

Besættelsestidshistorisk selskab

for

Thy og Vester Han Herred

BSTH

Nyhedsbrev nr. 41

Oktober 2004

Til salg eller bytte (loppemarked)

Tyske bunkersovne

Ramme til bunkersseng

Tysk madtornyster
Ovenstående er til salg - men helst bytte.

Henvendelse Esben Kaagaard
- tlf. 97 92 68 20 & 40 74 2720

BESÆTTELSESTIDSHISTORISK SELSKAB
for Thy og Vester Hanherred www.bsth.dk

Inviterer til

Filmaften + Hygge/Bytte

Torsdag den 4/11 2004 kl. 1930

Museumscenter Hanstholm

Har du E-mail ?

Venligst oplys denne til kassereren(jens-gru@post3.tele.dk)

Gerne via www.bsth.dk

E-mail tilbyder en hurtig kommunikation – og ikke mindst BILLIG

–

Til glæde for alle

Tak

Begivenheder under besættelsen

På sidste bestyrelsesmøde besluttedes det, at lave en serie om begivenhederne under besættelsen.

Det er lavet mange gange med større og mindre held, ja det er rigtigt, men her vil vi føje en tredje ”dimension” til, nemlig hvad der skete heromkring,, således, at de store og afgørende begivenheder fortælles, hvad der skete i Danmark, og hvad der skete i vores område.

Nogle kender måske tegningen af Storm P, hvor to vagabonder optræder og den ene spørger ”hvad synes du om verdenssituationen” og den anden svarer ”ikke noget jeg har fået noget i øjet” - det er det jeg gerne ville have at serien skulle være

Vi kender vist alle historien i store træk, nogle bedre end andre, men kender vi også de små ting fra dagligdagens avis som afspejler den påvirkning krigen havde på stort og småt

Der kom lov om dit og dat. Der kom mørkelægning, rationering forbud mod bilkørsel og alt muligt, og der kom en strøm af bekendtgørelser om ind- og udførsel. Alt dette og mere til vil jeg forsøge efter bedste evne at fortælle om fra næste nummer af vores blad, som vi stadig forsøger at gøre bedre, teknisk set, for det kan ikke blive bedre end dem der skriver i det, og der er alle medlemmer altid meget velkomne til at give et bidrag.

Jarl Ingerslev

Havet sletter alle spor ... næsten

Historien om en glemt radarstation

af Jens Andersen

I slutningen af 1980'erne og i 1990'erne foretog Besættelseshistorisk Selskab for Thy og Vester Hanherred for Skov- og Naturstyrelsen en registrering af de anlæg, som den tyske værnemagt havde bygget på egnen i løbet af besættelsen fra 1940 til 1945. Man kom vidt omkring, klitterne blev travet tynde, og gamle kort blev fundet frem, for at man også skulle kunne finde de anlæg, som ikke lige sprang i øjnene.

På baggrund af det store arbejde skulle man have troet, at det kun var små, ubetydelige anlæg, man ikke havde fået registreret. Det har dog vist sig muligt fortsat at gøre nye opdagelser. I denne artikel præsenteres historien om en radarstation, som registratorerne af ganske særlige grunde ikke havde mulighed for at kende til – endsige finde.

En speciel radar

Da jeg i 1996 gennemgik en tysk regnskabsbog, stødte jeg på en post vedrørende ”Freya Fahrstuhl, Vigsö”. Det studsede jeg lidt over, for ifølge den hidtidige forskning skulle der kun have været to radarer af denne type i Danmark, nemlig ved Løkken og Skagen. (Pedersen II s. 70)

Radaren, som betegnedes Fahrstuhl-Freya, var af en meget speciel type. (fig. 1) For at kunne foretage en nogenlunde nøjagtig pejling af en flyvemaskines højde på stor afstand h

avde man nemlig anbragt en almindelig skærm fra en radar af typen ”Freya” i et 20,3 m højt stillads. Man kunne heri hejse radarskærmen op og ned som i en elevator (Fahrstuhl = elevator), og foretage målinger fra forskellige vinkler, og dermed fastslå flyets omtrentlige højde. Man kunne måle vinklen 3 – 20° på en afstand af 20 – 160 km. På 20 km afstand var højdemålingens præcision på +/- 100 m, på 100 km +/- 300 m. Teoretisk havde radaren en rækkevidde på 230 km, men så langt var den aldrig i praksis i stand til at nå. Hele radarsystemet vejede 17 tons.

