

»Skagerrak-Sperre« – den tyske minespærring

af Jens Andersen

Under Anden Verdenskrig blev søminer et almindeligt, men uvelkomment indslag i dagligdagen for de folk, der boede ved Thys kyster. Artiklen gennemgår minernes placering, de forskellige minetyper og nogle af de civile ofre.

Straks efter krigsudbruddet den 1. september 1939 begyndte de krigsførende parter at lægge søminer i Nordsøen, den 18. november blev den første drivende sømine observeret ud for Thys kyst, og en uge senere drev den første ind på kysten ved Vorupør. Siden blev de løse miner nærmest et hverdagsfænomen, især efter storm. Drivminerne udgjorde naturligvis en fare for skibsfarten, og det samme gjorde de, når de blev skyllet ind på kysten.

Særligt nærværende blev faren fra søminerne imidlertid efter, at Tyskland havde besat Danmark og Norge, for i forbindelse med besættelsen udlagde den tyske flåde en minespærring mellem Kristiansand og Hanstholm. Spærringen kaldtes af tyskerne for »Skagerrak-Sperre« eller »Skagerrak Warngbiet«.

Herefter øgedes antallet af drivende og iland-drevne søminer i Skagerrak kraftigt, og de forankrede miner udgjorde naturligvis også en fare for alle søfarende, men især fiskerne.

TYSKERNE SPÆRRER SKAGERRAK

Den tyske marines hensigt med minespærringen i indsejlingen til Skagerrak var at forhindre allierede flådestyrker i at trænge ind i farvandet. Det var gennem hele krigen af stor betydning for Tyskland at holde den britiske flåde ude fra Skagerrak, for hvis man mistede kontrollen over farvandet, var forbindelsen mellem Tyskland og Norge i alvorlig fare. En afskæring af forsyningslinjen til Tyskland ville i april 1940 have betydet, at erobringen af Norge kom i fare, og senere hen var det fortsat vigtigt at opretholde forbindelsen, fordi besættelsen af Norge ikke ville kunne opretholdes uden forsyninger af mad, udstyr

og ammunition fra Tyskland. Dertil kom, at Tysklands forsvar af indsejlingerne til Østersøen kunne forskydes langt mod vest. Derfor havde en minespærring tværs over Skagerrak allerede i det sene efterår 1939 indgået i de overvejelser, som den tyske flåde havde for en aktion mod Norge. Da de tyske planer konkretiseredes, fulgte idéen om minespærringen også med over i planlægningen af »Weserübung«, overfaldet på Danmark og Norge.

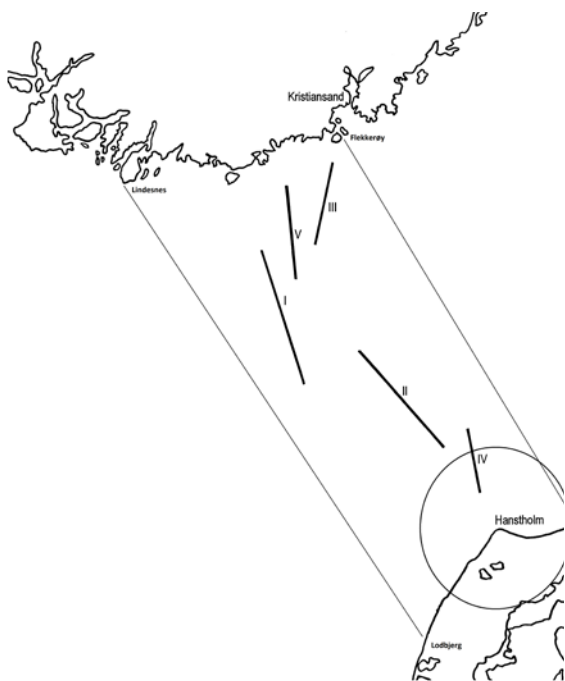
De første miner i »Skagerrak-Sperre« blev lagt natten før »Wesertag«, den 9. april 1940. Kl. 21.27-22.44 den 8. april lagde mineskibene *Preußen* og *Königin Luise* Spærring II med 325 miner, og kl. 01.10 afsluttede *Roland* og *Cobra* udlægningen af 384 miner i Spærring I. Da minelægningen afsluttedes den 24. april, var der udlagt fem minespærringer (I-V) med i alt 1642 søminer. Der var tale om ankerminer, som med wirelængder på op til 500 m kunne dække hele strækningen.

