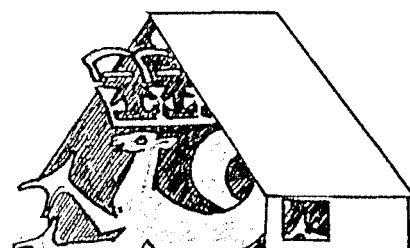
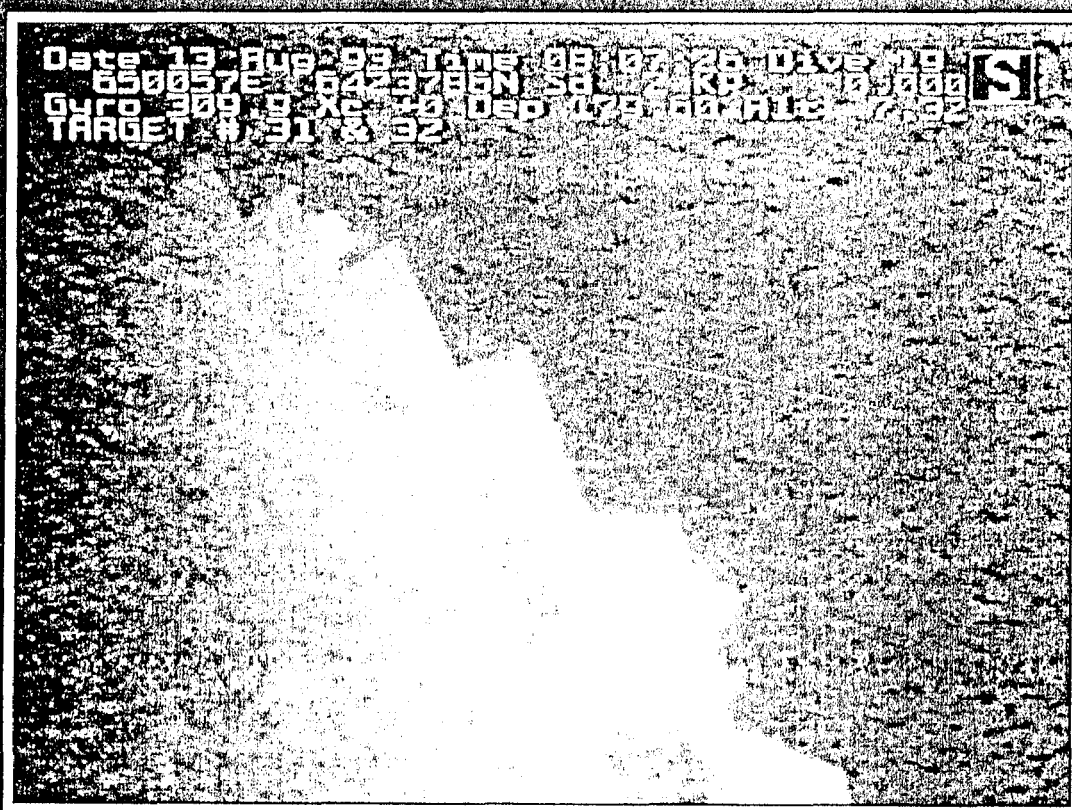


OSS DIREKTE



HUSORGAN FOR OLJEDIREKTORATET

Nr. 2 1994



Ubåtvrak funnet
under opprydding av havbunnen 1993

«Os Dialekt» Huseorgan for Oljedirektoratet
Nr 2 1994

UBÅTER PÅ HAVETS BUNN

I snart femten år har Oljedirektoratet hatt ansvaret for den statlige opprydding av havbunnen i Nordsjøen. I løpet av denne perioden er det gjort mange interessante funn, blant annet av sunkne skip. Bak hvert av skipsvrakene ligger tragiske og ofte ufortalte historier; om frykt, lidelse, enker og farløse barneflokker. Ofte er ikke vrakene angitt med annet enn et symbol på Sjøkartverkets karter. I de forskjellige marinekommandoer kan det finnes flere opplysninger, men som regel er disse vanskelig tilgjengelige innenfor det lukkede militære byråkrati. Det som kanskje mest skaper interesse og skjerper oppdagerlysten blant noen av dem som har fulgt Oljedirektoratets opprydding av havbunnen, er funnene av sunkne ubåter. Det kan virke som om nettopp ubåter er noe som appellerer til menneskenes trang til å tro og mene noe om det mystiske og ukjente. Slik har det seg trolig at få andre nyheter skaper så stor mediabest, som nettopp meldinger om ukjente ubåter i norske, og for den saks skyld også i svenske farvann.

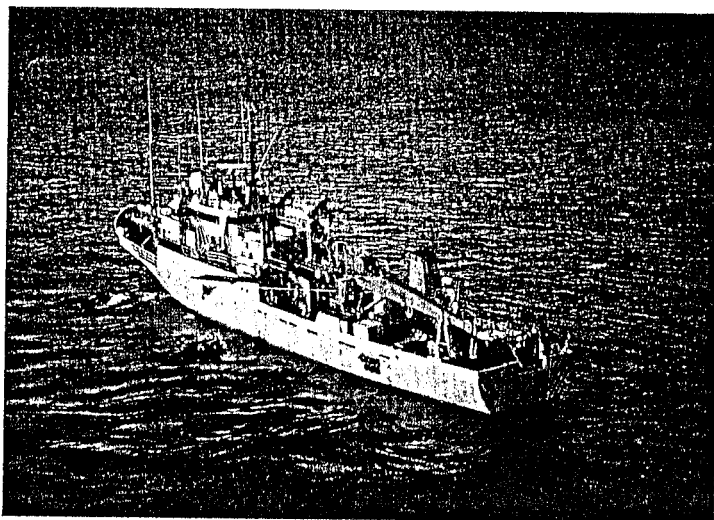
Under Oljedirektoratets oppryddingsaksjon på Vikingbanken sommeren 1986 ble det funnet et ubåtvrak, havdybde 190 meter. Det ble tatt kontakt med den norske marinens ubåteksperter i Bergen. Deretter ble all innsamlet informasjon overlatt ubåtentusiastene Knut Sivertsen, til daglig politibetjent ved Trondheim politikammer. Han kunne meget raskt fastslå at det

te måtte være den tyske U-35 som ble senket av tre britiske jagere 29. november 1939. Ubåten hadde en bemanning på 44 mann. De ble alle tatt med til Storbritannia som krigsfanger. Oljedirektoratet oversendte opplysningene til den norske marinen for videreformidling til dens tyske kolleger.

