

Kriegsdenkmal-Wanderung in Hå *Vedafjellet*

Viele Jahre lang wussten wohl nur die Bewohner von Hå, die sich vor Ort am besten auskannten, wie sehr das *Vedafjellet* in *Sirevåg* von Tunneln und Bunkern mit Spuren von Kanonenstellungen durchbohrt war. Es dauerte viele Jahre, bevor dieses Gebiet, heute eines der besten Kriegsdenkmäler in Hå, für die Allgemeinheit zugänglich wurde.

Die Besatzungsmacht baute mit dem Artillerieregime 978 eine systematische Küstenartillerie an der Jær-Küste auf. Die 16. Batterie war in *Obrestad* stationiert, die 17. in *Haarr*. Und die 18. sogenannte *Ogna*-Batterie bei *Sirevåg* in der damaligen Gemeinde *Ogna*, war die umfassendste Befestigungsanlage.

Aber es gibt noch weitere sichtbare Kriegserinnerungen im südlichen Teil von Hå:

Neben den Panzerhindernissen zwischen *Brusand* und *Kvassheim* findet man Spuren von Sperrfeuerstellungen auf dem *Kvidarberget*, in *Holland*, *Hetland* und *Varden*.

Die ersten Deutschen kamen Anfang 1941 und begannen, den Hafen in *Sirevåg* zu bewachen. Ein paar Häuser in *Oddane* wurden requiriert und der Ausbau in dieser Gegend begann. Die eigentliche Heeres-Küstenbatterie wurde im Dezember 1942 etabliert, mit vier 8,8 cm-Flak-Luftabwehrkanonen, die in provisorischen Stellungen auf der Nordseite des Hafens platziert waren.

Auf dem *Vedafjellet* war zu dieser Zeit große Aktivität. Die zivile Organisation „*Todt*“ führte Spreng- und Bauarbeiten aus. Sie benutzte dazu abkommandierte Mannschaften aus *Eigersund* und Kriegsgefangene Polen und Russen aus Lagern bei *Eigersund*.

Im Sommer 1943 war die Anlage fertig und die vier 8,8 cm-Kanonen wurden in einem „*Viereck*“ auf der Spitze des *Vedafjellet* platziert. Die Kanonen, ursprünglich russische Luftabwehrkanonen des Kalibers 8,5 cm, hatten die Deutschen 3mm ausgebohrt. Ihre Reichweite betrug 15 Kilometer. Dieses Quartett auf dem *Vedafjell* wurde mit elektronischen Kabeln zentral vom Kommandobunker aus gesteuert, so dass alle gleichzeitig auf dasselbe Objekt zielten.

Man kann davon ausgehen, dass das Quartett ca. 60 Schuss in der Minute abfeuern konnte. Mehrere male wurde mit den Kanonen geschossen: beim Probeschießen auf ein Schiffswrack auf dem Holm *Raunen*, nördlich der *Ognabucht*, bei alliierten Angriffen auf deutsche Konvois, und als 70-80 alliierte

Flugzeuge über das Gebiet flogen um *Knaben* zu bombardieren. Niemand in der Gegend registrierte Flugzeuge, die aufgrund direkter Treffer abstürzten.

Auf dem *Vedafjellet* gab es außerdem mehrere 2cm-Luftabwehrkanonen, eine 5 cm-Panzerabwehrkanone, Stellungen für 20mm-Zwillingsmaschinengewehre, stationäre Flammenwerfer, Laufgraben für die Nahverteidigung auf der Nordseite und Baracken. Und alles war mit einer abschreckenden Stacheldrahtabspernung eingezäunt.

Stacheldraht wurde auch in *Sirevåg* zur Abspernung vom Hafen bis nach *Veden* und *Sannarvågen* im Norden benutzt. Und bei *Ognasanden* begann das ca. 40m breite Minenfeld. Im „Eisenbahnwald“ bei *Nylund* lag das Hauptquartier der *Ogna*-Batterie mit mehreren Nahverteidigungsstellungen im Gebiet rundum. In der Gegend von *Sirevåg* wurde auf der See oft geschossen und getroffen, aber es war trotz allem relativ ruhig. Oder wie jemand sagte: „Es war mehr ein Gefühl als Realität.“

Ende 1944 gingen britische Flieger zum Angriff auf einen deutschen Konvoi auf der Höhe von *Sirevåg*. Schiffe sanken und einheimische Fischer halfen bei den Rettungsarbeiten. Eine ganze Menge Wrackteile wurde aufgelesen. Und die Fische im Meer starben aufgrund des Drucks der Explosion und trieben an der Oberfläche: 500kg Pollack war die „Ausbeute“ eines Bootes.

Kriegsdenkmal- Wanderung in Hå *Brusand*

Sicher haben sich schon viele, die auf dem Reichsweg 44 an Brusand vorbeigefahren sind, über die Steine und Beton-Klötze am Wegrand gewundert. Seit den Kriegstagen stehen die „Hitler-Zähne“ hier und erinnern an die deutsche Kriegsbesatzung in der Gegend.

