Bergenposten.

NR.1 august 2005 8. ÅRGANG

STATSARKIVET I BERGEN

Bergensposten er en publikasjon som har vært utgitt av Statsarkivet i Bergen siden 1998. Dette er det 9. i rekken.

Ansvarlig redaktør:	Yngve Nedrebø
Ansvarlig for layout og utforming:	Tom Myrvold
Trykk:	Statsarkivet i Bergen
Opplag:	ca. 1000

ISSN 1501-4436

Omslagsbilde:
Lillian Koehler

Bergensposten 1/2005

8. mai 2005 var det 60 år sidan tyskarane kapitulerte, og jubileet har vorte markert på ulike måtar og mange stader. I dette nummeret av Bergensposten har vi i hovudsak henta stoffet frå og om andre verdskrig.

Mange unge nordmenn fann vegen ut av landet for å gjere ein militær innsats for den allierte sida. To av artiklane her har stoff om det. Kirsten Alsaker Kjerland presenterer dei som reiste til Shetland med »Eva» i august 1941. Ho let tre av deltakarane komme til orde med sine versjonar av historia frå turen.

Søren Kjell Liby (fødd 1920) var mellom dei aller første som drog ut under krigen. Han var med under kampane i Noreg, og då dei var over bestemte han seg saman med fleire venner for å finne seg transport, og kom seg til Shetland i juni 1940. Han drog vidare til Skottland og England, før turen i juli 1940 gjekk til Canada til flygaropplæring. Så kom han i aktiv teneste som krigsflygar sommaren 1941, og var ved fleire skvadronar og med ulike oppgåver fram til han vart skoten ned over Frankrike i august 1943. Han måtte gjennom ei rad dramatiske og utrulege hendingar før han kom seg attende til England mot slutten av oktober. Våren 1944 vart han send til Canada, og arbeidde der til krigen var over.

Christopher J. Harris fortel historia om Noregsturen til Adolf Hitler med panserskipet Deutschland i april 1934. Spørsmålet er om det var ein »ferietur» til norske fjordar, eller om det var ei velregissert utflukt for å bygge nye alliansar og legge grunnen for endra maktstruktur i Tyskland. Nokre veker seinare kom i alle fall »dei lange knivars natt» med blodige utrenskingar, og Hitler sette seg betre til rette, med tilnærma full kontroll over både det sivile og militære maktapparatet i Tyskland.

Johannes Evensen Hummelsund var los for Hitler under andre del av Noregsbesøket i 1934, og den æra fekk sitt å seie då han sat arrestert hos tyskarane i 1941. Han fortalde historia i 1985 i si minneoppgåve frå krigsåra. Den har vi fått kopi av frå Fylkesarkivet i Hordaland og funne så interessant, at den her kjem på trykk.

Statsarkivet i Bergen har si krigshistorie. Bygningen vart teken av tyskarane 10. april 1940, og var hovudkvarter for dei tyske landstridskreftene på Vestlandet heilt fram til general Johann de Boer underteikna den lokale kapitulasjonserk-

læringa i mai 1945. Bygningen husa i løpet av dei fem åra seks generalar frå tre ulike tyske divisjonar. Alle desse generalane kom frå, eller skulle til, kampane på Austfronten, og har truleg rekna opphaldet i Bergen til sine rolegare periodar.

Ingen av generalane i Statsarkivet i Bergen vart dømde for krigsbrotsverk, sjølv om den eine av dei vart sett på tiltalebenken i 1945. Engelskmannen Ron Hatch samlar stoff om krigsforbrytarar i Europa under andre verdskrig, og presenterer her stoff om 29 som var knytta til Gestapo og som vart dømde til døden i Noreg. 18 av desse vart avretta i åra 1946-1948. Dei siste 11 fekk gjort om dødsstraffa, og vart utviste etter å ha sona fengselsstraff i Noreg. Dei siste av dei vart sette på frifot i 1953.

Liv Mykland har gjort ferdig si store »Håndbok for brukere av statsarkivene», og Synøve Bringslid presenterer den her. Norvall Skreien var sentral i satsinga på teledata i Bergens Tidende, og han har no laga bok om teknologien og om kvifor den vart ein parentes i den tekniske utviklinga.

Neste nummer av Bergensposten kjem ut i månadsskiftet november/desember.

Redaksjonen er avslutta 31. juli 2005. Vi takkar alle som har skaffa stoff og bilete til dette nummeret!

Yngve Nedrebø

"EVA" på overfart til Shetland i august 1941.

Tunge tak!

Kirsten Alsaker Kjerland:
"ENGLANDSFEBER" - HISTORIENE BAK BILLEDSERIEN PÅ SIDE 13:

Et lite tillegg til Trygve Sørvaags bok *ENGLANDSFEBER*.

I 2002 utgav Eide Forlag en vakker billed- og minnebok: Trygve Sørvaags *ENGLANDSFEBER. Nordsjøfart 1940-45, mennesker og steder 60 år etter*. Ikke bare kan fotografiene beskrives som prima komposisjons- og kvalitetsmessig sett; fotojournalist Sørvaag kan sannelig også føre sin penn. Når han i tillegg viser stor respekt for mennesker som i ung alder tok valg som formet deres senere liv på godt og ondt, kan en konkludere med at han evner å gi nytt liv til et ellers litt slitt tema. Boka fortjener all den ros den kan få, selv om jeg personlig gjerne hadde sett at tekstene var fyldigere og at det ble dvelt noe lengre rundt hvert enkelt tema. Nå dreier denne artikkelen seg i bunn og grunn ikke om Sørvaags bok. Den gjelder historiene bak en serie med fire fotografier øverst på side 13.

Det første av disse bildene viser en ungdomsgjeng som deler et måltid på et heller provisorisk bord på en kai. Det er sommer og det er sol. Nummer to viser to ungdommer om bord på en båt som bærer navnet EVA. Den ene står i styrehuset og kikker smilende ut. På det tredje fotografiet ligger gjengen fra brygga lett henslengt på dekk. Til sist ser vi EVA halvhvelvet i en fjære. Teksten under billedserien lyder som følger: *Englandsfart i fire faser: 24. august 1941 la "Eva" ut fra Os i Hordaland med elleve personer om bord. Et måltid inntas før de legger i vei. Humøret er godt. Overfarten foregikk i fint vær, noe som går klart fram av bildene, men på grunn av motorstopp kom de ikke fram til Shetland før 27. august.* Selv om gjengen reiste fra Strøno ved Os og ankom Shetland den 26. august 1941, så stemmer dette bra. Elleve ungdommer satte over havet fordi de ville bort fra tyskere, tvangsarbeid og lediggang. Turen foregikk uten stor dramatikk. Sørvaag retter oppmerksomheten mot det faktum at shetlandsfart ikke bare var redsler og nattlig seilas under farlige forhold.

Hvis alt stemmer såpass bra; hvorfor da denne artikkelen? Og ikke mindre; hvorfor la tre av ungdommene som i sin tid var om bord på EVA (Per Sundsbakk, Albert Henrik Mohn og Knut Blom) fortelle hver sin versjon av hendelsen? Med hensyn til det første er det klart at alle som satte kursen mot Shetland i 1941 utsatte seg for potensielt stor fare. Reisen foregikk i en tid da tyskerne slo svært hardt ned på slike fluktforsøk. (At flere av landkrabbene om bord på EVA snart ble opptatt av alt annet enn tyskere, er en annen sak. Den skal vi snart vende tilbake til). Spørsmål nummer to gjelder det faktum at flere mennesker kan fortelle om samme hendelse på svært forskjellig vis. For den som klarer å la være å irritere seg over en uunngåelig mengde gjentagelser og som heller ikke henger seg opp i hvem som forteller den såkalte "sannheten", vil nettopp ulikhet gi nyanser som igjen som oftest vil resultere i en verdifull helhet. Ved veis ende er det grunn til å tro at de fleste vanskelig vil klare å avgjøre om det er hstorien til Sundsbakk, Mohn eller Blom som eventuelt burde vært utelatt.

Per Sundsbakk er første mann ut. Han er den eneste av de tre som fortsatt lever og den eneste som jeg har hatt personlig kontakt med. Vi snakket første gang sammen i oktober 2002. Videre hadde vi kontakt under ferdigstillelsen av denne artikkelen, ved årsskiftet 2004/2005. Hans beretning skiller seg plass- så vel som tidsmessig ut. Mens Mohn og Blom kun gir oss innblikk i hendelsene rundt flukten, forteller han om livet både før og etter; fra omkring 1940 til dags dato.

Så følger Albert Henrik Mohns (eller det jeg kaller romanforfatterens) versjon. Mohn både snakket og skrev om sin shetlandsflukt ved ulike anledninger, men den sterkt forkortede utgaven av sidene i 30 til 46 i det upublisert manuset *VI SKAL VIDERE* fra 1946 som framkommer her, har aldri tidligere stått på trykk. Det er romanfiguren Henrik som forteller, men det er liten tvil om at det er den ekte Albert Henrik som forteller om seg selv. (Det går eksempelvis klart fram av Mohns bok *VÅR UTSENDTE MEDARBEIDER; Erindringer* fra 1988).

Mens Mohns versjon viser hvilken ypperlig stemningsskildrer han var, er Knut Bloms beretning farget av detaljer og presisjon. Shetlenderen Douglas C. Smith var den som i desember 1995 satte Bloms historie første gang på trykk i *SHETLAND LIFE*. To år senere, nøyaktig 56 år etter at EVA landet på Noss den 26. august 1941, ble historien presentert i *FANAPOSTEN*. Alt tyder på at Blom var Initiativtaker med stor I. Pådriver med stor P. Samt Kommandant med stor K om bord på EVA.

Men aller først; en liten epistel som forteller hvordan jeg fikk befatning med saken:

Det der vet Piten alt om

Han heter Per, men vi kalte ham bare Piten. Han var så mye yngre enn oss. Jeg vil du skal snakke med ham om Shetlandsturen. *Dette var det Margarita Stella*

Mohn (1918-2003) - enken etter Albert Henrik Mohn (1918-1999) - som sa en oktoberkveld i 2002. Jeg kom i kontakt med henne da jeg ordnet Mohns etterlatte papirer og bilder på oppdrag fra Bergen Kommune. Den jobben innviet jeg BERGENSPOSTENs *lesere i i 2004. (Se juninummeret: "Verdensborger og fanastril. Albert Henrik Mohn og hans etterlatte papirer"). Fru Mohn visste mye om krigen og hun viste meg Bloms bilder fra shetlandsflukten (identisk med de fire fotografiene som i dag finnes på side 13 i Sørvaags bok). Hun snakket flere ganger om hvor kjekt det ville ha vært få reist til Shetland sammen med sin ektemann, men fordi* Albert Henrik var opptatt av nåtiden, ikke fortiden *reiste hun først til Shetland etter at han var gått bort. I mai 2000 tok hun turen sammen med Lita Hagem Blom; Knut Bloms enke.*

Høsten 2002 var Margarita Stella Mohn blitt en godt voksen dame. Hun var likevel uvanlig vital og handlekraftig. Sånn sett er det ikke til å forundre seg over at hun sa det hun sa. Snudde seg i stolen. Fant fram telefonboken sin. Slo ett nummer og rakte meg røret. Alt skjedde fort. Jeg hadde i grunnen ikke tenkt å snakke med Per Sundsbakk. Men sånn ble det og uten henne; og ham, hadde denne artikkelen aldri blitt til.

Lita, Lolly, Margarita - Shetland 2000.

Pitens historie

Per Sundsbakk (PS): *Jeg er født og oppvokst på Hop. Der jeg bodde til jeg reiste til England. Albert Henrik var fire år eldre enn meg og vi vokste opp i nærheten av hverandre. Men før krigen hadde vi ingen kontakt. Så ble vi begge involvert i en guttegjeng med interesse for politikk og det som rørte seg rundt oss. Vi traff hverandre gjerne på kafeen på Birkeland. Etter kafébesøket gikk vi ofte og gaulet og sang en del sanger som Albert Henrik hadde diktet. Han var en slags småkommunist på den tiden. Temaet var nokså selvsagt; det var tyskerne og tekstene var nokså direkte. Vi ventet vel oss en eller annen reaksjon, men den kom aldri.*

Kirsten Alsaker Kjerland (KAK)*: Dere elleve var nokså forskjellige?*

PS*: Ja, men da krigen startet søkte ungdom fra alle lag sammen. Idrettslagene på Hop og områdene rundt ble samlingssteder der klassebakgrunnen ikke var så framtredende. Dyngelandsguttene, eller dyngelandsgjengen som vi kalte dem, var for eksempel ivrige idrettsgutter. De var alle i militærtjenestealder da krigen startet. Noen av dem var med i Vang i Valdres, andre var*

på Voss krigsdagene. Det var tre brødre (Johannes, Karl og Ole) og en som het Magnus Dyngeland som ikke var i familie, tross navnet. Disse fire var alle med på EVA til Shetland. Så var det Albert Henrik, jeg, Sigurd Nybø, Johannes Berge, Kåre Strønen og Knut Blom. Nybø husker ikke noe av overfarten, for han var SÅ sjøsyk. Og det var han ikke aleine om. De eneste som tålte sjøen var vel jeg og Kåre og Knut. Det var dessuten med en arbeidskamerat av disse dyngelandsguttene, Bjarne Johannessen.

Den sommeren overfarten ble planlagt bodde Kåre, Albert Henrik og jeg på en hytte ute på Hjellestad som Frank Mohn eide. Det var vel egentlig mest for Albert Henriks skyld vi var der. Han fikk jo pleuritt som gutt, i 14-15 års alder. Og det var ganske alvorlig det på den tiden. Pleuritt var et pent ord for tuberkulose og folk som hadde det ble jo mer eller mindre betraktet som spedalske. Og det bar jo Albert Henrik også preg av. Det var ikke så lett for en gutt å plutselig bli tatt ut av skolen. Han ble innesluttet. Først like før krigen brøt ut begynte han igjen å omgås oss andre. Ikke minst meg. Vi to fikk, tross aldersforskjellen, svært god kontakt.

Sommeren 1941 hadde ikke Albert Henrik og jeg noe egentlig arbeid. Frank betalte oss litt lønn for å være der ute på Hjellestad, men det var nok nærmest rekreasjon for Albert Henrik. For det meste badet vi og koste oss. Jobbet litt rundt hus og hage og holdt øye med hva tyskerne foretok seg. Jeg husker vi var der ute da disse store slagskipene kom inn til Bergen. PRINS EUGENE tror jeg den ene het. Det var dessuten en masse jagerfly i luften. Dette var den andre krigssommeren og det var på denne tiden at EVA ble skaffet til veie. Knut og Kåre, som hadde sjømanns- og styrmannserfaring, var lederne i det hele. De hadde en gang tidligere forsøkt å komme seg til England og hadde måttet snu.

Frank hadde verksted i Bergen og hadde masse arbeid for tyskerne, noe som ikke var så veldig populært. Han fikk en anmeldelse etter krigen for det. Det varte forresten ikke så lenge, for tyskerne begynte å fatte mistanke til at han drev og støttet folk som rømte fra landet samtidig. Da måtte han fly banen. (Frank Mohn flyktet til Shetland den 23. september 1941). *Frank betalte for EVA og meningen var at båten skulle selges og at pengene skulle gå til Det norske jagerfondet.*

Etter hvert så begynte det hele å ta form, planene ble lagt. Men det var mange problem. Blant annet var det vanskelig å få fatt i brennstoff. Jeg visste om en motorbåtforening i Lærøyområdet og der rodde vi ut og forsynte oss. Albert Henrik var så hyggelig at han skrev et brev og sa at vi hadde vært der. Ikke hvem vi var, men at vi på vegne av Kong Håkon hadde rekvirert litt drivstoff. Det var ikke bare å gå på bensinstasjonen den gangen.

Kåre og jeg fikk ansvar for alt som var

nødvendig for maskinen. Jeg fikk blant annet i oppdrag å dra til byen og kjøpe asbestpakning som skulle brukes til motoren. Ja, som ren reserve, naturligvis. Jeg hadde på det tidspunktet verken sett motoren eller båten, men jeg drog inn til byen til en skipshandler. Der ved disken stod det en tre-fire menn og hang sammen med ekspeditøren. Jeg var ikke høy i hatten da jeg kom inn der, og bedre ble det ikke da ekspeditøren spurte hvor stor asbestpakning jeg skulle ha. Jeg hadde rett og slett ikke peiling og derfor tok jeg et helt flak på cirka en kvadratmeter. Enten du tror det eller ei så brukte vi opp alt. Vi hadde motorstopp flere ganger på overfarten og en gang måtte vi skifte pakning. Jeg tror det var Knut som kjøpte kompass, for det måtte vi jo ha. Det ble installert i styrehuset, men så ukyndige som vi var, ble det satt opp et sted som gjorde at det viste stort avvik.

KAK: *Så ble det avreisedag -*

PS: *Jeg tror ikke noen sa noe hjemme. Kåre og jeg sa vi skulle på hytta. Likevel tror jeg nok at broren til Kåre, som var på hytta sammen med sin kone, forstod at det var noe muffens. For å unngå oppmerksomhet, hadde vi nesten ingenting med oss.*

Alle ble dirigert til å møte opp på et sted ute på Strøno der var det en fin liten havn med en brygge. Dit kom vi lørdagen i mindre puljer. Det å reise en søndag var nøye planlagt. Da kunne vi menge oss med kirkefølget. Det lå en tysk båt i Korsfjorden og inspiserte farvannene rundt der, men de brydde seg ikke det minste. De var nok vant med denne søndagstrafikken. Vi tøffet ut til de ytterste øyene og ventet på mørket.

Vi var ikke langt kommet før de første ble sjøsyke. Noen gav da helt opp, mens andre – som Albert Henrik for eksempel – stod på. Han stod i styrehuset, lente seg ut vinduet, og spydde. Igjen og igjen. Han var utrolig utholdende. Hvis jeg kunne ha vist deg bilder, ville du sett at det henger rester av oppkast ned langs veggen på styrehuset. Disse guttene som kom ovenifra Dyngeland, de hadde jo ikke noe slags forhold til havet. Albert Henrik var ikke vant med å være i båt han heller. Ellers var jo vi som bodde på Hop stadig i Nordåsvan-

net og badet og seilte.

Motoren stoppet to ganger. Den ene gangen fordi vi gikk tom for drivstoff. Da meldte Kåre seg som den eneste til jobben og utførte den reneste heltedåd. Det måtte en god del suging til for å få overført solarolje fra dagtanken og det hele foregikk i nokså urolig sjø. Derfor

var det ikke til å unngå at noe olje fant veien til magen. En gang stoppet motoren fordi topplokket ble ødelagt. Det samme var i ferd med å skje da vi så shetlandsøyene, men da var beskjeden klar: KJØR SÅ LANGT SOM DET GÅR! Vi kjørte for full maskin inn på en sandstrand. En av guttene stod foran og hadde fått beskjed om å hive ut ankeret, men sånn ble det ikke. Til slutt bare slapp han det rett ned da båten stoppet. Først neste dag så vi at ankeret stod inne i kahytten; trøkt rett igjennom båtsiden. EVA var sant å si ikke mye å skryte av.

Vi landet på en liten øy som heter Noss. Der bodde det et ektepar i et steinhus og dit gikk vi i samlet flokk. Jeg lurer på hva de tenkte da de så en sånn gjeng med fremmede. Selv om vi på ingen måte var de første norske som kom til Shetland, var vi visstnok de første som kom til Noss. Men vi ble godt mottatt. Stort mer enn det husker jeg ikke, for da sovnet jeg. Jeg sov ikke under hele overfarten.

Hele turen tok 48 timer, totalt. Noe som forresten var riktig bra. Bortsett fra den første natten, da vi hadde litt sjø, var været bra. Jeg husker at det var ganske nifst at vi - etter at vi hadde hatt en hel natt om bord - fremdeles så Folgefonna. Den morgenen lå vi helt stille på grunn av motortrøbbel. Det kom et tysk fly som pleide å patruljere kysten, men de var heldigvis for langt unna til å få øye på oss.

***KAK**: Har du vært tilbake på Shetland?*

***PS**: Ja, det har jeg, og jeg har fått en god venn der borte som er veldig interessert i EVA. Det jeg vet i dag er at båten ble dratt på land der svigerforeldrene til denne vennen min bodde. Han så båten da han kom dit på frierføtter etter krigen. Etter hvert ble han interessert i båt så vel som mannskap, og tok derfor kontakt med flere av oss som hadde vært om bord. Jeg besøkte ham i april 2000. Da opplevde jeg igjen den sandstranden som vi landet på og traff sønnen til det ekteparet som vi landet hos. Du vet Norge for shetlenderne, det er nesten det samme det. De føler en viss tilhørighet.*

Men la meg vende litt tilbake til Noss anno 1941. For det var ikke helt enkelt å komme derifra. Det var utrolig sterk strøm mellom Noss og hovedøya, slik at det bare var to ganger i døgnet at en kunne forsere. Neste dag rodde i alle fall gubben i huset oss over slik at vi kunne komme oss til Lerwick. Om bord på fergen glodde alle noe voldsomt på oss. Elleve mann i uniformslignede blå skidresser av gabardin var jo sikkert litt av et skue. Det var ingen som spurte oss om billett, og godt var det, for penger hadde vi ikke. Den eneste som hadde noe var Albert Henrik som hadde med seg en lerke med skotsk whisky. Vi ble jo kjørt inn med fergen til Lerwick og der stod det politi og soldater og tok hånd om oss. Vi var jo i utgangspunktet krigsfanger, men det gikk svært gemyttlig for seg. Vi var der sammen med en gjeng med

møringer. Det var litt plundrede å komme seg til Nord Skottlandskysten, men dit kom vi neste dag. Der ble vi møtt av noen norske som gav oss engelske penger. Så til Aberdeen der vi tok inn på hotel, og neste morgen med toget til London. Sånn var min første utenlandstur. Da var jeg 19 år gammel.

***KAK**: Hvordan var det med språkkunnskapene?*

***PS**: Jeg hadde gått på middelskolen som det het den gangen og hadde tilegnet meg litte granne engelsk, men jeg forstod fort at det ikke ville bli helt enkelt. De første som møtte oss – de gamle med sauene på den øyen der vi landet – snakket jo bare den spesielle shetlandsdialekten. Der i huset var det bare Bjarne Johannessen som klarte å gjøre seg forstått: Han hadde ikke noe større skolegang, men hadde vært en ivrig kinogjenger og sånn hadde han lært seg riktig engelsk uttale. Jeg for min del hadde en engelsklærer nordfra, og den uttalen han lærte oss hadde ikke mange glede av der borte, nei. Det var flere som hadde hatt middelskolen, blant andre Albert Henrik, så skriftlig var vi faktisk ikke så aller verst. Uten å skryte kan jeg si at jeg etter bare ett år var ute på byen og hadde fått lånt en engelsk uniform slik at jeg ikke skulle stikke meg ut, og da ble jeg tatt for å være ekte engelskmann. Det var faktisk ingen som trodde jeg var utlending. Margarita ante ikke at jeg snakket såpass bra og spurte da jeg skulle til Shetland for et par år siden om jeg klarte meg på engelsk. Hun er jo engelsk, men vi snakket bare norsk sammen.*

***KAK**: Traff du Albert Henrik i London under krigen?*

***PS**: Ja, jeg husker ennå første gang jeg kom på Norway House. Jeg var jo helt ukjent og for å finne Albert Henrik henvendte jeg meg da til en desk med noen jenter. Margarita tilbød seg gledestrålende å følge meg opp til ham og jeg husker at jeg tenkte at her er det ugler i mosen. Jeg tror dette var i deres spede begynnelse. Han jobbet jo i NORSK TIDEND og avisen var lokalisert på Norway House. Jeg var glad for å ha ham i London, som var et typisk permsted. En gang jeg besøkte ham i avisen, fikk jeg brev hjemmenifra. Hvem som kom med det, vet jeg ikke, men vi hadde flere venner som var agenter og som var hjemme i Norge under krigen. Budbringeren hadde kontakt med faren til Albert Henrik og det var han som i neste omgang hadde snakket med min søster og spurt om hun hadde lyst å skrive. De siste årene av krigen så jeg ikke noe til Albert Henrik. Jeg reiste rundt på de forskjelligste flyplassene i Syd England før jeg var med under invasjonen i Frankrike. Siden drog jeg til Tyskland der jeg var sammen med 3-400 andr da krigen sluttet. Jeg kom hjem den 18. mai i 1945 og jeg har tenkt mye på hvor forskjellig livet ble for oss. Jeg og mine likesinnede ble jo gjort stor stas på både under og etter krigen. De som kom inn i hæren ble bare gående og vente. De kjedet seg mye. Vi var stadig ute for foran-*

dringer. Det siste krigsåret fikk vi være med i Frankrike, Belgia, Holland og Tyskland. Ved siden av å gjøre jobben vår deltok vi i frigjøringen. Vi fløy på mange vis på en bølge av anerkjennelse.

