

Bjørn Sundset Moe

Tysk aktivitet på Øysand, belyst av kart, tegninger og utvalgt korrespondanse.

Institutt for moderne samfunnshistorie.

Masteroppgave i femårig lektorutdanning

Veileder: Hans Otto Frøland

November 2022

Bjørn Sundset Moe

Tysk aktivitet på Øysand, belyst av kart, tegninger og utvalgt korrespondanse.

Institutt for moderne samfunnshistorie.

Masteroppgave i femårig lektorutdanning
Veileder: Hans Otto Frøland
November 2022

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet
Det humanistiske fakultet



Kunnskap for en bedre verden

Innholdsfortegnelse

Kap 1. Introduksjon	4
1.1. Kunnskapsstatus	6
1.2. Problemstilling, datagrunnlag og metode	18
Kap 2. Oversikt over prosjektene på Øysand	20
2.1. Grunnundersøkelser	22
2.2. Flystripen	31
2.3. Øysand leir	36
2.4. Beslutningsprosessen	41
2.5. Tørrdokk	43
2.6. Byplanene	45
Kap 3. Luftwaffes virksomhet på Øysand og oppgjørssaker med Øysand flyplass	56
Kap 4. Hovedkonklusjon	65
Kap 5. Øysand i undervisningen	65
Primærkilder	70
Bibliografi	73

Forord.

Å skrive denne oppgaven har til tider vært utfordrende, men samtidig veldig givende og lærerik. Lokalhistorie i Trøndelag er noe jeg i forkant av dette arbeidet hadde begrenset kunnskap om, derfor hadde jeg et stort ønske om å lære mer. I tillegg ville jeg utfordre meg selv til å tenke over hvordan jeg ville bruke temaet jeg valgte i læreryrket.

Jeg må rette en stor takk til min veileder, Hans Otto Frøland. Tusen takk for konstruktive og direkte samtaler underveis og tilbakemeldinger på det jeg har sendt til deg. Tusen takk for all oppmuntring underveis i arbeidet med oppgaven og tusen takk for alle hyggelige samtaler på instituttet og alle tips til relevant litteratur og andre tips på tidspunkt da jeg opplevde å stå fast i arbeidet. En takk rettes også til Rustkammeret for god hjelp da jeg besøkte arkivet deres og lærerike samtaler.

Jeg vil også takke familien min, vennene mine og kjæresten min for god støtte underveis i prosessen og samtaler og spørsmål som har utfordret meg til å tenke igjennom valg jeg har tatt.

Bjørn Sundset Moe.

Trondheim 14.11.2022.

Kap. 1. Introduksjon.

Dette flyfotoet fra 1952, se illustrasjon 1, viser Øysand fra Nypan, tatt av Vilhelm Skappel fra Widerøes Flyveselskap og Polarfly A/S.¹ Bildet er også innledningen på denne oppgaven som skal ta for seg en relativt liten plass i Trøndelag, Øysand. Hvordan ble dette stedet ved Gaulosens bredder sentrum for en rekke tyske planer under okkupasjonen av Norge fra 1940 til 1945? Ved hjelp av kart, tegninger og utvalgt korrespondanse skal denne oppgaven ta for seg de ulike planene; tørrdokken, en startbane for fly, Øysand leir, utallige grunnboringer og sist, men ikke minst, Hitlers drøm om en tysk storby som skulle bli en nordlig metropol, Neu Drontheim. Som man kan se på bildet er Øysand ikke flatt, men relativt kupert. På venstre side, der fjorden strekker seg bak åssiden, kan man se området der Øysand leir og leirbebyggelsen i hovedsak lå. I samme område kan man se klare spor etter startbanen som tyskerne anla i mai 1940, og som ifølge Gabriel Brovold var i bruk fra august 1940.

Illustrasjon 1



Planene om å bygge tørrdokken på Øysand ble lagt frem av storadmiral Raeder. Raeder ønsket riktignok å ta i bruk den allerede eksisterende havna i Trondheim, men Hitler ønsket å

¹ Skappel, V. (1952). *Flyfoto: Nypan*. Widerøe's Flyveselskap og Polarfly A/S. Nypan.

bygge en helt ny tørrdokke ved Neu Drontheim, der tyske arbeidere skulle jobbe, mens familiene deres bodde sammen med dem i byen. Denne tørrdokken skulle produsere krigsskip som skulle bli en del av den tyske krigsmarine.

Øysand leir skulle huse krigsfanger og arbeidere tilknyttet Organisation Todt, som i april 1942 får hovedansvaret for DORA i Trondheim og marinens prosjekter i Trondheim, noe som igjen fører til at de trenger arbeidskraft. Våren 2012 publiserte Birgitte Margrete Fjørtoft en masteroppgave i arkeologi der hun blant annet tar for seg fangeleiren på Øysand. Her skriver hun blant annet at det: «(...) frå hausten 1942 til mai 1945 til ei kvar tid var mellom 1500 og 1800 krigsfangar på Øysand. Desse deltok i bygginga av flyplass, skogsarbeid, lasting av sand på båtar til ubåtbunkeren i Trondheim eller anna betongarbeid i Sør-Trøndelag.»²

Når det kommer til formålet med de mange grunnboringene ville tyskerne få svar på om det var stabil nok grunn både på sjø og på land til at prosjektene kunne gjennomføres. Ut ifra det som er mulig å finne kan det virke som de blant annet tok grusprøver som ble sendt til Tyskland for analyse som skulle gi svar på om grusen var egnet som ingrediens i betong. Samtidig tok de også prøver av vannet i Gaula og Gaulosen. Det ble også bygget et brønnsystem som skulle forsyne Øysand Leir med vann.

Etter at Bormann og Giesler blokkerer Albert Speers vei til stillingen som «allmektig forvalter» av nazipartiets byggevirksomhet, retter Speer blikket mot Norge. Byprosjektet Neu Drontheim omtales av Speer som «en gave til Føreren». Den 23. januar 1941 gir Hitler beskjed om at Speer skal stå for byggingen av en «ny by» i nærheten av Trondheim.³

Det største prosjektet som ble planlagt på Øysand var uten tvil Neu Drontheim, som etter planen skulle bygges etter at krigen var vunnet. Denne storbyen skulle få Singapore til å se ut som «en dverg» og huse mellom 250 000 og 300 000 tyskere.

Selv om Neu Drontheim er den klart største planen på Øysand er det viktig å vise til at alle disse prosjektene hang sammen. Arbeiderne som skulle bo i selve byen skulle ha tørrdokken og flyplassen som arbeidsplass, og det er derfor relevant for denne oppgaven at man tar for seg alle prosjektene hver for seg.

Hva sier egentlig forskningen om disse prosjektene på Øysand?

² Fjørtoft, B, M. (2012). *Nazismens kulturarv – eit samtidsarkeologisk studium av utvalte krigsfangeleirar i Trondheim og Øysand*. [Masteroppgave] Norges Teknisk-Naturvitenskapelige Universitet. S. 80.

³ Andersen, K, G. (2021). *Hitlers byggherrer. Fritz Todt og Albert Speer I Norge*. Fagbokforlaget. S. 113.

1.1. Kunnskapsstatus.

Det jeg har brukt som grunnlag for kunnskapsstatusen er; Gabriel Brovolds bok «Neu-Drontheim i Hitlers regi: og Øysand under krigen», Janne Wilbergs artikkel «Øysand leir, et vel bevart anlegg fra andre verdenskrig» som ble utgitt i Fortidsvern 4 i 1996, Despina Stratigakos' bok «Hitler's northern Utopia, building the new order in occupied Norway, Eirik Holmens artikkel «„Der Führer befiehlt stärksten Ausbau Trondheim“: De tyske planene for utbygging av verftskapasitet i Trondheim 1939-1945 og betydningen for Trondhjems mekaniske verksted (TMV) som ble publisert i boka Midtnorske historier, Ketil Gjørme Andersens bok «Hitlers byggherrer, Fritz Todt og Albert Speer, i Norge», «Nazismens kulturarv: eit samtidsarkeologisk studium av utvalte krigsfangeleirar i Trondheim og Øysand», en masteroppgave i arkeologi, skrevet av Birgitte Margrete Fjørtoft, *Bunkeren, Trondheim under hakekorset* skrevet av Karl H. Brox, Hermann Hansen og Knut Sivertsen og *Trondheims historie 997-1997. Vekst gjennom krise og krig 1920-1964*, skrevet av Anders Kirkhusmo.

Holmen.

For å få klarhet i forberedelsene som ble gjort av tyskerne før valget til slutt falt på Øysand er Eirik Holmens artikkel i *Midtnorske historier* som ble utgitt i 2021 et godt utgangspunkt. Tidlig i sin artikkel skriver Holmen følgende om litteraturen om Trondheim under krigen: «Litteraturen om Trondheim under okkupasjonen har fremhevet byens militærstrategiske betydning». ⁴

For å forsøke å forstå valget av Øysand er det viktig at man ser nærmere på årene før krigen. Eirik Holmen nevner rustningsprogrammet som ble lagt frem av krigsmarine i 1938 under navnet «Z-plan». Målet var at dette rustningsprogrammet skulle være fullført innen 1948, i korte trekk skulle Tyskland da ha en flåte på 8 hangarskip, 10 slagskip, 65 kryssere av ulik størrelse og 249 ubåter. I tillegg kom slagskipene i H-klassen på toppen av dette. Bismarck og Tirpitz var en del av denne klassen under bygging. Holmen skriver videre at det var bestilt to skip i H-klassen i Tyskland var det ikke store nok beddinger der til at alle skipene kunne

⁴ Holmen (2021). *Der Führer befiehlt stärksten ausbau Trondheim: De tyske planene for utbygging av verftskapasitet i Trondheim 1939-1945 og betydningen for Trondhjems mekaniske verksted (TMV) i Midtnorske historier* (2021). S. 64.

bygges innenfor det planlagte tidsrommet. Holmen skriver videre at: «Planene om å bygge det tredje rikets største nybyggingsverft i Trondheim må ses i lys av denne situasjonen».⁵

Situasjonen ved de tyske havnene kan trekkes frem som et av flere mulige motiver for hvorfor valget til den tyske krigsmarine etter hvert falt på Norge. Den opprinnelige planen var at de norske private skipsverftene skulle brukes til å produsere skip for den tyske handelsflåten. Dette ville frigjort kapasitet ved de tyske verftene slik at de kunne brukes til å produsere krigsskip og ubåter. Denne planen ble imidlertid endret da tyskerne kort tid etter invasjonen av Norge innså at de norske verftene måtte brukes til å produsere militære fartøyer til bruk i kystforsvaret av Norge, et behov som økte etter at de britiske øyer ikke ble invadert.⁶

Her ser man allerede fra før invasjonen av Norge at den tyske krigsmarine hadde en plan for hvordan de skulle bruke de norske verftene, deriblant Trondheim, og hvordan disse planene endret seg etter invasjonen og de innså at de måtte bruke betydelige ressurser for å bygge opp et respektabelt og tilstrekkelig forsvar av Norges kyst. Dette kan man også trekke frem som en mulig grunn til hvorfor Krigsmarinen etter hvert fikk stor interesse og presset på for å få bygget et moderne skipsverft i nærheten av Trondheim. Mye av motivasjonen bak ble å frigjøre kapasitet på tyske verft, slik at verftene i Tyskland kunne brukes til å produsere krigsskip og ubåter, mens kapasiteten i Norge primært skulle brukes til å produsere for den tyske handelsflåten etter at tyskerne, i teorien, var sikre på at de hadde et tilstrekkelig kystforsvar som blant annet kunne beskytte de tyske skipskolonnene fra allierte skip og ubåter.

Stratigakos.

Despina Stratigakos åpner sitt kapittel om Neu Drontheim med å skrive litt om krigssituasjonen i 1939. Etter at England og Frankrike hadde erklært Tyskland krig i oktober 1939 fikk Raeder etter i oppdrag å se etter strategiske punkter å opprette en marinebase langs norskekysten. Bakgrunnen for dette var blant annet at Raeder var godt kjent med kritikken den tyske flåten fikk etter første verdenskrig, der allierte blokader av blant annet matvarer til Tyskland i sterk grad bidro til at Tyskland tapte krigen, dette var i hvert fall den tyske sivilbefolkningens egne oppfattelser av hvordan de hadde tapt krigen. Raeders interesse for norskekysten kan derfor spores tilbake igjen til dette, altså at å opprette marinebaser langs

⁵ Holmen (2021) S. 65.

⁶ Holmen (2021) S. 70.

norskekysten kunne være en bidragende faktor i å hindre at Tyskland kom i en lignende situasjon, med en alliert blokade.⁷

Stratigakos skriver videre at Raeder hadde et annet alternativ i tillegg til Trondheim. Dette alternativet var at en alliert makt av Tyskland frivillig ville la tyskerne ta i bruk en av deres eksisterende baser og Stratigakos trekker frem at det var en marinebase som allerede var under bygging i den nordvestlige delen av Russland. Noe som talte imot dette alternativet, var at denne basen i så fall ville ligge langt unna Tyskland og det ville by på utfordringer blant annet med å konstruere nye bygninger i området. Raeder mente derfor at Trondheim var det best egnede stedet for en tysk marinebase. Han pekte på flere ting, blant annet at det mest åpenbare var at Trondheim ikke lå langt unna Tyskland og at det allerede var et havneanlegg i byen. Den dype Trondheimsfjorden gjorde det mulig for større krigsskip å seile inn, samtidig som man kunne legge miner for å beskytte innfarten og skremme vekk allierte krigsskip. Byens plassering gjorde det mulig å bruke landskapet som et ekstra forsvarsverk mot trusler fra havet. I tillegg er det mulig å sende forsyninger og materialer med tog og skip.⁸

Selv om det var en del fordeler ved valget av Trondheim, peker også Stratigakos på noen ulemper ved valget; den største av dem var at Norge var nøytralt, og at Tyskland derfor måtte legge press på den norske regjeringen for å få tillatelse til å bruke Trondheim som marinebase, dersom dette ikke førte frem, så ville det bli nødvendig å bruke makt, altså å invadere landet. Raeder konkluderte derfor med at samtidig som forhandlinger med Sovjetunionen skred frem, var det også ønskelig at planer for Trondheim skulle utarbeides og diskuteres. Han presenterte sitt syn i memoarene sine datert 20. oktober 1939 etter å ha møtt Hitler den 10. oktober 1939. Allerede i juni 1940 la Raeder frem sine planer om at Trondheim måtte utvikles til å bli en stor marinebase, samtidig som han også kritiserte Luftwaffe for manglende luftstøtte under selve invasjonen av Norge.⁹ Dette kan man trekke frem som en mulig forklaring på hvorfor man under krigens løp ser at både den tyske krigsmarine og Luftwaffe foretar undersøkelser og arbeid på Øysand under krigen. Noe som er interessant å merke seg er at rapportene fra militærgeolog prof. dr. Richter ble oversendt allerede i mai 1940, og at Brovold skriver at det var flytrafikk i området i august 1940.

⁷ Stratigakos, D. (2020). *Hitler's Northern Utopia. Building the new order in occupied Norway*. Princeton University Press. S. 193.

⁸ Stratigakos (2020): s. 194.

⁹ Stratigakos (2020): 194

Hitler var åpenbart positiv til planene om konstruksjonen av en stor marinebase i Trondheimsområdet, for Admiral Hermann Boehm fikk tidlig i juli 1940, i oppdrag å sende inn forslag for byggingen av et omfattende skipsverft i det Stratigakos omtaler som «Trondheimsområdet». Dette skipsverftet skulle i hovedsak bli brukt i krigsoperasjoner.¹⁰

Hitler hadde flere planer for Trondheimsområdet. Den 11. juli 1940, da Raeder avla rapport om at planleggingen av marinebasen var underveis lærte Raeder om Hitlers planer. Hitler ville først at konstruksjonen av skipsverftet, som skulle beskyttes av land og sjø, skulle ferdigstilles i nærheten av Trondheim, før del to var å bygge en by i nærheten av det ferdigstilte skipsverftet. Denne byen skulle ikke være en forstad til Trondheim, men, som Speer senere skrev, «en helt ny tysk by».¹¹

Denne ekspansjonen av planene fra et skipsverft, til en marinebase og en by er allerede en signifikant endring som gjorde søket etter en egnet plass komplisert, skriver Stratigakos. Den nye byen skulle ha et innbyggertall på rundt 300 000, noe som ville gjøre den til den klart største byen i Norge. Til sammenligning hadde Trondheim på dette tidspunktet, i 1940, et innbyggertall på 66000. Hitlers plan var altså å bygge en storby, i et område han ikke var spesielt godt kjent med, fra bunnen av.¹²

For å ta en avgjørelse om lokasjonen til basen og byen trengte den tyske ledelsen mye mer informasjon om Trondheimsfjorden og områdene rundt Trondheim. I juli 1940 beordrer Luftwaffes general Karl Kitzinger, etter forespørsel fra Rikskommisariatet, at bilder av et 60x60km stort område av Trondheimsfjorden skulle fotograferes. Bildene skulle deretter sendes til Hitler og Norsk Modellerings Kompani i Oslo. Norsk Modellerings Kompani fikk deretter i oppdrag å lage et hevet relieff-kart over området, i skalaen 1:10 000, samme skala som bildene ble tatt.¹³

Mens Trondheimsfjorden blir fotografert, holder den tyske marines overkommando i Norge og rikskommisariatet møter der de diskuterte den nye marinebase og byen og hvordan de skulle samkjøre planleggingen og byggingen. Den 2. august 1940 møter Admiral Boehm Josef Terboven for å presentere den tyske krigsmarines planer og behov. I dette møtet informerer Boehm Terboven om at de hadde sett seg ut et område øst for Trondheim som et egnet sted for marinebasen. Terboven, på sin side, informerer om at han så for seg

¹⁰ Stratigakos (2020): 195.

¹¹ Stratigakos (2020): 195.

¹² Stratigakos (2020): 196.

¹³ Stratigakos (2020): 196.

etableringen av den tyske byen sørvest for Trondheim, på nordsiden av Gulosenfjorden. For marinen ville en lokasjon øst for Trondheim ha betydd lett tilgang til den allerede eksisterende havna i Trondheim, mens Terboven, ifølge Stratigakos, lot seg friste av muligheten for å utforske et helt nytt område, som var lite popularisert, en *terra incognita*.¹⁴

Dette møtet som Stratigakos trekker frem her er veldig interessant og en kan diskutere om dette spilte en rolle i hvordan de ulike prosjektene på Øysand utviklet seg. Luftwaffe hadde allerede i mai 1940 lagt planer for sin reserveflyplass og Brovold nevner at det fra august 1940 var noe trafikk her. En kan allikevel senere se at det ble planlagt anleggelse av en tørrdokk på Øysand, som skulle brukes til å bygge krigsskip, noe som virker å være usannsynlig, ikke minst på grunn av at Gaulosen er langgrunn.

Andersen.

Den 23. januar 1941 får Albert Speer beskjed fra Hitler om at han hadde blitt tildelt oppdraget med å bygge en «ny by» i nærheten av Trondheim. Andersen skriver videre at ifølge Speer selv hadde Hitler uttrykkelig understreket at hele byggeledelsen «skulle ligge i hans hånd». Dette innebar at Speer var sikret full kontroll – teknisk, arkitektonisk og kunstnerisk.¹⁵

Todt hadde bestilt en trondheimsmodell hos et firma i München, men denne modellen var forsinket, først i februar 1941, altså drøyt en måned etter at Speer hadde fått ansvaret for Neu Drontheim var den ferdig. Andersen skriver videre at Hitlers utålmodighet må sees i sammenheng med at prosjektene i Trondheim var i ferd med å gå over i en ny fase.

Byggingen av Dora I hadde startet opp på denne tiden og nå hastet det med å finne plassering til de øvrige installasjonene som var en del av den samme planen, blant annet en tørrdokk og to skipsverft.¹⁶

Startskuddet for planleggingen av Neu Drontheim sammenfalt med monteringen av trondheimsmodellen i regi av Albert Speer og hans arkitekter. En av assistentene hans, Hans Stephan, påtok seg sitt første oppdrag som var å beregne hvor stort areal som trengtes til den nye byen. Der Hitler beregnet et innbyggertall på 250 000, gikk Speer ut fra et innbyggertall på 300 000 da han foretok sine beregninger. Ifølge Andersen gjorde Speer byggeprosjektet *litt større* for å gjøre inntrykk på Hitler.¹⁷ Dette er interessant å merke seg fordi her skriver

¹⁴ Stratigakos (2020): 197.

¹⁵ Andersen, K, G. (2021). *Hitlers byggherrer Fritz Todt og Albert Speer I Norge*. Fagbokforlaget. S. 114.

¹⁶ Andersen (2021). s: 115.

¹⁷ Andersen (2021). s: 115-116.

Andersen noe annet enn blant annet Stratigakos, som skriver at det var Hitler som ønsket at innbyggertallet på byen skulle være 300 000. Denne økningen på 50 000 innbyggere er på papiret kanskje ikke den største økningen, men når man tar i betraktning det noe avgrensa område på Øysand, som Brovold skriver var på 3000 mål flat landbruksjord, så får man inntrykk av at denne økningen i tenkt innbyggertall kan ha hatt en relativt stor innvirkning på rapporten Hans Stephan senere overrakte sin sjef, Albert Speer. I ytterste konsekvens kan det ha påvirket de andre prosjektene som var planlagt på Øysand fordi området som sto til rådighet for blant annet den tyske krigsmarine ble mindre.

Andersen skriver at ideen om et norgesbesøk for Speer kom opp i februar 1941, da Speer innså at han måtte gjøre seg opp en mening om «situasjonen på stedet». Terboven foreslo april 1941 som et egnet tidspunkt for reisen, men Speer selv ville vente til det ble varmere i været og 15. juni ble derfor satt som dato for avreise. Hovedmålet med reisen var å finne den rette beliggenheten for Neu Dronheim. Spørsmålet om den nye byens beliggenhet var av så stor betydning at det bare kunne fastlegges «etter Føreren personlige besøk». Denne reisen ble aldri noe av, da Speer ble oppringt av Hitler den 9. juni 1941 og fikk beskjed om at reisen måtte avlyses grunnet at det var for farlig å reise. 18. juni 1941 møtte Speer storadmiral Raeder for å diskutere byggeprosjektene i Trondheim. Tre dager senere, den 21. juni, møtte Speer og Raeder Hitler for å snakke om lokaliseringen av Neu Dronheim. I referatet kan man lese at Føreren «under møtet fastla byens omtrentlige beliggenhet», nemlig på Øysand, sørvest for Trondheim.¹⁸

Arbeidet med Neu Dronheim gikk over i en ny fase høsten 1941. Speer hadde stått for utarbeidelsen av et omfattende underlagsmateriale som innbefattet diverse flyfoto og geografiske utredninger samt et kart som viste Autobahnens trasé i området. I tillegg til dette hadde marinen laget oversikter over arealbehovet som knyttet seg til de militære installasjonene, tørrdokken og to skipsverft.¹⁹

At marinen drev frem med sine delprosjekter representerte, ifølge Andersen, en utfordring for Speer. Han valgte derfor å vinne tid med å bevisst trenere henvendelser fra marinearkitektene. Dette var et tydelig signal om at det var marinen som måtte tilpasse seg ham, ikke omvendt.²⁰

¹⁸ Andersen (2021). s. 119.

¹⁹ Andersen (2021). s. 122.

²⁰ Andersen (2021). s. 122.

Modellen av trondheimsfjorden Speer brukte som mal for planleggingen av byen ble konstruert av Norsk Modellerings Kompani og var laget i målestokken 1:25 000. For den videre planleggingen så Speer det som mer hensiktsmessig å bruke en modell av området der Hitler hadde bestemt at byen skulle ligge, nemlig Øysand. Derfor bestilte han en modell av Øysand og området rundt som skulle bygges i målestokken 1:5000. Dette oppdraget ble gitt til en av de unge billedhuggerne som var tilknyttet Speers stab. Parallelt med dette arbeidet var det gjennom hele sommeren blitt foretatt undersøkelser av de geologiske forholdene i området der den nye byen skulle ligge. Marinen sto sentralt i dette arbeidet, i tillegg til ekspertene i Organisation Todt (OT). I forbindelse med arbeidet med av andre prosjekter har OT skaffet seg omfattende kunnskap om grunnforholdene i Trondheimsområdet. Et funn representerte en stor utfordring i dette arbeidet; kvikkleire. I midten av september 1941 reiste Fritz Todt selv til Trondheim for å gjøre seg opp en mening.²¹

Todt hadde vært en del av Trondheimsplanleggingen siden starten og det var han og Terboven som sto bak bestillingen av de første topografiske modellene. I tillegg hadde Todt gitt råd om plasseringen av marinens installasjoner, samtidig som hans egen organisasjon hadde påtatt seg hovedansvaret for konstruksjonen av ubåtbunkeren Dora. Befaringen på Øysand bidro ikke til å overbevise Todt om at stedet Føreren hadde funnet til sin germanske metropol var særlig velegnet. Etter å ha rådført seg med representanter fra marinen og OTs egne geologiske eksperter begynner Todt å tvile på hele prosjektet. Etter at han returnerte til Tyskland, hadde han en samtale med Speer der han redegjorde for sine betenkeligheter. Denne samtalen resulterte i at Speer den 22. september 1941 bestemte seg for å stanse det videre planleggingsarbeidet med umiddelbar virkning

Brox, Hansen, Sivertsen.

I forordet til boken stiller Brox, Hansen og Sivertsen et interessant spørsmål; «hva ville Adolf Hitler med Trondheim?». Her skriver de blant annet at en ny by, *Neu Drontheim*, skulle bygges etter krigen ved utløpet av elven Gaula. Denne byen skulle være tysk og betjene den tyske krigsmarine som hovedbase i den nordlige delen av det tyske riket. De skriver også at: «(...) kjernen i naziregimets planer for Trondheim var krigsmarinens behov for beskyttelse, dokker og oppankringsplaner og muligheten for rask seilas ut til storhavet for å angripe fienden og konvoier.»²²

²¹ Andersen (2021). s.122.

²² Brox, K. Hansen, H. & Sivertsen, K. (2015). *Bunkeren, Trondheim under hakekorset*. Communicatio Forlag. S. 7

De skriver videre at tyskerne krevde å få flyplassen på Værnes satt hurtig i stand etter at invasjonen av Norge var over. På flyplassene Værnes, Lade og Øysand ble det benyttet tre. De store mengder tremateriale ble hentet fra trelastforretninger og sagbruk i Trondheim, samt Gauldalen, Stjørdal og Selbu.²³

Marinebaseni Trondheim ble av tyskerne ansett som ubetydelig. Det eksisterte et par skipsverft, men tyskerne innså raskt at disse måtte renoveres for å kunne være i stand til å dekke det behovet den tyske krigsmarine hadde, i tillegg til behovene for transport av varer og utstyr.²⁴ Trondheim skulle være i stand til å ta imot og ivareta blant annet to slagskip, et panserskip, en tung krysser, seks jagere og fem ubåter, senest høsten 1940.²⁵

De kommer også med en forklaring på hvorfor Trondheim som sted for den nye og moderne marinebasen etter hvert ble erstattet med det de kaller «Gulosens bredder». De skriver nemlig at: «Krigsmarinens ledelse innså at det ville ta tid å sette planene om Tysklands største flåtebase i eller ved Trondheim ut i livet, på grunn av Hitlers ønske om å legge basen til Gulosen og omgi den med en helt ny tysk by»²⁶

Kirkhusmo.

