

**Besættelsestidshistorisk Selskab
for
Thy og Vester Hanherred**



Nyhedsblad nr. 50

Oktober 2007

Bestyrelsen

Formand:	Jarl Ingerslev	97941830
Næstformand:	Erik Andersen	97933536
Sekretær:	Tage Nordensgaard	97982125
Kasserer:	Jens C Grud Sørensen	97961656
Medlem:	Knud Arne Kristensen	97936444
Suppleant:	Jens Andersen	97961736
Revisor:	Esben Kaagaard	97926820
Revisorsup:	K Starch Lauritsen	97923292

www.bsth.dk

Selskabets formål er:

- At fremme interessen for forskning i besættelsestidens historie i Thy og Vester Hanherred.
- At holde forbindelse mellem personer og grupper i området, der arbejder med parallelle problemer indenfor besættelsestidens historie i Thy og Vester Hanherred.
- At søge den lokale besættelsestidshistorie formidlet til befolkningen gennem tæt samarbejde med museer og lokalhistoriske arkiver.
- At udgive et nyhedsbrev med nyt om arbejdet i Selskabets regi og om dets resultater.

Oprindeligt trykt i Historisk Årbog for Thy og Vester Hanherred 2005 - forfatter: Jens Andersen

Hanstholm 5. april 1942 – nedskydningen af "Hudson" O/407

I efteråret 2004 modtog Museumscenter Hanstholm en gave, som rummer en dramatisk historie. Det drejer sig om en del af haleplanet fra en canadisk "Hudson"-bombemaskine, som blev skudt ned ved Hanstholm den 5. april 1942.

"Hudson" O/407 på patrulje

Hudson" "O" fra No. 407 Squadron (serienummer AM684) var lettet fra flyvepladsen Bircham Newton kl. 7.53 (engelsk tid) sammen med tre andre fly fra eskadrillen. Flyene skulle enkeltvis patruljere for tyske fly i Nordsøen parallelt med den jyske vestkyst. Vejret var ikke, hvad man almindeligvis ville karakterisere som "godt": ved den danske kyst var der helt overskyet med tågedis og ind imellem byger. Sigbarheden var begrænset og vekslede mellem 700-800 m og to sømil. Det var imidlertid ikke et problem for gennemførelsen af patruljen, faktisk tværtimod, for flyet var udstyret med radar.

Efter ca. to timers flyvning nærmede flyet sig den jyske vestkyst ved Hanstholm. Ved Hanstholm må flyets besætning have opdaget, hvad man anså for et passende mål på sin radar – to skibe ud for Hanstholm: Flyet cirklede en enkelt gang og lagde så an til angreb

.Nedskydningen af "Hudson" O/407

Tyskerne var imidlertid klar til at tage imod flyet.

Allerede kl. 10.38, ni minutter før angrebet, havde den tyske "Freya"-radar på Hjertebjerg observeret flyet over havet, og dette var meldt videre til luftværnsartilleriet på land, og der blev blæst alarm for luftværnsskytset.

Desuden havde besætningen på det ene tyske skib, Vorpostenboot 2009, observeret flyet, da det tog sin første omgang og fløj forbi i ca. 1½ sømils afstand.

Forpostbådens kaptajn forsøgte at vende båden, men det gik for langsomt, så det kom til at ligge med breddesiden til det angribende fly. Flyet kom nu tordnede ind i 5-10 m højde. Og da det var på ca. 400 m afstand gav kaptajnen ordre til, at der skulle åbnes ild. Ifølge den tyske

kaptajns rapport lå skuddene godt, og flyet begyndte straks at brænde og stykker af vingerne faldt af. Samtidigt beskød flyet skibets dæk med sine maskingeværer, dog uden at ramme besætningen. Da flyet var fremme ved skibet



Lockheed "Hudson" tilhørende Royal Canadian Air Force. "Hudson"-flyet var oprindeligt udviklet fra et civilt passagerfly, og var bevæbnet med syv 7,7 mm maskingeværer og kunne laste 1000 pund bomber. Trods sin civile oprindelse viste flyet sig at være velegnet til patruljer over åbent hav – overfor fjendtlige jagere og velbevæbnede skibe klarede den sig imidlertid ikke så godt. (Canadian Forces)

trak det op og passerede henover det i 20 m højde, idet det samtidigt kastede fire bomber. Bomberne landede i vandet 5 m fra den bagbords stævn uden at detonere. Under kampen blev der fra skibet affyret to 7,5 cm granater, 160 skud 2 cm ammunition samt 275 skud maskingevær (af tre forskellige kalibre).

