

---

**Gunnar Lian:**

## UBÅTBUNKEREN PÅ LAKSEVÅG

De fleste kjenner vel til den heslige betongbunker i Nordevågen på Laksevåg. I tyske dokumenter er den omtalt som «Bruno 1».

Det som er mindre kjent er at det i midten av den 2. verdenskrig også var planlagt en ubåtbunker i fjell.

Prosjektet ble gitt navnet «Bruno 2». Krigssituasjonen førte til en stor fare for skipstransportene fra Tyskland til Norge, som igjen førte til mangel på byggematerialer, som sement og armeringsjern, med mer.

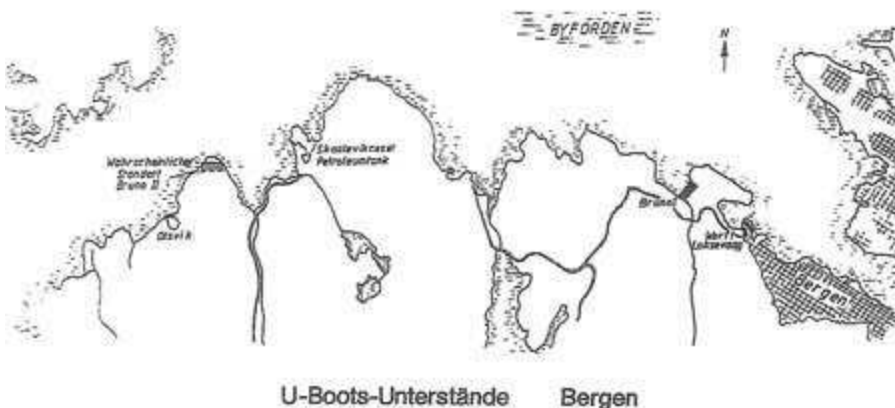
Bygg i tunneler var derfor lettere fordi en da ville bruke mindre mengder av de før nevnte byggematerialer

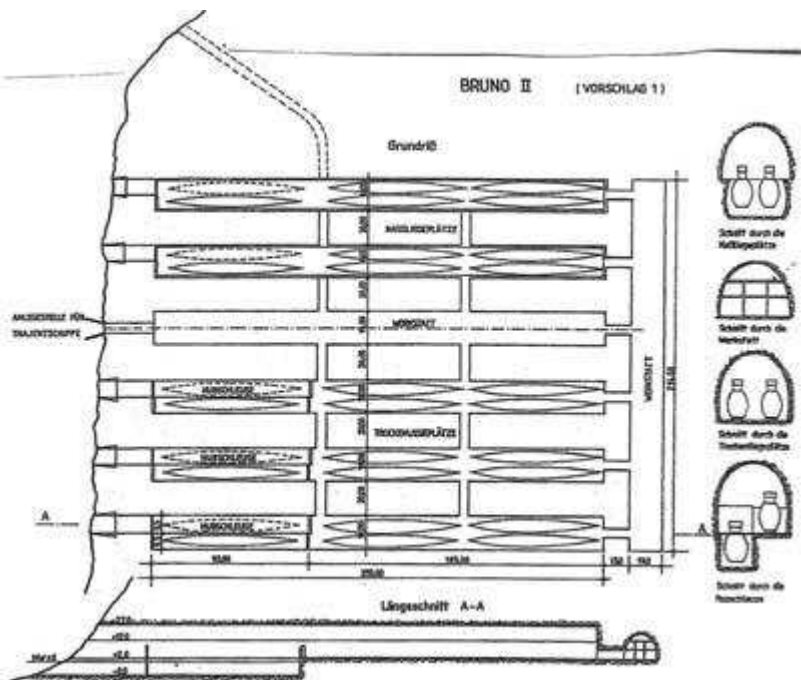
I Norge befant det seg rikelig med materiell for gruvedrift fra byggevirksomheten av Atlanterhavsvollen og fra byggingen av hovedveien fra Trondheim til Narvik.

«Marineoberbauamt Bergen» mottok, sannsynligvis sensommeren 1944, oppdrag fra OKM, om å finne et velegnet byggested for et tunnelanlegg. Et fjellmassiv vest for Bergen, kalt «Brøstaneset» ble valgt. Utenfor fjellskrenten «Djupnaberg», var det en meget god farvannsdybde for de største ubåtene. Den maksimale fjelltykkelsen over det planlagte anlegget utgjorde 140 meter. «Bruno II» skulle, tillegg til å romme 12 plasser, ved senere planer kunne gi 24 plasser for den nye, moderne ubåttypen XXI (U21 og U22).

Skissen over beliggenheten er utført av «Marineoberbauamt».

Kapasiteten på anlegget varierte i de forskjellige forslagene lød på mellom 24-30 båter. Den nøyaktige fastleggingen av antall plasser og avdelingen for tørrdokker og dokker med vann «Natzplätze» ble ikke lenger fulgt.





Anlegget ble undersøkt etter 3 forskjellige forslag. I alle forslagene var det tatt hensyn til at lukkemekanismen lå 40 meter fra åpningen, for å kunne unngå detonasjonen fra direkte treffere av de største bombene. (Den opprinnelige planen hadde hatt en avstand på 45 meter.)