Kun inde under kysten blev der ud for hver ende af minespærringen efterladt en passage uden miner, så tyske og neutrale skibe kunne passere. Gennemsejlingsåbningerne blev på søsiden som regel bevogtet af to forpostbåde, dvs. bevæbnede trawlere. På landjorden blev der opstillet artilleri, som skulle kunne beskyde skibe, der måtte forsøge at trænge igennem åbningerne. I de første uger af besættelsen blev bevogtningen af åbningerne fra land varetaget af feltmæssigt opstillede batterier, men på Hanstholm-siden var et fast 17 cm batteri indsatsklar fra begyndelsen af maj, og i november 1940 påbegyndtes en yderligere forstærkning af forsvaret af åbningen i minespærringen i form af et 38 cm-batteri, »Hanstholm II«.

MINESPÆRRINGENS FØRSTE OFRE

Allerede i løbet af 9. april 1940 udsendte den tyske marine over radioen en advarsel om, at der var blevet udlagt miner i Skagerrak: »Enhver egenmægtig ind- eller udsejling samt gennemsejling af de i Skagerrak spærrede områder udsætter for fare for øjeblikkelig ødelæggelse.« Det spærrede område i Skagerrak blev mod vest afgrænset af en linje mellem Lindesnes og Lodbjerg, og mod øst af én mellem Flekkerøy og Sandnæshage (Lild Strand) - dermed var der givet betydelig sikkerhedsmargen i forhold til selve minespærringerne. Området udgjorde advarselområdet, »Warngebiet«. Den følgende dag offentliggjorde de danske myndigheder advarslen i »Efterretninger for Søfarende«.

Advarslen kom dog for sent, for Spærring I fandt sine første ofre allerede få timer efter, at minerne var lagt. Ofrene var imidlertid ikke britiske krigsskibe, men to svenske fiskekuttere. Skagerrak var et yndet



Oversigtskort over de tyske minefelter i Skagerrak frem til foråret 1942. Linjerne mellem den danske og norske kyst markerer grænserne for varselområdet. Cirklen ved Hanstholm viser rækkevidden af 17 cm-kanonerne.

fiskefarvand for svenske vestkystfiskere, og på dagen for det tyske angreb på Danmark og Norge var der adskillige svenske kuttere i farvandet.

Blandt disse kuttere var *GG 177 Ines* af Öckerö på 48 BRT. Båden blev sidst set den 8. april i gang med at fiske nordvest for Hanstholm Fyr. I løbet af natten blev der hørt eksplosioner på havet, og da *GG 170 Cyrene* den følgende morgen passerede »*Ines*«s sidste kendte position, fandt man talrige vragester fra kutteren.

Det andet offer for minespærringen var *GG 144 Dagny* af Hönö på 47 BRT. Kutteren *Suecia* havde om aftenen den 8. april udvekslet signaler med *Dagny*, og endnu den følgende morgen havde man haft fartøjet i sigte. Ved 9-tiden om formiddagen den 9. april hørte man på *Suecia* et dumpt drøn, som kunne stamme fra en mineeksplosion. Siden så ingen mere til *Dagny*.

Begge kutterne havde en besætning på seks mand, som alle omkom ved forlisene.

Minerne havde nær kostet endnu et offer den morgen. Kutteren *Helgoland* af Knippla fik nemlig et »hold«, mens den var i gang med at trække sine net ind. To store, sorte og nymalede miner dukkede op til overfladen. Den ene mine nåede at slå mod skibssiden, inden det lykkedes besætningen at hugge wirerne til nettet over.

I det hele taget var minespærringen særligt hård for de svenske vestkystfiskere, som før krigen havde fisket meget i Skagerrak. Adskillige svenske både gik således ned i forbindelse med minespærringen.

Den 4. oktober 1940 sank således endnu en svensk kutter, *GG 917 Hugin* af Hönö, på grund af en minesprængning, mens den fiskede nordnordvest for Hanstholm. Hele besætningen på fem forsvandt med båden.

I september 1942 minesprængtes både damptrawleren *Viros* af Göteborg og kutteren *Neptun* af Öckerö nord for Hanstholm. *Viros*'s forlis kostede hele besætningen på ti mand livet, mens *Neptun*'s besætning havde held til at komme i redningsbåden. I juli 1943 gik det ud over kutteren *Nippon* af Öckerö, men også denne gang blev det uden tab af menneskeliv.



Agterdækket på en tysk minelægger fyldt op med rækker af ankerminer af typen EMD. Soldaterne er i gang med at skrue minehorn i, så minerne bliver klar til udlægningen. (Søværnets våben- og taktikskole).

