

# De tyske batterier ved Kobberø - III

Af Jens Andersen, 2100 København Ø.

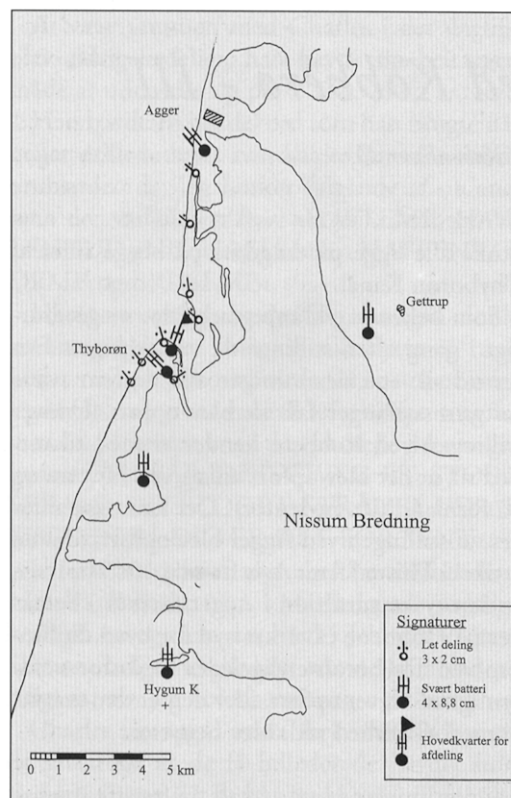
Forrige års udgave af Historisk Årbog bragte en artikel om en batteristilling, som den tyske besættelsesmagt i efteråret 1940 lod opføre ved Kobberø (Historisk Årbog 1998 s. 57-61). På det tidspunkt artiklen blev skrevet, havde jeg ingen tyske kilder fundet om stillingen, men ud fra dens udformning antog jeg, at det tyske flyvevåben, "Luftwaffe", stod bag byggeriet. Under mit videre arbejde i Rigsarkivet og det tyske militærarkiv i Freiburg er jeg siden stødt på nye oplysninger om anlægget som bekræfter denne antagelse og viser, at planerne var langt mere omfattende end som så.

## Luftværnsbatterier ved Nissum Bredning

Historien om batteriet ved Kobberø tager sin begyndelse i de bevarede dokumenter den 2. september 1940, da en kommission fra Luftwaffes Flakregiment Nr. 61 med oberst Schulze i spidsen uanmeldt mødte op hos den tyske havnekommandant i Thyborøn, kaptajn løjtnant Schulz. Obersten havde fået til opgave at finde stillinger til fem svære luftværnsbatterier foruden ca. 10 stillinger til let luftværnsskyts. Formålet med opstillingen af disse batterier blev angivet som "belysning af lufrummet over Thyborøn Kanal og den vestlige del af Nissum Bredning". Havnekommandanten informerede Luftwaffekommissionen om forholdene ved Thyborøn og på Harbøre Tange, og tog selv med ud for at bese nogle af de mulige stillinger.

Luftwaffe-folkene fandt i alt fem stillinger til svære luftværnsbatterier med hver fire 8,8 cm kanoner samt otte stillinger til hver tre 2 cm kanoner. De svære luftværnsstillinger skulle anlægges ved Thyborøn, på Rønland, ved Hygum Kirke, Agger og Kobberø. For stillingerne ved Hygum og Kobberø anførtes det dog, at de kun skulle tages i brug "ved yderligere indsats". De otte lette luftværnsstillinger skulle alle ligge på tangerne på begge sider af Thyborøn Kanal.

Som bekendt gik anlægsarbejdet meget hurtigt i gang efter, stillingerne var udpeget. Det ser ud til, at i det mindste alle de fem svære luftværnsstillinger faktisk blev opført. Udover stillingen ved Kobberø kender vi med sikkerhed til, at der blev opført anlæg ved Hygum og på



Luftwaffes planer for opstilling af luftværnsartilleri ved den vestlige del af Limfjorden som de tog sig ud den 6. september 1940.

