



# Norsk Tidsskrift for Sjøvesen

Redaktør  
Svein Carl Sivertsen

## Jageren "Sleipner"

i Romsdalsfjord sjøforsvarsavsnitt april 1940



Utgiver:  
Sjømilitære Samfund  
ved

Norsk Tidsskrift for Sjøvesen

2

APRIL

1999

•

114. ÅRGANG

F

Norge i russisk utenrikspolitikk • Om ytringsfrihetens grenser • Ubåtbyen Bergen - en del av krigshistorien i Norge • Nytt fra Sjømilitære Samfund • Suverenitetshevdelse og annen myndighetsutøvelse til sjøs - har Forsvaret nødvendig kapasitet? • En stabsstudie til besvær • Kvinner i Forsvaret - problem eller potensiale? • Verdier er viktige - hvor kommer de fra - hva fører de til? • Stopp bombing, Nato • Innertier i Grieghallen • Admiral Cornelius Cruys.

# Ubåtbyen Bergen - en del av krigshistorien i Norge

*Vernepliktig major Sven-Erik Grieg Smith er lektor i historie ved Universitetet i Bergen. Ubåtbyen Bergen er en besvarelse av Sjømilitære Samfunns prispregaver for 1998. Den ble belønnet med diplom og hedrende omtale samt kr. 5.000.-.*

## Innledning

Også krigshistorien etterlater seg spor i kulturlandskapet. Men ikke alle spor i det historiske landskapet er like lett å oppdage. Noen er gått tapt for alltid. Ingen familiefar på byvandring i havneområdet en sommersøndag ville komme på at Bergen en gang under krigen ble et kraftsentrum for den tyske Nordflåten offensive opptrede i Atlanterhavet. Det er for lengst gått i glemmeboken. I dagens Bergen er der få rester igjen etter den en gang så store tyske marinebasen, som etterhånden kom til å omfatte hele bassenget fra Solheimsviken ved Marineholmen til Laksevåg, Askøy, Eidsvåg og Åstveitvågen. Noen store betongkolosser står igjen som dystre minner fra disse årene. Men nå er denne delen av kulturlandskapet blitt et forskningsfelt for historikere - og ikke lenger en påminnelse om hvilke lidelser og fornedrelser en okkupasjon og krig innebærer. Kunnskaper om okkupasjonsstiden er i ferd med å bli mangelvare.<sup>2</sup> Selv blant Sjøforsvarets vordende offiserer synes denne perioden av norsk okkupasjonshistorie å være et lukket land - til tross for de levningene som forsjått møter dem daglig på veien til Sjøkrigsskolen.<sup>3</sup> Likevel er også denne delen av historien viktig å ta vare på. Ingen kan flykte fra sin fortid. Den vil alltid være der. Enten vi liker det eller ikke. Dessuten har alt som har hendt tidligere vært med på å skape den hverdag vi lever i. For helt å forstå denne, kan vi ikke tillate oss å overse de spor fortiden har etterlatt seg og heller ikke uten videre å utradere dem. Krigen og okkupasjonen skaffet byen og omegnskommunene dype sår som bare årene nå forteller historien om. Beretningen om ubåtbyen Bergen er på en og samme gang skremmende og interessant. Den kan gi oss ny innsikt og forståelse, men den reiser også mange spørsmål.

I løpet av de 5 årene den tyske okkupasjonen varte, omformet tyskerne byen og nærområdene til en av de sterkeste flåtebasene i Norge. Sikret av skytset fra 25 kystartilleribatterier, 10 tunge luftvern batterier, samt et uttall av midlere luftskytz og flere flyplasser fant denne utbyggingen sted.<sup>4</sup> Hvorfor falt valget på Bergen? Var det nærheten til operasjonsområdet i Nordsjøen eller spilte andre hensyn inn? Hvor omfattende ble utbyggingen av denne flåtebasen? Hva innebar en slik utbygging for byen og dens borgere? Og hvorfor valgte norske myndigheter å ødelegge viktige deler av disse an-

leggene etter krigen? Det er blant annet disse spørsmålene denne avhandlingen tar sikte på å besvare.

Det er såvidt meg bekjent ikke tidligere foretatt noen samlet undersøkelse av det foreliggende emne. I «Bergens Bys historie» bind IV og i «Laksevågs Historie» bind 3 finner vi noe stoff fra denne perioden.<sup>5</sup> Men det er heller fragmentarisk. Det samme er tilfelle hos Greve og Haga.<sup>6</sup> Jeg har derfor sett det som en del av min oppgave å forsøke å gi en samlet fremstilling av utbyggingen av Bergen som tysk marinebase for ubåtvåpenet. Det sier seg selv at med det sidetallet som står til disposisjon blir det nødvendig med kraftige beskjæringer. Men det er en utfordring. Jeg har bevisst valgt å trekke inn i tekst og noter deler av det utrykte kildematerialet i håp om å gjøre dette lettere tilgjengelig.

Avhandlingen bygger i hovedsak på litteraturstudier, undersøkelser i tyske arkiv, registreringsarbeid i marken og samtaler med personer som har kunnskap om temaet. Innsamlingen av stoff har vært et tidkrevende arbeid.

## Fra planer til virkelighet

Kort tid etter krigsutbruddet høsten 1939 ble det klart for den tyske sjømilitære ledelsen at kontrollen over Norge og farvannene utenfor Norskekysten ville kunne få avgjørende betydning for de krigførende partene England og Tyskland. Særlig hvis krigen dro i langdrag.

Den tyske marinestaben var derfor ivrig i sine bestrebelsers på å overbevise Hitler om Norges strategiske betydning for krigens utvikling.<sup>7</sup> De tyske flåtehavnene lå ugunstig til i forhold til England, og ga tyskerne en begrenset operasjonsfrihet overfor fienden. I den forbindelse ble Norge med sin plassering i forhold til England interessant som baseområde, både med tanke på den tyske ubåtflåten og det tyske flyvåpenet.

Under første verdenskrig hadde den tyske marine, med unntak av ubåtflåten, gått inn for en defensiv strategi. Den hadde forberedt seg på en britisk offensiv som aldri kom. Med unntak av Jylland-slaget i 1916 var den tyske krigsflåten derfor blitt liggende uivksom under hele krigen. Det britiske admiralitetet hadde også basert seg på en defensiv strategi, med hovedvekt på å sikre sjøforbindelsene.

Allerede i 1937 hadde den tyske flåtesjef, admiral Raeder, gjort det klart at han gikk i mot den operative planleggingen admiralstaben hadde anvendt under første verdenskrig. Med Tysklands geostrategiske plassering var det nødvendig med en offensiv strategi. Men dette var igjen betinget av støttepunkter utenfor landets nære havområder. Raeder støttet seg her på det oppgjør viseadmiral Wolfgang Wegener hadde foretatt med den tyske

operative planleggingen under første verdenskrig i Die Seestrategie des Weltkrieges fra 1926.<sup>9</sup>

En rekke krigsspill og stabsstudier hadde understreket at en erobring av Norge totalt kunne endre den strategiske situasjonen for Tyskland. Da ville de tyske krigsfartøiene ikke lenger være bundet til den korte tyske nordkysten.<sup>10</sup> Situasjonen kunne ytterligere forbedres ved en eventuelt okkupasjon av den franske kanalkysten. Hvis de tyske troppene skaffet seg kontroll over hele Europas vestkyst fra Finnmark til Biscayabukten, ville den tyske flåten bli tilført en slagkraft som hadde vært mangelfull tidligere.<sup>11</sup> Særlig fordi den tyske flåte var håpløs underlegen i store skip som slagskip, kryssere og hangarfartøy.<sup>12</sup> Den kunne derfor ikke søke åpen kamp med den britiske flåte, men måtte innskrenke seg til krig mot fiendens sjøtransporter. Ved å konsentrere seg om å ødelegge motstandernes handelsflåte skulle herredømme på havet vinnes. Raeder hadde hele tiden satt store forhåpninger til sine overflateskip, og ikke bare til ubåtåpnet, men disse forhåpningene kom ikke til å bli oppfylt.<sup>13</sup>

Den tyske marineledelsens primære begrunnelse for å erobre Norge var således at den tyske krigsflåte måtte utvide sine geostrategiske utgangsbetingelser for å kunne angripe de britiske oversjøiske forbindelsene. Med okkupasjonen av Norge ville den tyske krigsledelsen dermed ha realisert første ledd i Wegeners og Raeders offensive marinestrategi. Men den tyske marinen manglet allerede før kampen om Norge krefter til å realisere det andre ledd; nemlig å trenge ut i Atlanterhavet for å true

de britiske sjøforbindelsene. Under kampene mot britiske flåteenheter i april 1940 ble store deler av den tyske marines overflatefartøy skadet eller senket.<sup>14</sup> En offensiv strategi for den oversjøiske flåten var derfor utelukket. Dermed økte betydningen av det erobrede norske territoriet som utgangspunkt for offensive tyske luft- og ubåtoperasjoner.