Kirkhusmo skriver om tyskernes planer for Trondheim i et lengre perspektiv. Han nevner at Hitler lekte med tanken om å reise en tysk by og etableringen av et større støttepunkt til marinen i Nord-Europa. Han skriver også at det etter hvert dukket opp to alternativer som ble diskutert: enten å legge den nord eller nordvest for Trondheim, eller legge den i vest, på Øysand i Melhus.²⁷

Her kommer det også frem en forklaring på hvorfor tyskerne etter hvert rettet blikket mot andre steder enn Nyhavna i Trondheim. Kirkhusmo skriver nemlig at: «Byggearbeidene ble satt i gang trass advarsler om kvikkleire og dårlige grunnforhold. Det ble derfor pålet 20-25 meter ned uten at en nådde fast grunn.»²⁸

²³ Brox, K. Hansen, H & Sivertsen, K. (2015): s 146-147.

²⁴ Brox, K. Hansen, H & Sivertsen, K. (2015): 171.

²⁵ Brox, K. Hansen, H & Sivertsen, K. (2015): 171.

²⁶ Brox, K. Hansen, H & Sivertsen, K. (2015): 204.

²⁷ Kirkhusmo, A. (1997). *Trondheims historie 997-1997. Vekst gjennom krise og krig 1920-1964.*

Universitetsforlaget. S. 253.

²⁸ Kirkhusmo (1997): s. 255.

Brovold.

I samarbeid med Øysand Fritid A/S utga Gabriel Brovold i 1996 boken *Neu Drontheim i Hitlers regi – og Øysand under krigen*. Boka er en god og grundig gjennomgang av Øysand under krigen, og planene tyskerne hadde for området etter at okkupasjonen var en suksess.

På illustrasjon 1.1 som er hentet fra Google Maps kan man se at Øysand ligger i direkte nærhet av Trondheim. Man kan også spekulere i om veiene man ser på bildet ble utbedret av tyskerne under krigen for å gjøre det lettere å komme seg til området for større kjøretøy. Bildet er med for å gjøre det klarere hva jeg mener når jeg skriver «Trondheimsområdet» og for at leseren skal få et klarere bilde på hvor i forhold til Trondheim Øysand faktisk ligger.

Illustrasjon 1.1



Brovold skriver at selv om den militære aktiviteten på Øysand opphørte etter 1905 var området fortsatt interessant, ikke minst på grunn av beliggenheten. Øysand ligger rundt to mil fra det som i dag er Norges tredje største by og det har vært hevdet at

kommunikasjonsforholdene er bedre enn i Trondheim fordi man unngår høydedraget over Heimdal. Beliggenheten i vestre del av Trondheimsfjorden, nær Orkdalsfjorden gjør Øysand enda mer interessant, spesielt i militær og maritim henseende. Brovold spekulerer videre i at tyskerne var opptatt av en militær læresetning når det kom til situasjonen rundt hva de skulle gjøre med Øysand etter invasjonen 9. april 1940: «den som behersker Trondheimsfjorden, behersker Trøndelag».²⁹

Det er viktig å etablere *hvorfor* tyskerne fattet interesse for Øysand og hva det var som gjorde at de tidlig kom i gang med de forskjellige undersøkelsene de gjorde og hva de egentlig prøvde å finne. Brovold viser til at krigens utvikling og krigssituasjonens utvikling i høy grad aktualiserte Norge og den norske kysten i det strategiske og taktiske bildet. Han omtaler krigssituasjonen og krigens utvikling som «(...) bakgrunnen for tyskernes sterke interesse for Trøndelag og fortrinnsvis Trondheim og Øysand i denne tiden».³⁰ Noe som er viktig å merke seg er at Organisation Todt overtar hovedansvaret for byggeaktivitet i Norge først i 1942, i Trondheim overtar de ansvaret i 1941. Frem til da hadde Reichskommissariat ansvaret for anleggsarbeid i Norge gjennom Hauptabteilung Technik und Verkehr.³¹ Stratigakos, Andersen, Holmen, Kirkhusmo og Brox, Hansen og Sivertsen tar for seg Øysand fra et militærstrategisk perspektiv, mens Brovold, Fjørtoft og Wilberg går nærmere inn på Øysand fra et lokalhistorisk perspektiv. Dette er et viktig skille og grunnen til at jeg har tatt valget å ta for meg Andersen, Stratigakos og Holmen først i dette kapitlet, før jeg går nærmere inn på Øysand ved hjelp av Brovold, Fjørtoft og Wilberg. Mye av litteraturen som er utgitt har hatt søkelys på Øysands militærstrategiske potensial. I denne oppgaven skal jeg ved hjelp av tegninger, kart og utvalgt korrespondanse belyse Øysands potensial i en undervisningssituasjon, samt se nærmere på Øysand i et lokalhistorisk perspektiv.

Brovold peker på krigens utvikling og krigssituasjonen som viktige grunner til at Øysand ble mer og mer interessant for tyskerne. Brovold nevner den pågående vinterkrigen mellom Sovjet og Finland og de fransk-engelske planene om intervensjon på Finlands side. I tillegg tviler tyskerne på den norske regjeringens evne og vilje til å opprettholde norsk nøytralitet,

²⁹ Brovold, G. (1996). *Neu-Dronheim i Hitlers regi og Øysand under krigen*. Snøfugl Forlag. S.14.

³⁰ Brovold, 1996: 22.

³¹ Arkivverket. Tyske anlegg og tyskararbeid.

skriver Brovold. Noen dager etter Altmarkaffæren 16. februar 1940 kommer Hitlers endelige avgjørelse om å angripe Norge.³²

Tyskerne fatter tidlig interesse for Trondheimsområdet og Øysand som militærstrategiske interessante posisjoner. Det tyske luftvåpenet (Luftwaffe) ytrer allerede i april 1940 et ønske om anleggelsen av en reserveflyplass på Øysand, og undersøkelser gjort av militærgeologen prof. dr. Richter ble foretatt. Brovold skriver at den første dagsrapporten om muligheten for anleggelse av en startbane på Øysand kom så tidlig som 8. og 9. mai 1940 der Richter legger frem tre forslag til lengde på startbane, samtidig som han kommer med sin anbefaling.³³

Wilberg.

Janne Wilbergs artikkel ble publisert i Fortidsvern 4 som ble utgitt i 1996. I denne artikkelen nevner Wilberg blant annet at det ble satt opp åtte mindre leire på Øysand som til sammen utgjorde den større Øysand leir. I likhet med Brovold skriver Wilberg at de store prosjektene på Øysand ble innstilt på grunn av den generelle krigssituasjonen, men hun nevner også de vanskelige grunnforholdene, som Andersen også skriver om i sin bok. Ifølge Wilberg var leirene på Øysand, åtte i alt, i bruk frem til krigens slutt. Etter krigens slutt ble leir 8, som var hovedleiren overtatt av det norske Forsvaret i 1945.³⁴

Fjørtoft.

Birgitte Margrete Fjørtoft tar i sin masteroppgave for seg Øysand i et arkeologisk lys. Hun tar konkret for seg leir tre, fire, fem og seks. I arbeidet med de ulike leirene ser hun på lokalisering, leirform, historikk nasjonalitet og tall på krigsfanger. Hun referer i innledningen om Øysand til Gabriel Brovold, som skriver at krigsfangene ble fordelt på ulike leire da de ankom Øysand. Hun tar også opp en utfordring i forbindelse med å lokalisere de ulike arbeidsavdelingene fordi krigsfangene er oppført under «Øysand» uten nærmere beskrivelse.³⁵

Selv om hovedfokuset i oppgaven min skal være på Øysand, er det allikevel viktig at Trondheim også nevnes i introduksjonskapittelet fordi Øysand og Trondheim på en del måter

³² Brovold, G. (1996). *Neu-Drontheim i Hitlers regi – og Øysand under krigen*. Snøfugl Forlag. S. 17-18.

³³ Brovold, G. (1996): s. 23.

³⁴ Wilberg, J. (1996). *Øysand leir, et vel bevart anlegg fra andre verdenskrig* i Fortidsvern 4. Byggingshistorie i Forsvaret. S. 22.

³⁵ Fjørtoft, B, M. (2012). *Nazismens kulturarv: eit samtidsarkeologisk studium av utvalte krigsfangeleirar i Trondheim og Øysand*. [Masteroppgave]. Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet.

hørte sammen direkte. Blant annet ble det diskutert om man skulle ta utgangspunkt i den allerede eksisterende havna i Trondheim, eller om man skulle bygge et helt nytt og moderne krigsmarineverft i det som i dag er kjent som Buvikbukta ved Øysand. Derfor blir både Trondheim og Øysand nevnt i dette kapittelet, mens jeg i kapittel to skal presentere de ulike prosjektene på Øysand.

1.2. Forskningsformål, datagrunnlag og metode.

Datagrunnlaget i denne oppgaven er primært hentet fra Organisation Todt-arkivet og Reichskommissariatets arkiv fra riksarkivet i Oslo. Disse primærkildene er; kart, tegninger og utvalgt korrespondanse som handler om grunnundersøkelsene på Øysand, byggevirkosmhet på Øysand og i Brålia, byplanene og flystripen. I tillegg til dette har jeg også hentet ut data fra Rustkammeret i Trondheim.

I tillegg til disse primærkildene har jeg også benyttet meg av tidligere forskning som har resultert i bøker og artikler som har vært sekundærkildene mine, fordi det er viktig å vise til hva tidligere forskning på området sier og fordi dette kan danne et grunnlag for en diskusjonsdel der jeg ser på hva jeg har funnet, og hvordan det eventuelt kan motstride eller samsvare med det tidligere forskning viser.

Metoden jeg har brukt i denne oppgaven er dokumentanalyse, det vil si at jeg har analysert de primærkildene jeg har fått hentet ut for å kunne være i stand til å skrive en historie om Øysand og Øysand leir og virksomheten på Øysand under andre verdenskrig.

I denne oppgaven presenteres flere ulike planer, som alle har tilknytning til samme sted. Da jeg begynte prosessen med å skrive denne oppgaven var en stor del av grunnen til at jeg valgte nettopp Øysand et ønske om å bli bedre kjent med lokalhistorie og å utfordre meg selv på hvordan jeg kan undervise om lokalhistorie i skolen. Forskningsformålet med denne oppgaven er å gå dypere inn i relevante primærkilder tilknyttet Øysand. På grunn av dette og fordi jeg arbeider med flere ulike planer er det enklere å skrive om hva formålet med denne oppgaven er, kontra å forsøke å svare på en problemstilling. Derfor er formålet med denne oppgaven å presentere de ulike planene på Øysand under andre verdenskrig, og å bruke Øysand som et eksempel på lokalhistorie og hvordan jeg mener at man kan undervise om dette. Det er viktig å poengtere at denne oppgaven på ingen måte er en fasit på hvordan man

kan eller skal undervise om lokalhistorie i historieundervisningen, men dette er mitt bidrag til hvordan dette *kan* gjøres.

Viktig er det også å knytte denne oppgaven mot fagdidaktisk litteratur og fagfornyelsen. Ved å formulere et svar på hva formålet med denne oppgaven er står jeg friere til å trekke inn flere relevante eksempler og det blir dermed enklere å presentere hva jeg mener jeg kan bidra med i forskningen.

Hvorfor er dette kapittelet relevant for oppgaven? Dette kapittelet er relevant for oppgaven fordi den går nærmere inn på de ulike prosjektene som var planlagt på Øysand. Det er viktig å poengtere at det i dag ikke er mange fysiske spor av disse prosjektene, derfor viser mange av primærkildene enten korrespondanse som går på planlegging eller tegninger av nevnte prosjekter. Det er allikevel viktig å ha med disse tegningene fordi de forteller en historie om omfanget av disse prosjektene. Man kan også med sikkerhet slå fast at det var mye aktivitet på Øysand under krigen, selv om denne aktiviteten ikke resulterte i fysiske levninger etter bygninger så er det likevel spennende å se på dokumentene som fortsatt eksisterer.

Gabriel Brovold publiserte i 1996 sin bok; *Neu-Drontheim i Hitlers regi og Øysand under krigen*. Denne boken er det tidligste eksempelet på forskning på Øysand under krigen jeg har klart å finne. I denne hovedkonklusjonen vil jeg derfor bruke denne boken som utgangspunkt, sammenligne de funnene med senere utgivelser, samt å se om mine funn enten samsvarer med eller viser noe annet enn det Brovold presenterer.

Brovold skriver noe interessant når det kommer til Neu Drontheim-prosjektet. Han nevner blant annet at planene om en tysk storby begynner å ta form allerede på høsten 1940, først som et prosjekt for en større havn for krigsmarinen, dernest med videregående byplaner som omfattet alt mulig ifra bebyggelse og størrelsesnivå til kommunikasjoner og administrative forhold.³⁶ Et skriv datert 9. juli 1940 viser at Terboven bestiller et relieff av Trondheimsfjorden. Det er vanskelig å si at dette er et sikkert tegn på at planene om Neu Drontheim kan spores tilbake til sommeren 1940, men det kan allikevel argumenteres for at dette skrevet viser at planene for å finne et egnet sted for byen allerede var i gang sommeren 1940, og ikke høsten 1940, slik Brovold hevder.

Ketil Gjøvlme Andersen skriver i sin bok at Albert Speer fikk bekreftelsen om at han hadde fått ansvaret for Neu Drontheim-prosjektet den 23. januar 1941.³⁷ Brovold hevder derimot at

³⁶ Brovold, G. (1996). *Neu-Drontheim i Hitlers regi og Øysand under krigen*. Snøfugl Forlag, Melhus. S. 40.

³⁷ Andersen, K, G. (2021) *Hitlers byggherrer, Fritz Todt og Albert Speer i Norge*. Fagbokforlaget. S. 113.

Hitler ikke hadde tatt en endelig avgjørelse i april 1941.³⁸ Om man ser nærmere på det Brovold og Andersen skriver om byprosjektet er det påfallende at det virker som de beveger seg i forskjellige retninger. Hvis man leser det Brovold skriver kan man få et inntrykk av at blant annet Josef Terboven og Albert Speer var utelukkende positive til prosjektet og at resultatet av de mange grunnboringene lå som grunnlag for denne positive holdningen. Brovold skriver blant annet at: «Endelig kunne Speer 7. august 1941 meddele Terboven at der Führers avgjørelse var falt: både Hitler og han mente at Øysand egnet seg fortreffelig som base og marinehavn.»³⁹ En tilbakevendende utfordring når man jobber med boken til Gabriel Brovold er, som tidligere nevnt, at han sjelden refererer til kildene sine. Brovold nevner ikke, som Andersen gjør, at Fritz Todt var på Øysand i september 1941 for å inspisere grunnforholdene for den planlagte byen. Denne befaringen bidro ikke til å overbevise Todt om at Øysand var et egnet sted. Andersen skriver videre at dersom man ønsker å sette et slutt punkt for byprosjektet, er 22. september 1941 en sterk kandidat.⁴⁰

Litt over en måned etter at Speer meddelte Terboven at Hitler hadde tatt en avgjørelse om byprosjektet, underretter Todt Speer om at byprosjektet måtte legges bort. Andersen skriver videre at Hitler i mai 1942 gir tørrdøken den høyeste prioritet.⁴¹

Det er viktig å poengtere at Brovold ga ut sin bok i 1996, og Andersen ga ut sin bok i 2021. Jeg tar derfor høyde for at det for eksempel har kommet frem flere primærkilder da Andersen arbeidet med sin bok og at det er enklere å få tilgang til disse blant annet gjennom Riksarkivet i Oslo.

Brovold vier heller ikke mye plass til de utallige grunnboringene som ble foretatt på Øysand under krigen. Han trekker istedenfor inn blant annet krigssituasjonen og dens utvikling som en av årsakene som hadde sterkest påvirkning for situasjonen på Øysand. Andersen, på sin side, velger å trekke frem grunnboringene og Fritz Todts analyse av disse som en av de viktigste årsakene til at byplanene ble lagt på is i 1941 og man kan se på dette som et endelig skillepunkt mellom det Andersen omtaler som sivile og militære planer på Øysand. Man kan derfor konkludere med at september 1941 kan sees på som et endelig punktum for de sivile planene på Øysand og at Øysand derfor fra 1941 frem til krigens slutt i større eller mindre grad utelukkende hadde en militær betydning som fangeleir og planlegging av blant annet

³⁸ Brovold, G. (1996). *Neu-Drontheim i Hitlers regi og Øysand under krigen*. Snøfugl Forlag, Melhus. S. 40

³⁹ Brovold (1996): 45.

⁴⁰ Andersen, K, G. (2021) *Hitlers byggherrer, Fritz Todt og Albert Speer i Norge*. Fagbokforlaget. S. 122-125.

⁴¹ Andersen (2021): s. 125.

tørrdokk for den tyske krigsmarinen. På den ene siden kan man skjønne hvorfor Brovold trekker inn krigssituasjonen som en viktig faktor for utviklingen på Øysand når det kommer til de ulike prosjektene, men jeg savner at han gjør rede for et klart skille mellom det Andersen beskriver som sivile planer og militære planer. Andersen bruker datoen 22. september 1941 som et endelig skille mellom de sivile og militære planene. Andersen beskriver planene om Neu Drontheim som sivile planer som ble ledet av Fritz Todt, i samarbeid med Albert Speer. Andersen poengterer også at Fritz Todt personlig var på Øysand høsten 1941 for å personlig se på resultatene av grunnundersøkelsene på Øysand, mens Speer sender assistenten sin for å gjøre en vurdering av Øysand.

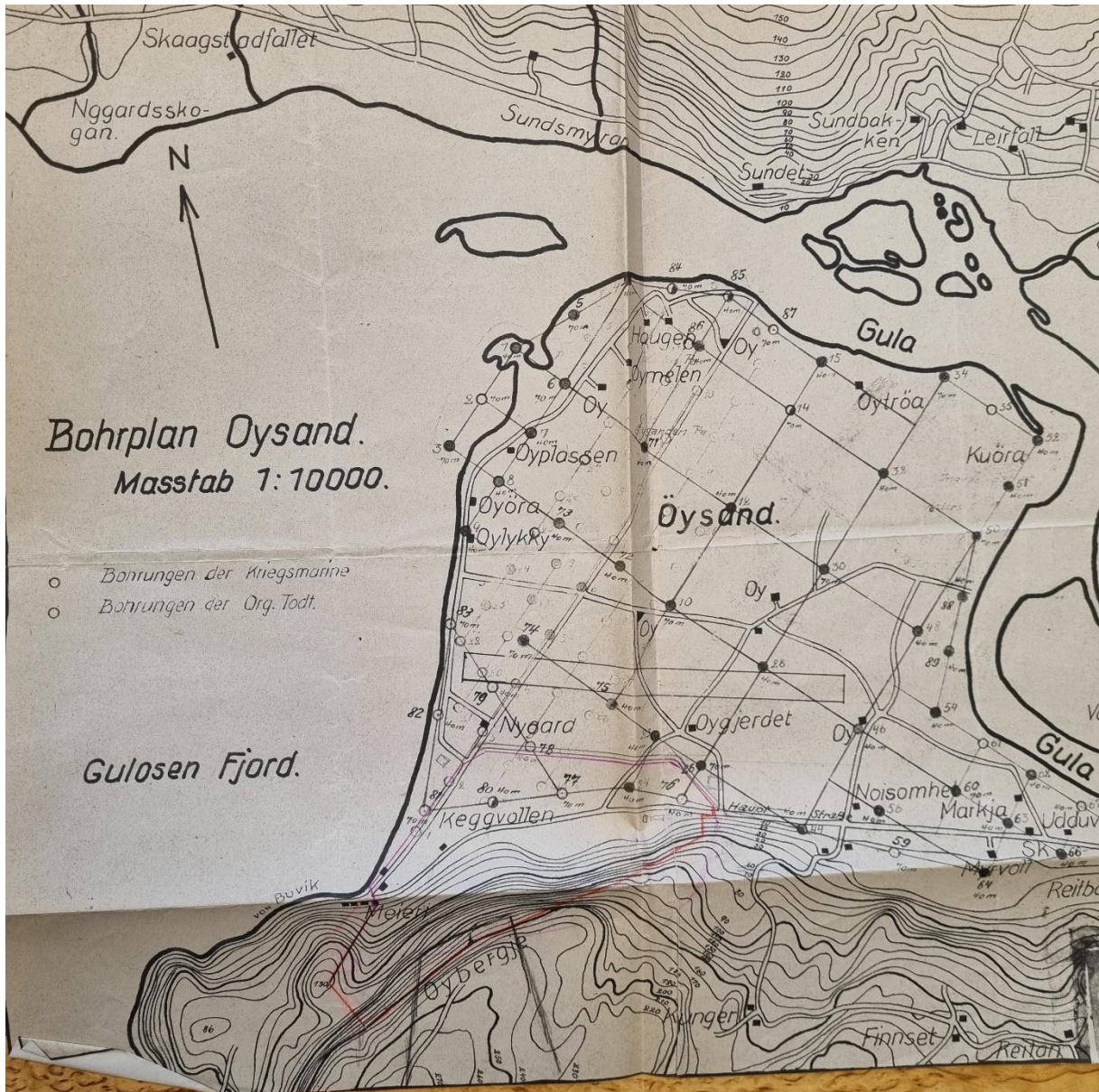
Noe annet som er viktig å nevne når en sammenligner to verk på denne måten er at man må se på hva det er forfatterne vil frem til? Hva er formålet med bøkene? Her er det veldig viktig å få frem at dette er min mening etter å ha jobbet med disse to bøkene, og de slutningene jeg har kommet frem til etter å ha besøkt riksarkivet i Oslo ved to anledninger. Brovold la i 1996 et godt grunnlag for videre forskning på Øysand og de forskjellige planene tyskerne hadde for området. I tillegg presenterer han noen av de forskjellige individene som allerede bodde der og hvordan situasjonen påvirket de og hvordan de reagerte i møte med tyskerne og det som etter hvert ble en fangeleir for blant annet sovjetiske krigsfanger. Brovold nevner også Øysands historie før krigen, før han tar for seg det jeg vil se på som ulike faktorer som påvirket stedets rolle under krigen og også de ulike planene, som blant annet byplanene. Det kan virke som det han hadde den største påvirkningen var krigssituasjonen og dens utvikling.

Kap. 2. Oversikt over prosjektene på Øysand.

I denne delen av oppgaven skal jeg gå nærmere inn på de ulike prosjektene tyskerne hadde på Øysand under krigen, ved hjelp av kart, tegninger og utvalgt korrespondanse, i tillegg til relevant sekundærlitteratur.

2.1. Grunnundersøkelser.

Illustrasjon 2.1.



Bildet over viser boreplan for Øysand, med boringer gjennomført av både den tyske krigsmarinen og Organisation Todt (OT).⁴² Viktig å legge merke til er at disse boringene nok ble gjennomført etter at startbanen var operasjonell, altså etter august 1940. Man ser også

⁴² Rustkammeret, boks 68, dokument 320-321, Øysand leir, tegninger og kart. Øysand leir, tegninger ang. varme og sanitæranlegg.

Øyberget, der tørrdokken etter planen skulle ligge, ifølge Janne Wilbergs artikkel i Fortidsvern 4 som ble gitt ut i 1996.⁴³ Her ser man også et eksempel på hvor grundig tyskerne utførte arbeidet sitt, en ser at boringer enten var planlagt eller utført over hele Øysand, noe som er naturlig når slike prosjekter, som Neu Drontheim skal planlegges eller gjennomføres, men det viser også noe annet interessant, at både OT og den tyske krigsmarinen gjennomførte sine egne boringer, at det tilsynelatende ikke ble gjennomført felles boringer, i regi av en sammensatt ledelse av både OT og krigsmarinen. Det er uheldig at det er vanskelig å skille mellom hvilke boringer som ble gjennomført av OT og hvilke boringer som ble gjennomført av krigsmarinen, men det vitner uansett om at dette var et samarbeid. Hva var grunnen til dette samarbeidet? Kan man konkludere med at det var en forutsetning for byplanene at tørrdokken ble bygget? Var det mulig at for eksempel byplanene hadde blitt gjennomført selv om man bestemte seg for å renovere havna i Trondheim eller hadde begge planene blitt skrotet?

Om man kun ser på kartet over boreplanene kan man klart og tydelig se at Øysand er et område med en begrenset flate. Albert Speer, som hadde ansvaret for konstruksjonen av storbyen, sendte i juli 1941 assistenten Hans Stephan for å ta området i nærere øyensyn etter at Hitler hadde satt foten ned for at Speer selv kunne dra til Øysand. Stephan observerte at området var preget av mye fjell, noe som gjorde at kun deler av området var egnet til bebyggelse. Stephan skriver i sin rapport at han er bekymret for om området på Øysand var stort nok til en storby med 300 000 innbyggere, men han skrev også samtidig at det var områder rundt Øysand som kunne rekvireres til bebyggelse om det ble nødvendig.⁴⁴ Stratigakos skriver ikke konkret hvor stort område Stephan mente at Speer kom til å trenge for storbyen ved Gulosenfjorden, men det at han skriver i rapporten at områder rundt Øysand kunne rekvireres om nødvendig tyder på at han mente at Øysand, som målte rundt 3000 kvadratkilometer flat landbruksjord, ikke var stort nok alene til en by som Speer ønsket at skulle huse 300 000 tyskere.

Hvis en skal ta for seg det som fysisk ble bygget på Øysand under krigen, er startbanen, som tidligere nevnt ble planlagt og bygget i mai 1940 og som var operasjonell fra august 1940, i tillegg til at Øysand Leir ble bygget og tatt i bruk tidlig i krigsårene.