I sommeren 1943 blev der opstillet radarer af denne type på begge sider af Skagerrak. (fig. 2) Grunden var, at allierede kurérfly, som fløj mellem England og Sverige, benyttede sig af det hul, der var i radardækningen i farvandet mellem Danmark og Norge. Hullet i radardækningen skyldtes, at radarerne af typen ”Würzburg Riese”, som brugtes til at lede de tyske natjageren frem til de engelske fly, kun havde en praktisk rækkevidde på ca. 50 km. Det tyske flyvevåben havde også langtrækkende varslingsradarer af typen ”Wassermann”, men de kunne ikke måle pejlehøjden så nøjagtigt, at man kunne lede natjageren så tæt på det engelske fly, at den havde en chance for at skyde det ned.

Arbejdet med at bygge Fahrstuhl-Freya radarerne begyndte ved Løkken 5. maj 1943 og ved Skagen 2. juli 1943. De var færdige henholdsvis 14. og 28. august.

Som det ses af tegningen (fig. 2) ville det give god mening at også at bygge en radar af denne type ved Vigsø for at lukke hullet i dækningen af Skagerrak - men da ingen andre kilder nævnte stillingen, kunne der være tale om en skrivefejl i regnskabsbogen. I hvert tilfælde var en enkelt notits ikke nok til, at man kunne dokumentere, at stillingen havde eksisteret – endsige til, at man kan gå ud og finde den. Så notitsen blev gemt til eventuelt senere brug, hvis der skulle dukke yderligere materiale op.

Et par år senere var jeg i gang med at gennemgå regnskabsmaterialet for et dansk entreprenørfirma, som havde udført meget arbejde for værnemagten. Her fandt jeg meget detaljerede opgørelser, som bekræftede, at der faktisk var blevet bygget en stilling til radaren ved Vigsø. Blandt papirerne dukkede tegninger op til alle stationens bygninger, heriblandt det meget karakteristiske fundament foruden en plan over hele lejren – alt tydeligt mærket med ”Vigsø”.

Der var altså grund til at finde den gamle regnskabsbog frem igen – og genlæse den.

Radarstationens bygninger

Af kontraktmaterialet fremgår det, at radarstillingen blev bygget i sensommeren og efteråret 1943, idet kontrakten på bygning af radarfundamentet blev underskrevet 24. august 1943, og kontrakterne på de øvrige af stillingens bygninger fulgte i de næste måneder. En del ting tyder dog på, at arbejdet gik i gang før, at kontrakterne var underskrevet, idet entreprenøren i et brev dateret 3. august anmodede Luftwaffe om tildeling af benzin til ”vor blandemaskine, som er indsat i Viksø”. Desuden gav entreprenøren samme dag et overslag over materialeforbruget til samtlige bygninger i anlægget. Der er andre eksempler i entreprenørens arkiv, som tyder på, at det har været en ret almindelig praksis, at arbejdet blev sat i gang, inden der var givet et officielt tilbud på det.

Tegningerne viser, at stationen bestod af seks bygningsanlæg, hvoraf de fem lå på nordsiden af en vej, som løb 35-40 m bag kystskrænten. De fem bygninger lå

spredt over en strækning på ca. 120 m. (fig. 3)

Det centrale i anlægget var naturligvis selve radaren. Radaren stod på et stort cirkulært betonfundament, hvis ydre diameter var 7,5 m. Fundamentet var 1,4 m dybt, og i alt gik der 84 m³ beton til støbningen af det. (fig. 4)

Radaren fik under normale forhold strømmen til driften fra det civile el-net. Til dette brug blev der opført et transformatorårn i nærheden af stillingen. Allerede mens man var i gang med at opføre tårnet, fandt tyskerne imidlertid ud af, at man ville blive nødt til at flytte det. Det lå nemlig for tæt på et minefelt - hvorefter det blev flyttet til ”hovedvejen”. Tårnet var af mursten og málte 8,3 m op til tagrygningen. (fig. 5)

For at radaren også skulle kunne fungere i tilfælde af strømafbrydelse havde radarstationen også en nødstrømsgenerator. Den stod i en murstensbarak ved siden af radaren. Brændstoffet til drift af generatorens motor blev opbevaret i en lille træbarak, som havde plads til ti tønder benzin.