Da flyet havde passeret Vorpostenboot 2009 greb det andet tyske skib, Vorpostenboot 1701 ind i kampen. Det lå 1300 m øst for 2009 og tættere inde under kysten. Hvor mange skud dette skib afgav og deres virkning, er ikke oplyst. Flyet drejede derefter mod venstre og nærmede sig dermed land. Inde på landjorden var også Marine-Artillerie-Abteilung 118's luftværnskanoner ved Roshage klar til kamp. Da flyet nærmede i ca. 40-50 m højde åbnede en 2 cm og en 3,7 cm luftværnskanon (Stand 3 og Stand G 10) ild på 400 m afstand. Skytterne havde rettet

kanonen ind efter lyden af maskinen, så de kunne straks åbne ild, da flyet dukkede ud af tågen. 3,7 cm kanonen nåede at affyre tre skud – alle tre skud var efter

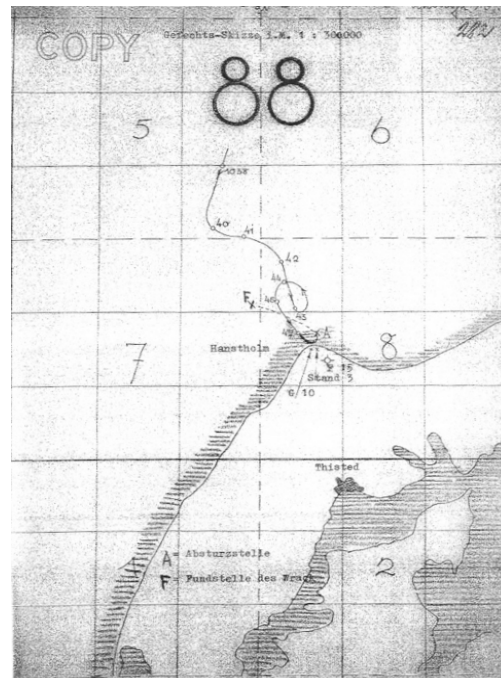


Vorpostenboot 2009 mens den endnu var den civile fiskedamper "Niedersachsen". Den ca. 260 BRT store fiskedamper blev søsat i 1920. I 1940 blev skibet indrulleret i den tyske flåde som bevogtningsfartøj. Skibet mødte sin skæbne ved Schelde i august 1944, hvor det blev sænket af britiske motortorpedobåde. (Flemming Hansens samling)

kanonbesætningens meningen træffere. Efter den tredje træffer iagttog man en stikflamme og røg ved roden af flyets højre vinge. 2 cm kanonen nåede kun at affyre tre skud, inden der opstod en teknisk fejl; besætningen mente, at i det mindste to af skuddene havde ramt flyet i bugen. Også flyet åbnede ild med sine maskingeværer i rygtårnet, men uden at ramme noget - vidner på landjorden berettede, at de så kuglerne slå ned i vandet. Derefter drejede flyet væk over den venstre vinge, vaklede og tabte højde. Straks efter, at skytterne havde set flyet forsvinde i tågen, hørte motorlyden pludselig op, og man så en høj vandsøjle ca. 700 m fra kysten.