Sommeren etter ble det på nytt funnet vrak av en ubåt, denne gang vest av Lindesnes, havdyp 70 meter. Også denne gang ble det innledet et godt og nært samarbeid med Marinens undervannsbåtinspeksjon i Bergen og med Knut Sivertsen. Det ble fastslått at ubåten måtte være den tyske U-319 som ble senket av britiske fly 15. juli 1944. U-319 hadde et mannskap på 51 som alle mistet livet. Ubåten var

bygget i Lübeck. Kommando ble heist 4. desember 1943. Sjef ombord var den 32 år gamle Oberleutnant zur See, Johannes Clemens, som allerede hadde god kjennskap til norske farvann, etter sine to års tjeneste som marineoffiser ved *Hafenschutzflotille Narvik* fra august 1940 til juli 1942. Deretter var han blitt onskolert til ubåttjeneste i Tyskland. U-319 fikk i oppdrag å operere i Nordsjøen og var blant annet innom Stavanger. Båten forlot Stavanger 5. juli 1944 da den la ut på sin siste ferd, for å bli senket ti dager senere.

Liket til skipssjefen drev senere i land på Jærkysten og ble begravet på den tyske krigskirkegården i Stavanger. De tyske krigsgravene i Stavanger ble etter krigen flyttet til Havstein



M/S «Seaway Commander», Stolt Comex Seaway A/S, Hangesund. Fartøyet er benyttet av Oljedirektoratet i opprydding av havbunnen siden 1992. Skal også benyttes sommeren 1994.

sk registrerte ski-
ar nær ved å kol-
vi Delta på Hal-
6.1986. Skipet
gikk og gikk
Forsyningsski-
ty prøvde flere
akt med Navado,
sjon. Også Dyvi
få kontakt med
en å var. I en
m endret den
og kollisjon ble

ed kollisjoner på
i stor grad de
britisk side, selv
og antallet er la-
or i stor grad dra
ysere det langt
llisjoner som de
om er særegent
materiellet er
tankskipskolli-

e Kvitrud, SFM

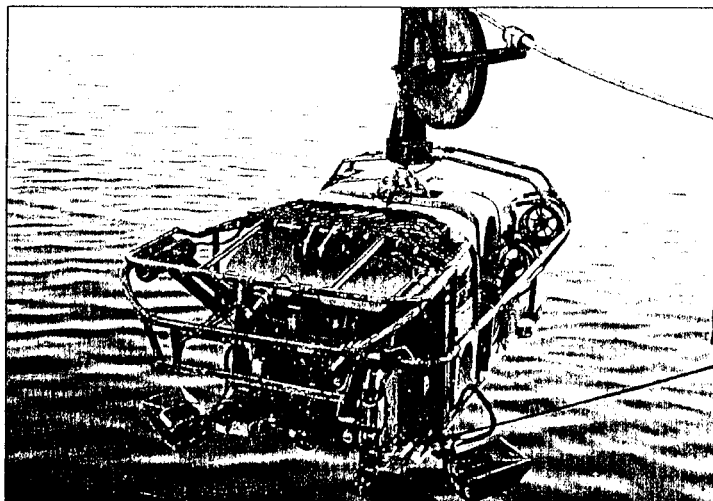
krigskirkegård i Trondheim, hvor Johannes Clemens grav nå befinner seg.

Opplysningene som Oljedirektoratet hadde samlet inn, blant annet videoopptakene, ble også denne gang oversendt den norske marinen for videreformidling til den tyske marinen. Noen tilbakemelding fra tyskerne er ikke mottatt.

Sommeren 1993 ble det på nytt funnet en ubåt, denne gang

dette var en ubåt av ca 75 meters lengde.

Som vanlig ved avslutningene av oppryddingsaksjonene, inviterte Oljedirektoratet interesserte parter; fiskere, presse, oljeindustrien, myndigheter og Forsvarskommando Sør-Norge, til en orientering i Egersund 23. august. Her ble funnet av ubåtvraket nevnt og videoopptak av ubåten vist. Det ble også sendt ut en pressemelding hvor blant



Ubemannet undervannsfarkost «Solo». Benyttet under ryddearbeidene på Egersundbanken sommeren 1993. Farkosten veier 3800 kg. Kan benyttes ned til 600 meters dybde. Utstyrt med videokamera og kamera for stillbilder, samt gripeklør. Opereres fra moderfartøyet.

noe vest for Egersund, havdyp 180 meter. Det var 13. august at mannskapet om bord i M/S «Seaway Commander» gjorde store øyne da videobildene fra den ubemannede undervannsbåten til firmaet Stolt Comex Seaway A/S viste klare bilder av en meget karakteristisk baug på en ubåt. Vraket ble filmet i hele sin lengde. I en foreløpig rapport fastslo toktleder Jan Brekke at

annet funnet av en ubåt ble omtalt. Meldingen ble gjengitt i flere av landets aviser.

På samme måte som ved de tidligere ubåtfunnene, ble det tatt kontakt med marinens ubåt-ekspert i Bergen og ved Marinemuseet i Horten. Museets sjef kommandørkaptein Steinar Sandvold og kommandørkaptein Håkon Smebøl, begge med lang erfaring fra ubåttjeneste, foretok

studier av videoen og fremskaffet annen relevant dokumentasjon. Det ble nokså fort klart at vraket mest sannsynlig kunne være av den polske ubåten ORP «Orzel»¹ eller den nederlandske «O-22». «Orzel» forsvant på et tokt mellom Skottland, norskekysten og Jylland i slutten av mai - begynnelsen av juni 1940, mens «O-22» forsvant på et tokt langs norskekysten i november 1940.

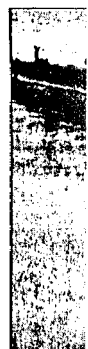
Er det «Orzel»?

Særlig muligheten for at dette kunne være den polske ORP «Orzel» skapte spenning og forventning. Historien om «Orzel» har en sentral plass i polakenes hjerter, men ubåten spiller også en betydningsfull rolle i norsk krigshistorie. Det var ORP «Orzel» som den 8. april 1940 senket det tyske troppetransportskipet «Rio de Janeiro» utenfor Lillesand, og dermed gav nordmennene et tydelig varsel om at et tysk angrep kunne ventes.