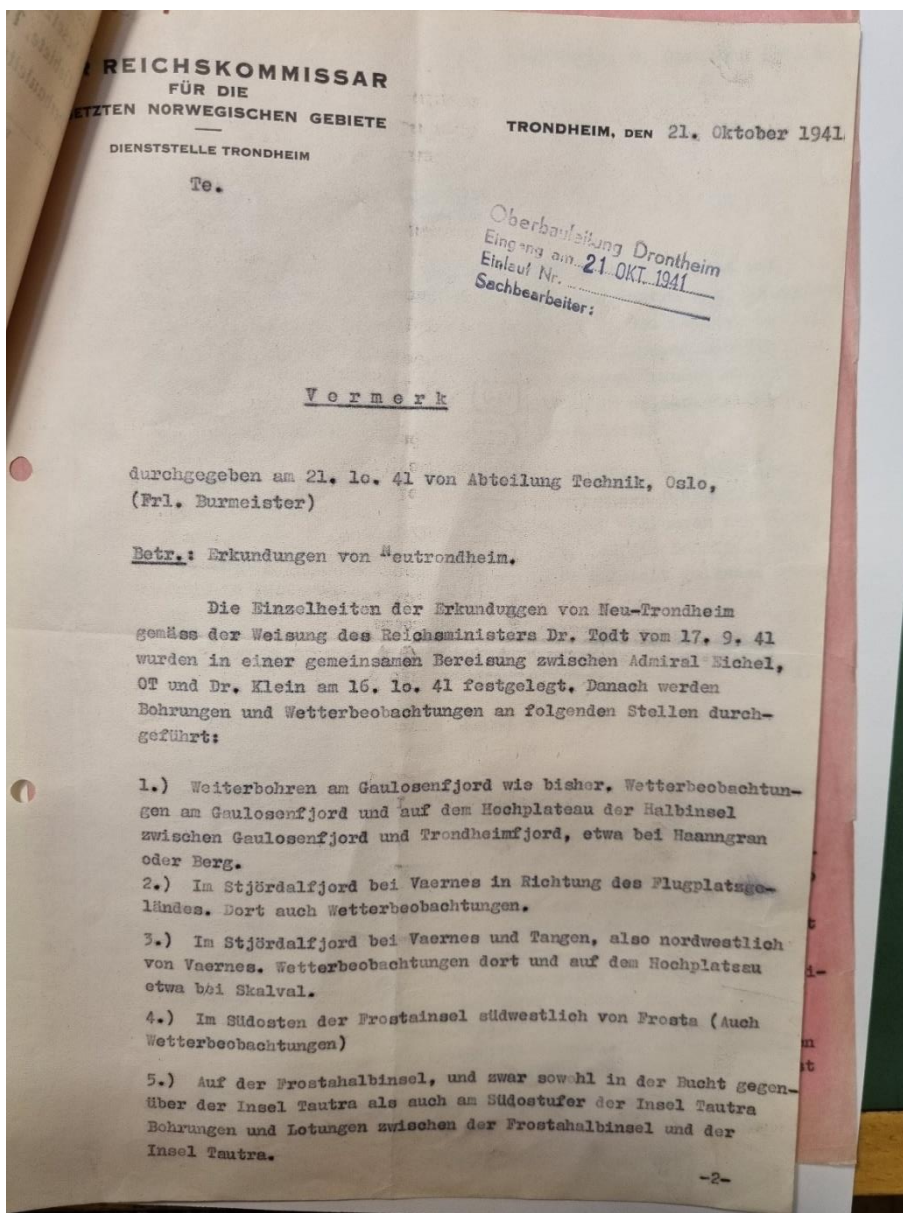
⁴³ Wilberg, J. (1996). *Øysand leir, et vel bevart anlegg fra andre verdenskrig* i Fortidsvern 4. Byggingshistorie i Forsvaret.

⁴⁴ Stratigakos, D. (2020). *Hitler's Northern Utopia. Building the new order in occupied Norway*. Princeton University Press. S. 205-206.

I korrespondanse fra Reichskommissar für die Besetzten Norwegischen Gebiete avdeling Trondheim til Reichskommissar avdeling Oslo datert den 21. oktober 1941 nevnes det blant annet at boring i Gulosenfjorden fortsetter som planlagt, men her nevnes det også at værobservasjoner skal gjennomføres på flere steder, i tillegg til Øysand, noe som kan tyde på at de ansvarlige hadde flere prosjekter i tankene samtidig. I brevet nevnes Frosta og Stjørdalsfjorden konkret.⁴⁵

Erkundungen von Neutrondheim.

Illustrasjon 2.2



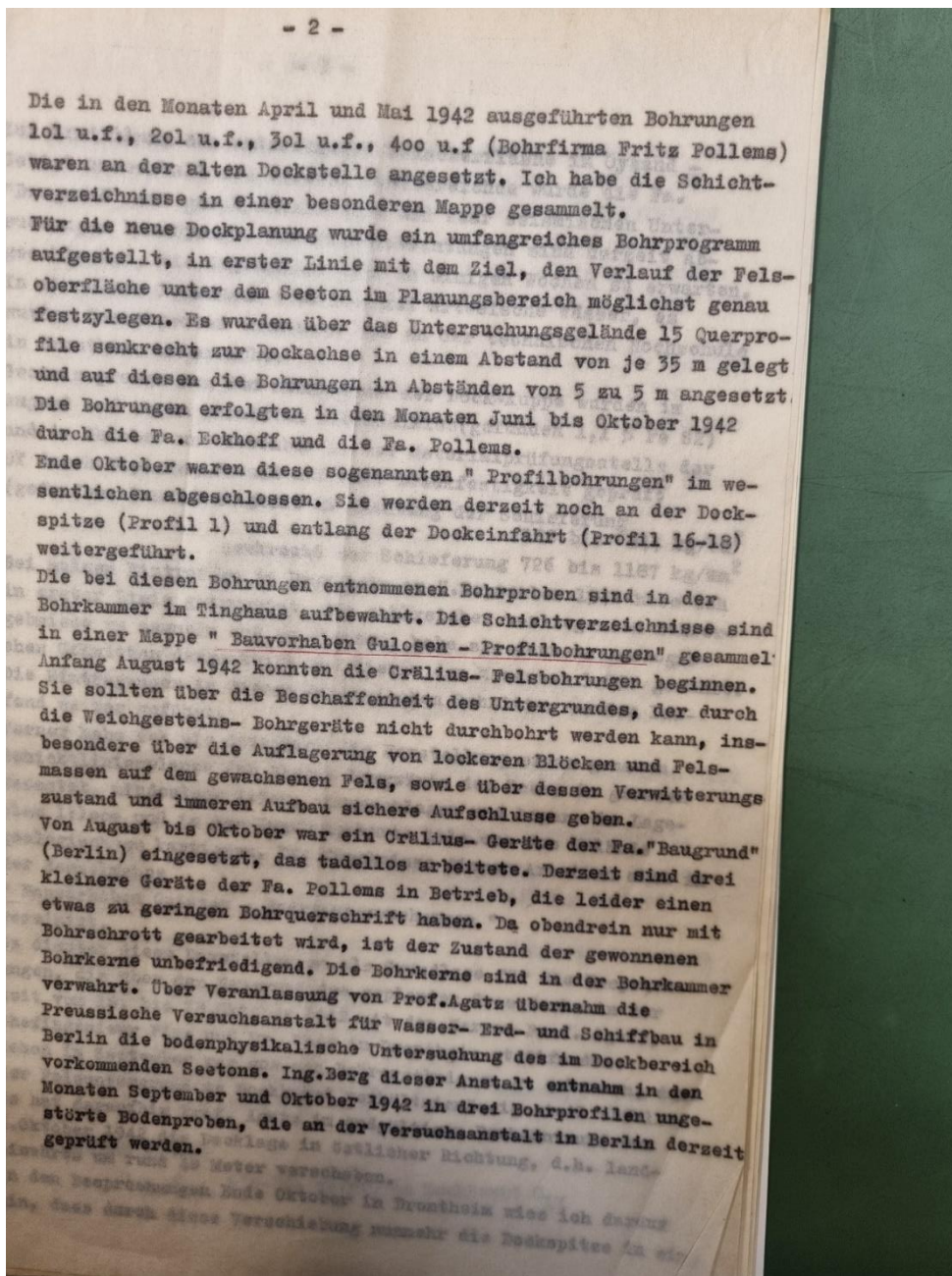
⁴⁵ RA/RAFA-2188/2/H/Hj/L0037. Vormerk forfattet av Reichskommissar für die Besetzten norwegische Gebiete. 21.10.1941.

Bildet viser planene for en ny marinehavn som konkret blir nevnt i en rapport fra Dr. Schadler i en rapport datert den 4. desember 1942. Her innleder han blant annet med å skrive at boringer på Øysandsområdet startet tidlig i 1941. I regi av marinen ble det i området rundt Gulosenfjorden gjennomført 50 boringer ned til en dybde på 25-30 meter. Disse boringene ble deretter foretatt i regi av Organisation Todt (OT) i månedene fra august til november 1941, men da ble boringene foretatt også inn på landet på Øysand, ned til en dybde på 70 meter på det dypeste.

I april 1942 besluttet geologen Dr. Fr. von Kahler, med bakgrunn i en raskt gjennomført sonderingsboring, å gi en uttalelse om at kunne bygges en «grossdock» enten i Gulosenfjorden eller i nærheten av Stjørdal i fjellet. Dr. Schadler skriver videre at han ikke kjenner til ordlyden i denne uttalelsen, han skriver allikevel videre at så vidt han bekjent foretrekker Kahler stedet Sutterøy ved Stjørdal, men at han samtidig også anbefaler videre fjellboringer i Øysandsområdet. I mai 1942 tas det en avgjørelse om at nevnte «grossdock» skal bygges i Gulosenfjorden. Samtidig blir dimensjonen på denne «grossdocken» diskutert. Schadler nevner større enn det som tidligere var planlagt. Etter at denne avgjørelsen var tatt ble et større boreprogram satt opp; «(...) in erster Linie mit dem Ziel, den verlauf der Felsoberfläche unter dem Seeton im Planungsbereich möglichst genau festzulegen».⁴⁶

⁴⁶ RA/RAFA-2188/2/H/Hj/L0037. Rapport skrevet av Dr. J. Schadler. 1.12.1942.

Illustrasjon 2.3.



Dr. Schadler skriver videre at disse boringene ble gjennomført mellom juni og oktober 1942 av firmaene Eckhoff og Pollems.⁴⁷ Hvorfor fikk tyske firmaer oppdraget med å gjennomføre disse boringene i 1942?

Den 30. mars 1943 er det et referat fra en samtale mellom leder for OT i Trondheim Baurat Altinger, byggeråd Altinger og Dr. Schadler i forbindelse med at grunnundersøkelsene på Stjørdalshalsen har blitt avsluttet. I dette referatet trekkes det frem tre punkter, disse er:

⁴⁷ RA/RAFA-2188/2/H/Hj/L0037. Rapport skrevet av Dr. Schadler. 30.03.1943.

«1.) Die am 2. Dezember 1942 in Auftrag gegebenen Feld- und Seeton-Bohrungen für das Bauvorhaben Gulosen sind raschest fertigzustellen. 2.) Im Øysand-gebiet sind am rechten Gaula-Ufer zur abschließenden Ergänzung der Bodenuntersuchungen, die in beiliegendem Lageplan bezeichneten 7 Bohrungen bis 50 Meter Tiefe durch Fa. Eckhoff auszuführen. 3.) Die Bodenuntersuchungen in Planungsgebiet Stjørdal werden nicht weiter fortgesetzt. Die Bohrungen sind sofort einzustellen.»⁴⁸

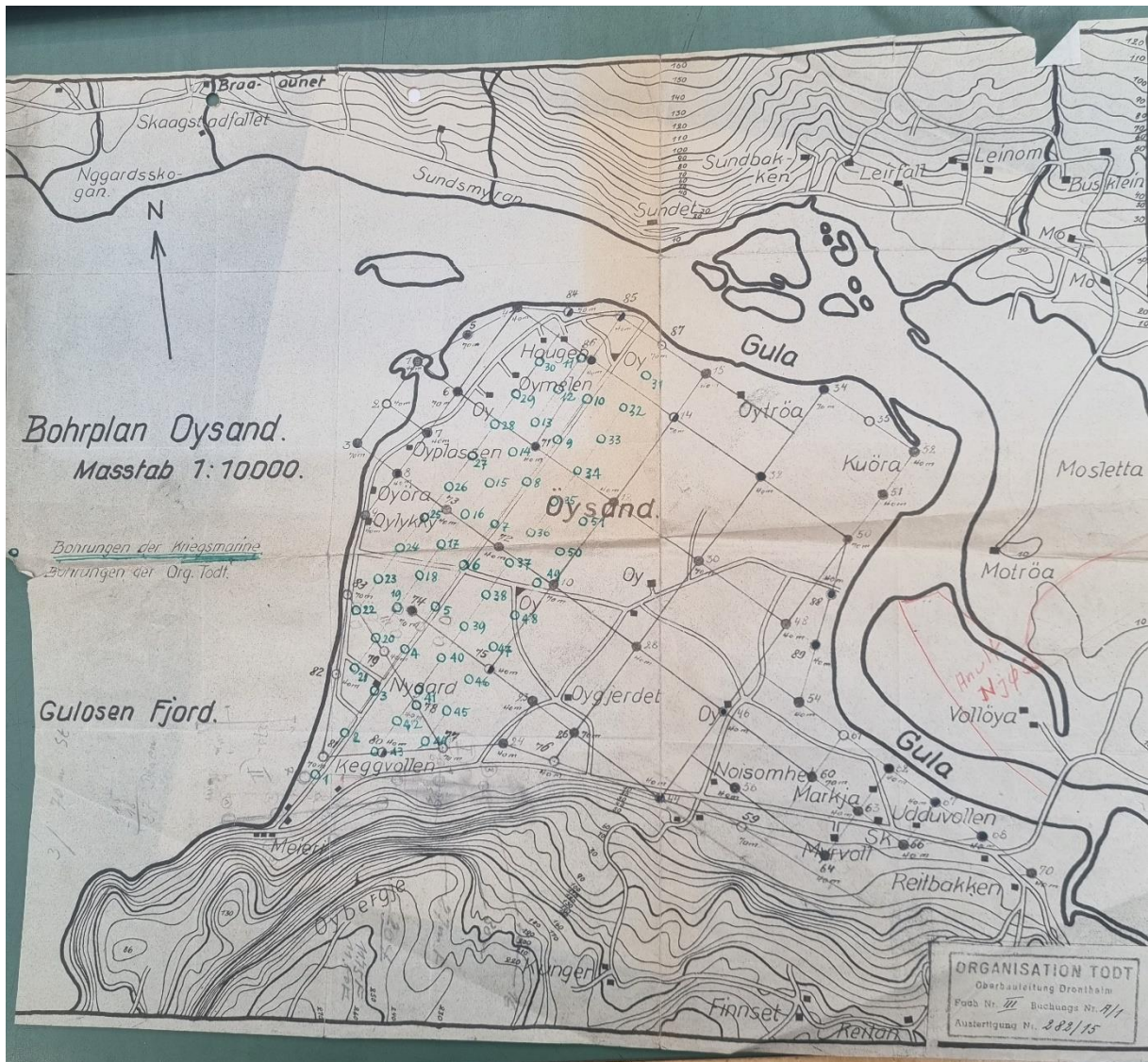
I punkt en skriver dr. Schadler at oppdraget som ble gitt den 2. desember 1942 går ut på å gjennomføre boringer i fjellet- og sjøgrunnen på Øysand skulle ferdigstilles snarest. Punkt to handler om at 7 boringer ned til en dybde på 50meter skulle gjennomføres av et firma som heter Eckhoff. Punkt tre handler om at grunnundersøkelsene i planområdet Stjørdal ikke skulle fortsettes og at boringene skulle innstilles så snart som mulig.

Når det kommer til de ulike boreprøvene og grunnprøvene som ble gjort på Øysand under andre verdenskrig, lente Organisation Todt (O.T) og Oberbauleitung Drontheim (oversatt: Overbyggeledelse Drontheim) seg i stor grad på eksperter som ble hyret inn, som Norsk Teknisk Byggekontroll, representert ved ingeniørene Kristen Friis, Hoelfeldt Lund og Ø. Buøen som i januar 1943 ble hyret inn for å foreta grunnundersøkelser ved prosjektene som ble kalt «Anlegerprojekte I og II».⁴⁹

⁴⁸ Riksarkivet i Oslo/RA/RAFA-2188/2/H/Hj/L0037. Dr. Schadler. 30.03.1943.

⁴⁹ Riksarkivet i Oslo/RA/RAFA-2188/2/H/Hj/L0036. Norsk Teknisk Byggekontroll. 11.1.1943.

Illustrasjon 2.4.



Slik så boreplanene for Luftwaffe og den tyske Krigsmarine ut. Som man kan se ble det planlagt boreundersøkelser over store deler av Øysand, i tillegg til i fjellet.⁵⁰ Dette bildet er, se illustrasjon 2.13, er med for å belyse hvilke boringer som ble foretatt av den tyske krigsmarine. Boringene som er markert med grønt på kartet er de aktuelle boringene. Dette er for å skille mellom Organisation Todt (OT) og den tyske krigsmarinens aktivitet på Øysand under krigen.

⁵⁰ RA/RAFA-2188/2/H/Hj/L0040. Bohrplan Oysand forfattet av Organisation Todt. Uten år.

Hva viser egentlig disse grunnundersøkelsene? Ketil Gjørme Andersen skriver i sin bok at: «(...) Resultatene var lite oppløftende, og det lyktes ikke å finne et sted som egnet seg både til by og marinebase. I praksis kom nå den sivile og militære delen av prosjektet til å skille lag»⁵¹

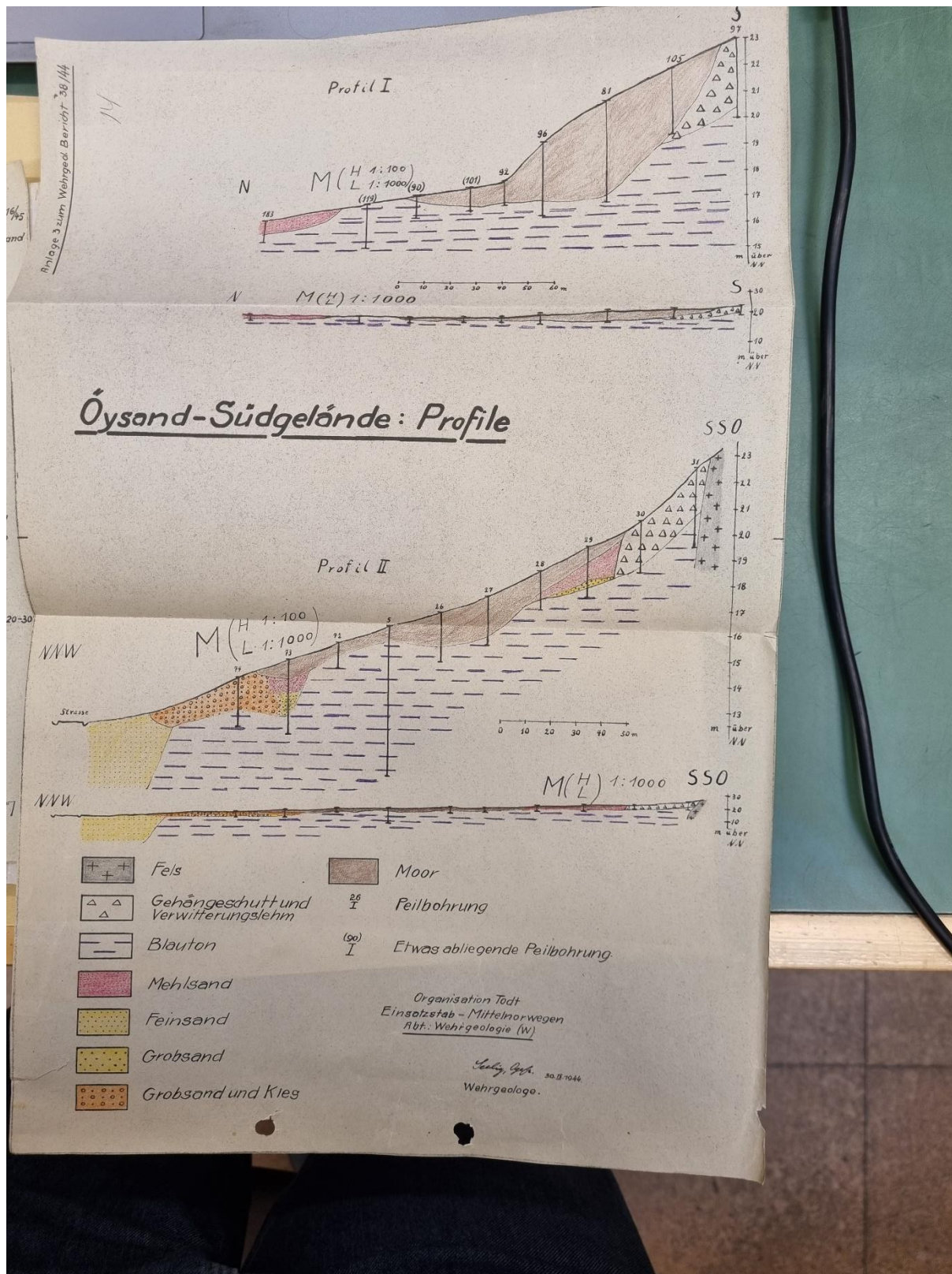
Brovold skriver i sin bok at: «Tyskerne fortsatte likevel de geologiske undersøkelsene i området Gulosen-Øysand med uforminsket energi, og det foreligger en viktig betenkning av 4. desember 1942 med den megetsigende tittelen «Bauvorhaben (byggeforsøgende) Gulosen» av dr. J. Schadler, hvori han nevner at en tidligere undersøkelse av dr. von Kahler har fremhevet fordelene ved Sutterøy ved Stjørdal, mens en annen, grundigere undersøkelse av byggeråd Altinger fremhever Gulosen. Schadler skriver at i «mai 1942 falt avgjørelsen, at stordokken skulle bygges ved Gulosenfjord.»⁵² Dette stemmer overens med det Andersen skriver om at Hitler i mai 1942 ga tørrdokken høyeste prioritet og det kan vitne om at individene som skal fatte avgjørelser kan ha blitt påvirket av for eksempel Hitlers stigende utålmodighet. Andersen nevner også noe annet som er interessant: «Etter at det viste seg umulig å få til en samlokalisering av byanlegget og marinens installasjoner, forvitret den visjonen».⁵³

Hva viser disse grunnundersøkelsene?

⁵¹ Andersen, K, G. (2021). *Hitlers byggherrer. Fritz Todt og Albert Speer i Norge*. Fagbokforlaget. s. 125-126.

⁵² Brovold, G. (1996). *Neu-Drontheim i Hitlers regi og Øysand under krigen*. Snøfugl forlag, Melhus. S. 69-70.

⁵³ Andersen, K, G. (2021). *Hitlers byggherrer. Fritz Todt og Albert Speer i Norge*. Fagbokforlaget. S.125.



Illustrasjon 2.5.

Denne boreprofilen er foretatt på den sørlige delen av Øysand. Boringen ble gjennomført i fjellet og det er et eksempel på hva tyskerne faktisk fant da de foretok boringer. Oversatt står det: fjell, rusk og forvittringsleire, blåtone, noe de omtaler som «melsand», finsand, grov sand,

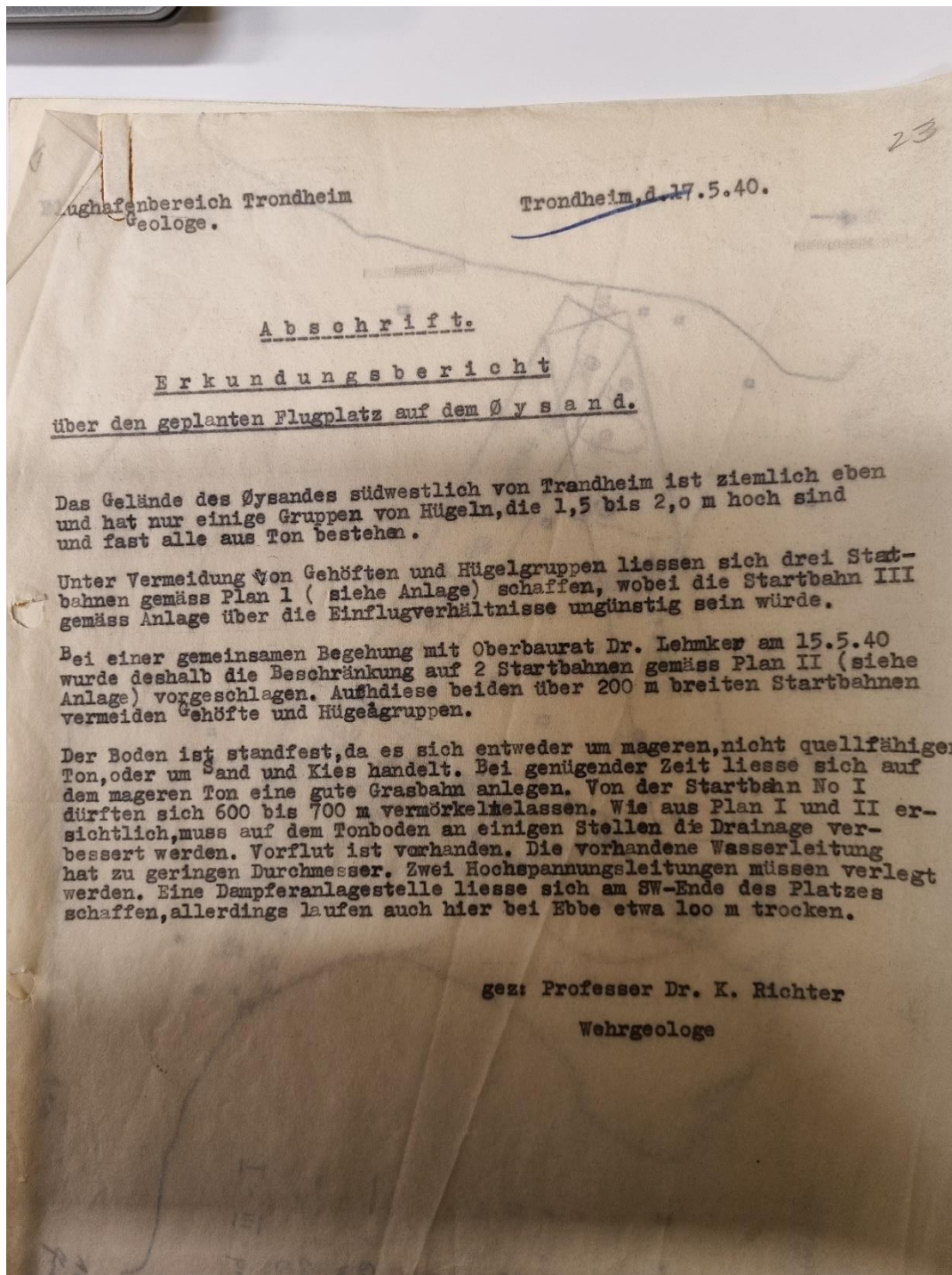
grov sand og grus og myr. Nede ved man kan anta er foten av fjellsiden kan man se at grunnen består av finsand, før den så går over til grov sand og grus i tillegg til noe de kaller blåtone, ganske kjapt støter de på myr, i tillegg til «melsand» og finsand. Mye av profilen viser at tyskerne fant ut at grunnen under Øysand i fjellsiden består av myr og forskjellige typer sand. Det er interessant å merke seg at denne boreprofilen er datert 30.05.1944, altså drøyt tre år etter at Fritz Todt hadde vært på befaring på stedet.⁵⁴

2.2. Flystripen.

Forsyningsflyplassen som skulle bygges på Øysand skulle ha status som reserveflyplass mens renoveringer på blant annet Værnes ble ferdigstilt. På flyfotoet fra 1952, se illustrasjon 1 kan man klart og tydelig se spor etter at en flystripe hadde blitt anlagt. Hva er historien til denne flystripen og hvordan reagerte de lokale bøndene på områdene som ble rekvirert av tyskerne?