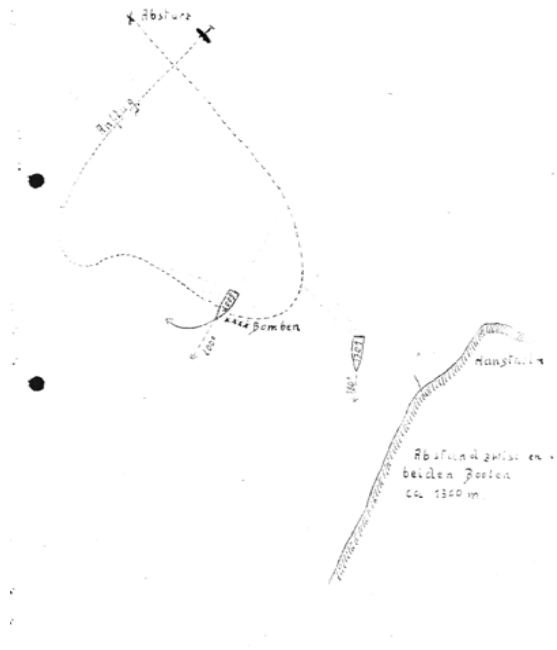
Næste dag mistede No. 407 Squadron endnu et "Hudson"-fly ved den jyske vestkyst. Det var N/407, som ud for Thyborøn begik den fejl at udse sig en anden tysk forpostbåd, Vorpostenboot 1211, som mål.

For begge flys vedkommende kunne englænderne blot notere i deres rapporter: "failed to return to base".



De tyske luftvæmsartilleristers skitse over forløbet af nedskydningen den 5. april 1942 - fra flyet blev observeret på radar ("F 15") kl. 10.38 til flyet styrtede ned kl. 10.48 ("A"). "F" markerer fundstedet af vraket. "G 10" og "Stand 3" angiver de tyske kanonstillinger, som skød på flyet. Flyets rute er tegnet ud fra radarens målinger. (Bundesarchiv)

Gefecht am 5.4.42 1045 Uhr



Skitse af Vorpostenboots 2009 version af kampen. Skitsens fremstilling af flyets videre rute passer ikke rigtigt med de faktiske forhold, idet flyet kom langt nærmere land, end det fremgår af skitsen. (Bundesarchiv).



Tysk 3,7 cm luftværnskanon (S.K.C/30) fotograferet på Hansholm i 1945. Det var en kanon af denne type, som affyrede tre skud mod O/407. (F.G. Tillisch/Museumscenter Hansholm)

På grund af nødvendigheden at opretholde radiotavshed, havde man ingen mulighed for at vide, hvad der var sket med besætningerne. Man havde dog en mistanke om, at flyene var blevet ofre for tyske jagere.

Hvem skød flyet ned?

Efter nedskydningen mente både forpostbådens kaptajn og luftværnsartilleristerne på land, at de hver især skulle have æren for nedskydningen. Og deres respektive rapporter efterlader ingen tvivl om deres afgørende betydning for nedskydningen. Med andre ord: Rapporterne er modstridende.

Selvom de to parter versioner af begivenhederne er modstridende, er det faktisk muligt at få de to beretninger til at give et sammenhængende billede af hændelserne – også hvis man antager, at begge parter sagde sandheden i det omfang, som de kendte den.

Luftværnsartilleristerne på land berettede, at forpostbåden først begyndte at skyde få sekunder før, de selv åbnede ild – og at der ikke kunne ses nogen effekt af skydningen. Det kunne udlægges således, at Vp.Bt. 2009's beretning ikke var sand, og at båden var blevet overrasket af flyets angreb. Imidlertid bekræfter også landartilleristernes skitse af kampen, at flyet foretog et sving, inden det lagde an til angrebet på skibet.

Landartilleristernes rapport oplyser imidlertid samtidigt, at sigtbarheden kun var 700-800 m. Det vil sige, at den forpostbåd, som de kunne se, næppe var den angrebne Vp.Bt. 2009, men Vp.Bt. 1701 som lå nærmere land og ifølge Vp.Bt. 2009's rapport åbnede ild senere. Landartilleristernes rapporter og vidneudsagn nævner da også kun et skib.

Hvis kaptajnens udsagn om effekten af Vp.Bt. 2009's skydning står til troende, skulle flyet altså allerede være alvorligt ramt, da det blev landartilleristernes tur til at skyde. Dette har skytterne på land rimeligvis ikke haft mulighed for at iagttage i den korte tid, de havde til at observere.

Sandsynligheden taler altså for, at det var forpostbåden, som bidrog afgørende til nedskydningen af "Hudson" O/407.

Det fremgår ikke af de tyske dokumenter, hvem der officielt blev tilkendt æren for nedskydningen.