«Orzel» var tegnet av polske ingeniører og bygget ved et verft i Holland. Midlene til denne, en av datidens beste og mest velbevæpnede ubåter, ble delvis skaffet til veie ved en innsamling blant den polske befolkningen. Ubåten ble sjøsatt 15. januar 1938. Den skulle ha en bemanning på 62 mann og var utstyrt med 12 torpedoer, en 10,5 cm Bofors kanon, en dobbel 40 mm luftvernkanon som kunne trekkes inn i skroget, og en dobbel 13,2 mm Hotchkiss mitraljøre.

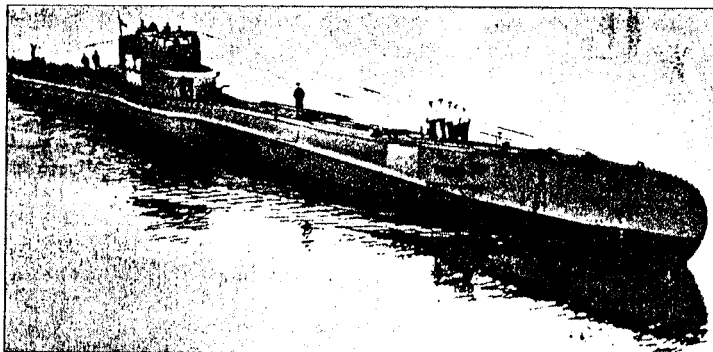
Allerede kort etter sjøsettingen kom «Orzel» på sitt første be-

¹ORP - Okret Rzeczpospolitej Polskiej - Republikken Polens krigsfartøy. Navnet «Orzel» betyr «Ømen»



Den pol...

søk til
var «O-
skulle u
ske ma
vakte o
sene. D
på 1100
fart på
prøvene
trykkpr
Da c
brøt ut
Polen i
«Orzel»
nia. Ett
grepen
«Orzel»
på forh
område
skellige
for å b
trålere
«Orzel»
holde
mens n
kunne
seg opp
værgue
side. D
vær slil
daget
sen til
styrret
og etter



Den polske ubåt ORP «Orzel» våren 1940

søk til Norge. I november 1938 var «Orzel» i Horten hvor den skulle utføre prøver på den norske marinens fartsmil. Besøket vakte oppsikt og ble omtalt i avisene. Det ble fortalt at båten var på 1100 tonn og kunne gjøre en fart på 20 knop. Foruten fartsprøvene ble det også utført trykkprøver på større dyp.

Da den andre verdenskrigen brøt ut ved Tysklands angrep på Polen 1. september 1939, befant «Orzel» seg ved sin base i Gdynia. Etter de første tyske flyangrepene på marinebasen kastet «Orzel» loss, og begav seg til et på forhånd uttatt patruljeringsområde i Østersjøen. Under vanskelige forhold, og i stadig fare for å bli angrepet av tyske fly, trålere og patruljebåter, måtte «Orzel» storparten av tiden oppholde seg på dypt vann. Bare mens natten var på det mørkeste kunne ubåten forsøke å komme seg opp til overflaten, men også værgudene var på tyskernes side. Det var fullmåne og klart vær slik at risikoen for å bli oppdaget var stor. Radioforbindelsen til basen i Gdynia ble forstyrret av tyske støysendinger, og etter en tid ble all forbindelse

brutt. Mannskapene begynte å bli slitne og trette, og etter en tid ble også skipssjefen og en av sanitetsmennene alvorlig syke. Skipssjefen hadde da i tolv døgn, dag som natt, vaket over sitt fartøys sikkerhet. Det ble derfor besluttet at skipet skulle gå inn til havnen i Tallinn i det nøytrale Estland for å skaffe legehjelp. Kapteinen var de siste dagene så syk at han måtte heises opp og ned av tårnet; han klarte ikke å gå lederen.

Om kvelden 14. september seg «Orzel» inn på havnen i Tallinn. Kapteinen og sanitetsmannen ble neste morgen overført til sykehus i byen. Estlandske havnemyndigheter beordret undervannsbåten fortøyd i indre havn. Polakkene oppgav at de ville forlate havnen innen 24 timer, og at oppholdet var i samsvar med internasjonal rett, noe som de estlandske myndigheter sa seg enig i.

Inne på havnen lå også et tysk lasteskip. Da den polske ubåten kom inn på havnen med det polske orlogsflagget vaiende, ble flagget på den tyske lastebåten tatt ned. Tyskerne ville ikke utfordre det polske mannskapet,

som måtte nære et sterkt hat mot tyskerne som hadde kastet seg over deres land.

Det ble straks satt i gang utbedringsarbeider på ubåten, og det ble bestilt drivstoff, friske forsyninger og vann. Ubåten var klar til å forlate havnen innen kvelden den 15., men da dette ble meddelt de estlandske havnemyndighetene, ble nestkommanderende, som nå hadde overtatt kommandoen om bord, innkalt til vakthavende estlandske marineoffiser. Her ble han meddelt at avreisen ikke kunne skje før om seks timer. Estlenderne viste til internasjonal rett som fastla at det skulle være minst seks timer mellom krigførende nasjoners fartøyer, når disse forlot samme havn. Det tyske lasteskipet hadde meddelt at det ville seile, og derfor måtte den polske ubåten nå vente. Det gjorde den polske besetningen urolig at det tyske skipet ikke gjorde noe tegn på å ville forlate havnen, og de begynte å ane at noe ubehagelig var i ferd med å skje. Uten noe forvarsel kom en estlandsk militæravdeling ned til stedet hvor Orzel lå fortøyd. Det satt estlandske vakter om bord, og skipssjefen ble underrettet om at den estlandske regjering hadde besluttet at «Orzel» og dens besetning skulle interneres.

Foruten at estlenderne satte vakter om bord og på kaien, forlangte de at alle våpen og torpedoer skulle fjernes fra ubåten. Ubåtens kart ble beslaglagt, mens den nye skipssjefen rakk å brenne de hemmelige dokumentene og chifferbøkene.

Årsaken til estlendernes uvennlige handling og brudd på internasjonal rett, skyldtes at den

tyske ministeren i Tallinn hadde lagt press på den estlandske regjeringen. Akkurat mens dette skjedde, var de tyske stridskrefter i ferd med å nedkjempe den polske hæren og skaffe seg kontroll over store deler av Polen. Fra øst gjorde Den Røde Armé forberedelser til å falle den hårdt trengte polske hær i ryggen. Et angrep russerne satte inn 17. september. Estlendernes skjendige internering av «Orzel» må derfor ses i lys av denne situasjonen.