⁵⁴ RA/RAFA-2188/2/H/Hj/L0036. Öysand-Südgelände: Profile. Organisation Todt 30.05.1944.

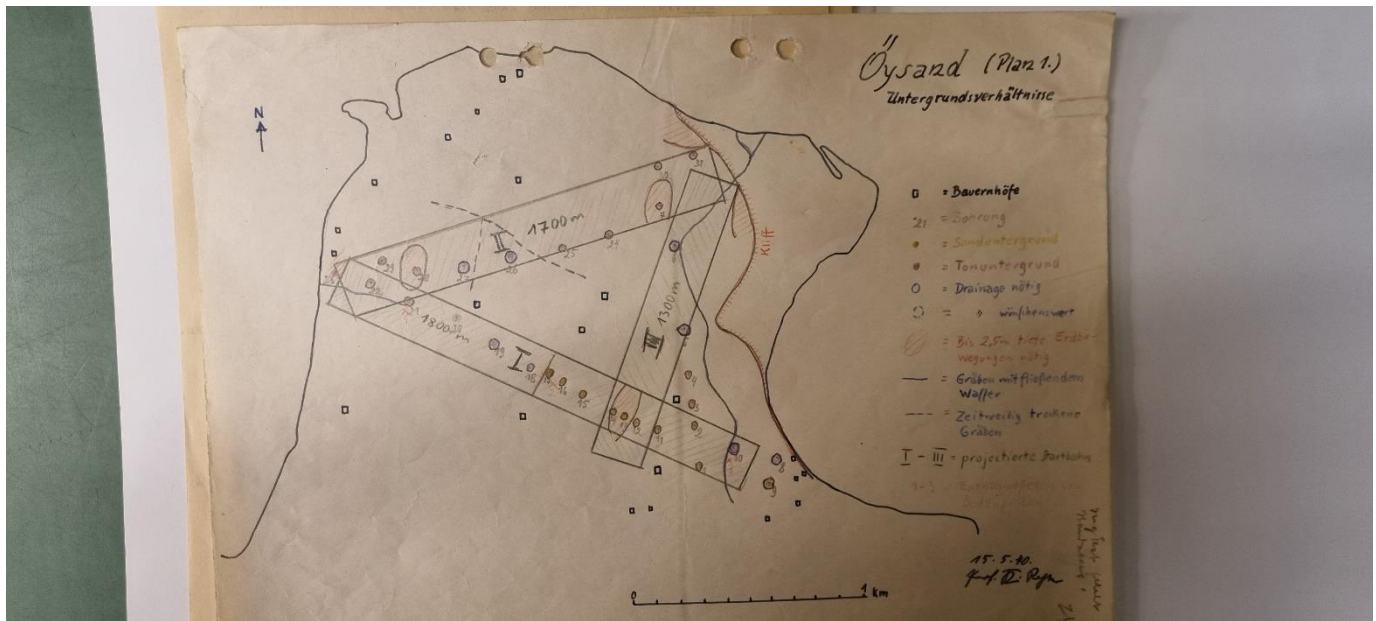
Illustrasjon 2.6.



Dagsrapport datert 17.05.1940 der militærgeolog prof. dr. Richter presenterer en kort beskrivelse av hvordan Øysand ser ut og presenterer også hva som må gjøres på områdene der den planlagte startbanen skal ligge. Richter skriver at området på Øysand er relativt flatt, bestående av leir- og jordhauger. Dr. Richter anbefaler plan I fordi, som han skriver, man da

unngår husmannsplasser, åser og koller.⁵⁵ Dette kan man også se på flyfotoet fra 1952 at der startbanen ligger på Øysand er det relativt flatt og man kan tenke seg at ved å velge dette alternativet unngikk man i større grad for eksempel graving og flytting av matjord som bøndene på Øysand mest sannsynlig ville kreve erstatning for. Dermed unngikk man også å havne i konflikt med de som allerede bodde der.

Illustrasjon 2.7.



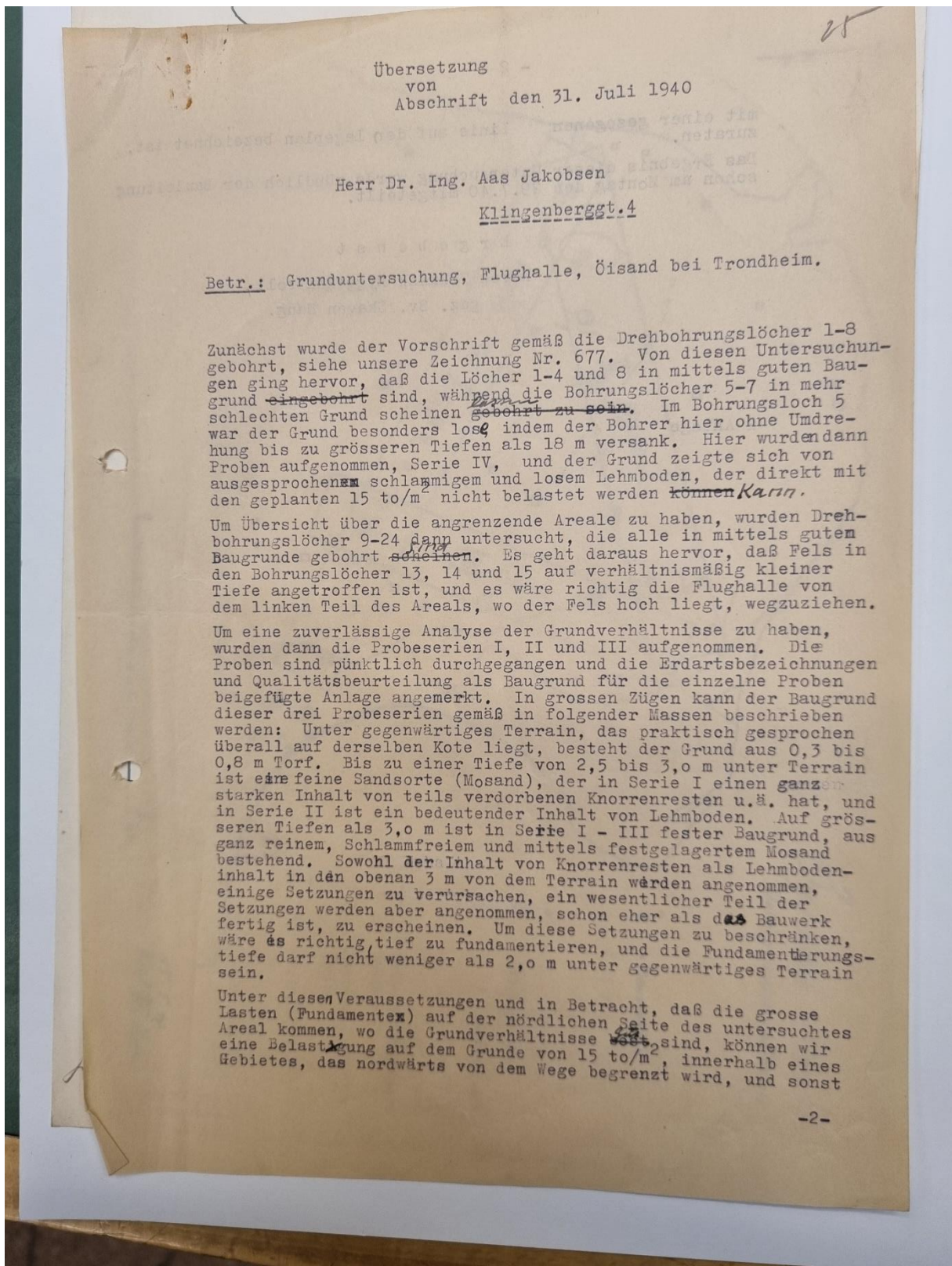
Vedlegg til dagsrapport datert 17. mai 1940. Richter anbefaler, i samarbeid med Oberbaurat Dr. Lehmké Plan II. I vedlegget kommer det frem at området blant annet må dreneres og at leirhauger må flyttes på for å flate ut området.⁵⁶

Det neste man kan finne av korrespondanse i forbindelse med anleggelsen av flystripa på Øysand er datert 31. juli 1940 som handler om grunnundersøkelser i forbindelse med en flyplasshall. Her står det blant annet at de har foretatt analyser av i alt 24 boringshull som man kan anta at er foretatt på områdene som dr. Richter anbefaler i dagsrapporten fra 17. mai samme år.

⁵⁵RA/RAFA-2188/2/H/Hj/L0037. Dagsrapport av Professor Dr. K. Richter. 17.05.1940.

⁵⁶RA/RAFA-2188/2/H/Hj/L0037. Dagsrapport av Professor Dr. K. Richter. 17.05.1940.

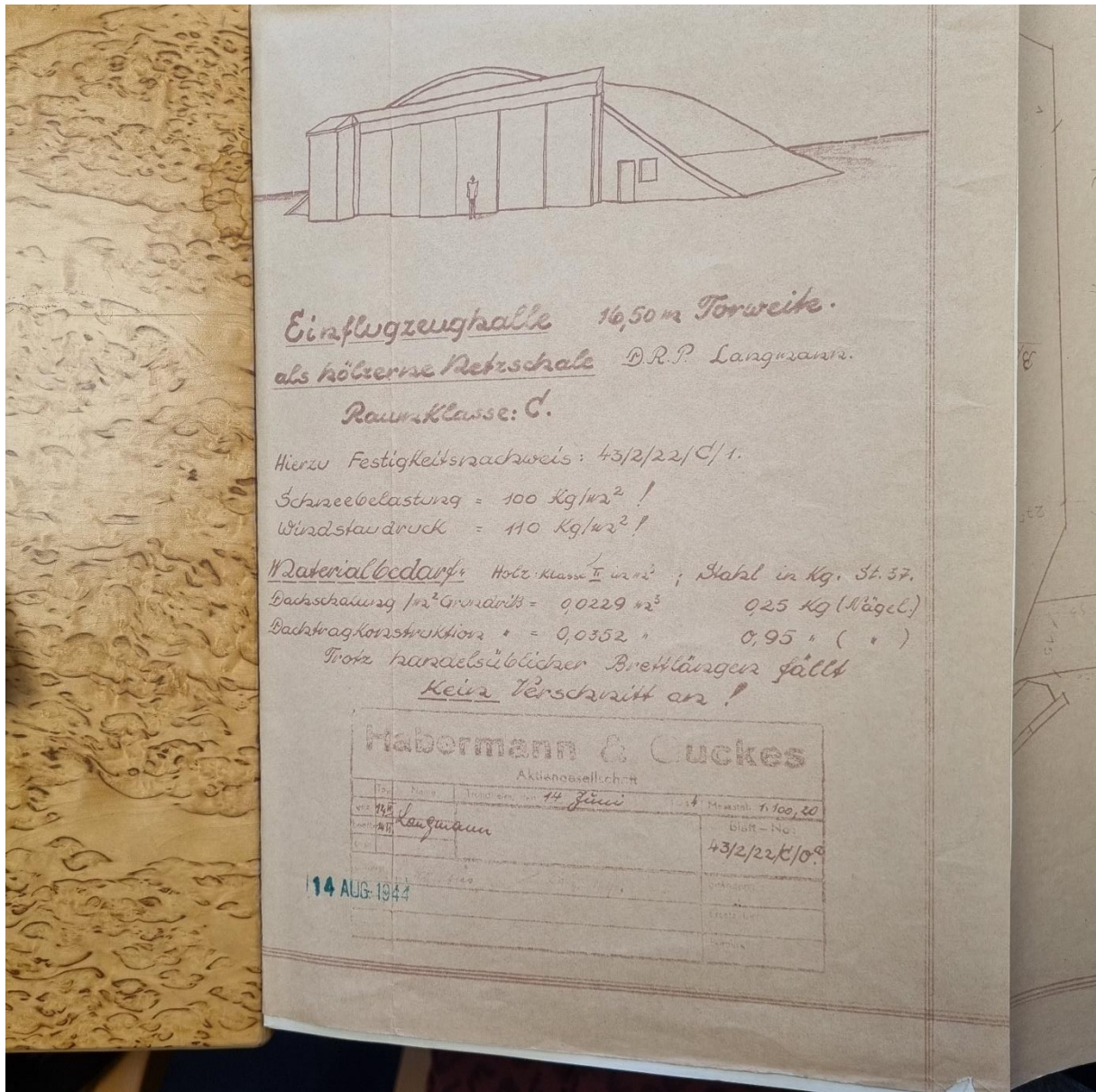
Illustrasjon 2.8.



Dokumentet datert 31. juli 1940 der man blant annet skriver at man har analysert i alt 24 borehull på Øysand.⁵⁷

Selve flyplasshallen finnes det ikke fysiske spor etter, så mye tyder på at den ikke ble bygget, men det finnes allikevel tegninger av den, som denne tegningen datert 14. august 1944.⁵⁸

Illustrasjon 2.9.



Når det kommer til flytrafikken fra denne forsyningsflyplassen fra Øysand skriver Brovold at det i hovedsak var jagerfly, men også bombefly av typen Heinkel 111, transportflyet Ju 52 og noen Storch rekognoseringsfly.⁵⁹

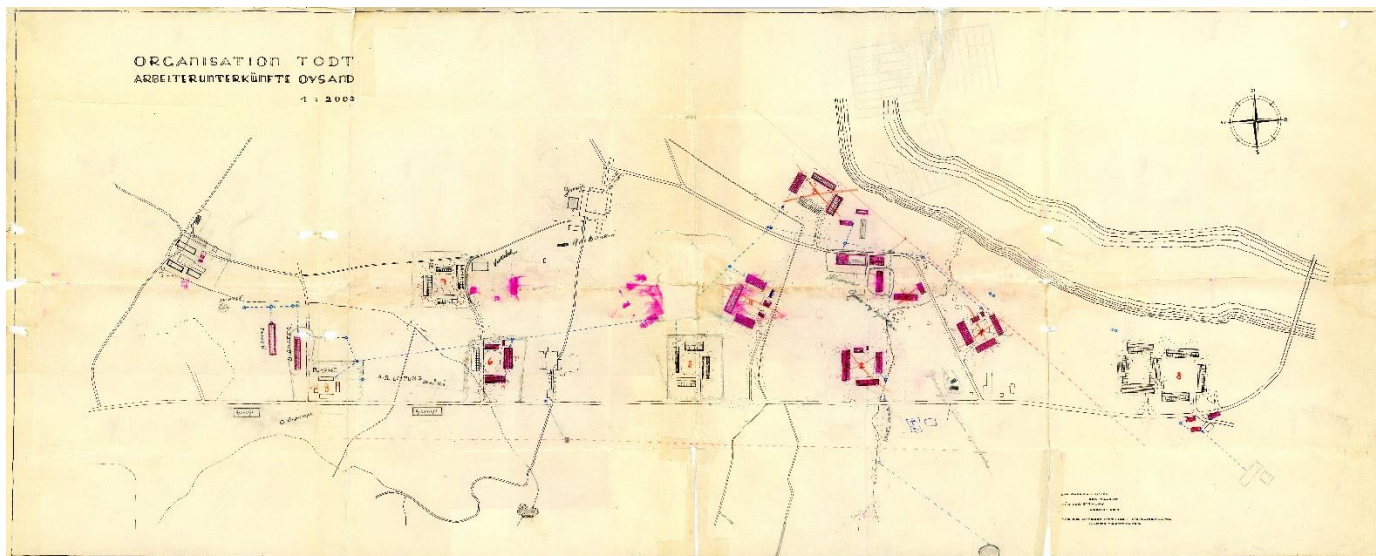
⁵⁷ RA/RAFA-2188/2/H/Hj/L0036. Grunduntersuchung, Flughalle, Öisand bei Trondhiem (oversettelse av avskrift) Dr. Ing. Aas Jakobsen. 31.07.1940.

⁵⁸ Rustkammeret. Tegninger. Boks 67 Dok. 316. Tegninger vedr. Øysand leir.

⁵⁹ Brovold, G. (1996). *Neu-Drontheim i Hitlers regi og Øysand under krigen*. Snøfugl Forlag. S. 26.

2.3. Øysand leir.

Illustrasjon 2.10.



Illustrasjon 2.10 viser en oversikt over de i alt 8 leirene som ble bygd på Øysand og som hver for seg hadde ulike funksjoner. Noen av leirene huset krigsfanger, mens andre igjen huset arbeidere tilknyttet Organisation Todt.⁶⁰

Hvorfor er dette kapittelet relevant for oppgaven? Dette kapittelet er relevant for oppgaven fordi den tar for seg Øysand leir og dens funksjon i de planene tyskerne hadde for Øysand. Leiren på Øysand fungerte ikke kun som fangeleir, men den var også en leir for arbeidere tilknyttet Organisation Todt fra 1942. Disse arbeiderne og ingeniørene hadde i hovedoppgave å fortsette med arbeidet som var påbegynt i 1940 etter okkupasjonen av Norge.

Grunnundersøkelsene kom tidlig i gang, og det ble også gjennomført flere befaringer fra ledende ingeniører og eksperter. Disse befaringsene kan man anta ble gjennomført med det målet å skrive rapporter om hvordan grunnforholdene på Øysand så ut og i hvilken grad det var mulig å gjennomføre alle eller flere av prosjektene som var planlagte.

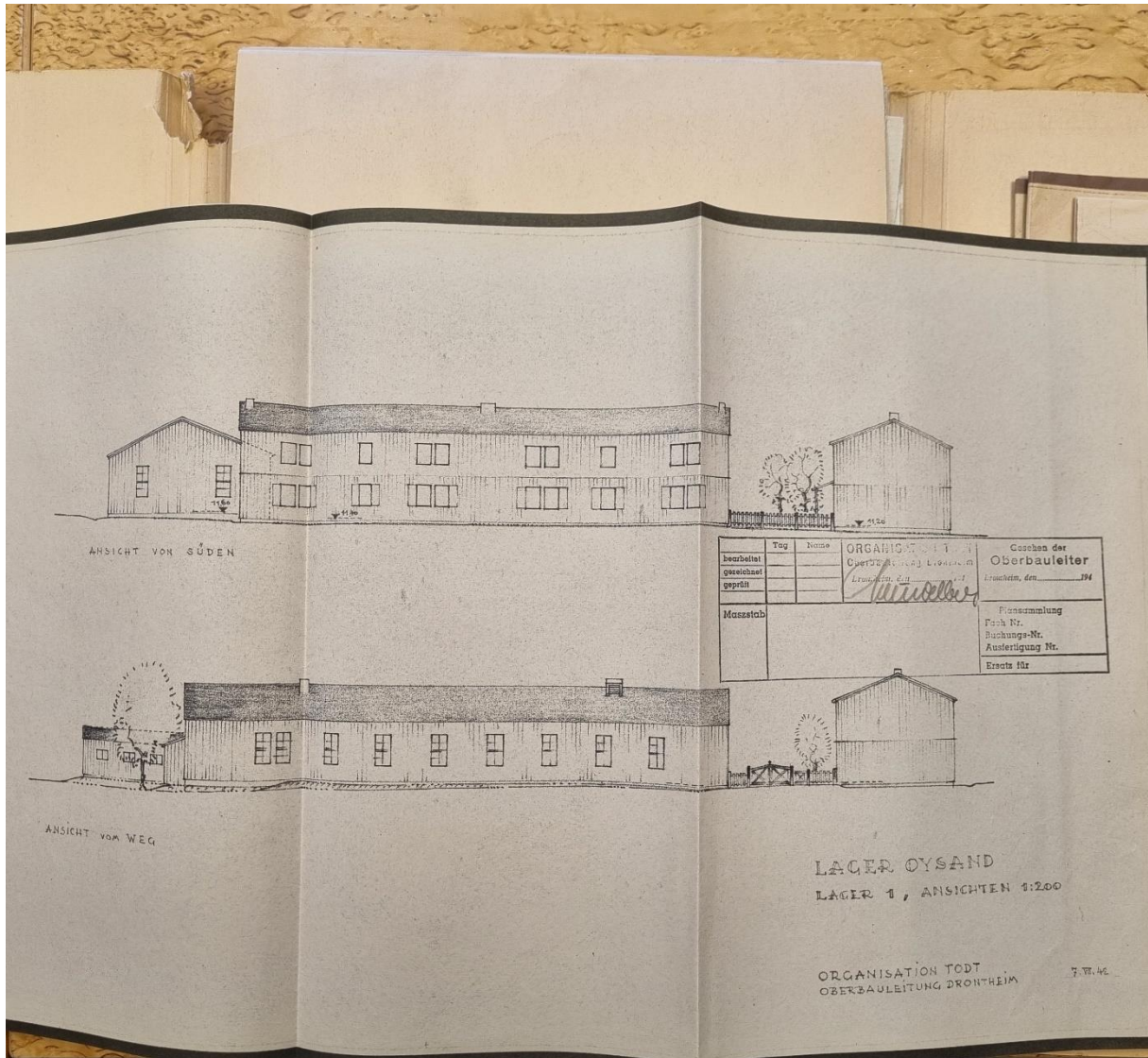
I dette kapittelet skal jeg se nærmere på Øysand leir. I en artikkel som opprinnelig ble publisert i Fortidsvern 4 i 1996 skriver Janne Wilborg blant annet at det ble opprettet åtte leire på Øysand. Dette skriver hun om funksjonen til de forskjellige leirene:

«Leir 1 ble trolig brukt som kvarter for østeuropeiske soldater under tysk militær opplæring. Leir 2 huset arbeidsfolk tilknyttet Organisation Todt. Leir 3 ble bebodd av jugoslaviske partisanfanger. Leir 4, 5 og 6 huset sovjetiske krigsfanger. Leir 7 ble etter hvert

⁶⁰ Rustkammeret. Boks 244.

en ren sykehusleir for jugoslaver brukt til oppsamling av syke fanger fra andre leire i Nord- og Midt-Norge iht Genferkonvensjonen. Leir 8 var hovedleir for området.»⁶¹

Leir 1, som Wilborg skrev ble brukt som kvarter for østeuropeiske soldater under tysk militær opplæring så slik ut:⁶²

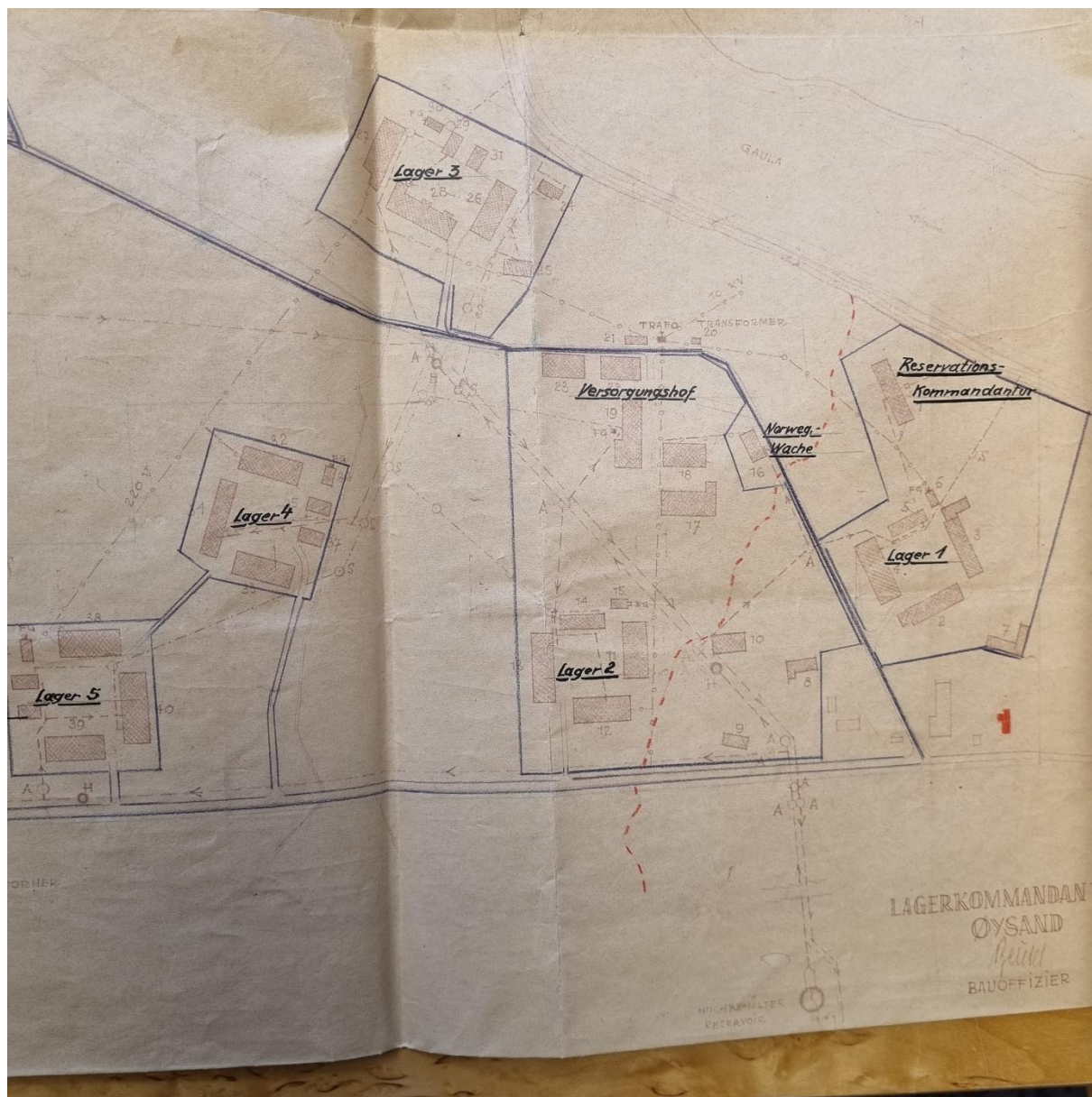


Illustrasjon 2.11.