KAK: *Hva så dere for dere da dere valgte å reise i 1941?*

PS: *Vi var innstilt på å hente oss en uniform pluss våpen, og så reise hjem igjen. Øksnevad, som holdt radiotaler fra London, fikk det til å høres ut som englenderne snart ville komme over Nordsjøen og jage tyskerne ut av Norge. Skaff deg et opptak av Øksnevad, Riiser-Larsens og tildels Kong Haakons taler, så vil du forstå. De var jammen ikke snaue. Jeg tror jeg kan si på vegne av alle oss at vi i grunnen var forberedt på å snu på Shetland.*

KAK: *Albert Henrik ble journalist der borte; i NORSK TIDEND. Delvis jobbet han med de norske sendingen fra BBC. Du jobbet i flyvåpenet. Hva med de andre?*

PS: *Tre dyngelandsgutter kom også inn i Flyvåpenet. To brødre og han der Magnus som ikke var i familie med dem. Ole, den yngste dyngelendingen, Johannes Berge og jeg ble plassert på samme stasjon. Ole og jeg var i samme avdeling og vi hang mye i lag. To av dyngelandsguttene kom i marinens flyvåpen. Knut gikk inn i marinen. Kåre, Sigurd Nybø, Johannes Dyngeland og Bjarne Johannessen gikk alle sammen til hæren. Albert Henrik var den eneste som ikke ble militær, og igjen var det vel denne pleuritten som var årsaken. Men han var heldig, sett i ettertid. Han gikk for full musikk inn i noe som han jo var god til og som han kom til å elske. Alt som ung var han flink å få kontakt med folk. Han var åpen, ærlig og oppriktig. Overfor meg snakket han aldri om at han var skuffet over å ikke ha fått militærtjeneste i England.*

KAK: *Gikk du inn i flyvåpenet i Norge etter krigen?*

PS: *Nei, jeg hadde ikke det minste lyst på mer tjeneste i det militære. Etter krigen var jeg i Bergen et års tid, og så ble jeg forespurt om å komme til Oslo og bli med i det norske luftfartsverket og være med å bygge opp ruteflygning. DNL het det den gangen. En av dyngelandsguttene gjorde nettopp det samme som meg. Vi var parhester helt til han døde for noen år siden. Johannes Berge også. Han gikk senere til en jobb i Canada for SAS, og fikk seg flysertifikat der. Han var uheldig og datt ned og ble drept. Magnus Dyngeland døde i et flyhavari utenfor Bergen i 1945, like etter krigen. Flyet kolliderte med en fjelltopp. Kåre lever jo fortsatt. Jeg traff ham i sommer. Han drev med litt forskjellig, men endte opp som vaktmester på Vesta i Fyllingsdalen. Han reiste og en god stund som takstmann for disse forsikringsselskapene. Knut reiste til sjøs, som den eneste av oss. Han ble kaptein. Knut er død, men Nybø – som lenge var ansatt i et rederi - lever. Og så var det Albert Henrik da, som en må kunne si kom godt ut av det. Han var både flink og spesiell. Når han var på radio så var det ikke vanskelig å høre at det var ham.*

Vi hadde kontakt hele livet. I alle fall vi som var fra Hop. Ja, og Sigurd Nybø som nesten var for en hopsgutt å regne. Vi hadde en samling hjemme hos Kåre da det var 50 år siden vi reiste ut. Da manglet det bare tre, pluss Albert Henrik. Han hadde akkurat da hatt en bypassoperasjon. Jeg hjemme og hilste på ham og prøvde å overtale ham til å bli med. Han burde vært der, for det var virkelig moro. Etter han var død fortsatte jeg å ha kontakt med Margarita. Et flott menneske som kaller en spade for en spade. Hun reiste forresten til Shetland sammen med Knuts kone, Lita, i 2000.

Romanforfatterens historie.

(Direkte manussitat er understreket).

Fartøyet vi fikk fatt i var en 28 fots lang fiskebåt av den alminnelige typen med et lite styrehus akterut. Båten er knapt skaffet til veie før dramatikken stiger. En av de elleve (som Mohn kaller sjømannen) er drittlei og forlanger å få reise umiddelbart. Kjøpte vi denne båten for å reise eller for å spille storkarer over for hverandre? Nå eller aldri! Noe nølende gir de etter. På søndag skal de av sted.

Henrik står i hagen sammen med sin far. Jeg reiser til England i morgen, sier Henrik uten innledning. England? Ja, svarer Henrik kort for ikke å røpe de følelsene som gjorde seg gjeldene; triumf, nervøsitet og vemod. Det ender med at faren sier at han er stolt over ham og at Henrik takker for komplimentet. Faren legger til at også han kunne ha tenkt seg å dra. Jeg tenker på det når de tramper forbi nede i veien om kveldene. Men det har bare blitt med tanken. Denne krigen er på en måte ikke min generasjons krig. Henrik liker at faren gjør ham til en likemann, noe han også gjorde den dagen tyskerne kom til landet. Den 9. april året før.

De venter og går og driver. Spiser, røker. Stemningen svinger fra naiv optimisme til melankolsk anstrøken pessimisme. Henrik legger seg i lyngen og drømmer om en ung pike som hadde gått i parallellklassen hans på middelskolen, som var blitt hirdpike. Hun har naken overkropp, og den nederste delen er skjult av stramme ridebukser. Endelig er tiden inne og de heiser et flunkende nytt flagg som står i sterk kontrast til det slitte dekket, det skitne styrehuset og det sotete eksosrøret. Båten lukter av fisk. Det glitrer i fiskeskjell når de tenner lys inne. Men følget minner lite om fiskere; med sine slålåm-bluser eller sportsgensere og kort knickers med lynlås. Velbarberte. Kaller akterut for bak. To av karene snakker lavt sammen. De kan ikke svømme. Finnes det livbelter om bord?

Henrik begynner å se tyske båter. Eller innbille seg at de er over alt. Det er lys sommernatt. Tyskerne må vel høre motorduren og sjømannen føler seg heller ikke for sikker og jager alle ned i rommet. Kommer det et tysk fly må de for all del forsøke å unngå å vekke

oppmerksomhet. Med flaggermusløkten tent forsøker de å få til en samtale, uten hell. Tiden står stille. Det var som å begynne en reise til det hinsidige.

Snart blir Henrik kvalm, men han vil ikke være den første som må spy. Han tviholder i rekken og forsøker å holde seg. Bølgene rykker i det lille skroget. Kvalmen stiger. Han svelger og svelger og sier til seg selv Du skal ikke spy, du skal ikke spy! Men nedenunder spyr de som bare det. Fy for helvete, de sprøyter over vegger og gulv. Derfor gir han seg over. Spyr til han blir tom. Tårene renner nedover kinnene. Hva hadde han vel begitt seg ut på? At han kunne ha vært så naiv at han hadde tenkt seg havet som en blå stripe? De hadde ikke lurt tyskerne da de reiste fra Norge; de hadde lurt seg selv! Han tørker seg med slipset og kaster det på havet. Tar plass i styrehuset. Alt kjennes bedre enn å spy og gruble. Henrik trives som skipper.

Så blir alt stille. Det e topplokket! Det stod en flamme ut av topplokket, en jævlig flamme, og dermed stoppet hele dritten. Maskinisten ser oppgitt ut. Vi kan like godt ro rett inn til Ulven leir med det samme. Henrik ser det for seg, levende. Å bli ført gjennom Bergen lenket til hverandre, skutt eller sendt til Tyskland. Så lyder et hyl; maskinisten har funnet et annet topplokk. Jeg mistet en mutter ned i kjølvannet og under letingen støtte fingrene mot en gjenstand. Tjo hei! Mens noen nynnet ”Den siste vår” mens stemningen var på det labreste, stemmer de nå i med ”Stars and Stripes”. Å takke redningsmannen syntes Henrik vil være flaut, derfor sier han i stedet at vi skal rive i et realt fyll på deg når vi kommer over!

De unngår så vidt miner. De snakker om at de snart er ved veis ende. Neste dag er vi der! Over flere sider gjengir romanforfatteren samtaler om dette. Detaljer fra en ny vakt i styrehuset. Noen frykter at de vil bomme på Shetland og bare fortsette videre vestover mot Amerika. Utover natten blir sjøene grovere. Motoren stopper igjen, men før angsten griper om seg kan maskinisten fortelle at det nå bare er solartanken som er tom. Mens bølgene skyller over båten ordner de opp. De suger i tur og orden opp diesel gjennom en slange. Kaster opp og suger.

LAND! Ordene ble ropt ut. L-LAND. De som har ligget apatisk nede i rommet under hele overfarten, kommer krypende

opp. Alle trykker hverandre i hendene. Landet de styrer mot virker helt nakent, men for Henrik ser det ut som det reneste paradis. Sauer gutter, eg skal servere dåkker får-i-kål hvis dåkker ve' være så vennlig å finne en landings-plass! Snart kommer en rekke hus til syne, og en smul vik. Noen roper at de må gjøre vendereis; Legg for all del ikke til her! We are from Norway, roper gjengen i båten, som først nå oppdager at det bare er et par fot vann som skiller dem fra grunnstøting. De gir fan. De styrer skuten på grunn og vasser, en etter en, i land. Henrik har aldri før vært så glad for å ha fast grunn under føttene. Hvis han hadde vært alene ville han ha kysset jorden under seg.

I døren står en smilende kvinne og tar imot dem og de strammer seg opp når hun sier noe om vikinger. Henrik for sin del føler han hadde rukket hendene i været hvis noen hadde siktet på ham med sprettert. Syltetøy og marmelade. Hvite boller og kjeks. Henrik gir snart opp forsøket på å være høflig. Han langer innpå. Fyller magen og tygger hurtig. Uret bak ham slår to ganger før han retter ryggen som et tegn på at han er mett. Han dupper så av, flere ganger. Ute funkler stjernene. Et øyeblikk stod det for ham som ufattelig at han var i et land der han kunne si sin mening uten at en bil stoppet i grålysningen utenfor huset hans for å bringe ham til mørkecelle og tortur. Takket være havet var han en fri mann.

Sjømannens versjon

Min maskinistvenn Kåre Strønen fra Hop hørte våren 1941 via basen om bord i fiskebåten RAID fra Austevollshella at Knut Drønen fra samme sted visste om en båt. Båtens eier het Leknessund og bodde i Torangsvåg (på Bømlo). *Sammen med Kåre dro jeg fra Strøno til Austevoll hvor vi kontaktet Knut Drønen som loset oss til Torangsvåg hvor vi møtte Leknessund. Den vesle båten lå for anker i vågen, og vi besiktiget den. Båten viste seg å være av sterk konstruksjon, og baugen og akterenden var av eik. Båten var 30 fot lang, og var egentlig en engelsk livbåt som nå var utstyrt med styrehus, tredekk, luke, kahytt, vinsj, mast og bom. Kåre og jeg bestemte oss for å kjøpe båten, og reiste hjem for å stable på beina de 3000 kronene den kostet. En måneds tid senere kunne vi entre båten, starte maskinen og dra til Strøno, der båten skulle ligge midlertidig. Under en storm noen uker senere kom båten i drift, og vi måtte finne en sikrere plass. Den fant vi i en trang vik, der det også var en kai. Dette ble en permanent base under forberedelsene og utrustningen for den kommende nordsjøreisen. Båten lå godt skjult for menigmann og for tyskerne, og vi var klar for neste trinn. Vi måtte få*

tak i olje, og via en grossist som en av guttene kjente, kiftet 180 liter olje illegalt eier en mørk kveld. For å være på den sikre siden kjøpte vi ytterligere 180 liter. Tyskerne hadde kontrollposter overalt, og det var nervepirrende å frakte oljen på veiene. Men hellet var med oss, og alt vi trengte av utstyr kom velberget fram. På sjøen hadde vi langt bedre kunnskap om trange farvann der tyskerne ville få problemer med å

navigere. Men det var ikke tilrådelig å krysse Nordsjøen i løpet av sommeren på grunn av at det var for lyst. Vi ble enige om å dra i slutten av august 1941. Nødvendige forberedelser og reparasjoner ble gjort. Luken ble skalket med dobbel seilduk og vannforsyninger tatt om bord. Lasterommet var stort nok til å romme åtte mann. Uken før avreise ble båten døpt EVA. Navnet ble malt på forsiden av det trange styrehuset. Kåre og jeg dro til Bergen og fikk kjøpt et kompass for 800 kroner som ble montert. Ruten vi skulle følge hadde vi tegnet på et kjøkkenpapir. Det kunne spises hvis vi ble plukket opp av tyskerne. Den 24. august var været gunstig, og om ettermiddagen seilte vi fra vestsiden av Strøno over Korsfjorden, mellom holmer og skjær til et sted syd for Marsteinen. Her ventet vi på at dagslyset skulle forsvinne. For å være sikker på å ikke bli oppdaget av tyskerne trengte vi minst seks timer med fullstendig mørke.En time før midnatt kastet vi loss.

Vi visste at tyskerne patruljerte og kontrollerte kysten med fly når det grydde av dag. 25. august passerte tyske fly i det fjerne, men sjansene for at de skulle oppdage en liten båt som EVA, var ikke så store. Vi var nå minst 30 nautiske mil vest i Nordsjøen. Imidlertid fikk vi motorproblemer og ble liggende og drive en times tid. Det var også styreproblemer, ikke på grunn av kompasset i seg selv, men fordi det var montert for nær rattet som var av jern. Noe som medførte at vi kom ut av kurs opptil 60 grader. Heldigvis hadde en av guttene et «Silva» kompass for orientering på land. Men kompasset var lite, og rormannen kunne ikke se kompassnålen. En av guttene måtte derfor stå nær kompasset, som var plassert på luken, og vifte med henholdsvis høyre og venstre hånd for å gi korrekt kurs.

Senere fikk vi nok et motorhavari, og nå drev vi omkring i fire timer. Toppakningen var ødelagt, og vi måtte vente til motoren var avkjølt før pakningen kunne skiftes. Ut på dagen 26. august kom Kåre Strønen på dekk for å trekke frisk luft. Han så vestover, og plutselig ropte han: «Land i sikte!»

Og der var de, de gode gamle Shetlandsøyene hvor så mange nordmenn hadde gått i land før mannskapet på EVA.

Mr. Sutherland, en av stedets fiskere, loset EVA til stranden ved Noss. Og i sin robåt tok han oss med over sundet til sin eiendom på Bressaysiden. Der ble vi servert hvitt brød og te. Det står fremdeles friskt i minnet. Etter en god natt søvn spaserte vi over øyen Bressay vestover til fergekaien, og 27. august gikk vi i land på Lerwick der det allerede var mellom 200 og 300 nordmenn. Seks norske kuttere ledsaget av den engelske marine tok oss til Buckie. Senere gikk turen til «Patriotic School» i London.

Sirkelen sluttes

Under den andre verdenskrigen flyktet mer enn 3000 nordmenn over Nordsjøen. All slags farkoster i alle størrelser ble tatt i bruk. De elleve ungdommene i vår historie hadde en liten båt til disposisjon; en farkost som opprinnelig hadde vært livbåt på en britisk damper. Under den første verdenskrigen ble den solgt til Norge, og her i landet ble den bygget om. Fram til sommeren 1941 tjente den som fiskebåt. Da skiftet 3000 kroner hånd og båten fikk ny bruk. I takknemlighet til ham som skaffet pengene til veie, kalte ungdommene båten EVA, etter hans kone.

Etter en heller udramatisk seilas steg elleve slitne ungdommer i land på shetlandsøya Noss. Der ble de møtt av familien Sutherland. De fikk i seg mat og drikke og snart; etterlengtet søvn. Per Sundsbakk, yngstemann i flokken, var den eneste som fikk lov å sove innomhus. Resten ble loset ut i sauefjøset. I følge Douglas C. Smith bredde fru Sutherland et såkalt *moorit hap* over Sundsbakk, en detalj hun med ujevne mellomrom kom tilbake til så lenge hun levde.

EVA var, som engelskmennene ville sagt det; *no good*. Hun hadde fått et hull i skroget og kom aldri ut på havet igjen. Hun endte sine dager på Grutness, sør på Shetland. Tretti år etter at den andre verdenskrigen var en saga blott, i 1975, gikk hun opp i røyk. Det eneste som fremdeles finnes etter henne er noen få maskindeler og et rustent jernbånd som i sin tid var festet til kjølen og stevnen. Det fikk Per Sundsbakk og dernest Margarita Stella Mohn og Lita Hagem Blom se da de kom til Grutness i år 2000. Det er vanskelig å si om sistnevnte bøyde seg ned plukket opp en bit av jernbåndet i takk til EVA som nesten 60 år tidligere brakte ektemannen og hans kamerater over havet. Det gjorde hun i alle fall og slik sørget hun for at en liten del kom tilbake til det norske Vestlandet og Nesttun-traktene der de første fluktplanene ble lagt.

EVA - Rest in peace

En norsk krigsflyvers beretning

Søren Kjell Liby (f. 17.01. 1920) forteller følgende historie om sin innsats under 2nen verdenskrig 1940-1945:

En del unggutter i 20-årsalderen fra den såkalte gjengen fra ”Pitterskogen” – en kameratflokk fra oppvekstårene i området rundt Hop i Fana (nå Bergen) – bestemte seg for å søke seg vestover, dvs over Nordsjøen til England etter at kampene i Norge var avsluttet i 1940. Noen av guttene, blant dem Helge Sognes, Halfdan Severin Valestrand – kalt Pilleren – og Søren Liby fikk kjøpt en skøyte av Gunvald Lekven på Os. Med den dro Helge Sognes og Søren til Rubbestadnesset på Bømlo.

Pilleren skulle også være med, og båten ble registrert i hans navn hos Hafenkapitän i Bergen. Hafenkapitän spurte om navnet på båten, og da svarte Pilleren: ”Hitlers undergang”. Hafenkapitän så streng ut, men Pilleren fikk inntrykk av at han smilte innerst inne. Hans familie syntes imidlertid at denne episoden med den tyske Hafenkapitän var så pass alvorlig at de nektet Pilleren å dra. En annen Pitterskog-gutt – Toralf Halvorsen – skulle også vært med, men han befant seg på Voss da de andre dro. Både Pilleren og Toralf Halvorsen kom imidlertid noen uker senere over til England.

Motoren på skøyta Helge Sognes og Søren dro til Rubbestadnesset med hadde ferskvannsinnsprøytning på toppen sammen med dieseloljen. Motoren ble for varm fordi det var hull på ferskvannsledningen. De kjørte inn saltvann, og det hadde ikke motoren godt av. Dermed slo den over i revers, og de hadde et svare strev med å komme seg fremover.

Da Helge Sognes og Søren omsider kom seg til Rubbestadnesset med skøyta, gikk Søren til kontorsjef Ola Olsen på verkstedet samme sted og leverte et anbefalingsbrev fra sin far Leif Libysen. (direktør i forsikringsselskapet

Æolus). I brevet sto det noe sånt som: ”Vennligst sett båten i stand, for guttene skal ut og fiske med den”. Men kontorsjef Olsen nektet dem å dra videre med den båten. ”Det er vel langt vestpå dere skal?” sa han, ”vi har imidlertid en annen båt som skal vestover i morgen. Vil dere være med den? Hvor mange er dere? Vi tar den sammen med en verkstedmann som het Henry Moss i en av verkstedets båter via Hjellestad til Bergen for å hente de andre guttene som skulle være med.

Hele gjengen: Pelle Platou, Ulf Wormdal (senere falt), Helge Sognes (senere falt), Svein Nygaard (senere falt), fetrene Tor og Jan Flesland (Tor senere oberst i Hærens regnskapsavdeling, Jan senere ansatt i Marinens flyvåpen på Island) og Søren Liby (senere leder for Vestlandske Luftfartsselskap, etter tilbud fra Flyvåpenet til Helikopter-avdelingen der i 1962 og så som leder av Bergen Air Transport) dro tilbake til Brannasundet, vest for Rubbestad-nesset på Bømlo. Der lå en 55 fots skøyte som het ”Sjøgutt” eller ”Sjøliv” og ventet på dem. Den var en av statens såkalte krisebåter som tjente til å sette folk i arbeid. Nå var den tatt av tyskerne i Stavanger og beordret til Bergen. Men mannskapet gikk til Rubbestadnesset isteden. Derfra fikk de syv guttene og en del andre skyss ut av landet med denne båten.

Overfarten tok 28 timer, og den 7. juni 1940 ankom de Lerwick på Shetland. Der ble de intervjuet av ”Immigration” og reiste videre med rutebåten ”St. Rognvald” til Leith i Skottland. Derfra tok de tog til Dumfries – også i Skottland – som var samlingssted for ”norske flyktninger”. Der kom de inn i Den Norske Hær med major Karl Stenersen som sjef. Pelle Platou og Søren ble spurt om å være gardevakt for Kongen sammen med en engelsk venninne som senere ble og fortsatt er fru Albert Henrik Mohn). Det viste seg at de ble ansatt som tjenere i Den Norske Legasjon med fru ambassadør Colban som arbeidsgiver. Dette var ikke akkurat den jobben de to unge bergenserne hadde drømt om, og de ble enige om ”en stille protest” som ville føre til at de fikk sparken. Anledningen bød seg da det skulle være statsråd. De to unge ”tjenerne” lot statsminister Johan Nygårdsvoll ta frakken av kronprins Olav og kronprins Olav ta frakken av kong Haakon, mens de selv sto og så på. De fikk da beskjed om at det ”ikke var bruk for dem lenger”.

Nå var de ”fri” til å prøve seg på det de ønsket. De dro tilbake til Dumfries, søkte Det Norske Flyvåpen i London og kom inn der.

Den 14. juli 1940 reiste de til Canada med Bergenske Dampskibsselskabs ”Lyra” som tidligere hadde gått i rute Bergen-Island-Færøyene. Den 2 august 1940 ankom de Montreal i St. Lawrence-elven og dro derfra til Toronto hvor de ble innkvartert på St. Georg’s Hotel.

Pelle Platou (som ikke kunne bli flyver fordi han var fargeblind) og Svein Nygaard ble sendt til New York for å

følge opp ferdigstillingen av ”utstyr”, som viste seg å være ørkenbiler – såkalte Kausevogner. Søren ble et par dager senere sendt til Center Island Airport (det første ”Little Norway”), et tidligere barnehjem i Toronto. Han fikk en ukes rengjøringsjobb på barnehjemmet og så omsider instruksjon på flytypen Fairchild PT19 (PT = Primary Trainer).

Sørens instruktør Lütken på Center Island ble i september 1940 internert på båten ”Iris” i 2 år pga. tyske sympatier.

I mars 1941 ble Søren sendt til SFTS (Service Flying Training School) på flyplassen Moose Jaw (”Elgkjeven”) i Saskatchevan, en by på ca. 10 000 mennesker den gangen. Der var Jon Tvette og Halle instruktører.

OG SÅ FIKK DE VINGEN!

På spørsmål om han var i det første kullet som ble utdannet til flyvere under krigen, svarer Søren: Norge hadde etter gammel ordning Hærens og Marinens flyskoler. Ettersom Søren var i det første kullet i Hæren som ble utdannet under krigen samtidig som Marinen også startet opp sin flyskole, kan en godt regne at Hærens flyvåpems kull nr 1 (H1= på 21 kandidater der Søren var, var nr ”minus 6” i forhold til FTL1 (Flyvåpenets Treningsleir kull 1). Hæren hadde nemlig hatt 4 kull og Marinen 2 før luften ble betraktet som ett felles område og slått sammen til en våpengren – kalt Flyvåpenet. FTL1 ble etablert i 1941.

Søren Liby i cockpit, liggende på vingen Reidar Korsvold, ved siden av Liby: Johannes Berge, Nesttun, Ole Dyngeland og NN. 1942.