Flukten fra Tallinn

Den nye skipssjefen på «Orzel», den 33 år gamle Jan Grudzinski, og mannskapet hans, ble både fortvilet og rasende. De begynte straks å vurdere mulighetene til flukt. Arbeidet med å fjerne torpedoene og å gjøre kanonene ubrukelige fortsatte neste dag. Så snart bakstykkene på kanonene var fjernet av estlenderne, heiste det tyske lasteskipet, som ikke hadde forlatt havnen, igjen hakekorsflagget. Polakkene forsøkte å gi inntrykk av at de spilte på lag med de estlandske offiserene som ledet desarmeringen av ubåten, mens de hele tiden saboterte arbeidet så godt de kunne. Da de siste torpedoene skulle tas i land sviktet heiscanordningen, en løftevaier var beleilig skåret over. En av «Orzel»s offiserer måtte dybde i havnebassenget og utløpet, idet han lot som han fisket. Maskinsjefen reddet de vitale motordelene som estlenderne ville fjerne, ved å fortelle at de først måtte rengjøres og settes inn med smøremidler. En av båtsmennene skar trossene som båten var fortøyd med, nes-

ten over. Estlenderne fikk ingen mistanke om polakkenes planer. Den estlandske offiseren som ledet arbeidet, lovet at polakkene skulle få det fint når de kom til interneringsleiren. De burde være glad over at krigen var slutt for deres vedkommende, mente han.

For ikke å vekke mistanke, gikk det polske mannskapet til køys til vanlig tid om kvelden, men klokken to natt til den 18. september var det stille alarm. De to estlandske vaktene ble overmannet og brakt ned i «Orzel». Hovedkabelen til havnens strømforsyning ble kuttet slik at hele havnen ble mørklagt, motorene på «Orzel» ble startet opp, og de nesten kuttete trossene ble skåret helt over. Idet «Orzel» begynte å sige ut av havnen ble det åpnet ild mot ubåten, som i tillegg mistet dyrebare tid ved at den støtte mot en sandbank og måtte bakke. «Orzel» kom seg imidlertid uskadd ut av havnen og da kystbatteriene åpnet ild var den kommet på så dypt vann at den kunne dykke. Igjen var «Orzel» overlatt til å operere på egen hånd i Østersjøen. Skipet var nå uten våpen og kart og i enda større grad enn tidligere et viktig prestisjemål for den tyske marinen.

Den djerpe flukten vakte oppsikt over hele verden. Stavanger Aftenblad kunne allerede 19. september 1939 fortelle sine lesere at den polske ubåten «Orzel», som i noen dager hadde vært internert i Tallinn, hadde klart å unnsnippe til havs til tross for at det hadde blitt skutt etter den fra havnebatteriene. Avisen kunne også fortelle at flukten hadde medført at kommanderen-

de admiral i Estlands marine samt generalstabssjefen var blitt avskjediget.

Men flukten skulle også få andre og alvorligere følger for Estland og dets befolkning. Sovjetlederne fant i flukten et beleilig påskudd til å intervenere i Estland og uttalte straks at dette var et eksempel på at landet ikke selv maktet å håndheve sin nøytralitet. I Moskva ble den estlandske minister innkalt til Molotov 19. september og meddelt at ettersom Estland ikke selv var i stand til å håndheve sin nøytralitet, var den russiske marinen tvunget til å gjøre det. Samme kveld la enheter fra den sovjetiske flåten seg demonstrerende utenfor Estlands kyst i hele dens lengde. Noen dager senere ble den estlandske utenriksminister kalt til Moskva. Her ble han møtt av Molotov og Mikojan. De henviste til «Orzel»s flukt og forlangte at det skulle opprettes en militærpakt mellom Sovjet og Estland. Sovjet skulle etter denne ha rett til å anlegge fly- og marinebaser på estlandsk territorium. Estlenderne følte seg tvunget til å akseptere de russiske krav. Den 2. oktober 1939 rullet det første tog med de russiske militærkommisjoner inn i Estland. Estland var fanget i Stalins garn.

Mens dette pågikk, seilte «Orzel» rundt i Østersjøen. De to estlandske vaktene ble til tross for iherdige protester, satt om bord i ubåtens eneste lettått like ved kysten av Gotland. Over radio kunne polakkene høre om kampene som fortsatt pågikk i hjemlandet, om russernes fremrykning fra øst, om Warszawas fall, om den polske regjering og

overkon-
tilflukt
nia. Til t
hetene
skipssje
ville for
best ku
seg til S
til den b

Etter
gjennom
gitt av t
zel» ut
seg Eng
nal i kla
tuasjon
et av b
morgen
britisk j
kortere
britiske
etter be
det blan

«Orzel»
and cle
cellent
from th
the duc
tube ca
ding, sh
Her en
for war
Flotilla

Den ve
stor opp
delt der
tuti Mil
tinguis
ten fik
statsmi
derende
korski,
ke kor
Church
Polish
itself»,
subma

marine
var t

også få
følger for
ng. Sov-
et be-
vene i
at dette
det ikke
sin nøy-
den est-
til Mo-
meddelt
selv var
nøytra-
marinen
Samme
sovjetsi-
rerende
ele dens
ere ble
minister
an møtt
De hen-
og
ettes en
vjet og
er den-
fly- og
territo-
e
russis-
939 rul-
ussiske
i Est-
Stalins

seilte
en. De
le til
er, satt
lettbåt
l. Over
øre om
gikk i
frem-
szawas
ing og

overkommando som måtte søke tilflukt over grensen til Romania. Til tross for disse dårlige nyhetene hjemmefra, besluttet skipssjefen og mannskapet at de ville fortsette kampen, og at det best kunne gjøres ved å komme seg til Storbritannia og slutte seg til den britiske marinen.

Etter en nervepirrende seilas gjennom de danske streder, omgitt av tyske fartøyer, kom «Orzel» ut i Nordsjøen og nærmet seg Englands kyst. Et radiosignal i klart språk om «Orzel»s situasjon og posisjon ble oppfanget av britene klokken seks om morgenen den 14. oktober. En britisk jager ble sendt ut for å eskortere «Orzel» til Rosyth. I det britiske admiralitetets rapport etter befaringen om bord heter det blant annet:

«Orzel» arrived looking smart and clean, with her crew in excellent health and spirits. Apart from the suspected damage to the duct keel and bow torpedo tube caps sustained on grounding, she has minor defects only. Her entire personnel are eager for war service with a British Flotilla».