### Krigen kommer til Bergen

Morgenen 9. april 1940 våknet bergenserne liksom innbyggerne i en rekke andre norske kystbyer opp til en verden som føltes ny og usikker. Allerede i 4-tiden om natten ble mange vekket opp av de dype drønnene fra batteriene på Kvarven og Hellen, etterfulgt av iltre smell fra Krag-Jørgensen rifler, Mauser karabiner og mitraljøser. Etter at tyske landgangsstyrker hadde forsert de bratte skrentene opp fra Gravdal og Skålevik ble stillheten igjen brutt av flydur og detonasjoner.

Da folk gjorde seg klar til en ny arbeidsdag, møtte de en stillere by, men like fullt en fremmedartet by. Hakekorlaget vaiet over Berghusens festning og på Marineholmen. På kaiene losset grønnkleddesoldater handelsskip. Ved Olderneset lå krysseren «Køln» og ute på Byfjorden kunne man se den skadskutte krysseren «Königsberg». Over byen sirklet de første Junker-flyene på vei mot sjøflyhavnen i Sandviken. Rundt om ved alle offentlige bygninger stod tungt bevæpnede tyske vaktposter, og grupper av soldater hadde samlet seg på Torget, Torgalmenningen og Festplassen, der de ventet på nye ordre. Det virkelige var blitt virkelighet. Norge - og Bergen - var hårtatt.<sup>15</sup>

Angrepet hadde for lengst krevd sine ofre. Åtte norske - og seksten tyske soldater var drept, mens 18 nordmenn og 53 tyskere var såret, mange av dem alvorlig.

Den lyse vårmorgenen var innledning til 5 dystre år, hvor okkupasjonsmakten kom til å sette sitt tydelige preg på byen og omegnskommunene. Allerede åtte dager etter felttoget mot Norge startet, fant der sted et møte mellom sjøkrigsledelsen og Admiral der Norwegen. Tema på møtet var: «Wert Norwegen als operativ Raum für die Zukunft». ( KTB SKL )

Her ble Bergen for første gang nevnt som støtte- og forsyningspunkt «für leichte Streitkräfte und U-Boote». Men da hadde allerede Admiral der Westkuste og der Seekommandant i Bergen begynt å treffe tiltak for taktisk bruk av ubåter for å sikre seg mot eventuelle fiendtlige landgangsforsøk «im Samnang - Soerfjord, sowie im Hardanger - und Sognefjord».<sup>16</sup> På grunn av store problemer med bla. systemfeil på torpedoen ombord valgte likevel marineledelsen å trekke båtene tilbake til operasjonsområdene rundt De britiske øyene.<sup>17</sup>

Samtidig lå byen utsatt til for allierte luftangrep. Luftskytsset som skulle sikre «brohodet Bergen» var enten gått til bunns eller på vei fra Tyskland, og det norske luftskytsset som tyskerne hadde erobret, var foreldet og mangelfullt. De tyske avdelinger kunne heller ikke regne med jagerflystøtte, idet den eneste flyplassen på tyske hender her vest, Sola, lå for langt unna, og de få sjøflyene som var disponible, var heller ikke i stand til å ta opp kampen med eventuelle britiske fly. Dette kan være en av årsakene til at britene iverksatte over 40 flyangrep i perioden 10. april til 1. august 1940.<sup>18</sup>

# ABB

Control AS

en bedrift i ABB-konsernet

- Hovedtavler.
- Nødtavler
- Fordelingsanlegg.
- Pluggbare motor-kontrollsentere.
- Styrepulter.
- Startapparater.
- Elektrotekn. engineering.
- Offshore installasjon med tilhørende utstyrsleveranse.
- Kontrollanlegg.

ABB Control AS

POSTBOKS 3737, 5033 FYLLINGSDALEN  
TELEFON: 55 15 17 00 - TELEFAX: 55 15 17 10

De stadige flyangrepene resulterte i at tyskerne begynte å prioritere utbyggingen av luftforsvaret. Med hjelp av norske entreprenører ble det igangsatt en omfattende utbygging av luftvernstillinger, og på Herdla begynte en ny flyplass å ta form med plass til en eskadre med jagerfly.<sup>19</sup> Men også sjøflyhavnen i Sandviken og på Flatøy forble operativ under hele krigen.<sup>20</sup> Likevel var det jagerflyene på Herdla som sammen med det tyske luftvernet utgjorde den største trusselen for de allierte flygerne.<sup>21</sup>

De tyske planene for forsvaret av lufterommet over Bergen gikk ut på å anlegge en ring av tunge batterier utenfor den egentlige bykjernen og mindre ringer med midlere skyts rundt havneområdet og andre krigsviktige mål. I tilknytning til disse skulle det bygges ut en luftvarslingskjede.<sup>22</sup>

Allerede høsten 1940 var 26 stk 8,8 cm luftvernkanoner kommet på plass i batteristillinger på Blaamannen, Fantoft, Olsvik, Løvas, Fagerdalen og Krokås, mens kanonmunningene fra 4 tidligere norske 7,5 cm luftvernkanoner pekte utover lufterommet fra stillinger på Storinden. Dette skytset sorterte under Marineartilleriet, mens det lette luftvernet i byen sto under kommando av «der Seekommandant» i Bergen. I alt utgjorde dette 94 automatkanoner i kaliber 2 cm - 4 cm.<sup>23</sup> Omtrent på samme tid var de 4 første jagerflyene på Herdla operative.<sup>24</sup> En slik kraftsatsing var nødvendig for å sikre den fremtidige marinebasen i Bergen. Det var ikke tilstrekkelig med gode havneforhold og stor verkstedskapasitet. Basen måtte også kunne forsvares både fra luften, på sjøen og fra land. Vestlandskysten lå godt innenfor RAFs rekkevidde og til å begynne med ble jagerne på Herdla nytt til eskortetjeneste på sjøen.<sup>25</sup> I tillegg la tyskerne ut en rekke sjøminefelt for å sikre innseslingen til byen og startet utbyggingen av nye kystfort langs innseslingsleden til byen.<sup>26</sup>

#### Ubåtbyen blir en realitet

Ubåtkrigen gjorde det ønskelig for den tyske marineledelsen å utnytte verftskapasiteten i byen til reparasjon og vedlikehold av den voksende ubåtflåten. Bergen lå i utgangspunktet gunstig til i forhold til det operasjonsområdet det skulle betjene og hadde gode havneforhold. Byen var dessuten knutepunkt for den sivile sjøtransport langs kysten og for fiskeflåten. Samtidig hadde byens verftsindustri et stort vekstpotensiale.<sup>27</sup> Da de to ubåtene U 141 og U 553 anløp Bergen i april dagene i 1940, advarte likevel admiral von Schraeder marineledelsen i Kiel mot å tro at det var mulig å få utført omfattende reparasjoner ved verftene i byen. For at det skulle se seg realisere, måtte skipsverftene utvides vesentlig og det måtte skaffes tyske verkstedsfolk.<sup>28</sup> Men for Admiral Norwegen, øverstkommanderende for de tyske marinestyrkene i Norge, hastet det. Allerede 12. mai 1940 kom det telegrafisk ordre om at det skulle etableres et «Kriegsmarinewerft» i byen. Utbyggingen av Bergen som ubåtstøttepunkt startet således sommeren 1940. Da gjorde tyske myndigheter det kjent at det kunne bli aktuelt å rekvirere BMWs verksteder i Solheimsviken og på Laksevåg. Høsten 1940 meddelte så ledelsen for Marinewerft Bergen at «Der Ausbau Bergen als U-Boot - Stützpunkt fur 10 kleine Boote is im Gange»: Da hadde verftet kapasitet til å ta imot 4 ubåter

samtidig, 2 ved Mjelle & Karlsen og 2 ved BMW - Solheimsviken. Verftindustrien stilte fagarbeidere til disposisjon i et voksende antall. I 1941 var tallet på arbeidere ansatt ved Kriegsmarinewerft Bergen 347; 89 tyske - og 258 norske fagarbeidere. Året etter var antallet vokst til 1436, herav 540 tyske og 846 norske. Av disse var 241 tyskere og 293 nordmenn direkte engasjert med reparasjons - og vedlikeholdsarbeid på ubåtene.<sup>29</sup>

Gradvis begynte ubåtbasen Bergen nå å ta form. Herfra gikk fartøyene i skytletrafikk nordover for å angripe de allierte konvoiene som førte krigsmateriell til russerne via Murmansk. Samtidig hadde de britiske raidene mot Måløy og Lofoten i 1941 forsterket frykten for en alliert invasjon i Norge. Som et ledd i utbyggingen av invasjonforsvaret ble en rekke ubåter beordret nordover. Konkret ga dette seg bl.a. utslag i at tyskerne opprettet 11. ubåtflotilje med standkvarter Bergen. Flotiljen fikk i alt tilført 189 ubåter.<sup>30</sup> Men det var først da Tyskland måtte oppgi de franske havnene i 1944 at Norskeekysten virkelig kom i fokus og fikk betydning som ubåtvennets siste skanse.