Etter at de fikk vingen fikk de 14 dagers uforglemmelig ferie med mange gifteferdige damer fra USA på Big Spring Hotel i Banff i Alberta. Men Søren måtte dra derfra 5 døgn før de andre fordi han måtte følge kullkameraten Kristian Nyrerød – som hadde fått røde hunder – til Toronto.

I Toronto møtte Søren løytnant Olaf Ullestad (senere stasjonert på Torp flyplass), Strømme (senere falt) og Austen (falt i krigens siste dager). Alle tre var utdannet til flyvere i Norge. De kunne fortelle nytt fra hjemlandet!

Så fulgte 1 ukes ”advanced flying training” på flytypene Douglas 8A5 og Curtis P36 (jager) på Island Airport (Center Island) i Toronto. De fikk 35-40 flere treningstimer enn engelsk-mennene.

Søren sier: ”De som lot seg utdanne, var de beste av norske ungdommer: sportsfolk, studenter etc. Det som drev dem var nasjonalfølelse, eventyrlyst og kampvilje.”

Sommeren 1941: Kullet ble delt i to – Pulje 1 og Pulje 2 – og sendt fra Little Norway i Toronto til Halifax. Derfra gikk turen videre i konvoi om bord i ”lineren” ”Arethusa” som var gjort om til hjelpekrysser. Båten oprerte som kommandoskip for konvoien under britisk marinekommando. Søren og hans ”gjeng” var sersjanter, men ble behandlet som menige av den engelske marine. De ble satt til ”møkkarbeid”. Nordmennene nektet, engelskmennene truet med krigsrett og plasserte hele puljen under ”open arrest”. Men ved godt arbeid fra de norske offiserene Ullestad, Strømme og Austen ble saken stilt i bero til senere. De norske sersjantene ble gitt normal tjeneste som befal inntil videre. De hørte imidlertid aldri noe mer om saken.

”Arethusa” ankom Liverpool etter 10-12 dager. Den hadde gått i langsom konvoi med en fart på ca. 10 mil.

August-september 1941: De fikk en kveld i land i Liverpool. Der ble det fest, og de møtte kaptein Urdal som var skipper om bord på Westfahl-Larsen-rederiets ”S/S Høyanger”. Helge Sognes og Søren slo seg i lag med skipperen og dro av gårde for å holde nachspiel om bord på ”Høyanger” der alle mann var på land. Lystige som de var ”gikk alle tre toer-luken” på en presenning som var spent stramt over skjærstokkene med den følge at de havnet ca 10 meter ned i en sandhaug på 50 tonn som utgjorde ballasten i lasterommet. Det var ingen leidere opp fra rommet. De ropte, men ingen hørte dem. Endelig kom stuert Kvednanes om bord og fikk hevet dem opp med en vinsj.

Kapteinen ”brøt seglene”, og nachspiel ble det!

Søren har senere truffet Kvednanes igjen på Hammarhaug Treindustri i Ølve. Kvednanes kom ikke tilbake til Norge før en del år etter krigen. Han var i Østen da krigen sluttet og fortsatte å seile noen år før han dro hjem.

Søren reiste så etter de andre guttene til London uten bagasje. Den var blitt borte av en eller annen merkelig grunn!

Oktober-november 1941: Hele kullet ble samlet på Kingston House hvor stabssjef i Det Norske Flyvåpen Birger Motzfelt fortalte dem hvor ”heldige” de var som var i den rette alderen for å være med å kjempe mot tyskerne. Han selv hadde dessverre vært for ung til første verdenskrig og var for gammel til denne!

De ble sendt til 52 Operation Training Unit (OTU), stasjonert på Aston Down i nærheten av Bristol. Der fikk de kampopplæring på Hurricane (”jævli gammel”). Deretter fikk de søke seg dit de ville. Søren og Tor Werner søkte om å få komme på flytypen Bell Aira Cobra, som var amerikanske jagerfly. Den flytypen var oppskrytt, den kom aldri i drift. Isteden kom Søren og Tor Werner til RAF (Royal Air Force) 72 Squadron (Spitfire) på Gravesend, Biggenhill Wing, Spitfire VB. Skvadronsjefen het Masterman, wingsjefen (”the wing commander”) het Tuck. Det var fine karer. Dessuten var over halvparten kanadiere, som var kommet tidligere. De var også fine karer.

Flyplassen var som ”et gammelt potetland” – ”rough ground”, så det var en stor brekkasje på fly.

Masterman ville ikke ha folk med bare Hurricane-bakgrunn. Søren og Tor Werner ba imidlertid tynt for seg, og Masterman skaffet gamle Spitfire I til trening for dem. Pga. ”inntrufne omstendigheter” ankom ikke de treningsflyene før det ble bruk for de norske flyverne. Derfor ble Søren og Tor Werner sendt ut uten ”check-out” på Spitfire. Masterman mente likevel de kunne trene på de gamle Spitfire’ne da disse ankom en uke senere. Og det gjorde de, for kr. 8,- pr time i luften.

Daglige operasjoner i luften gikk mye ut på konvoiovervåking, rekognosering på franskekysten og lignende.

November 1941: Søren hadde bare 1 tur på Spitfire IA og så rett over til Spitfire VB, som hadde 2 stk 20 mm kanoner og 4 mitraljøser.

29. desember 1941: Søren & Co hadde vært over Dunkerque for å ”møte tyskerne” som var stasjonert på St. Omer i Nord-Frankrike. De så ingen tyskere og vendte tilbake for å lande på ”forward base” som var Manstone flyplass. Manstone var en landsby mellom Kanalkysten og innseilingen til London. Det var imidlertid blitt tåke fra bakken og opp til 1000 fot over hele Syd-England mens de var borte, og de hadde ikke nok bensin til å gå opp til nærmeste flyplass som var åpen og tåkefri. Det ble sendt opp markeringsraketter fra Manstone, og ”wing commander” valgte å lande. Han ble etterpå kritisert for å ha tatt for stor risk. Men det gikk bra, bortsett fra at en kanadier havnet langsetter et jernbanespor. Han klarte imidlertid å hoppe ut av flyet i tide før toget kom og smadret flyet hans.

Faste uttrykk etter et tokt var: ”Piss

poor show” eller ”Bloody good show”, enten eller, aldri noen mellomting! Dette var Sørens siste tur i 72 Skvadron.

1. februar 1942 begynte Søren å fly i den norske skvadron 332 i RAF. Major Odd Bull var skvadronsjef, og Wilhelm Mohr var nestkommanderende – meget bra folk!

Alle 18-20 flyene i hver skvadron var merket med bokstaver på siden, slik at en kunne se hvilken skvadron de tilhørte. Skvadron 332 hadde bokstavene AH, Skvadron 331 hadde FN (populært kalt ”Fucking Norwegians”), Skvadron 72 hadde RN osv.

Svadron 332 var forlagt på flyplassen Catrick (?) i Yorkshire, og det var en ”død sone” i det engelske forsvaret, dvs. det var ikke kampsone. Det var derfor et rolig sted til å bygge opp en ny skvadron på. Den ene måneden gikk etter den andre, og de trente og fløy en og annen operativ tur. Til slutt ble de lagt på ”forward base”.

29. april 1942: Det kom en del tyske fly fra Sola – Ju88 (Junker 88). Det var 2-motors fly som gikk veldig fort fordi de var så lett armerte. Søren ”kjørte” fra seksjonssjef Piltingsrud fordi Sørens fly gikk fortere enn hans. Søren tok igjen en tysker med overhøyde. Søren angrep tyskeren ovenfra, og tyskeren skjøt hull på siden av frontruten i Sørens Spitfire. Søren fikk glass i øynene, men klarte å komme seg tilbake til ”forward base” som var Greetham flyplass i Yorkshire – og inn på West Hartlepool Hospital som var militærsykehus for Hæren.

Tyskeren som skjøt hull i Sørens frontrute het Horst Dünfke. Det er verifisert av Knut Olsen som reiste rundt i Tyskland etter krigen for å få greie på ”tyskerne på Sola”.

Fra West Hartlepool Hospital ble Søren overført til Zackery Merton Hospital like utenfor London. Der ville de forsøke å lære ham å bli møbeltapetserer, men Søren ønsket å ”komme ut igjen” så snart som mulig. På West Hartlepool møtte han mange som var blitt skadet, bl.a. en som hadde fått en magnesiumlysbombe rett i øynene fordi en klåfingret mann i cockpiten trakk av lysbomben mens mannen var under flyet. Mannen var blitt blind, men var tilsynelatende lykkelig over å få ”6 sh 2 pence a week for the rest of his bloody life”.

Men Søren ville som sagt ut. Han fikk overtalt ”en kvinnelig sekretær” i Sjøforsvarets Overkommando til å skrive et tøysete brev på norsk undertegnet ”Kandu Gjettehvem”. Brevet var skrevet på Sjøforsvarets brevpapir for at det skulle virke ”offisielt”. Dette brevet viste Søren til oversykepleieren og sa at der sto at han var innkalt til øyeblikkelig konferanse i Marinen. De ville ham til at betjene et katapultfly på Murmansk-konvoiene til Arkangelsk. De trodde ham. Oversykepleieren snakket med brigaderen, Brigadier General (tilsvarer førsteklasses oberst i dag) som var utdannet lege og kunne avgjøre saken. Søster kom tilbake og sa OK! Vitsen var å få utlevert uniformen, og det fikk han.

Søren avtalte med Marinen, og så kom Søren ut av hospitalet og hadde en aften på byen sammen med ”den kvinnelige sekretæren” som hadde skrevet brevet. I dag er der ingen hemmelighet at ”sekretæren” er hans nåværende kone Lill, som han ble gift med senere under krigen.

Søren reiste så tilbake til Skvadron 332 som da var flyttet over til Northweald rett utenfor London. Han meldte seg til tjeneste, og etter en kort treningstur på Spitfire var han i tjeneste igjen. Og endelig kom dagen da han på nytt var ute og fløy!

24. juli 1942 var Søren ute på en tur, og da han kom tilbake etter den turen, sto engelsk militærpoliti og tok i mot ham. Han ble kjørt opp til den engelske stasjonssjefen. Han fortalte at Søren ikke hadde lov til å fly, fordi han ikke hadde fått ”Medical Board”, dvs. bekreftelse fra legen om at han hadde fått lov til å fly, for eksempel etter et sykehusopphold. Søren ble derfor sendt til militærsykehuset Holton Hospital utenfor London. Der vardet en irsk sykepleier som visste hvilken ”øyeplansje” Søren skulle kontrolleres med av legen. Han pugget plansjen utenat, og da han kom til legen og ble kontrollert, fikk han ”Medical Board” uten vanskelighet. Den 25. juli var han tilbake i skvadronen og fløy igjen.

31. juli 1942 fikk Søren ”sin første tysker” over Normandie i Frankrike, en tysk jager: Messerschmidt 109. Det tyske flyet eksploderte. Engelskmennene fortalte senere til Søren at en berømt tysk flyver – 52 Schultz – ble skutt ned den dagen. Det var 1 Messerschmidt 109 som gikk ned den dagen. En Focke Wulf 190 – et forholdsvis nytt fly den gangen – gikk også ned den dagen. Sersjant Svein Nygaard var i rekken ved siden av Søren og ble skutt ned over Le Toquet i Frankrike. Han ble øyeblikkelig meldt ”missing”. Søren fikk senere høre at han var strøket med. Flere falne var: Sersjant O Tandberg (tidligere norgesmester i svømming) og løytnant E Hagen (førkrigsutdannet flyver). Dessuten falt Ulf Wormdal på et tidligere tidspunkt idet han traff havflaten under øvelsestrening på Shetland.

19. august 1942 var Søren med på en prøveinvasjon mot Dieppe. Engelskmennene skulle prøve tyskernes motstand etc. Dagen før ble deltakerne låst inne på stasjonen uten å få vite hvorfor. Men om kvelden fikk de vite at de skulle ut neste morgen og at målet var Dieppe. Det var fire turer den dagen, og Søren var med på to av dem. De norske skvadronene 331 og 332 gjorde en særdeles god jobb den dagen, de skjøt ned ”masse tyskere”, 3 Focke Wulf 190 og 4 Dornier 217. Faktisk ble enda flere skutt ned, men Søren har ikke oversikt over disse. De tapte 3-4000 soldater, vesentlig kanadiere.

Det kom mange negative kommentarer etter denne prøveinvasjonen fra offentlige og sivile kommentatorer.

De ”mistet” Per Bergsland og Jan

Staubo under prøveinvasjonen. De ble satt i en tysk Stalag-leir. En del av fangene greide å komme seg ut av leiren gjennom en tunnel de hadde gravet. Tre mann klarte å flykte: Per Bergsland, Jens Müller og en hollender – men 50 mann ble tatt og henrettet. Per Bergsland klarte omsider å komme seg ut med en svensk båt. Filmen ”Big Escape” handler om denne flukten. Dessuten er den beskrevet i en bok som er skrevet av Jens Müller (senere sjefsflyver i SAS). Per Bergsland var flyver i Fred Olsen etter krigen. Jan Staubo satt resten av krigen i tysk fangenskap.

Den 23. august 1942 fløy Søren sin siste tur i Skvadron 332. En uke senere ble han sendt til en annen avdeling etter en krangel med ”flight commander” Reidar From (førkrigsutdannet norsk flyver, etter krigen kaptein i SAS). Uenigheten kom av at From ikke satte Søren opp på ”flight”, fordi From påsto at Søren ikke hadde vært på vakt dagen før, hvilket var helt feil, sier Søren.

Avdelingen han kom til het Army Cooperation Command. Der skulle han fly et to-motors fly som het Whitley. Det var konstruert i begynnelsen av tredveårene. Flyet tok ca 20 fallskjerm-soldater, og det var slike Søren skulle fly. Det var i virkeligheten en ”for-nærmelse” å bli postet på et slikt fly. Søren kranglet med Flyvåpenets Hovedkvarter i London om dette, og etter lang tid ble han overført til foto-rekognoseringsavdelingen og fikk fly den amerikanske jageren Mustang. Mustangen ble overtatt på flyplassen Hawarden nord for Bristol. Dette var en ”jævli” interessant jobb, et flott fly med 8 mitraljøser. Men flyene var dårlig laget av ”kvinnfolk” i USA. Man kunne se filemerkene på mitraljøsene og motoren. Men så ble motoren skiftet ut med Rolls Royce, og det ble et fantastisk fly, antakelig noe av det beste som har vært laget.

Søren ble sendt til No 2 Army Cooperation Squadron i desember 1942 etter at 41 Operation Training Unit hadde trenet ham opp først. Han arbeidet ut fra flyplassen Sawbridge-worth. Rekognoseringene foregikk ved at de fløy ut med 4 fly mot den hollandske eller en annen kyst. Så fløy 2 fly nordover og 2 fly sydover og fotograferte. De hadde fotoutstyr som fotograferte 12 grader bakover og 12 grader nedover. De som dro sydover fotograferte, mens de som dro nordover skulle steppe inn dersom det gikk galt med de som dro sydover. Tyskerne sendte alle sine ”skyteskoler” ut til kysten, for der hadde de ”gratis mål” i og med at Mustangen hadde ubrukelige mitraljøser. Søren & Co hadde således ingenting å forsvare seg med. Dette gikk Søren på nervene – å ikke kunne forsvare seg mot angrep. De mistet mange fly og ditto personell. Hver fredag hadde adjutanten møte, og Søren fremla hver fredag sitt ønske om å bli overført til ”Fighter Command”, og det ble han endelig i mars 1943. Ut mars og halve april måned 1943 måtte han ta oppfriskingskurs på Spitfire ved Operation Training Unit 61 - (61 OTU).

Søren Liby i uniform

17. april 1943 ble han postet til 118 Squadron, og nå var han for så vidt der han ville være igjen. Men dette var ingen god skvadron, en av de ”trøtte”. Det var ingen ”spirit under flight”, de likte best å spille bridge, B-commander var Shephard og A-commander var Newbury. Søren har bilde av hele flokken med Jimmy Talata fra Ceylon (Sri Lanka) ”on top”. Svadron 118 var i 12te gruppe, nord for London. Det ble mye ”dauflyning”, det tok for eksempel 35 min. hver vei over til den hollandske kysten. Denne tiden skjøt Søren ned 2 tyske Focke Wulf, dessuten opererte han mot mål som fiskebåter, trålere, jernbanetog, lokomotiv, kanonstillinger og lignende. Faste betegnelser på resultatet av en tur var 1 ”destroyed” (nedskutt) 2) ”probably destroyed” (sannsynligvis nedskutt) og 3) ”damaged” (skadeskutt).

Søren var i Skvadron 118 til han ble skutt ned over Frankrike 16. august 1943.

16. august 1943 var Søren på ”flight” med skvadron 118, og da ble han ”Reported missing from operational flight”. Fra Sørens loggbok siterer vi: ”Dog fight with 4 F.W. 190. Myself shot down in flames. Bailed out and reported back in England on the 24th October 1943.” Antakelig var motoren sprengt eller så hadde han fått et skudd i kjølesystemet, for temperaturen steg og motoren begynte å brenne. Søren sier at tyskerne aldri var i en posisjon i nærheten av en posisjon hvor de kunne skyte ham ned. Han holder det derfor for lite sannsynlig at han ble truffet av et tysk fly. Loggboken avslutter med:

Monthly total	*18.05 hours*
Monthly ops (operations)	*6.30 hours*
Total operational hours	*84.05 hours*
Total on Spitfire	*167.35 hours*

Søren snudde Spitfire’n på ryggen, men han trimmet den ikke tilstrekkelig, så den gikk tilbake igjen. Men så klarte han å trimme den nok til å få snudd den på nytt, og da falt han ut i ca 12 000 fots høyde. Det tok 10-12 minutter å komme ned. Klokken var da ca. 17.00.

Han falt ned ved St. Vaas jernbanestasjon. Det er det nærmeste Søren kommer til mht. hvor han falt ned. Neste dag kom han nemlig innom denne

jernbanestasjonen, og folk der hadde lagt merke til luftkampen dagen før.

Før han hoppet meldte han over radioen: ”I’m bailing out now, coming home with the next boat”. Spitfire’n gikk i bakken og brant opp.

Han hoppet ut over sjøen. Det var kraftig nordavind og stor avdrift, så han drev inn over land i nærheten av Deauville. Han så mange bondegårder og mange høystakker, det var inn-høstingstid. Han fikk styrt seg opp i en høystakk like i nærheten av et hus hvor en kvinne sto på trappen med et barn på armen og ropte: ”Tout de suite, tout de suite, des Allemagnes!” Og Søren løp med dinghy’en (gummibåten) i ca. 1 time til han kom til et hus inne i et skogholt. Han svettet og var tørst. Der kom en gammel dame med et vannglass med noe ”rustrødt vann” som han hadde liten apetitt på. Men han drakk det likevel, og så var det calvados! ”Og da ble det karusell med en gang”, sier Søren.

Han gikk videre fra konen og holdt seg langs skogkanten. Han kom til en stor trafikkåre med mye tysk trafikk. Han gikk ut fra at de var ute og lette etter ham. Derfor lå han i skogholtet en stund inntil han ble overrasket av en stemme bak seg som sa et eller annet på fransk. Det var en av bøndene i området, han bodde tvers over veien. Han sa noe sånt som: ”Les Allemagnes, nix gut, nix gut!”. Og Søren var enig. Så gikk bonden hjem og vinket Søren bort til huset, og der var konen og barna. Søren fikk en masse god mat, og så kom bonden med et skoleatlas og pekte på Spania. Og da sa Søren: ”Peut etre”. Han fikk noen klær av bonden og gikk derfra etter en time eller to.

Han gikk mot kysten, og der var det skilt hvor det sto: ”Minen Lebensgefahr!” Det var ennå for lyst til å gå gjennom minefeltet, så han ventet til det ble mørkt. Da ålte han seg gjennom minefeltet ned en bratt bakke til stranden. Både lengre nord og lengre syd gikk tyske soldater på vakt. Det blåste fremdeles sterk nordavind rett mot land. Søren ventet til i 4-5-tiden om morgenen, men det blåste fremdeles like kraftig. Han lot ”dinghy’en” ligge igjen på stranden og ålte seg tilbake gjennom det 100-150 meter brede minefeltet. På denne strekningen så han 4-5 miner som han greide å komme seg unna. Det viste seg senere at dette ble engelskmennenes del av invasjons-området ved invasjonen som fant sted i juni 1944.

Søren fikk ålet seg opp til strandveien, der var det stille og rolig nå på denne tiden av døgnet. Etter en stund kom det en 14-15 års gutt med en sykkel, og han pekte opp mot himmelen (”Er du kommet derfra?”) Søren nikket og slo følge. Han forsto av gutten at litt lengre fremme var det en tysk vakt (centennel). Søren fikk forståelsen av at gutten var godt kjent med veien. Da de nærmet seg vaktposten, slo gutten armene om Søren som ”gode kamerater”, og til den tyske vakten sa gutten: ”C’est mon ami!” Og det gikk bra!

Og nå var det at Søren kom til St. Vaas jernbanestasjon. Der forlot gutten ham. Etter en stund kom en som antakelig var stasjonsmesteren ut, og Søren fikk ham til å forstå at han ville til Paris. ”Stasjonsmesteren” skaffet en haug med sengklær, og Søren fikk sove ute i naturen.

De snakket mye om Le Maquis (den franske undergrunnsbevegelsen), og ut på ettermiddagen kom det en fransk-mann som het Max Chandiver. Han var vinhandler i landsbyen Cabourg. Han hadde med seg to sykler. Max syklet foran og Søren etter, og de kom omsider frem til Cabourg, der Max og hans far hadde store vinkjellere. Søren ble forlagt nede i en vinkjeller ”under jorden”, og der ble han boende en ukes tid. Han var ”forlagt” mellom to store vinfat, og mellom de fatene var det plassert et 500 liters rødvinsfat med spunsen mot Sørens sovepose. Tyskerne kom der av og til for å hente sine ”rasjoner”, og de var ”jævlige” til å stjele i tillegg til rasjonen.

I denne vinkjelleren ”feiret” Søren den planlagte bryllupsdagen sin, den 21. august 1943, mens ”bruden” Lill i England ikke visste noe om sin ”brud-goms” skjebne.

Mens Søren bodde i vinkjelleren kom de og tok passbilde av ham, og så fikk han falsk pass, der følgende ”spesielle kjennetegn” var angitt: ”sourd et muet” (døv og stum) og ”ouvrier agricole” (landbruksarbeider). Dessuten fikk han et ”Carte de Pointage” som bekreftet at han drev med ”sykkelsalg” ved siden av.

En dag kom de og sa at Søren måtte skynde seg for nå skulle han tilbake til England. Et engelsk fly skulle komme i løpet av natten, et fly av typen Lysander med 600 HK Pegasus-motor. Dette flyet trengte nesten ikke landingsplass, det kunne lande i en potetåker og var lett manøvrerbart. Dette var den typen fly de brukte til å plukke opp og sette av agenter.

I løpet av kvelden ble Søren kjørt i bil til en sivil flyplass som en flyklubb tidligere hadde hatt. Den het Triqueville, og der kom det et fly. Men Søren fikk ikke bli med fordi han ikke var på ”passasjerlisten”. Flyveren skulle bare sette av noen folk (agenter?). Søren presenterte seg for flyveren og ba ham hilse hjem, men han fikk aldri høre at flyveren hadde gjort det (sikkerhetsmessige grunner?).

Søren ville tilbake til vinkjelleren, men nå var han under mistanke, og de ville ikke hjelpe ham mer. De fikk for seg at han kanskje var en tysk soldat. Franskmennene var med rette blitt skeptiske til ”flyvere som var skutt ned” pga. forskjellige uheldige episoder i så måte. Dette var bekymringsfullt for Søren. Dessuten gjorde følgende episode det ikke enklere for Søren: Da de var i Trouville, kom Søren forbi noen tyske soldater som sto og matet noen ender ved en liten elv, og de begynte å prate med Søren på tysk. Da svarte Søren dem på tysk, og tyskerne var

meget fornøyd over å treffe en ”franskmann” som kunne tysk. Men da sa Søren til dem at han var der i arbeidstjeneste i Organisation Todt (en tysk organisasjon som for en stor del besto av arbeidere fra okkuperte land og var satt opp i militære enheter for arbeidsinnsats ved frontene). Og den gikk tyskerne på! Men franskmennene hadde lagt merke til at Søren snakket med tyskerne, og de ble mistenksomme. Så Søren var nå under fransk observasjon! Nå var han en kinkig situasjon.

