

«Kvikksølv-ubåten» U-864:

Hva var om bord?

Opplysninger fra tysk ubåt- forum oversatt til norsk.

Dette er opplysninger som jeg mottok 21.januar 2004 privat fra en slektning (funnet på facebook) av mannskapet som omkom om bord på U-864.

Opplysningene er detaljer om last og mannskap er like aktuelle i dag (oktober 2024) siden ubåten U-864 med dens farlige last fortsatt ligger utenfor Fedje.

- Jeg tok kontakt 17.januar 2004 og fikk svar 21.januar 2004, altså for over 20 år siden!
- Fikk da disse opplysninger om U-864 og dens last.
-
- Her er det endel oppsiktsvekkende nye opplysninger som ikke har vært kjent selv for de som forsker på dette. Blant annen var det 30 beholdere med Tungtvann ombord for atomprogram sammen med japanerne.
-
- Disse utgjør ikke noen forurensningsfare, men historisk kan en fundere på om krigen kunne blitt forlenget hvis lasten hadde kommet frem til bestemmelse- stedet.
-
- Ifølge opplysningene under er det IKKE uranoxid ombord. (In dem Ultrabeleg steht nichts von Uranoxid.)
-
- U-864 var lastet med «betydelig krigsviktig last», eksperter, papirer, (formler), rakett- og flymodeller, rakettdrivstoff osv.
-
- U-864 var altså lastet med aller siste nytt i høyteknologi som Tyskland hadde.
- (Somit war U-864 ein Boot mit deutscher neuester Hightech Ladung vom Stande 1944-45).
-
- De ubåter som gikk til Japan hadde med kvikksølvlast. Kilden under mener japanerne brukte dette i Granat-tennsatser, andre kilder sier at uranium og radium ble blandet med kvikksølv til en pasta av amalgam (samme som tannleger bruker til fyllinger). Ved varmebehandling kunne en skille dette fra hverandre igjen.

Dette er hovedsaken og problemene med U-864:

Metallisk kvikksølv i sedimentet omdannes til ionisk kvikksølv eller til metylkvikksølv som tas opp av organismer i næringskjeden og til slutt havner i skalldyr og fisk som vi spiser.

Forskjellen på de 2 forliste ubåter som vi vet om nord for Sulo /vest for Fedje (U486 og U-864) er at U-864 hadde ca. 65 tonn kvikksølv ombord som skulle til Japan sammen med annet viktig krigsmateriell som tegninger av jetfly osv.

Det var derfor også ca. 20 personer fra Luftforsvaret ombord, til sammen 73 personer mens normalt mannskap var ca. 50.

Dette er metallisk kvikksølv i stålbeholdere, samme som kvikksølv i et termometer. Metallisk kvikksølv regnes ikke som spesielt farlig så lenge den er i denne tilstanden.

Problemet er at når stålbeholderne ruster hull i og det metalliske kvikksølvet lekker ut og blander seg med bunnslammet (sedimentet) og går det med tiden over til ionisk kvikksølv eller metylkvikksølv.

Dette blir så tatt opp i næringskjeden via først de minste organismer og videre til skalldyr og fisk.

Det finnes mye info om tyske ubåter fra krigen og deres skjebne på <http://www.uboot.net/>

Her er norsk oversettelse av informasjon mottatt 2004.

(Gjengitt slik jeg fikk det og oversatt til norsk.)

Hei, Egil.

Her kommer de siste dataene om U-864. Jeg fant dette på et tysk ubåtforum.

Hilsen *

Opplysningene som følger, har jeg funnet på et ubåtforum, jeg har ikke noen nærmere data om dette.

For rundt 15 år siden (1990) fikk jeg vite fra en kilde som stod den daværende norske marineattachéen i Bonn nær, at man visste hvor U-864 lå. I denne sammenheng ble det snakket om deuteriumlasten på U-864 (deuterium = tungtvann).

Undersøkelser i et engelsk arkiv har frambrakt et Ultra-dokument som beskriver en dekodet radiosending fra den tyske marineledelsen til Japan om lasten på U-864. I henhold til dette førte U-864 også «bearbeidet vann» om bord, noe som vel er en omskrivning for deuterium.

Ca. 20–30 % av deuteriumet som var framstilt i Norge til 1943, unngikk å bli ødelagt i den engelske kommandoaksjonen i 1943.

Om bord på U-864 befant det seg også to ingeniører fra Messerschmitt med byggetegninger for jetflyene Me 262 og Me 163 samt eksempler på deler som var vanskelige å kopiere, altså mønstre.

Det dreide seg om Rolf von Chlingensperg, som var stedfortredende leder for ingeniørkontoret hos Messerschmitt, og Riclef Schomerus, som var leder av prosjektavdelingen for aerodynamikk når det gjaldt firmaets jetfly. U-864 hadde også en demontert Me 163 om bord, men ingen Me 262 – den ble lastet på U-234.

I tillegg førte ubåten også dokumentasjon om A1-raketten og motorer fra Junkers, BMW og Walter, samt prøver av og formuler for kjemiske drivstoff. Det vil si at lasten på U-864 bestod av tysk høyteknologi av nyeste stand per 1944/-45.