⁶¹ Wilberg, J. (1996). *Øysand leir, et vel bevart anlegg fra andre verdenskrig* i Fortidsvern 4. Byggingshistorie i Forsvaret. S. 22.

⁶² Rustkammeret. Boks 67, dokument 316. Tegninger vedr. Øysand leir.

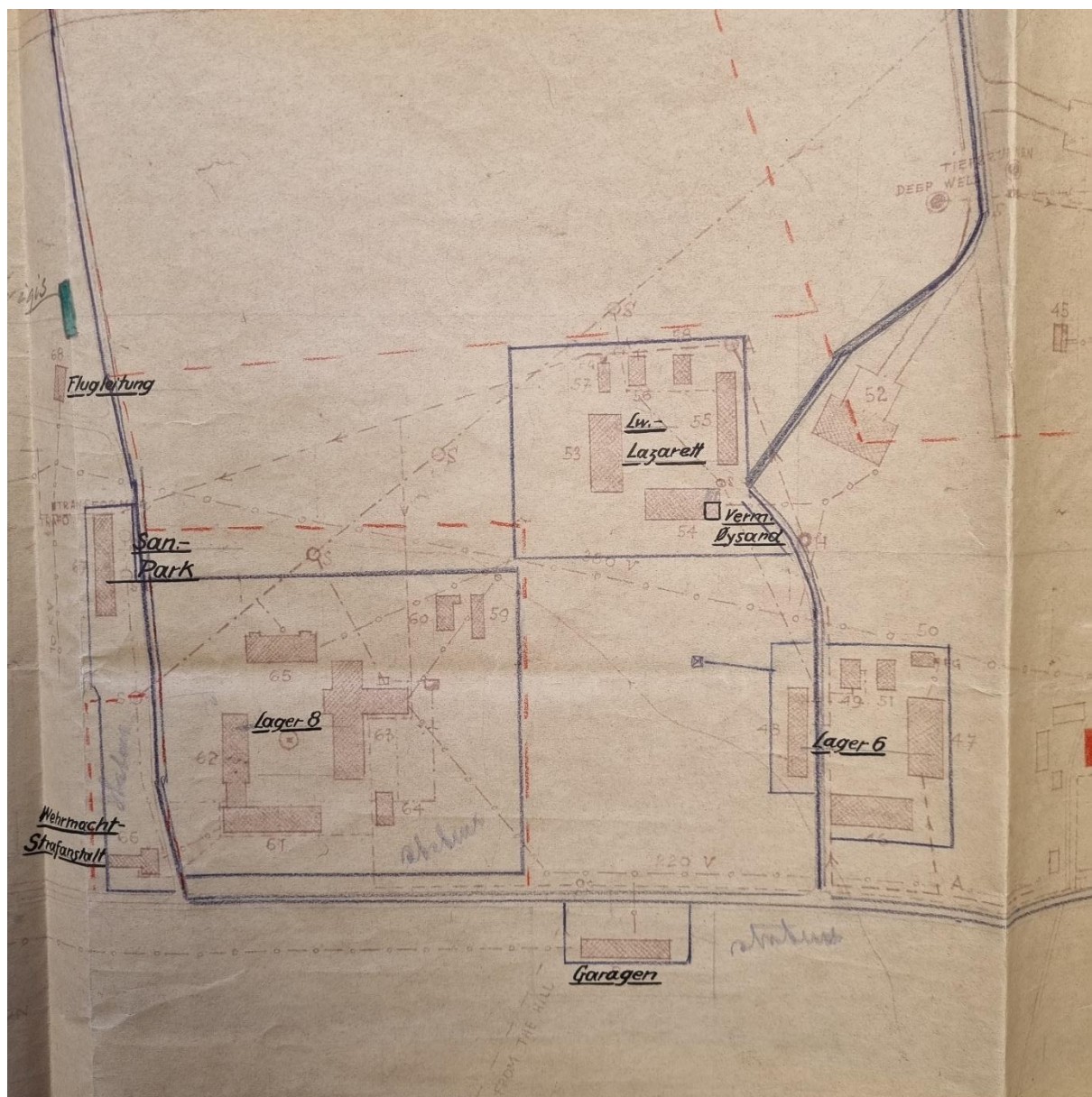
Illustrasjon 2.12.



Dette bildet viser leir 1, 2, 3, 4 og 5. Leir 1 huset østeuropeiske soldater. Leir 2 huset arbeidsfolk tilknyttet Organisation Todt, leir 3 huset jugoslaviske partisanfanger, mens leir 4, 5 og 6 huset sovjetiske krigsfanger.⁶³

⁶³ Wilberg, J. (1996). *Øysand leir, et vel bevart anlegg fra andre verdenskrig* i Fortidsvern 4. Byggingshistorie i Forsvaret.

Illustrasjon 2.13.



Dette bildet viser leir 6, 7 og 8. Leir 6 huset sovjetiske krigsfanger, leir 7 ble etter hvert omgjort til sykehusleir for jugoslaver brukt til oppsamling av syke fanger fra andre leire, derfor teksten «lazarett» eller lasarett, mens leir 8 var hovedleir for området.⁶⁴

⁶⁴ Rustkammeret. Boks 68. Dokument 320-321. Øysand leir, tegninger og kart. Øysand leir, tegninger ang. varme og sanitæranlegg.

De første krigsfangene kom til Øysand i 1942 og ble plassert i leir 4, 5 og 6. Dette var sovjetiske krigsfanger, mens leir 7 etter hvert ble en ren sanitetsleir. I april 1943 kom det også jugoslaviske krigsfanger til området, disse ble forlagt i leir 3.⁶⁵

Antallet leirer som ble bygget på Øysand kan tyde på at det var mye aktivitet på området under krigen. En forklaring på hvorfor det kom en stor andel sovjetiske krigsfanger til Øysand i 1942 er igangsettelsen av «Operasjon Barbarossa», altså Nazi-Tysklands invasjon av Sovjetunionen. Invasjonens tidlige fase var en stor suksess for tyskerne der de tilrev seg store områder og tok mange krigsfanger. Disse krigsfangene måtte sendes et sted og med stor aktivitet på Øysand og store planer kan det ha vært naturlig å sende denne arbeidskraften dit. I 1943 kommer det også krigsfanger fra Jugoslavia, disse blir forlagt i leir 3, skriver Brovold.⁶⁶

Dersom antallet Fjørtoft bruker i sin masteroppgave stemmer, nemlig at det var mellom 1500 og 1800 fanger på Øysand fra høsten 1942 til mai 1945 kan man skjønne hvorfor det ble bygget så mange leire. I tillegg til krigsfangene er det viktig å poengtere at det også var arbeidere tilknyttet Organisation Todt som hadde base på Øysand. Nøyaktig hvem disse personene var har jeg ikke klart å finne, men man kan anta at dette var ingeniører som var en del av arbeidet med de ulike prosjektene på området. På en måte kan man si at det mest omfattende som skjedde på Øysand under krigen var byggingen av Øysand leir.

Noe som er interessant å merke seg er at det er en direkte kobling mellom Øysand leir og Falstad Fangeleir under krigen. Ifølge nettsiden fanger.no var det fem krigsfanger som ble sendt til Øysand etter befrielsen, altså etter at freden kom i 1945. Disse fem var: Sergej Vasiljevitsj Grabovskij, Andrej Jemeljanovitsj Labunskij, Aleksandr Aleksejevitsj Makejev, Mikhail Timofejevitsj Moskin og Aleksej Jegorovitsj Postnov.⁶⁷ Det står ikke hva disse krigsfangene gjorde på Øysand, men det er allikevel interessant å se at det er en direkte kobling mellom to fangeleire i Trøndelag. Er det mulig å forske videre på dette? Kanskje er det mulig å finne historier om disse krigsfangene fra Øysand? Var det snakk om et kort opphold før de fikk returnere til hjemlandene sine?

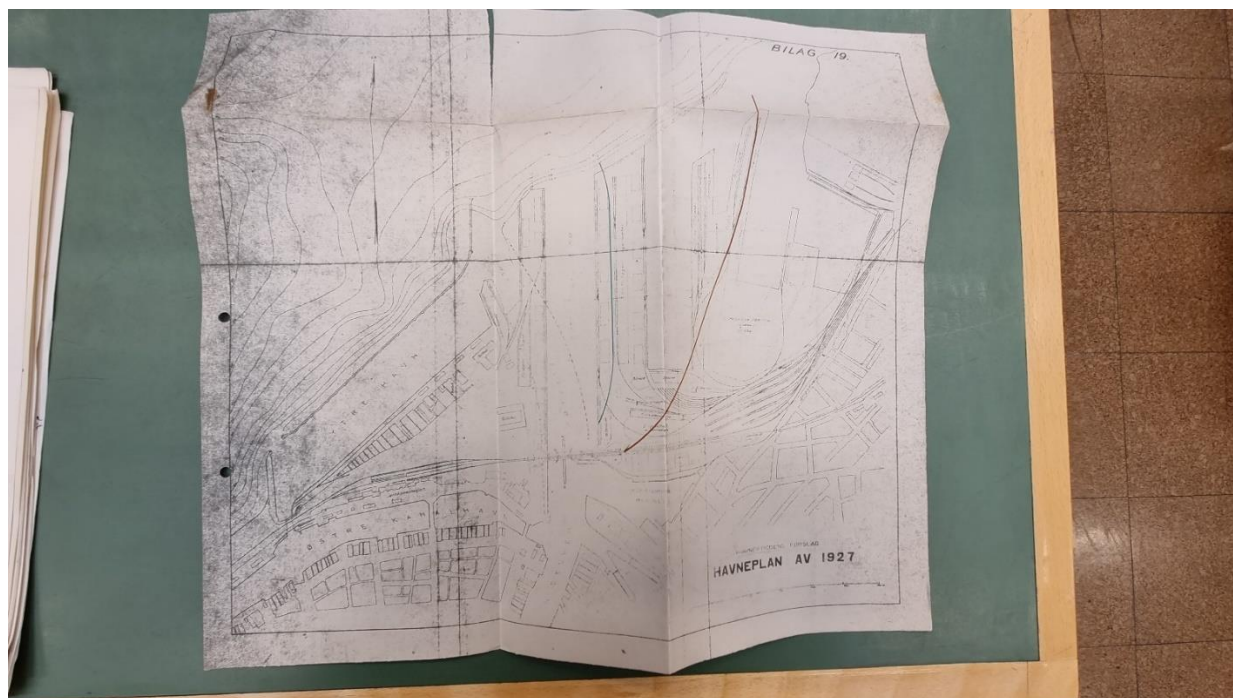
⁶⁵ Brovold, G. (1996). Neu-Drontheim i Hitlers regi og Øysand under krigen. Snøfugl forlag, Melhus. s. 108-109.

⁶⁶ Brovold, 1996. s. 109.

⁶⁷ Fanger.no. Øysand.

2.4. Beslutningsprosessen.

Som nevnt tidligere ble den allerede eksisterende havna i Trondheim brukt i diskusjonen om hvor marinebasen skulle ligge. Som et ledd i dette ble det tatt i bruk tegninger av havneplaner som allerede eksisterte. Et eksempel på dette er en havneplan fra 1927:



Illustrasjon 2.14.

Til høyre på bildet kan man se havneområdet der ubåtbunkerne Dora I og Dora II skulle ligge. Det at tyskerne hadde tilgang til eksisterende havneplaner fra det man kan anta er havnekontoret i Trondheim er interessant fordi det åpner for spekulasjoner om det var dette Raeder tok utgangspunkt i da han ytret et ønske om å renovere den allerede eksisterende havna fremfor å bygge en helt ny fra grunnen av på Øysand. Motivasjonen bak dette kan selvfølgelig ha vært for å spare tid, men også ressurser og planlegging. Et spørsmål som dukker opp, er jo om noen høyere opp i det nazistiske hierarkiet så disse planene? Så Hitler denne tegningen, men valgte allikevel å peke på Øysand som det han mente var det best egnede stedet? Hvor sto Fritz Todt i dette? Han hadde jo etter et besøk på Øysand i september

1941 og i samtaler med geologer fra blant annet Organisation Todt trukket slutningen om at Øysand var et lite egnet sted for byprosjektet, og hva da med de militære planene?⁶⁸

Det er interessant å se at den tyske krigsmarinen, med storadmiral Raeder i spissen tok i bruk allerede eksisterende planer da de planla å bygge en marinebase, og at de tenkte militærstrategisk da de så seg ut mulige steder for en marinebase. De så klart og tydelig for seg å benytte seg av havna i Trondheim som en del av den nye marinebasen, men dette endret seg da Hitler fattet interesse og ga beskjed om at han ville at den nye marinebasen skulle bygges fra bunnen av, på samme sted som den planlagte storbyen og at alle prosjektene skulle bli et kjempeprosjekt. Dermed måtte Raeder stadig forholde seg til Hitler som kom med sine beskjeder og ønsker, samtidig som han måtte balansere sine egne ønsker og tanker med en krigssituasjon som var i stadig endring. Som Stratigakos skriver i sin bok opererte Raeder med to muligheter *før* Hitler lanserte Neu Drontheim prosjektet, det ene var som tidligere nevnt en marinebase i Nordvest-Russland, i nærheten av Murmansk, eller i nærheten av Trondheim.⁶⁹

Raeder bestemte seg til slutt for at Trondheim var best egnet som sted for en marinebase, blant annet på grunn av beliggenheten til byen, men også på grunn av den dype fjorden, Trondheimsfjorden, som hadde gjort det mulig for større krigsskip å seile inn til basen, samtidig som marinebasen ville vært godt beskyttet, naturlig. I tillegg ville det være mulig å videreutvikle den allerede eksisterende havna i Trondheim ved hjelp av ressurser sendt enten fra Tyskland eller fra nærområdet. Dette ville også vært å foretrekke fordi man da på et tidligere tidspunkt i krigen ville vært i stand til å produsere de ønskede krigsskip som skulle være med på å forsterke den tyske krigsmarinen.

Det er naturlig at Raeder tenkte mest på strategiske punkter langs norskekysten og at han derfor så for seg en moderne marinebase i nærheten av en allerede eksisterende havn. Man kan spekulere i at han til en viss grad ble overkjørt av Hitlers ønske om en tysk storby med en tilhørende marinebase og tørrdokk. Dette kan igjen også forklare han kjølige forhold til Albert Speer, som på mange måter kom utenfra og fikk ansvaret for Neu Drontheim prosjektet av Adolf Hitler, så allerede her kan man se en skjev start mellom de to. I tillegg var han irritert

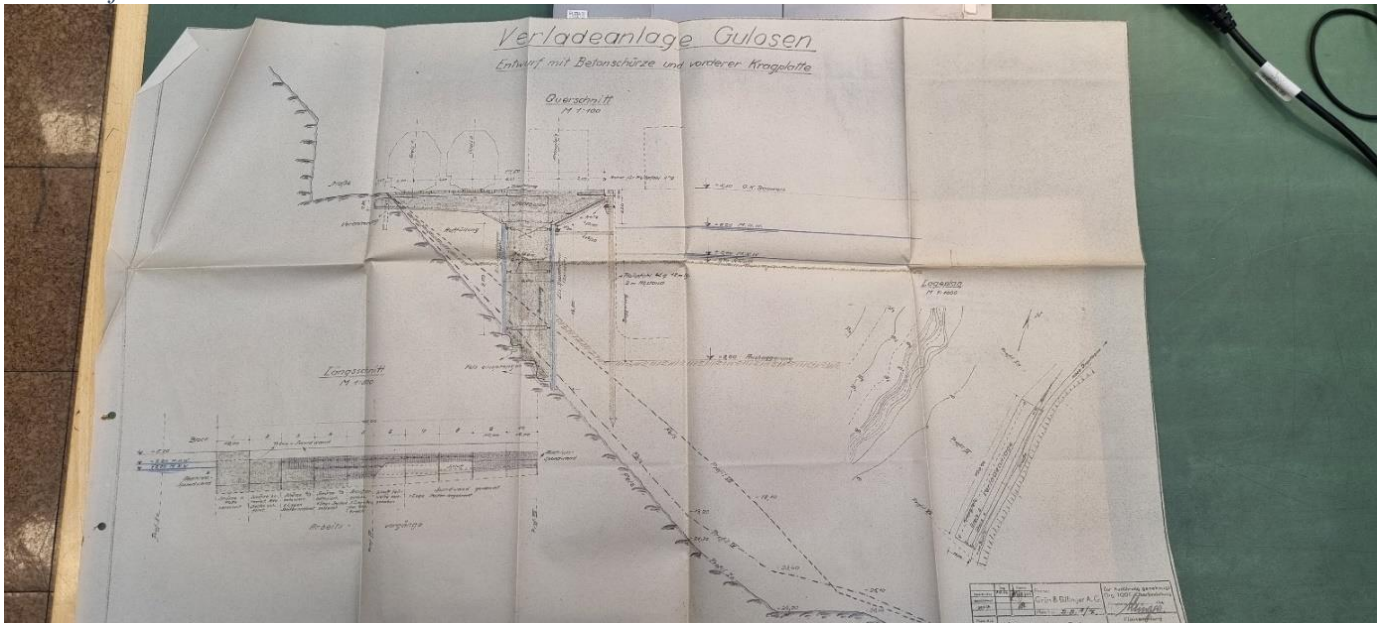
⁶⁸ RA/RAFA-2188/2/H/Hj/Hfa/L0008. Uten forfatter. 1927.

⁶⁹ Stratigakos, D. (2020). *Hitler's Northern Utopia. Building the new order in occupied Norway*. Princeton University Press. S. 193.

på Luftwaffe for det han mente var manglende luftstøtte under invasjonen av Norge, noe han også la frem for Hitler i et møte den 20. juni 1940.⁷⁰

2.5. Tørrdokk.

Illustrasjon 2.15.



Bildet over viser en konkret tegning av den planlagte tørrdokken på Øysand, hentet fra Organisation Todt arkivet i Riksarkivet i Oslo.⁷¹

Hitler hadde flere planer for Øysand under krigen, storadmiral Raeder hadde selv pekt ut et område som lå nærmere den eksisterende havna i Trondheim som et best egnet sted for byggingen av tørrdokken som skulle brukes til å konstruere krigsskip, for å frigjøre midler slik at tørrdokkene i Tyskland kunne brukes til å bistå handelsflåten med skip.

Hvor på Øysand skulle denne tørrdokken ligge? Wilberg skriver at den planlagte kjempedokken skulle ligge på Øyberget. Hun kommer også med en forklaring på arbeidet som måtte utføres på Øysand med tanke på infrastruktur som måtte bygges opp; kaianlegg, vann- og avløpssystemer, jernbane og sandtak.⁷²

⁷⁰ Stratigakos (2020): 194.

⁷¹ RA/RAFA-2188/2/E/Ec/L0004. Verladeanlange Gulosen. Uten forfatter. Uten år.

⁷² Wilberg, J. (1996). *Øysand leir, et vel bevart anlegg fra andre verdenskrig* i Fortidsvern 4. Byggingshistorie i Forsvaret.

Stadige utskiftninger av hvem som hadde ansvaret for prosjektene på Øysand kan også ha spilt en medvirkende årsak i at de store prosjektene, sett utenfra, aldri kom lengre enn til tegnebrettet. Brovold kommer inn på dette når han skriver; «Selvfølgelig oppstod det i høyere tyske kretser en del strid om hvem som skulle lede prosjektet.»⁷³ Hitler hadde personlig fattet interesse for prosjektene på Øysand, noe som selvfølgelig påvirket de andre prosjektene, som for eksempel marinebasen den tyske krigsmarinen ville bygge og som storadmiral Raeder hadde lagt frem planer for i et møte med Hitler.

I hvor stor grad Hitlers planer om en storby på Øysand påvirket de andre planene er vanskelig å si nøyaktig, men man kan anta at storadmiral Raeders planer om en marinebase, og det faktum at han i utgangspunktet hadde sett seg ut et annet område enn Øysand, som lå i mer direkte nærhet til Trondheim i den mye dypere Trondheimsfjorden, i tillegg til at han også utnevnte relativt ukjente Albert Speer som leder for Neu Drontheim-prosjektet kan ha ført til gnisninger mellom de som hadde ansvaret for de andre prosjektene. Luftwaffe hadde tidlig i 1940 fått anlagt startbanen de ønsket seg, så man kan si at konflikten i fremste rekke sto mellom storadmiral Raeder og Albert Speer. Med utgangspunkt i sekundærlitteraturen er det vanskelig å si hvor godt et eventuelt samarbeid mellom Speer og Raeder faktisk fungerte, men som Ketil Andersen skriver lot Raeder Speer vente da sistnevnte tok kontakt for å prøve å få i gang et samarbeid i forbindelse med planleggingen av storbyen og marinebasen.

Selv om resultatene av grunnundersøkelsene var nedslående fortsatte det militære planleggingsarbeidet, i fremste rekke konstruksjonen av tørrdøkken. Andersen skriver at: «Hitler ga dokken høyeste prioritet i en ordre fra mai 1942. Den skulle stadig bygges på Øysand, men for å unngå problemene som den leirholdige grunnen skapte, skulle anlegget sprenges inn i fjellet på nordsiden av Gaulas utløp».⁷⁴

2.6. Byplanene.

Når det kommer til byplanene, altså planene om å bygge Neu-Drontheim på Øysand er det vanskelig å finne noe mer i primærkildene enn forberedende arbeid. Det ble bestilt et relieff i

⁷³ Brovold, G. (1996). *Neu-Drontheim i Hitlers regi og Øysand under krigen*. Snøfugl forlag, Melhus. S. 40. Hentet fra:

<https://www.nb.no/items/1b23214d5e0dc437a6ac7d392e6588fa?page=5&searchText=innsatsgruppe%20wiki>

⁷⁴ Andersen, K, G. (2021). *Hitlers bygherrer. Fritz Todt og Albert Speer i Norge*. Fagbokforlaget. s. 125.

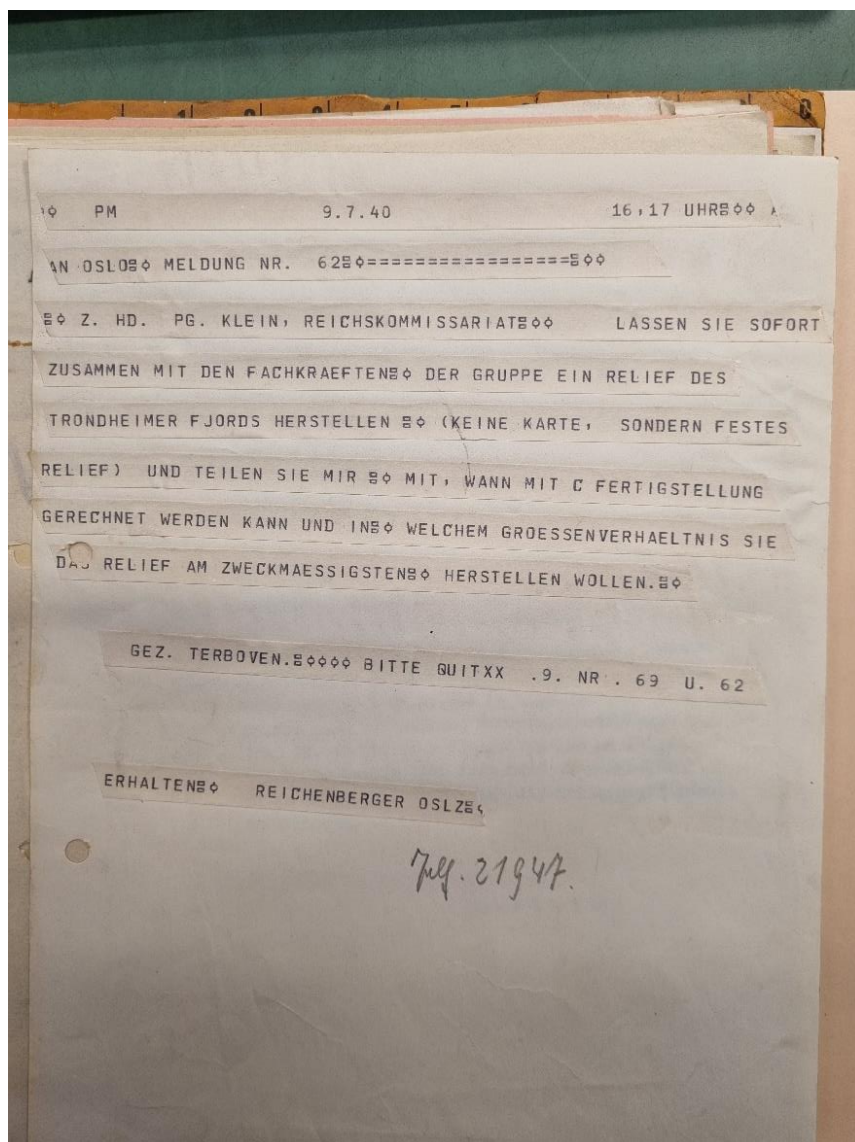
1940 som skulle presenteres for Hitler i München i 1941, men dette relieffet gikk tapt i løpet av krigen.

Det er også viktig å poengtere at selve byen, Neu Drontheim, ikke skulle bygges før etter at krigen var vunnet. Derfor er de primærkildene jeg har funnet i Riksarkivet i Oslo knyttet til denne storbyen, i hovedsak modeller/planer om Neu Drontheim. Disse primærkildene viser til korrespondanse i starten av krigen, i hovedsak i perioden 1940-1941, i tillegg til noen bilder av området i Trondheimsfjorden det planlagte relieffet skulle favne om.