Men da kom Søren på det ”geniale” at han skulle skrive et brev hjem til Norge på tysk. Dette brevet ble levert inn til ”Maquis'en”, dvs undergrunns-bevegelsen. Søren la bevisst inn språklige feil i tysken for å overbevise undergrunnsbevegelsen. Han stilet brevet til Ellen Johanne Lepsøe, en nabo hjemme på Hop og ”Pitter-skog.jente”. Brevet kom frem til Hop. Der fortalte Søren ”nytt” – for eksempel om de som var falt – i forblommede vendinger, bl.a. at Ulf Wormdal og Svein Nygaard var ”tatt av sneskredet”, dvs. falt.

Søren fikk inntrykk av at undergrunnsbevegelsen lot seg overbevise om Sørens identitet gjennom dette brevet, for han ble overført til en annen familie som tok seg av ham. Hans nye vert var bilmekaniker Henri Oubert. Søren sier han ”spiste dem ut av huset”. Han var så sulten, og det var strenge rasjoner i Frankrike på den tiden. Men i det huset ble han så plaget av veggelus at ”du aner det ikke”, sier Søren. Det var et typisk fransk fattigmannshus.

Henri Oubert var imidlertid høyt oppe i ”Maquis'en”. 40 år senere var Søren i Douville i Frankrike, og da fikk han høre at Henri var blitt skutt av tyskerne.

Tyskerne hadde utlovet en pris pa ca 200 000 F (i ”den tidens penger”) til den som kunne levere opplysninger som førte til pågripelse av løytnant Liby som var skutt ned den og den dato. De hadde nemlig funnet fallskjermen hans med navn og opplysninger om grad etc. Tyskerne hadde sin etterretning i orden!

Henri Oubert fortalte hva ”Maquis'en” holdt på med og spurte om Søren ville være med, men Søren sa nei. Han var med en gang på en sabotasjeaksjon da de sprengte noen høyspentmaster. Men Søren ville ikke delta mer for franskmennene hadde så grove metoder og var så løsmunnede. Et eksempel på hvordan de arbeidet: De skulle ta livet av en kollaboratør. Søren spurte dem etterpå hvordan de hadde gjort det. ”Vi spente opp en wire i halshøyde, og da mannen kom syklende, hodet av – kaputt!”

Etter en tid ble Søren flyttet fra Henri Oubert's hus og forlagt på et gods i et pent hus i nærheten av en by som heter Lisieux. Der bodde en dame som var markise eller lignende Hennes mann satt i tysk fangenskap. Søren husker ikke hennes navn. Han bodde der to-tre dager til han hadde ”spist henne ut av

huset”.

Men så – ca 3 uker etter nedskytingen – ble han sendt videre til Paris og innkvartert hos Madame Derheimer (Madame ”la Lune”) i Rue Ordinaire bak Sacre Coeur på Montmatre. Madame var ca. 60 år og enke etter en ”grenseboer” (tysk.-franske grense). Huset var et 3-4-5 etasjes ”skorsteinshus”, der Madame hadde en leilighet i 4 etasje. Denne ble mye benyttet av flyvere. Madame gjorde en så god jobb at hun etter krigen bl.a. fikk takkebrev fra den amerikanske general (senere USA-president) Eisenhover for sin innsats.

Søren bodde hos Madame Derheimer i ca. 14 dager. Det var strenge regler. Det var ”curfew” (portforbud) etter et bestemt klokkeslett om kvelden. Hvis de ikke var inne innen den tid, måtte de være ute hele natten. Det hendte Søren en gang!

Etter oppholdet i Paris reiste Søren til Toulouse med tog sammen med to ”New Zealanders” som også var ”transitter”, Den ene av dem var ”wing commander”, og den andre var ”warrant officer” (en grad over sersjant, men under fenrik). Fra Toulouse ville de forsøke å komme seg videre til Spania for å prøve å komme seg ”ut” derfra. De kom til Toulouse sent om kvelden og reiste videre derfra tidlig neste morgen mot Spania der de i første omgang skulle til en landsby som Søren tror het Corbet på spanskegrensen. Om kvelden kom de frem til denne landsbyen og begynte å gå med en fransk guide. De kom frem til et hus der franskmannen banket på, og ut kom en mann i tysk uniform. Wing commander Checkets sa: ”Run boys!” Og det gjorde de! Søren vet ikke om de kom etter dem, men de hørte noe skyting. De klarte å komme i kontakt med ”Maquis’en” igjen og ble fraktet per bil et stykke og stykkevis med tog. De skiftet mye tog, og det var mye kontroll av tyskerne. Men de kom seg nordover igjen og havnet i Joigney ca. 200 km øst for Paris. Der ble de innlosjert hos en fransk familie som ikke hadde WC og heller ikke utedo, man trådte bokstavlig talt av ”på naturens vegne”. Men snille var de folkene, og der var nok av god fransk bondekost.

Bondehuset var en ”labyrint”: til venstre når du kom inn var låven og til høyre var kjøkkenet, ogder var fjærkreet. Innenfor kjøkkenet var ”stuen”, hvor de tre ”transittene” sov sammen med det gamle ekteparet. De var der i tre dager, og så dro de til Paris på nytt. Det var ”Maquis’en” som hadde ordnet hele reisen for dem. Så var de en natt hos Madame Derheimer igjen.

Neste dag dro de fra Gare du Nord, og målet var Bretagne. Det var ”jævla” mye tysk kontroll på det toget fordi Nantes var bombet dagen før. Det var 40-50 amerikanere med på det toget. De pratet ”American” og røpet seg. Noen av dem ble tatt til fange, og noen kom med sammen med Søren på returen til England. De var lei av krigen og pratet ”drit” om offiserene, - de ga blaffen! I

17-18-tiden kom de til endestasjonen for ”normal sporbredde”. Her gikk toglinjen over i smalsporet. Stedet het Quinperle, og der overnattet de. Det var så mye tysk kontroll på den stasjonen at så godt som annen hver passasjer ble kontrollert. Der ble mange av amerikanerne tatt til fange. Tyskerne var smarte, de spurte dem ut på engelsk og amerikanerne var”dumme” og svarte på engelsk. Den natten overnattet de i en kirke. Der lærte Søren å spille kabalen ”Double Solitary” av en amerikaner.

Fra Quinperle dro de videre til Quinnper hvor de neste dag kom om bord i en fiskebåt på 30 fot med en rusten og fæl ensylindret motor, - men den virket! I den båten ble de boende i en hel uke, gjemt blant fisketeinene om bord. De hadde bare ”bøtte” og fikk så vidt mat. Amerikanerne ble helt ville. Det var tysk kontroll om bord i båten, men de 27-28 mann som lå gjemt blant teinene, ble ikke oppdaget.

Natten mellom 23. og 24. oktober reiste de ut fra Quinnper og landet i Penzance i Cornwall. Da de fikk øye på båten fra land, sendte de en ”launch” ut for å ”se hvem de var”. Det første Søren fikk øye på da de kom mot land, var et lasteskip fra Haugesund som het ”Gun”. Søren ropte: ”Heia Norge”, og lastebåtfolkene satte en båt på vannet av nysgjerrighet og spurte: ”Hvem ”faen” er det som er norsk om bord her?” ”Jo, det er meg!” sa Søren.

”Launchen” eskorterte fiskebåten til kai i Penzance den 24. oktober 1943 – to måneder og åtte dager etter at Søren ble skutt ned over Frankrike. HURRA””

”Min krig er nå over”, sier Søren på dette stadiet av beretningen.

Dagen etter reiste Søren med tog til London. Søren ringte Lill fra County Hotel, men Lill var ikke hjemme. Hun var på kino med en annen norsk dame – fru Borgny Løvås. Men Lills søster Eva var hjemme og tok telefonen. Søren tok med seg Helen Mowinckel Nielsen – som han møtte på County Hotel – med seg ut til Eva – og der var også Lill kommet! Dette var en mandag eller tirsdag, og så giftet Lill og Søren seg på lørdag den 30. oktober 1943. Vielsen foregikk i Den Norske Legasjonen og ble foretatt av ambassadør Colban som Søren hadde vært tjener hos i begynnelsen av sin militære krigsinnsats.

Lills søster Eva og hennes mann Harald Ross arrangerte brullupsfesten i Kings Avenue der de bodde. Følgende 13 personer var med på bryllupsfesten: Gert Strindberg (Sørens forlover), Inger og Ole Reinert Berg-Olsen, Helen Mowinckel Nielsen, Svein Reimers, Borgny og Gunnar Løvås, vertskapet Eva og Harald og deres to barn: Kotto (Hans Christian) og Putte (Eva Sigrid Bergliot) samt brudeparet selv. Søster Eva var Lills forlover. ”Det var et festlig bryllup!!” sier Søren.

Frem til mars 1944 hadde Søren mange intervjuer og konferanser med myndighetene som var spesielt interessert i å høre om undergrunns-bevegelsen – Le Maquis – og om hva

Søren hadde sett på stranden med minene. Spesielt inngående spurte de ham ut om hindere under vann.

I mars 1944 reiste Lill og Søren med et engelsk troppetransportskip som het ”Louis Pasteur” over Atlanteren og kom til Toronto i Canada via New York. Skipet var en ranskbygget tidligere ”liner” på 25 000 tonn. Det var meget moderne bl.a. med elektriske vinsjer.

Fra 27. mars til 2. mai 1944 var Søren i 45 Atlantic Tranport Group på flyplassen Dorval i Montreal i Canada.

De fikk en tur til Vesle Skaugum, ca. 50 miles nord for Toronto. Der var flere kjente nordmenn, bl.a. Jørgen Juve (vår kjente fotballspiller og sportsjournalist) og vår store skøytestjerne Sonja Henie. Oberst Ole Reistad holdt ved den anledning tale og skrøt av ”gutta fra Travers Island” som var til stede. Disse ”gutta” trakterte kanonene på akterdekket på handelsskipene og var opplært på Travers Island. Han skrøt også av Lill og Søren, men da han skulle presentere Sonja Henie, sa han: ”Og så har vi denne potteplanta her da!” Det ble nemlig skumlet litt om Sonja Henies ”innstilling” under krigen. Og da aftenens arrangement var over og Sonja Henie skulle gå til sitt losji, var det glatt is utenfor. Derfor ba hun om å få følge ”over isen”, hvorpå Jørgen Juve befalte en av de tilstedeværende herrer: ”Følg dama over isen!”

Søren ble sendt til Montreal til Atlantic Ferry Command for trening på flermotors fly og deretter tilbake til Toronto som instruktør og innflyver for fly som hadde vært reparert. De kunne ikke risikere at han ble skutt ned en gang til pga. hans samarbeid med motstandsbevegelsen i Frankrike. Søren jobbet med dette til krigen var slutt i 1945.

Flyskolen ble overført til England helt på slutten av krigen. Søren var med på pakkingen av flyene, hvorav noen ble sendt til England og noen til Norge. De pakket hele flyet inn i en kasse og sendte det med båt.

Turen hjem og hjemkomsten til Norge er en annen historie.

GS/13 11 1997

Hitler i Norge 1934

Av Christopher John Harris

At Adolf Hitler besøkte Norge er ingen hemmelighet i visse kretser, men ingen har skrevet om besøket og det er lite vi vet om det. Foreløpig er det funnet usedvanlig lite arkivmateriale som nevner besøket i 1934 og vi kan bare håpe på at mer dukker opp etter hvert. Det meste av arkivmaterialet som omtaler visitten ligger i Statsarkivet i Bergen og i Hordaland Fylkesarkiv, men igjen må det understrekes at det er frustrerende lite. Besøket kan ha hatt store konsekvenser og begivenhetene rundt det er omstridt blant historikere.

panserskipet Deutschland

Deutschland – et nytt skip, en ny epoke.

I Versailles-traktaten, etter første verdenskrigen, ble det lagt hindringer i veien for at den tapende parten, Tyskland, skulle begynne med hurtige opprustninger. Tyskland hadde hatt en stor og kraftig krigsflåte som gjord stor skade under krigen. Artikkel 190 i traktaten var et forsøk å begrense muligheten for oppbygging av en ny flåte i nærmeste framtid. Tyskland fikk lov til å ha et begrenset antall krigsskip, av forskjellige størrelser, men ingen nye store krigsskip kunne bygges før det var gått 20 år etter de siste ble tatt i bruk. De nye skulle heller ikke overstige 10000 tonn. Noen mindre krysserer og torpedobåter ble planlagt og bygget på 1920-tallet.

Et resultat av dette var at det første av de nye krigsskip ble bestilt så sent som 1928. Etter en lang diskusjon om hvilke type skip skulle bygges og hvilken utrustning de skulle ha, ble et nytt panserskip bestilt fra ”Deutsche Werke” i Kiel.

Det var mye politikk involvert og det nyvalgte Reichstag (Riksdag) delte seg nesten i to under voteringen. Men de nye planer for skipsbygging ga mange nye arbeidsplasser flere steder i landet, og til tross for vanskeligheter med budsjettbevilgninger, ble arbeidet satt i gang i Kiel i februar 1929. Vi kan allerede notere oss at Tyskland hadde fått en ny admiral og sjef for krigsmarinen i oktober 1928 – admiral Erich Johann Albert Raeder. Raeder var født i 1876 og hadde en lang karriere bak seg i marinen. Han hadde bl.a. vært navigasjonsoffiser på den keiserlige yacht *Hohenzolleren* i 1910, og var dermed på minst to sommerseilaser til Vest-Norge før første verdenskrigen. Det var Raeder som skulle overse oppbyggingen av den nye marinen etter 1928.

Det nye panserskipet skulle være et hurtigskip med mindre våpen enn de tyngre eldre panserskip. Tanken var at det skulle brukes mer i fjernere farvann enn Tysklands kyst, kanskje mot vesteuropeiske handelsfartøy i tilfelle av krig. Byggingen av skipet gikk sin gang og det ble sjøsatt i Kiel 19. mai 1931. Selveste rikspresident Paul von Hindenburg døpte skipet *Deutschland*. Etter sjøsettingen måtte skipet ferdigstilles og prøves. Etter diverse sjøprøver ble skipet overført til marinehavnen Wilhelmshaven i februar 1933. Det var på flere måter et revolusjonerende dielseldrevet skip. *Deutschland* var det første av de såkalte ”Westentaschen-Schlachtskiffe” eller ”Pocket Battleships” som de heter på engelsk.

I årene etterpå ble to andre slike skip bygget, *Admiral Scheer* og *Admiral Graf Spee*.

Deutschland til Norge

Deutschland ble tatt offisielt i bruk 1. april 1933 og den første skipssjefen var Hermann von Fischel. Skipets jomfrutur gikk til vest-Norge, til Sognefjorden mot slutten av mai 1933.

Det var ikke uvanlig at utenlandske krigsskip besøkte Norge, på samme måte som turistskip hadde Norge på programmet. I mer enn 150 år hadde Vestlandet sett krigsskip fra mange nasjoner i fjordene, og fra 1889 hadde spesielt Vestlandet vært et yndet sted for tyske skip. Keiser

Wilhelm elsket Norge og flere av mannskapene og offiserene om bord *Deutschland* hadde vært i Norge med *Hohenzolleren* før første verdenskrig. Britiske, franske, nederlandske og tyske krigsskip gjestet Vest-Norge i 1933-1934. Alle måtte ha tillatelse fra det Norske Forsvarsdepartement som så sendt melding til de lokale embetskontorene på Vestlandet, de militære, Fylkesmennene og Overloskontoret. Som regel var besøkene regnet som "ikke offisielle" og i arkivene finner vi som oftest bare meldinger om at skipene skal anløpe de og de steder.

Det var med stor begeistring *Deutschland* seilte innover Sognefjorden. Skipet hadde en besetning på mer enn 600 og kunne seile med en fart på ca. 26 knop. Det hadde bl.a. seks 28 cm. kanoner og åtte torpedorør. *Deutschland* hadde fått lov å anløpe Balestrand mellom 24. – 29. mai 1933, midt i blomstringstiden for frukttrærne. Skipet seilte tett inn til Fridtjofstatuen før den ankret opp ved Balestrand klokken åtte om kvelden 24. mai. Det var ikke bare marinepersonell om bord, men mer enn 100 sivilister, folk som hadde vært med på byggingen og utrustningen av skipet. Det sies at de var glade for å få fast grunn under føttene. Balestrand ble sett på som en idyllisk landsby, malerisk og vennlig. Neste dag ble det arrangert utflukter til Mundal ved Fjærlandsfjorden og til Bøyumsbreen.

Panserskipet Deutschland i norske fjorder.

Det er ikke tvil om at denne turen ga mersmak til flere ombord. Nå hadde både admiral Raeder og kaptein von Fischel opplevd Vestlandet på sitt beste. Jomfruturen gikk videre til både Færøyene og Island, men det var turen til Vestlandet som ble husket.

Fram til april 1934 fortsatte *Deutschland* med øvelser rundt Baltikum. Skipet var Tysklands stolthet og markerte på flere måter begynnelsen til opprustningen av Det Tredje Riket.

Hitler og 1933

Her er ikke stedet for en gjennomgang av tysk historie, men det må nevnes at Adolf

Hitler var blitt rikskansler 30. januar 1933. Tyskland hadde på det tidspunkt en samlingsregjering som bestod av menn som ikke var nazister men mer lojal til rikspresident von Hindenburg, og andre som var partimedlemmer og støttet Hitler. Hitler hadde ikke total makt og var nødt til holde på støtten fra bl.a. de militære lederer som i all hovedsak var Hindenburgs menn. En nøkkelperson i regjeringen var forsvarsminister Werner von Blomberg som ble ansett for å være en støttespiller til gamle Hindenburg, men som snart ble en av Hitlers fremste allierte. Hitler var nødt til å bygge allianser, og selv om enkelte historikere hevder at de militære støttet ham i 1933 er det andre som hevder at flere av lederne ønsket å se innføringen av monarki da Hindenburg omsider gikk bort. Det som er helt klart er at de yrkesmilitære og utenlandske observatører ikke likte den terroriserende og bøllete opptreden til den store paramilitære organisasjonen SA (Sturm Abteilung) under ledelse av Ernst Röhm. Röhm var en nær venn av Hitler og SA var mange ganger større enn de yrkesmilitære til sammen. Februar 27 1933 brente riksdagsbygningen, påtent av SA, men kommunistene fikk skylden. Ved nyvalg i mars fikk Nazipartiet mer enn 17 millioner stemmer, men hadde fortsatt ikke flertall i Riksdagen. Hitler fortsatte som Rikskansler, men måtte fortsette å bygge allianser og holde på støtten fra de militære.

Werner von Blomberg ledet den tyske delegasjonen ved nedrustnings-forhandlingene i Genève, men i oktober 1933 trakk Tyskland seg ut av forhandlingene. Röhm var nå kommet inn i regjeringen og han ble mer og mer kritisk til forsvaret under ledelse av von Blomberg. I slutten av februar 1934 kom den britiske statsmann, Anthony Eden, til Berlin for å ha samtale med Hitler om nedrustning og den urovekkende opptreden til SA.

Våren 1934 – skjebnesvanger

Problemene og intrigene hopet seg opp og det var klart at Hitler snart måtte ta en del kritiske avgjørelser. Akkurat hva som skjedde i begynnelsen av april 1934 er det delte meninger om og mye kildemateriale mangler. Vi må bare håpe at det kan ligge mer i arkivene som ikke er blitt funnet. Når vi kan finne nytt materiale hos oss i Norge burde det være mulig å finne mer i andre arkiv, både i Tyskland, Russland, Storbritannia og USA. Kildematerialet ble spredt under frigjøringsdagene og en god del ble selvsagt tilintetgjort før krigen var slutt. Siden 1934 er lenge før krigen er det håp om at materiale kan finnes, men begivenhetene våren 1934 kan også ha ført til en bevisst ødelegging av kilder.

Anthony Eden skrev i sine memoarer at Hitler lovet ham i april 1934 å vingeklippe SA-bevegelsen. I februar hadde både Gestapo og forsvarledelsen begynte å samle, hver for seg, opplysninger om overgrep og utskeielser i SA. Det er kjent at både Röhm og andre ledere i SA var homofile, og deres opptreden vekket

moralsk forargelse innenfor konservative militære kretser.

Økonomiske problem hjalp heller ikke på situasjonen og en økende kritikk mot Hitler av SA-ledere var svært irriterende. Det sies at Röhm og SA gikk med kupp-planer og en eller annen gang må Hitler ha tatt en avgjørelse om å stoppe Röhm. SA og Röhm hadde vært Hitlers fremste støttespillere tidligere. Nå kunne de ha utspilt sin rolle.

Hva skjedde tidlig i april 1934?

Det er vanskelig å tolke en svært innviklet rekke av handlinger, og historikerne har ulike syn. Det er enighet om en del forhold, mens noe sies å være ren gjetting. John Wheeler-Bennett, Alan Bullock og William L. Shirer har mer eller mindre samme historie å fortelle, men de skrev på 1950-tallet. De sier at i begynnelsen av april 1934 fikk både Hitler og von Blomberg en hemmelig underretning om at von Hindenburg nærmet seg døden. Nå var det viktig at Hitler snarest mulig sikret seg støtte fra de

Adolf Hitler ombord panserskipet Deutschland på seilas i Sognefjorden. Vi ser Balestrand i bakgrunnen.

militære ledere i forsøk å bli arvtager etter von Hindenburg. Hitler ønsket at rikspresident- og rikskansler stillingen skulle forenes. Bullock skriver:

"… I annen uke av april bød det seg en anledning. Den 11. forlot Hitler om

bord på krysseren Deutschland for å delta i manøvrer til sjøs. Han ble ledsaget av forsvarsministeren, general von Blomberg; den tyske hærs øverstkommanderende, generaloberst, friherre von Fritsch; og øverst-kommanderende for marinen, admiral Raeder. Man tror det må ha vært i løpet av denne korte reisen at Hitler oppnådde enighet med generalene; til gjengjeld for at han selv blev Hindenburgs etterfølger skulle Røhms planer kveles i fødselen og hæren sikres fortsatt ukrenkelighet som den eneste væpnede makt i staten…"

Bullock og andre omtaler avtalen som "*Deutschland*-pakten". Hitlereksperten Ian Kershaw sier til VG-journalisten Harald Vikøyr at dette er ren gjetting, og Kershaw nevner ikke turen med ett ord i sine bøker. Han sier at turen var kjent siden den ble omtalt i partiorgan etterpå. Med unntak av Herbert Rosinski som var tysk marinespesialist, og som emigrerte til USA i 1940, skriver de som omtaler pakten at turen gikk til Königsberg om bord i *Deutschland*. Rosinksis bok om den tyske armeen finnes i flere reviderte utgaver, men det er underlig at han ikke nevner turen med *Deutschland* i 1934, men derimot en avtale ombord "Robert Ley" i juni 1934. Skipet *Robert Ley* var et "Kraft durch Freude" skip som ble sjøsatt i 1938!

Hitler, Raeder, Hermann von Fischel ombord Deutschland på seilas i vestnorske fjorder. Copyright: John Asmussen.

For alle som tror på sammensvergelsesteorier kan vi opplyse at Grosadmiral Raeder nevner heller ikke turen i sin 2-binds selvbiografi og han var med på turen. Like underlig er at Hans Georg Prager heller ikke nevner turen i sitt grundige, vel 400-siders verk om skipet *Deutschland*. Han hopper galant fra å nevne perioden fra jomfruturen i 1933 til juni 1934.

Moderne hjemmesider om tyske krigsskip nevner at Hitler var om bord en tur til Norge i april 1934, men det er ingen opplysninger om hvem som var med eller hva som foregikk om bord. Kan vi komme med noe nytt? Svaret er ”Ja” eller kanskje ”Tja”, og vi synes opplysningene er såpass interessante at vi håper noen historikere vil undersøke dem nærmere.