Bjærgning af fly og besætning

Vorpostenboot 2009 satte straks kurs mod nedstyrtningsstedet. Imidlertid standsede kaptajnen sejladsen, da den anden forpostbåd advarede om, at det var der, at minefeltet begyndte. I stedet blev det Vorpostenboot 1703, som kom fra Kristiansand for at afløse, som to timer senere nåede frem til nedstyrtningsstedet – dens kaptajn var åbenbart mindre bange for minerne. På det tidspunkt var flyet sunket. Forpostbåden kunne derfor kun opfiske ligene af to besætningsmedlemmer samt et hjul med understel.

Kommandanten for Marine-Artillerie-Abteilung 118 sendte derefter den danske redbningsbåd ud for at overtage ligene og vragsstykket og bringe dem i land, hvorefter de sendt videre til den tyske søflyveplads i Thisted.

De to bjærgede besætningsmedlemmer, piloten Flight Sergeant Leo George Murphy (født 5.4.1914) og skytten, Warrant Officer Samuel Douglas Dean (født 5.12.1914), blev begravet på krigskirkegården i Frederikshavn den 11. april 1942.

Senere blev endnu en af flyets skytter fundet og bragt fra Thisted til Frederikshavn. Det var Flight Sergeant Arthur Kenneth Hamilton (født 25.11.1921). Begravelsen fandt sted den 27. juli 1942.

Liget af det fjerde medlem af besætningen, observatøren Sergeant Joseph F.P.H. la Freniere (født 11.4.1917) er aldrig blevet fundet – i det mindste er han lig ikke blevet identificeret.

Selvom hjulet er den eneste vragedel, som nævnes i de officielle kilder, må de tyske soldater have bjerget lidt mere af flyet. I hvert tilfælde modtog Museumscenter Hanstholm i efteråret 2004 en del af haleplanet af en "Hudson"-maskine. På vingestumpen er skrevet "Battr.

Hansted 5. April 1942". Man må formode, at vragsstykket blev brugt af de tyske soldater som udsmykning i en af batteriets barakker.

Efter krigen må haleplanet være blevet bragt til Tyskland - præcist hvornår og hvordan er uvist. Her endte det med at blive brugt som havepynt i Sydtysskland frem til ca. 1990, da givren Michael Schmeelke modtog den - i efteråret 2004 vendte vragsstumpen så endelig tilbage til Hanstholm.



Den engelske del af krigskirkegården i Frederikshavn, hvor tre af de fire besætningsmedlemmer fra O/407 blev begravet. (Kenneth Kristensen)

Coastal Commands offensiv

Episoden, som berørte Hanstholm den 5. april 1942, var ikke et tilfældigt angreb. Derimod var den et led i en britisk offensiv mod tysk søfart i forsøget på at lamme Tysklands økonomi.

Offensiven gennemførtes af Coastal Command, som var den del af Royal Air Force, som havde ansvaret for krigsførslen til søs. Søkrigsførslen prioriteredes ikke højt indenfor Royal Air Force, da man mente, at man kunne afgøre krigen med strategisk bombing af Tysklands byer. Det betød, at Bomber Command fik de bedste og mest moderne fly, mens



Del af haleplanet fra "Hudson" O/407 med stedet og datoen for nedskydningen påmalet. Malingen er ikke den oprindelige, men en senere opmaling. Vragdelen kan nu ses i museets udstilling. (Museumscenter Hanstholm)

Coastal Command i vidt omfang måtte nøjes med umoderne fly, som ikke længere kunne bruges af Bomber Command. Af samme grund betegnedes Coastal Command af det britiske admiralitet som RAF's stedbarn.

Lockheed "Hudson" var i sommeren 1942 det mest moderne fly, som Coastal Command rådede over i større antal til angreb mod sømål. Flyet var et modificeret trafikfly, men fungerede udmærket i opgaven som patruljefly over åbent hav. Som decideret bombefly var "Hudson"en imidlertid ikke særligt egnet, da det var forholdsvis langsomt, ikke særligt manøvreedygt og svagt bevæbnet. Disse begrænsninger var

man klar over allerede i sommeren 1941, inden offensiven mod skibsfarten for alvor blev sat i gang – man havde imidlertid ikke noget bedre at sætte i stedet.