Diese Panzerabwehr, die die Deutschen gegen eine mögliche alliierte Invasion bauen ließen, sind zwischen *Varden* und *Holmestø* immer noch gut sichtbar. Von hier aus baute man eine Steinmauer und grub einen tiefen und breiten Graben nach Westen Richtung *Kvalbein*. Davor legten die Deutschen Tausende von Minen. Bei *Kvalbein* sind die Spuren des Minengürtels noch gut sichtbar. Die Steinblöcke wurden im Steinbruch in *Varden* geholt und mit Eisenbahnwaggon transportiert. Es wurden aber auch Steine gegossen.

Der „nationale Arbeitseinsatz“ in *Brusand* wurde um den Jahreswechsel 1942/43 angeordnet. Hunderte von Männern von Stavanger bis Eigersund wurden zur Zwangsarbeit abkommandiert, mit Hacke und Spaten oder Pferd und Wagen. Die meisten wurden für sechs Wochen abkommandiert, aber für viele wurden daraus ein paar Jahre. Der Arbeitslohn war anfangs 1,60 Kronen die Stunde. Zusätzlich bekam man 10 Øre für jedes Werkzeug. Der Arbeitstag dauerte 10 Stunden. Die Arbeit war hart und Kleidung und Schuhe waren oft schlecht.

Es kam vor, dass die Arbeit sabotiert wurde. Erwachsene Männer sollen beispielsweise denselben Stein mehrere Tage lang auf Schlitten hin und her gezogen haben.

Der militärische Nutzen der Panzerabspernung wurde auch angezweifelt. Viele glaubten, dass die Arbeit vor allem ein Mittel zur Kontrolle potentiell „gefährlicher“ Rogaländer war.

Es sieht nicht so aus, als sei die Verteidigungsanlage jemals auf die Probe gestellt worden, aber die Kriegsergebnisse in der Umgebung hinterließen ihre Spuren.

Im Oktober 1942 stürzte ein Halifax-Flugzeug bei *Helleren* in Eigersund ab. Das Flugzeug kam von England und war eigentlich auf dem Weg zu einem Sabotageauftrag in Polen, kam aber vom Kurs ab. Die zehn umgekommenen Polen wurden in den Dünen bei *Brusand* begraben.

Am 19. November hoben zwei weitere Halifaxe in Schottland ab, jedes mit einem Horsa MK1-Gleitflugzeug im Schlepptau. Die Operation „Freshman“, eine Sabotageaktion gegen die Schwerwasseranlage in Vemork, war im Gang. Die

Flugzeuge kamen in schweres Unwetter, dichten Nebel und Schneetreiben, die Schlepptrasse und Flügel vereisten. Einer dieser „Doppeldecker“, der nach Schottland kehrt gemacht hatte, hatte an Höhe verloren und über *Helleland* in Dalane löste sich die Befestigung des Gleitflugzeugs. Alle in der Halifax kamen beim Absturz ums Leben, aber 14 der 17 Kommandosoldaten im Gleitflugzeug überlebten sensationeller Weise - bis auf Weiteres jedenfalls. Die einzige Möglichkeit war, sich den Deutschen zu übergeben, die alle erschossen. 17 Leichen wurden in Planen gepackt, nach *Ogna* gefahren und in ein Massengrab in den Sanddünen bei *Varden* gelegt.

Zweieinhalb Jahre später, bei Kriegsende 1945, wurden die Leichen wieder ausgegraben und die 27 ausländische Kriegshelden bekamen ihrer würdige Gräber.

In *Hårr* bauten die Deutschen 1941 die Heeresküstenbatterie Nr. 17 des 978. Regiments. Mehrere Häuser wurden beschlagnahmt und besetzt. Zur Batterie gehörten vier französische 10,5cm Feldkanonen mit einer Schussweite von 16km. Außerdem ein paar 2cm Luftabwehrkanonen und drei kleinere Panzerabwehrkanonen.

Manchem Autofahrer ist wohl der charakteristische viereckige Turm in der *Hårr*- Kurve auf dem Reichsweg 44 aufgefallen. Auf diesem Beobachtungsturm standen die deutschen Wachen und hielten nach feindlichen Flugzeugen Ausschau und rapportierten an zentralere Stellen der Luftwaffe. Die Besatzer, die hier vier Jahre lang waren, bauten auch *Hårrheimen*, das als Unterkunft und Messe diente. Und sie hoben einen langen Schützengraben entlang der Strandlinie aus.

Nach einem alliierten Bombenangriff auf die Molybdängruben in *Knaben* Mitte November 1943, ließen die amerikanischen B17-Bomber mehrere Bomben über *Vigrestad*, *Kvassheim* und über der See ab um sich zu erleichtern. Häuser wurden weniger beschädigt, aber das Flugzeug hinterließ in der Landschaft eine „schwarze Bombensäule“, während es in westliche Richtung weiterflog. Die See „kochte über“ und die Fische trieben danach tot an der Oberfläche. Die größten, kegelförmigen Bombenkrater waren bis zu drei Meter tief und hatten einen Durchmesser von sechs Metern. Einige davon kann man heute noch sehen.