Den vellykkede flukten vakte stor oppsikt. Skipssjefen ble tildelt den høye polske orden *Virtuti Militari* og den britiske *Distinguished Service Order*. Ubåten fikk besøk av den polske statsminister og øverstkommanderende general *Wladyslaw Sikorski*, og noe senere den britiske kong *Georg VI*. *Winston Churchill* uttalte at *«the young Polish Navy had distinguished itself»*, og at *«the escape of the submarine Orzel is an epic»*.

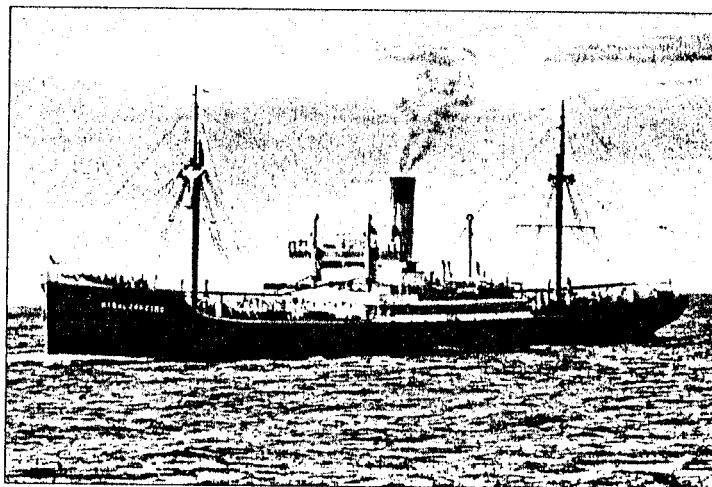
Selv Goebbels propaganda, som hadde som et av sine fremste mål å fremstille polakkene i et dårligst mulig lys, omtalte flukten med en viss beundring i røsten.

På tokt langs norskekysten

Mannskapet på «Orzel» var imidlertid mest interessert i å komme seg til havs snarest mulig for å ta opp kampen med tyskerne. Etter at det mest nødvendige vedlikehold og etterforsyning var foretatt, men uten at det var skaffet nye bakstykker til kanonene, seilte «Orzel» 10. desember ut på sitt første eskorte-

med oppdrag å hindre «Altmark» å seile ut. I begynnelsen av april er den ved Sørlandskysten. Det var under dette oppdraget at vakthavende om formiddagen den 8. april oppdaget den tyske «Rio de Janeiro» utenfor Justøy ved Lillesand.

Fra ubåten ble det heist signal om at «Rio de Janeiro» skulle legge bi og sende en båt over med skipets papirer. Fra «Rio de Janeiro» ble det ikke gitt noe tegn til at ordren ville bli etterkommet og først etter at «Orzel» med mitraljøsen hadde skutt varselsskudd foran bauen, ble farten



Det tyske troppetransportskipet «Rio de Janeiro» av Hamburg, tidligere «Santa Inés». Bygget i 1924. 5261 netto reg tonn.

rings- og patruljeoppdrag etter britiske ordre, men under polsk flagg. Utover vinteren og våren 1940 kom oppdragene, de fleste mot norskekysten, på løpende bånd. I slutten av desember var det eskorteoppdrag for en konvoi fra Bergen mot Shetland, i mars var «Orzel» på patruljeoppdrag i nærheten av Stavanger og ved utløpet av Jøssingfjord

satt ned. Kanonene hadde fremdeles ikke fått bakstykker til erstatning for dem som estlenderne hadde fjernet i september 1939. Det tok tid før en båt ble satt på vannet, og polakkene oppfanget at det tyske skipet sendte radiosignaler til fly med bønn om hjelp. Den polske skipssjefen gav da ordre om at «Rio de Janeiro» måtte forlates og at han

ville torpedere skipet om fem minutter. Først da torpedoen var på vei, ble det reaksjon om bord i «Rio de Janeiro». Nå krydde det plutselig av uniformerte menn på dekk og flere kastet seg i sjøen. Torpedoen traff, men gjorde ikke særlig stor skade. Da et fly nærmet seg, sendte «Orzel» en ny torpedo mot «Rio de Janeiro». Det ble en kraftig eksplosjon idet torpedo nummer to traff, og det tyske skipet brakk i to og sank.

Flyet som kom til, var imidlertid ikke tysk, men det norske F-332 ført av løytnant *Reidar Kristian Hansen*. Snart kom norske fartøyer til hjelp og brakte overlevende og lik inn til Lillesand, Ny Hellesund, Marvika og



Skipssjef på ORP «Orzel» fra høsten 1939, Jan Grudzinski. Foto fra 1940.

Kristiansand. De tyske troppene opplyste at de var på vei til Bergen for å hjelpe nordmennene mot engelskmennene.

«Orzel» fortsatte patruljeopdragene langs norskekysten. 2. mai var «Orzel» utenfor det tyskokkuperte Stavanger og ob-

serverte lyskastere og luftvernild. Ubåten fortsatte patruljeringen og kunne 4. mai rapportere om fire tyske minesveipere utenfor Jærens rev. Tyskerne observerte at en fiendtlig ubåt opererte utenfor kysten. Således kunne den tyske *Hafenkommandant Stavanger* den 2. mai melde at en neddykket ubåt var observert ved Feistein. Det var nok «Orzel» tyskerne her hadde teften av.

23. mai seilte «Orzel» ut fra Rosyth på det som skulle bli dens siste tur. Oppdraget var å patruljere farvannet mellom Norge og Danmark, for så etter en tid å forflytte seg noe nordover. Etter at «Orzel» forlot Rosyth 23. mai klokken 11 om kvelden, ble det ikke oppfanget noen tilbakemeldinger fra den. I henhold til orden skulle «Orzel» vende tilbake til Rosyth om formiddagen 8. juni. Båten vendte ikke tilbake. 17. juni erklærte det britiske admiraltetet at «Orzel» måtte betraktes som tapt og mannskapet på 63 - 61 polakker og to briter - med den.

17. mai 1992 ble det avduket en liten minnestein over «Orzel» og senkingen av «Rio de Janeiro» i byparken i Lillesand. 17. mai året etter besøkte den polske korvetten «Metalowiec» og redningsskipet «Piast» Lillesand. Offiserer og mannskap deltok i feiringen av den norske nasjonaldagen og la ned krans ved minnesteinen. En pinlig episode oppstod ved at velmenende nordmenn satte igang pengeinnsamling til de polske gjestene, som de syntes hadde dårlig med penger. For polakkene virket dette både sårende og støtende, samt vanskelig å takle. Det hele

løste seg ved at pengegaven ble besluttet gitt til et sykehus hjemme i Polen.