I mangel på hurtige, kanonbevæbnede torpedofly forsøgte man at udnytte beskyttelsen af mørke og dårligt vejr sammen med flyvning i lav højde for undgå fjendtlige jagerfly og opnå overraskelse. Selv ved

natangreb viste denne metode sig at være for kostbar til at være effektiv.



"Hudson"-fly fra Royal Canadian Air Force's No 407 Squadron. Eskadrillen havde også tilnavnet "Demon Squadron" og var specialiseret i angreb på sømål. Eskadrillen havde radiokoden "RR", som ses på siden af flyet. (Canadian Forces)

Coastal Command mistede således i perioden januar-juni 1942 52 fly og besætninger på anti-skibs angreb – alene i maj mistede man 25 fly.

I maj 1942 anslog RAF, at man sænkede et skib for hver tre mistede fly. Dette bytteforhold var i sig selv dårligt nok, men da man efter krigen kunne studere de tyske optegnelser, viste dette sig endda at have været alt for optimistisk – det reelle tal var 6:1.

Særligt i april og maj 1942 blev tabene særligt slemme, for Coastal Command valgte da at gå bort fra taktikken med overraskelsesangreb i dårligt vejr og om natten. I stedet ønskede man en mere massiv indsats for at opnå større resultater. Man begyndte derfor at indsætte flyene i godt vejr og i større formationer. Denne taktik viste sig imidlertid meget kostbar, da det betød, at det skibenes luftværnsstyks var i fuldt beredskab, når flyene gik ind til angreb i lav højde.

Nedskydningen af de to fly ved den jyske vestkyst i begyndelsen af april 1942 viser, hvor ringe chancer en "Hudson" havde for at overleve et angreb mod et fuldt alarmeret krigsskib – også selvom der blot var tale om en gammel fiskedamper! For begge flys vedkommende

gjaldt det, at de havde prisgivet overraskelsesmomentet ved at cirkle for finde den bedste angrebsvinkel, inden de gik ind til angreb.

Briterne vidste jo ikke, hvad der var sket med de to fly, så man kunne ikke drage konklusioner af de to flys skæbne. Ved udgangen af maj 1942 havde man imidlertid lært lektion: Den form for angreb var for risikabel! Man valgte derfor endnu en gang at ændre taktikken for angrebene. Man gik således over til at bombe fra 4000 fods (= 1219 m) højde. Dette betød, at tabene blev mindre, da man dermed kom udenfor den effektive rækkevidde af skibenes lette luftværnsstyks – man opnåede dog samtidigt færre træffere med bomberne.

Der var et særligt tragisk moment ved de farlige angreb i lavt højde, som kostede så mange tapre flybesætninger livet. Mange af de bomber, som blev kastet mod de tyske skibe eksploderede nemlig ikke – som det jo også var tilfældet ved Hanstholm. Der var to grunde til, at der oprådte mange forsagere. Dels anvendte man bomber, som egentlig var beregnet til brug mod let pansrede mål – i nogle tilfælde gik bomberne direkte gennem skibenes overbygning og ud på den anden side. Dels nåede bombernes detonatorer ofte ikke at blive armeret på grund af den lave højde, som de blev kastet fra. Som Kim Abbott, en af de få piloter fra 407, som overlevede anti-skibskampagnen, bemærkede, var det en bitter ironi, at de mest tapre besætninger, som pressede deres angreb igennem trods luftværnsilden og nærmest lagde deres bomber ned på skibsdækket, var dem, som havde den ringeste chance for at ødelægge deres mål.

Tak til

Søren Plensted og Carsten Pedersen for hjælpen med at fremskaffe supplerende oplysninger og dokumenter, Flemming Hansen for at have stillet billedet af V 2009/”Niedersachsen” til rådighed for forfatteren. Det canadiske forsvar og nationalbibliotek skal også have en stor tak for at have hjulpet med henholdsvis at fremskaffe fotografier af flytypen og stille kopier af besætningens tjenestepapirer til min rådighed.