I et telegram datert 9. juli 1940 som kan se ut til å være adressert til en dr. Klein blir det gjort en bestilling på et «fast relieff» av Trondheimsfjorden. Det står også at dette arbeidet skal igangsettes så fort som mulig i samarbeid med «fagkrefter» og at dr. Klein skal gi beskjed når han regner med at dette relieffet er ferdig, samt i hvilket størrelsesforhold han ønsker å ta i bruk. Bildet under viser telegrammet som ble sendt:⁷⁵

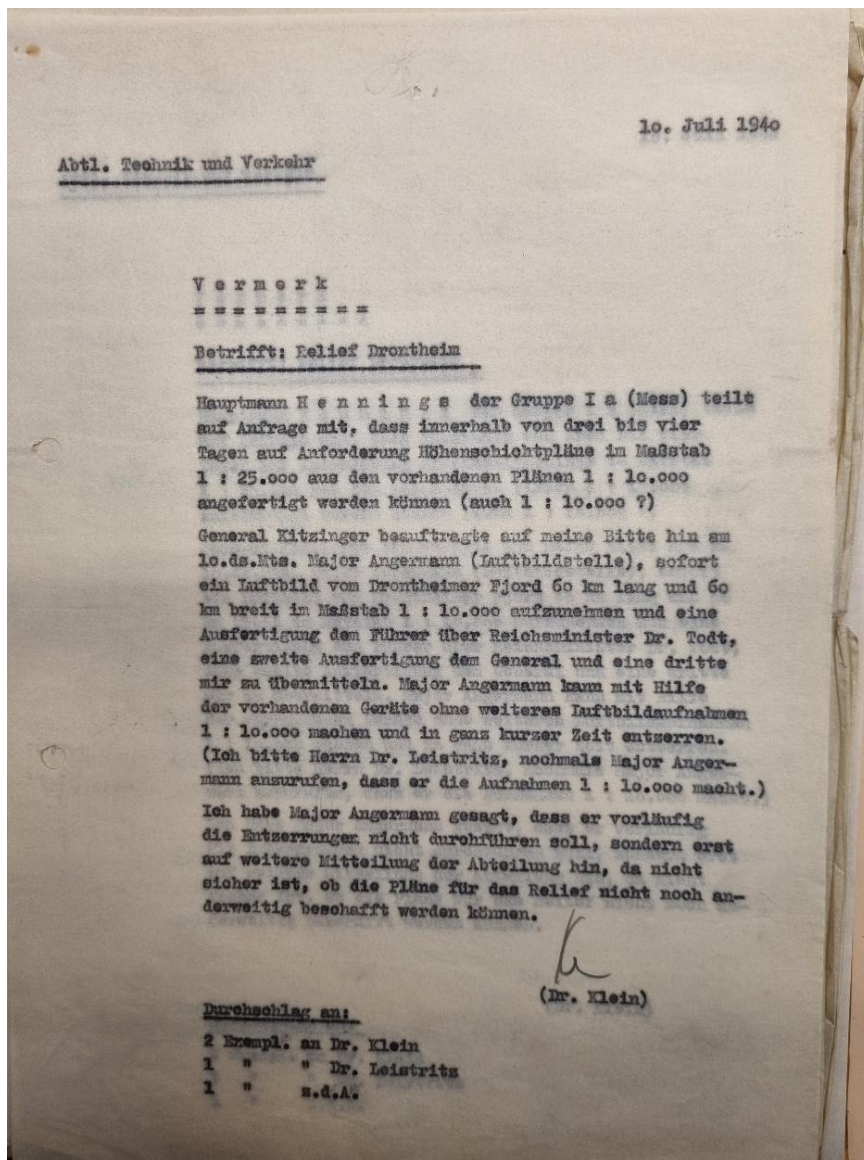
⁷⁵ RA/RAFA-2188/2/ H/Hf/Hfa/L0008. Telegram forfattet av Josef Terboven. 09.07.1940.

Illustrasjon 2.16.



Tre dager etter at dr. Klein mottok dette telegrammet, se illustrasjon 2,15, og ble gjort kjent med oppdraget som å bygge et relieff tok han kontakt med «Hauptmann Hennings» der han underretter om at Major Angermann har fått i oppdrag å ta et luftbilde av Trondheimsfjorden i en målestokk på 1:10 000 og at en kopi av dette bildet skal sendes til ham (Dr. Klein), dr. Todt og Hitler selv.

Illustrasjon 2.17.



Bildet over viser telegrammet som ble sendt fra dr. Klein.⁷⁶ Samme dag, altså 10. juli 1940 sender dr. Klein enda et telegram der han foreslår å lage et relieff av den fremre delen av Trondheimsfjorden.

Ketil Gjølme Andersen avslutter sitt kapittel om Neu Drontheim med å skrive at: «Selv om planleggingen av Neu Drontheim antagelig aldri offisielt ble stanset, gikk det meste av kraften ut av arbeidet etter Todts norgesreise. Hvis man er ute etter å fastsette et slutt punkt for prosjektet, er derfor 22. september 1941 en sterk kandidat».⁷⁷

⁷⁶ RA/RAFA-2188/2/H/Hf/Hfa/L0008. Vermerk (notat) av Dr. Klein. 10.07.1940.

⁷⁷ Andersen, K, G. (2021). *Hitlers byggherrer. Fritz Todt og Albert Speer i Norge*. Fagbokforlaget. S. 125.

Illustrasjon 2.18.

Telegraphische Nachricht

10.7.40

17.00

den Herren Reichskommissar Terboven,
Verbindungsstelle Potsdamer Strasse 180
Berlin W. 35

Relief von Längen- und Höhen-Maßstab 1 zu 10.000 kann
in etwa vier Wochen fertiggestellt sein.

Ich schlage vor, vorläufig ein Relief vom vorderen Teile
des Fjords über 60 km Länge, dabei Drontheim in der Mitte,
und 40 km Breite, herstellen zu lassen.

Antwort von einer Münchener Spezialfirma über Zeit der Her-
stellung eines Übersichtsmodelles 1 zu 25.000 steht noch
aus.

Dr. Klein

Durchschrift:
an Herrn Reichsminister Dr. Todt

Bildet over viser telegrammet dr. Klein sendte til Reichskommisar Terboven den 10. juli 1940.⁷⁸ Her står det blant annet at det bestilte relieffet skal være ferdigstilt om fire uker, altså 10. august 1940. Som vi kan se fra seinere korrespondanse kommer det frem at det blir flere forsinkelser.

Dagen etter, den 11. juli 1940 kommer det et telegram der det står at Major Angermann kan bekrefte at han har tatt et bilde av Trondheimsfjorden i målestokken 1:10 000.

⁷⁸ RA/RAFA-2188/2/H/Hf/Hfa/L0008. Notat forfattet av Dr. Klein til Dr. Todt. 10.07.1940.

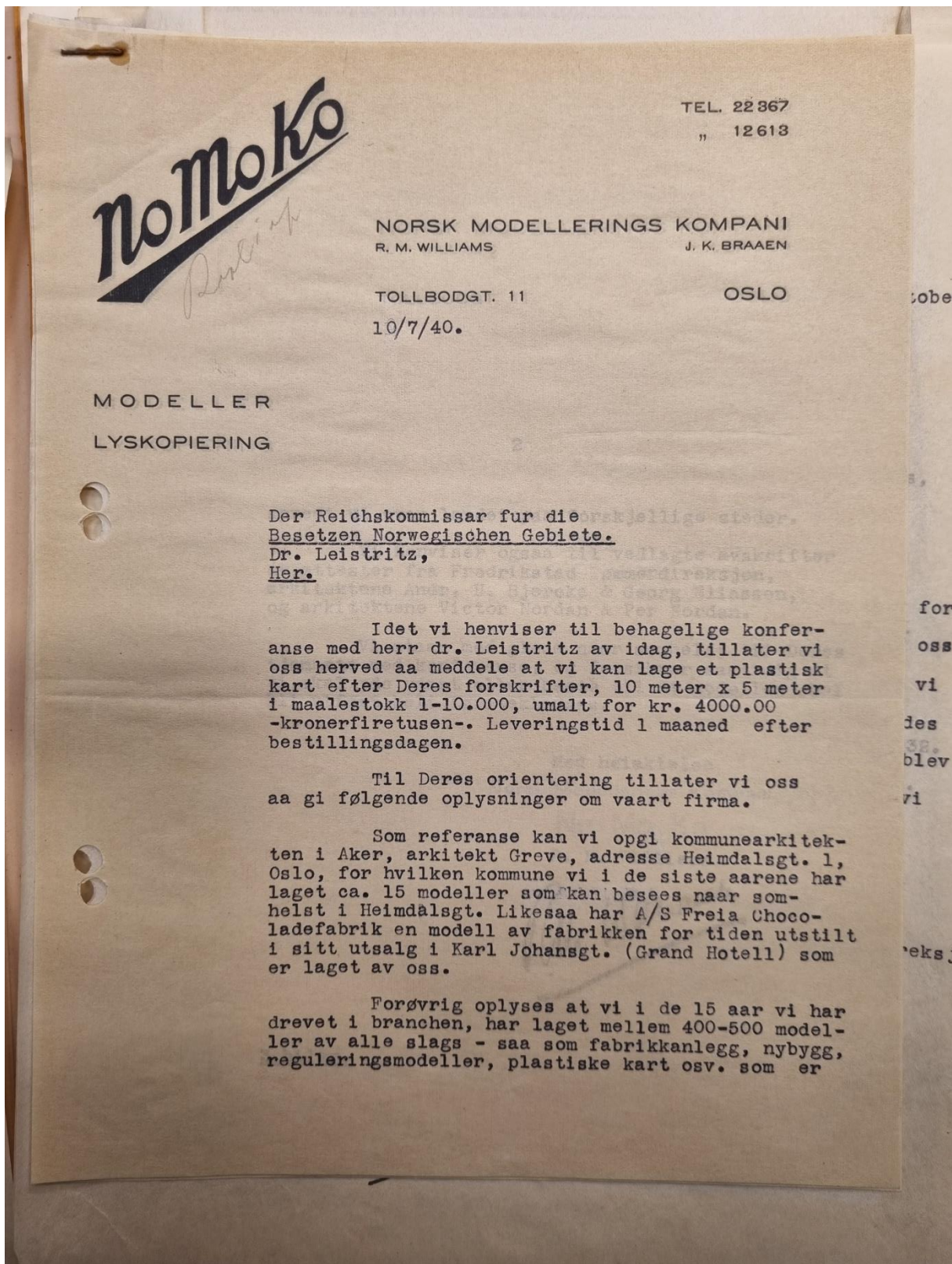
Den uthevede delen av bildet under viser derimot delen av Trondheimsfjorden dr. Klein foreslo å lage relieffet av.⁷⁹

Illustrasjon 2.19.



⁷⁹ RA/RAFA-2188/2/H/Hf/Hfa/L0008. Uten forfatter. Uten år.

Illustrasjon 2.20.



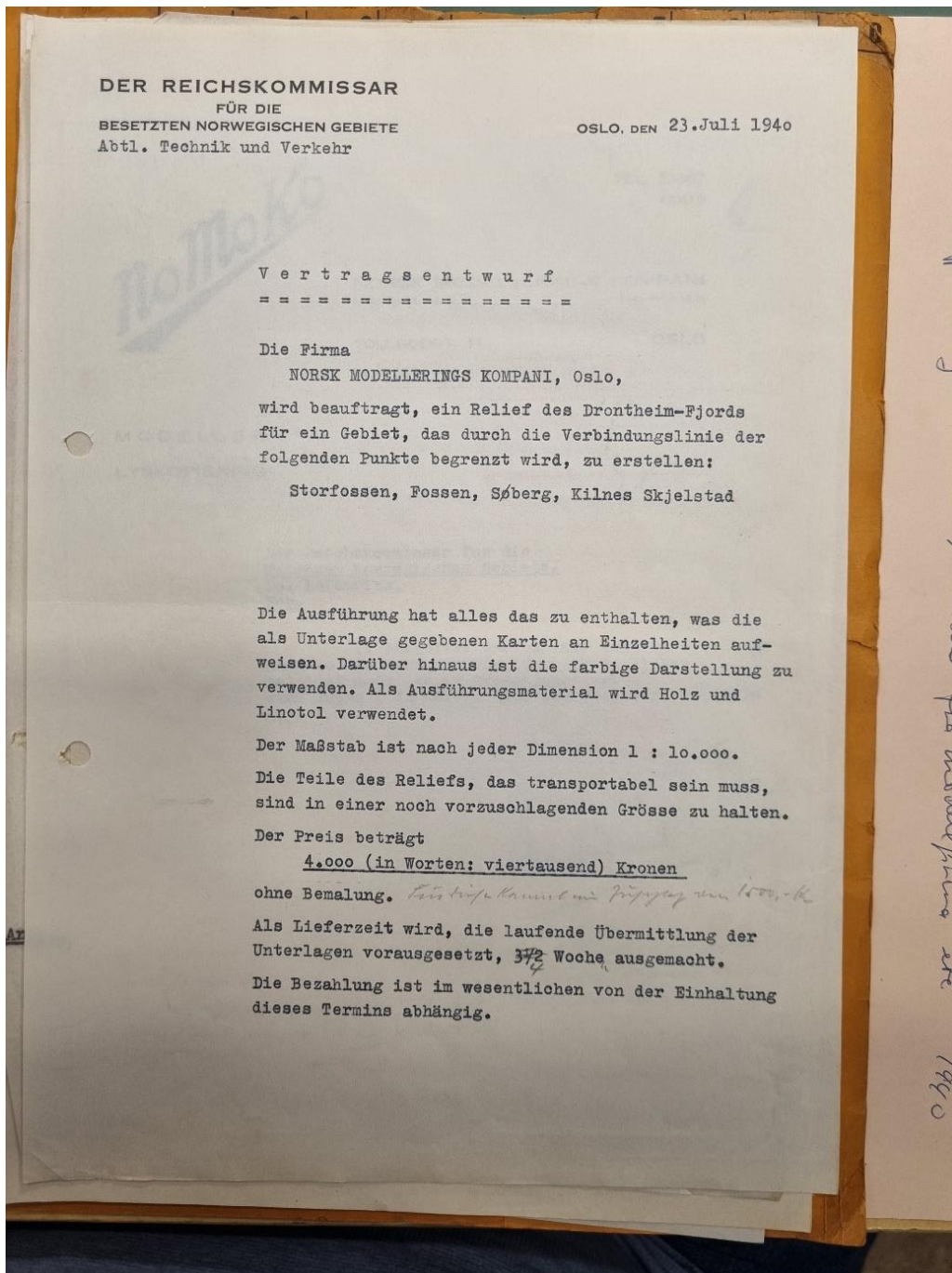
Mye tyder på at de ikke kastet bort mye tid for å finne et firma som kunne konstruere dette relieffet. Samme dag kom det et brev fra Norsk Modellerings Kompani der de blant annet skriver: «Idet vi henviser til behagelige konferanse med herr dr. Leistritz av idag, tillater vi

oss herved aa meddele at vi kan lage et plastisk kart efter Deres forskrifter, 10 meter x 5 meter i maalestock 1-10 000, umalt for kr. 4000,00.»⁸⁰

Det tok allikevel nesten to uker før et kontraktutkast mellom Reichskommisariat og Norsk Modellerings Kompani er å finne. Den 23. juli 1940 kan man finne et kontraktutkast fra Reichskommisariat für die besetzten norwegische Gebiete. Der står det blant annet at: «Die Firma Norsk Modellerings Kompani, Oslo, wird beauftragt, ein Relief des Drontheim-Fjords für ein Gebiet, das durch die Verbindungslinie der folgenden Punkte begrenzt wird, zu erstellen: Storfossen, Fossen, Sjøberg, Kilnes Skjelstad.» Oversatt står det i kontraktforslaget at Norsk Modellerings Kompani har fått i oppdrag å konstruere et relieff av Trondheimsfjorden for et område som gjennom en forbindelseslinje blir begrenset ved følgende områder: Storfossen, Fossen, Sjøberg og Kilnes Skjelstad. Dermed kan det virke som at dr. Kleins formodning om å avgrense et område av Trondheimsfjorden der Trondheim var i midten ble tatt til følge.

⁸⁰ RA/RAFA-2188/2/H/Hf/Hfa/L0008. Brev sendt fra Norsk Modellerings Kompani til Dr. Leistriz. 10.07.1940.

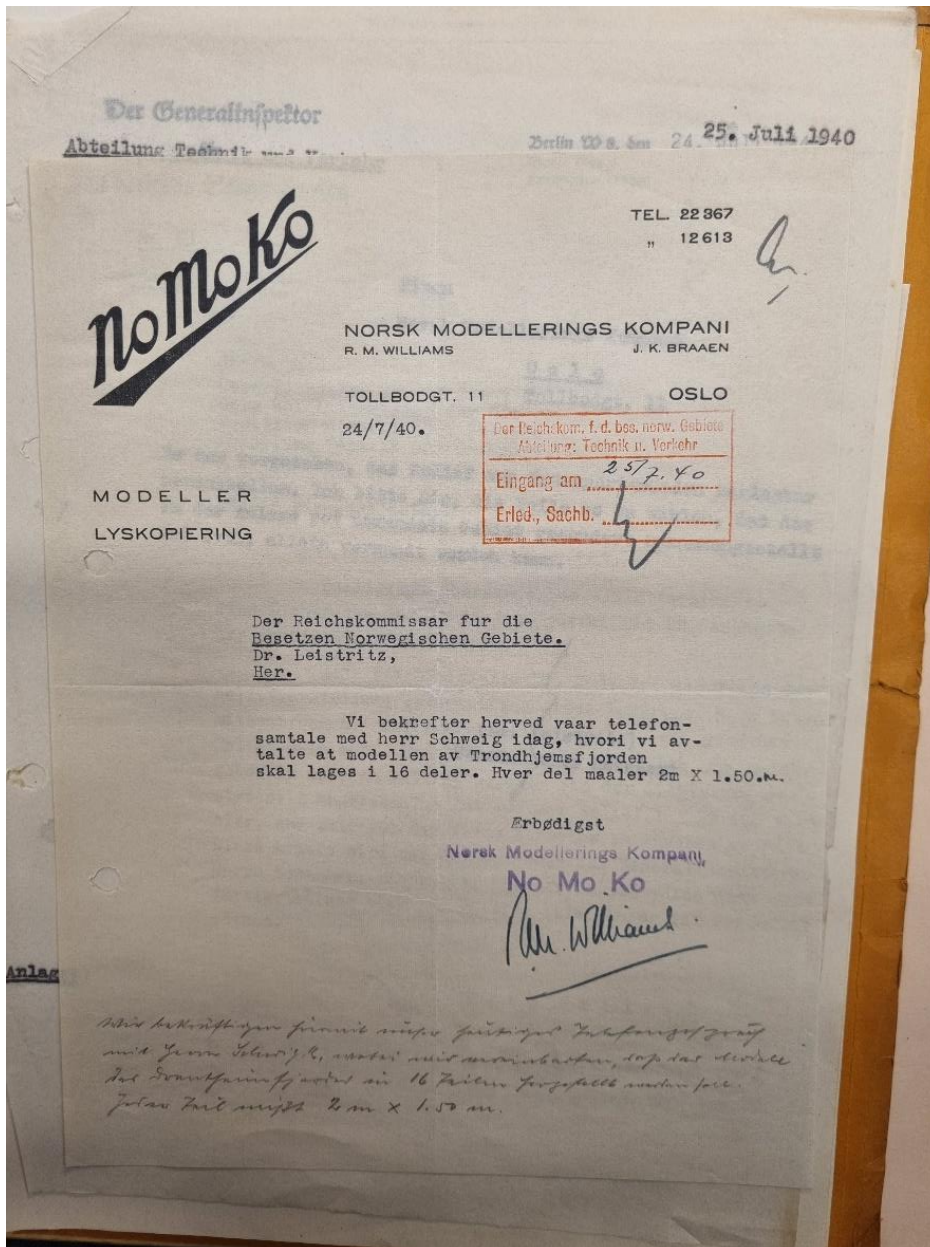
Illustrasjon 2.21.



Dagen etter, den 24. juli 1940, kommer også bekreftelsen fra Norsk Modellerings Kompani om at de har avtalt å lage modellen av Trondheimsfjorden i 16 deler.

⁸¹ RA/RAFA-2188/2/H/Hf/Hfa/L0008. Kontraktutkast forfattet av Der Reichskommissar für die besetzte norwegische Gebiete Abtl. Technik und Verkehr. 23.07.1940.

Illustrasjon 2.22.



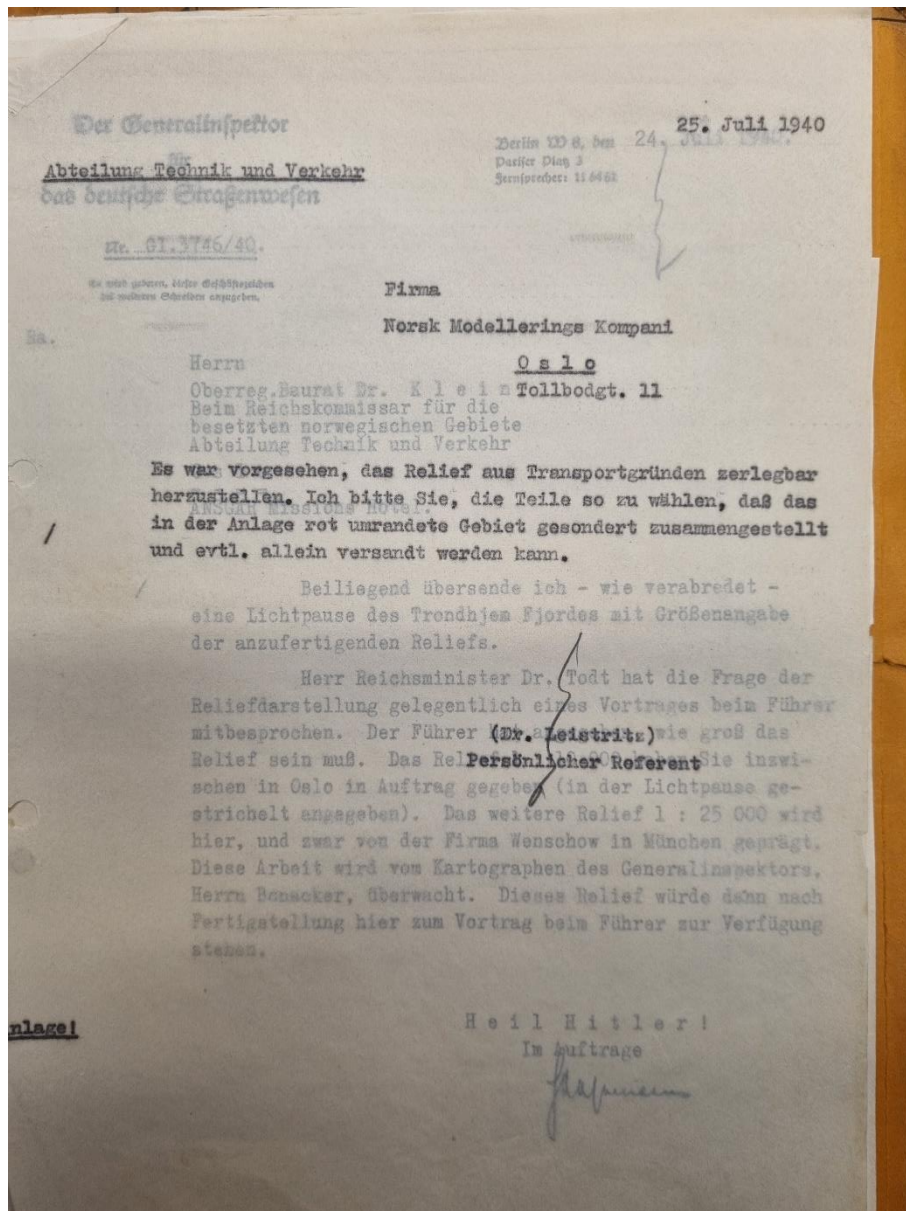
82

Det er verdt å merke seg at modellen skal lages i 16 deler, og en forklaring på hvorfor dette er tilfelle finner vi i et brev som ble sendt fra dr. Leistritz til Norsk Modellerings Kompani den 25. juli 1940, der han skriver at det var tiltenkt at relieffet var demonterbart, grunnet at det skulle transporteres.

⁸²RA/RAFA-2188/2/H/Hf/Hfa/L0008. Brev forfattet av Norsk Modellerings Kompani sendt til Dr. Leistritz. 25.07.1940.

Det er viktig å merke seg at hovedkontoret til Norsk Modellerings Kompani ligger i Oslo, og dermed er det sannsynlig at de har fått oversendt bildene som ble tatt av Luftwaffe for å bruke det som en mal for relieffet som de hadde fått i oppdrag å konstruere.

Illustrasjon 2.23.

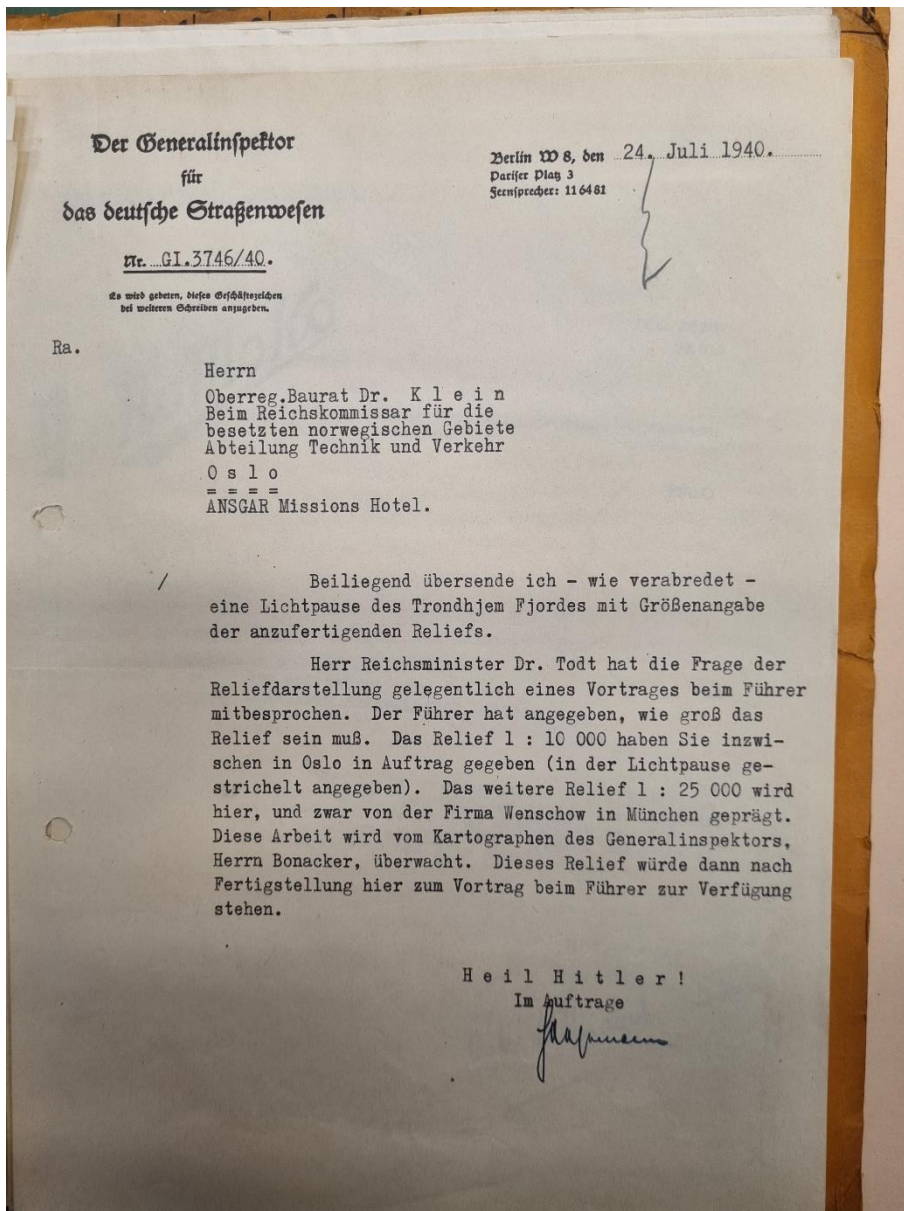


Den 24.juli 1940 kommer det et brev fra generalinspektøren for det tyske veivesenets kontor til dr. Klein med et vedlegg. Dette vedlegget er en blåkopi av Trondheimsfjorden med størrelsesspesifikasjoner til det ferdigstilte relieffet. Det står videre at «Herr Reichsminister» dr. Todt har diskutert spørsmålet om presentasjonen av relieffet med Hitler. Hitler har, ifølge

⁸³RA/RAFA-2188/2/H/Hf/Hfa/L0008. Brev forfattet av Dr. Leistritz, sendt til Norsk Modellerings Kompani. 25.07.1940.

brevet, informert Todt om hvor stort dette relieffet må være. Størrelsen på relieffet i avtalen som ble inngått med Norsk Modellerings Kompani var på 1:10 000. Et nytt relieff, i størrelsen 1:25 000, skulle bli laget av firmaet Wenschow i München under oppsyn av den personlige kartografen til generalinspektøren, Herr Bonacker. Dette større relieffet ville deretter bli presentert for Hitler.