Det «bearbeidete vannet», med stor sannsynlighet deuterium, som på den tiden var nødvendig for atomreaktorforskning, befant seg i 30 beholdere på U-864. I Ultra-dokumentene står det ikke noe om uranoksid. Dersom det faktisk var uranoksid på U-864, slik som på U-234, så har antakelig den norske marinen skjult dette, sammen med deuteriumet, i årevis. Det at U-864 nå offisielt blir «funnet igjen», overrasker derfor ikke.

På U-864 befant det seg også en gammel matros, som det da historikere undersøkte dette for ca. 10 år siden, ikke fantes data om hos den tyske informasjonstjenesten om krigsfanger og falne i krigen (WASSt).

Det dreier seg om den allerede 37 år gamle Franz Türk, som fikk en kort ubåtopplæring like før han ble beordret til U-864. Senere undersøkelser tyder på at Türk, som kom fra Wuppertal og av yrke var snekker og modellbygger, var om bord på ubåten som gjest for å bygge tremodeller i henhold til Messerschmitt-tegningene når de kom fram til Japan.

Kvikksølvlasten stemmer også, nesten alle D2 (Monsun)-båtene til Japan hadde kvikksølv fra Spania om bord, ettersom japanerne trengte dette til tennsatser til granater og knapt hadde forekomster selv.

Blant de andre gjestene var blant annet kapteinløytnant Plass; det finnes en kommentar om dette i krigsdagboken for operasjonsavdelingen i marinestaben (1/Skl) i forbindelse med bruken av sjøoffiserer som skulle til Japan (krigsdagbok des. -44 eller jan. -45).

I lastelisten for U-864 er det også oppført byggetegninger til en ubåt. Her kan det dreie seg om tegningene til en av Walter-ubåtene (H2O2), men også om en miniubåt. Kamouflasjebetegnelsen var «Caproni-ubåt». Noen tegninger blir omtalt som Campini-fly, det er uklart hva som kan være ment med dette.

På grunn av lasten slik den er beskrevet, for eksempel kjemiske drivstoffer, kvikksølv og muligens også uranoksid, utgjør U-864 med sikkerhet en miljørisiko dersom den ikke blir tildekket. Deuterium i konsentrert form bør ikke kunne skade havet.

U-864 hadde også med seg deler og byggeplaner for å reparere motoren til ubåtforsyningsskipet «Bogda» i Det fjerne Østen, samt planer for våpen, Siemens-radar og miniubåter. Som eksempel kan vi bruke U-234; på denne ubåten befant det seg i tillegg til en Me 262 og uranoksid også mer enn 9 tonn planer og tegninger.

Innholdet av disse er fortsatt ikke offentliggjort av amerikanerne, sannsynligvis var det også dokumenter om atomforskningen der. En høytstående person i marinen fortalte for få år siden en tysk historiker at den egentlige «skatten» om bord på U-234 var tonnevis med papirer som ga amerikanske forskere et kraftig skyv forover.

Når det gjelder gjester på U-864, se også oppføring i krigsdagboken for operasjonsavdelingen i marinestaben (1/Skl) av 13. desember 1944, s. 312, nærmere opplysninger i arkiv OKM C XV (vedlegg med utførlig dokumentasjon). Muligens har beordringen av kapteinløytnant Sven Plaß og kapteinløytnant Jobst Hahndorf (ført som kommandantelev på U-864) med dette å gjøre.

Ytterligere gjester: diplomingeniørene von Chlingensperg (f. 1904) og Schomerus (f. 1909), som begge fikk løytnants grad for denne reisen. I tillegg kommer modellbyggeren/snekkeren Franz Türk fra Wuppertal (f. 1908), altså til sammen fem gjester. Flere gjester er ikke kjent.

Til sammen var det 73 mann på U-864. Blant disse var underoffiserer som allerede hadde vært i tjeneste på ubåter under den spanske borgerkrigen. En del opplysninger fra ubåtkommandoens krigsdagbok (KTB BDU) om U-864 (dokument CIV): 30.12.1944: U-864 anløpt Farsund på grunn av snorkelproblemer, bunnberøring.

KTB BDU 28-29.12... melder etter å ha blitt fristilt fra eskorten at det er problemer med snorkelen. Berørte bunnen ved anløp Farsund. Båten har til hensikt å anløpe Farsund med los. CIV:

Stukket til sjøs: U-864 Bergen, 6.2.45 8.2.1945: U-880, U-1022, U-864 (Wolfram) returnerer til Bergen på grunn av problemer med snorkel eller trykklufsanlegg.

Etter å ha stukket til sjøs 7.2. gjorde den vendereis 8.2., antakelig på grunn av dieselproblemer, dette fra den engelske senkingsrapporten, som anfører at dieselmotorene på den snorklende ubåten så ut til å gå dårlig.

U-864 ble senket 8.2.1945 av den engelske ubåten HMS Venturer, som også var neddykket; det var første gang under 2. verdenskrig at en neddykket ubåt senket en annen. Kilde CIV. U-864 (Wolfram) har for tredje gang ikke innfunnet seg på møtestedet for eskorten.