Det er dog muligt, at også en britisk ubåd gik tabt i minespærringen. Ubåden *HMS Sterlet* vendte således aldrig tilbage fra et togt i Skagerrak. Ubåden havde forladt Harwich den 8. april 1940, og det sidste livstegn fra den var sænkningen af det tyske artilleriskib *Brummer* den 15. april ud for Oslo-Fjorden. Hvad der siden skete med ubåden er uvist, men det er muligt, at hun løb på en mine i Spærring III, for den sejlroute, som hun den 22. april blev anvist at tage hjemover, løb tværs over denne minespærring.

ET FALSK SOS

Flere af forlisene i minespærringerne i 1940 blev omtalt i Thisted-aviser med direkte henvisning til søminer som årsag til forlisene. Det kan godt undre, at aviserne kunne bringe sådanne notiser, for tyskerne havde generelt pålagt den danske presse en streng censur, så ingen militære hemmeligheder slap

ud. Men sagen var, at når det drejede sig om minespærringen i Skagerrak, så ønskede den tyske marine faktisk, at dens tilstedeværelse og effektivitet skulle være kendt – også for englænderne.

Formålet med at offentliggøre advarslen om mineringen af Skagerrak var således ikke blot at skåne den civile søfart og fiskeriet, men også at afskrække fjenden fra at sejle ind i farvandet. Og advarslen var da også blevet opfanget af den engelske radiotjeneste. Tyskerne kunne imidlertid konstatere, at advarslen ikke var nok til at skræmme den britiske flåde fra at sende ubåde ind i Kattegat, hvor de gjorde alvorligt indhug i de tyske skibe, som transporterede tropper og materiel fra Tyskland til Norge.

For at demonstrere over for briterne, at minespærringen faktisk var effektiv, udtænkte den tyske marines overkommando derfor en krigslist. Den 17. april fik Marinegruppenkommando West i Wilhelmshaven

således ordre om, at den skulle sørge for, at der blev sendt et SOS-signal på de civile frekvenser, som skulle foregøgle et forlis i den dybe rende i Skagerrak.

Opgaven tilfaldt den bevæbnede trawler *Vorpostenboot 401*, som havde base i Esbjerg. Under foregivelse af at være den danske damper *Anna* udsendte forpostbåden ved midnatstid natten mellem den 20. og 21. april et signal: »SOS SOS SOS Position 57,41 North 07,36 East struck Mine sinking rapidly crew now hauling down boats.« Ordren foreskrev, at radiotransmissionen skulle foregå i hast og afgives noget fejlbehæftet. Under gentagelsen skulle transmissionen afbrydes ved »now« og ikke genoptages.

Overkommandoen konstaterede efterfølgende med tilfredshed, at det falske nødråb var blevet modtaget og videresendt af britiske sendere. Trods den teatraliske gennemførelse synes anstrengelserne dog at have været forgæves, for episoden blev af ukendte årsager ikke optaget i det britiske admiralitets daglige efterretningsrapport for denne eller de følgende dage.

Britiske ubåde havde på det tidspunkt allerede afgivet rapporter om miner, som flød i overfladen i den nordlige del af indsejlingen til Skagerrak, men det afholdt dem dog ikke fra at operere i farvandet endnu en tid. Blot tre dage efter den falske melding, natten mellem den 23. og 24. april, sejlede tre franske destroyere faktisk direkte henover Spærring III, idet man havde lagt ruten, så man undgik de synlige miner, som ubådene havde rapporteret om. Destroyerne slap uskadt gennem spærringen både på udrejsen og hjemrejsen.

Tyskerne rapporterede også selv i april 1940 om miner i overfladen i farvandet syd for Kristiansand. De indrappederede positioner svarede omtrent til placeringen af Spærringerne I, III og V. Minerne burde have ligget mindst 2,5 m under overfladen, så der kan have været fejl i dybdeindstillingen for en del af minerne. Det var en alvorlig sag, for det betød ikke blot, at fjenden havde mulighed for at se minerne og derfor manøvrere uden om dem, men også at minerne var meget udsatte for at blive revet løs af bølgegangen.



