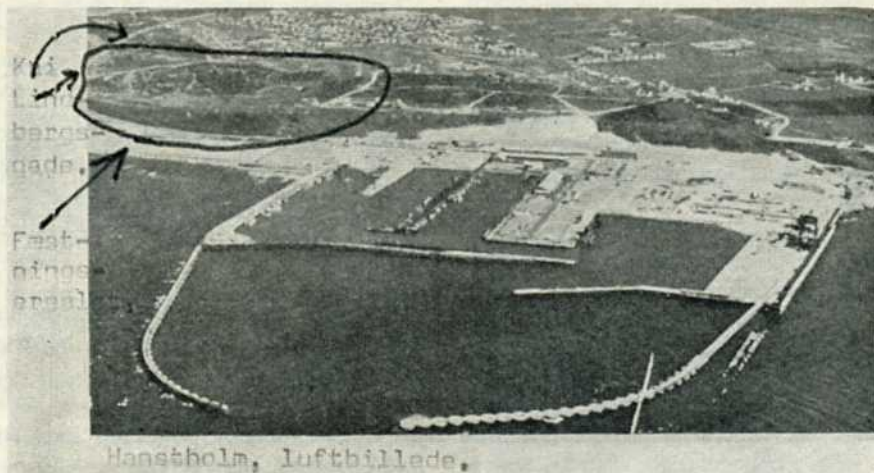


SPORVEJ I HANSTHOLM

På efterladenskaber fra besættelsesårene



Veteranbane i Hanstholm havde måske bedre fanget opmærksomheden. Dog det dækker ikke indholdet.

Det gør sporvejen f s v heller ikke.

Helt eksakt burde det nok hedde: »Kan Hanstholm-fæstningen gøres til en turistattraktion, hvor småtog bringer gæsterne rundt«.

Men det er sådan en lang underskrift.

Ideen er god, særpræget men særdeles relevant.

Mon ikke dens fader, lærer P. Skanderby, Thisted, allerede har fået så megen opbakning fra så mange sider, også allerhøjeste, at det er bevist, at her er noget, der burde realiseres.

Men – som det siges officielt – hvor er pengene?

Og det var allerede før krise-spareforhandlingerne, dette blev sagt. Forsvar, natur, nationalminder, mange grene tangeres, alle fattes penge.

Ideen

Denne må vel siges at være fostret af generel interesse for at åbne de enorme fæstningsanlæg på Jyllands nordvesthjørne for den brede offentlighed.

De anlæg, der, bygningsmæssigt set, for en stor del er velbevarede. Lindbergsgade, det pompøse bånd, der på bykortet fra øst trækker sin bue mod sydvest ned over havnepladsen, bryder også i virkeligheden gennem fæstningsarealets østende.

Herved er muligheden for fuld reetablering af de ydre bastioner kvittet. Noget er borte, men ikke nok til at destruere hverken hovedindtrykket eller den gode idé.

Der findes endnu, og det er en væsentlig ingrediens, et omfattende sporareal på fæstningens grund.

Sporvidden er 600 mm, altså en lettilgængelig sporvidde f s v angår mulighed for at skaffe »De små tog«, der måske skal køre rundt på arealerne.

Dette spornet berører hele arealet, undtagen den ovenfor nævnte bid, og er stort set intakt, jf. skitse.

At meget af det er vegetationsdækket resp. tilsandet er uvæsentligt, mere væsentligt er det, hvor store sporarbejder, der i givet fald skal udføres forud for ideens realisation.

Det umiddelbart synlige sporanlæg

synes ikke at lide af større mangler, men dette må selvsagt stå for observatørens regning.

Når atter henvises til skitsen, kan det ses, at det aktuelle sporanlæg passerer alle depoter, stillinger o.s.v., altså indeholder alle muligheder for at vise – både indefra og udefra – et stykke Danmarkshistorie.

Fæstningen

Er egentlig født som en følge af de ændrede krigsforhold, da Tyskland fra offensiv krigsførelse tildels måtte konvertere til udbygning af forsvar.

Den sårbare forbindelse til Norge passerede det Skagerak, der søgtes afspærret mellem Hanstholm og Norge. Dels ved minering, men også ved hjælp af svære batterier på hver side af vandet. Et blik på et Danmarkskort fortæller umiddelbart, at Hanstholm må være stedet.

Ganske vist blev der i Danmark anlagt ialt 80 kystbatterier, men Hanstholm var hovedhjørnestenen.

Der var dér påregnet opstillet 2 stk. 40,5 cm batterier hver á 4 kanoner, men disse blev i stedet anbragt ved Kanalen, og Hanstholm fik tilført 2 stk. 38 cm batterier, maksimal rækkevidde 55 km.

