

Havet sletter alle spor – næsten

af Jens Andersen

Historien om en glemt radarstation.

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 i følge den hidtidige forskning skulle der kun have været to radarer af denne type i Danmark, nemlig ved Løkken og Skagen. (Petersen 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 havde man nemlig anbragt en almindelig skærm fra en radar af typen »Freya« i et 20,3 m højt stillads. Man kunne heri hejse radar-

skærmen 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.



Fig. 1. Radar af typen »Fahrstuhl-Freya« fotografet ved Nørre Lyngby nord for Løkken i 1945. (MuseumsCenter Hanstholm).

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 natjagere frem til de engelske fly, kun havde en praktisk rækkevidde på ca. 50 km. Det tyske flyvevåben havde også langt-rækkende 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.

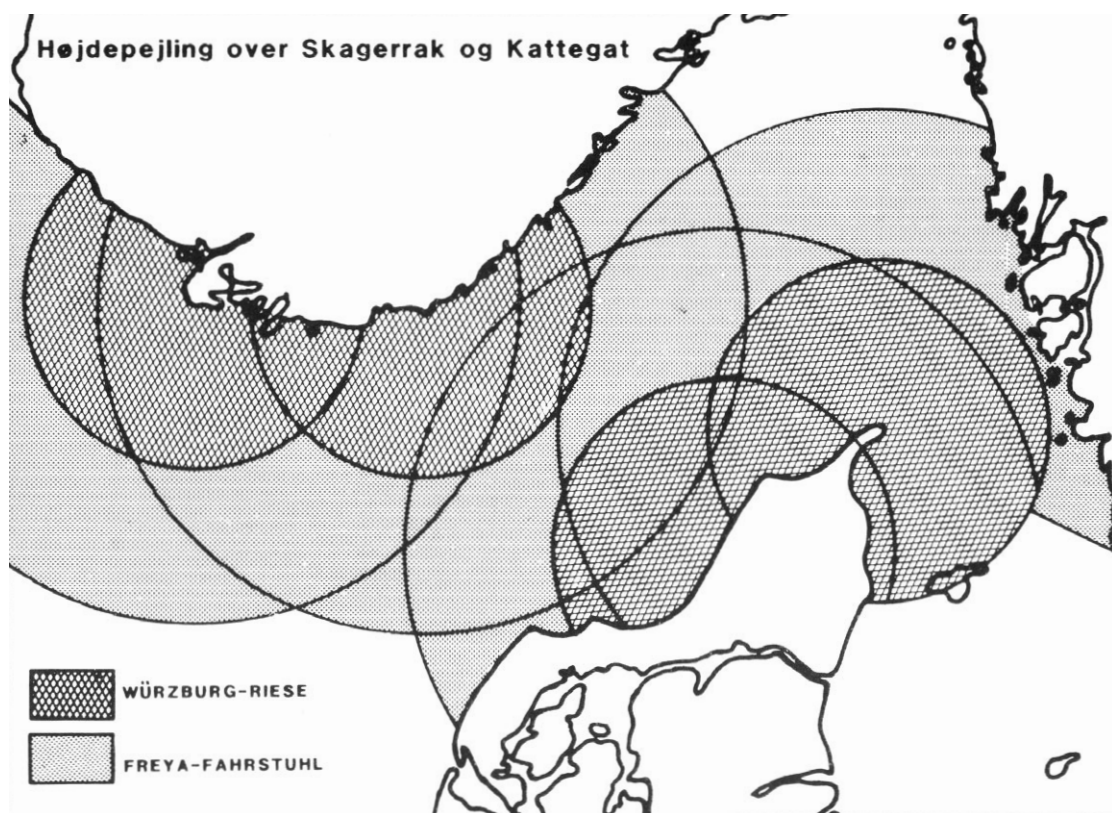


Fig. 2. Kort over Luftwaffes radardækning af Skagerrak ved udgangen af 1943, uden radaren ved Vigsø. Efter Petersen 1987.