Den tyske ministryger »M 305«. Den var af samme type, *Minensuchboot 40*, som M 426 og M 470, der massakrerede de svenske fiskere i Skagerrak den 25. august 1943. Skibene var på 775 tons, kunne sejle op til 17 knob og var bevæbnet med en 10,5 cm kanon, en 3,7 cm og syv 2 cm luftværnskanoner. (Wolfgang Müllers samling)

UDVIDELSE AF ÅBNINGER I MINESPÆRRINGEN

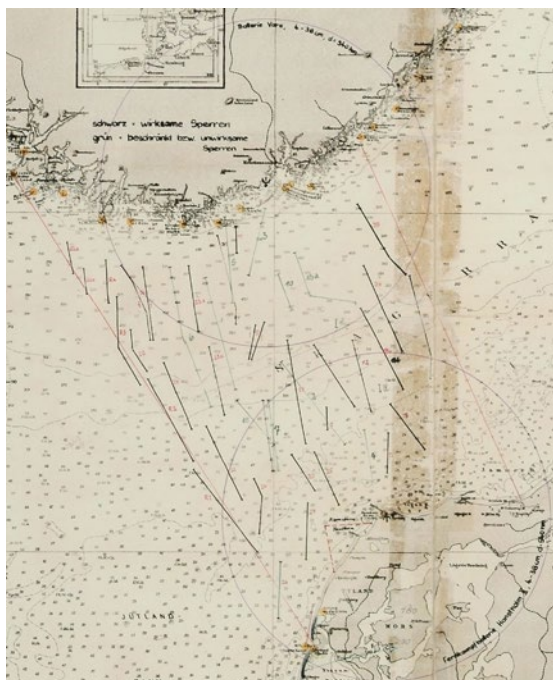
Da minespærringen havde ligget i nogle måneder, fandt den tyske marineledelse ud af, at åbningerne i den var for vanskelige at passere. Under den norske kyst var der behov for en åbning, som kunne passeres af store skibe. Hidtil havde der kun været plads til passage af store skibe gennem åbningen ved Hanstholm, hvor vandet var forholdsvis lavt, så der var fare for bundminer. Ved Hanstholm ønskede man desuden gennemsejlingsåbningen gjort bredere.

Den 31. august 1940 begyndte tyske minestrygere derfor at rydde den nordligste del af Spærring III, og da arbejdet var færdigt den 10. september, var der skabt en to sømil bred åbning umiddelbart syd for Flekkerøy.

Den 4. september begyndte 17. Minensuchflottille at rydde miner i den sydlige del af Spærring IV ud for Hanstholm. Åbningen mellem kysten og minespærringen havde indtil da været 6,5 km (3,5 sømil) bred, men man ønskede at øge den til 11 km (6 sømil). Om morgenen den 13. september sluttede 13. Minensuchflottille sig til arbejdet. Rydningen gik imidlertid ikke så glat, for efter godt en times arbejde gik den bevæbnede trawler *M 1306* på en mine. Skibet sank efter ca. syv minutter på 17 m vand, men hele besætningen blev reddet. Man havde på det tidspunkt strøget i alt 24 miner og manglede kun at rydde den sidste halve sømil mod nord i forhold til den oprindelige plan. *M 1306*'s master ragede op over vandet og kunne således bruges som en synlig markering af grænsen for minespærringen, og man valgte derfor at stille sig tilfreds med det, som man havde nået.

SPÆRRING FOR UDSEJLING

Skagerrakspærringens miner gjorde ikke kun sejladsen farlig for skibe, som ville ind i Skagerrak, men også for dem, der ville ud af farvandet. Hvis den neutrale skibsfart ikke ville risikere at sejle gennem minespærringen, måtte den passere åbningerne i den, hvor den lettere lod sig kontrollere af tyskerne.



Udsnit af tysk oversigtskort over tyske minefelter i danske farvande. Kortet viser ikke bare minefelternes placering i Skagerrak, men også den planlagte alarmspærring og rækkevidden af 38 cm-batterierne i Hanstholm og Kristiansand. (Søværnets Minørtjeneste)

For Sverige betød det, at det meste af landets oversøiske handel blev afskåret, og at Tyskland fik endnu en klemme på det neutrale land. Det første svenske skib fik således ikke lov til at passere spærringen før i september 1940, og fra februar 1941 tillod tyskerne en begrænset og meget kontrolleret sejlads ind og ud af Skagerrak for svenske skibe. Skibene måtte kun sejle til neutrale lande og skulle, inden de løb ind og ud af farvandet, ind til Kristiansand for at blive identificeret, men dog ikke kontrolleret.