Hitler i Sogn og Hardanger 1934

Vi kan bekrefte at *Deutschland* seilte til Norge i april 1934. Det stod faktisk i lokalavisene her i Norge. Bergens Tidende hadde to oppslag om turen. Den første er et førstesideoppslag lørdag 14. april, ” Hitler på besøk i Norge – torsdag var han i Sogn og i går i Hardanger”. Den 16. april trykte de et bilde fra *”Hamburg Fremdenblatt*” som viste Hitler på dekket av *Deutschland* før avreisen til Norge. Opplysningene hadde avisen tydeligvis fått fra den tyske konsulen i Bergen, og de eneste som er nevnt i tillegg til Hitler er *”… minister von Blomberg og sjefen for det tyske admiralitet”. ” Så vel der Führer som hans følge var i høi grad imponert over Vestlandfjordenes mektige natur, og man fikk inntrykk av at rikskansleren vilde gjenta besøket ved given anledning”!*

Var turen nærmest en ferietur for Hitler og hans militære ledere? Neppe. Man drar ikke på ferie når det er nesten krise hjemme. Lekte Hitler Keiser Wilhelm ved å dra til keiserens yndlingssteder? Ja det kunne han ha gjort, men han var fortsatt ikke leder av Tyskland. Vi vet fra biografien til Erich Raeder at Hitler var genuint interesserte i marinen, og det kan sies at det var naturlig at han dro på tur med landets nyeste krigsskip, men er det naturlig at han hadde så mange med seg?

Det er noe med planlegging og gjennomføring av turen som vi finner oppsiktsvekkende. Tyske myndigheter hadde søkt Forsvarsdepartementet om lov å besøke Vestlandet og et brev ble sendt fra departementet til Overlosen, og videre sendt til Bergen Loskontor 24. april, mottatt 26. april om at *Deutschland* og krysseren *Leipzig* skulle anløpe ”Bergen mellom 27. april og 2. mai. Besøket var ”ikke offisielt”. Like etter mottakelse av brevet kommer det en telefonbeskjed om at planene er endret. Bergen blir ikke anløpt, men turen går til Hardanger og Sognefjord. Det merkverdige er at da disse brevene og beskjeden var kommet til Bergen hadde *Deutschland* allerede vært på besøk i Norge og var kommet vel hjem

til Tyskland. Skipet deltok nå på øvelser rundt Königsberg, noe som var planlagt tidligere, og som kanskje er grunnen til forvirring om hvor skipet skulle seile fra Kiel 11. april. *Leipzig* kom ikke til Norge, men seilte til England. Det er ingenting i arkivene om at *Deutschland* var i Norge senere i april, men den seiler innover Oslofjorden 9. april 1940 under navnet *Lützow*. Skipets navn ble endret i desember 1939, i tilfelle det ble senket. Det hadde vært en PR-katastrofe om flaggskipet *Deutschland* ble senket. *Lützow* tok over som kommandoskip da *Blücher* ble senket.

To loser, to fjorder

Når utenlandske skip skal inne i fjordene må de selvsagt ha los *Deutschland* var intet unntak og vi kan spore turen til Vestlandet i det som finnes av arkivmateriale fra loskontorene. I tillegg har den ene los etterlatt en beskrivelse av turen til Hardanger i en minneoppgave om krigen som finnes i Hordaland Fylkesarkiv.

Statsarkivet i Bergen har en ”Opgave over Frilosning for Korsfjorden samt Feie stasjon. Bergen Losoldermannskap”. Listene begynner 1. januar 1934. Her kan vi lese at los Martin Karlsen fra Fedje loser *Deutschland* fra Hellesøy til Aurland, og tilbake 12. april 1934. Han arbeider på akkord og får utbetalt kr. 543 kroner og 70 øre. I anmerkningsrubrikken står det:

”Angj(eldende) tur var rikskansler Ad. Hitler med for første gang til Norge”.

Dagen etterpå skifter skipet los og Johannes Evensen Hummelsund overtar losingen fra Marstein inn til Odda og Ulvik, og deretter ut til Leirvik (Stord) samme dag – 13. april. Det står at Hitler var med hele veien. Det er derfor ingen tvil om når skipene seilte til både Aurland og Odda-Ulvik. Statsarkivet har til og med de signerte kvitteringene som Hummelsund leverte inn etter losingen. Alle er undertegnet ”Kapitän zur See und Kommandant Panzerschiff *Deutschland*. Von Fischel”. Von Fischel ble forresten utnevnt til admiral 1. september 1941 og var leder for ”Operasjon Sjøløve” – den planlagte invasjon av Storbritannia i 1940. Han døde i den russiske fangeleiren Burdika 13. mai 1950.

De norske losene var kjente for å være dyktige og pliktoppfyllende. De var bare to av losene som ble brukt til å lose flere store og utenlandske krigsskip på Vestlandet på 1930-tallet. Når den tyske konsulen rekvirerte los i Bergen spurte han som oftest etter en tysktalende los og Hummelsund ble brukt flere ganger.

Det er litt frustrerende at vi ikke hadde flere opplysninger i Statsarkivet etter denne turen, men siden den ikke var offisiell er det lite sannsynlig at den har etterlatt seg store spor i offentlige arkivmateriale. Hadde skipet vært innom Bergen hadde vi sikkert fått vite mer.

Internett har åpnet opp en verden full av kilder og kontakter som venter på å bli

benyttet. Jeg håpet på å finne flere opplysninger om *Deutschland*-turen eller skipet, og fant fram til flere websider som handler om den tyske marinen. En website er meget verdifull og styrt av en stor kjenner av tyske skip(www.bismark-class.dk

Der Führer og losen

Los Hummelsund hadde vært los siden 1928 og før den tid var han bl.a telegrafist og styrmann. Han kom fra Hummelsund på sørenden av Tofterøy i Sund kommune, ikke mange kilometer fra Tælavåg. Viksøy losstasjon og Marstein fyr var ikke langt fra boligen. Marsteinen ligger ved inngangen til Korsfjorden, og dermed innseilingen både til Bergen og Hardangerfjorden. Han skrev at han var på vakt i loshytten om kvelden 12. april da los Karlsen fra Fedje ringte til ham og sa at han hadde vært i Sognefjorden med lommeslagskipet *Deutschland*, og at skipet skulle være ved Marsteinen ca. kl. 22 – og ønsket los til Hardanger. Karlsen sa ikke hvem som var om bord, og Hummelsund hadde heller ikke fått noe beskjed fra losoldermannen eller de militære om skipet. *Deutschland* kom med tysk punktlighet og losen ble satt ombord. Skipssjefen ønsket å ankre opp for natten i nærheten, men siden dette var et krigsskip turde ikke losen å la skipet ble ankret innenfor det området som var regnet som Bergens krigshavn. Skipssjefen seilte derfor ute vel. 30 nautiske mil nordvest for Marsteinen.

Neste morgen, da det var lyst, seilte skipet inne i Korsfjorden. Det snødde litt og det hadde vært litt tåke i følge journalen fra Marstein fyr. Skipet hadde en lang tur mellom Austevoll og Tysnes før det kom til Hardangerfjorden, og da skipet var kom innom lille Lauarøy kom rikskansler Hitler og admiral Raeder på broen. Hummelsund skriver at de begge kom bort til losen for å hilse, men mens Raeder tok han i hånden, ga Hitler den vanlig Nazi-hilsen. Etterpå spurte kaptein von Fischel om losen visste hvem han hadde hilst på. Hummelsund svarte Der Führer fordi han hadde sett bilder av ham i avisene og blad. Von Fischel syntes det var fint at til og med en norsk los visste hvem rikskansleren var.

Losen skriver at Hitler syntes det var litt kjølig selv om han hadde en lang skinnfrakk på seg. Videre skriver han:

”… Eg fekk vita at von Blomberg, som var med saman med mesteparten av den dåverende regjering, hadde sonen sin med. Han var visst 14 år. Han var ikkje oppe på brua, men eg såg han nede på dekket fleire gonger. Me gjekk med 19 mils fart. Skuta kunne gjera mykje større fart, men med 19 mil, så ristte ho minst, og det skulle sjølvsagt gå så roleg som mogeleg med alle desse store herrane om bord. Då me gjekk innover Hardangerfjorden gjekk Hitler og von Blomberg att og fram på fordekket heilt for seg sjølv i lang tid i ålvorleg samtale…”

Deutschland ble ført til Odda før det snudde og seilte videre til Ulvik. Det ankret ikke opp noen steder og ingen var i land. Mens skipet var i Sørfjorden gikk Hummelsund nede for å spise middag, ”… småpølser, litt svart brød og litt suppe, inkje poteter..” Med andre ord ikke middag for en nordmann på denne tid!

Da skipet var på vei ut fjorden, like ved Varaldsøy, ble Hummelsund sendt ned til en offiser for å få kvitteringen (skipperbeviset). Han sier selv at han kom opp litt for tidlig fordi alle de store herrer, med Hitler i midten, var stilt opp tvers over fordekket, til fotografering med Hardangerfjorden i bakgrunnen. Dette fotografiet har ikke vi funnet ennå, men kvaliteten på en del av de øvrige bilder tyder på at en av Hitlers profesjonelle fotografer var med på turen slik at det kan dukke opp flere bilder i fotosamlingene rundt omkring.

Hummelsund gikk om bord i en livbåt og ble rodd i land ved Leirvik, Stord og skipet seilte videre uten los. Det seilte tilbake til Tyskland med en gang.

Hitlers tur til Norge var kort, men ikke uten betydning. Det hadde vært viktig for ham og de militære ledere å snakke sammen om hva som skulle skje i de nærmeste ukene. Faktum at turen ble fremskyndt 14 dager etter meldingen om forverring av Hindenburgs helsetilstand, er etter min mening, en pekepinn om hvor viktig det var å komme fram til enighet med de militære om Hindenburgs arvtaker. Det er ikke sikkert at vi noensinne vil finne arkivmateriale som kan bekrefte en *Deutschland*-pakt, men begivenhetene i tiden etter turen er kjent. Den første offisielle beskjed om sykdommen og den alvorlige tilstand til Hindenburg kom 27. april. I ukene etter Norgesturen ble det holdt flere møter, både i inn- og utlandet om begrensning av makten til SA og Röhm. Hitler møter Mussolini i Venedig 14. juni, og 21. juni treffer han Hindenburg. Ifølge flere kilder ble situasjonen med SA og Röhm drøftet og Hitler skjønte at han måtte reagere snart. 28. juni ble SS mobilisert, og dagen etterpå trykte ”*Völkischer Beobachter*” en artikkel signert Werner von Blomberg der det stod at hæren stod helt og holdent bak rikskansler Hitler. Mye tyder på at ledelsen i hæren visste hva som skulle skje, og sannsynligvis hadde sagt at de ikke ville blande seg inn i begivenhetene.

Dagen etterpå igjen, 30. juni, vil alltid bli husket som ”De lange knivers natt”. SS

gikk til angrep på Ernst Röhm, andre SA-ledere og flere hundre medlemmer av SA. Vi har ikke noe eksakt tall på hvor mange som ble drept, men det sies å være mellom 600-1000. Röhm ble arrestert og fikk et håndvåpen plassert i cellen. Da han ikke skjøt seg selv ble han skutt mens han ropte ”Heil Hitler”. Den tidligere gode venn av rikskansleren ble ofret av Hitler. Var dette drøftet på turen til Vestlandet? Kanskje.

Rikspresident Paul Ludwig Hans Anton von Hindenburg

Hindenburg og de militære lederer var svært fornøyd med aksjonen som vekte en del avsky i utlandet, men som Hitler forsvarte i Riksdagen. Etter denne opprydningsaksjonen mot Röhm og SA var det bare å vente til rikspresident von Hindenburg døde. Han døde 1. august. Samme dag hadde Hitler fått alle regjeringsmedlemmene til å undertegne en lov som stipulerte at stillingen som rikspresident og rikskansler skulle forenes når von Hindenburg døde. Dette betydde at Hitler ville bli øverstkommanderende for de militære når rikspresidenten døde. Hitler ønsker å bli kalt ”Der Führer og rikskansler” fra nå av. Tittelen rikspresident skulle ikke brukes lenger.

Den 2. august, og på initiativ fra von Blomberg, avla alle tyske soldater en lojalitetsed til Hitler. I løpet av et par måneder etter Norgesturen hadde Hitler ryddet av veien en del av hindringene på veien til å bli en diktator. Han var ikke på sin høyde ennå, men han var ene leder av Tyskland og karrieren var oppadstigende.

Losens etterspill

Hva som skjedde videre i tysk historie og med Hitler er kjent, og her skulle vi egentlig konsentrere oss om *Deutschland* og Norgesturen. Turen fikk et betydningsfulle etterspill for losen Johannes Evensen Hummelsund. Hele historien kan leses i hans egen beretning, men kort fortalt skjedde følgende:

I likhet med mange andre beboere av øyene utenfor Bergen, ble Hummelsund involvert i illegalt motstandsarbeid under krigen. Han bodde i et område som var et nøkkelsted for den illegale overfarten til Skottland, og trafikken til Shetlandsbussen. Hummelsund selv var svært aktiv i motstandsbevegelsen som het ”Stein-organisasjonen”. Organisasjonen ble infiltrert og mange medlemmer arrestert i 1941. Losen ble arrestert 2. oktober 1941 og tatt inn til forhør i Bergen. Hjemmet ble ransaket før han ble kjørt til Bergen, og her ble det funnet flere bilder av *Deutschland*, noen avisartikler om det og andre tyske skip som Hummelsund hadde loset. Det ble kjent at

han hadde loset rikskansleren til Hardanger i april 1934. Under forhøret med bl.a. Kommandeur og SS Hauptsturmführer Johann Behrens i Bergen, ble turen med Hitler diskutert. Behrens, i følge Hummelsund skal ha sagt, *"hadde føraren vore her, så hadde han sett losen fri*". Hummelsund var enig, og det gikk ikke lang tid før han ble satt fri. De andre som ble arrestert var ikke så heldig. Det hadde ikke tatt seg ut dersom mannen som loset, og hadde hilst på Hitler, var blitt skutt eller sendt til en fangeleir. Behrens selv ble skutt i den tragiske Tælavåg skytingen i april 1942, bare noen kilometer fra gården Hummelsund og Viksøy losstasjon.

Johannes Evensen Hummelsund ble en aktet lokalhistoriker og ordfører i Sund kommune. Han skriver om Tælavåg-tragedien i *Bygdebok for Sund*, men hans beretning om *Deutschland* og Hitler i 1934 ikke er tatt med.

Det kan være flere lokale historier om *Deutschland* turen som vi ikke er kjent med ennå. Hitlers besøk i Norge var ikke langt og har ikke etterlatt seg en mengde arkivsaker, men for en tur og for en tid.

Kilder:

Statsarkivet i Bergen. Bergen Losoldermannskap, journal 1934
Loskvitteringer 1934
Losoppgaver for Korsfjorden felleslosing 1934-
Fylkesmannen i Hordaland. Innkomne brev 1934
Hordaland Fylkesarkiv. Minneoppgaver fra krigen
Bergens Offentlige Bibliotek. Bergens Tidende april 1934

Litteratur;

Alan Bullock, "Hitler Tyrannen og tyranniet, bd. II Rikskansleren 1933-1939, Oslo 1970
Alan Bullock,"Hitler & Stalin" bd. 1, København 1992
Ian Kershaw, "Hitler 1889-1936: Hubris", London 1998
Hans Georg Prager, " Panzerschiff Deutschland Schwerer Kreuzer Lützow" München 1981
Erich Raeder, "Mein Leben", bd. 1-2, Tübingen 1956-57
Herbert Rosinski,"The German Army", New York 1966
William S. Shirer, " Det Tredje Rikes Vekst og Fall", Oslo 1961
John W.Wheeler-Bennett,"The Nemesis of Power. The German Army in Politics 1918-1945", London 1954
www.bismark-class.dk

Takk til John Asmussen for bildene!

Johs. Evensen, Hummelsund:
Okkupasjonssoga frå Sund

Frå minneoppgåve 1985, Hordaland fylkesarkiv

Det var her i Sund, som truleg dei fleste stader i Noreg, overfallet på Noreg kom nokså uventa. Dei fleste tenkte at me skulle gå klar denne gongen og, slik som under første verdskrigen. Ingen alvorleg beskjed hadde folk fått om å vera førebudde, og det var mest det same i den militære leiren også. Natta til 9. april kom det 4-5 lastebåtar inn Krossfjorden. Dei hadde nasjonalflagg for nøytrale land på sidene. Losskøyta gjekk ut, men båtane stoppa sjølvsagt ikkje for los. Men losane fortalde at på brua på dei ein kom nær stod fullpakka med folk. Losane ringde til Bergen, men det var lite greie på dei opplysningar ein fekk derfrå også. Han som skriv dette var los i Krossfjorden, men 8. april saman med mange andre losar nordover til Kvanhovden med ein konvoy som skulle gå ut derfrå, samstundes som det var venta inn ein konvoy der.

Mange losar var samla på Liset, nord for Florøy 8. april og det var ein litt dyster stemning då ein høyrde nytt i radioen om kvelden, men likevel vart det verre om morgonen då ein høyrde det utrulege at Bergen var besett av tyskarane. Me vart einig om å koma oss derifrå, det var ikkje råd å venta på inngåande konvoy og så fekk me beskjed av sjefen på ein norsk jagar – hugsar ikkje namnet no – at me måtte berre koma oss vekk og helst gøyma oss bort, for det var truleg at tyskarane ville ha tak i losane. Ein motorbåt sette oss inn til Florøy og derfrå reiste losane på ymse måtar heim. Det var dei som brukte 14 dagar på å koma seg heim. 3 losar frå Krossfjorden, A. Strømme, I. Johnsen og J. Evensen fekk fylgje med ein reisandebåt tilhøyrande Wichne frå Bergen. Han skulle til Bergen og det vart etterkvart fullt med folk om bord. Noko sikkert om den militære stoda fekk me ikkje greie på, men for sikkerhets skuld gjekk me dei løynlegaste vegar me kunne sørover. Me kom ikkje lenger enn til Skjerjehamn om kvelden og der var fullt i alle hus, så det vart ei heller rar natt om bord i motorbåten. Alle var rasande på tyskarane, og mykje vart diskutert om natta, mann og mann imillom. Det vart sjølvsagt lite eller ikkje søvn.

Tidleg om morgonen gjekk me sørover og me stoppa i Alværstraumen for å fritta nytt. Ingen visste noko sikkert, men det gjekk rykter om at engelskmennene var ventande og

då skulle nok tyskarane koma seg ut att. Eigentleg skulle denne båten til Espeland, sør for Bergen; men me ville ikkje gå innom til Bergen, så dei fleste av dei som var med gjekk i land i Alværstraumen.

Me gjekk så sørom Frekhaug og nordatt Herløfjorden. Me hadde høyrt at på militæranlegget på Skarvøya var det enno norske og då me kom dit gjekk me på land for å få greie på kor det var med passasje sørover og elles om den militære stoda. Det fauk eit tysk fly over der medan me var der og eg spurde sjefen om han ikkje ville skyta på det. Det var vel litt dumt spurt, men svaret kjem eg til å hugsa så lenge eg lever. Å nei, det ville verta eit blodbad om dei tok til med noko motstand. Han hadde heller ingen ordre og matstasjonen var slik at fekk dei ikkje nye forsyningar om ein dag eller to, så sende han folka heim. Det vart mange kommentarar til dette etterpå og alle var samde om at her hadde Noreg fødd på desse befalingsmennene år etter år og så når det røynte på, så var dei ikkje brukande. Ja, slik meinte me alle då.

Bra at der var mange, både av befal og mannskap som gjorde si plikt. Det var ein soldat frå Horgo som passa telefonen på Skarvøya og me fekk han til å ringa sørover for oss og han kom fram i telefonen. Så gjekk med nord forbi Skjellanger og sørover Hjeltefjorden. Ved Vindenes låg nokre lastebåtar oppankra. Elles såg me ikkje noko til tyskarane. Los Strømme, som eigentleg var frå Straume i Fjell var godt kjend millom Bildøya og L. Sotra, og båten vår hadde ikkje mast, så me gjekk under brua der. Dei tre losane gjekk på land og båten gjekk vidare til Espeland.

Det vart å ta foten fatt vestover til Fjell og sørover til Eide i Sund. I eit hus på Bildøy var der telefon og der fekk me ringa til Salomon Viksøy om å henta oss på Eide. Me kom heim til Hummelsund om kvelden 10. april. Der visste dei like lite som oss. Nokon beskjed til losane var ikkje komen. Me høyrde Quisling sine beskjedar i radioen; men alle skyna at dette var noko gale og me sette enno vår lit til at engelskmennene skulle koma og jaga tyskarane ut. Om morgonen 11. april var eg på utkiken og såg ein kvalbåt med hollandsk flagg koma inn Krossfjorden. Seinare kom ein tysk trålar og så ein stor tysk undervannsbåt som skaut ned fyrlykta på Tekslo. Tre-fire skot og alt var smadra. Marsteinen skulle dei ha og der vart straks landsett tyskarar, som etter kvart fekk bygd maskingeværreir, kanonstillingar m.m. Fyret på Marsteinen vart berre brukt når tyskarane venta sine båtar inn, elles var alt mørklagt. Marsteinen vart seinare bomba av eit engelsk fly. Det slepte ei bombe rett ned på tårnet og øydela toppen a det. Ei bombe fall nordanfor fyret og eksploderte ikkje. Dei fleste tyskarane var borte frå Marsteinen under bombinga. Dei var visstnok inne på Storekalsøy ein stad, men det vart ikkje lenge før dei kom utatt og då var dei visst på taket av fyrhuset alle mann for å bøta på skadane. Ved eit tilfelle såg eg bombinga og det heile i kikkert frå utkiken på Hummelsund.

All normal trafikk på Korsfjorden slutta av og losane sende brev til overlosen og sa frå at dei nekta å losa for tyskarane. Overlos Orlin var god nordmann og han gjorde det han kunne for å hjelpa oss, så me vart ikkje rekvirert til losing heller. Det vart lite å leva av for losane, så dei fleste dreiv litt fiske for å greia levemåten. Me fekk eit lite tilskot av losvesenet, men det strakk ikkje på nokon måte til. Eine losskøyta vart liggande ved kai i Hummelsund og for eit syns skuld var der ein los og ein losgut om bord. Litt seinare vart begge losskøytane lagt opp (”Korsfjord” og ”Joh. Orlin”). Men så var

det visst nokon som trudde at losane ville bruka desse skøytene til Englandsfart – og ein kveld kom det ein flokk tyskarar utover for å sjå etterdette. Heldigvis var det ein av offiserane som meinte at skøytene ikkje var slik utrusta at dei i ein fart kunne takast til Nordsjøfart og dei for igjen. Men ikkje lenge etter vart nokre av losane innkalla til Bergen til forhøyr. Dette var ute på Bergenhus. Etter nokre spursmål frå ein høgare tysk marineoffiser, fekk me beskjed om berre å reisa heimatt. Han høyrdest nestan sint ut på dei som hadde kalla losane inn til dette forhøyret.

Ikkje lenge etter vart begge skøytene rekvirert. Entan det enno var for mistanke om Englandsfart, eller at dei hadde så bruk for desse skøytene er uvisst. Men ein mann som reiste her ut av og til og som også var med tyskarane første gongen dei kom, hadde nok si hand med i dette.

Då ”Bismarck”, ”Prinz Eugen” og to jagarar kom inn Korsfjorden i mai 1941 var begge losskøytene ute og borda dei, truleg med losar dei skulle ha. Seinare vart ”Korsfjord” forlist av tyskarane og ”Joh. Orlin” vart funnen att etter krigen ved Marineholmen, halvt nedsøkt og nesten vrak.

Eg må no gå litt attende i tida for å gjera greit for kva verknad eit hende i 1934 hadde for meg personleg og andre med under krigen. Eg har elles skrive litt om det som hende i Telavåg og om motstandsrørsla i Sund i bygdebok for Sund.

Då me kom innom L. Lauarøy kom Hitler og storadmiral Von Raeder på brua. Dei kom bort og helste på losen. Admiralen tok meg i handa, men Hitler brukte vanleg Hitler-helsing. Sjefen spurde meg om eg verkeleg visste kven eg no hadde helst på, og eg svara at det var der führer, eg kjende han frå bilete i aviser og blad. Sjefen syntes visst dette var fint at til og med ein norsk los kjende føraren såleis. Hitler syntes visst det var kjølig. Han gjekk i lang skinnfrakk, men han " skudda" litt på seg av og til. Eg fekk vita at von Blomberg, som var med saman med mesteparten av den dåverande regjering, hadde sonen sin med. Han var visst 14 år. Han var ikkje oppe på brua, men eg såg han nede på dekket fleire gonger. Me gjekk med 19 mils fart. Skuta kunne gjera mykje større fart, men med 19 mil, så riste ho minst, og det skulle sjølvsagt gå så roleg som mogeleg med alle desse store herrane om bord. Då me gjekk innover Hardangerfjorden gjekk Hitler og von Blomberg att og fram på fordekket heilt for seg sjølv i lang ti i ålvorleg samtale. Me veit no at det var nett etter at ”Deutschland” kom attende til Tyskland at om lag 70 av dei øvste der – som var mistenkt for å vera imot Hitler – vart likviderte. Dette var truleg bestemt på denne ”ferieturen” til Hitler. Det var berre dei heilt trufaste han hadde med seg på denne turen. Me gjekk først til Odda. Medan me låg der – me ankra ikkje nokon stad – var eg nede og fekk middag. Småpølser, litt svart brød og litt suppe, inkje poteter.