Kriegsdenkmal-Wanderung in Hå *Hannaberget/Kvialeiren*

Angesichts der Aussicht, die man vom Gipfel des *Hannaberget* aus hat, versteht man gut, dass die Deutschen dieses Gebiet als geeignet für militärische Anlagen betrachteten.

Dennoch dauerte es einige Zeit, bis *Hannaberget* für die Wehrmacht strategisch bedeutsam wurde. Aber nachdem die Deutschen 1942 erst einmal hierher gekommen waren, nahm das Bauen und Ausbauen kein Ende mehr. Als der massive Kommandobunker ausgegossen wurde, arbeitete man Tag und Nacht bei vollem Flutlicht.

Als am 8. Mai 1945 der Frieden kam, war die Verteidigungsanlage in Nærbø, die 6. Batterie (?) der Marinedivision (?) 503 kaum fertig.

Ein großes deutsches Kontingent war hier stationiert, permanent mindestens 300 Mann. Die Deutschen lagen in Baracken und Bunkern auf dem *Hannaberget* und in Baracken auf beiden Seiten des Weges in Richtung *Båden*. Die ganze Anlage wurde im Volksmund *Kvialeiren* (das *Kvia*-Lager) genannt.

Das Lager bekam seinen Namen, weil der Weg über *Kvia* führte. Der Großteil der Anlagen lag jedoch auf *Audamotland*. Dort stand schwere Eisenbahnartillerie mit vier 24cm-Kanonen, einem FuMO 214/15 Radar, sieben 2cm-Luftabwehrkanonen, 20 Flammenwerfern, zwei 60-cm-Scheinwerfern, neun schweren und zwei leichten Maschinengewehren.

Die Deutschen trieben den Ausbau der breitspurigen *Sørlandsbanen* (Südlandsbahn) zwischen Stavanger und Oslo voran. General Nicolaus von Falkenhorst, der Chef der deutschen Invasionstruppen, eröffnete die Strecke offiziell am 1. Mai 1944.

Im Dezember desselben Jahres kamen vier französische 24cm - Eisenbahnkanonen des Modells 93/96, gebaut um 1906, auf dem Nebengleis in *Audamotland* angerollt. Diese Gleise und die Platten, wo die Kanonen standen, sind im Süden der *marka* noch deutlich zu sehen. Die Kanonen schossen kreisförmig, mit einer Reichweite von 24.600m. Jede wog 141 t, das Gewicht der Granaten betrug 162 kg. Zu dieser Batterie, die aus Narvik nach Nærbø gekommen war, gehörte auch eine 15cm-Leuchtgranat-Kanone (?) beim Leuchtturm Obrestad. Diese sollte das Meer bei einer eventuellen Invasion erhellen. Diese Kanonen wurden nur einmal benutzt, bei einem Probeschießen am 18. Dezember 1944. Dabei musste der Hof *Båden* evakuiert werden. Angeblich

ist auch die Wohnzimmeruhr auf *Gamle Audamotland* wegen des Luftdrucks stehen geblieben! Nach dem Krieg wurden die Kanonen nach Ost-Norwegen zur Demontage gebracht.

Der Radar FuMO 214/15 wurde von der Luftwaffe als Feuerleitsystem für schwere Luftabwehr benutzt. Er war auch Leitradar für eigene Flugzeuge, wenn feindliche Flugzeuge, die in Richtung Küste geflogen kamen, abgedrängt werden sollten. Der Radar, auch unter dem Namen *Würzburg-Riese* bekannt, war neben dem riesigen Kommandobunker auf dem *Hanaberget* platziert. Wenn die Deutschen keine Übungen hatten, war der Radar mit einem Flechtwerk aus Tauen getarnt, so dass er einer weiß gestrichenen Kirche ähnelte.

Hier sieht man deutliche Spuren von Messe, Mannschaftsbaracken und zwei Aggregatbunkern. Am imposantesten ist jedoch der Kommandobunker, von dem nur die Inneneinrichtung fehlt. Angeblich soll der Bau ganze 40 t Eisen beansprucht haben.

Rund um den ganzen *Hanaberget* hatten die Deutschen einen Minengürtel gelegt.

Schließlich darf das Navigationssystem *Elektra & Sonne* nicht vergessen werden. Dieses System umfasste drei 50 m hohe Radiomasten, einer in *Husveg*, einer in *Hobberstad* und einer in *Reime*, die deutschen Flugzeugen und Schiffen zur Navigation dienten. Die Masten sind bis heute in Gebrauch, und kleinere Schiffe benutzen bei der Navigation immer noch das deutsche System, das heutzutage vollautomatisch ist. Die Zentrale liegt im *Vigreskogen*.