Andre skibe var imidlertid mere tilbøjelige til at løbe risikoen ved at sejle direkte igennem minespærringen. I Sverige lå et antal norske fragtskibe, som var undsluppet tyskerne ved besættelsen af Norge, men var afskåret fra at sejle til England. Som et led i den britiske »Operation Rubble« løb fem af disse skibe i slutningen af januar 1941 ud fra Gøteborg og gennem den dybeste del af Skagerrak nær den norske

kyst, dvs. direkte gennem minespærringen. Alle fem skibe nåede velbeholdent frem til England.

Der lå imidlertid fortsat 26 norske skibe i tilbage i svenske havne, og den tyske marine gjorde en stor indsats for at hindre dem i at bryde ud ved at lade dens skibe patruljere ud for den svenske kyst og i Skagerrak. Patruljeringen var imidlertid meget ressourcerelevende, og marinen kunne sagtens bruge skibene til andre opgaver. Desuden nærmede vinteren sig, hvor patruljeringen ville blive vanskeligere. Derfor fremsatte Befehlshaber der Sicherung der Ostsee i midten af november 1941 ønsket om at få forstærket minespærringerne. Man kunne også henvise til, at minespærringen havde mistet en stor del af sin virkning. En søminespærring har nemlig begrænset levetid, fordi søgangen enten kan slide minerne løs eller bringe dem til sprængning. Den psykologiske

virkning af minespærringen var også blevet reduceret ved, at de norske skibe havde demonstreret, at man kunne sejle gennem den uden uheld.

I begyndelsen af 1942 blev der derfor udlagt fire nye minespærringer (VI-IX) med i alt 1226 miner i Skagerrak. De knap 600 miner i Spærring VI var af en nyudviklet type, EMF, med magnetisk detonator, som blev udløst af magnetismen fra et skibsskrog. Den magnetiske tænding betød, at skibet ikke skulle berøre minen fysisk for at få den til at eksplodere, og minen kunne dermed »dække« et større område end en hornmine. Desuden kunne minen lægges 10-15 m under havoverfladen, hvilket betød, at den var mindre udsat for slid fra søgangen. Minetypen viste sig imidlertid ikke at være helt klar til krigsbrug, for ca. 200 af dem detonerede af sig selv i forbindelse med udlægningen.



Den tyske minelægger »Ostmark« ved kaj i Frederikshavn med dækket fuldt af miner. Skibet var på 3.047 bruttoregister tons og sejlede fra 1933 under navnet »Côte d'Argent« som færge mellem Dover og Calais. I 1941 ombyggede tyskerne hende til mineskib. Skibet var med i de fleste af minelægningsoperationerne i Skagerrak fra januar 1943 og frem. Hun blev sænket ved Anholt af engelske fly den 21. april 1945. (Nordjyllands Kystmuseum).

Desuden blev der i løbet af foråret og sommeren 1942 udlagt et antal mindre spærringer, hvoraf en del var forsøgsspærringer med nyudviklede magnetiske miner.

I slutningen af marts 1942 forsøgte briterne at gentage succesen med udbruddet i januar 1941 med »Operation Performance«, som omfattede ti norske skibe. Denne gang endte det imidlertid med en katastrofe, idet kun to af skibene slap igennem til England; to vendte tilbage til havn, mens resten enten blev sænket af tyskerne eller sænkede sig selv for at undgå erobring. Ét af skibene, motortankskibet *Storsten* på 5.343 BRT, sank sandsynligvis efter at være sejlet på en mine i Spærring VI.

Svenske handelsskibe skulle i princippet have kunnet passere spærringen uden at komme i karambolage med minerne. Den 6. juli 1942 gik det imidlertid galt, da to svenske skibe var på vej ind i Skagerrak efter en rejse fra Santos i Brasilien. Først blev motorskibet *Uddeholm* (3606 BRT) ramt af en eksplosion og begyndte at synke, og kort efter blev motorskibet *Argentina* (5300 BRT) ramt af tre eksplosioner i hurtig rækkefølge. Begge skibe sank efter kort tid med tabet af fire menneskeliv til følge. Ulykken skyldtes tilsyneladende en kommunikationsbrist fra svensk side, idet de svenske skibe ikke havde fået at vide, at der med Spærring VI var blevet lagt miner på den sædvanlige rute.

Den tyske overkommando så imidlertid på de svenske skibes ulykke og *Storsten's* forlis med en vis tilfredshed, for de havde demonstreret, at Spærring VI trods den dårlige start alligevel virkede i teknisk henseende, og forlisene forøgede naturligvis også minespærringens afskrækkende virkning.