Video-opptakene analyseres

«Orzel»s spesielle plass i norsk og polsk marinehistorie, gjorde at pulsen ble noe høyere både blant Oljedirektoratets involverte, marinens offiserer som var trukket inn, og de sivile entusiaster som ble kontaktet, da videoopptakene fra vraket skulle tydes. Dersom dette var vraket av «Orzel», var det ikke mindre enn en marinehistorisk sensasjon. Informasjonen på videoen og de andre omstendigheter rundt «Orzel»s forsvinning utelukket ikke ved første gransking at vraket kunne være «Orzel».

Med velvillig og god hjelp fra *The Polish Institute and Sikorski Museum* i London, Mr. R. M. Copock i det britiske forsvarsdepartement og *The Royal Navy Submarine Museum* i Gosport, ble det mottatt fotografier og opplysninger om de to aktuelle ubåtene «Orzel» og «O-22». Nederlenderne var det noe vanskeligere å nå frem til. Den nederlandske militærattache i Oslo var ikke tilgjengelig over telefon og et par forsøk på å nå frem til nederlandske marinemyndigheter lyktes ikke. En direkte telefon til det nederlandske marine-museum - *Den Helden Marine-museum* - gav imidlertid klaff. Sub-lieutenant of special services of the Royal Dutch Naval-reserve, *Leon Homburg*, var velvilligheten selv i den andre enden av telefonen. Fra nå var det ingen vanskeligheter med hjelp fra Nederland. Løytnant Homburg skaffet i løpet av meget kort tid konstruksjonstegningene av

gegaven ble
keb hjem-

analyseres

lass i norsk
torie, gjorde
både
ets involver-
er som var
ile entusias-
et, da vide-
et skulle ty-
ar vraket av
e mindre enn
sensasjon.
deoen og de
eter rundt
g utelukket
eking at vra-
zel».

god hjelp fra
nd Sikorski
Mr. R. M.
forsvarsde-
Roya' Navy
i C. port,
ografier og
to aktuelle
O-22». Ne-
noe vanske-
Den Jer-
e i Oslo var
telefon og
å frem til
myndighe-
direkte tele-
ke marine-
rs Marine-
ertid klaff.
ecial servi-
n Naval-re-
g, var vel-
andre en-
å var det
med hjelp
nant Hom-
meget kort
ingene av

de to aktuelle ubåtene, fotografier fra byggefasen, stabelavløpningen og bilder fra «O-22» under dens opphold i Skottland i 1940. Takket være løytnant Homburgs bistand og utpregede serviceholdning, samt de dokumenter og opplysninger han skaffet til veie, kunne man fra norsk side med temmelig stor sikkerhet fastslå at vraket enten skrev seg fra «Orzel» eller «O-22».

Ettersom nyheten om funnet ville kunne vekke vonde minner blant gjenlevende pårørende etter de som omkom ved forlisene, ønsket man fra Oljedirektoratets side ikke at opplysningene fra undersøkelsene skulle gjøres kjent før man med sikkerhet hadde identifisert vraket, et standpunkt som ble delt og også respektert av de norske marineoffiserene som var involvert. Det ble også klart at skulle man komme frem til en sikker identifikasjon måtte det trolig foretas flere videoopptak av vraket, og de to aktuelle mariners eksperter måtte trekkes inn for å foreta identifikasjonen.

Gjennom personlig bekjentskap med offiserer i den polske marinen, var det lett å formidle informasjonen dit. Ved et besøk i marinebasen i Gdynia ble kopi av videoen og andre relevante dokumenter overlevert og gjennomsett sammen med representanter fra det polske marinemuseet og marinens overkommando. Sjefen for den polske marinen, viseadmiral *Romuald Waga*, fattet så stor interesse for opplysningene at han satte av tid i sitt tettpakkede program for å høre om omstendighetene rundt funnet og studere tegninger og



Sjefen for den polske marinen, viseadmiral *Romuald Waga*.

fotos. Han understreket betydningen «Orzel» hadde i den polske marinens historie og lovet at han ville la sine eksperter foreta undersøkelser. Sjefen for marinemuseet i Gdynia, kommandør dr. *Zbigniew Wojciechowski*, ble gitt i oppdrag å lede arbeidet.

Den nederlandske marinen informeres

Selv om kontakten med løytnant Homburg ved det nederlandske marinemuseum hadde vært upåklagelig, ønsket Oljedirektoratet å sikre seg at den nederlandske marineledelsen ble informert om funnet etter som vraket muligens kunne være av deres «O-22». Ved et formelt brev ble Den Helders Marinemuseum i oktober 1993 oversendt kopi av videoopptak og andre dokumenter. Museet ble bedt om å videreformidle informasjonen til rette nederlandske marinemyndighet. Samtidig uttalte Oljedirektoratet sin beste takk for den bistand som var mottatt fra muséets ut-

merkede og ytterst forekommende løytnant Homburg.

I den norske marinen var det fortsatt interesse for funnet. Viseadmiral *Bjørnar Kibsgaard* og kontreadmiral *Hans P. Sem* ved Forsvarskommando Sør-Norge (FKS) ble i en samtale i begynnelsen av november orientert om undersøkelsene så langt, og det ble fra kontreadmiral Sems side lovet at han skulle la sine ubåt-eksperter se på videoen og annen informasjon som forelå. På et møte i Oljedirektoratet i midten av november ble ubåtoffiserer fra FKS orientert og overlevert kopi av det foreliggende materiale. Oljedirektoratet bekreftet også i et særskilt brev til FKS at møtet var avholdt og materialet overlevert.

I løpet av november måned kom det telefon til Oljedirektoratet fra sjefen for den nederlandske ubåttjeneste. Han bad om at pressen ikke måtte bli gitt noen opplysninger før man var sikre på hvilken ubåt dette var. Dette var siste kontakt med den nederlandske marinen på lang tid. Det viste seg senere at nederlenderne likevel hadde tatt opplysningene om funnet alvorlig, og allerede fra midten av oktober hadde eksperter fra Marinens ubåttjeneste og fra konstruksjonsavdelingen ved Marinens forsyningskommando i Haag foretatt studier med henblikk på å fastslå om dette var deres «O-22». I arbeidet med å fastslå identiteten deltok også pensjonert kommandør *H. M. Ort*, eldste sønn til sjefen på «O-22» da den gikk tapt.