Frå Odda gjekk me til Ulvik, stoppa, snudde rundt og utatt Hardangerfjorden. Då me kom ut imot Varaldsøy vart eg ordra ned til ein offiser som hadde med kontoret og rekneskapen å gjera, for å få fyllt ut dei vanlege skipparbevis. Eg kom visst litt for snøgt opp att, for då eg kom opp var det storfotografering frå fordekket . Alle dei store, med Hitler i midten, stod i rekke tversover skuta og vart fotografert, med Hardangerfjorden som bakgrunn. Fotograferinga skulle nok vore unnagjort medan eg var nede.

Det var først tanken at eg skulle gå frå borde ved Utsira, men dei var redd for at ein ikkje var sikker på å få losskøyta der ut i ein fart, så det

vart til at eg skulle gå frå borde utanfor Leirvik på Stord, og dei skulle gå vidare utan los. Dei skulle gå ut Gunnarskjærsholet søranfor Espevær. Då me kom utanfor der som Stord verft er no, vart det stopp. Ein livbåt vart sett på vatnet og eg vart rodd i land der. Hitler stod i nærleiken og såg på då båten vart sett på vatnet. Han hadde vel ikkje vore med på ein båtmanøver før. Eg har elles mange minne etter denne turen, men det har ikkje noko å seia i denne samanhengen.

Dette var i store trekk det som kom til å avgjera mykje for meg og andre då krigen kom. Som fleire andre tenkte eg og å reisa over til England, om eg kunne gjera meir nytte for meg der. Eg hadde ein 23 fots motorbåt, som eg tenkte å bruka. Det var ein god sjøbåt, men motoren var ikkje den beste for langturar. Det var ein 3 H.K. Sabb oppfyringsmotor. Han hadde det laget at tennkula sota seg full til sine tider og det var noko arbeid å skifta ny. Eg laga meg drivanker og var hos Krohn i Bergen og kjøpte meg eit fint kompass. Eg har begge deler enno. Eg fortalde ein yngre bror min at eg hadde tenkt meg vestover. Han var styrmann og gjekk no på radiokurset. Han bad meg venta til han var ferdig, så kunne han få vera med. Turen vart då utsett.

Imidlertid kom eg med i Steinorganisasjonen. Det er skrive litt om dette i boka: Kristian Stein og hans menn. Gruppa på Tofterøy bestod av: Torstein Trellevik, Nils Hansen Toft, Hans Sæle, Ingolf Golten Viksøy og Johs. Evensen, den siste som leidar. Det vart sagt at me snart kunne venta invasjon frå England og me kunne venta våpen m.v. snart. Elles skulle me fylgja med alt det tyskarane føretok seg og seia frå til organisasjonen. På lista over gruppa vår som eg sende inn til organisasjonen var der ikkje namn på medlemene, berre eit nr. som eg hadde sett. Det var gjerne det som gjorde at berre eg av Tofterøy-gruppa vart arrestert. Som me veit, kom det ein nasist inn i org. og gjennom han fekk Gestapo fatt i mest heile Stein.org. sitt arkiv. Eg har høyrt at litt vart berga av dette arkivet, Men me veit at mesteparten av medlemene i Stein-org. vart arrestert og mange av desse miste livet.

Utpå sumaren 1941 fekk eg vitjing av ein kar som gav seg ut for amerikaner. Han tala framifrå godt engelsk – men og norsk. Til og med dialektene her ute frå øyane tala han perfekt. Han fortalde at tre engelske flygarar var naudlanda inne i Sørfjorden (Osterøy)

LOS MARTIN KARLSEN

Skipets navn Dato	Skibets navn	Tonn og dypgående	Losset fra og til	Mil	Los-penger	10% Depo	Til Kasen
5/1	Trelgjed	1382 13	Hellen Bergen	31	237.66	28.77	258.89
29/1	Bergen	833 —	— " —	31	147.29	14.73	132.56
6/2	Salpenrick	3101 13.10	Bergen Bergen	58	365.56	36.56	329.00
7/2	Salpenrick	3101 13.10	Bergen Kalmar	44	120.90	12.09	108.81
12/2	Bergen	833 13.8	Hellen Bergen	31	143.69	14.30	128.79
13/3	Bergen	833 11.8	— " —	31	147.29	14.73	132.56
28/3	Mona	1173 —	Kristiansund	39	156.65	15.67	140.98
19/3	Lucie Bergen	115 12.4	Bergen Bergen	4	52.73		52.73
	1. kvartal 1934:		8 skib	16	1421.12	136.85	1284.27
					2. kvartal 1934.		
25/4	Bergen	833	Hellen	31	147.29	14.73	132.56
12/4	Kristiansund	1030	Hellen Kristiansund	100	313.29	Frisko	313.29
	— " —	— " —	Kristiansund Hellen	46	230.41	Frisko	230.41
25/4	Bergen	833 14	Hellen Bergen	31	147.29	14.73	132.56
8/5	Bergen	833	— " —	31	147.29	14.73	132.56
13/5	Kasen	465 11.8	— " —	31	100.46	10.05	90.41
3/6	Dagny I	528 12	— " —	31	130.26	13.03	117.23
5/6	Mona	1173 14.4	— " —	31	147.29	14.73	132.56
18/6	Ingvald om Kalo	333 24.6	Gjesvær til Hammerfest	4	292.81		292.81
	2. kvartal 1934:		6 skib	14	965.40	67.37	898.13

Frå losingsprotokollen. 12. april 1934.

ein stad. No låg dei i dekning og det måtte skaffast båt for dei til England. Vedk. trudde at eg hadde samband med dei allierte og serleg med ”Sleipner” der løytnant Kjeholt var om bord då han gjekk til England i april 1940. Eg hadde vore los med T/B ”Storm” nett før krigen og der var Kjeholt sjef i lang tid og han og kona budde hos meg når båten låg i Hummelsund. Eg sa at eg kunne gjerne skaffa ei skøyte til dei tre flygarane, men nei, det gjekk ikkje, det måtte entan vera ein undervannsbåt eller ”Sleipner”. Han heldt nestan på å lura meg. Men då han baud meg først kr. 20.000 og so kr. 30.000 for å skaffa samband med ”Sleipner” eller ein u-båt, då skyna eg at noko var gale. Ein god nordmann skulle ikkje ha betaling for å hjelpa dei allierte flygarane og då eg dagen etter fekk greie på at denne karen med motorbåten sin la på sida av den tyske vaktbåten i Ler'f8yosen, då skyna eg at det var ein kar som arbeidde for Gestapo. Eg sa at eg hadde ikkje greie på verken ”Sleipner” eller noko u-båt, likevel kom han att to gonger og pressa på. Siste gongen hadde han med seg eit brev som skulle vera skriven av ein norsk doktor Olsen, som sa at desse flygarane var sjuke og det måtte skaffast båt til dei snarast. Eg såg med det same at dette brevet var ikkje skriven av ein nordmann – med noko utdaning i alle fall. Det var fullt av skrivefeilar både her og der. Eg sa med han at dette har ikkje nokon norsk dr. skrive. Då berre såg han stygt på meg og stappa brevet i lumma og gjekk. Ikkje mange dagar etter vart eg ringd opp av same mannen. No hadde dei fått greie på ein u-båt, så no kom dei ut og eg måtte vera med og borda u-båten. Han trudde visst enno at eg hadde samband med dei allierte. Eg sa at eg vart ikkje med dei, om dei kom og gav beskjed til los Mikkel Møgster, ein svoger min, at det kunne henda tyskarane kom og tok meg med til natta, så dei skulle veta kva som hadde hendt. Men tyskarane kom ikkje. Eg høyrde seinare at ein u-båt hadde vore sett utanfor Turøy på den tida, så tyskarane hadde greie på noko. Eg spurde denne mannen – eg har ikkje fått greie på namnet hans – kven som hadde sendt han ut til meg. Jau, det var ein kystlos, som eg kjende og visste at han losa mykje for tyskarane. Det kan vera det same med namnet. Ein gong seinare traff eg denne losen i Bergen og då meinte eg at no skulle eg få greie på sakene. Me følgdes bortover gata og eg spurde om namnet på tyskaren og han svara, men med det same kom ei systerdotter mi mot oss og då eg helste på henne stakk losen av med ein viss fart. Sidan har eg ikkje fått fatt i han, så eg har ikkje kunne få greie på meir om denne karen, som eg trur må vera ein godt utdanna gestapomann. Då eg seinare vart forhøyrt av tyskarane vart ikkje denne mannen nemnt.

Ein av losane våre, Anton Strømme, reiste til England saman med mange andre med eit farty frå Fjell. Han hadde kona og ei dotter og ein gut heime på Hummelsund. Då tyskarane fekk greie på at Strømme var reist fekk lensm. i Sund ordre om å arrestera dottera og guten, men distriktslækjar Rekvig fekk ordna med sjukemelding på jenta fleire gongar, og tilslutt vart det oppgjeve å arrestera henne, men guten ville dei ha fatt i. Lensm.fullm. Døsland kom ut til Hummelsund og skulle ta han. Eg fekk tilfeldigvis snakka med Døsland og sa med han at han måtte ikkje finna på noko arrestasjon. Han sa at no var han pressa så hart at han våga snart ikkje meir å la vera. Døsland var god nordmann. Det var både lensm. og hans vilje å hjelpa dei norske og ikkje tyskarane og han reiste att, men måtte setja ei ny skrøne i tyskarane. Eg tala med fru Strømme og me fann det best at sonen kom seg til England, om det let seg gjera. Han var no med ein båt på

driving med eit fiskarlag frå Fjell, som hadde leigt båt frå Hummelsund. Så fek eg greie på at ein båt frå England låg i Telavåg og skulle gå om kvelden. Det var hos Laurits Telle eg fekk greie på dette. Noko måtte gjerast i ein fart. Eg fekk fatt i guten i telef. og det var bestemt at han skulle få dei han var med til å gå sørover med han og eg skulle møta han vestanfor Telavåg med motorbåten min og setja han inn til Telavåg. Eg gjekk nordover og venta lenge og vel, men ingen fiskekutter kom. Til sist måtte eg gå heim att. Eg traff fru Strømme og sa frå til henne. Eg ringde til Laurits Telle og han sa at englands-båten ikkje kunne venta lenger og var gått. Ei stund etter banka det på døra. Då var det son til Strømme som var komen gåande over land og med skyss til Tofterøy. Dei på kutteren ville ikkje setja han sørover. Dei skyna det var noko ekstra med denne skyssen, og var visst redde for å koma bort i noko. Alf Strømme kom seg ikkje til England. Etter at han hadde lege i dekning hos nokon slektningar kom han ei tid om bord i eit farty som førde på sand og det såg ut for at tyskaran til sist gløymde det heile.

Som før skrive kom eg med i Stein-org. utpå sumaren 1941. Eg har nemnt før dei som var med her på Tofterøy. Dei fleste andre er nemnt i Bygdebok for Sund 1970. Kvar har si soge, og det ville verta ei stor bok, om alt skulle forteljast, og heldigvis er mykje gløymt no. Men det er likevel mykje som ikkje vert gløymt og som ein kjem til å hugsa så lenge ein lever.

Den 2. oktober 1941 kom der 3 herrar for å arrestera meg. Dei hadde landa i Tyrnevik og kom gåande hit. Handelsmannen i Tyrnevik, som skyna at noko var gale, bad hushjelpa der ringa meg og seia at det kom 3 karar og skulle ha tak i meg. Ho sa ikkje at det var tyskarar, elles hadde eg kunne koma meg vekk. Eg trudde faktisk at det var nokon som kom med noko i samband med den invasjonen som me venta på og eg gjekk dei til møtes. Det var Behrens, Friis og den norske politimannen Lie. Ja, det var noko anna. Eg måtte fylgja heimatt, dei skulle sjå etter om dei fann noko illegale saker hos meg. Dei rota rundt alle stader, drog ut skuffer og såg på bøker, blad og masse ting. Lie var den ivrigaste, han såg bakom bileta på beggen, opna omnsdørene og såg inn der o.a. Eg hadde eit avisutklipp, bilete av slagskipet ”Deutschland” saman med andre bilete av skip eg hadde losa, i ei skuffe. Dette såg Behrens og spurde kvifor eg gøymde på det. Jau, eg hadde vore los med ”Deutschland” til Hardanger i 1934 då der Führer var om ord, svara eg. Me hadde nokon juletreflagg på to bordflagg-stenger, slike papirflagg med bilete av kronprinseborna på. Friis var mykje oppteken av dei. Eg hadde nokon illegale blad o.a. men desse fann dei ikkje og så var det berre at eg skulle vera med dei. Kona hadde nett gjort middagen ferdig, og ho spurde om eg ikkje skulle få eta middag før eg for. Merkeleg nok gav dei lov til det og dei sette seg ein for kvar utgang av huset til vakt medan eg åt. Eg fekk gjeve kona beskjed om kva ho skulle gøyma bort. Ho visste lite kva eg bala med, men hadde nok skyna det meste. Ho skyna og alvåret i det som no gjekk føre seg og gav meg eit lommetestamente med då eg gjekk. Ho meinte eg kunne få bruk for det. Så bar det avgarde til Tyrnevik. Derifrå gjekk turen til Glesvær, men dei der var farne med ”Valborg”. Det var ein litt større motorresar tyskarane hadde. Ombord var forutan dei nemnde ein førar og maskinist og ein soldat med gevær som skulle passa fangane. So bar det til Steinsland. Johs. Færøy var faren og dei fekk berre fatt i søster Ingeborg. Med det same ho kom om bor så helste me på kvarandre. Då nikka tyskarane til kvarandre. Dei meinte me kjende nok

kvarandre frå organisasjonen. Frå Steinsland bar det til Forlandsvågen. Den einaste dei fekk tak i der var Vilhelm Håkonsund. Så gjekk turen til Sund der dei ikkje fann nokon og så derifrå til Bergen.

På vegen innover kokte dei kaffi om bord og etter at tyskarane og Lie hadde forsynt seg fekk me andre tre og kvar sin kopp med ekte svart kaffi. Kanskje det var litt menneskeleg i dei, og dei gjerne tykte litt synd i oss. Komen til Bergen vart det lagt til ved Sukkerhus-bryggja og så bar det i veg til Gestapohuset med ein tyskar føre og dei andre etter. Det var ein fårleg stemning i byen denne kvelden, ein masse folk fylgde rundt oss og eg merka at tyskarane var nervøse. I Gestapohuset vart me ”registrerte” og så vart me sendt til Krets-fengslet. Den første norske fangevoktaren me traff der sa at til han kunne me tala fritt, han var nordmann. Eg var litt betenkt då, men eg fekk sidan oppleva at dette var sanning. Fangevoktarane i Bergen Kretsfengsel var all ære verd, dei prøvde å hjelpa oss så langt dei kunne og berre at me merka deira velvilje, var ei stor trøyst for oss. Eg kom i celle nr. 52. Den var for 2 mann. Første natta var eg åleine der og eg sov heller dårleg, men etter eit par netter sov eg så godt der at eg ikkje veit eg har sove betre nokon gong eller nokon stad. Det som var det verste, var tanken på dei heime. Kor skulle det gå med dei? Så fekk eg ein kamerat i cella. Det var ein ungdom. Eg fekk aldri skikkeleg greie på kva denne karen var arrestert for. Det kan hende det var ein som var sett inn for å få noko ut av meg, men eg var forsiktig, så hos meg fekk han ikkje vita noko. Etter nokre dagar vart han sett fri. Eg gav han pengar og brødkort, han skulle kjøpa noko til meg, men eg såg aldri noko meire til han eller det han skulle kjøpa.

Så kom det inn ein ny mann. Det var ein bra kar, trur eg. Han var arrestert for han hadde stole el. kabel frå tyskarane. Me hadde det triveleg saman, om noko slikt kan seiast om eit fengselsopphald med dystre utsikter. Me hadde ymse spel som me bala med og så fann eg på at eg ville prøva å få litt verkty og laga eitkvart, t.d. båtar til guten min heime. Eg fekk både verkty og båtemne. Dette var så tidleg i krigen at dei var ikkje så strenge i fengslet som seinare. Ei syster eg hadde på Nesttun kom mest kvar dag med kaffi til meg. Men så vart det slutt, for det var nokon som hadde prøvd å smugla inn til fangar skriftlege beskjedar i varmeflasker. I ei større celle var 6 mann. Mellom de Ivar Duesund og Karsten Wang. Fangevoktaren Larsen ordna det so at eg fekk tala med dei. Dei hadde vore i forhøyr og sers Duesund gav meg gode råd kor eg måtte bera meg åt under ev. forhøyr. Det var mangt eg elles kunne fortelja om opphaldet i fengslet, men dette får vera no. Etter 19 dagar kom eg i forhøyr i Gestapohuset. Ette at eg var komen inn i romet, kom det ein tyskar frå eit tilstøytande rom skrålande inn og vifta med ein revolvar. Eg hadde drive spionasje sa han og eg skulle skytast. Eg reagerte ikkje det minste på dette heldigvis. Så fekk eg setja meg på eine sida av eit stort bord og Behrens og Spies, som skulle vera tolk, sat på andre sida. Eg vart ikkje torturert på nokon måte. Det vart litt ugreie mellom Behrens og Spies til å byrja med. Spies hadde visst vanskar med å skriva namnet mitt og Behrens spurde i ein nokso skarp tone: ”Kan du ikkje eller vil du ikkje?” Denne Spies hadde vore i arbeid på valseverket i 10 år, har eg høyrt. Så vart eg kryssforhøyrd på alle vis. Det gjekk i rasande fart og eg måtte fylgja godt med for å kunne svara. Eg må tilstå at eg sa ikkje sanninga og eg måtte ta meg godt i vare for ikkje å brigda på det eg hadde sagt. Dei heldt på frå kl. 9 til kl. 13. Då fekk eg gå ned og få ein tallerken suppe.

Det var Spies som følgde med ned og han let først opp døra til ei av desse små cellene der de ikkje var noko å sitja på eingong. Det var om lag som eit større kjøleskåp utan hyller. Han skulle vel syna meg kva eg hadde i vente. Men så såg det ut som han ombestemte seg og førde meg inn i eit rom der det var bord og stolar og eg fekk ein tallerken suppe. Då eg var ferdig med den vart eg førd oppatt til nytt forhøyr. No la dei fram for meg eit brev skrive av Johs. Færø til Stein-org. der det stod at der var danna ei gruppe på Tofterøy og Johs. Evensen skulle vera leidar. Av fangevoktarane i Krinsfengslet hadde eg fått greie på at Johs. Færøy ikkje var verken der eller i Gestapohuset og såleis truleg var komen seg vekk. Eg tok då sjangsen på å seia, at jau eg hadde fått eit oppdrag av Færøy, men det hadde eg ikkje brydd meg det minste om. Eg tok ikkje Færøy alvorleg. Det var ikkje mange som tok han alvorleg. Han stelte med damearbeid, sydde og broderte og var ikkje noko mannfolk. Dette var ei av dei største løgner eg gjorde meg skuldig i, for Johs. Færø hadde endeleg vist heile tida under krigen at han ar meire mannfolk enn mange andre. Han hadde synt større mot og fedrelandskjærleik enn dei fleste. Merkeleg nok beit Behrens på dette. Han kom så inn på turen med ”Deutschland” til Hardanger i 1934. Han spurde masse og eg svara og skrytte av den fine båten. Eg fortalde sjølvsagt at eg hadde helst på føraren og fleire andre av storkarane om bord. Dette tykte han visst var noko uvanleg stort. Han spurde meg kva eg meinte om krigen. Eg sa at eg kunne ikkje skyna at tyskarane gjekk til denne krigen. Så flinke folk dei var, ville dei kunne konkurrere ut alle andre folk i verda og koma like langt utan krig. Han ville ikkje svara på dette, men meinte at det skulle nok gå som tyskarane ville no og. Eg tykte forresten han hadde litt tvil om utgangen på krigen. Når eg tenkjer attende, er eg forfær på kor fritt eg uttala meg om mange ting. So sa Behrens at hadde føraren vore her, så hadde han sett losen fri. ”Ja, det hadde han sikkert gjort”, svara eg.

Så gjekk Behrens ut og kom inn att med kriminalsjefen, trur eg det var. Med det same dei kom i døra attom meg sa Behrens: ”Ja, der sit losen som var med der Führer til Hardanger i 1934”. Kriminalsjefen kom bort, klappa meg på aksla og sa at losen skulle koma heimatt til kone og barn. Eg må seia at eg trudde ikkje noko på dette. Etter forhøyret og alle dei løgner eg hadde servert, sa Behrens: ”Ja, me skal tru deg”, men eg tvilar på at dei gjorde det. Dei ville vel ikkje det skulle verta kjent at losen kanskje vart send til Tyskland, eller var med i noko mot føraren. Elles har eg sidan høyrt at Behrens stundom hjelpte nordmenn. Eg veit ikkje. No var kl. 18, og eg vart vist ut på balkongen på gestapohuset, med ein nordmann, ein av desse stakkarane som hadde selt seg til tyskarane, til vakt. Kanskje det var siste prøven for meg. Det var dei som hadde kasta seg ut frå denne balkongen, når dei visste det gjekk gale likevel. Eg trudde enno ikkje at eg skulle sleppa fri, men så kom det beskjed etter meg, og Behrens øyrde meg sjølv til Krinsfengslet og gav beskjed om at eg var fri. Det var svært for ei omsorg dei no hadde for meg. Behrens spurde om eg hadde nokon i byen eg kunne ta inn til. Jau, eg hadde ei syster på Nesttun, sa eg.

Den norske sjefen for krinsfengslet gratulerte meg og var visst like glad som eg for at eg var komen fri. Det var eit svære rot i fengslet då eg kom dit. Duesund og Wang var henta same dagen og skoten på Ulven og nokre av dei som hadde sete i same cella var komen inn på cella mi og alt eg hadde der var kasta ut. Eg fann det no att og eg kunne sikkert teke med meg kva eg

ville ut av fengslet den dagen. Det var som alt var i eit rot og dei tyske vaktene såg ikkje etter nokon ting. Først då eg var komen utanfor fengslet, ut på gata, følte eg meg fri, og den følelsen kan eg aldri gløyma. Det var visst noko av det same som t.d. tysklandsfangane måtte føla då dei var på heimreis frå Tyskland. Eg måtte ta ein liten tur nedi byen og på Strandkaien traff eg ein nabo heimanfrå. Me kunne prata og eg fekk fretta nytt.

Eg var hos syster mi på Nesttun om natta og dagen etter reiste eg heim. Det var gildt å koma heimatt og eg hadde lært noko for livet på denne turen.

Søster Ingeborg og Wilhelm Håkonsund slapp og fri etter forhøyr. Med Wilhelm Håkonsund var dei ikkje så snille og han fortalde meg at det vart så fælt at han tilstod. Søster Ingeborg var fastare og greidde seg betre.

Så kom Telavågtragedien der Behrens som arresterte oss og som forhøyrde meg, vart skoten, og alle Stein-org. sine medlemmer, forutan meg og nokre som var komen seg bort, vart arrestert på nytt og sende til Tyskland. Eg venta på at eg skulle verta teken og var klar til å gå i dekning på kortaste varsel, men ingenting hende med meg, merkeleg nok. Om det som hende i Telavåg har eg skrive litt i Bygdebok for Sund frå 1970, men mykje meir kan ein lesa i boka ”Telavåg” av dr. Birkhaug. Me som var heime fekk høyra eksplosjonane og sjå røyken frå brannane der nord. Det tyskarane gjorde der styrkte oss enno meir i motstandsviljen og mange prøvde å få samband med heimefronten att. Gruppa vår på Tofterøy var intakt. Torstein Trellevik, som var matros med "Vatlestraumen""fekk kontakt med dei som distribuerte heimefrontaviser og ein fekk ofte slike saker gjennom han. Så vart eg av losoldermann Cappelen Smith spurd om eg kunne skaffa opplysningar frå distriktet om festningsanlegg m.m. som tyskarane hadde. Eg lova å gjera det eg kunne. Eg fekk tak i Peder Dalseid og broren frå Fjell og desse to hadde bra kjennskap til festningsanlegga der, då dei hadde vore rundt og mala for tyskarane. På eit vanleg sjøkart (draft) teikna me opp alt det Peder Dalseid visste om. Me heldt oss på sjøhusloftet med dette. Men dette kartet vart ikkje godteke. Cappelen Smith skaffa eit spesialkart med koter. Han sa det var ein mann i Fana som laga desse for han. Kartet var vel ca. 25-30 cm. i firkant. Det måtte ikkje brekkast, men rullast saman. Eg fekk mikrofoto av allslags militæranlegg med engelske tekstar og på dette kartet vart då sett opp det Dalseid visste frå festningar, tanksperringar og barakker, maskingeværreir m.m.