På tysk side holdt frykten for allierte landgangs-forsøk seg hele tiden levende. I stort tempo ble det derfor bygget ut festningsanlegg, depoter, kaier og veier i områdene rundt byen. Bergen ble organisert som en egen festning, og landforsvaret fikk som en av oppgavene å sikre marinebasen.<sup>31</sup> Kystfortene rundt byen danner ryggraden i kystforsva-

## Internasjonal leder innen undervannsakustikk

**SIMRAD**  
A KONGSBERG Company

Simrad AS, Strandpromenaden 50, Horten  
Tlf.: +47 33 03 40 00, Fax: +47 33 03 41 24

ret, mens infanteriavdelingene ble organisert i støttepunkt i og rundt byen.<sup>32</sup> Samtlige batteristillingene, enten det var kystartilleri- eller luftvern ble konstruert som små festninger. Omgitt av pigg-tråd og minefelt ble det reist små brakkebyer for betjeningen, med spisesal, verksted, forlegningsrom og lagerbygninger. Ammunisjonsbunkre ble sprengt inn i fjellet, og truende mitaljøesstillinger sikret veiene inn mot området. Tyskerne holdt hele tiden høy luftvernberedskap. Minst ett skyts per batteri var alltid bemannet, og sambandet mellom batteriene og luftvarslingsstasjonen ble stadig kontrollert. Hyppige samøvelser med luftvern batteriene på Herdla, Radøy, Askøy, Åsane og Sotra viste at tyskerne tok forsvaret av «Raum Bergen» alvorlig.<sup>33</sup> Selv mente de militære sjefene at luftvernet kunne yte effektivt vern mot fiendtlige fly. Derfor vakte det en del uro når deler av det lette luftskytset ble trukket tilbake til Tyskland etter invasjonen i 1944.<sup>34</sup>

Til tross for den omfattende utbyggingen av forsvarsanlegg i og omkring byen var tyskerne også opptatt av å sikre ubåtene mens de lå i dokk. Erfaringene fra Tyskland og Frankrike hadde vist at bare bombesikre ubåtbunkre kunne gi sikkerhet for at et tilstrekkelig antall ubåter til enhver tid kunne være operative. I alt ble det igangsatt bygging av 19 slike mellom Bordeaux og Trondheim.<sup>35</sup>

I Bergen startet grunnarbeidet på ubåtbunkerer Bruno allerede i 1941. Da overtok «die Kriegsmarine» Det Bergenske Dampskipsselskaps verksted i Søndrevågen på Laksevåg og startet overhaling av ubåtene der. Samtidig tok tyskerne seg til rette på Dokkeskjærskaien som nettopp hadde fått fullført selve kaifronten da krigen kom. Året etter tok arbeidet på selve bunkerer til. Typen som ble valgt var den samme som allerede var bygget i Hamburg og i Ijmuiden i Nederland.<sup>36</sup> Arbeidet pågikk gjennom hele krigen og de tyske ingeniørene utnyttet erfaringene fra anleggene i Brest, Lorient, St. Nazaire og Bordeaux.<sup>37</sup> Først ved årsskifte 1944/1945 var samtlige dokker under tak. I utgangspunktet var anlegget planlagt med en tykkelse på ni til ti fot i tak og vegger. Senere ble det imidlertid foretatt et kontinuerlig forsterkningsarbeid. Mangel på materialer var den største hindringen. Da bunkerer sto ferdig var det gått med like mye sement som landets samlede årsproduksjon og dessuten 40.000 tonn monierjern. Byggekostnadene ble anslått til 35 millioner riksmark.<sup>38</sup>

På grunn av manglende norsk arbeidskraft ble det satt inn over 1800 russiske krigsfanger i dette arbeidet.<sup>39</sup>

Anlegget besto av til sammen 7 haller med 3 tørr- og 3 våtdokker. Den 7. hallen var planlagt som oljelager for diesellolje. I bakkant av hallene lå verkstedene. I området sør for bunkerer lå det også et større verkstedsområde med en stor flytedokk.

Søndrevågen og Nordrevågen utgjorde sammen det egentlige Kriegsmarinewerft med en reparasjonskapasitet av dimensjoner. Antall ubåter som ble observert her samtidig varierte - men det meldes i rapporter om opp til 10 ubåter. Ofte bar fartøyene preg av å ha vært i kamp med vriddet tårn og granathuller i skroget. Disse skadene hadde sammenheng med inn- og utpassering til Bergen. Ubåtene gikk i overflatestilling for å lade batteriene og

selv om de alltid hadde med egne eskortefartøyer var de i denne fasen svært sårbare for angrep fra luften.<sup>40</sup>

Ubåtmannskapene ført sine karakteristiske blå-luer og britiske arbeidsuniformer ble etterhvert et karakteristisk bilde på Laksevåg. Mens de tyske soldatene vanligvis unngikk å provosere, var situasjonen en annen med «die Wolfpack». De opptrådte arrogante og gikk ikke av veien for konfrontasjoner, hverken med nordmenn eller med sine egne. Derfor ble det etterhvert bygget særskilte leirer for dette personellet, bla på Melkepllassen.<sup>41</sup>

De gamle norske anleggene på Marineholmen ved Nygårdsbroen ble i hovedsak nyttet som administrativt hovedkvarter for marinens verksteds- og forsyningsvirksomhet. Hit kom båtene for å kasernere sine besetninger og bringe beholdningene i land før de gikk til verksted og hit kom de tilbake for å ta ombord igjen forsyninger og lade batteriene. Et kombinert tilluktsrom og flaktårn står fortsatt igjen her. Et tilsvarende tårn finner vi innebygget i havnelageret på Dokkeskjærskaien. Det var nemlig vanlig at ubåter lå fordyr her. Stedsvalget var ikke ubegrunnet. Tyskerne utnyttet den sivile bebyggelsen til å sikre fartøyene. Det var uråd å bombe uten å ramme bebyggelsen rundt kaien.<sup>42</sup> Like under Sjømannsskolen på Nordnes ble et stort bunkerskompleks etablert, med operasjonsrom og sambandsentral. Blant annet var der opprettet direkte linjer til kystartillerikommandoen i Gravdal. I dag nyttes denne bunkerer til kro- og møteplass for studentene på Bergens Ingeniørhøgskole.

Også på Askøy er det fortsatt spor etter ubåtene. I Bakervågen opprettet torpedokommandoen et anlegg for lagring og overhaling av ubåtenes offensive hovedvåpen - torpedoene.<sup>43</sup> Ennå er det mulig å påvise rester etter sprengstoffbunkrene i fjellet og de solide betonghallene. I perioder var det inne opp til 50 - 60 båter samtidig her. Ved Florvåg ble båtene gjort klar til nye tokt, det ble tatt ombord torpedoer og ammunisjon. Hver kveld stengte tyskerne den dype innselingen til Bakervågen med et ubåtnett.

I Åstvedtvågen ble det bygget en betongkai og reist verksteder og lagre for ammunisjon og torpedoer. I dag er det en marina for fritidsbåter her. I det området hvor nordmenn daglig søker rekreasjon drev ubåtene øvelser før de la ut på den lange reisen til Nordishavet. Mange av dem som bemannet disse båtene var unge gutter uten krigserfaring og det var viktig å få med seg så meget praktisk lærdom som mulig. Tapsprosenten blant ubåtbesetningene var høy. Av de omlag 38 000 mann som tjenestegjorde i ubåtvesenet ble 32 000 igjen på havet. Ingen ble tvangsutskrevet til denne tjenesten. Alle var frivillige.<sup>44</sup>

Et stort antall patruljefartøyer var til stadighet stasjonert i Eidsvåg og Åstvedtvågen. De hadde til oppgave å bevokte såvel ubåthavnen som innløpet til Sørfjorden, hvor ammunisjonsleiren på Garnes utgjorde nok et viktig angrepsmål.