Etablering påbegyndt i oktober 1940.



Spor lige til at køre på. Mange steder er der jernsveller under – Foto:18

Det var samtidig tanken, at havnen skulle udbygges, men dette viste sig at være en større opgave end ventet, og opgaven blev – efter krigen – løst på dansk hold.

Det skulle synes naturligt at bygge disse store anlæg på knudens faste kalkgrund, men man kunne – ved at rykke mod nord i klitterne – opnå at kanonerne rækkevidde blev forøget med 500 m, og disse (kolossalt dyre) 500 m blev afgørende for placering på sandgrund med hvad deraf følger.

For tilbringelse af materiel blev der udstykket et smalspor fra Nors station på TFJ mod Hanstholm, en del træer blev fældet, men banen blev ikke anlagt.

Vel nok det indtil nu nærmeste, vi har været ved en Hanstholmbane. I stedet blev materiellet tilført pr. blok-vogne, og der blev i klitarealet anlagt et vidtstrakt betonvejsanlæg.

Der var – men det falder udenfor rammerne her – opbygget store bun-

kers indeholdende mandskabsrum, lagre o. s. v. ved de enkelte stillinger.

Indbyrdes var de forbundet via det 600 mm sporanlæg, der ligeledes førte til resp. igennem 6 specielle ammunitionsbunkers, bygget i 2 etager.

Prøveskydning fandt sted i juni 1941.

Nærmere militære enkeltheder er det ikke her stedet at åbenbare, men det skal dog siges, at der maksimalt ved Hanstholm var stationeret ca. 6.000 mand.

Sporanlægget

Om sporforholdene dette, at skitsen i store træk viser, hvad der har været.

Og samtidig også, hvad der findes 1973.

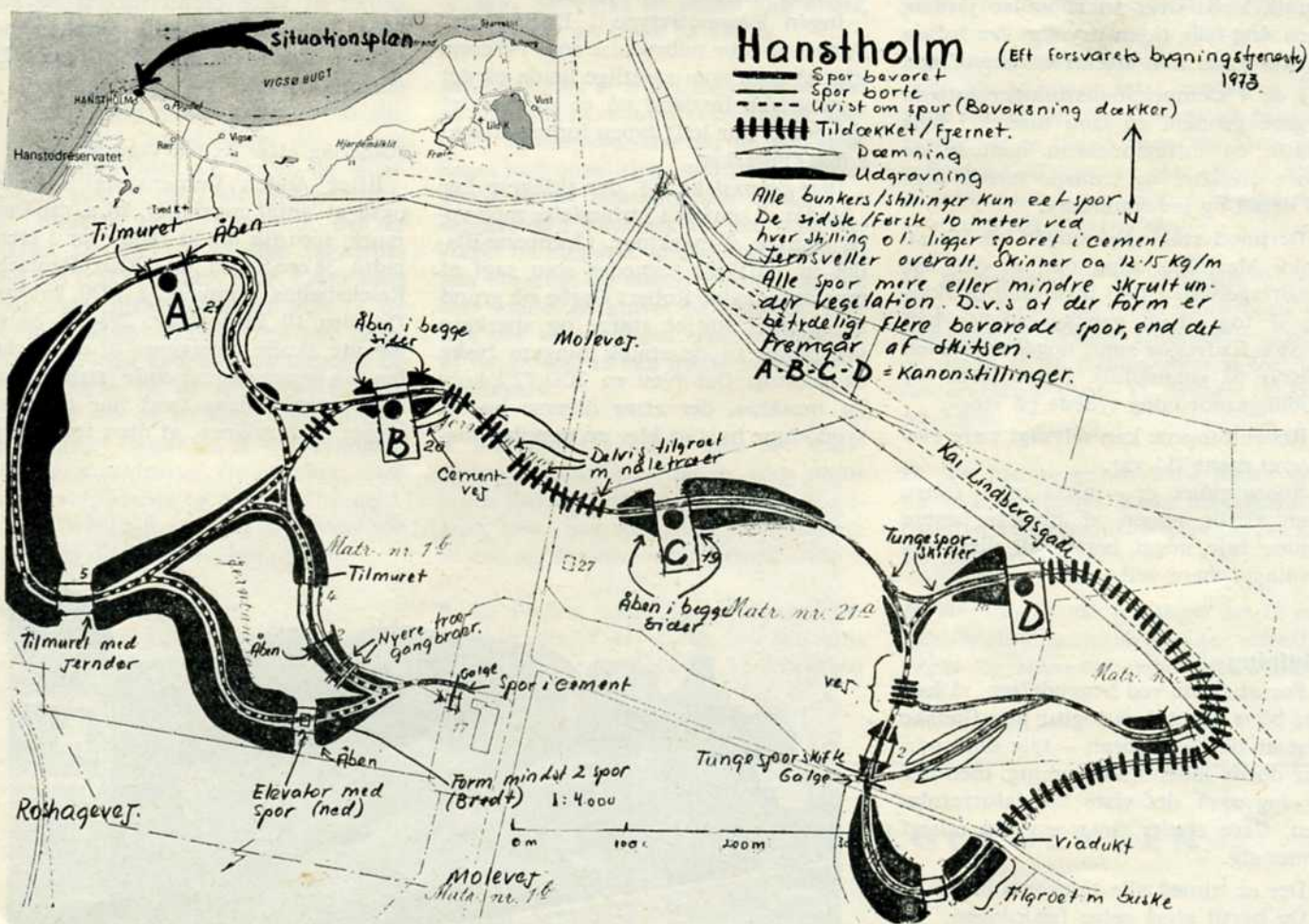
Dette sidste kan siges efter besøg på stedet, uanset at hele området er undergivet spærreforanstaltninger – minerefare.