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 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 målte 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,

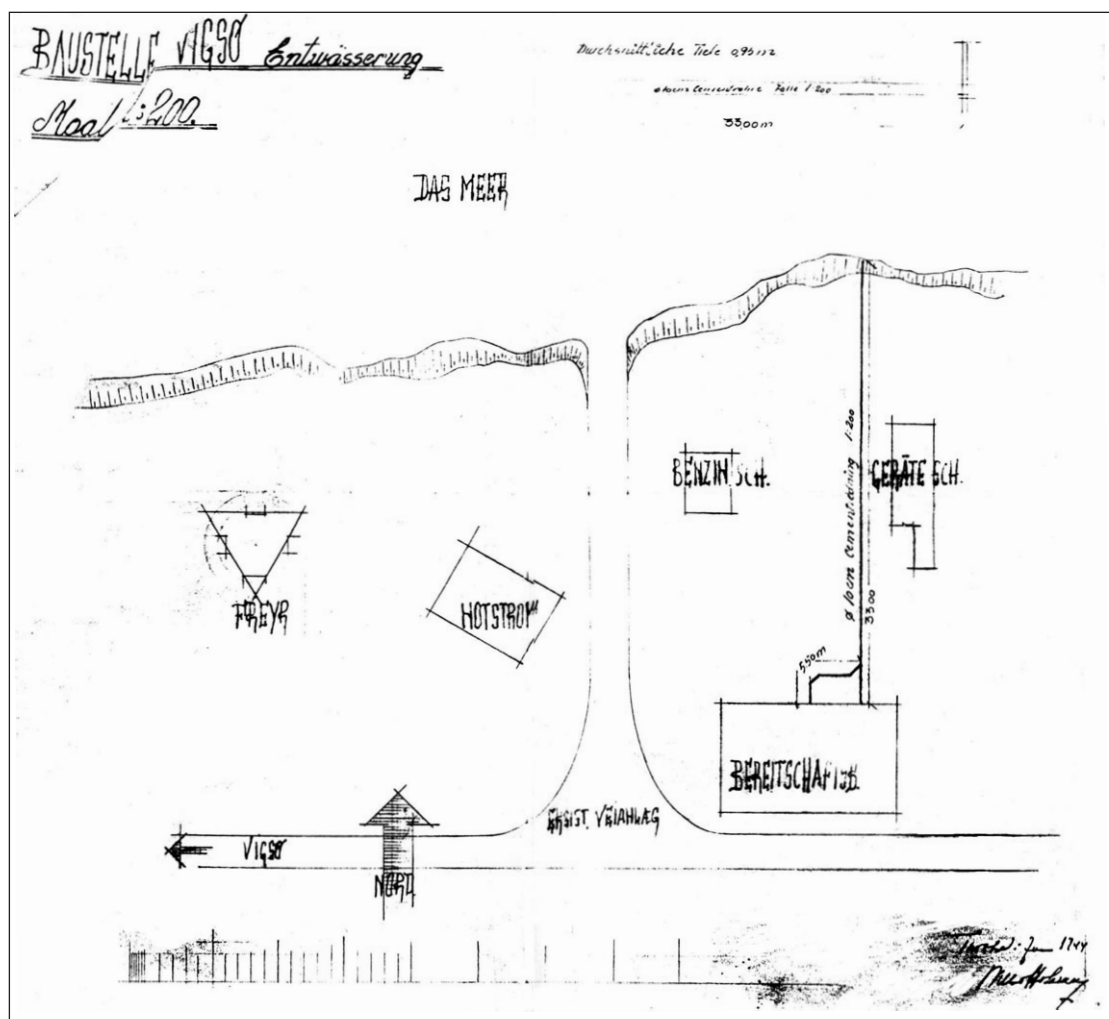


Fig. 3. Plan over stillingen til »Freya-Fahrstuhl«-radaren. Tegningen udarbejdet med henblik på nedgravning af en kloakledning er dateret i januar 1944, men af en eller anden grund blev arbejdsopgaven først officielt tildelt i april 1944, hvor stationen efter alt at dømme ikke længere eksisterede. (Rigsarkivet).