I Grimstadfjorden ved Knappen ble det bygget betongutstikker for oppankring av marinens havgående kamptyrker når de var på besøk, og på Storinden og på selve Knappenfjellet er det ikke vanskelig å påvise spor etter luftvern batteriene som skulle beskytte ankerplassene.<sup>45</sup>

Også på Hatvik finnes det rester etter ubåtbasen. I skyggen av urgamle trær lå ubåtene fortløyd og ventet på tur, mens mannskapene drev angrepsøvelser.

På Krokeide, på Flatøy og på Herdla ble det i løpet av 1944 etablert baser for marinens Spesialenheter, de såkalte "Kleinkampf Verbände". Disse var oppsatt i egne Marine Einsatz Kommandos og var utstyrt med dvergubåter og hurtiggående motorbåter fylt med sprengstoff. Fartøyene var øremerket for innsats i invasjonforsvaret, men kom aldri i kamp. Personell fra disse avdelingene ble likevel satt inn mot de norske «Bjørn West» avdejjingene i Matrefjellene i april 1945 og led store tap.<sup>46</sup>

Foruten disse hovedanleggene i og nær Bergen spredte den tyske marine seg på et utall steder i byen og omegn med lagre, kontorer, kaserner, havnekontrollposter og en rekke stabs- og støtteelementer. På Bergenuhus satt kommandanten for «der Seeverteidigung Bergen», mens admiral von Schrader, som var sjef for kystområdet fra Oslofjorden til Stadt, hadde sitt hovedkvarter i Sandviken. I løpet av noen få år var Bergen blitt en marinehavn av dimensjoner. Med en samlet mannskapsstyrke på 12.708 mann på land og 4.106 mann til sjøs utgjorde «die Kriegsmarine» langt det største innslaget av tyske tropper i Bergensområdet.<sup>47</sup> Men samtidig gjorde den omfattende tyske virksomheten byen til et stadig viktig angrepsobjekt for de allierte.

Både norsk og britisk etterretningstjeneste i byen holdt hele tiden London orientert om alt som berørte tyske marineforhold og skipsfart. Det var dager da det regelmessig ble sendt observasjoner som fortalte hvor ubåtene på havnen befant seg til enhver tid. Britene understreket stadig at alle opplysninger om ubåter og ubåtbasen hadde første prioritet. Dette hadde sammenheng med de problemer de allierte sto overfor når det gjaldt de tyske ubåtene. Frem til 1942 hadde de ennå ikke funnet frem til effektive motiltak. Mens de tyske ubåtene i 1940 og 1941 senket henholdsvis 422 og 445 allierte skip steg tallet i 1942 til hele 1222, dvs nesten en tredobling sammenlignet med årene før.<sup>48</sup> I løpet av våren 1943 endret situasjonen seg dramatisk for de tyske ubåtene. Fra å være de som jaget et bytte, ble de nå selv utsatt for en formidabel nedslaktning. Bare i løpet av mai måned 1943 mistet tyskerne hele 42 ubåter. Til sammenligning var tapstallene for hele 1942 på 88 ubåter.<sup>49</sup>

Dette hadde sammenheng med den nye offensive taktikken britene gjorde seg til talsmann for. Etter grundige analyser var Admiralitetet kommet til at en sterk eskortebeskyttelse alene ikke var tilstrekkelig. Det var nødvendig med støttegrupper av jagere og fregatter som sammen med langtrekkende bombefly skulle komme konvoiene og eskortefartøyene til unnsctning.<sup>50</sup>

Nå skulle de allierte lære å beskytte sine skip. Nye flytyper ble satt inn i kampen mot ubåtene. Det ble utviklet mer effektive elektroniske instrumenter som sammen med forbedret lytteutstyr og dechiffriering av tyske koder førte til at den ene tyske ubåten etter den andre ble oppsporet og senket. Det var som om sjøen plutselig ble gjennomskjult og det ikke var noe sted å gjemme seg lenger. I juni 1943 avbrøt admiral Donitz slaget om Atlanterhavet. Tapene var blitt for store.<sup>51</sup>

I London hadde en lenge arbeidet med planer om å få ødelagt ubåthavnen i Bergen uten å ramme sivilbefolkningen. Det ble gjort to forsøk med angrep med mini-ubåt i 1944.<sup>52</sup> Erfaringene fra tidligere aksjoner, bl.a. mot «Tirpitz» dannet grunnlaget for aksjonen. I første omgang gjaldt det å få senket den store flytedokken på Laksevåg.

Den 9. april 1944 startet ekspedisjonen fra Skottland. Da ble en mini-ubåt slept av undervannsbåten «Sceptre» inn til Hjeltefjorden. Her skiltes de og mini-ubåten fortsatte alene inn mot Bergen havn. Til tross for minefelt og ubåtnett lyktes det mannskapet å manøvrere det lille fartøyet inn mot målet og plassere ladningen. På grunn av all sjøtrafikken måtte båten gå neddykket, uten persikopp. Dette førte til at ladningen ble plassert på feilt mål. I stedet for flytedokken ble det lasteskipet «Barenfels» som gikk ned.<sup>53</sup>

Ved et nytt forsøk i september samme år ble flytedokken ødelagt. Sytten norske arbeidere mistet livet.<sup>54</sup>

Etter den allierte invasjonen i Nord Frankrike i juni 1944 ble det gitt ordre om å evakuere alle ubåter fra de utsatte basene langs kanalkysten og i Biscaya. Ordren fra admiral Donitz gikk ut på at ubåtene skulle forsøke å gå til norske havner, i første rekke til Bergen.<sup>55</sup>

Byen ble således det siste støttepunkt for det tyske ubåtåpnet. Dette førte igjen til at bunkeren «Bruno» fikk økt betydning. Det var nå aldri mindre enn 10 - 20 ubåter til reparasjon om gangen. Samtidig begynte tyskerne å holde ubåtene neddykk-

## INGE STEENSLAND A/S SHIPBROKERS

Fridtjof Nansens plass 7  
P.O.Box 1254, Vika  
0111 OSLO  
NORWAY

Telephone: 23 13 55 00  
Telefax: 22 41 48 29  
Telex Gas: 71 776  
Telex Tank: 72 970

ket i havneområdet på grunn av faren for flyangrep.

Da ordren fra marineledelsen kom hadde 51 tyske ubåter baser langs Norskekysten. Ytterligere 22 var på vei hit fra de erobrede basene i Biscayabukten.<sup>56</sup> Mange av dem var utstyrt med snorkel, som gjorde det mulig for dem å holde seg neddykket i opptil 10 døgn.

Innføringen av snorkelen hadde nok en gang forrykket balansen mellom overflatefartøiene og ubåtene i tysk favør. Det britiske admiralitetet fryktet at «die Seehunde» fra sine baser i Norge ville true de allierte konvoiene langs den britiske østkysten og i farvannene ved Island.<sup>57</sup>

Samtidig strømmet det stadig nye generasjoner ubåter ut fra verftene i Tyskland. Med nye elektromotorer og forbedret radarutstyr<sup>58</sup> representerte de en betydelig trussel, som kunne påføre de allierte så store tap at den endelige seier kunne bli sterkt forsinket. Dette førte til en kraftig opptrapping av allierte flyangrep mot ubåtverftene i Tyskland. Disse angrepene skadet og ødela så mange nybygg at den varslede ubåtøffensiven måtte utsettes. I alt hadde tyskerne 205 ubåter i operativ tjeneste høsten 1944.<sup>59</sup>

De viktigste operative ubåtbasene i Norge sommeren og høsten 1944 finner vi på Laksevåg i Trondheim, i Narvik og i Hammerfest.<sup>60</sup> De to nordligste som betjente 11 ubåtflottilje hadde underbaser i Bogen og Ramsund. Her var ingen ubåtbunkerer, men på grunn av avstanden fra allierte flybaser, lå båtene rimelig trygt i disse baseområdene. Ubåtbasen i Trondheim var tross de alvorlige bombeskadene fra juli 1943 snart fullt utbygget, med en bunker i Ladehammeren og en i Nyhavna.<sup>61</sup>

### Ubåtbyen som bombemål

Det første store flyangrepet mot ubåtbasen og marineverftet kom den 4. oktober 1944. De allierte hadde lenge hatt planer om et slikt angrep. Da bunkerer i Trondheim ble angrepet den 24. juli året før, hadde en større styrke B-17 bombefly samtidig dradd avgårde for å bombe «Bruno». Men målet var dekket av skyer og angrepet ble avblåst. Flyene måtte dra hjem igjen uten å ha sluppet en eneste bombe.<sup>62</sup>