(Omtegnet af Kirsten Yde Andersen efter tysk kort).

Rønland (jfr. nedenfor). Det kan også antages, at stillingen ved Agger blev opført, idet en artikel i Thisted Amt Avis fra maj 1945 oplyser, at den tyske garnison i Agger først lå i barakker på Holmene ca. 1 km syd for byen. Stillingen ved Thyborøn er ligeledes med stor sandsynlighed blevet opført, idet den er den eneste, vi med sikkerhed ved, blev benyttet.

Oplysningerne om, hvad Luftwaffe faktisk opstillede omkring Nissum Bredning, er få og spredte. Vi ved med sikkerhed, at Reserve-Flak-Abteilung 607's 4. batteri, som var udstyret med 2 cm maskinkanoner, ankom til Thyborøn omkring den 22. september 1940. Dets ophold blev imidlertid af meget kort varighed, idet det allerede den 26. fik ordre om at forlægge til Leck og Flensborg i Sydslesvig. En deling fra samme afdelings 5. batteri med tre 2 cm kanoner meldte den 24. oktober, at den var gået i stilling ved Thyborøn i "Hochstandsuedstellung", d.v.s. i trætræerne syd for byen. De følgende dage

foretog delingen øvelsesskydninger ud over havet. Denne enheds ophold blev også af kort varighed, idet den senest ved midten af januar 1941 flyttedes til Flensborg. Hvad der herefter var af luftværnsartilleri i området er usikkert. Først ved skytsets bortrykning i begyndelsen af april 1941, får vi således kendskab til, at et let og et svært luftværnsbatteri, henholdsvis Reserve-Flak-Abteilung 615's 4. batteri og Reserve-Flak-Abteilung 616's 3. batteri, havde stået ved Thyborøn. Efter bortrykningen af de to batterier var Thyborøn dermed uden beskyttelse mod luftangreb.

Hvor mange af batteristillingerne, der faktisk blev taget i brug er usikkert. De spredte og formodentlig ukomplette oplysninger om, hvilke enheder, der var stationeret ved den vestlige indsejling til Limfjorden, antyder imidlertid, at de oprindelige, omfattende planer aldrig blev realiseret. Den eneste af de svære batteristillinger, vi med sikkerhed ved blev anvendt, er den ved Thyborøn. Som bekendt blev stillingen ved Kobberø aldrig benyttet, hvilket i og for sig heller ikke er så overraskende, eftersom den på forhånd var betegnet som en ekstra stilling. Det er ikke sandsynligt, at stillingen ved Agger blev besat, idet man i givet fald kunne have forventet at finde oplysninger herom i de ellers fyldige danske efterretningsrapporter fra området. Om en eventuel anvendelse af de svære batteristillinger ved Hygum og på Rønland findes ingen oplysninger.

Allerede i begyndelsen af maj 1941 kom der atter luftværnsskyts til Thyborøn, selvom det dog ikke var af samme styrke, der godt en måned tidligere var blevet trukket bort. Det drejede sig således kun om en enkelt deling med tre 2 cm kanoner. Området synes altså ikke længere at blive tillagt samme betydning som før.

Ind imellem synes stillingen ved Thyborøn dog at være blevet besat med tungt skyts. Således blev en engelsk lancaster-maskine udsat for heftig beskydning, da den på vej hjem efter et minelægningstogt natten mellem den 9. og 10. september 1942 overfløj Thyborøn. Kanoner fra Reserve-Flak-Abteilung 503's 1. batteri affyrede 107 stk. 8,8 cm granater mod flyet. Batteriet må være opstillet kort tid forinden, for ifølge en oversigt over de tyske styrkers fordeling havde batteriet den 1. september været opstillet ved Ålborg.