Til radarstationens mandskab, vel på ca. 10 mand, blev der bygget en lille murstensbarak med en grundplan på ca. 8 x 13 m.

Endelig fandtes der en lille træbarak til forskelligt materiel.

Hvor lå radarstationen?

Ud fra det omfattende tegnings- og regnskabsmateriale kunne der ikke herske megen tvivl om, at radarstationen faktisk var blevet bygget. Der manglede imidlertid en detalje for, at vi kunne være helt tilfredse. Når man nu har opdaget et nyt anlæg, vil man også meget gerne kunne gå ud og finde det ude i landskabet – klappe på betonen.

Det var imidlertid umiddelbart vanskeligt at fastslå helt præcist, hvor stationen havde ligget. Godt nok blev stationen i papirerne betegnet ”Vigsø”, men det tyske flyvevåben var noget upræcis i sine stedsangivelser, fordi de benyttede sig af kort i stor målestok. Da man skulle finde et navn til den radarstation,

som i april 1940 blev opstillet ved Hanstholm Fyr og lidt senere flyttedes til Hjertebjerg, valgte man således ”Vigsø” – formodentlig efter ”Vigsø Bugt”. Ikke just en præcis stedsangivelse!

I teorien kunne stationen altså ligge hvor som helst mellem Hanstholm og Bulbjerg. Plantegningen over stationen gav dog mulighed for at indskrænke søgeområdet noget, idet det viser en vej, som løb umiddelbart bag kysten – uden tvivl Redningsvejen. Desuden var der på kortet en pil, som pegede mod vest mod Vigsø. Hvis man kunne regne med denne pil – og at det ikke var bevidst vildledning - måtte stationen altså ligge et eller andet sted øst for Vigsø.

Der var så ikke andet for end at komme i gang med at kigge på luftfotografier. De ældste luftfotografier, som er i tilstrækkelig stor målestok, er fra 1954, og på dem blev stranden studeret nøje for betonrester – der kunne jo ikke være tvivl om, at radarstationen måtte være skredet ned. Lige gyldigt hvor godt stranden blev studeret var der dog ikke rigtigt noget, der lignede resterne af radarstationen – af gode grunde skulle det vise sig!

Altså måtte jeg tilbage og se, hvad tegningsmaterialet kunne fortælle: et fladt areal med en 2,5 m høj, stejl skrænt ned til stranden. Der er ikke mange områder langs Vigsø bugt, som ser sådan ud – faktisk kunne Jørgen Lumbye, som kender området langs kysten ud og ind efter sit registreringsarbejde - kun komme i tanke om et sted, nemlig umiddelbart øst for vejen ned til stranden ved Vigsø. Luftfotografierne fra 1954 blev igen fundet frem, men der var stadig ingenting at se på stranden. Ca. 500 m øst for vejen ned til stranden og 20 m ude i vandet sås imidlertid en perfekt, mørk cirkel, som var lidt under 10 m i diameter. Cirkelns beliggenhed flugtede fint med den kystsikring, som i sommeren 1944 blev bygget foran kystbatteriet blot et par hundrede meter længere mod vest. Radarfundamentet var fundet!

Senere viste det sig efter grundige studier af luftfotografierne faktisk muligt at finde fundamentet til stationens transformatorårn - den eneste del, som endnu ikke er taget af det grådige hav. Fundamentet ligger ca. 150 m bag kysten og 12 m øst for vejen ned til stranden, og er delvist tilgroet og omgivet af gule teglbrokker

Hvornår blev stationen nedlagt og hvorfor?

Der kan ikke være tvivl om, at radarstationen ved Vigsø var nedlagt ved krigens slutning, idet et billede af stranden ved Vigsø optaget i sommeren 1945

(MCH-foto 1564) tydeligt viser, at radaren ikke længere stod der. En anden indikation er, at den ikke optræder i den komplette oversigt over de tyske radarstationer, som den danske efterretningstjeneste udarbejdede i sommeren 1945.

Spørgsmålet er så, hvornår radarstationen blev nedlagt. Af luftfotografier fra foråret og sommeren 1944 (et tysk fra 20.3.44, et engelsk fra 18.6.44) fremgår det, at radaren allerede var væk på dette tidspunkt – der er ingen radar eller andre bygninger at se på stedet.