Ultra-melding i forbindelse med dekodet tysk melding til Japan: 8. mars 1945 fra Berlin til Tokyo. –Offiser – ubåtkommandoens krigsdagbok: Det må antas at U-864 (Wolfram) er tapt. Foreløpig får japanerne bare beskjed om at den er mistenkt tapt. 2025/16.

Når det gjelder uranoksid, finnes det ingen dokumentasjon på at det var uranoksid på U-864. Det kom bare én leveranse til Japan, på 500 kg, ytterligere 500 kg gikk tapt underveis (kilde fra USA), på en ubåt eller blokadebryter som foreløpig er ukjent.

Det befant seg over 500 kg på U-234. Her dreier det seg muligens om lasten som den store japanske ubåten I-52 skulle hente fra Lorient i 1944. Den ble imidlertid senket på veien dit. Når det gjelder kildemerknad 1/Skl. i forbindelse med Plass og Hahndorff (krigsdagboken for operasjonsavdelingen i marinestaben), ble ordren opphevet 20.3.45 (s. 275) etter ønske fra japanerne.

På dette tidspunktet hadde imidlertid U-864 for lengst stukket til sjøs (februar 1945) og var blitt senket. Ytterligere sjøoffiserer og marineingeniører fra kontingent 10, som allerede var beordret til andre båter som skulle til Japan, ble da trukket tilbake av marineledelsen.

Transportbåtene skulle vært U-234, U-876 og den eneste av modell IXD/42 som ble ferdig, nemlig U-883.

Ytterligere opplysninger: En avdeling av den norske marinen sørget for å spore opp alle tyske ubåter som var senket i norsk territorialfarvann, og der det var mulig også å dykke til vraket.

Dette var status i 1995 og bør derfor også gjelde U-864. Imidlertid ble, hva nå grunnen kan være, dette betraktet som fortrolige opplysninger i det norske forsvarsdepartementet. Kilden var absolutt seriøs og sikker.

Man kan spekulere i grunnene. Det er klart at et tysk ubåtvrak med spesiell last, og med fortsatt skarpe torpedoer om bord, utgjorde en risiko, både for lakseoppdretterne, for oljeutvinningen og for det sårbare miljøet.

Videre har en militærhistoriker som døde for få måneder siden, undersøkt saken nøye, og ytterligere detaljer skulle offentliggjøres i et nytt opplag (nyopprett) av hans bok som ble utgitt i 2001, og som blant annet forteller om U-864.

Særlig interessant er lasten med bearbeidet vann (deuterium) til den japanske hæren. I 1943 hadde en tysk vitenskapsmann klart å komme seg til Japan på en blokadebryter. Han ble tatt opp i det japanske forskningsprogrammet. Hvor langt japanerne hadde kommet i atomforskningen, er fortsatt ukjent for offentligheten, og dette kommer nok også til å forbli slik, med tanke på deres egne lidelser som følge av atombombene.

Hvis du har spørsmål om besetningsmedlemmer på U-864 og det handler om familiemedlemmer, er det best å henvende seg til den tyske informasjonstjenesten om krigsfanger og falne i krigen (WASf) i Berlin, der alle personaldataene befinner seg. Dette gjelder naturligvis ikke for gjestene som var om bord, heller ikke for den gamle matrosen Türk, som riktignok var oppført som matros, men som var gjest.

De to diplomingeniørene fra Messerschmitt fikk begge løytnants grad for reisen. Ved senkingen åpnet det seg et torpedomagasin på overdekket (i henhold til den engelske senkingsrapporten) i lengde av en torpedo.

Dersom U-864 i februar 1945 hadde klart å unngå den engelske ubåten, er det sannsynlig at den ville nådd fram til japanske farvann, og kanskje til og med ville kommet til Japan etter kapitulasjonen.

Det samme gjelder for øvrig U-234, den eneste ubåten som ubåtkommandoen ga signal til etter kapitulasjonen om enten å overgi seg eller fortsette transportreisen til Japan. Amerikanske og britiske kilder (Ultra) viser at man visste mer om U-234 enn om U-864. De første opplysningene om lasten og den mulige senkingen av U-864 stammer først fra mars 1945, altså over en måned etter senkingen. I krigsdagboken for ubåtkommandoen (C/IV) (forhåndsmeldeblad fra marinens etterretningstjeneste MND, vedleggssiden, merknad på baksiden) står bare en kort merknad: Båt med særlig krigsviktig last.

Skrevet av Gert Grün 23.–27.10. og 16.11.2003. Dessverre har vi ikke kunnet komme i personlig kontakt med ham. Det ville glede oss om vi kunne finne nærmere dokumentasjon for opplysningene som gis ovenfor.

*«Hello Egil, right here my last Data from U-864. I found this in a german U-forum. greetings **

Die nachfolgenden Informationen habe ich aus einem U-Boot-Forum gefunden und von denen ich keine Unterlagen vorliegen habe:

Vor rund 15 Jahren (1990) teilte eine Quelle mit, die dem damaligen norweg. Marineattachee in Bonn nahe stand, dass man wisse wo U-864 liege.