Illustrasjon 2.24.



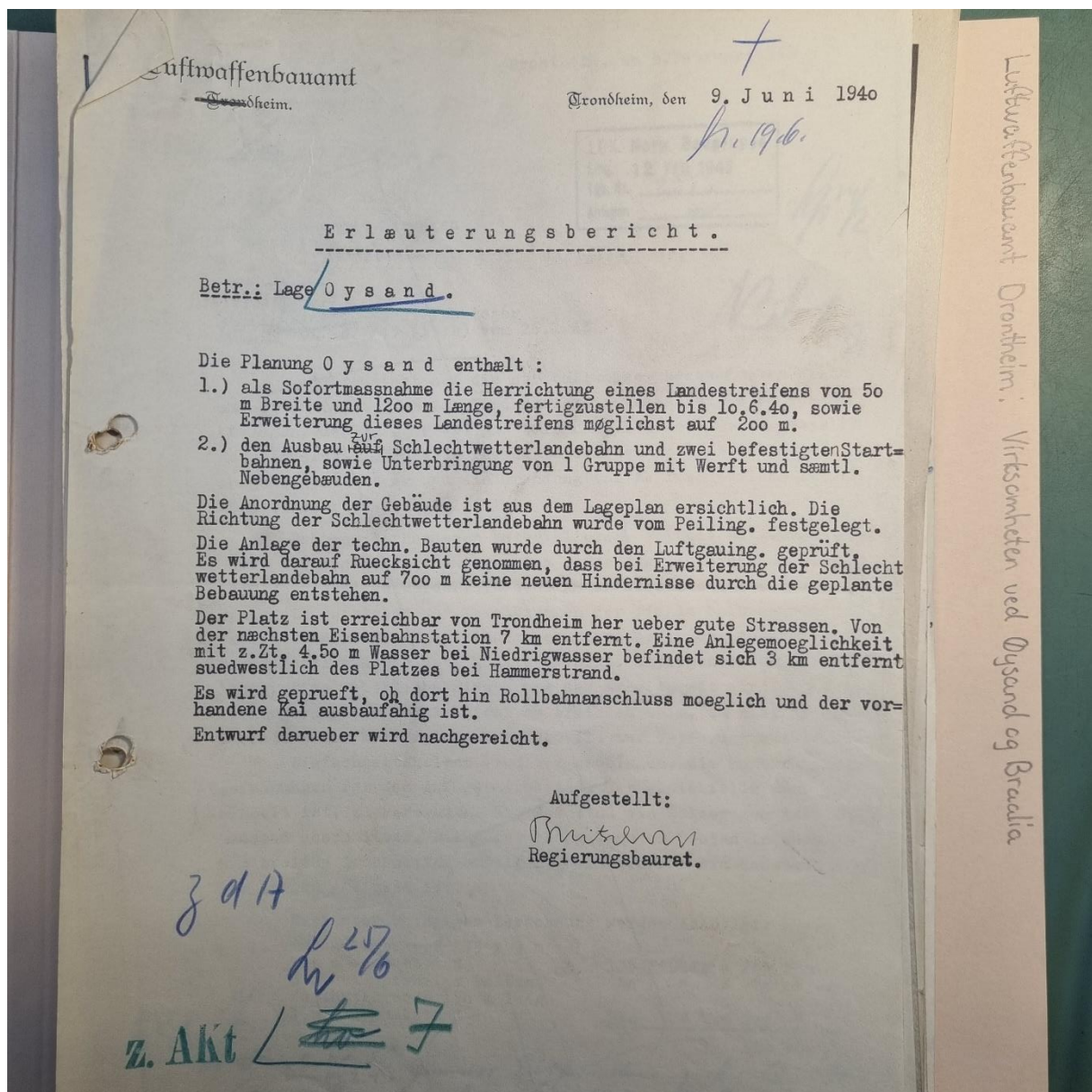
Hvor stort areal trengte denne byen? Gabriel Brovold kommer i sin bok med et svar på dette: I et brev som ifølge Brovold er datert 24. juni 1941 som ble sendt fra krigsmarinens

⁸⁴RA/RAFA-2188/2/H/Hf/Hfa/L0008. Brev forfattet av Der Generalinspektor für das Deutsche Strassenwesen. 24.07.1940.

overkommando til Speer ramtes det opp 30 enheter med behov for alt fra fem til 3000 mål og det totale behovet anslås til 7342 mål. Dette er ikke inkludert beboelsesområdene som stipuleres til 55 000 boenheter. Post, politi, rettsvesen, finansamt, sykehus, skoler, «Hitler-Jugend-Heim», barnehager, sportsanlegg, kino, teater og møtelokaler er eksempler på enheter som ifølge Brovold hadde plassbehov.⁸⁵

Kap. 3. Luftwaffes virksomhet på Øysand og oppgjørssaker med Øysand flyplass.

Illustrasjon 3.1.



⁸⁵ Brovold, G. (1996). *Neu-Dronheim i Hitlers regi og Øysand under krigen*. Snøfugl Forlag.

Før Organisation Todt overtok ansvaret for byggevirksomheten ved Øysand spesifikt og Norge generelt var det en byggeledelse i Luftwaffe som hadde ansvaret for sin egen virksomhet på området. Men hva var det de foretok seg? Den første korrespondansen som er å finne er datert 9. juni 1940. I denne rapporten blir det lagt frem to konkrete planer som skulle iverksettes så fort som mulig: den første planen gikk ut på at man umiddelbart skulle begynne forberedelser av en landingsstripe som skulle være 50m bred og 1200m lang. Denne landingsstripen skulle være ferdigstilt senest 10. juni 1940. Samtidig skulle det være mulig å utvide denne landingsstripen med opp til 200m.⁸⁶

I den andre planen står det at det snarest skulle igangsettes arbeid med å anlegge det som blir kalt en landingsbane som kan brukes i dårlig vær, samt to asfalterte landingsbaner. Videre står det at «området, altså Øysand, er mulig å nå på gode veier fra Trondheim. Den nærmeste jernbanestasjonen er 7km unna. Det står også at det skal undersøkes om det er mulig å ha slutten på rullebanen ved området på Øysand som blir kalt Hammerstrand. I tillegg nevnes også en mulig kai i rapporten. Nest siste setning beskriver en mulighet for denne kaien. Oversatt står det: «Det blir undersøkt, om det er mulig å ha taksebaneforbindelse der og om det er mulig å utvide den nevnte kaien der».⁸⁷ Man kan anta at stedet det er snakk om er Hammerstrand, slik at startbanen og kaien har en direkte forbindelse.

Ut ifra denne rapporten kan man slå fast at byggeledelsen i Luftwaffe tidlig hadde flere planer enn startbanen på Øysand. Det at en mulig kai nevnes i denne rapporten som kommer fra byggeledelsen i Luftwaffe er også interessant, hvorfor nevnes dette her? Kan det tyde på at Luftwaffe og Kriegsmarine hadde innledet et samarbeid om de tidlige prosjektene her? Man kan også anta at Hitler fikk tilgang til disse planene, kan det være at han bestemte seg for at kaiprojektet skulle gjøres mye større enn det Luftwaffe og Kriegsmarine tenkte?

Hvis man tar utgangspunkt i det storadmiral Raeder så for seg kan en spekulere i at Øysand skulle være en slags støttekai for det større verftet i Trondheim, der det allerede var en operasjonell havn man kunne renovere og modernisere framfor å bygge et verft fra grunnen av på et område man i utgangspunktet var usikker på om det i det hele tatt var mulig.

⁸⁶RA/RAFA-2188/2/ E/Ec/L0002. Erläuterungsbericht (forklarende rapport) sendt av Regierungsbaurat. 09.06.1940.

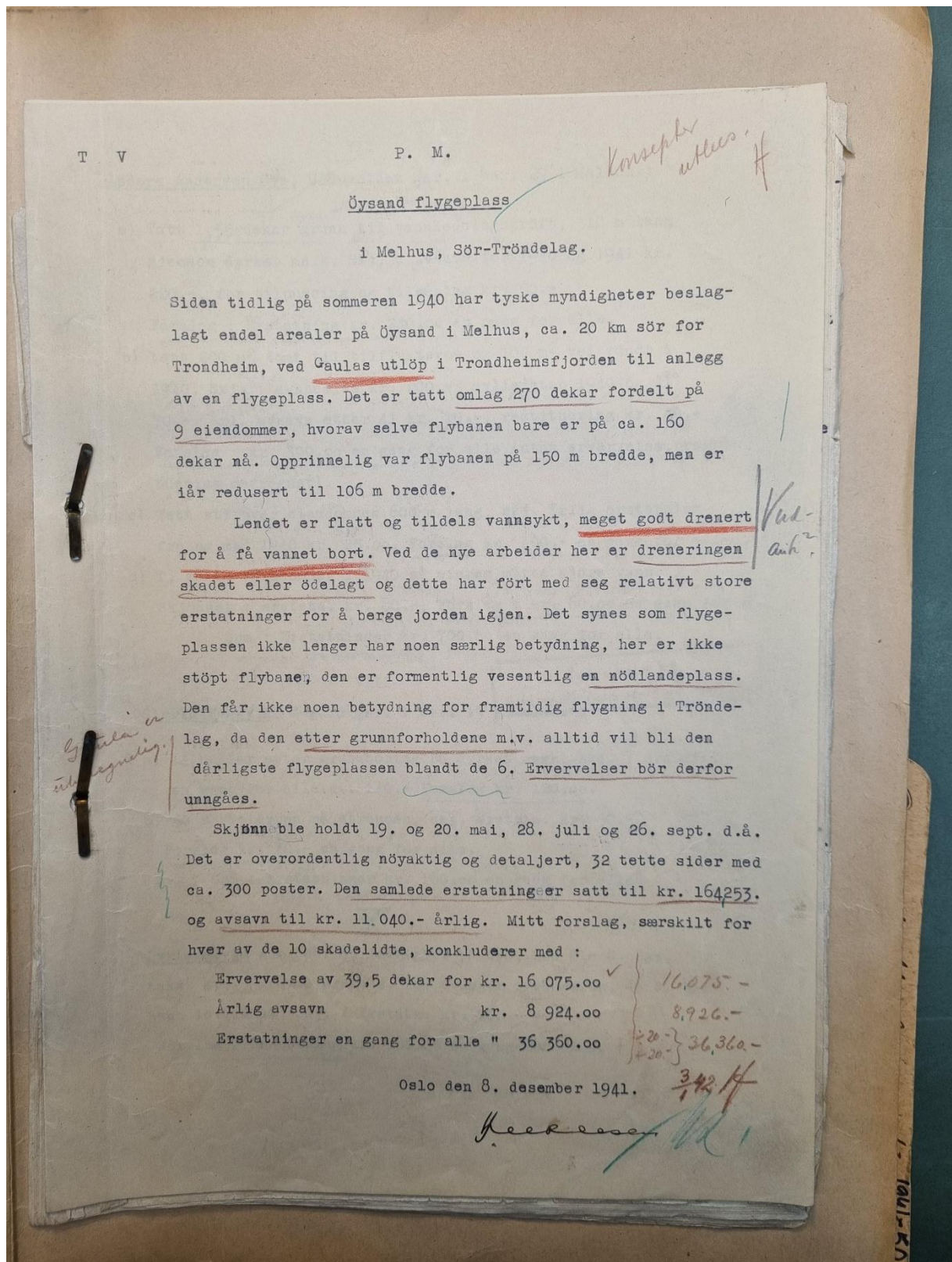
⁸⁷RA/RAFA-2188/2/E/Ec/L0002. Erläuterungsbericht (forklarende rapport) sendt av Regierungsbaurat. 09.06.1940.

Spørsmålet om hvorfor dette kaiprojektet nevnes i denne rapporten kan man besvare med at det selvfølgelig er mulig at Kriegsmarine og Luftwaffe tenkte at startbanen og kaien skulle anlegges i samarbeid med hverandre, nemlig at det viktigste var at startbanen kom på plass og ble operasjonell så tidlig som mulig for blant annet å kunne tilby støtte til tyske krigsskip, samtidig som det kunne fungere som et enkelt, men effektivt forsvar mot eventuelle sabotasjeforsøk fra de allierte.

Oppgjørssaker Øysand flyplass.

Hvordan påvirket tyskernes aktivitet på Øysand de lokale som bodde der? I et dokument datert 30. juli 1941 fra Gauldal Herredsrett behandles flere erstatningssaker i forbindelse med byggingen av Øysand flyplass.

Illustrasjon 3.2.



I innledningen av dokumentet stadfestes det at tyskerne har, siden tidlig på sommeren 1940, beslaglagt en del arealer på Øysand. I alt er det snakk om rundt 270 dekar fordelt på 9 eiendommer. Selve flyplassen er ifølge dokumentet 150m bred, men på tidspunktet da

dokumentet ble skrevet var denne bredden redusert til 106m. Litt senere i dokumentet står det noe som er interessant: «Det synes som flygeplassen ikke lenger har noen særlig betydning, her er ikke støpt flybane, den er formentlig vesentlig en nødlandeplass. Den får ikke noen betydning for framtidig flygning i Trøndelag, da den etter grunnforholdene m.v. alltid vil bli den dårligste flygeplassen av de 6». Helt til slutt står det: «Den samlede erstatning er satt til kr. 164253. og avsnitt til kr. 11 040,- årlig.»⁸⁸ Det er snakk om store summer, som igjen vitner om at skadene som ble påført de ulike gårdstunene og deres områder må ha vært av en stor karakter.

Det at startbanen her omtales som en «nødlandeplass», bekrefter langt på vei det Brovold skriver om at startbanen på Øysand hadde status som en feltflyplass. I det større bildet kan det argumenteres for at startbanen ikke skulle spille en vesentlig eller sentral rolle i krigens gang, men at det var viktig at Luftwaffe kunne ha et støttepunkt og et sted de kunne mellomlande mens de var ute på oppdrag. I tillegg underbygger det som står i dokumentet om at flyplassen ikke får noen betydning for fremtidig flyvning i Trøndelag på grunn av grunnforholdene langt på vei bekrefter den informasjonen Fritz Todt fikk av ekspertene i blant annet Organisation Todt (OT) da han besøkte Øysand i september 1941.

Et annet interessant dokument er en rettsbok datert 19.mai 1941. Her står at saksøker i saken er innenriksdepartementet, oppgjørsavdelingen. Videre står at saksøkte i saken er; Rasmus Fossum, John S. Øye, Ole O. Øye, Ingvar Gafseth, John A. Øye og Sivert S. Øye.⁸⁹ Det er noe spesielt at de omtales som «saksøkte» i dokumentet som videre handler om det som kalles «skjønn». I dokumentet står det følgende om hva saken handler om:

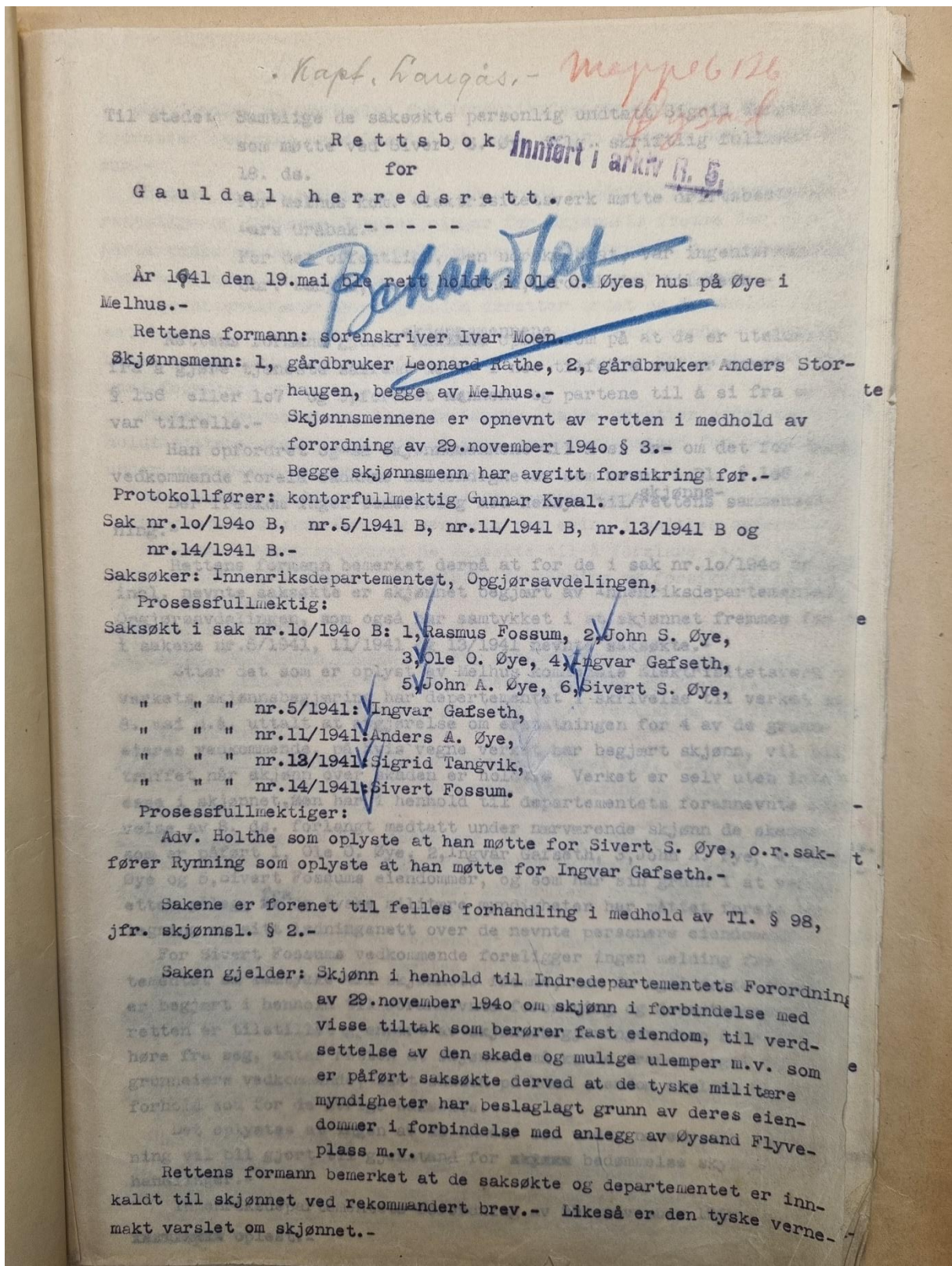
«Skjønn i henhold til Indredepartementets Forordning av 29. november 1940 om skjønn i forbindelse med visse tiltak som berører fast eiendom, til verdsettelse av den skade og mulige ulemper m.v. som er påført saksøkte derved at de tyske militære myndigheter har beslaglagt grunn av deres eiendommer i forbindelse med anlegg av Øysand flyveplass».⁹⁰

⁸⁸ RA/RAFA-1225/D/Db/L0253/0004. Øysand flygeplass i Melhus. Forsvarsdepartementet. 08.12.1941.

⁸⁹ RA/RAFA-1225/D/Db/L0253/0004. Rettsbok for Gauldal Herredsrett. 19.05.1941.

⁹⁰ RA/RAFA-1225/D/Db/L0253/0004. Rettsbok for Gauldal Herredsrett. 19.05.1941.

Illustrasjon 3.3.



Det er interessant å merke seg at de bøndene som man i dag kan anse som ofre i saken har status som «saksøkte» i dette dokumentet. Videre kan man anta at ordet «skjønn» i denne saken kan sees på som en befaring av gårdsbrukene som ble berørt av tyskernes rekvirering av jord i forbindelse med anleggelsen av startbanen på Øysand, som i dette dokumentet navngis som «Øysand flyveplass».

Gabriel Brovold nevner også tyskernes beslagleggelse av jord på Øysand. Han skriver blant annet at: «Omfanget av tyskernes ekspansjon på Øysand fremgår klart av de beslaglagte og ervervede arealene der. Til å begynne med tok tyskerne temmelig frikostig for seg av jord, delvis uten varsel, men snart kom dette inn i mer ordnede former.»⁹¹ Rettsboken fra Gauldal Herredsrett i mai 1941 bekrefter jo at tyskerne har beslaglagt eller rekvirert jord fra ulike gårdsbruk på Øysand. Denne saken bekrefter jo også langt på vei det Brovold skriver at denne beslagleggelsen av jord etter hvert i løpet av krigen kom inn i mer ordnede former, men at bøndene allikevel hadde rett til erstatning for jorden som allerede hadde blitt tatt. Denne beslagleggelsen ble gjort i forbindelse med anleggelsen av Øysand flyplass. Brovold nevner i tillegg navnene på de berørte bøndene: Ole O. Øie, Anders J. Øye, Ingvar Grafseth, John A. Øye, søstrene Tangvik og Sivert S. Øye. Han skriver også at det var ordfører Hans Bollingmo som talte grunneiernes sak.⁹²

Det kan virke som at noen form for kommunikasjon mellom tyskerne og grunneierne var fraværende i krigens tidlige fase, altså fra 1940 til et tidspunkt i 1941, da tyskerne beslagla jordområder for å kunne fullføre anleggelsen av startbanen som skulle bli tatt i bruk av Luftwaffe. Brovold kommer med det som kan forklare hvorfor tyskerne ikke var særlige opptatte av å kommunisere noe særlig med bøndene på Øysand: «Før krigen var jo Melhus og Leinstrand fredelige bondesamfunn uten store virksomheter, og det er ikke vanskelig å forestille seg hvilke omkalfatringer årene etter 1940 førte med seg».⁹³ Her peker Brovold på noe man kan argumentere for at er en viktig årsak til hvorfor tyskerne tok seg mer eller mindre til rette i tiden etter at de hadde okkupert Norge. Øysand var, på denne tiden, et lite bondesamfunn. Med dette i bakhodet kan man stille seg spørsmålet om Øysand ikke ble sett på som stort nok til at dette var noen særlig grunn til at man skulle gå varsomt frem og ha en jevn og god kontakt med grunneierne i området? Brovold skriver jo selv at jordområder ble beslaglagt uten varsel i starten av krigen, men samtidig så har det blitt spekulert i om tyskerne

⁹¹ Brovold, G. (1996). *Neu-Drontheim i Hitlers regi og Øysand under krigen*. Snøfugl Forlag, Melhus. S. 81.

⁹² Brovold (1996): s. 82

⁹³ Brovold (1996): s. 82-83.

var opptatte av å bevare godviljen hos lokalbefolkningen i starten av krigen for å skape et bilde av at tyskerne var der som venner, selv om det var et klart skille mellom tyskerne og den okkuperte befolkningen i Norge. Det var tyskerne som bestemte.

Brovold har fått innsyn i det han kaller skylddelingsforretninger fra 17.-20. mars 1942 i Gauldal Herredsrett. Noe som er viktig å bemerke her er at noen av de som saksøkte i denne saken er betegnet som saksøkte i saken fra 19. mai 1941. De som er ført opp som saksøkte den 19. mai 1941 er: Rasmus Fossum, John S. Øye, Ole O. Øye, Ingvar Grafseth, John A. Øye, Sivert S. Øye, Sivert Fossum og Sigrid Tangvik.⁹⁴ Saksøkerne i saken Brovold omtaler i boken er Ingvar Grafseth, Ramsus Fossum, John S. Øye, Ole O. Øie, Anders J. Øye, John A. Øye, Johan Øye, Ingemar Rundberg, Ole Gran, Karen Kaarli, Anna Øye og Sivert S. Øye. Brovold skriver: «Det ble ytet erstatning i kraft av en forordning fra Innenriksdepartementet av 29. november 1940 om «skjønn i forbindelse med visse tiltak som berører fast eiendom, til verdsettelse av den skade som er påført saksøkerne ved de tyske militære myndigheters beslagleggelse av grunn m.v.»⁹⁵

Etter denne avtalen skulle ikke bare tap av jord erstattes, men også avlingsskader, ulemper og skader på eiendom. Selv om denne avtalen ble underskrevet av både tyske og norske styresmakter er det mye som tyder på at den ikke alltid ble fulgt, som Brovold skriver: «Like fullt fremstille tyskerne dette overfor folk rundt omkring som en æresbevisning man hadde tilstått uten egentlig å være forpliktet til det!»⁹⁶

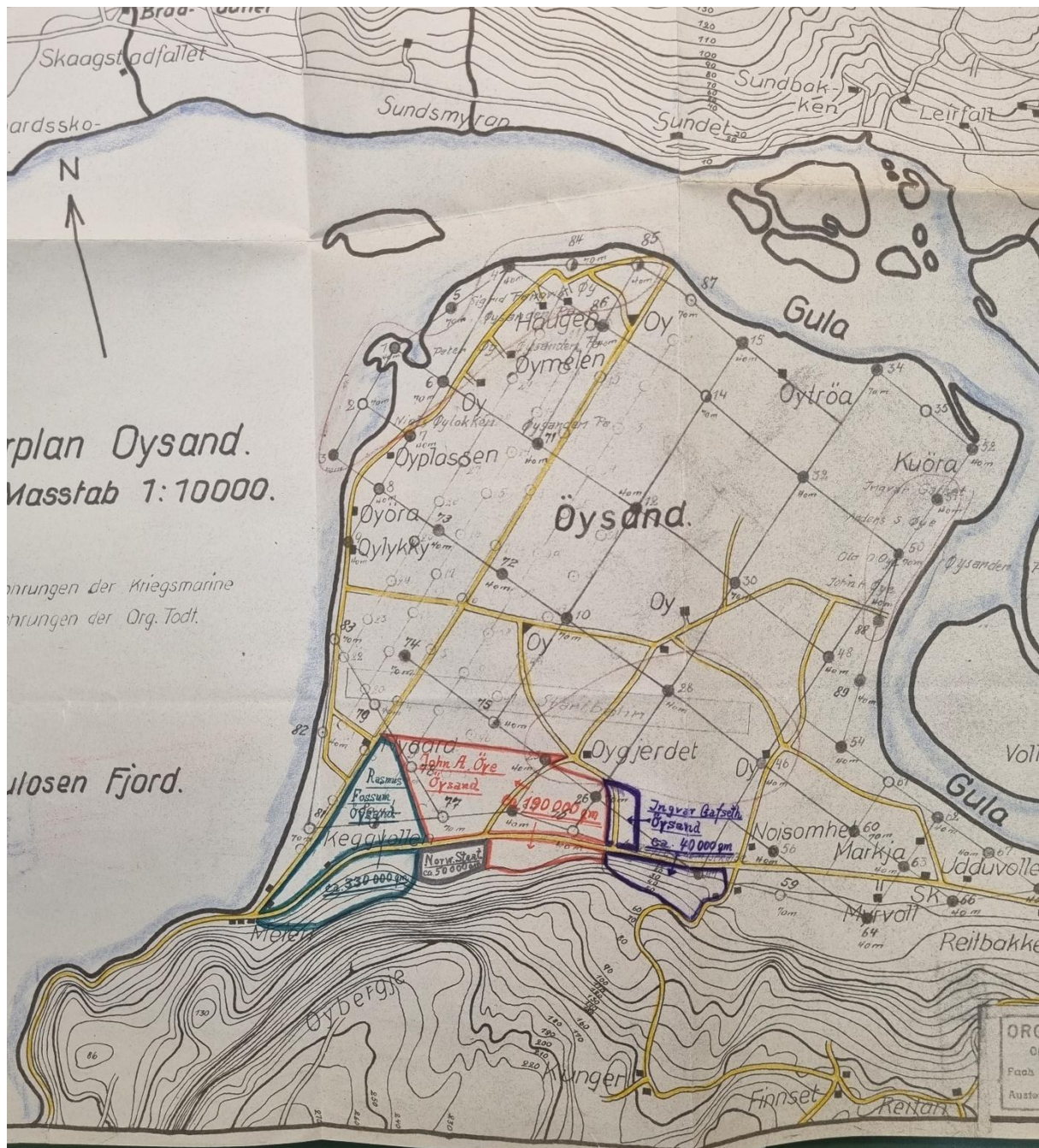
Det kommer ikke klart frem i saksdokumentene hvem som eventuelt måtte betale og om det var noen som ble dømt til å betale, men det er et godt stykke arbeid som er nedlagt i skjønnet som er utført, samt at det også er klart at man i Herredsretten har fulgt den forordningen som ble underskrevet i november 1940, blant annet når det kommer til erstatningssum og sum på erstatningen de individuelle skadene settes til.