Litteratur og kilder

Litteratur

Abbott, Kim: *Gathering of Demons*. Perth 1986
Anthonisen, Bent Baagøe: *Hanstholm Fæstningen*. Ringkøbing 1985.
Bjørnvad, Anders: *Faldne allierede flyvere 1939-1945*. Odense 1978.
Breton Greenhouse, Stephen J. Harris, William C. Johnston & William G.P. Rawling: *The Official History of the Royal Canadian Air Force, Volume III. The Crucible of war 1939-1945*. Toronto 1994.

Goulter, Christina J.M.: *A forgotten offensive. Royal Air Force coastal command's anti –shipping campaign, 1940-1945*. London 1995.
Gröner, Erich: *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945*. Band 8. Koblenz 1993.
Hendrie, Andrew: *Lockheed Hudson in World War II*. Shrewsbury, 1999.
Kristensen, H. Skov, C. Kofoed og F. Weber: *Vestallierede luftangreb på Danmark 1940-45*. Århus 1988.

Utrykte kilder

Rigsarkivet, Håndskriftssamlingen XVI (Danica 203)

Pk. 19 læg 253 Kriegstagebuch, Marinebefehlshaber Dänemark, 1.4.-30.6.1942

Pk. 22 læg 263A Kriegstagebuch, Kommandant im Abschnitt dänische Westküste, 9.4.1940-15.1.1943

Bundesarchiv-Militärarchiv, Freiburg

RM 45 III/314 Kommandant im Abschnitt dänische Westküste. Akte G - Vb Luftverteidigung Bd 2: 8.10.1941-30.5.1942

RM 72/6 Kriegstagebuch, 12. Vorposten-Flottille, 1.1.-31.5.1942.

RM 72/212 Kriegstagebuch, 20. Vorposten-Flottille, 1.4.-31.8.1942.

RM 72/245 Kriegstagebuch, 17. Vorposten-Flottille, 16.11.1941-30.9.1942.

National Archive, London

Air 25/336 Headquarters No. 16. Group, Narrative

Air 27/1793 Operations record book of N. 407 Squadron R.C.A.F.

Library and Archives Canada

Tjenestepapirer vedr. R-65297 Leo George Murphy, R-68681 Joseph Frederic Paul Henri la Freniere, R-58523 Samuel Douglas Dean og R-76616 Arthur Kenneth Hamilton.

Rettelser:

Kommandanten for Marine-Artillerie-Abteilung 118 sendte derefter den danske redningsbåd ud **med tre tyske soldater ombord** for at overtage ligene og vragstykket og bringe dem i land, hvorefter de blev sendt videre til den tyske søflyveplads i Thisted.

Fig. 2. Niedersachsen - søsat 1921, ikke 1920.

Tilføjelse til kildelisten (mellem Rigsarkivet og Freiburg):

Landsarkivet for Nørrejylland, Viborg

Indberetningsprotokopl for Hanstholm redningsstation, 1930-48.

Efterskrift:

Ved et efterfølgende besøg i arkivet i Freiburg i 2006 fandt jeg et dokument, hvor de tyske myndigheder officielt afgjorde, hvem der skulle tilkendes æren for nedskydningen. Den 20. juni 1942 bekendtgjorde "Kommando der Marinestation der Nordsee", at man efter grundige undersøgelser mente, at det var Vp.Bt. 2009, som havde nedskudt "Hudson"-maskinen, mens Vp.Bt. 1107 og luftværnsartilleriet på Hanstholm (4./M.A.A. 118) fik anerkendt deres aktive medvirken til nedskydningen.



Efterlysning

Møbelsnedker ?

Vore planer for udstillinger til næste sæson omfatter bl.a. at genindrette to af de mindre rum i museumsbunkeren fuldstændigt.

Det omfatter bl.a. at der skal være en skab for hver mand, som boede i rummede. Så mange skabe har vi imidlertid ikke. Ligeledes mangler vi skamler og borde til indretning af rummene.

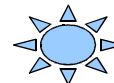
Disse møbler må vi altså have skaffet eller fremstillet som kopier.

Så hvis nogen af selskabets medlemmer kan hjælpe os på den ene eller den anden måde, er I mere end velkomne til henvende jer til os.