Då eg skulle til byn med det måtte eg rulla set saman og ha det i baklumma under trøya. Eg fylgde ”Vatlestraumen” til byn som vanleg og sat for det meste roleg på ein av benkene i gangen ved oppgangen frå maskina. Då me kom til Lerøy kom der masse tyskarar om bord og eg vart sitjande millom nokre av desse mesteparten av turen. Det var sjølvsagt ikkje nokon av dei som hadde mistanke om at den snillt utsjåande mannen som sat der og ikkje ville rikka seg hadde slike fårlege ting på seg. Det gjekk godt og Cappelen Smith gøymde kartet i ei serskilt gøymeskuff han hadde fått laga under skrivebordlåket.

Det vart fleire turer til Bergen med ymse opplysningar. Cappelen Smith hadde no kjøpt seg ein holme oppe i Kalandsvatnet. Han budde der og når eg hadde noko til han sykla han til byen, om det ikkje var noko anna framkomstmiddel som høvde og traff meg stundom hos steintøyhandlar Irgens i Strandgata, ved Nikolai Nielsens fargehandel.

Gestapo hadde mistanke til han og ein gong eg traff han der – me kunne ikkje gå saman dit, men ei stund etter kvarandre – stod der ein kar utanfor som eg trur var ein gestapomann. Han hadde det karakteristiske uttrykket i ansiktet og den brune hatten, som vel dei fleste gestapomenn brukte. Tyskarane befesta Marsteinen så godt dei kunne, og fyrmeistaren fekk ikkje vera der sjølvsagt, ikkje andre norske heller, men det var ofte trubbel med ymse ting der, motorar o.a., og då vart fyrmeisteren henta. Sletnes? Han hadde augo med seg og hadde godt greie på anlegga der. Han fortalde meg alt han visste og dette vart rapportert til C.S. Ein kar eg kjende arbeidde på Nyarøy. Eg fekk vita mykje av han, men då eg spurde han for mykje it, ville han ikkje ut med meir. Han vart visst redd for meg, då han skyna det ikkje berre var for meg sjølv eg spurde. Tyskarane hadde ein vaktstasjon i Eide i Sund. Der hadde dei ein maskingeværstilling på ein haug innst i vågen og ved vegen lenger oppe i eit nes med bratt vegsida ned til Kørillen hadde dei skote ut eit stort hol i fjellet og fyllt med sprengstoff, slik at ved ein ev. invasjon, kunne heilevegen sprengjast ut og rausa ned i vatnet og det vart umogeleg for kjøretøy å koma fram.

”Vatlestraumen” låg sume netter i Eide og Torstein Trellevik fekk teikna opp dette og eg fekk levert det til Hesjedal som då var komen inn i biletet. Samstundes som han reiste rundt i eit stort distrikt på Vestlandet for Den indre sjømannsmisjon samla han inn alle mogelege opplysningar om tyskaranlegga. Eg hadde lært å vera forsiktig no og denne gongen hadde eg papiret inne i sokken under foten på turen til Bergen. Hesjedal gjorde eit godt arbeid i motstandsrørsla. Han var effektivt med på fleire måtar og gjorde alt han kunne for å setja mot i folk og festa dei i trua på sigeren. Eg skreiv nokre songar under krigen og ein av dei – den står forresten på side 73-74 i boka om Kristian Stein og hans menn – hadde han med seg og den vart sungen mange stader og kopiert og delt rundt. Dette var vågsamt, men det gjekk godt.

Cappelen Smith var ein gong arrestert, men kom utatt. Tyskarane var likevel etter han og han kom seg over til Sverike og derifrå til England. Hesjedal med sine kontakter var med på å hjelpa han til Sverike. Diverre kom ikkje Cappelen Smith heim att. Heilt sikkert kva som gjekk føre seg i England veit eg ikkje, men eg har høyrt at der var komen nokon over, som for å berga seg sjølv gav Cappelen Smith skulda og dei som forhøyrde han der borte ville ikkje tru han og han tok sitt eige liv. Etter at Cappelen Smith var borte var mine kontaktar Hesjedal og til slutt Ove Lind, som Hesjedal sette meg i samband med. Det var ein gong i slutten av krigen eg fekk beskjed frå Hesjedal om å ta ein tur til byen og tala med han. Når me tala i telefonen var det alltid om ”fisk”. Då eg kom til byn var det eit oppdrag som ikkje var så lett. Det var komen eit farty med våpenlast frå England. Fartøyet låg ute i Øygarden ein stad, men kunne ikkje gå inn til Bergen. Det måtte skaffast eit farty som kunne ta lasta inn. Dette var ei årleg sak, når ein hugsa på Telavåg, men eg lova å prøva. Redningsskøyta ”Christian Børs” låg i Lysefjorden og skulle utatt til Hummelsund. Eg reiste til Lysefj. og fylgde redningsskøyta heim. Det var to skøyter heime som kunne tenkjast, om eigarane var villige. Det var ”Lura”, eigarar Anton Varøy og Kristoffer Vigsø og ”Bris”, eigar Hans Hummelsund. Eg hadde tru på at eg skulle få ei av desse. Det var salta mykje sild ute i distriktet og denne skulle førast til Bergen. Tanken var å få våpenkassane under i lasta og sildetunner

oppå, så ein kunne greia kontrollen i Knarrevik. Nett då eg skulle gå og spyrja om farty fekk eg telefon frå Bergen. Det var Hesjedal. Han hadde fått ”fisk” ein annen stad frå, så han trong ikkje noko frå meg i dag. Eg kan ikkje seia anna enn at det var ein lettelse å høyra dette. Våpenlasta kom til byn og den vart lossa oppe på husa til Halvard Lerøy ute i Skutevika. Dette fekk eg greie på seinare.

Ove Lind hadde eit lite kontorrom, eg trur det var i 4. høgda i eit hus på austsida av Torgalm. Dekknamnet var: ”Forsikringsselskapet Nordkap”. Eg var der nokre gongar med rapportar. Det var no i slutten på krigen og dei hadde fått samband med ein gestapomann som gav dei beskjed når gestapo skulle på rassia ein stad. Dette vart til hjelp for fleire.

Me hadde fått ein tyskarstasjon på Selsfjella, ikkje så langt frå der eg bur. Der vart bygd barakk og utkikshytte, med generator for motordrift og vindmølle for reserve el.drift. Der vart sperra med masse piggtråd og lagt ned, så vidt eg hugsar 420 små landminer. Der var 4-5 mann utstyrde med maskingevær o.a. Ein av desse var, etter som han sa, polakk, og var pressa til å vera med i krigen. Han sa til meg at vart det invasjon så kom han til å skyta sjefen. – Ein av dei andre der var ein sinnatagg, som kunne verta rasande når handelsmannen ikkje ville gjeva han det han bad om. Denne karen hadde bereidd seg for å røma i sivile klær, om det vart invasjon. Nils Hansen Toft, som då budde på Tyrnevik, hadde hengt ein bra blå-dress ut til lufting og den forsvandt. Nokre dagar etter at krigen var slutt fann dei att dressen lagt fint ned i ein tom dynamittkasse under ein stor stein i nærleiken av tyskarhytta. Her var ofte inspeksjon frå Fjell festning til denne stasjonen. Ein av dei siste gongane dei var her, brukte dei motorbåten til brødrene Dalseide. Det var ein liten motorlivbåt, som dei hadde teke. Det var ein marinegast som styrde med båt og motor. Då dei andre var oppe på fjellet og han var aleine kom han bort til meg – eg var nede ved sjøen – han ville låna ei pumpe å lensa motorbåten med, for han var lekk. Eg sa han kunne bruka ein hermetikkboks han hadde. Men dei var vorten audmjuke no mange av tyskarane og dei visste vel kor det stod til på frontane. Han peika på motorlivbåten og sa ironisk: ”Tyske marine”. Så fortalte han at no var dei allierte komen der og der. Snart vart krigen slutt og han venta at han og fleire kom til å verta send til Canada og bæra på tunge plankar. Den morgonen freden kom, kom polakken frå tyskerstasjonen inn i soverommet vårt utan å banka på. ”No er det fred”, sa han. Han måtte få låna sykkelen min, han måtte til Fjell og henta medisiner til sjefen, som var vorten så sjuk. Han fekk sykkelen og sykla og fekk båtskyss og kom attende om kvelden med eit lass med brennevin på sykkelen. Det var medisinen dei hadde bruk for. Ein av dei andre losane og eg fekk beskjed om å gå opp til tyskarane og overta det dei hadde. Då hadde dei øydelagt mykje og sat nett og brende alle papirene sine. Ja, det var gleda då krigen slutta, de er sandt.

9. mai om føremiddagen kom her ein engelsk kryssar, to jagarar og ein norsk eskortebåt inn Krossfjorden. Det var ikkje rare greiene losane hadde å borda med no, men me hadde fått leigt oss ein motorgavl, så me kom no om bord. Los Ole Østervold var med kryssaren. Han fortalde at tyskarane hadde sendt to tyske losar ut, som skulle losa han inn, men sjefen på kryssaren viste dei bort i eine bruvengen, der kunne dei stå. Han ville ikkje ha noko med dei å gjera. Han la til ved Skoltegrundskaien. Eg hadde eine jagaren inn og la på sida av kryssaren.. Då me kom inn mot byen kom der ut fleire båtar med masse norske flagg på. Sjefen på jagaren kunne ikkje skyna kor nordmennene hadde alle flagga frå. Ja, det var dagar ein ikkje gløymer så lett. Det var mykje ein kunne skriva om frå krigstida. Det ville fylla

mange bøker berre det som hende her i Sund. Eg kan ikkje la vera å nemna soknepresten vår, Sverre Holtskog. Den innsats han gjorde for å halda motet oppe hos oss og hans framferd elles, kan ikkje rosast sterkt nok sjølv om han så visst ikkje var av dei som ville ha ros. Han var ein av dei mange prestar i landet som styret då tok lønene frå, men soknebarna samla no litt inn til han så han og huslyden ikkje skulle lida naud.

Elles var det ikkje mange her ute som leid naud, og det kunne ein takka fisken for. Det var mykje fisk i den tida og folk hjalp kvarandre, om det røynte på. Mange av tyskarane trudde heilt til det siste at dei skulle vinna krigen og ikkje så lang tid før det var slutt fann dei ut at dei måtte ha ein betre vaktpost i Krossfjorden og då måtte dei ha Stålhatten, ein holme utanfor Hummelsund, der losane hadde si vakthytte. Der laga dei ein trekai – som forresten sjøen tok seinare – og så skaut dei ut ein bunkers i fjellet, murde ein bunkers lengre opp der lyskastaren skulle stå og bygde to hus for mannskapet. Han som var sjef for arbeidet for tyskarane var ingen Hitlerven. Det var ein bonde frå Sørtyskland og han fekk høyra mykje forsmædeleg både om Hitler og framferda til tyskarane. Han var visst samd i det meste. Dette anlegget kom ikkje i bruk, dei hadde ikkje noko å setja opp der meir og krigen tok slutt.

På Marsteinen var der ei trappe opp og nett på øvste trinnet var der i ei matte innfeldt eit bilete av Churchill, som alle måtte trakka på når dei skulle over. Ja, det var mykje rart ein kunne skriva om. Ein gong kom losskøyta vår, ”Johan Orlin” med nokre tyskarar som skulle på inspeksjon på fjellet her. Om bord hadde dei ein liten kar, han var berre gutungen, 12-14 år. Han skulle koka poteter medan dei andre var oppe. Eg hadde ei tunne med sterkt blåsteinsvatn ståande utanfor naustet, som eg hadde til å blåsteina garna i. Guten tok blåsteinsvatn og skulle koka potetene i. Han skyna ikkje betre; men eg tykte synd på armingen og sa at han måtte ikkje bruka det vatnet, for det var fårleg.

Det var Ole Høyland som var ordførar i Sund d krigen byrja. For å hjelpa folket her heldt han på s lenge han kunne, men så greidde han ikkje lenger fylgja det nye styret sine påbod. Han hadde no sabotert mykje og, og N.S.-styret var ikkje nøgd me han. Han vart avsett og det kom ein ny ordførar. Ha var sjølvsagt N.S.-mann, men det var gjerne ei lukk for Sund at nett han vart ordførar, for han prøvde bruka sunn fornuft i vedtaka som vart gjort av de nye ”heradstinget”, som det no skulle heita, og han åtferd elles, kunne ein ikkje seia så mykje på.

Me fekk ny lensmann, Vikki. Lensmann Vassende hadde lurt tyskarane så lenge, at han vart teken o sendt til Grini. Ein dag ein eldre mann frå Høylan var inne til den nye lensmannen og skulle betala gam skatt, då kunne ikkje Vikki halda seg, men sa ironis til gamlingen: ”Du set vel berre heime no og venta p at kongen skal koma att?” ”Nei”, svara manne ”kongen er no gamal han som eg, så at eg veit no ikk om han kjem att, men Olaffen, han skal gjera op med dåke karar!”

P.S. Med omsyn til påstandene i lektor Terje Valen bok om at heimefronten på Vestlandet var betalt o fjernstyrt av storkapitalen, så må eg seia at dette m vera noko som må kunne kallast "loddrett løgn” E har aldri høyrt om at nokon fekk betaling for å ver motstandsfolk. Det var utelukkande kjærleiken t fedrelandet som var drivkrafta og det er skammele av Terje Valen å koma med slike påstander. Om de kommunistiske motstandsgruppene kan eg ikkje sei noko visst, dei hadde kanskje noko anna i tankane a då, men det kunne vel ikkje vera storkapitalen som betalte dei heller.

Generalane i Statsarkivet i Bergen

Opplysningar samla av Yngve Nedrebø

10. april 1940 troppa tyske okkupantar opp i Årstadvegen 22 for å overta bygningen, og i perioden 1940-1945 finn vi seks generalar frå tyske Wehrmacht som ”leigetakarar” i Statsarkivet i Bergen. Dei sat med kommandoen over dei tyske landstridskreftene på Vestlandet.

Dei to første var generalar for 69. infanteridivisjon. I november 1942 vart størsteparten av 69. divisjon forflytta til Leningradavsnittet på Austfronten, og overtok plassen til 269. infanteridivisjon, som kom til Bergen i staden. 269. divisjon var plassert på Vestlandet til oktober 1944, då den vart send til Frankrike. Då overtok 280. infanteridivisjon ansvaret for forsvaret av dei tyske militære interessene på Vestlandet. Dei stod i Noreg til kapitulasjonen, og det var i Årstadvegen 22 general Johann de Boer underteikna kapitulasjonsdokumentet for Vestlandet.

Bortsett frå namna på generalane har vi hatt få opplysningar om dei, som har ansvaret for store bygningsmessige endringar i Årstadvegen 22, og slik sette mange spor etter seg hos oss. Internett har opna for at ein kan hente inn opplysningar, og ved hjelp av nokre nettstader kan vi presentere litt opplysningar om desse seks.

Hermann Karl Richard Eugen Tittel (12. november 1888 – 22. august 1959) var generalmajor i artilleriet og sjef for den tyske 69. infanteridivisjon ved invasjonen i Norge 9. april 1940.

Biletet er utlånt av Kurt I.Monsen.

Hermann Tittel hadde starta si militære karriere i 1908, og tenestegjorde under heile første verdskrig, og tilsynelatande nesten sammanhengande i

kamphandlingar, på Vestfronten 1914-1915 og 1917-1918 (ved Verdun), i Makedonia 1915-1916 og på Austfronten 1916-1917.

Som oberst fekk han 26. august 1939 kommandoen over 69. infanteridivisjon. Han vart utnemnd til generalmajor 1. oktober 1939 og hadde ansvaret for dei tyske styrkane som tok området frå Egersund til Nordfjord ved invasjonen i Noreg. Han etablerte hovudkvarter i Årstadvegen 22 i Bergen.

Hermann Tittel vart generalløytnant 1. september 1941, og 29. september 1941 vart han flytta til Finland, der han vart sjef for 169. infanteridivisjon, som angreip russerane for å skjere av jernbanekommunikasjonen til Murmansk. Han stod som sjef for denne divisjonen til 22. juni 1943, då han mellombels vart sett til å leie det 70. armekorps i Sør-Noreg. Han vart utnemnd til general i artilleriet 1. september 1943, og sat med kommandoen over 70. armekorps til 9. mai 1945.

Hermann Tittel vart teken til fange i Oslo, og sat internert hos engelskmennene til 12. mai 1948.

General Tittel mottok sju dekorasjonar for sin innsats under første verdskrig.

Bruno Ortner (1889-) var født i Østerrike, og var generalmajor då han overtok kommandoen over 69. infanteridivisjon 29. september 1941. Då storparten av divisjonen (minus eit regiment) vart send til Leningradområdet i november 1942 vart Ortner med, og han stod som sjef for divisjonen til januar 1944, då han fekk kommandoen over den nye 91. infanteridivisjon. Der vart han ståande berre fram til 25. april 1944. Denne divisjonen vart sett inn i kampane i Normandie i juni 1944, og vart utsletta i august same år.

1. mai 1944 overtok Ortner kommandoen over 44. reichsgrenadierdivisjon som var stasjonert i Nord-Italia. Denne divisjonen vart i mai 1944 utsett for harde angrep og måtte trekkje seg attende nordover. Generalløytnant Ortner stod som sjef for divisjonen til 25. juni 1944. Han vart sjef for 281. infanteridivisjon 27. juli 1944, og hadde kommandoen der til 8. mai 1945.

Kurt Badinski (1890-1966) vart oberst 1. august 1938 og hadde kommandoen over 489. infanteriregiment (i 269. infanterdivisjon) frå 27. august 1939 til 6. januar 1942. I mai og juni 1940 stod divisjonen i Frankrike, men den vart forflytta til Danmark i juni 1940. Då Tyskland gjekk til åtak på Sovjetunionen i juni 1941 vart 269. divisjonen sett inn på den nordre flanken.

Badinski fekk kommandoen over 23. infanteridivisjon 17. januar 1942 og han vart utnemnd til generalmajor 1. februar same året. Han stod ved divisjonen til divisjonen vart send til Frankrike, og han 9. juli 1942 vart flytta over til

Overkommandoen som reserve. 1. september 1942 kom han attende til 269. infanteridivisjon, no som kommandant. Dei låg framleis ved Leningrad, men fekk ordre om overflytting til Bergen 16. november 1942. Badinski vart utnemnd til generalløytnant 1. mars 1943 og stod som sjef for 269. divisjon til 25. november 1943.

Han vart forflytta til 276. divisjon 10. desember 1943. Den divisjonen vart sett inn i Normandie i juni 1944. Divisjonen vart utsletta i august 1944, og generalløytnant Badinski vart teken til fange 21. august 1944 av amerikanarane. Han sat internert til 21. juni 1947.

Hans Wagner (fødd 11. mars 1896 i Saarbrücken) var oberst i 5. artilleriregiment i 5. jegerdivisjon og stasjonert i Russland

då han 25. november 1943 vart utnemnd til generalmajor og forflytta til Bergen som sjef for 269. infanteridivisjon. Divisjonen stod i Noreg til oktober 1944, då den vart send til Frankrike. I januar 1945 vart den overført til forsvaret av Tyskland. Hans Wagner vart utnemnd til generalløytnant 1. desember 1944 og stod som sjef for 269. divisjon fram til 8. mai 1945.

Karl von Beeren (fødd i Eissen 10. februar 1890 – død i Wiedenbrück 13. september 1961) tenestegjorde i det

tyske militæret frå 1909, og vart såra to gongar under første verdskrig. Han vart utnemnd til oberst 1. januar 1938, og var sjef for 193. infanteriregiment i 69. infanteridivisjon under invasjonen i Norge i april 1940. Han og styrkane hans vart flogne inn til Sola, og hadde ansvaret for overtakinga av Stavanger. Von Beeren stod som sjef for regimentet, og var plasskommandant i Tromsø og Stavanger, før han vart sjef for den nyoppretta 280. infanteridivisjon 27. april 1942. Då var han framleis oberst, men vart utnemnd til generalmajor før 1. februar 1943, og vart generalløytnant 15. mai 1943. 280. infanteridivisjon vart ståande i Vest-Noreg krigen gjennom, og hadde hovudkvarter i Stavanger. I oktober 1944 fekk 280. infanteridivisjon ansvaret

for heile det tyske forsvaret av Vest-Noreg, men generalløytnant von Beeren vart avløyst om kommandant for 280. divisjon alt 10. november 1944. Han fekk kommandoen over 526. divisjon 1. desember 1944, men vart innlagt på sjukehus i januar 1945, og var der då han vart teken til fange av britane 8. april 1945.

Han vart arrestert for krigsbrotsverk (ansvar for drap på krigsfangar) 13. desember 1945, men vart frikjend for skuldingane i ein britisk krigsrett i Hamburg 30. mai 1946. Han sat internert til 20. november 1947.

Johann de Boer (5. september 1897 – 14. mars 1986) melde seg som 17-åring

frivillig til krigsinnsats i september 1914. Han forlet hæren og var tilsett i politiet i Hamburg 1920-1935, men kom attende til militæret i oktober 1935. Han vart oberstløytnant 1. april 1939 og var sjef for 22. artilleriregiment under invasjonen i Frankrike våren 1940. I juni 1941 var han med samme regiment under åtaket på Sovjetunionen. Han vart utnemnd til oberst 17. desember 1941 og avanserte til generalmajor 1. oktober 1943. I august 1943 fekk han kommandoen over 26. infanteridivisjon. Då heldt den til ved Orel i Ukraina. Den vart flytta til Smolensk vest for Moskva i oktober 1943, og var der til februar 1944. Våren og sommaren 1944 var dei plassert ved Kovel i Ukraina. Han vart utnemnd til generalløytnant 1. april 1944, 46 år gammal.

Frå 10. november 1944 var han sjef for 280. infanteridivisjon og stasjonert i Bergen. Han stod som sjef for denne divsjonen til han vart teken til fange ved kapitulasjonen. Han sat internert i England til 15. april 1948.

Kjelder:

http://www.lexikon-der-wehrmacht.de/

http://www.ritterkreuztraeger-1939-45.de/Infanterie/Wagner-Hans.htm

http://www.bridgend-powcamp.fsnet.co.uk/

Ron Hatch:
War criminals in Norway

KDS Oslo:

SIEGFRIED WOLFGANG FEHMER (1911-1948) joined the NSDAP in 1930 and was a SS Hauptsturmführer and was the Gestapo leader in Oslo, Norway between April 1940 and February 1945. Tried by a Norwegian military court at Oslo he was sentenced to death on 28th June 1947 for the torturing of Norwegian patriots during interrogations. He was executed in Akershus Fortress, Oslo on 16th March 1948.

KARL-HANS HERMAN KLINGE (1909-1946) was a SS Oberscharführer and Kriminalassistent in the Oslo Gestapo. Tried by a Norwegian military court he was sentenced to death on 8th December 1945 and again at the Supreme court 27th February 1946. In March 1945 he beat a Norwegian civilian with a truncheon across his back then with his hands and feet bound, he was thrown into a ice cold bath and repeatedly ducked under. He collapsed and died the same day. He also tortured another 17 victims the same way at Gestapo headquaters in Oslo. He was executed in Akershus Fortress, Oslo on 28th March 1946.