Nå var det britenes tur. Ved femtiden om morgenen sendte Bomber Command avgårde nærmere 200 bombefly. Rundt klokken ni gikk flyalarmen i Bergen. Like etter kunne bergenserne se den ene formasjonen etter den andre komme inn over byen. Flysvermene hadde alle kurs mot ubåtbasen og skipsverftet på Laksevåg. Bombingen ble utført fra stor høyde. Til tross for en intens luftvernild oppnådde angriperne 7 fulltreffere i bunkerer, uten at skadene i den enorme betongbygningen var særlig alvorlig. To av verkstedshallene ble sterkt ramponert og en tredje hall helt ødelagt. Både i bunkerer og på verkstedet ble det elektriske ledningsnettet satt ut av drift.<sup>63</sup> I følge tyske kilder ble fem ubåter skadet. På Puddefjorden ble to mindre båter skadet. Likevel var resultatene dårligere enn ventet, bombemengden tatt i betraktning. I alt ble det sluppet 1260 stk 450 kilos bomber og 172 stk 225 kilos i løpet av de 11 minuttene angrepet varte.<sup>64</sup> Men ødeleggelsene av liv og eiendom i byen og på Laksevåg var uhyggelig. Til sammen omkom 194 sivile og omtrent 100 ble skadet. Nærmere 40 hus ble ødelagt og i tillegg var 20 andre sterkt ramponert.

Sterkest inntrykk gjorde nok ødeleggelsen av Hølen skole hvor 60 skolebarn ble drept.<sup>65</sup> Bergen hadde vært utsatt for en alvorlig eksplosjon på havnen den 20. april samme år, og denne nye tragedien gjorde at befolkningen var nærmest lamslått. Mange var sjokk-skadet. Frykten for nye angrep spredte seg. En rekke skolebarn og familier ble evakuert.

Natt til søndag 29. oktober prøvde britene seg på nytt. Denne gang kom over 250 bombefly i ti bølger. Men heller ikke ved dette angrepet ble basen satt ut av funksjon.<sup>66</sup> Skydekket hindret presisjonsbombing. De største ødeleggelsene kom på Laksevåg hvor ytterlige 35 hus ble helt rasert og omtrent 50 skadet. I tillegg oppsto det store skader på Engen og på Nøstet. 52 mennesker omkom.<sup>67</sup>

Folk var sjokkert over angrepens intensitet. Og spørsmålet mange stilte seg var når neste angrep kom. Ville det da kreve enda tyngre ofre?

Den 12. januar 1945 kom det siste angrepet. Luftfen var full av fly - store fire - motors Lanchester bombefly, ledsaget av en - og tomotors jagerfly. Denne gang ble det sluppet flere seks- tonnns bomber - med stor presisjon. De tidligere angrepene var blitt utført med for små bomber, slik at de ikke greide å trenge igjennom de tykke betongveggene. Mannskapene på bombeflyene hørte denne gang til de mest erfarne og dyktigste i RAF og RAAF, med erfaring bla fra bombingen av de store dampleggene i Ruhr - området og angrepet på «Tirpitz».<sup>68</sup> Skadene på sivile mål var denne gang ubetydelige. Tre av bombene traff bunkerer. De slo igjennom betongtaket som var opptil 3,5 meter tykt og ødela mekaniske verksteder, kontorer og noen mindre lagre. Men to ubåter som var inne til reparasjon fikk bare mindre skader. I tillegg ble en minesveiper senket og et fartøy måtte settes på land. Ingen norske liv gikk tapt, mens tyskerne mistet over tyve mann.<sup>69</sup>

Frykten for nye angrep lå som en mare over byen i tiden som fulgte. Trass i stadige bombeangrep produserte verftene i Tyskland nye forbedrede snorkel - ubåter som straks ble sendt av sted til Norge og Bergen. Herfra skulle slaget om Atlanterhavet gjenopplives med nye og mer effektive våpen og metoder. Ingen i byen eller på Laksevåg kunne unngå å legge merke til den stadige strømmen av ubåter som kom og gikk.<sup>70</sup> Og frykten for det uviss ble en realitet.

### Nye forsøk på å stanse tyskernes ubåtvirk-somhet

Men norske og allierte myndigheter satset også på andre våpen enn bombefly og miniubåter for å stoppe tyskerne. Den 10. mars 1945 ble ekspedisjonen ROOK landsatt av «Vigra» på Hernar. Deltakere var offiserene Christian Tønseth og Louis Pettersen fra Kp.Linge. Oppgavene var nå:

- å kidnappe *Kapitan zur See, Hans Rosing, sjefen for den tidligere ubåtbasen i Brest*
- å reorganisere og instruere sabotasjegruppen i Bergen
- å planlegge sabotasjeangrep på ubåter og mot ubåtbatterier og ladeaggregater, mot olje - og bensinlagre
- å organisere en etterretningsgruppe som særlig skulle rapportere om ubåtene.

Men Rosing var umulig å oppdrive og sabotasjeak-

sjonene ble stoppet av frykt for represalier.<sup>71</sup> Fortsatt måtte bergenserne se de tyske ubåtene komme og gå. I alt regnet en på alliert hold med at de norske basene hadde kapasitet til å betjene 90 ubåter til en hver tid. Tyskernes største vansker syntes likevel å få frem forsyninger og reservedeler til denne flåten.

Det siste konvoislaget under 2. verdenskrig fant sted i månedsskifte april / mai 1945. Da ble en britisk konvoi med kurs for Kola angrepet. Fjorten tyske ubåter var med på operasjonen To ble senket. Ubåtkrigen med utgangspunkt i norske baser var over. Riktignok forsøkte tyskerne å overføre sine gjenværende fartøyer fra Østersjøen og de tyske havnene til Norge, men over 1/3 av disse ble senket på overfarten.<sup>72</sup>

Den 4. mai fikk alle ubåtene kampforbud. Den nye tyske regjeringen under admiral Donitz hadde innledet forhandlinger om våpenhvile. Kapitulasjonsavtalen noen dager senere slo fast at samtlige fartøyer i det nordlige område skulle overgi seg til de allierte. Til Bergen kom 29 båter, til Stavanger 9, til Kristiansand 16, til Horten 9 og til Trondheim 10 ubåter. Disse ble med få unntak beordret videre til britiske samlesteder. Herfra ble båtene ført ut på åpent hav og senket. I alt ble 159 ubåter overgitt til de allierte, mens 203 ble senket av sine egne mannskaper. Den norske marine fikk i likhet med andre allierte tildelt noen få ubåter som krigsbytte.<sup>73</sup>

I løpet av de fem og et halvt år krigen varte hadde tyskerne bygget og tatt i bruk 1157 ubåter. I tillegg hadde de overtatt og tatt i bruk femten som hadde tilhørt andre nasjoner.<sup>74</sup> Av disse var 789 blitt senket i kamp med allierte stridskrefter. Norske fly ble kreditert for 4 senkede ubåter og 8 skadd, mens norske marinefartøyer er kreditert for minst 2 senkninger.<sup>75</sup>

## Etterkrigstid

Da de norske ubåtene kom tilbake fra Skottland sommeren 1945, ble disse til å begynne med stasjonert i ubåtbunkerer på Laksevåg. Men fordi denne trengtes til overhaling av de tyske minesveiperne som renset feltet langs Norskekysten, ble fartøyene overført til «Dora I» i Trondheim. Den 6. desember 1945 ble Marinen's UVB- stasjon formelt etablert i Trondheim.<sup>76</sup>

Samtidig lanserte britene en offensiv mot Norge for å få delagt eller nøytralisert de tyske ubåtene langs Norskekysten.<sup>77</sup> Begrunnelsen for disse tiltakene var diktert utfra frykt for en eventuell ny krig hvor de ex - tyske anleggene nok en gang kunne bli brukt som utgangspunkt for angrep mot Storbritannia. Erfaringene fra to verdenskriger hadde gjort myndighetene i Storbritannia smertelig klar over hvor sårbar landets sjøverts forbindelseslinjer var overfor angrep, særlig fra ubåter. Derfor var det om å gjøre å hindre en gjentakelse.