Fra september 1943 til marts 1944 gennemførte briterne en mere eller mindre regulær rutefart mellem Hull og Gøteborg, »Operation Bridford«. Sejladsen blev gennemført med fem små, hurtige handelsskibe, som var ombyggede motorkanonbåde på ca. 100 BRT. Formålet med operationen var at transportere svenske kuglelejer til Storbritannien. Da motorbådene ikke stak særligt dybt og kun havde en lille magnetisk signatur, kunne de passere Skagerrakspærringen uden at løbe nogen særlig risiko, men

transporterne måtte ske i vintermånederne, så man kunne passere det farligste område i mørke. Under operationen mistede man en enkelt båd, som blev opbragt af en tysk patruljebåd.

Sejladsen blev genoptaget fra september 1944 til februar 1945, hvor man transporterede våben og udstyr beregnet for den danske modstandsbevægelse til Sverige.

MASSAKRE I SKAGERRAK

Tyskerne havde forbudt fiskeri i »Warngebiet«, men da nogle af de bedste fiskebanker lå i området, var fiskerne ikke uden videre indstillede på at adlyde forbuddet. Tyskerne kunne da også gang på gang konstatere, at både danske og svenske kuttere fiskede i det forbudte område. Det førte i flere omgange til internering af svenske både og til talrige tilfælde, hvor kuttere blev udsat for beskydning fra tyske fly med skader på kuttere og sårede fiskere til følge.

Fiskeriet i den forbudte zone blev imidlertid mere utåleligt for tyskerne, efterhånden som krigslykken gik dem imod. Den tyske marine havde nemlig en mistanke om, at fiskerne bedrev spionage for de allierede i minespærringen. Så i maj 1942 meddelte den tyske regering de danske og svenske regeringer, at alle ikke-tyske fartøjer, som opholdt sig i minespærringen, ville blive tilintetgjort uden varsel. Ordren blev også givet videre til den tyske marine og flyvevåbenet.

Dette fik tragiske og dramatiske konsekvenser. Om aftenen den 24. august 1943 var tyske minestrygere fra 29. Minensuchflottille i gang med at stryge miner i området som en forberedelse til udlægning af nye spærringer, og de havde observeret fiskekuttere i det forbudte område. Da de den følgende morgen konstaterede, at fiskekutterne stadig var der, fordrev de dem med varselsskud med deres kanoner.

Om aftenen stødte to af flotillens minestrygere, *M 426* og *M 470*, atter på en samling på fem fiskekuttere, der tydeligt var mærket som svenske. Chefen for den tyske eskadre, kaptajnløjtnant af reserven Dr. Helmuth Reimann, var imidlertid overbevist om, at det ikke drejede sig om harmløse fiskere, men om sabotører og spioner. Han mistænkte dem nem-

lig for at have ødelagt de lysbøjer, som tyskerne den foregående nat havde udlagt i forbindelse med minestrygning – kun én af syv brændte stadig. Han ønskede én gang for alle at befri området for sådanne spioner, så han beordrede alle fiskekutterne skudt i sænk. Samtidig forbød han, at der blev samlet overlevende op, idet han håbede, at svenskerne ville tilskrive forlisene miner, hvis der ingen overlevende vidner var.

De to minestrygere åbnede således på få hundrede meters afstand ild mod kutterne *Hernon* og *Västkussten*, som begge brød i brand og sank, og den samlede besætning på 12 mand omkom. De sidste tre kuttere måtte tyskerne opgive at forfølge og indhente i det tiltagende mørke, da de flygtede mod nordøst hen over den tyske minespærring. Den øverstkommanderende for den tyske flåde, storadmiral Dönitz, roste efterfølgende kaptajnen for hans beslutsomme holdning over for de svenske fiskere.

Massakren på de svenske fiskere skabte naturligvis stort postyr i Sverige, og det kom også til skarpe protester fra de svenske myndigheder, som krævede udbetaling af erstatning med henvisning til, at sænkningen var sket uden varsel og undersøgelse, samt at Sverige generelt ikke anerkendte tyskeres ret til at forhindre sejlads i internationalt farvand. Tyskerne svarede med at beskyjde fiskerne for at have ødelagt lysbøjerne og i øvrigt have optrådt mistænkeligt ved ikke at have haft fiskegrej ude og forsøge at flygte. Endelig påstod man, at der havde været ammunition om bord på dem, da man fra de brændende skibe mente at have set, at der blev affyret hvide »lysspor«.