Fra den polske og den norske marinen kom det heller ikke flere tilbakemeldinger. Det kunne

umiddelbart virke som om meldingene om funnet hadde druknet i det militære byråkrati i de tre marinene, men dette var ikke helt riktig. Foruten at nederlenderne hadde fattet stor interesse for funnet og hadde nedsatt en egen ekspertgruppe for å klarlegge om dette kunne være «O-22», ble det også i Polen arbeidet med saken, men der skulle uventede ytre omstendigheter komme til å sette forgang i undersøkelsene.

Polsk presse på sporet

Mellom den polske og nederlandske marinen ble det i siste halvår 1993 ført forhandlinger om en samarbeidsavtale mellom de to marinene. I februar 1994 var høyere nederlandske marineoffiserer på besøk i Gdynia for å slutføre forhandlingene. 14. februar ble det holdt pressekonferanse i marinens hovedkvarter i Gdynia, der både sjefen for den polske marinen og de nederlandske offiserene deltok. Pressekonferansen skulle omhandle samarbeidsavtalen, men tilsynelatende helt uforberedt på viseadmiral Waga, stilte en journalist fra *Gazeta Morska* spørsmål om det medførte riktighet at vraket av «Orzel» var funnet i Nordsjøen? Til dette svarte admiralen at det var riktig at den polske marinen hadde mottatt en video fra nordmennene, men at man foreløpig ikke kunne fastslå hvilket skip dette var. Han la til at man kanskje gjennom det samarbeid som nå skulle innledes med nederlenderne, kunne få undersøkt vraket nærmere. Hvorvidt de nederlandske marineoffiserene kommenterte spørsmålet er ikke kjent. Dagen

etter trykket *Gazeta Morska* en stor artikkel der det ble opplyst at vraket av «Orzel» kunne være funnet i Nordsjøen, men at dette ikke var fastslått med sikkerhet. Nyheten nådde Warszawa og ble gjengitt i polsk radio og de største polske avisene. Den store Warszawa-avisen *Zycie Warszawy* hadde således en fem spalters artikkel på forsiden i weekend-utgaven 5.-6. mars. Dette medførte tilsynelatende et press på den polske marinen til å sette forgang i arbeidet med å studere dokumentasjonen.

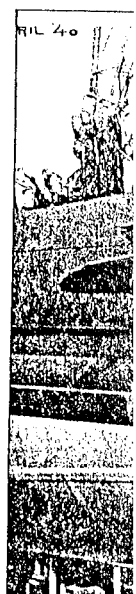
Det kom også forslag og krav

om at det skulle settes i gang en pengeinnsamling slik at vraket kunne bli grundig undersøkt og eventuelt hevet. Saken var i ferd med å bli en varm potet for den polske marinen. Også til den norske ambassaden i Warszawa kom det forespørsler vedrørende funnet av ubåten.

I den polske marinen ble nå videoen og aktuelle opplysninger grundig studert, samtidig som presset utenfra økte. I slutten av mars ble det derfor innkalt til møte i marinens hovedkvarter i Gdynia. Møtet ble ledet av kontreadmiral *Jedrzej Czajkowski*,

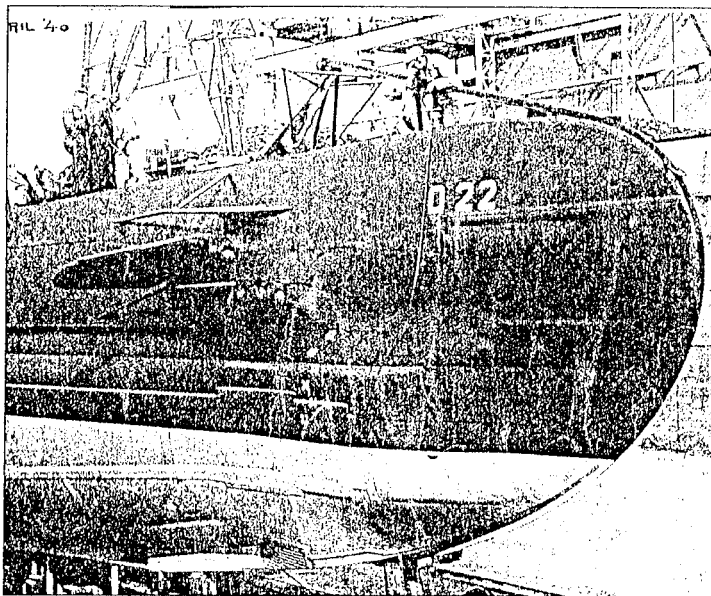


Norske, nederlandske og polske presseklipp våren 1994.



Den nederlandske

som selv har ubåttjeneste, var journalisten som ble let til visesekretær på konferansen, nør Adam S. nens hovedve, rek Twardow. Sjøfartsmuse, daktør Aleks, både arbeider, zeta Morska, nå den polske personer og opptakene. Kowski kom, ter hvert som viste detaljer, godtgjorde at være av «Orz», skadene på slum, at ventile, ne tyde på at l, dypvannsbomb



Den nederlandske ubåt «O-22» i dokk i begynnelsen av april 1940.

som selv har 17 års erfaring fra ubåttjeneste. Til stede på møtet var journalisten *Marek Bluz* som var den som hadde stilt spørsmålet til viseadmiral Waga på pressekonsferansen 14. februar, ingeniør *Adam Smigielski* fra marinenes hovedverft, ekspertene *Marek Twardowski* fra det sivile Sjøfartsmuseet i Gdansk og redaktør *Aleksander Gosk* som både arbeider for TV og for *Gazeta Morska*. For første gang lot nå den polske marinen sivile personer og eksperter se videoopptakene. Kontreadmiral Czajkowski kommenterte videoen etter hvert som den ble vist og påviste detaljer på videoen som godtgjorde at vraket ikke kunne være av «Orzel». Han mente at skadene på skroget, og det faktum at ventilene var stengt, kunne tyde på at båten var senket av dypvannsbomber. Også de tilste-

deværende sivile eksperter var enige om at dette ikke var «Orzel», men trolig den hollandske «O-22» som polakkene hadde opplysninger om var senket av to tyske krigsfartøyer 8. november 1940. Admiralen avsluttet møtet med å henstille til de tilstedeværende presse- og TV-folk om å omtale saken på en slik måte at det ikke ble skapt noen falske forhåpninger om at dette kunne være «Orzel».