Med venlig hilsen

Jens Andersen

Tlf.-museet 97 96 17 36, mobil-tlf. 30 66 96 34



Her er lidt møblement af kopiere (julen 1941)



Tur til det tyske narrebatteri for 38 cm-batteriet i Hanstholm. (MCH)

Under Besættelsen byggede den tyske værnemagt et meget kunstfærdigt udført narrebatteri ved Febbersted. Formålet var at aflede de allieredes opmærksomhed fra det rigtige 38 cm-batteri på Hanstholm.

Vi skal se på sporene af narrebatteriet og høre om dets historie og funktion samt lå i tilknytning til det.

Tidspunkt: Søndag 7. oktober 2007, 14.00-16.00

Mødested: P-pladsen for enden af grusvejen på nordsiden af Hamborgvej (ca. 800 m øst for Febbestedvej)



Febbersted 1941 – Kanon ?

I samarbejde med, **Biblioteket, MuseumsCenter Hanstholm, Historisk Samfund, Thisted Museum og VUC Thy-Mors** er det en stor glæde at kunne annoncere:

foredrag med **Peter Øvig Knudsen**

tirsdag den 15. april 2008 kl.19.30
(På biblioteket)



nærere vil tilgå



Peter Øvig Knudsen, født 1961, journalist og forfatter.



Som journalist har Peter Øvig arbejdet på månedsbladet *Press*, på Dagbladet *Information* og senest på *Weekendavisen*.

Peter Øvig har skrevet en række bøger, bl.a. *Sønner* (med Martin Østergaard, 1995), *Børn skal ikke lege under uldmånen* (1995), *Min generation* (1997), *Passioner* (1998), *Efter drabet* (2001) og *Hilsner fra klovn* (2003).

I 1996 lavede Peter Øvig sammen med Lars von Trier otte udgaver af tv-eksperimentet *Marathon* for Danmarks Radio. I 2003 instruerede han sammen med Morten Henriksen dokumentarfilmen *Med ret til at dræbe*, baseret på sin bog 'Efter drabet'. Filmen modtog Det Danske Filmakademis Robert-pris 2004 for bedste lange dokumentarfilm.

Peter Øvig holder foredrag om sine bøger, ikke mindst *Efter drabet*, og desuden om interview og journalistik. Modtog Rosenkjærprisen 2004.

Her er Hanstholm

her er Hanstholm

Det meddeles netop nu at der er udsigt til

”Bunkertossemøde”

- weekenden 25-27/4 2008 –

nærmere vil tilgå -

**Det forlyder at det
er i Sydthy det
foregår***

*** ubekræftet rygte**

Tysk invasionsforsvar i Danmark 1940-45

Ved de danske strande - især den jyske vestkyst - ligger en mængde betonanlæg og betonbrokker i større eller mindre koncentrationer. Det er ruinerne af det kystforsvar, som den tyske værnemagt anlagde under besættelsen af Danmark fra 1940 til 1945.

Det tyske kystforsvar i Danmark kom aldrig i kamp mod en allieret invasionsflåde. Alligevel spillede det tyske invasionsforsvar en vigtig rolle som baggrundstæppe for besættelsestidens historie. Baggrunden for Tysklands besættelse af Danmark den 9. april 1940 var nemlig udelukkende militære, operative overvejelser, fordi Tyskland ønskede at bruge dansk territorium som springbræt til Norge. Gennem hele krigen havde Danmark afgørende militær betydning for Tyskland i kraft af funktionen som bindeled mellem Tyskland og Norge. Denne forbindelse var det afgørende vigtigt at opretholde.