Da behovet for luftværnsstillinger ved den vestlige del af Limfjorden åbenbart ikke længere var så stort, gav Luftsvaffes bygningstjeneste ("Neubauamt") i Danmark den 13. august 1941 ordre om, at luftværnsstillingerne "Gjettrup", "Rønland" og "Hygum" skulle sløjfes. Den 6. september 1941 fik et dansk firma, som havde budt på opgaven, besked om at påbegynde nedbrydningen og borttransporten af materialerne fra stillingerne. At den formodede batteristilling ved Agger blev ikke nedrevet i samme omgang, giver artiklen i Thisted Amts Avis måske en forklaring på, idet den oplyser, at barakkerne på Holmene senere blev flyttet ind til byen. Dette kunne tidsmæssigt passe med, at den tyske hær fra begyndelsen af maj 1941 i Agger stationerede en deling (ca. 50 mand) fra det kompagni, som lå i Hurup. Hvis barakkerne fra Luftwaffes luftværnsstilling er blevet overtaget af hæren og flyttet ind til byen, er det rimeligt nok, at dette arbejde ikke optræder i Luftwaffes regnskabsbøger.

Præcist hvornår den svære luftværnsstilling ved Thyborøn blev nedlagt er uvist. Stillingen er vist på danske efterretningskort fra februar 1943 og foråret 1944, men synes ikke længere at eksistere ved udgangen af 1944.

### **Søflyveplads ved Lyngs**

I den foregående artikel foreslog jeg, at grunden til anlæggelsen af batteristillingen ved Kobberø var, at tyskerne havde anvendt Krik Vig som søflyveplads. Jeg har nu fået bekræftet, at tyskerne faktisk anvendte området på denne måde, omend det efter al sandsynlighed intet havde at gøre med batteriet ved Kobberø.

Godt en uge før den tyske besættelsesaktion mod Danmark den 9. april besluttede Luftwaffe, at der skulle anlægges en søflyveplads ved Ålborg. Denne flyveplads skulle anvendes af søfly, som havde til opgave at foretage rekognoscering, Ubåds-overvågning og bekæmpelse af fjendtlige søstyrker i Nordsøen, Skagerrak og Kattegat. Flyvepladsen ved Ålborg skulle være af kategorien "Einsatzhafen I".

Meget snart mente man imidlertid, at man ville få behov for en "satellitplads" for søflyvepladsen ved Ålborg, som skulle ligge i den vestlige del af Limfjorden. Denne ekstra flyveplads skulle være af kategorien "Einsatzhafen II", d.v.s. at den var mere spartansk indrettet, og ikke skulle udstyres med

reparationsværksteder og underjordiske brændstoftanke. Den 10. april drog oberst Roth af sted for at finde et egnet sted til denne flyveplads. Oprindeligt havde man udset sig Venø Bugt ved Struer til formålet, men samme aften meldte obersten, at han havde fundet en egnet plads ved Lyngs. Her fandtes en sandstrand og kun 30 m til jernbanen og landevejen, hvorfor transportforholdene var yderst gunstige. Det fremgår ikke af beskrivelsen hvilken side af Draget, man havde i tankerne; rimeligvis drejede det sig om Nissum Bredning, da Skibsted Fjord kun byder på begrænset plads og er lavvandet.

Man synes hurtigt at have besluttet sig for at anvende denne plads: allerede den følgende dag betegnede søflyvepladsen ved Lyngs i en melding som ”under opstilling”. Flyvepladsens mandskab skulle hentes fra den eksisterende flyveplads ved List på vadehavsoen Sylt. Det var åbenbart hensigten, at Küstenfliegergruppe 906’s 5. eskadrille, som var udstyret med enmotorede søfly af typen Arado 196, skulle operere fra den nye flyveplads.

Allerede den 15. april blev det imidlertid foreslået, at søflyvepladsen, som nu betegnedes som ”E-Hafen Thyborön”, alligevel ikke skulle færdiggøres. Udstyret skulle i stedet overføres til Ålborg og pladsen ved Lyngs kun anvendes som hjælpelandeplads med begrænset brændstofbeholdning. Udbygningen synes dog at være blevet fortsat.