Den første kontakten om disse spørsmålene fant sted den 18. september 1944 da den britiske ambassadør hos den norske regjering, Sir Laurence Collier, fremførte sitt lands ønsker overfor utenriksminister Trygve Lie.<sup>78</sup> Den norske reaksjonen var avvisende. En demolering ville føre til at landets fremtidige militære infrastruktur ble ødelagt.<sup>79</sup> Dette kunne redusere den norske forsvarsevnen og så tvil om landets evne og vilje til å forsvare sin in-

tegritet. Derved kunne tankene om Norge som et militært tomrom dukke opp igjen, et tomrom som det ville være i stormaktens interesse å fylle i en krisesituasjon. Landet kunne nok en gang bli stilt overfor trusselen om et preventivt angrep.<sup>80</sup>

Britene avventet situasjonens gang uten å legge demoleringsplanene på is. Etter at den tyske kapitulasjonen var blitt en realitet forsøkte man å gjøre demoleringsspørsmålet til en del av frigjøringsprosessen, dog uten å lykkes helt. Men så fikk britene uventet hjelp fra norsk hold. Allerede i juni 1945 forlangte Laksevåg kommune ubåtbunkerer re-  
vet.<sup>81</sup>

Etter at UVB - stasjonen ble flyttet til Trondheim syntes det ikke å være noe stort militært behov for bunkerer eller de maskinene som var installert der. I begynnelsen av januar 1946 ble det derfor holdt et møte i Bergen hvor blant annet forsvarsminister Jens Christian Hauge var til stede. På dette møtet ble det vedtatt å legge ned verkstedet i «Bruno» så snart vedlikeholdet av de tyske minesveiperne var over, og fordele det tekniske utstyret på sivile bedrifter i Bergen og på Vestlandet ellers. Forsvarsdepartementet frasa seg imidlertid ikke eiendomsretten til selve bunkerer og ba i februar 1946 Sjøforsvarets Overkommando og Marinekommando Vestlandet om å utrede saken nærmere. I et vedtak i formannskapet den 19. mars anmodet Laksevåg kommune nok en gang om at bunkerene nå ble re-  
vet.<sup>82</sup>

I mai 1946 overtok imidlertid den tidligere admiralstabssjefen, kontreadmiral Danielsen, som sjef for MKV. Han ønsket å bruke «Bruno» som lager og var ikke innstilt på å etterkomme Laksevåg kommunens krav om riving.

I tiden som fulgte utspilte det seg en drakamp mellom britiske og norske militære interesser, sterk påskyndet av lokalpolitikere. De britiske ønsker måtte tones ned av hensyn til innenrikspolitiske forhold, men samtiden gikk ikke glipp av realitetene. Det ble oppnådd enighet om at den del av anlegget som Forsvaret ikke hadde bruk for skulle ødelegges, men at det britiske engasjementet skulle være så diskret som mulig. Norske myndigheter skulle ha full kontroll over arbeidet. Det ble inngått en avtale om at to av dokkene og verkstedseksjonen skulle beholdes. Resten av anlegget skulle sprenges og planeres til kai for bruk av Marinen. Arbeidet skulle etter planen ta til i løpet av oktober 1946.

I Bergen sentrum var det i mellomtiden blitt slått opp flygeblad som tydelig tok avstand fra britenes anstrengelser. «Til det norske folk: - Er det fremmede makter som skal forsvare vårt land for fremtiden? I så tilfelle får vi vel samme beskyttelse som vi fikk av tyskerne - i alle fall ikke bedre. Hvem er det som sender eksperter for å rive ned ubåtbunkerer i Bergen - et moderne anlegg som har kostet landet 86 millioner kroner - og som koster 6 millioner kroner å rive ned. Skal landet fremdeles forsvares med papir? Norske folk våkn opp før det er for sent ! Forlang kortene på bordet, enhver som svekker landets forsvar er en forreder».

Disse påstandene ble sterkt imøtøgt av norske myndigheter, men øyensynlig uten virkning. I et brev til Sjefen for Sjøforsvaret, kontreadmiral Horve, kunne nemlig Marinekommando Vestlandets sjef, kontreadmiral Danielsen, fortelle at han

hadde mottatt trusler mot medlemmer av den nyopprettede sprengningskommandoen, mot selve bunkeren og mot lageret der eksplosivene ble oppbevart. Men en interpellasjon i Stortinget førte til at planene for demolering ble stilt i bero.

Interpellasjonen var meldt av Bergensrepresentanten Arthur Sundt (V) og led: «Akte Forsvarsdepartementet å iverksette nedrivningen av ubåtbunkerene i Laksevåg uten på forhånd å forelegge demne og liknende betydningsfulle saker for Stortinget».

Utgangspunktet for Sundt var de motstridende meldingene som hadde fremkommet i pressen i løpet av de foregående månedene. Han ønsket en avklaring i spørsmålet om ubåtbunkerens skjebne, og hevdet at en slik sak både av sikkerhetsmessige og økonomiske årsaker burde ha vært forelagt Stortinget på et langt tidligere tidspunkt. Sundt fikk her støtte i sitt syn av de andre borgerlige representantene.<sup>54</sup>

Men en gjennomgang av debatten som fulgte i Stortinget synes å tilkjennegi at de borgerlige representantene primært ikke var opptatt av å få frem det egentlige saksforholdet. De var mer opptatt av å kritisere et regjeringsmedlem som irriterer med sin egenrådighet enn å belyse den britiske innblendingen. Men interpellasjonsdebatten rensket luften og den 19. november 1946 tok sprengningsarbeidet til.<sup>55</sup>

På grunn av protester fra naboer ble demoleringen utsatt til våren 1947. Sprengningsarbeidet pågikk i tre måneder og ubåtbunkeren fikk da det utseende mange bergenserne husker. Med sine sammenraste vegger ble bunkeren et tydelig minnesmerke om en tid fylt av uhygge og frykt. I dag er disse sporene borte. Bunkeren er blitt tilpasset den nye tid og inngår i dag i et industriområde uten å vekke allfor stor oppsikt.

### Noen avsluttende refleksjoner

I over fem år var bergenserne tilskuere til den største militære styrkeoppbygging i byens historie. Det var utelukkende militære hensyn som gjorde at valget falt på Bergen. Her fant tyskerne en ypperlig havn, som lett lot seg beskytte. Byen hadde god tilgang på reparasjonskapasitet og arbeidskraft. I tillegg hadde Bergen en sentral posisjon som byen for vestlandsdistriktene.

Tyske okkupasjonsstyrker gjorde etter hvert byen om til en av de sterkeste flåtebasene i Norge. Men det hører også med til historien at okkupantene fikk god hjelp til dette av norske entreprenører og arbeidere.<sup>56</sup> Nordmenn utgjorde også en viktig del av arbeidstokken på marineverftet og bidro til at ubåtene kunne opprettholde sine angrep mot alliert skipsfart.

Bergen ble det siste støttepunktet for det tyske ubåtvæpenet. Dette gjorde byen til et ettertraktet mål for de allierte. Derfor ble den rammet ekstra hardt. Totalt sett ble 752 norske sivilpersoner drept ved allierte bombeangrep mot mål i Norge. Av disse mistet 266 eller godt over 1/3 livet i Bergen eller Laksevåg, samtidig som 330 ble såret. Føyer vi så til de døde og sårete ved eksplosjonsulykken og ubåtangrepet på flytedokken, blir de samlede tapene av sivile menneskeliv 385 og tallet på sårede langt over 5000.<sup>57</sup> Men de materielle ødeleggelsene

var verre. Halvparten av byens bolighus var påført større eller mindre skader, mens 500 bolighus ble fullstendig ødelagt. På Laksevåg var ødeleggelsene relativt sett mye større.<sup>58</sup>

Til tross for det tyske nærvær på over 25.000 mann i og omkring byen fikk de allierte hele tiden meldinger om alt som berørte tyske marineforhold og skipsfart.<sup>59</sup> Det inngir respekt og vekker ettertanke når vi følger utviklingen av den militære motstandskampen som fant sted parallelt med den tyske utbyggingen.<sup>60</sup> Kampene i Matrefjellene i krigens siste fase understreker at tyskerne nok undervurderte omfanget av det norske motstandsarbeidet. Likevel er der ingen ting som tyder på at motstandsbevegelsen representerte noen alvorlige hindringer for okkupasjonsmakten når det gjaldt den økonomiske og militærstrategiske utnyttelsen av området. Ubåtene fortsatte sin kamp til det siste.

I dag er ubåtvæpenet Bergen historie. Bare noen levninger ligger igjen som en del av bybildet. Men disse levningene er kilder til en viktig del av fortiden og er vel verdt å ta vare på. Historien er nemlig ikke bare for fagfolk. Historien er en kvalitet i hverdagen for oss alle, en dimensjon i tilværelsen. De historiske verdiene skaper kvaliteter i dagens og morgendagens samfunn, de skaper holdninger og de skaper innhold. Derfor må de historiske sporene kunne gjenfinnes i landskapet, i nærmiljøet. Derfor er det så viktig at vår generasjon lærer å ta vare på de sporene som fortsatt finnes. De kan nemlig ikke fornyes. Vi står fattig tilbake hvis vi ikke husker dette.