Dog er der på et kort fra den danske efterretningstjeneste fra den 14. august 1944 (fig. 6) en markeret en ”pejlestation” ved Vigsø, om end den er placeret lidt for langt mod øst og for langt inde i land. Pejlestationen betegnes som ”fuldstændig mage til den ved Vorupør”, hvilket ikke var helt korrekt, idet radaren ved Vorupør var af typen ”Wassermann S” og 60 m høj – i betragtning af, at observatøren var en lægmand, er beskrivelsen dog heller ikke helt skævt. Den mest nærliggende forklaring på rapporten må vist være, at den var baseret på gamle oplysninger - efterretningsfolkene havde jo kun begrænset mulighed for at kontrollere deres oplysninger.

Billedet er dog langt fra entydigt, for i midten af marts 1944 fik vor entreprenør tildelt opgaven at tilplante radarstationen med marehalm og give stillingens bygninger sit andet lag tagpap. Og midt i april fik han i opdrag at nedlægge kloakrør fra mandskabsbarakken. Mon ikke disse opgaver - som tidligere set - blev givet med tilbagevirkende kraft? Regnskabsbøgerne fra marts-april 1944 noterer i hvert tilfælde en række poster vedr. generel transport, transport af barakdele og nedbrydning af barakker i forbindelse med anlægget ved Vigsø!

Grunden til, at stationen blev nedlagt, forekommer imidlertid ret indlysende i betragtning af, hvor hurtigt kystens tilbagerykning er foregået ved Vigsø. At lægge radaren blot ca. 5 m fra klitskrænten var voveligt. At det var det, der var problemet, antydes af en notits i en brevprotokol vedrørende et brev fra Luftwaffes byggeledelse i Thisted fra den 19. januar 1944. Notitsen lyder i oversættelse: ”Anlæg Vigsø. Fotografier af stormflod”. I det hele taget synes tyskerne i begyndelsen af 1944 have fået ubehagelige overraskelser m.h.t. kysterrosionen. Således forsvandt i februar 1944 godt 25 m klit på Agger Tange, og man gik i foråret 1944 i gang med at bygge kystsikring foran en række kystbatterier – bl.a. det ved Vigsø.

Kilder m.m.

Jeg vil gerne rette en stor tak til Jørgen Lumbye, Hanstholm, og Michaël Svejgaard, Karup, for at have stillet sig til rådighed som diskussionspartnere og have delt deres viden om hhv. Hanstholm-områdets tyske anlæg og tyske radarer med mig.

Litteratur

Petersen, Carsten: *Luftkrig over Danmark*. Bd. II: Radar og natjagere 1941-1943. Ringkøbing 1987.

Svejgaard, Michaël: Post "Post Morten". Karup 2002.

Rigsarkivet

Revisionsudvalget for tyske Betalinger

- Sagen mod entreprenør C.Carlsen: pk. 3, 10, 20, 23.
- Tyske regnskabsbøger: bd. 150, 151.

Den militære efterretningstjeneste, "Stockholmarkivet": pk. C, CXIII.



Radare af typen "Fahrstuhl-Freya" fotograferet ved Nørre Lyngby nord for Løkken i 1945. MuseumsCenter Hanstholm.

Anden (Denmark) 1944
40

3

Pejlestation ved Vigso
(ikke fotografet, men i

Foldstændig Hage til 4
ved Verupbr, som er



Kort med påtegninger fra den danske efterretningstjeneste vedrørende en "pejlestation" ved Vigso. Kortet er dateret august 1944. Rigsarkivet.

”KANONTUR” til København 10.-11. september 2004

Vi var 8 mand fra Thy der fredag drog mod København. Vel ankommen til Absalon camping blev vi hurtig enige om, at angribe den nærmeste pizza bar. Vi tog pizzaerne med til campingpladsen, hvor de blev fortæret sammen med et par øl. Samtalen gik livlig omkring, hvad vi skulle se om lørdagen, der blev også studeret bøger om emnet.

Efter vel overstået morgenmad lørdag morgen kørte vi til frihedsmuseet, hvor alt i udstillingen blev studeret grundigt. Der var desværre nok en lille skuffelse over udstillingen, som mange mente var for tynd, bl.a. havde de fjernet deres komplette våbenværksted, så der var ikke så meget at se på, men her skal man nok tænke mere på budskabet om besættelsen og ikke museumsværdien.