⁹⁴ RA/RAFA/-1225/D/Db/L0253/0004. Rettsbok for Gauldal Herredsrett. 19.05.1941.

⁹⁵ Brovold, G. (1996). *Neu-Drontheim i Hitlers regi og Øysand under krigen*. Snøfugl Forlag, Melhus. S. 84.

⁹⁶ Brovold (1996): s. 84.

Illustrasjon 3.4.



Over er et oversiktsbilde over hvor på Øysand de berørte gårdene lå og hvor stort jordområde det var som ble berørt av tyskernes beslagleggelser. Noe som er interessant å merke seg er blant annet at ingen av de beslaglagte jordområdene er der startbanen ligger, men de er primært i nærheten av, eller ved veien som går gjennom Øysand. På dette kartet er Rasmus Fossums, John A. Øyes og Ingvar Grafseths område markert. Fossum fikk cirka 330 000 kvadratmeter beslaglagt, Øye fikk cirka 190 000 kvadratmeter beslaglagt, mens Grafseth fikk

cirka 40 000 kvadratmeter jord beslaglagt.⁹⁷ Det er dette jeg vil belyse med å bruke dette kartet, altså vise hvor eiendommene ligger.

Det er jo klart at dette er svære områder, og det samsvarer jo også med de mange ulike planene tyskerne hadde for Øysand. Mye tyder jo på at hele, eller en veldig stor del av Øysand skulle taes i bruk i et eller flere av prosjektene, og med de mange grunnboringene var det jo uunngåelig at det ikke oppstod konflikt mellom grunneierne og tyskerne. Selv om det tilsynelatende ble gjort forsøk på å løse disse konfliktene blant annet gjennom ulike søksmål, er det vanskelig å si noe konkret om disse søksmålene førte frem.

Kap 4. Hovedkonklusjon.

Hva har jeg bidratt med til den allerede eksisterende forskningen på Øysand? I arbeidet med denne oppgaven har jeg gått dypere inn i primærkilder som er knyttet til Øysand, derfor er det også mest relevant at jeg ser nærmere på funnene Gabriel Brovold, Birgitte Fjørtoft og Janne Wilberg har gjort, og hva jeg har funnet i mitt arbeid. Har jeg funnet noe nytt?

I mitt arbeid med primærkildene knyttet til Øysand har jeg funnet mye materiale som går på de mange forskjellige grunnboringene og grunnanalysene som ble utført på Øysand av tyskerne. Som illustrasjon 2.5 viser var deler av underlaget på Øysand bestående i store deler av ulike typer sand, myr og leire. Dette er det jeg føler selv at jeg har brakt til lys i arbeidet med denne oppgaven, jeg har funnet ut hvilke resultater disse grunnundersøkelsene ga tyskerne, som man igjen kan argumentere for at var en avgjørende faktor i at byplanene etter hvert ble skrinlagt og at det oppstod et skille mellom de militære og sivile planene på området. Et annet funn jeg har gjort er at det er ting som tyder på at Luftwaffe og den tyske krigsmarine samarbeidet noe i anleggingen av flystripen. Her viser jeg til illustrasjon 2.6 der det står at det skal prøves ut om det er mulig å bygge det som blir omtalt som en «kai» ved Hammerstrand, der flystripen etter planen skal ende.

Kap. 5. Øysand i undervisningen.

For å kunne bygge under hva formålet med denne oppgaven er, er det viktig at jeg også skriver om hvordan jeg ville ha brukt Øysand i undervisning. I kapittel fem skal jeg gjøre et forsøk på å utarbeide et opplegg der jeg bruker Øysand som et eksempel på lokalhistorie. Det

⁹⁷ RA/RAFA/D/Db/L0253/0004. Uten forfatter. Uten år.

jeg ønsker å oppnå med et slikt opplegg er å vekke en interesse hos elevene for lokalhistorien som er overalt rundt oss. I tillegg vil jeg arbeide med *historiebevissthet* i klasserommet.

Jeg forstår at Øysand alene ikke er et stort nok tema til å kunne klare å stå alene i undervisningen, men at det kan være mulig å «bake» det inn i et tema som for eksempel omhandler Norge under krigen, eller rett og slett lokalhistorie. En viktig del av det neste kapittelet der jeg legger frem et forslag om hvordan jeg ville ha brukt Øysand i undervisningen er å trekke det opp mot fagfornyelsen, både med tanke på undervisningsmetode, men og hvordan man kan vurdere læringsutbytte elevene har av opplegget. I arbeidet med kildemateriale til oppgaven har jeg etter hvert innsett at jeg kanskje ikke har hatt nok tid til å tilføre forskningen rundt Øysand noe nytt i et realhistorisk perspektiv, men at jeg forhåpentligvis kan tilføre noe når det kommer til det fagdidaktiske.

På Utdanningsdirektoratets (Udir) sider står det følgende om historiefagets relevans og sentrale verdier: «Historie er et sentralt fag for kultur- og samfunnsforståelse, danning og identitetsutvikling» og «(...) Ved at elevene arbeider utforskende med historie og utvikler kildekritisk kompetanse, styrkes deres nysgjerrighet, engasjement og kritiske tenkning».⁹⁸

Når det kommer til kjerneelementer som kan knyttes opp mot denne oppgaven kan man trekke inn punktet *historiebevissthet*. På Udir sine sider står det følgende om dette kjerneelementet: «Elevene skal forstå seg selv som historieskapte og historieskapende med en fortid, nåtid og framtid. Elevene utvikler historiebevissthet ved å arbeide utforskende med historie, opparbeide en kildekritisk kompetanse og kunne se ulike perspektiver og sammenhenger i faget.»⁹⁹

Jeg mener at spesielt det å utfordre elevene på punktet med kildekritikk er viktig når det kommer til det å utforske og å arbeide med et lokalhistorisk sted som Øysand. Det er viktig å utfordre elevene på dette fordi kildematerialet man som oftest har tilgang til er bygdebøker eller eldre bøker, som for eksempel Gabriel Brovolds bok som ble utgitt i 1996. Det er viktig å poengtere at det ofte er tilfelle at datagrunnlaget man kan samle inn ofte er noe begrenset, noe som også er tilfelle med Øysand.

Dette med *historiebevissthet* er også noe jeg som lærer er opptatt av. Jeg vil at elevene mine skal være klar over at man ikke trenger å dra langt av sted for å finne historie. Det er så mye historie i lokalområdet. I Trondheim trenger man ikke å dra lenger enn til Dora for å se en

⁹⁸ Utdanningsdirektoratet 2021, Historie (HIS01-03). Fagets relevans og sentrale verdier.

⁹⁹ Utdanningsdirektoratet 2021. Historie (HIS01-03). Kjerneelementer.

påminnelse om hvor store de ulike prosjektene tyskerne hadde planlagt faktisk var og hvordan man kan ta i bruk historie i nyere tid, uten at byggets eller stedets historie blir glemt. Jeg føler derfor på et viktig ansvar når det kommer til å fortelle historien om Øysand, både for å lære selv, men også for å ta vare på den spennende historien som faktisk er der.

Hvorfor er dette kapittelet relevant for oppgaven? Dette kapittelet er relevant for oppgaven fordi det er viktig å se på hvordan man kan undervise om Øysand i klasserommet.

Lokalhistorie er viktig for blant annet å minne elevene om at man ikke trenger å reise langt for å finne historie. I tillegg kan man vekke en interesse hos elevene for å bli bedre kjent med historien om området de bor i. Det å vekke nysgjerrighet og å øke bevisstheten rundt sin egen og byen man bor i sin historie er viktig, å ta med elevene på en reise enten i eller utenfor klasserommet. Det er også mulig å behandle enkle primærkilder og å oppfordre elevene til å diskutere disse kildene i grupper eller i plenum.

Man kan argumentere for at Øysand i seg selv ikke er stort nok til å stå på egne bein som for eksempel et tema i historieundervisningen, men det kan være en del av temaet «lokalhistorie» for eksempel. Det å skulle lage et opplegg om Øysand er utfordrende, men i dette kapittel skal jeg forsøke å lage et opplegg med bakgrunn i det jeg har av materiale om Øysand og koble det opp mot fagfornyelsen og eventuelle tverrfaglige temaer.

Noe som er mulig å gjøre er å arrangere en ekskursjon til Øysand for å se på området slik at elevene blir bevisste på hvordan et historisk område kan se ut, at det ikke alltid er snakk om ruiner, men at historiske områder kan være en del av samfunnet i dag. Her vil jeg trekke inn *historiebevissthet* som et viktig begrep når jeg forklarer elevene hvorfor vi skal til Øysand. Som nevnt tidligere vil jeg gjerne gjøre elevene oppmerksomme på at man ikke trenger å dra langt for å finne historie, men at historie egentlig er overalt rundt oss.

Før ekskursjonen til Øysand er det viktig å få en oversikt over hvordan elevene tenker historie, nærmere bestemt lokalhistorie. En måte jeg kan gjøre det på er at elevene skriver ned hva de tenker når de hører ordet lokalhistorie, en assosiasjonsoppgave. Kvande og Naastad skriver litt om dette i sin bok *hva skal vi med historie?*: «Ved oppstarten av det nye emnet kan du gi elevene i oppgave å skrive en assosiasjonstekst om temaet.»¹⁰⁰ Temaet i dette tilfelle er Øysand, men istedenfor å stille spørsmålet «hva tenker du når du hører ordet Øysand?» kan jeg heller stille spørsmålet «hva tenker du når du hører ordet lokalhistorie?». Poenget med

¹⁰⁰ Kvande, L. & Naastad, N. (2016). *Hva skal vi med historie? Historiedidaktikk i teori og praksis*. 2. utgave. Universitetsforlaget. S. 41.

denne oppgaven er ikke nødvendigvis å få et utfyllende og godt svar på hva historie er, men heller hva elevene forbinder med lokalhistorie. Denne oppgaven kan også danne et godt grunnlag for hvordan jeg legger opp undervisningen rundt Øysand. Jeg kan ta opp igjen denne oppgaven på slutten av perioden, for å se om elevenes definisjon av hva lokalhistorie er har endret eller utviklet seg i perioden vi har jobbet med det.

Det er selvfølgelig mulig å jobbe med bilder i klasserommet med elevene, men i og med at det ikke er mange fysiske spor på Øysand etter krigen. Derfor mener jeg at det er viktigere og riktigere å jobbe med Øysand som et eksempel hva elevene kan assosiere med lokalhistorie. Jeg mener fortsatt at det er viktig å besøke Øysand og se på de fysiske sporene som er der. Jeg er ingen ekspert på Øysand, derfor kan det være relevant å prøve å hente inn ekstern hjelp, for eksempel fra Rustkammeret, om det er mulig.

Det kan være enklere å ha det overordnede temaet «lokalhistorie» om man skal arbeide med Øysand. Samtidig som man jobber med Øysand leir kan det være naturlig å trekke inn Falstad leir og bruke de godt utarbeidede oppleggene de har på sine sider og prøve å finne ut om det er mulig å trekke linjer fra Falstad til Øysand. I arbeidet med denne oppgaven har det ikke vært lett å finne direkte linjer mellom disse to leirene, men det kan være interessant å se om det er mulig å finne noe mer om Øysand leir sammen med elever. På denne måten kan man utfordre elevene til å jobbe med ulike kilder, samtidig som man får innspill fra eksterne eksperter som kan bidra til å skape en diskusjon innad i klassen. Det som kan legge et grunnlag for ytterligere diskusjon i klasserommet og videre forskning og arbeid med elevene er de mange oppgjørssakene. Hva er det som kommer frem av informasjon? Hvem var disse individene? Er det mulig å finne historier, vitneutsagn?

Det er det som til syvende og sist er det jeg ønsker med å bruke Øysand i undervisning. At elevene blir bevisste på lokalhistorien i Trondheimsområdet og å utfordre meg selv på hvordan jeg, som lærer, kan bruke Øysand som et ledd i det å formidle en historie og hvordan jeg kan lage en fortelling om Øysand basert på de funnene jeg har gjort. Jeg synes det har vært litt utfordrende å skulle lage et undervisningsopplegg med Øysand.

For å oppsummere opplegget jeg har tenkt på, er det å starte med en assosiasjonsoppgave for elevene i starten av prosessen, der de blir utfordret på hva de assosierer med lokalhistorie som et ledd i deres utvikling av *historiebevissthet* i tråd med fagfornyelsen. Det er også veldig viktig å gjøre det klart at denne typen opplegg og tema forutsetter at elevene er på et visst nivå når det kommer til for eksempel refleksjon. Derfor mener jeg at denne typen opplegg er best

egnet for videregående skole, nivå 3. Denne type opplegg kan være utfordrende på flere måter. Hvordan skal man vurdere elevenes læringsutbytte? Er det målbart? Hvordan kan man sette Øysand inn i en større kontekst?

Primærkilder.

Riksarkivet i Oslo (RA).

RA/RAFA-2188/2/H/Hj/L0036. Tyske Arkiver, Organisation Todt (OT), Einsatzgruppe Wiking/Diverse arkivmateriale/Organisation Todt/Avlevering fra NGU/B37: Øysand, flyplass 1940-1945. Grunduntersuchung, Flughalle, Öisand bei Trondheim (oversettelse av avskrift) Dr. Ing. Aas Jakobsen. 31.07.1940.

Riksarkivet i Oslo/RA/RAFA-2188/2/H/Hj/L0036. Tyske Arkiver, Organisation Todt (OT), Einsatzgruppe Wiking/Diverse arkivmateriale/Organisation Todt/Avlevering fra NGU/B37: Øysand, flyplass 1940-1945. Grunduntersuchungen Anlegerprojekte I und II. Öysand. Norsk Teknisk Byggekontroll 11.01.1943.

RA/RAFA-2188/2/H/Hj/L0036. Tyske Arkiver, Organisation Todt (OT), Einsatzgruppe Wiking/Diverse arkivmateriale/Organisation Todt/Avlevering fra NGU/B37: Øysand, flyplass 1940-1945. Öysand-Südgelände: Profile. Organisation Todt 30.05.1944.

RA/RAFA-2188/2/ E/Ec/L0002. Tyske Arkiver, Organisation Todt (OT), Einsatzgruppe Wiking/Saksarkiv/Byggeprosjekter i Trøndelag/Møre og Romsdal/Luftwaffenbauamt Drontheim: Virksomheten ved Øysand og Braalia 1940-1941 (ca.). Erläuterungsbericht (forklarende rapport) sendt av Regierungsaurat den 09.06.1940.

RA/RAFA-2188/2/E/Ec/L0004. Tyske Arkiver, Organisation Todt (OT), Einsatzgruppe Wiking/Saksarkiv/Byggeprosjekter i Trøndelag/Møre og Romsdal/Byggomg av kaianlegg ved Gulosen. Tegninger 1942-1942 (ca.). Verladeanlage. Uten forfatter, uten år.

RA/RAFA-1225/D/Db/L0253/0004. Forsvarsdepartementet FD 10 Oppgjørssaker fra 1940 til 1956/2. Øysand flyplass. Felleskorrespondanse, karter, skjønn, Sæmp. F, G og Ø/Løpenr 253. Öysand Flygeplass, Forsvarsdepartementet 08.12.1941.

RA/RAFA-1225/D/Db/L0253/0004. Forsvarsdepartementet FD 10 Oppgjørssaker fra 1940 til 1956/2. Øysand flyplass. Felleskorrespondanse, karter, skjønn, Sæmp. F, G og Ø/Løpenr 253. Rettsbok for Gauldal Herredsrett 19.05.1941.

RA/RAFA-2188/2/H/Hj/Hfa/L0008. Tyske Arkiver, Organisation Todt (OT), Einsatzgruppe Wiking/diverse arkivmateriale/Diverse materiale som trolig er skapt av Organisatiion Todt/OT diverse/Byggeplaner Trondheim 1941-1943/ NN, Havneplan av 1927.

RA/RAFA-2188/2/ H/Hf/Hfa/L0008. Tyske Arkiver, Organisation Todt (OT), Einsatzgruppe Wiking/diverse arkivmateriale/Diverse materiale som trolig er skapt av Organisatiion Todt/OT diverse/Trondheim-Neu Drontheim-om modeller/planer 1940-1943. Telegram forfatter av Josef Terboven den 09.07.1940.

RA/RAFA-2188/2/ H/Hf/Hfa/L0008. Tyske Arkiver, Organisation Todt (OT), Einsatzgruppe Wiking/diverse arkivmateriale/Diverse materiale som trolig er skapt av Organisatiion Todt/OT diverse/Trondheim-Neu Drontheim-om modeller/planer 1940-1943. Notat av dr. Klein 10.07.1940

RA/RAFA-2188/2/ H/Hf/Hfa/L0008. Tyske Arkiver, Organisation Todt (OT), Einsatzgruppe Wiking/diverse arkivmateriale/Diverse materiale som trolig er skapt av Organisatiion Todt/OT diverse/Trondheim-Neu Drontheim-om modeller/planer 1940-1943. Notat forfatter av dr. Klein til dr. Todt 10.07.1940

RA/RAFA-2188/2/ H/Hf/Hfa/L0008. Tyske Arkiver, Organisation Todt (OT), Einsatzgruppe Wiking/diverse arkivmateriale/Diverse materiale som trolig er skapt av Organisatiion Todt/OT diverse/Trondheim-Neu Drontheim-om modeller/planer 1940-1943. Utsnitt av Trondheimsfjorden. Uten forfatter, uten år.

RA/RAFA-2188/2/ H/Hf/Hfa/L0008. Tyske Arkiver, Organisation Todt (OT), Einsatzgruppe Wiking/diverse arkivmateriale/Diverse materiale som trolig er skapt av Organisatiion Todt/OT diverse/Trondheim-Neu Drontheim-om modeller/planer 1940-1943. Brev sendt fra Norsk Modellerings Kompani til dr. Leistriz 10.07.1940.

RA/RAFA-2188/2/ H/Hf/Hfa/L0008. Tyske Arkiver, Organisation Todt (OT), Einsatzgruppe Wiking/diverse arkivmateriale/Diverse materiale som trolig er skapt av Organisatiion Todt/OT diverse/Trondheim-Neu Drontheim-om modeller/planer 1940-1943. Kontraktsutkast forfattet av Der Reichskommissar für die besetzte norwegische Gebiete Abtl. Technik und Verkehr. 23.07.1940.

RA/RAFA-2188/2/ H/Hf/Hfa/L0008. Tyske Arkiver, Organisation Todt (OT), Einsatzgruppe Wiking/diverse arkivmateriale/Diverse materiale som trolig er skapt av Organisatiion Todt/OT diverse/Trondheim-Neu Drontheim-om modeller/planer 1940-1943. Brev forfattet av Der Generalinspektor für das Deutsche Strassenwesen. 24.07.1940.

RA/RAFA-2188/2/ H/Hf/Hfa/L0008. Tyske Arkiver, Organisation Todt (OT), Einsatzgruppe Wiking/diverse arkivmateriale/Diverse materiale som trolig er skapt av Organisatiion

Todt/OT diverse/Trondheim-Neu Drontheim-om modeller/planer 1940-1943. Brev forfattet av Norsk Modellerings Kompani sendt til Dr. Leistritz den 25.07.1940.

RA/RAFA-2188/2/H/Hj/L0037. Tyske Arkiver, Organisation Todt (OT), Einsatzgruppe Wiking/Diverse arkivmateriale/Organisation Todt. Avlevering fra NGU/B39.1 Gulosen, Øysan 1941-1945. Dagsrapport av prof. dr. Richter 17.05.1940.

RA/RAFA-2188/2/H/Hj/L0037. Tyske Arkiver, Organisation Todt (OT), Einsatzgruppe Wiking/Diverse arkivmateriale/Organisation Todt. Avlevering fra NGU/B39.1 Gulosen, Øysan 1941-1945. Vormerk forfattet av Reichskommissar für die Besetzten norwegische Gebiete. 21.10.1941.

RA/RAFA-2188/2/H/Hj/L0037. Tyske Arkiver, Organisation Todt (OT), Einsatzgruppe Wiking/Diverse arkivmateriale/Organisation Todt. Avlevering fra NGU/B39.1 Gulosen, Øysan 1941-1945. Stand der Bodenuntersuchungen am 1. Dezember 1942. Rapport av Dr. J. Schadler 01.12.1942.

RA/RAFA-2188/2/H/Hj/L0037. Tyske Arkiver, Organisation Todt (OT), Einsatzgruppe Wiking/Diverse arkivmateriale/Organisation Todt. Avlevering fra NGU/B39.1 Gulosen, Øysan 1941-1945. Rapport skrevet av Dr. J. Schadler den 30.03.1943.

RA/RAFA-2188/2/H/Hj/L0040. Tyske Arkiver, Organisation Todt (OT), Einsatzgruppe Wiking/Diverse arkivmateriale/Organisation Todt. Avlevering fra NGU/B39.4: Gulosen, Øysand 1941-1942. Bohrplan Oysand forfattet av Organisation Todt. Uten år.

Rustkammeret.

Rustkammeret. Tegninger. Boks 67 Dok. 316. Tegninger vedr. Øysand leir.

Rustkammeret, boks 68, dokument 320-321, Øysand leir, tegninger og kart. Øysand leir, tegninger ang. varme og sanitæranlegg.

Rustkammeret. Boks 244. Arbeiderunterkünfte Oysand, Organisation Todt.

Bibliografi.

Andersen, K, G. (2021). *Hitlers byggherrer, Fritz Todt og Albert Speer i Norge*. Fagbokforlaget.

Arkivverket. (2017, 16.03.). Tyske anlegg og tyskararbeid. Hentet fra: <https://www.arkivverket.no/utforsk-arkivene/andre-verdenskrig/naeringslivet/tyske-anlegg-og-tyskararbeid>.

Brovold, G. (1996). *Neu-Drontheim i Hitlers regi – Øysand under krigen*. Snøfugl Forlag. <https://www.nb.no/items/1b23214d5e0dc437a6ac7d392e6588fa?page=5&searchText=innsatsgruppe%20wiking>.

Brox, H, K. Hansen, H. & Sivertsen, K. (2015). *Bunkeren Trondheim under hakekorset*. Communicatio Forlag. Trondheim.

Fjørtoft, B, M. (2012). *Nazismens kulturarv: eit samtidsarkeologisk studium av utvalte krigsfangeleirar i Trondheim og Øysand*. [Masteroppgave]. Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet. <http://hdl.handle.net/11250/242907>

Holmen, E. (2021). «*Der Führer befiehlt stärksten ausbau Trondheim*». *De tyske planene for utbygging av verftskapasitet i Trondheim 1939-1945 og betydningen for Trondhjems Mekaniske Verksted (TMV) i Midnorske historier*. Novus Forlag.

Kvande, L & Naastad, N. (2016). *Hva skal vi med historie? Historiedidaktikk i teori og praksis*. (2.utgave). Universitetsforlaget.

Kirkhusmo, A. (1997). *Trondheims historie 997-1997. Bind 5: Vekst gjennom krise og krig 1920-1964*. Universitetsforlaget.

Stratigakos, D. (2020). *Hitler's Northern Utopia. Building the new order in occupied Norway*. Princeton University Press.

Wilberg, J. (1996). *Øysand leir, et vel bevart anlegg fra andre verdenskrig* i Fortidsvern 4 Bygningshistorie i Forsvaret.

Skappel, V. (1952). *Flyfoto: Nypan*. [Flyfoto] Widerøe's Flyveselskap og Polarfly A/S. Nypan. Hentet fra: <https://ntnu.tind.io/record/79727#?c=0&m=0&s=0&cv=0&r=0&xywh=-645%2C-1%2C6849%2C3673>

Fanger.no. Øysand. <https://www.fanger.no/prisoncamps/1028>.

Utdanningsdirektoratet. (2021). Historie (HIS01-03). Kjerneelementer. Hentet fra:
<https://www.udir.no/lk20/his01-03/om-faget/kjerneelementer>.

Utdanningsdirektoratet. (2021). Historie (HIS01-03). Fagets relevans og sentrale verdier.
Hentet fra: <https://www.udir.no/lk20/his01-03/om-faget/fagets-relevans-og-verdier>.