Den 30. april meldte Luftwaffes general hos den tyske flådes overkommando, at flyvepladsen ved Lyngs opfyldte de nuværende behov. Allerede senere samme dag meldte generalen imidlertid, at flyvepladsen faktisk blev benyttet i så ringe omfang, at det ikke berettigede forbruget af mandskab og materiel. Det blev derfor foreslået, at flyvepladsen helt blev nedlagt eller i det mindste formindsket, så der kun blev en halv snes mand tilbage. X. Fliegerkorps, som havde kommandoen over Luftwaffes styrker i Danmark og Norge tilsluttede sig synspunktet, og gav ordre om, at det overskydende mandskab skulle transporteres til Horten i Norge.

Hvad der herefter skete er mindre klart, idet den krigssag, som udgør kildegrundlaget for ovenstående ophører med udgangen af april 1940. Det ser imidlertid ud til, at ordren om at nedlægge søflyvepladsen ved Lyngs blev efterkommet, selvom redaktør Clemmen

Brunsgaard så sent som den 9. juli noterede i sin dagbog, at ”Bugten ved Helligsø har længe vrimlet med tyske Flyvemaskiner”. Snart efter beslutningen om at nedlægge søflyvepladsen ved Lyngs må det dog være gået op for Luftwaffe, at man alligevel havde brug for en søflyveplads i den vestlige del af Limfjorden. Man fandt så en plads, som var bedre beskyttet mod vejrliget, nemlig ved Dragsbæk umiddelbart udenfor Thisted. Allerede i begyndelsen af juni gik arbejdet med at anlægge en permanent søflyveplads ved Dragsbæk i gang, og i august var den nye søflyveplads stort set operationsklar. De tyske fly havde dog på det tidspunkt allerede anvendt Thisted Bredning som start- og landingsbane i et stykke tid.

#### *Kilder*

Anthonisen, Bent Baagøe: Fæstningsværker i Ringkøbing Amt. Ringkøbing 1989.  
Petersen, Carsten: Tyske fly i Danmark, bd. II. Ringkøbing 1993.  
Weber, Frank: Fra Seefliegerhorst Thisted til Dragsbæklejre. Historisk Aarbog for Thy og Vester Hanherred 1993, s. 83-90.  
Thisted Amts Avis, 27.5.1945: Tyskernes Befæstningsanlæg i Agger og på Tangerne.

#### *Rigsarkivet*

General der Luftwaffe bei dem Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Quartiermesiter: KTB i .-30.4. 1940. Håndskriftssamlingen XVI, pk. 33/372.  
Kommando Flughafenbereich 1/XI, Band D zum KTB; 1940-42.  
Håndskriftssamlingen XVI, pk. 47/563 Reserve-Flak-Abt. 607; KTB Nr. 2, 18.12.1940-17.1.1941.  
Håndskriftssamlingen XVI, pk. 47/555.  
Truppengliederung und Truppenverteilung, 1.9. 1942. Håndskriftssamlingen XVI, pk. AA 449/2.  
Generalkommandoens efterretningstjeneste: ”Stockholmsarkivet”, pk. XV, LXXXI, CXLIII.  
Auftragsbuch I, Bauleitung der Luftwaffe Rom/Lemvig.  
Revisionsudvalget for tyske Betalinger 1940-45: Tyske regnskabsbøger, bind 94.  
Bundesarchiv-Militärarchiv, Freiburg  
Kommandant im Abschnitt dänische Westküste.  
- Akte G.-I. Allgemeines, Bd. 2: 7.2.-26.9.1941. RM 45 III/43  
- Akte G.Kdos. 2. 17.8.1940-20.3.1941. RM 45 III/253.  
- Akte G.-V. Flak (Allgemeines). Bd. 1: 20.4.1940-13.10.1942. RM 45 III/295.  
- Akte G.-Va. Schiessübungen. Bd. 1: 20.4.1940-30.5.1943. RM 45 III/296.  
- Akte G.-V. Nachrichten. Bd. 1: 20.4.1940-26.9.1941. RM 45 III/319.

Kilde: Sydthy Årbog 1999, side 111-114.