Ved middagstid gik vi i det gode vejr mod Tøjhusmuseet, her blev alt for os interessant også grundigt studeret, desværre var der også her en del skuffelse over udstillingen, idet at den ellers så flotte tyske Panzer 2 kampvogn var fjernet. Vi fik at vide, at den var på koldt lager med henblik på oprettelse af et Dansk panserværns museum. Også deres våbensamling blev vi enige om var rodet, idet flere af de ellers så flotte våben var blandet med hinanden i en skøn forvirring. Vi fik en samtale i gang med en kustode omkring løbet til 38 cm kanonen, som vi mente vil se pænest ud i Hanstholm. Det mente ham absolut også da Tøjhusmuseet godt kunne bruge pladsen til noget andet ???

Nu var tiden kommet til at køre mod Gilleleje, hvor vi som aftalt skulle se Henrik Mortensens store private samling. Her stødt også 2 af undertegnede kollegaer til, så vi i alt var 10 mand. Henrik havde endvidere allieret sig med 2 kammerater som skulle hjælpe med dagens arrangement. Efter at have hilst på hinanden blev der serveret en øl og Gl. Dansk. Herefter gik vi på ”skydebanen” hvor vi af skov og forsk mand Søren grundig instrueret i brugen af jagtvåben, hvilket endte med en mini konkurrence i lerdueskydning. Her kan man i bogstaveligste forstand sige, at bukkene blev skilt fra fårene til stor morskab for deltagerne.

Nu var tiden kommet til endnu en fantastisk oplevelse som bestod i, at Henriks kammerat John var chauffør på en renoveret NSU Kettenkrader, og jeg skal sandelig love for, at vi fik at føle, hvad sådan et bæst kan klare. Vi fik alle indtil flere ture gennem skov, krat og sumpområder, hvilket den klarede uden besvær, og jeg tror nok, at vi alle var mere eller mindre ”rystede” efter den tur,

især Henriks hund Blondie som havde fulgt os på hver eneste tur.

Efter en kort øl pause var det nu blevet tid til at bese resten af udstillingen og det er jo den slags der skal ses, det vil simpelthen tage for meget papir at skrive om alle de fede oplevelser, dog vil jeg nævne hovedpunkterne i flæng - Østfronten med kanon, lazaret, mandskab, kortbord, radioudstyr m.v. Flyhangaren med motorcykler af mærket BMW og Zündap, biler af mærket Opel Olympia og Klöckner-Deutz (brandbil), 12 cyl. Flymotor, komplet radio- og officer rum, samt mange mannequiner med uniformer fra mekanikere til officerer, for til sidst ikke at glemme ME 110 natjageren i fuld størrelse. Ja, det er kun nogle af de mange ting der var at se på, og her skal det nævnes, at Henriks ”museum” er af den slags hvor man gerne må røre ved tingene, hvilket gør det hele meget mere spændende.

Nu var aftenen ved at sænke sig, og det var blevet tid til at tænde grillen. Vi fik også et par øl og snakken gik livlig. Efter spisningen gik de fleste i flyhangaren igen for at se mere detaljeret på tingene. Undertegnede faldt desværre ned fra ME 110érns vinge, hvorefter jeg, i lidt forvirret tilstand, rejste mig op i en af propel bladene, hvilket ikke gav det smukkeste syn. Dette var dog til stor morskab og spydighed for deltagerne som ikke mente, at man skal springe uden faldskærm. Jeg blev lagt på en tysk felt bære og med kyndig hånd fra Erik og en blond ”Hilferinmädchen” lappet sammen. Det var på tidspunkt ved også at tale om at sy, men det er jeg da meget glad for ikke blev til noget. De havde ellers originale lægeinstrumenter ved hånden.

Det kan med sandhed siges, at det er en af de ture man vil huske.

Efter at vi søndag morgen havde overrakt Henrik en vin gave og bogen Kystartelleri i Danmark 1940-45, kørte vi atter mod Thy – fulde af oplevelser som vi aldrig glemmer, specielt ikke jeg selv.

Jeg vil gerne rette en stor tak til alle deltagere, vi havde det rigtig hyggeligt, og gik godt i spænd sammen. Det var desværre ærgerligt, at ikke flere kunne deltage.

En særlig tak skal også rettes til Henrik, John og Søren for et velforberedt arrangement.

*På turudvalgets vegne
Esben & Erik*