I løbet af besættelsen 1940-45 opbyggede den tyske værnemagt et stadig stærkere forsvssystem langs Danmarks kyster - et arbejde der blev påbegyndt allerede d. 10 april 1940 og som fortsatte helt frem til Befrielsen fem år senere. Da krigen var slut havde tyskerne bygget omkring 7000 betonbunkere i Danmark, hvoraf knap 1.800 var af den kraftige type med mindst 1,5 m tyk beton i vægge og lofter. Til byggeriet af alle disse bunkere gik mere end 1,5 million kubikmeter beton. I bogen "Det tyske invasionsforsvar i Danmark 1940-45" af Jens Andersen, museumsleder ved Museumscenter Hanstholm, følges forsvssystemets udvikling fra besættelsens første dag til dens sidste. Man følger hvorledes Danmarks strategiske betydning for tyskerne gradvist ændredes, og hvorledes den tyske trusselopfattelse udviklede sig i løbet af årene, og ikke mindst hvordan de reagerede på dette med nye

forsvarskoncepter og ikke mindste de befæstningsanlæg, som stadig sætter deres på præg på kysterne.

Bogen er baseret på forfatterens Ph.D.-afhandling fra 2000, som blev til i samarbejde mellem Syddansk Universitet og bl.a. Statens Forsvarshistoriske museum og Museumscenter Hanstholm.



Bogen er rigt illustreret med mange samtidige fotografier og tegninger. Den udgives i samarbejde mellem Museumscenter Hanstholm og Statens Forsvarshistoriske museum som bind nr. 4 i Forsvarshistoriske Skrifter. Bogens format: 17,5 x 24,5 cm, 432 sider. **PRISEN ER 348,-, OG DEN KAN KØBES PÅ MUSEUMSCENTER HANSTHOLM OG STATENS FORSVARSHISTORISKE MUSEUM**

Bogen er anmeldt i "Nordjyske" den 26/9 2007. (red).

Har Selskabet din mail adresse ?
Er du i tvivl ? Send den til
jens@grud-s.dk



UDFLUGT "Bliv dus med det lokale"
"Efterårsmanøvre" i Hjarde-mål(Habicht) og på Bulbjerg

Søndag den 28/10 inviterer aktivitetsudvalget til efterårsudflugt, ved Hjarde-mål og Bulbjerg. Vi mødes ved Hjarde-mål gamle skole (kræmmermarkedet) kl. 10:00.

Ved Hjarde-mål er der blevet helt nye muligheder, da alle træer i området er fældet, og efterlader et helt nyt vue ud over lejren. Hjarde-mål (Habicht) var en stor Luftwaffe natjagerledelses lejr, med 8 større bunkere bl.a. den store L487, samt mange ringstande og radarfundamenter. Der er adgang til mange af dem, så husk godt fodtøj, lys og drikkeelse.

Når vi har set det vi gider i Hjarde-mål, kører vi til Bulbjerg og spiser den medbragte madpakke i den renoverede

mandskabsbunker, hvor der er borde og bænke, samt pejs og brænde hvis vi skulle være blevet våde. Her vil vi give 3

muligheder for en guidet sightseeing, vi kan stemme om hvilken af følgende:

En rundtur i 12,2 cm batteriet (som vi er i), der er rigtig mange spændene lokaliteter, og man kan bruge en del tid her.

En gåtur til knuden, som alle jo kender, eller gør de? Mindst 20-25 bunkers på Bulbjergknuden, men der er kun adgang i pejlebunkeren og på toiletet (hvilket jo kan være meget praktisk) samt nogle 69,ere.

En gåtur ud til de uvejsomme lyskaster- (eller pak)stillinger, ude i for terrænet, som ikke mange har set. Her er 4 mindre bunkers + stillinger. Bagefter kører vi ud, og ser noget af den imponerende pansergrav.

Slut kl. ca. 15:30 eller når vi ikke gider mere. Bemærk lige at der skal traves en del.

Vær velkommen til en uforpligtende søndag, sidste dag med sommertid!

Evt. læs og se kort over Habicht her:
<http://www.hanstholmregistreringen.dk/> (radar og radiostationer) så er du godt forberedt.



Efterlysning:
Gode ideer til ture/aktiviteter
Henvendelse aktivitetsudvalget

BSTH,s



JULEAFSLUTNING

Søndag den 2/12 kl. 13:00, holder BSTH juleafslutning i Museumscenter Hanstholms lokaler.

Nøjagtigt program følger senere, men det kan nævnes, at gløgg og æbleskiver vil være på programmet, og at vi også vil bruge tid på at "bytte frimærker"

Med venlig hilsen Aktivitetsudvalget

