skadelig grad. Ofrene skal altså i følge denne opplysningen ha omkommet som følge av en ren arbeidsulykke. Hvorfor det ikke ble gjort forsøk på å berge dem gis det ingen forklaring på, og noen dokumentasjon som bekrefter dette er så langt ikke funnet.

Ut fra de foreliggende opplysninger, mener jeg det er sannsynliggjort ut over en hver tvil, at DORA I og II ikke kan anses som en krigsgrav, og at forestillingen om vilkårlige henrettelser og lik dumpet i betong er basert på overdrevne forestillinger om hva som egentlig foregikk på området. Det kan bli vanskelig å motbevise muligheten av at omkomne ligger innestøpt et sted, men jeg mener dette må anses som lite sannsynlig. Årsakssammenhengen vil uansett være en helt annen enn det som har festet seg som krigstidens mest seiglivede myte i Trondheim.

#### Noter:

1. Albert Speer, "Erindringer", s. 165
2. Tätigkeitsbericht Admiral Norwegen, 1940-42 BA
3. Hafenanlagen in Drontheim BA
4. Jahresbericht Seekommandant Drontheim 9.4.40-9-4-41 BA
5. Militärische Anlagen Zone Drontheim-Befestigungs- und Stellungsbauarten d. ehem. 702. Inf.Div. TPM
6. Johan I Skjæran: "Trondheim som bombemål", Nidaros forlag 1986, s. 145
7. ADM 214/19 PRO

8. FD 5327-5329/45 IWM
9. Sönke Neitzel: "Die Deutschen Ubootbunker und Bunkerwerften", Bernard&Graefe Verlag 1991, s. 122 - 123.
10. Neitzel, s. 121
11. Neitzel, s. 127
12. Neitzel, s. 127
13. Neitzel, s. 127
14. Lageplan Kriegsmarinewerft Drontheim, Stand Mai 1945. TPM
15. Neitzel, s. 127
16. Lohmann&Hildebrand: "Die Deutsche Kriegsmarine" Podzun Verlag 1956, Bind I, Avsnitt 73
17. Skjæran, s. 151
18. Skjæran, s. 151 - 154
19. Skjæran, s. 162
20. Lohmann&Hildebrand, Bind I, avsnitt 73
21. Svein Aage Knudsen, Fylkesarkivet, Hordaland Fylkeskommune.
22. „Locations and strenghts of Germans and Non-Germans under German control in Norway 1945.“ TPM
23. Lohmann&Hildebrand, Bind I, avsnitt 75
24. Orlogskaptein Tormod Aasved, TSD, samtale 8.3.2000
25. DORA I og II inneholder tilsammen 365 866 m<sup>3</sup> betong. Til sammenligning inneholder Trollplattformen ca 233 000 m<sup>3</sup> betong.
26. FD 5327-5329/45 IWM
27. Ukeadressa 9.4.1988 s. 6 og 7.
28. Anders Kirkhusmo: "Trondheim Bys Historie, Bind 5, s. 255
29. Johannes Stener Melum, d. 1994. JSM ble ansatt som mekaniker på Nyhavna 1942/43, fortsatte senere i den norske marinen, deretter ansatt som bestyrer ved DORA A/S. Samtaler med artikkelforfatteren 1986-1994. Samtale med Paal Mehlum, 8.3.2000.
30. Samtale med Frode Færøy, Norges Hjemmefrontmuseum, 8.3.2000.
31. Johannes Stener Melum.