Det er på skitsen også – så godt som det nu er muligt – søgt vist, hvilke enorme jordarbejder, der er udført for

at etablere disse spor, denne mulighed for hurtigt og gnidningsfri ammunitionstilførsel. Har De i øvrigt set filmen »Olsen-banden i Jylland«, så har De også set sporkørsel, hvoraf en del er forevigt netop på Hanstholm.

Usikkert er blot spørgsmålet om rullende materiel, idet et dagblad i 1971 bl. a. skrev: »Noget kunne tyde på, at de små tog tyskerne benyttede til mandskabs- og ammunitionstransport mellem stillingerne, var stjålet i Frankrig. De var alle af mærket Renault«. Videre skriver avisen »Midt i anlægget findes centrum for de mange spor i terrænet, hovedammunitionsdepotet, der strækker sig 3 etager ned i jorden, og som i øverste etage har karakter af en minibanegård med et utal af skinner og vigespor.

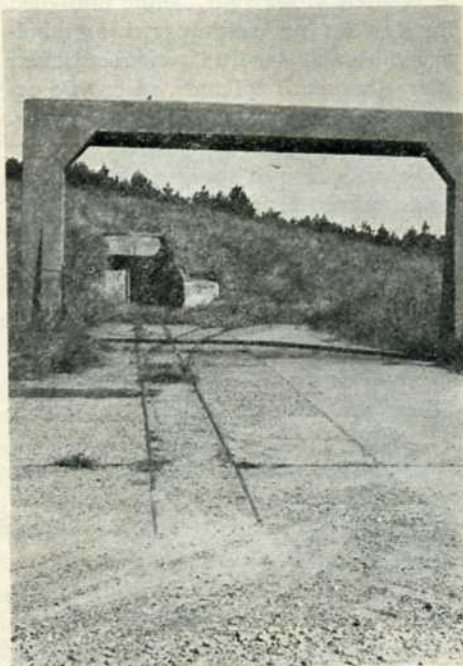
Herfra udgik alle ammunitionstransporter rundt til de enkelte stillinger. Hele området er spækket med spor, og det har engang været muligt at køre med disse små tog hele fæstningen



Plan over tyskernes fæstning Hanstholm 1945. Tegning 18

Afsked med en klassisk lokoveteran

PREUSSISK P8



Galgekrans med spor ind i bunker

rundt, snart over snart under jorden, men dog hele tiden usynligt fra luften takket være den effektive camouflage.

I de 4 kæmpekanonstillinger futede togene gennem en lang tunnel, i hvis midte en loftskinnekran hentede de store granater og transporterede dem til depot og ladekammer.

Derimod står oplysninger fra Hanstholm Marineforening om, at der ved »overtagelsen« i 1945 ikke fandtes skygge af tog. Kun ganske enkelte helt simple fladvogne samt noget maskinelt udstyr på »banehjul«. Ingen form for koblingsanordning tydede på »tog«.

Renault-togene kan selvsagt være evakueret mens tid var.

Spørgsmålet er – altså nu – uløst, men skulle nogen af bladets læsere kunne føje noget hertil, vil disse oplysninger være velkomne.

Slutning

For at slutte ved begyndelsen, så kan der blive alle tiders togtur her. Ganske vist er der – jf foran – tale om spor, der delvis løber i udgravning, men der er dog også, det viste åstedsforretningen, flere steder, hvor en vid udsigt åbner sig.