### Forslag 1

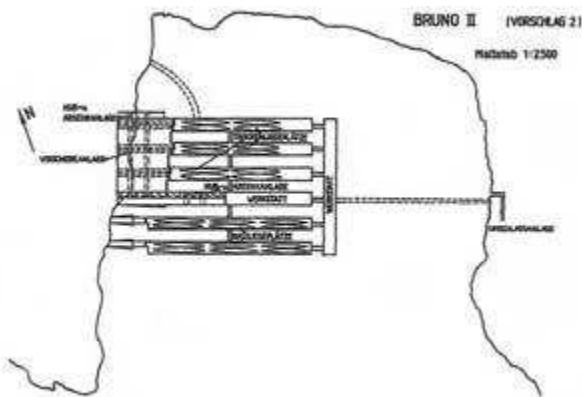
Det var lagt opp til 5 «sluser» med plass til ca 24 båter.

Her blir bare tørrdokkplasser med løfte eller heveslusene anvendt. I hver sluse kunne en vedlikeholde 6 ubåter. Om en av slusene ikke fungerte, skulle få båter bli blokkert. I tillegg var det mulig å

dokksette 3 båter samtidig. En av ulempene i alle fjellgangene, til tørrdokkene, var at en måtte ta dyptgående og store ubåttårn med i beregningen. Parallelt med plassene for våt- og tørrdokker og de eksisterende verkstedene i fjellet, i tillegg til fortøyningsplasser for forsyningskip.

### Forslag 2

Til forskjell fra forslag 1 er det her tatt hensyn til heve- og senkeanlegg, til like med at Høybunkerplanene fra 1944 skulle komme med. Delvis utenfor 3 av dokkene, var det et skyveverk med skinner. Her ble båtene skjøvet fram til et beskyttet heve og senkeverk. For å bedre sikkerheten kunne en i til-



«T a llb o y » e ller  
«Grand slam» kunne  
ha på slippet. En  
kunne sikkert ikke  
sammenlignet med  
virkningen av den  
500 kg bomben had-  
de, som detonerte på  
skyveslippen i Lo-  
rient.

### Forslag 3

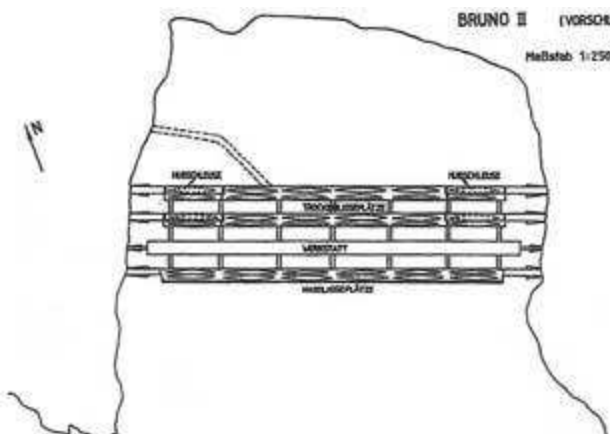
legg bygge inn et heve- og senkeverk i den nordlige fjellgangen. Fordelen med heve- og senkeverket var kortere leveringstid sammenholdt med løftesluser. I tillegg trenger en bare å føre et og et fartøy inn i vannåpningen. Deretter skulle de kunne løftes opp av vannet på en plattform. Dette anlegget skulle derfor være mindre ømfintlig for bombenedslag i vannet utenfor, i motsetning til forslag 1 og 3.

OKM mente en kunne akseptere et ubeskyttet slippanlegg i det fri, men de var ikke klar over hvilken virkning en

Dette forslaget viste fire store gjennomgående ganger i hele fjellet. Derved ble det flere steder å påbegynne med arbeidet på tunnelene og oppnå en raskere ferdigstillelse av anlegget. Riktignok viser anlegget tallrike åpninger mot sjøen og et behov for 4 hevesluser (forslag 1) 3, forslag 2) bare 2 heve- og senkeanlegg.

### ”BRUNO II”

De militære byggeprosjektene gikk som regel til Organisasjon Todt, men i dette tilfellet til Hafenbauersort KMW Bergen (fra 1943 Marineoberbauamt Bergen). Hovedentreprenør var firmaet Wayss & Freytag, Frankfurt am Main i Tyskland. Arbeidet ble påbegynt i 1944. Arbeidstokken besto, i





Kjøkkelvik idrettsplass med tunnelåpningen.

tillegg til tyske ingeniører, av russiske og franske utskrevne tvangsarbeidere (ikke krigsfanger). Arbeiderne kom fra forskjellige yrkesgrupper innen bygg og anlegg. De var forlagt på Dragefjellet skole (der en finner jussbygget i dag). De kunne bevege seg fritt i byen. Hver morgen måtte de stille på Nøstekaiaen. Her kom en stor motorkutter ved navn «Tanafjord» og brakte arbeiderne ut til Kjøkkelvik. Om kvelden ble de brakt tilbake til samme sted.

Tunneldrivingen ble utført med, på en etter datiden avansert måte, pressluftbor.

«Bruno II» var beregnet ferdig til en gang i 1946. Slik skulle det imidlertid ikke gå. Kapitulasjonen skjedde som kjent i maidagene 1945. og arbeidet ble stanset.

En kan fremdeles se innslagene og begynnelsen av tunnelene. (mot vest fra Idrettsplassen i Kjøkkelvik).

#### **Takk til**

Hans Krabbedal for god informasjon som satte meg på tanken om artikkelen  
Halvor Sperbund for hjelpen med å finne tysk kildemateriale og bildemateriale.  
Dr.Hans Out med scanning og kopiering  
Renata M. Lian for fotografering  
Øvrige kilder:

#### **Litteratur:**

Nietzke: Die deutsche U-boote und Bunkerwerft