Blant historikere som har vært opptatt av dette finner vi Fjærtøft, Fossen og Grieg Smith. Sistnevnte har behandlet den tyske militære utbyggingen i Bergen i en rekke ulike tidsskrift og aviser.

### Noter

- <sup>2</sup> Dette kom tydelig frem under markeringen av 50 års jubileet for frigjøringen. Da oppdaget Bergenskolen et stort udekket behov for informasjon også om denne tiden av historien.
- <sup>3</sup> Kadetter som kommer fra sentrum passerer den store luftvern bunkeren på Jansonmarken og ubåtbunkeren. Begge to helt spesielle konstruksjoner fra siste krig og unike i europeisk sammenheng.
- <sup>4</sup> Se eget vedlegg hentet fra Bergen Bys Historie bind IV. Her har forfatterne uteglemt det tunge luftvern batteriet på Fedje: Jfr RM 45 III / 72 / Marine Flak!
- <sup>5</sup> Forklaringen på dette kan være at rammene for byhistorien ikke tillot nye hildendørselsker, og at forfatterne måtte nytte det som fantes av trykte kilder.
- <sup>6</sup> Tim Greve: "Bergen i krig I og II" Bergen 1979. Arnfinn Haga "Dette er vinteren" Bergen 1976.
- <sup>7</sup> Se Maier, Klaus A m.fl. "Das deutsche Reich und der zweite Weltkrieg", bd. 2, "Die Errichtung der Hegemonie auf dem europäischen Kontinent", Stuttgart 1979.
- <sup>8</sup> Hans - Dietrich Look: "Quisling, Rosenberg og Terboven" Oslo 1972. Se særlig s 169.
- <sup>9</sup> Jfr 7.
- <sup>10</sup> Carl-Axel Gemzell: "Raeder, Hitler og Skandinavia. Der Kampf für einen maritimen Operationsplan." Lund 1965.
- <sup>11</sup> At tyskernes lykkes i dette kommer klart frem når vi analyserer de alliertes tapstall på sjøen. I løpet av 1940 tapte de allierte hele 4407 000 tonn, men nybyggingen alene utgjorde 1219 000 tonn, med andre ord et sluttresultat som viste en reduksjon i handelstonnasje på 3188 000 tonn.
- <sup>12</sup> Se 10.
- <sup>13</sup> Ibid. Se også Cajus Bekker: "Verdammt See. Ein Kriegstagebuch der deutschen Marine". Stuttgart 1971.
- <sup>14</sup> Ibid.

15. Sven-Erik Grieg Smith: "Ingen fiendtlige hensikter. En studie av det tyske angrepet på Bergen." Arendal 1989.
16. RM 45 III / 132 / "Kriegstagebuch der Admiral des norw. Westküste 12 april 1940. Jfr KTB der SKL, Teil A; Bind 8. 15.4.1940. Lage Bergen.
17. Det har tidligere ikke vært gjort noe nummer av at tyskerne i denne fasen av krigen hadde store problemer med torpedoenes sine og svært ofte hadde forsøkere eller kikk. Jfr 14 s 113.
18. Jfr. RM 45 III / 132. for perioden.
19. Ibid. Se også Olav Bjørn Seelensminde: "Herda fra fredelig bygd til krigsskueplass". Herda 1996.
20. Se britiske E-oversikter, Hordaland Fylke, Book II, Bergen Surroundings & Bergen Town, datert 1943.
21. Jfr. 19. Se også Francis L. Marshall: "Sea Eagles" London 1994 og HMSO "The Rise and Fall of the German Air Force" London 1983.
22. Sven-Erik Grieg Smith "På spor etter okkupasjonshistorien II. "Bergen Skog - og Treplantingsselskaps årbok 1994.
23. Se RM 45 / III / 72 / for perioden 1940 - 1942. Jfr RM 45 / III / 169.
24. Se 19. Jfr 21.
25. Ibid.
26. Se National Archives Microfilm no T - 312, roll no 1651. Jfr RM 45 / III / 72 for perioden 1940 - 1942.
27. I følge Gronli hadde verftsindustrien gått for halv maskin i hele mellomkrigstiden . Dette kommer klart frem når vi ser på arbeidsstokken ved BMWs avdeling i Solheimsviken. I 1938 var den blitt redusert til 100 - 140 mann. Mot slutten av krigen var tallet økt til ca. 400 personer. Jfr Bergen Bys Historie Bind IV.
28. Greve I s 170.
29. Se RM 45 / III / 132 / for 1941 - 1942.
30. Kjell Fossen: "Laksevågs Historie III s 516 - 517.
31. Se Hans Wust "Geschichte des Stabes 280. Infanteri Division" Freiburg 1974.
32. Se eget vedlegg.
33. Jfr 22.
34. Det kan diskuteres om dette gjorde det lettere for de allierte under bombeangrepene på Bruo i 1944.
35. Keith Mallory & Arvid Ottar: "Architecture of Aggression. A history of military architecture in North West Europe 1900 - 1945. Hampshire 1973. s 249 - 259.
36. Ibid.
37. Ibid.
38. Se RM45 / III / 179. Marineoberbauamt Bergen.
39. Ibid. I utgangspunktet var Marinebauamt Bergen blitt lovet 2000 norske arbeidere. Men på grunn av at det kun meldte seg 200, måtte russiske krigsforing trå til.
40. Dette kommer klart frem i meldinger til Admtral des Norwegen i Oslo. Både norske MTBer og norske fly kom overraskende på ubåter i overvannsposisjon og er blitt kreditert for flere senkede båter.
41. Melkeklassen var klart den største leiren for ubåtpersonalet med forlegningsplass til over 1000 mann.
42. Lothar- G. Buchheim: "U - Boot - Krieg " Munchen 1976.
43. Jfr Wolfgang Frank: "Triumph and Tragik der U-Boote." Oldenburg 1953 , s 544 - 547.
44. Se RM 45 / III / 356 / Kommandant Seeverteidigung Bergen - Taktiske Karte Bergen mit Zeichenerklärungen und taktische Schema. Jfr Kriegstagebuch des Kommandierenden Admirals Norwegen: 291141.
45. Jfr 42.
46. Både Bismarck og flere andre skip lå fortoyet her. Jfr Bekker s 214.
47. Se eks James Lucas: "Kommando. German Special Forces of World War Two." London 1985, s 145 - 166. En avdeling fra KKV ble tilintetgjort ved Lille Matrosten den 28 april 1945. Bare en mann unnslapp.
48. Die Kriegsmarine i Bergen omfattet hele 22 ulike avdelinger utenom ubåtflottillen. Jfr RM45 III / 165 / Besatzung - sstarke 10.5.1945.
49. Se 42. Jfr Bekker s 383.
50. Ibid.
51. Lothar- G. Buchheim: " Zum Tode Gesiegt. Der Untergang der U-Boote." Munchen 1998. Se også ADM 223/ 315. Jfr. Liddell Hart: "Den annen verdenskrig." Oslo 1971.
52. Karl Donitz: "Deutsche Strategie zur See im Zweiten Weltkrieg" Frankfurt a.M. 1970. Se også Kurt Assmann: "Deutsche Seestrategie in Zwei Weltkriegen". Heidelberg 1957.
53. Se 30 s 508 - 510. Jfr RM III / 133 KTB des Admiral der norw. Westküste, datert 14.8.1944. Her blir det gitt ordre om å sperre "Haaqysund bei Flotay durch Minen - um ein Eindringen leichte feindliches Seestreitkräfte zu verhindern".
54. Ibid. Det var lenge mistanke om sabotasje , men dette ble avkreftet ved senere funn av minubåter. Jfr RM 45 III / 133 KTB, datert 27.9.1944. Se også Greve II s 121 - 125.
55. Se Buchheim - Jfr Bekker og Frank.
56. Ragnar Ulstein: "Eiterretningstjenesten i Norge 1940 -1945 " Bind 3. Oslo 1992, s 391 - 395.
57. Ibid.
58. V.E. Tarrant: "The last year of the Kriegsmarine" London 1994 , s 161.
59. Ibid.
60. Se Ulstein s 391- 395. Jfr Tarrant.
61. Ibid.
62. Bjørn Hafsten, Ulf Larstuvold, Bjørn Olsen, Sten Stenersen. "Flyalarm. Luftkrigen over Norge " Oslo 1991. s 238.
63. Ibid. Se også Greve II s 155 - 159.
64. Ibid.
65. Ulstein henviser i sin bok til et notat som var utarbeidet i London vedrørende farene for sivile tap ved bombing. I dette notatet het det at Laksevåg lå godt unna Bergen. Derfor skulle en kunne unngå tap av menneskeliv blant sivil befolkningen. I ettertid kan vi stille spørsmål om troverdigheten ved utarbeidelsen av et slikt notat. Men for britene

DOG BOATS AT WAR handler om D-klasse Fairmile MTB er. Til sammen ble bygget 228 av typen hvorav Den kongelige norske marine totalt overtok 23. Forfatter er L. G. Reynolds, OBE, DSC og utgivelse står Sutton Publishing for i samarbeid med Imperial War Museum, London. De første fartøyene kom i tjeneste i juni 1942. Operasjonsområdene var Middelhavet, Den engelske kanal og Norskekysten. Operasjonene mellom Shetland og Norge er viet 2 kapitler og vår Marines sterke innsats er presentert meget fordelaktig. Kontreadmiral Bjarne Grimstvedt har gitt boken med engelsk tekst en meget positiv omtale i NTIS nr. 6/1998. Boken er rikt illustrert med fotos og tegninger og inneholder 289 sider. Bestilling kan sendes NTIS som vil formidle den til forlaget i London.