Saken vakte stor oppmerksomhet i Polen. I et møte i Ubåt-offiserenes forening i Gdynia 28. mai var funnet og identifiseringen av vraket hovedtema. Oljedirektoratet gav tillatelser til at videoopptakene ble avspilt under møtet og også at de kunne bli vist på polsk fjernsyn. Også i det polske forsvarsdepartementet må saken ha kommet på dagsordenen. I midten av mai

fikk den polske ambassaden i Oslo ordre fra Warszawa om å skaffe forsvarsministeren opplysninger fra Norge.

Fra norsk side pågikk arbeidet med å studere videoen blant de marinehistoriske entusiastene; *Knut Sivertsen* i Trondheim, *Øistein Berge* i Stavanger og *Wojciech Kauczynski* i Trondheim. Kauczynski er dr. ing., arbeider som forsker (skipshydrodynamikk) ved Marintek i Trondheim og er opprinnelig polakk. Han har til og med hatt sin militære førstegangstjeneste om bord i søsterskipet til «Orzel», ubåten *ORP «Sep»* og skulle dermed ha spesielle forutsetninger for å tyde videoen. Hans grundige og saklige rapport forelå i begynnelsen av april. Han konkluderte med at vraket ikke var av «Orzel», men trolig den nederlandske «O-22».

Det er «O-22»!

I begynnelsen av mars orienterte sjefen for det nederlandske ubåttjenesten Oljedirektoratet om at nederlenderne var kommet til at vraket var «O-22», og at marinen ville gjøre dette kjent i løpet av to måneder. Han bad om at Oljedirektoratet fortsatt holdt opplysningene tilbake, dette av pietetshensyn overfor de pårørende. 14. april ble Oljedirektoratet på nytt orientert av sjefen for den nederlandske ubåttjenesten. Han kunne fortelle at man i Nederland den 19. april ville sende ut en pressemelding om funnet og omstendighetene rundt det, og at det samme dag ville bli avholdt en pressekonsferanse. Der ville også sønnen til sjefen på «O-22» være til stede. Han fortalte videre at det fortsatt

lever ti enker etter besetningen. De er i en alder fra 87 til 91 år. Han ville personlig oppsøke dem, slik at de var orientert før nyheten om funnet ble gjort kjent.

Meldingen om at vraket av «O-22» var funnet, ble gjort kjent gjennom nederlandske massemedier 19. april og ble slått stort opp i aviser, radio og TV. «O-22» var sjøsatt 20. januar 1940 og hadde således ikke vært helt stridsklar da Nederland kom med i krigen 10. mai. Ubåten ble sammen med de andre fartøyene i den nederlandske marinen seilt over til Storbritannia hvor de for resten av krigen skulle komme til å operere sammen med britiske, polske og norske marinefartøyer. «O-22» ble raskt gjort stridsklar og hadde innen den la ut fra Dundee på sitt siste tokt, allerede gjennomført fire tokt i Nordsjøen. Det siste toktet skulle gå mot norskekysten, hvor ubåten skulle patruljere mellom Skudesnes og Lista. Sjef om bord var løytnant J. W. Ort og et mannskap på 45, herav tre fra den britiske marinen. Etter at ubåten forlot Dundee den 5. november ble det ikke mottatt noen radiosignal fra den, og da den ikke vendte tilbake til det fastsatte tidspunkt, 21. november, ble den erklært som tapt.

Funnstedet erklæres som krigsgrav

Den nederlandske marinen har besluttet at vraket av «O-22» skal erklæres som krigsgrav, og at det skal ligge i fred av respekt for dem som omkom og deres pårørende. Ved markeringen av den nederlandske frigjøringsdagen, 4. mai 1994, ble de som gav

sitt liv ved tapet av «O-22» viet spesiell oppmerksomhet ved den årlige minnehøytideligheten i Den Helder ved monumentet over falne ubåtmannskaper i den andre verdenskrigen. På ettersommeren 1994 er det meningen å avholde en minneseremoni på det aktuelle stedet på Egersundbanken hvor «O-22» gikk ned. Det vil blant annet bli foretatt kransenedleggelse fra marinen og fra de pårørende. De historiske studier vil fortsette. Med de nye opplysningene om vrakets posisjon og tilstand, håper nederlenderne at de ved hjelp av studier i britiske og tyske arkiver skal kunne finne frem til mer rundt omstendighetene som førte til at «O-22» gikk tapt. En tidligere antagelse om at «O-22» skulle være senket 8. november 1940 av den tyske minesveiper M-144 og antiubåtfartøyet UJ-177 kunne en nå se bort fra.

De store presseoppslagene i nederlandske aviser nådde også norske aviser. Først ute var *Agderposten*, som via sine kontakter i Nederland og med tilleggsinformasjon fra Oljedirektoratet, kunne bringe en fyldig omtale 22. april. Også Stavanger Aftenblad hadde en saklig og korrekt omtale av omstendighetene rundt tapet og funnet av «O-22», men allerede neste dag forsøkte denne avisen seg med en ny vri ved å skrive at funnet av ubåten skulle være ukjent for norske militære myndigheter. Avisen ønsket muligens å starte en polemikk mellom Oljedirektoratet og Forsvaret om mangel på kontakt. Fra Oljedirektoratets side valgte man å avstå fra å ta til gjennæle gjennom dagspressen. Et brev ble imidlertid

sendt de to militære kommandoer, hvis pressetalsmenn angivelig skulle ha opplyst at Forsvaret ikke var blitt orientert. I brevet ble det minnet om den nærmest fortløpende informasjon som Oljedirektoratet hadde overlatt Marinen helt fra ubåten ble lokalisert i august 1993.

Opplysningene om at «O-22»s grav var funnet, fikk stor oppmerksomhet i Nederland. Flere av de pårørende gav uttrykk for lettelse over å få vite hva som hadde skjedd, og at de nå hadde en grav å forholde seg til. Den nederlandske marinen har på en fin og taktfull måte tatt hensyn til de pårørende. Foruten de ti enkene, som alle fikk besøk av sjefen for den nederlandske ubåttjenesten, lever det mange søsken og barn av besetningsmedlemmene. Til alle pårørende har den nederlandske marinen sendt brev hvor det gis opplysninger om funnet og de foreliggende omstendigheter rundt tapet av ubåten.

For de polske pårørende ble den feilaktige informasjon som ble brakt til torvs, en vond og unødvendig påminnelse om en tragedie som skjedde 54 år tilbake i tiden. Den polske kontre-admiral Czajkowskis henstilling til pressen om å vise varsomhet, kom for sent. Men hans håp om at også «Orzel» en gang må bli funnet, deles av alle som har interesse for sjøfolkenes historie og for den innsats de gjorde under den andre verdenskrigen.

Bjørn Bratbak, A