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. Ligeegyldigt 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 transformertårn – 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

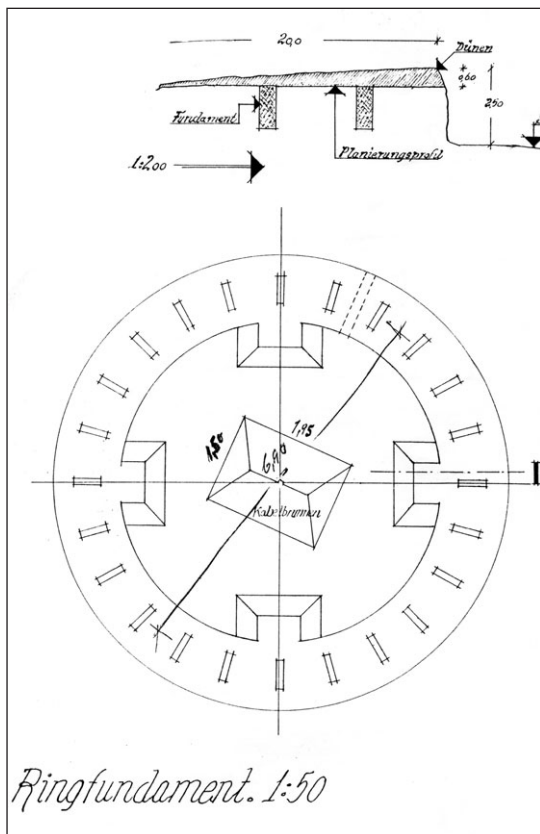


Fig. 4. Tegning af fundamentet til radarapparatet. (Rigsarkivet).

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.