Afskrækkelsen fra massakren virkede dog ikke i længden på de svenske fiskere. I hvert tilfælde forliste endnu to svenske kuttere i 1944, mens de tilsyneladende fiskede inden for minespærringens grænser: den 20. april *Glimmaren* af Graverna og den 11. august *Gotland* af Hönö; forlisene kostede i alt fem døde.

FORSTÆRKNING AF MINESPÆRRINGEN

I midten af januar 1943 udarbejdede Marinegruppenkommando Nord en samlet vurdering af

minespærringerne i Skagerrak. Den slog fast, at fire af de fem spærringer fra april 1940 formentlig ikke længere eksisterede, mens størstedelen af de spærringer, som var udlagt i begyndelsen af 1942, regnedes for kun at være 50 % virksomme. Af forsøgsspærringernes miner var et betydeligt antal detoneret lige efter udlægningen, og de resterende af deres miner ville blive uvirksomme fra slutningen af 1943 eller i 1944, når deres batterier efter 12-18 måneder var opbrugte. Konklusionen på analysen var, at en forstærkning af Skagerrak-spærringen ikke var nødvendig før september 1943, men at en nyudlægning af miner derefter ville være påkrævet.

Der gennemførtes dog alligevel i slutningen af januar 1943 en mindre forstærkning af minespærringen med to spærringer med i alt 298 miner. Og i oktober blev der udlagt yderligere to spærringer med i alt 720 miner.

Minelægningen i oktober var dog næppe blot et udtryk for opfyldelsen af langsigtet planlægning, for i begyndelsen af august 1943 skete der en udvikling, som gjorde forstærkningen ekstra påkrævet. Svenskerne lukkede nemlig for transittrafikken af tyske soldater ad svenske jernbaner. Det indebar, at der fremover ville blive flere troppetransporter mellem Oslo og Danmark eller Tyskland, og det kunne friste briterne til at sende lette søstridskræfter og ubåde ind i farvandet.

I den følgende tid udviklede Tysklands strategiske situation sig endnu mere kritisk, og i slutningen af 1943 var den tyske overkommando sikker på, at de allierede i løbet af det næste halve år ville invadere Vesteuropa, og Danmark blev nu også for alvor regnet for et muligt angrebsmål. Dermed fik Skagerrak-spærringen endnu større betydning, og flådens overkommando besluttede derfor, at minespærringen skulle forstærkes betydeligt. Det skete da også i løbet af de første måneder af 1944. Da forstærkningen var afsluttet planmæssigt den 8. maj 1944, var der blevet lagt 1478 nye ankerminer. Desuden havde man lagt 2780 beskyttelsesbøjer (»Sperrschutzmitteln«), som lå på ydersiden af minespærringerne og havde til opgave at ødelægge kablerne på strygningssgrejet, inden det nåede frem til de rigtige mi-

ner. Beskyttelsesbøjerne virkede ved, at deres ankerwirer enten var forstærket med en kraftig kæde eller var forsynet med skærebåde, som rev strygningsgrejets kabler over.

Med de nye minespæringer havde man også indsnævret gennemsejlingsåbningen ved Hanstholm, hvorved den blev lettere at bevogte og spærre. Det var hensigten, at man skulle kunne spærre den resterende del af åbningen helt med magnetiske bundminer i tilfælde af alarm. Midt i juni 1944 modtog minekommandoen i Esbjerg derfor bundminer af typen LMB til »Alarmsperre Hanstholm«, og fra 21. juli lå minetransportskib *Lauring* i beredskab i Thyborøn, lastet med 140 miner. Midt i august blev *Lauring* afløst af et andet minetransportskib, *Irben*. Skibene lå forankret på Thyborøns red i to timers beredskab. I begyndelsen af november blev også *Irben* overført til andre opgaver, så resten af krigen lå der oplagret 209 LMB-miner til spærringen på kajen i Thyborøn – men altså uden at der stod en minelægger til rådighed.

I det hele taget var hele konceptet med en alarmminespærring ved Hanstholm dog af tvivlsom værdi, da det krævede, at tyskerne blev varslet om et forestå-

ende angreb i meget god tid. Minetransportskibenes maksimale hastighed var på knap 10 knob, og da afstanden til Hanstholm er godt 30 sømil, så ville alene sejladsen tage mere end tre timer. Hertil kom så op til to timer til klargøring til afsejling og yderligere tid til selve udlægningen af minerne...