Jeg ønsker å bestille Dog Boats at War.  
Pris, ca. 18 engelske pund pluss porto.

Navn: .....

Adresse: .....

Postnr/sted: .....

Vennlig bruk blokkbokstaver.

Kan sendes  
ufrankort  
i Norge.  
NTIS betaler  
portoen.

SVARSENDING  
Avtalenr. 413113/1  
Norsk Tidsskrift for  
Sjøvesen  
4085 Hundvåg

var det om å gjøre å ramme ubåteirksomheten for enhver pris. Dette oppnådde de også; jfr Tarrant s 158. Han hevdet at: "... A total of 189 tons of 1 000 lb bombs were dropped, none of which hit the Uboat pens, but the dock area was so devastated, which reduced repair capacity from thirty to six Uboats for a considerable time. Disse opplysningene har hittil ikke kommet frem og kan være en medvirkende årsak til at bare 11 båter kom ut på tokt ..." six of which were ordered into the English channel".

<sup>66</sup> Ibid. Tyskerne var kan hende mer vant til denne type ødeleggelser. I sin krigsloggbok er von Schraeder mest opptatt at ut klav av luftvern batteriene var blitt ødelagt. Samtidig får vi forklaring på hvorfor de tyske jagerne på Herdla ikke grep tidligere inn "... weil die Flum - Gerate der Luftwaffe am Fiedje und Stömen wegen Mangel an Treibstoffe zu Zeit nicht in Betrieb sind".

<sup>67</sup> Se Greve II.

<sup>68</sup> Jfr 62, s 278. Se også Greve II.

<sup>69</sup> Ibid. Til tross for de omfattende skadene kan det se ut som om tyskerne var flinke til å improvisere. Jfr notater i Krigsloggbok for 12.1.1945.

<sup>70</sup> Tarrant s 182 ff.

<sup>71</sup> Eget interju med Christian Tønseth oktober 1984, mai 1986.

<sup>72</sup> Tarrant s 192 ff. Jfr Bekker s 360 og Frank s 524 ff.

<sup>73</sup> Det er et tankeverk at vi i Norge i dag ikke har igjen en eneste av disse ubåtene til musealt formål. Den siste vi hadde ble gitt til Tyskland.

<sup>74</sup> Tyskerne overtok bla B-6, som var utgangsdisponert til forsvaret av Bergen, men som ikke klarte å gjøre noe i de hektiske morgentimene den 9. April 1940. Se Grieg Smith "Ingen fiendtlige hensikter" Arendal 1989 s 109.

<sup>75</sup> Fredrik Meyer: "Hæren og Marinens flyvåpen 1912 - 1945." Oslo 1972, s 284. Se også Jon Rustung Hegland: "Angrep i Skjergården" Oslo 1989 s 244 - 245, og Sigurd Valvatne: "Med norske ubåter i kamp." Bergen 1954, s 237 ff.

<sup>76</sup> Leif H. Larsen hevder i sin hovedoppgave at når valget falt på "Dora I" som base for gjenreise av UVB-åpenet, så var det stor grad av tilfeldigheter som spilte inn. Trondheimsbunkeren utpekte seg ikke på forhånd som noen naturlig basis for UVB-åpenet, men den ble valgt fordi den var den eneste av de tre bunkrene som var ferdigbygget da krigen sluttet. Den kunne dessuten gjøres disponibel på relativt kort tid.

<sup>77</sup> Se Leif H. Larsen: Hovedoppgave i historie UOB høsten 1984. "En trussel mot våre forbindelsesslinjer. Udeleggelsen av de tyske ubåtbasene i Norge 1944 - 1948". Se også FHFS notat 4 1985.

<sup>78</sup> FHFS notat 4 1985, s 7.

<sup>79</sup> Ibid.

<sup>80</sup> Ibid s 10.

<sup>81</sup> Bergens Tidende, 11. juni 1945.

<sup>82</sup> Se Formanningsprotokollen for Laksevåg 1945 - 46, Bergen Byarkiv. Jfr avisene for perioden. Det kan synes noe underlig at Kjell Fossen ikke har berørt dette temaet i sin Laksevågs historie.

<sup>83</sup> St. t. 1945 - 46, bd VIII B s 1890 - 93.

<sup>84</sup> Ibid.

<sup>85</sup> Se Morgenavisen 22. nov 1946 og BT . 23 . nov 1946.

<sup>86</sup> Den kroniske arbeidsløsheten som hadde ridd Bergen som

en mare siden første del av 1930 - årene. Forsvant raskt fra begynnelsen av 1941. Mens det 31. januar d.d. var 2.427 arbeidssøkende menn og 841 ledige kvinner i byen, viser tallene året etter kun 93 ledige menn og 323 kvinner. Juli - tallene fra 1943 var på 8 ledige menn og ikke en eneste kvinne. Det er ingen tittel om at næringslivet's søkende antall oppdrag for de tyske okkupantene var en sentral årsak til denne utviklingen. En del ble tvangsutskrevet, men likevel var tyskerarbeidet i betydelig grad frivillig arbeid. På den annen side åpnet dette arbeidet for en omfattende etterretningsvirksomhet. Jfr Greve II.

<sup>87</sup> Se Bergen Bys Historie III s 462.

<sup>88</sup> Ibid.

<sup>89</sup> Innslaget av tyskere var særdeles stort når vi ser på innbyggertallet i byen og omegnen. Totalt utgjorde dette 141.930 mot 25.000 tyskere.

<sup>90</sup> Det har i de senere årene undertiden vært en tendens hos historikere til å tone ned både omfanget og betydningen av den norske motstanden mot tyskerne i sin alminnelighet, og da særlig på det militære området. Hvis vi ser på utviklingen i Bergensområdet og tar i betraktning den hensynsløshet og råskap som de tyske myndigheter la for dagen i kampen mot både den sivile - og den militære motstandsbevegelsen, så kan det se ut som de tyske tiltakene hadde en motsatt effekt. De styrket motstandsviljen i stedet for å lamme. Abwehr var klar over dette, og ønsket i motsetning til Sipó å la vær å ødelegge IHS, fordi de visste at andre ville erstatte dem. I stedet var de i stand til å utnytte disse organisasjonene i etterretningsøyemed, og hadde intet behov for å kaste bort tiden med å være på utkikk etter nye grupperinger. Jfr avhørsrapport fra Jaspersen n nr 6 / 14 / 737, boks 8. RAO. Militært sett er det uten tvil etterretningsarbeidet som var av størst betydning for den allierte krigføring. S Greve II s 139 ff.

## Seilbåt til leie

Seilbåt til leie for seilvante marine personell i august - september 1999.

Type

Hallberg Rassy Monsun 31',  
fra Drøbak.

Tlf. 64 93 39 11 - 952 25 721 mob.



**Mjelle & Karlsen**

**Laksevåg Verft AS**

Postboks 10, 5031 Laksevåg - Bergen

Tlf. 55 54 24 00 / Fax 55 54 24 01

Mjelle & Karlsen gjennom et langt og allsidig samarbeid med Sjøforsvarets forsyningskommando, etablert ekspertise og erfaring innen de fleste typer marineoppdrag:

- ★ nybygging
- ★ ombygging
- ★ levetidsforlengelser
- ★ vedlikehold
- ★ reparasjoner
- ★ service
- ★ ingeniørtjenester
- ★ logistikk
- ★ testing og vedlikehold av dieselmotorer

Mjelle & Karlsen utfører også oppdrag for Hærens forsyningskommando, gjennom vedlikehold og reparasjon av Leopard-tanks motorer.