Der er tilmed alle tiders natur.

Og hertil altså selve fæstningen.

Jo, tanken om turistkørsel fortjener al mulig støtte.

Et af verdens mest idealiserede og forkætrede damplokomotiver, rejsmål for utallige jernbaneentusiaster, forbillede for talrige andre lokomotivkonstruktioner, den klassiske maskine, der konstrueredes af den tyske maskiningeniør Garbe og sattes i drift i 1906 ved De kongelige Preussiske Statsbaner – kort sagt – Preussiske P 8 – kører i disse år de sidste afskedsture ved såvel øst- som vesttyske baner. Kun i enkelte af landene bag jerntæppet kan maskinen endnu træffes i daglig drift, men den stigende moderisering af trækraften også der, bl. a. ved store leverancer af russiske diesellokomotiver, betyder, at den dag er nært forestående, hvor den sidste maskine ruller ud på et sidespor som et rationaliseringsens offer.

P-8-rens historie – kort fortalt

Ingen lokomotivtype i Europa har opnået så stor udbredelse som P-8'eren, idet så godt som samtlige lande på det europæiske fastland på et eller andet tidspunkt har haft typen indregistreret i maskinparken.

Den preussiske P-8, der tidligere her i bladet er omtalt i forbindelse med vore danske T-maskiner (Jernbane-Bladet nr. 12/1965) tegnedes som sagt af maskiningeniør Robert Garbe på grund af behovet for et større og stærkere lokomotiv til de stadig tungere tyske eksprestog. Det blev en 2CO-T2'2'-koblet maskine, der efter diverse børnesygdomme hurtigt blev en populær ma-

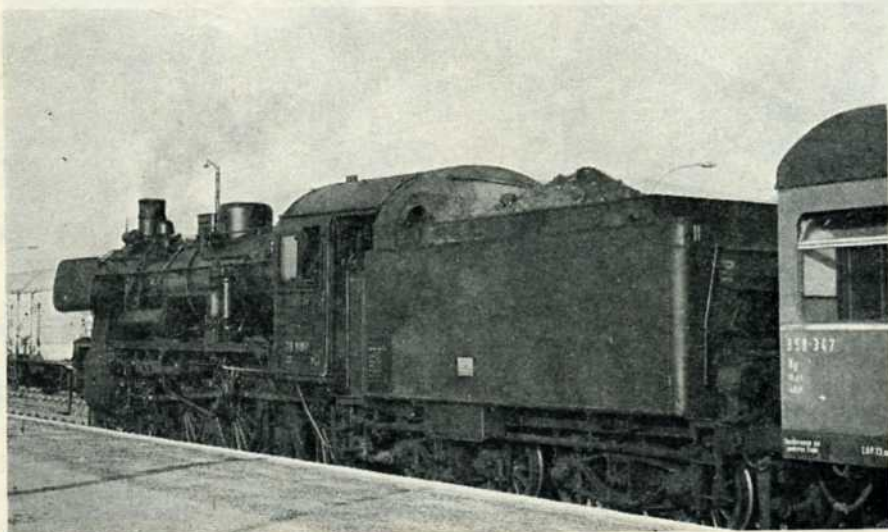
skintype blandt personalet og hurtigt byggedes i stort antal. Populariteten nåede også udenfor Preussens grænser, og flere europæiske jernbaner lod med de modifikationer, der var nødvendige efter lokale forhold, lignende lokomotiver bygge. En opgørelse efter de kilder, der er til rådighed, viser, at der ialt er bygget 3963 eksemplarer af »racen« i perioden fra 1906 til midt i 1930'erne. Tilsyneladende er den sidste bygget af de rumænske baner, nu CFR, i 1937.

Maskinernes skæbne efter Første Verdenskrig

I 1918 stod rundt omkring i Europa efterladte lokomotiver fra tyskernes hærgen, og andre blev givet som krigsskadeerstatninger, hvorved udbredelsen øgedes yderligere. I 1919 ses ialt 628 maskiner at være blevet fordelt på landene Belgien, Frankrig, Grækenland, Italien, Rumænien og Polen samt Litauen.

Placering efter Anden Verdenskrig

Efter Anden Verdenskrig fordeltes også et antal maskiner, bl. a. til Danmark, som fik lov at råde over 3 efterladte 38'ere, som de siden Deutsche Reichsbahns dannelse i 1920 kaldtes. De blev til litra T nr. 297-299. Sidstnævnte skulle reserveres til det forhåbentlig engang kommende jernbanemuseum, men tidens tand har tæret så meget på maskinen, at dens fremtidige



DR 38.1989 i Bergen på Rügen. – Foto: -tl-