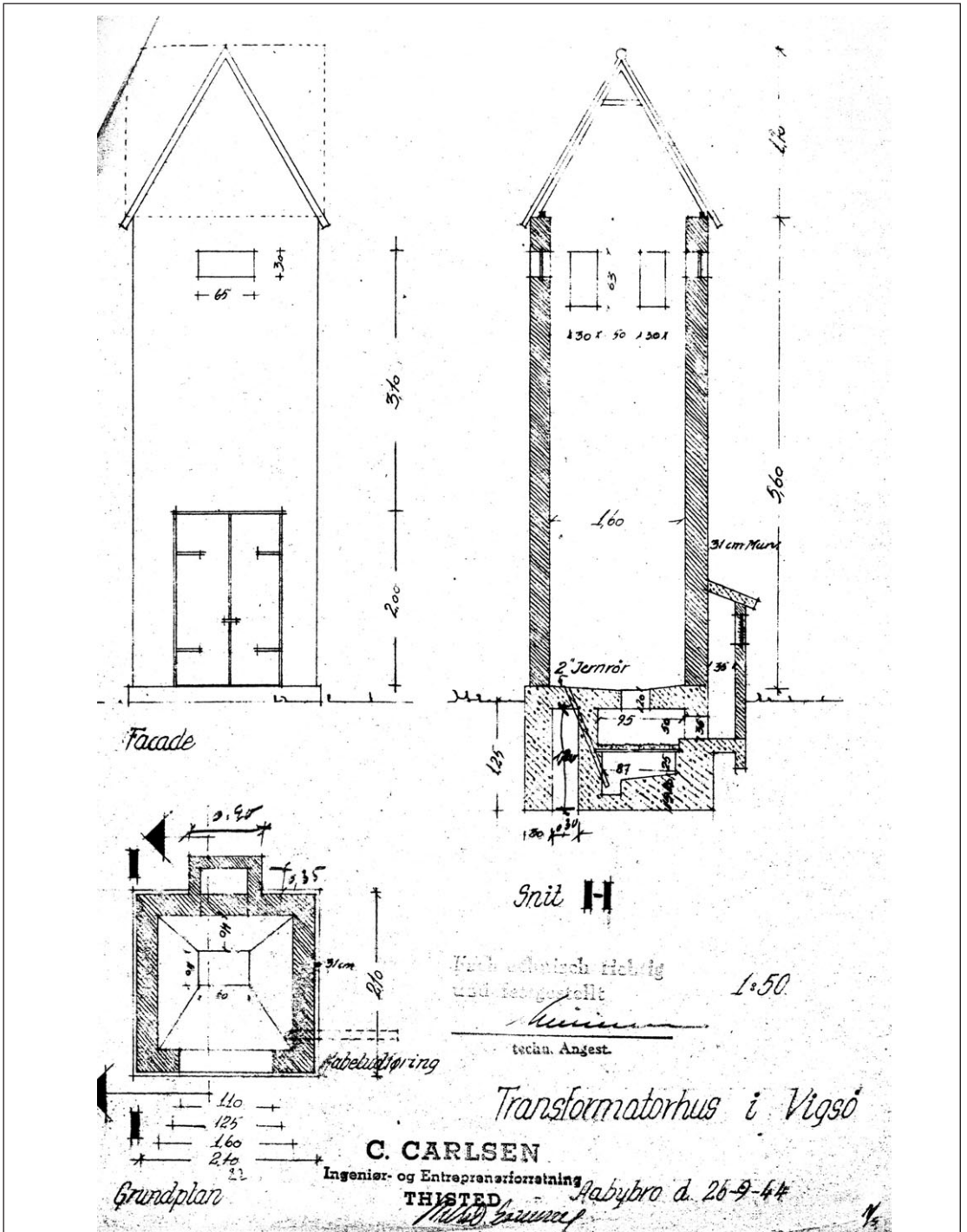


Fig. 5. Tegning af radarstillingens transformertårn. (Rigsarkivet).

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) 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 deres

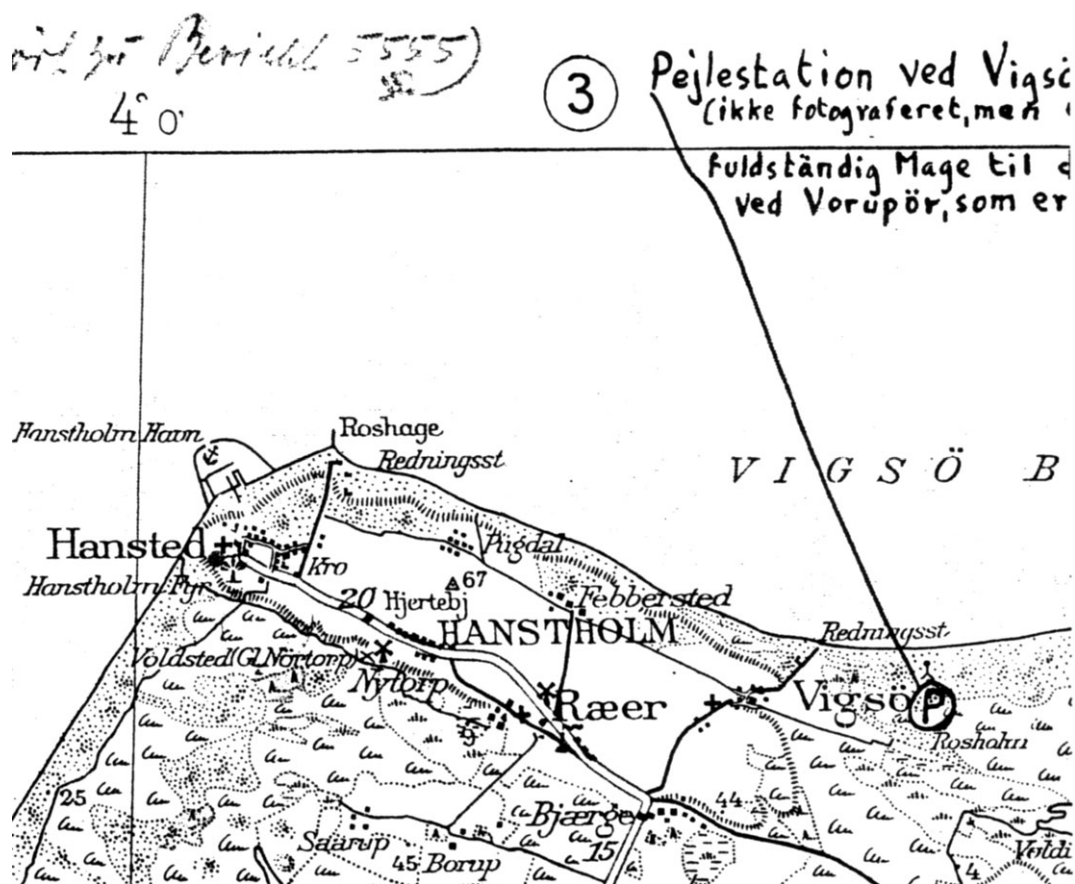


Fig. 6. Kort med påtegninger fra den danske efterretningstjeneste vedrørende en »pejlestation« ved Vigsø. Kortet er dateret august 1944. (Rigsarkivet).

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 tilbagebygning 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.

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.