Den 13. juni 1944 vurderede marinens overkommando, at minespærringen i Skagerrak havde en god virkning takket være udlægningen i foråret. Et massivt gennembrudsforsøg ville den dog ikke kunne modstå, så det ville være ønskeligt med yderligere en forstærkning med 2500 miner. Dette ønske blev fremsat en uge efter invasionen i Normandiet; på et tidspunkt, hvor man endnu ikke helt havde erkendt omfanget af den allierede landgang, og at det var hovedinvasionen, »den 2. Front«, man havde med at gøre.

Man kunne have forventet, at den tyske flådes interesse for minespærringen i Skagerrak – og forsvaret af Danmark generelt – ville være mindsket, efterhånden som omfanget af den allierede landgang i Normandiet gik op for den. Det var imidlertid ikke tilfældet – faktisk skete der tværtimod fra august 1944 og frem



Minetransportskibet »Irben«, som i en periode lå i Thyborøn for at kunne udlægge i gennemsejlingsåbningen i minespærringen ved Hanstholm. Skibet var på 900 bruttoregistertons og bygget i 1936 specielt til opgaven med at transportere miner. Med kun fire 2 cm luftværnskanoner var skibet ganske svagt bevæbnet. (Samling Baasch via Flemming Hansen)

en forstærkning af kystforsvaret i Danmark, som også kom til at inkludere minespærringen. Årsagen var, at den tyske flåde nu, hvor man havde mistet baserne i Frankrig, måtte tillægge sikringen af indsejlingen til Østersøen endnu større betydning. Hvis de allierede fik spærret for udsejlingen fra Østersøen, måtte den tyske flåde opgive håbet om at kunne indsætte sine nye, revolutionerende ubådstyper på Atlanten.

Derfor fulgte man planen, og i løbet af august til oktober 1944 blev der lagt yderligere 1.500 søminer og 590 beskyttelsesbøjer i farvandet mellem Hanstholm og Kristiansand. Med udgangen af 1944 så Marineoberkommando Ost med fortrøstning på Skagerrak-Spærringens tilstand: i tilfælde af en allieret indtrængen ville den i det mindste udgøre en stærk forhindring.

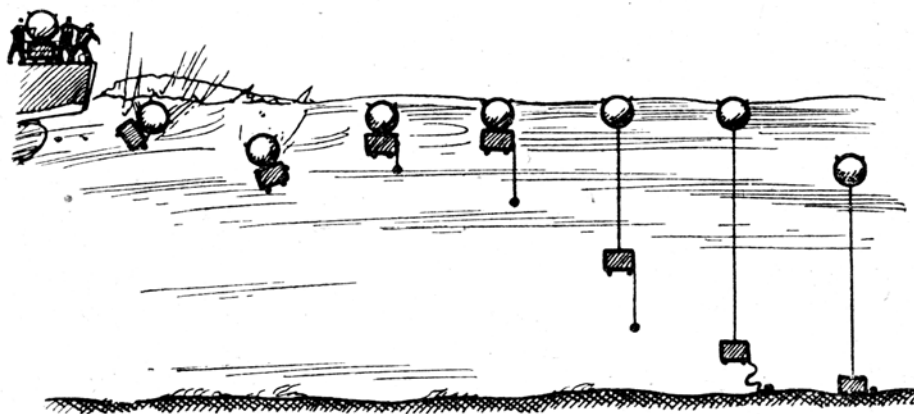
Runde Bleikappenmine mit Voreilgewicht



PRINCIPTEGNING AF EN ANKERMINE

Den store kugle udgjorde selve minen med sprængladningen på 2-300 kg. Den nedre del var en stor jernkasse, der fungerede som anker. De to dele var forbundet med en stålwire, som kunne være op til 500 m lang. Minens horn af bly indeholdt en glasampul med syre, som blev knust, når hornet blev bøjet. Ved udslippet af syren dannedes et galvanisk batteri, og en elektrisk strøm antændte sprængladningen.

Werfen von Minen mit Voreilgewicht



PRINCIPSKITSE AF UDLÆGNING AF EN ANKERMINE MED FORLØBSANKER

Længden af forløbsankerets wire var bestemt af den dybde, som minen skulle stå i. Minekuglen havde opdrift og blev ved med at flyde i overfladen, indtil forløbsankeret nåede bunden. Når det skete, ophørte udrulningen af wiren mellem minekuglen og mineankeret, og minekuglen blev trukket ned under overfladen af mineankeret. Ankerminer med horn stod normalt 3-6 m under overfladen. (Der Soldatenfreund, Ausgabe B: Kriegsmarine, 1943).