OTTO WILHELM ALBERT SUHR (1902-1948) By the German capitulation Otto Wilhelm Albert Suhr was German interpreter in Referat IV 1a by the Kommandeur der Sicherheitspolitzei und des Sicherheitsdienst (KdS), Oslo. Suhr came to Norway in 1927 and worked as a fitter in a Norwegian firm, until he in March 1943 was drafted by force as an intepreter to the Sipo in Oslo. He was tried by a Norwegian county court and was sentenced to death in 1947. The sentence was cancelled by the Supreme court due to legal errors and the case was re-opened in June 1947. Again sentenced to death for war crimes he was executed on 10th January 1948 in Akershus Fortress, Oslo.

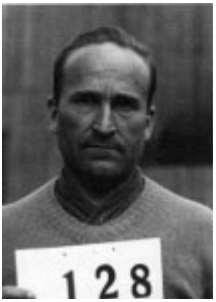
AUGUST STUCKMANN (1910-1947) was so-called SS-Sturmscharführer and Kriminalsekretâr, ADSt (Aussendienststelle) Dombås, Oppland fylke (district). He was born

01.03.1910 in Lemgo and before the war he worked both in the "Landespolizei" and "Wehrmacht" . In April 1940 he was ordered to Norway, first he was in Kristiansand, from July 1940 till July 1941 he was by the Gestapo in Oslo and after that he was by the Sicherheitspolizei (Sipo) in Lillehammer, Oppland district. Stuckmann was sentenced to death, for murder, for participation in murder and serious torture, and he was executed 28th March 1947 at Akershus Fortress in Oslo.

FRANZ DIRRANK (1900-) was born in Austria and served in the KDS in Oslo as a translator. Tried by a Norwegian court he was sentenced to death for war crimes. His sentence was commuted to life imprisonment and he was released in January 1954.

JOSEF SEUFERT (1909-) was a SS Sturmscharführer during the occupation of Norway had served in the KDS in Oslo and Bergen. Tried by a Norwegian court he was sentenced to death for war crimes. His sentence was commuted to life imprisonment and he was released in december 1952.

RICHARD WILHELM HERMANN BRUNS (1910-1947) was a SS Untersturmführer and kriminalsekretar was in the Oslo Gestapo between 1942-45. He was tried by a Norwegian court



between 20th March-3rd July 1946 and was sentenced to death by shooting. He was convicted of the torture of 11 Norwegian civilians. He beat the victims using various instruments hitting them in the face and body and also dunking them in ice cold baths. Bruns also killed two men by shooting them but was cleared on the grounds of acting within his rights. He was executed on 20th September 1947 in Akershus Fortress Oslo. The sentences have been published: http://www.ess.uwe.ac.uk/WCC/bruns.htm

RUDOLF THEODOR ALBERT SCHUBERT (1908-1947) was a SS Hauptsturmführer and kriminalassistent in the Oslo Gestapo between 1942-45. He was tried by a Norwegian court between 20th March-3rd July 1946 and was sentenced to death by shooting. He was convicted of torturing 14 Norwegians by beating them with various instruments in the face and body. Schubert also killed one man by shooting, but was cleared on the grounds of acting within his rights. He was executed on 20th September 1947 in Akershus Fortress Oslo.

EMIL CLEMENS (1908-1947) was a SS Sturmscharführer and kriminal-oberassistent in the Oslo Gestapo between 1943-45. Tried by a Norwegian court between 20th March-3rd July 1946 he was sentenced to death by shooting. He was convicted of torturing 23 Norwegians using various instruments and cold baths. Clemens also killed one prisoner, but the court found Clemens had not exceeded his right to shoot an escaping prisoner. He commited suicide in prison on 19th September 1947, the night before he was to be executed.

OSCAR HANS (1910-) was a SS

hauptsturmführer joined the SS in 1933 and the SD in 1935. In 1940 Hans was a member of the SD in Oslo and then in charge of an execution squad. tried by a Norwegian court he was sentenced to death on 23rd August 1947 for the execution of 312 Norwegians. His sentence was commuted and he was handed over to the british. Tried by a British military court in Hamburg he was sentenced to death on 25th August 1948 for more war crimes. His sentence was commuted to imprisonment and he was released on 23rd April 1954.

KDS Trondheim:

GERHARD FRIEDRICH FLESCH

(1909-1948) was a SS Obersturmbann-führer und major der Polizei joined the NSDAP in 1933 and the SS in 1934. He was KDS kommand-eur der Sipo und des SD from April 1940 till May 1945, first in Bergen, then in Trondheim. Tried by a Norwegian military court after the war he was sentenced to death in 1946 for ordering the murders of 37 people. He lost his appeal in the Norwegian Supreme Court and he was executed by firing squad on 28th February 1948 in Kristiansten, Trondheim.

JULIUS HANS CHRISTIAN NIELSON (1898-1948) was a SS

Obersturmführer served in the Gestapo in Trond-heim. Tried by a Norwegian court he was sentenced to death for the arrest and ill treatment of Norwegian patriots. He was executed on 10th July 1948 in Trondheim.

HERMANN DRAGASS (1891-1948) served in the KDS in Trondheim as a translator. He was born in Germany, but had migrated to Norway in 1914, and was a Norwegian Citizen. Tried by a Norwegian court he was sentenced to death for ill treatment of prisoners and war crimes and he was executed on 10th July 1948 in Trondheim.

EMIL HUGO FRIEDRICH KOEBER (1907-1947) served as a Hauptwachmeister in the police during the war. He arrived in Norway in 1943 and served as a guard at the Vollan camp in Trondheim. Tried by a Norwegian court he was sentenced to death. On 12th March 1947 in Oslo. His appeal was rejected and he was executed by firing squad 22nd March 1947 in Kristiansten, Trondheim.

HUGO FRIEDRICH WILHELM HEINRICHS (1913-) was a SS Oberscharführer served in Halden then in the Gestapo at Fredrikstad. He was tried by a Norwegian court in Sarpsborg and was sentenced to death on 15th May 1947 for war crimes. His sentence was commuted to life imprisonment and he was released in October 1953.

WILHELM ARTUR KONSTANTIN WAGNER (1909-) was a SS Hauptsturmführer was head of section IV b in Norway during the war. Tried by a Norwegian military court in October 1946 he was sentenced to death for the deportation of 321 jews and also the ill treatment of jews. On 30th April 1947 his death sentence was commuted to 20 years imprisonment and he was released in December 1951.

KDS Kristiansand:

RUDOLF KERNER (1910-) was a SS

Hauptsturmführer and kriminal-kommisar was Gestapo chief of Kristiansand, southern Norway during 1940-42. Tried by a Norwegian Kristiansand court he was sentenced to death on 16th June 1947 after being convicted of being responsible for the death and torture of Norwegian patriots. His sentence was commuted in 1948 to life imprisonment and he was released in October 1953.

FRIEDRICH WILHELM MEYER (1915-) was a SS Oberscharführer was a Gestapo official who served in Kristiansand southern norway during the occupation. Tried by a Norwegian Kristiansand court he was sentenced to death on 16th June 1947 after being convicted of being responsible for the death and torture of Norwegian patriots.his sentence was commuted in

1948 to life imprisonment and he was released in july 1952.

PAUL HEINRICH GLOMB (1905-) was a SS hauptscharführer served in the Sipo and the SD in Trondheim district, Norway during the occupation. Tried by a Norwegian Kristiansand court he was sentenced to death on 16th June 1947 after being convicted of being responsible for the death and torture of Norwegian patriots. His sentence was commuted in 1948 to 20 years and he was released in 1950.

KDS Bergen:

ERNST WEIMANN (1906-) was a SS

Obersturmbannführer und oberstleutnant der polizei was the head of the KDS kommandeur der Sipo und des SD Bergen April 1944-May 1945. Before Norway he was head of the Klagenfurt Gestapo 1940-43, and in Trieste 1943-44. Tried by a Norwegian court he was sentenced to death on 13th September 1946 for war crimes. His sentence was reduced to life imprisonment on 30th august 1947 and he was released in October 1953.

WILLI AUGUST KESTING (1908-1946) was a SS Sturmscharführer and

kriminalsekretar served in the Bergen Gestapo in Norway from 1941, as leader of section 4 E from October 1944 till May 1945. Tried by a Norwegian court he was sentenced to death for the arrest and abuse/torture of Norwegian patriots. He was executed on 8th august 1946 in Bergen.

LUDWIG RUNZHEIMER (1912-1946) was a SS

Oberscharführer served in the Frankfurt Gestapo and the Bergen Gestapo in Norway. Tried by a Norwegian court he was sentenced to death for the arrest and ill treatment of Norwegian patriots. He was executed on 4th July 1946 in Bergen.

JOHANN ARNDT (1911-) was a SS

Hauptscharführer served in the Bochum Gestapo and the Bergen Gestapo in Norway. Tried by a Norwegian court he was sentenced to death on 13th September 1946 for the arrest

and ill treatment of Norwegian patriots. His sentence was reduced to life imprisonment and he was released in October 1953.

NILS PETER BERNHARD HJELMBERG (1923-1946) was born in Copenhagen. He came to Norway in October 1942 to work for Sipo in Bergen. In January 1944 he was transferred to Gestapo, referat IV E to be a translator. He was sentenced to life imprisonment for war crimes in Gulating lagmannsrett 18th March 1946. The Supreme Court changed the sentence to death 4th July 1946, and he was executed at Sverresborg in Bergen 8th August 1946.

Norwegian citizens:

MAX EMIL GUSTAV ROOK (1888-1946) was born in Berlin but from 1928 a citizen of Norway. During the occupation he served in the KDS in Bergen. Tried by a Norwegian court he was sentenced to death for participating in arresting Norwegian patriots. He was executed on 4th June 1946 in Sverresborg Fortress, Bergen.

ALFRED JOSEF GÃRTNER (1923-1946) Gärtners father was German, but he was a citizen of Norway. During the occupation he served in the KDS in Bergen. Tried by a Norwegian court he was sentenced to death for participating in arresting Norwegian patriots. He was executed on 8th August 1946 in Bergen.

Sentenced by a joint Norwegian/British court in 1945:

ERICH HOFFMANN (1900-1946) was fahrdienstleiter in Bergen and a former member of the German SD in occupied Norway. Tried by a joint Norwegian/British court in Oslo between 10th-13th December 1945 he was found guilty of being concerned in the murder of allied prisoners of war. He was sentenced to death and hanged in Hamelin prison on 15th May 1946.

WERNER SEELING (1908-1946) was a Luftwaffe doctor and had served in occupied Norway. Tried by a joint

Norwegian/British court in Oslo between 10th-13th December 1945 he was found guilty of being concerned in the murder of allied prisoners of war in Bergen. He was sentenced to death and shot in Akershus Fortress Oslo on 10th January 1946.

HANS WILHELM BLOMBERG (1906-1946) was a SS Obersturm-bannführer und Oberstleutnant der Polizei. He was head of the KDS in Tromsø (5.40-10.41), later Bergen (10.41-4.44) and STAPO Hamburg. Tried by a joint Norwegian/British court in Oslo between 10th-13th December 1945 he was found guilty of being concerned in the murder of allied prisoners of war in Bergen. He was sentenced to death and shot in Akershus Fortress Oslo on 10th January 1946.

From the affidavits of Hoffmann, Seeling and Blomberg:

"The accused were charged with committing a war crime, in that they at Ulven, Norway, in or about the month of July 1943, in violation of the laws and usages of war, were concerned in the killing of ***" [there follow the names of six personnel of the Norwegian Navy, including one officer, and one telegraphist of the British Navy, prisoners of war.]

There was evidence before the Court; which was not challenged by the Defense, that Motor Torpedo Boat No. 345 set out from Lerwick in the Shetlands on a naval operation for the purpose of making torpedo attacks on German shipping off the Norwegian coast, and for the purpose of laying mines in the same area. The persons mentioned in the charge were all the crew of the Torpedo Boat.

The defense did not challenge that each member of the crew was wearing uniform at the time of capture, and there was abundant evidence from many persons, several of whom were German, that they were wearing uniform at all times after their capture.

On 27th July 1943, the Torpedo Boat reached the island of Aspo off the Norwegian coast, north of Bergen. On the following day the whole of the crew were captured and were taken on board a German naval vessel which was under the command of Admiral von Schrader, the Admiral of the west coast. The crew were taken to the Bergenhus, where they had arrived by 11 p.m. on 28th July. The crew were there interrogated by Leut. H. P. W. W. Fanger, a Naval Leutnant of the Reserve, on the orders of Korvettenkapitaen Egon Drascher, both of the German Naval Intelligence Service. This interrogation was carried out upon the orders of the staff of the Admiral of the west coast. Leut. Fanger reported to the Officer in Charge of the Intelligence Branch at Bergen that in his opinion all the members of the crew were entitled to be treated as prisoners of war, and that officer in turn reported both orally and in writing to the Sea

Commander, Bergen, and in writing to the Admiral of the west coast.

The interrogation by the Naval Intelligence Branch was concluded in the early hours of 29th July, and almost immediately all the members of the crew were handed over on the immediate orders of the Sea Commander, Bergen, to Obersturm-bannfuehrer of the SD, Hans Wilhelm Blomberg, who was at that time Kommandeur of the Sicherheitspolizei at Bergen. This followed a meeting between Blomberg and Admiral von Schrader, at which a copy of the Fuehrer order of 18th October 1942 was shown to Blomberg. This order dealt with the classes of persons who were to be excluded from the protection of the Geneva Convention and were not to be treated as prisoners of war, but when captured were to be handed over to the SD. Admiral von Schrader told Blomberg that the crew of this Torpedo Boat were to be handed over in accordance with the Fuehrer order, to the SD." (D-649)

The affidavit goes on to describe the interrogation by officials of the SD. These officials took the same view as the Naval Intelligence officers, that the crew were entitled to be treated as prisoners of war. Nevertheless, the crew were taken out and shot by an execution squad composed of members of the SD. The affidavit concludes as follows:

"It appeared from the evidence that in March or April, 1945, an order from the Fuehrer Headquarters, signed by Keitel, was transmitted to the German authorities in Norway. The substance of the order was that members of the crew of commando raids who fell into German captivity were from that date to be treated as ordinary prisoners of war. This order referred specifically to the Fuehrer order referred to above." (D-649)

Synøve Bringslid
Liv Mykland: "Håndbok for brukere av statsarkivene"

Då Alf Kiil i 1969 gav ut «Arkivkunnskap. Statsarkiva» vart det raskt eit viktig referanseverk for brukarar og tilsette i Arkivverket, og etter kort tid var den berre omtalt som ”Kiil”. Boka var utarbeidd på oppdrag frå Landslaget for by- og bygdehistorie, etter at mange gjennom lang tid hadde gjeve uttrykk for at ei slik bok var sterkt sakna.

I år er «Håndbok for brukere av statsarkivene» komme ut på Universitetsforlaget, som nummer 19 i Riksarkivaren sin skriftserie. Tidlegare statsarkivar Liv Mykland er forfattar, og initiativet til boka kom denne gongen frå Arkivverket. I Arkivverket har denne boka vore omtala som «nye Kiil» medan den var under arbeid. Eit naturleg spørsmål som reiser seg er om vi no kan pensjonere ”Kiil”, eller om vi framleis vil ha bruk for den 36 år gamle boka?

Som tittelen seier, er den nye boka tenkt brukt som rettleiing for brukarar av arkivmateriale i statsarkiva. Handboka omhandlar arkiv frå statsforvaltninga frå 1600- talet til 1990-åra og arkiv frå fylkeskommunal verksemd frå 1837 til 1975. Her får ein informasjon om kva arkivmateriale som finst, i kva for administrativ samanheng dei er skapte,

og korleis ein skal finne fram til dei rette kjeldene. Dei 8 statsarkiva i Noreg oppbevarer ca 90 000 hyllemeter arkiv og det er derfor eit stort og omfattande materiale som blir behandla.

Handboka har 17 kapittel og er på 477 sider inkludert register, notar og kjeldetilvising. Første kapittel er ei rettleiing som skal brukast saman med dei andre kapitla. Her blir det omtala korleis arkiv er samansett og fungerer og korleis ein finn fram i dei. I dette

kapitlet blir også ein del fagterminologi forklart. Dette er eit viktig kapittel der ein får klargjort mange omgrep knytt til arkiv og arkivbruk. Her blir også klausulering av arkivmateriale omtala. I kapittel 2 som omhandlar administrasjon og «øvrighet» får vi ei historisk oversikt over utviklinga av administrasjonen frå 1600- talet og fram til 1990-talet. Her får vi mellom anna greie på korleis landet var delt inn i stift, len, amt osv og kva for oppgåver den enkelte administrasjonseininga hadde. Dette er svært nyttige opplysningar ved bruk av dei eldre arkiva.

Dernest kjem 15 kapittel med ulike emneområder som økonomi, landbruk, kommunikasjon, grunneigedom og bygningar osv.

Kapitla har fast struktur med ein kort orientering om heile emneområdet og underkapittel om enkeltemne. T.d. finn vi under økonomi: likning, toll, statsbankar m.m. Innanfor enkeltemna får ein opplysningar om lovar og føresegner, administrasjon og oppgåver og kva arkivmateriale som er bevart. På slutten av kvart kapittel, er det teke med tilvisingar til overordna organ som kan vere nyttig dersom ein vil gå vidare i kjeldegranskinga.

Bak i boka finn vi eit stikkordregister som er meint som eit supplement til innhaldslista. I teksten er det vist til stikkordregisteret med piler for å markere at ein kan finne fleire tilvisingar til dette ordet i stikkordregisteret. Der det er fleire tilvisingar til sider, er sidetala som viser til hovudomtalen skreve i *kursiv*. Dette gjer det enklare å finne fram til relevant informasjon. Ved enkelte ord er det vist vidare til synonymord eller ord som kan forklare ordet/omgrepet nærmare.

Gjer vi nokre raske oppslag på ord som ofte er aktuelle i statsarkiva, er det ikkje alle vi finn i dette registeret. «*Slektsforskning*» står ikkje i stikkordregisteret, heller ikkje «*genealogi*» som ein kanskje kunne vente få finne. Forklaringa her er nok at ein må halde seg til emneinndelinga som er vald for boka og ha den som innfallsvinkel. Boka har fått eit eige kapittel om «befolkning». Innanfor dette temaet finn vi omtale av arkivmateriale som folketeljingar, registreringar ved fødsel, vigsel og død, folkeregister, flytting og utvandring, framandkontroll osv.

Slår vi opp på «*adopsjon*» viser registeret til s. 32,*91*,*96*,99,166 n.6. Her er hovudomtalen s. 91 og 96 og vi får ein fyldig omtale av temaet. Ordet «*Lepra*» finst ikkje i registret, men «*spedalske*» er omtala og det er fleire tilvisingar. «*Kart*» er omtala både når det gjeld grunneigedom og militære kart.

Vi ser av desse døma at sikkordregisteret ikkje fungerer som eit fullgodt leksikon, men det er heller ikkje å vente i ei slik oppslagsbok. Det er kombinasjonen av stikkordregisteret og innhaldslista som vert nøkkelen til å nytte denne boka på beste måte.

Boka er omfattande, og har svært mange detaljopplysningar, men går vi nærmare inn i teksten, finn vi nokre feil. Leprabasillen vart påvist i 1873, ikkje i 1880 slik det står på side 299. Det er heller ikkje rett når det på same side står det at Pleiestiftelsen nr. 1 vart nedlagt i 1967. Det riktige årstalet her er 1956, då Statens attføringsinstitutt overtok bygningane og ansvaret for dei 7 gjenverande pasientane. Og det er ikkje (fotnote side 305) på *verdsarvlista* (*World Heritage*) lepraarkiva i Bergen er hamna, det er på lista *Memory of the World*.

Handboka er oversiktleg og grei å finne fram i, men kunne gjerne hatt ein del illustrasjonar. Den vil fungere fint som handbok, men eignar seg ikkje så godt til lesing frå første til siste side, då det er mange detaljar og hyppige tilvisingar til lovverket. Ein del opplysningar og framstillingar i den nye handboka er henta frå Kiil si bok, men handboka har ein annan oppbygning, går mykje lengre fram i tid og har mange fleire felt å omtale. For å illustrere dette, kan det nemnast at då Kiil si bok kom ut i 1969, hadde Statsarkivet i Bergen 3500 hyllemeter arkiv, i dag er det ca 15 000 hyllemeter i magasina her. I tillegg til auka arkivmengde har det også vore gjort store administrative endringar som har hatt innverknad på arkivdanninga.

Kiil si bok stoppar naturleg nok på 1960-talet, men har meir preg av å vere historiebok, har grundig omtale av enkelte tema, og eignar seg betre til lesing. Vi må vere einige med forfattaren som skriv i forordet til brukarane at den nye handboka berre delvis skal avløyse Kiil si bok. Ho peiker på at Kiil på enkelte områder har ein meir utførleg omtale, men omtalar færre arkiv enn den nye boka.

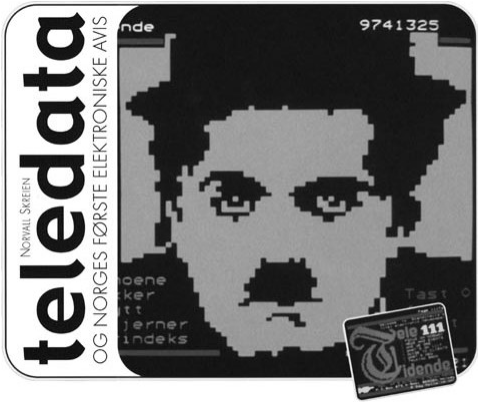
«Håndbok for brukere av statsarkivene» vil kunne vere med å opne arkiva for fleire brukarar og bør brukast flittig på lesesalane på statsarkiva, og hos alle som gjerne vil finne fram i den etter kvart svært store informasjonsmengda som er samla i statsarkiva. Den bør få ein sentral plass i bokhylla, men Kiil si bok bør stå ved sida av som supplement og utdjuping av enkelte felt.

Den nye handboka vil vere til stor hjelp for oss som arbeider i statsarkiva, enten vi ordnar arkiv, leitar etter opplysningar til publikum eller skal skrive administrasjonshistorie. Eg vil rette ein stor takk til forfattaren for å ha samla trådane for oss, og gjeve oss og publikum eit godt arbeidsreiskap!

Liv Mykland: "Håndbok for brukere av statsarkivene".

Universitetsforlaget 2005. ISBN 82-15-00686-8

Yngve Nedrebø:
Norvall Skreien: teledata og Norges første elektroniske avis



Da det elektroniske massemediet ble lansert i Storbritannia på 1970-tallet ble det omtalt som en revolusjon og som begivenhet sammenlignet med introduksjonen av boktrykkerkunsten, telegrafen og telefonen: ”Teledata – fremtidens informationssystem”. Teknologien ble også raskt tatt i bruk i Norge, der Televerket satte i gang omfattende forsøk, og TeleTidende, Norges første elektroniske avis, ble lansert av Bergens Tidende våren 1980.

Ideen var at man skulle kunne levere stoffet gjennom telefonlinje via modem til fjernsynsskjerm eller dataterminal, og reklamen fortalte at det skulle føre til tilgang til oppdaterte nyheter 365 dager i året. Man så for seg et stort marked: der både private, bedrifter og forvaltning skulle kunne finne mediet interessant.

De første norske forsøkene endte ved utgangen av 1981. Da lå det vel 3600 informasjonssider i den felles databasen. I ettertid kan man nok føle at ikke alle satset helhjertet. Investerings- og risikoviljen var relativt liten. Men de ivrigste aktørene fortsatte forsøkene, Bergens Tidende innledet samarbeid over Nordsjøen med Birmingham Post & Mail, og begynte en engelskspråklig utgave i oktober 1981.

Uhellet var at satsingen på elektroniske aviser kom samtidig med at det skjedde en rekke andre nyvinninger i mediene. Tekst-tv kom, og internett kom. Mange av de oppgavene som kunne løses gjennom teledata, fant også etter hvert sine løsninger på andre måter, til dels langt billigere.

I 1995 var det slutt for teledata. De som arbeidet med teledata føler nok at de ikke hadde det dårligste produktet. Teledata var Tekst-tv overlegent på kapasitet og tempo, men hadde relativt dårlig grafikk og krevde tilleggsinvesteringer og ekstra linjeleie.

Norvall Skreien ledet teledatasatsingen i Bergens Tidende, og fulgte utviklingen av mediet på nært hold. Han har nå skrevet bok om Teledata og gir en grundig og saklig presentasjon av historien, viser hvilke muligheter som lå i mediet, og hvilke svakheter det hadde. Det er blitt en bok på 112 sider, grundig, og rikt illustrert.