

Et historisk tilbageblik til besættelsen

Chr. Houmark Hammer

Chr. Houmark Hammer, skrev her i årbogen for to år siden om oprydningen efter besættelsesmagten i 1945. I dette historiske tilbageblik går han lidt længere tilbage i tiden og beskriver bl.a. en våbenmodtagelse ved "Irup".

Måske er tiden 1940-1945 et forslidt emne for nogle - alligevel kan man godt få det indtryk, at der i den nulevende befolkning, som ikke har oplevet disse år - er en vis interesse for at høre om forholdene dengang, og dersom det er tilfældet, så er det snart sidste udkald for os, som oplevede denne tid.

Det billede som nogle historikere kommer frem til - at det var i grunden slet ikke så galt dengang - det er jeg meget uenig med dem i. De fem onde år har man kaldt den tid, og det vil jeg gerne skrive under på, at det var.

Jeg var 3 forskellige steder her i landet under besættelsen.

Den 9. april 1940 14 dage efter at jeg var fyldt 18 år, stod vi 4 unge mennesker på en mark på Djursland. Gården lå tæt på Kattegat, og der kom en endeløs strøm af sorte tyske flyvemaskiner på vej til Norge. Nu så mange år efter kan man så spørge "Hvilken betydning, fik denne dato for os alle fire?"

Den ældste var forvalter Rasmus Rasmussen, han var ca. 25 år og blev kort tid efter gift og købte gård på Djursland. Her fik han ikke lov til at være ret længe. Han blev taget af tyskerne og sendt i koncentrationslejr, og man har aldrig fundet spor af ham siden. Hans eneste forseelse var, at han i laden skjulte et par biler for politiet i Grenå.

Nr. 2 var lidt ældre end mig, han var den dygtigste af os alle. Han blev forvalter hos Madsen Mygdal på Edelgave, altså hos den tidligere statsminister. Han var min kammerat dengang, men han kom desværre i 1941 med i det første kontingent af "Frikorps Danmark". Før afrejsen til den russiske front var der stor afskedsparade på Rådhuspladsen, hvor regeringsmedlemmer og den kommanderende general tog afsked med dem - og fortalte, at de skulle ud og kæmpe for Danmark.



Medhjælperne og hestene på "Kejsergården" ca. 8 km. syd for Grenå sommeren 1940. Forvalter Rasmus Rasmussen står længst til venstre, og Chr. Houmark Hammer sidder i midten som rytter nr. 4 fra venstre. Jens Stenz er rytter nr. 2 fra højre. og artiklens "nr. 2" er rytteren lænest til venstre.

Kompagnichefen havde fået kongens æressabel, og det havde bataljonschefen også - så det var ikke "bundskrab" man sendte afsted, her i det første hold - der var mange idealister imellem, som troede på, at kommunismen var den største fare. Året før overfaldt Sovjet jo brutalt Finland, og det var en begivenhed, som rørte de fleste

danskere dybt. Og den danske samarbejdsregering, der forøvrigt blev genvalgt med stort flertal så sent som i 1943 - udsendte straks, da nazisterne gik ind i Rusland, en erklæring, hvor det bl.a. hed: "Tyskland har nu vendt sine våben mod øst, i en kamp mod en magt, som gennem en årrække har været en trussel mod nordiske staters velfærd og trivsel". - Netop det - at det officielle Danmark gjorde meget for at takkes nazisterne kunne let forplumre begreberne hos nogle mennesker dengang, det var desværre en sørgelig sandhed. Men der blev ikke taget hensyn til denne kendsgerning i opgøret efter besættelsen.

Nr. 3 var Jens Stenz, han var 18 år ligesom jeg. Vi var sammen i 2 år, det første år på Djursland og det næste år på en gård syd for Kolding tæt ved Kongeåen, altså den gamle grænse. Vi havde værelse sammen begge år, så vi kom til at kende hinanden godt. Jens Stenz kom med i Hvidstengruppen lige fra starten (1943). De fleste fra gruppen blev henrettet af tyskerne, men uvist af hvilken grund slap han med livsvarigt fængsel. Han var heldig og overlevede.

Han kom hjem med de hvide busser i 1945. Da vejede han kun 44 kg, så det tog et stykke tid, før han kom til kræfter igen. Vi besøgte ham i hans hjem i Kondrup dengang, og han tog os med til Hvidsten, hvor vi skulle hilse på Gudrun Fiil og hendes to døtre. Han bor nu i København, og vi ses engang imellem.

Nr. 4 det var så mig, og fortolkningen af den tid kan jeg nok blive uenig med flere om. Jens Stenz og jeg var med til Skamlingsbankemødet i 1941 med Kaj Munk som taler. Heldigvis var vi kommet i god tid, for der var mange mennesker; men vi var heldige at få en plads tæt på talerstolen.

Jeg kan se Kaj Munk for mig endnu, han var i mørkt tøj med knækflip, og så var han så mager, at vi snakkede om, at han måtte være syg. Men tale, det kunne han. Og han fordømte nazisterne og tyskerne i skarpe vendinger, og hans egne landsmænd fik at vide, at samarbejdspolitikken var uværdig. Der var ingen tvivl om, at mange tilhørere blev chokerede over, at han turde sige disse ting. Men heldigvis gjorde han det, fordi mange trængte til at høre sandheden.

Vi kom for sent i gang

At det varede så længe, før modstandsbevægelsen rigtig kom i gang med arbejdet her i Thy, skyldes måske, at der var så mange tyskere her. På grund af fæstningsbyggeriet hele vejen ved kysten, og tyskernes angst for invasion, så var der hele tiden mange soldater her, på et tidspunkt helt op til 20.000. - Det var mange på det smalle stykke land mellem hav og fjord.

Hoteller, skoler, forsamlingshuse, missionshuse blev annekeret af "Værnemagten", og mange steder ude ved kysten var der også privat indkvartering. Selv om Frode Jakobsen var født på Mors, så varede det temmelig længe, før han kom herop og fik sat gang i arbejdet, som den første tid kun var studiekredse. Men han kendte Jens Kirk personlig, og det medførte, at kontakten blev etableret til den rigtige modstandsbevægelse, som gennem Flemming

Junker og siden Tolstrup, arbejdede direkte for S.O.E. i England.

I det gamle Thisted Amt blev det Kaptajn Ejby Nielsen, der fik ledelsen, men da han først kom herop i vinteren 1944, så varede det et stykke tid, før det hele begyndte at fungere. Det var meget få mennesker, som var med i modstandsbevægelsen i de første måneder. Efter september 1944 kom der en kærkommen forstærkning fra de forholdsvis mange unge politibetjente, som nu var gået "under jorden". Militærgrupperne blev først oprettet de sidste par måneder før befrielsen. - Jeg var så heldig at få kontakt med Jens Kirk, straks da Ejby Nielsen kom herop, så derfor mener jeg at kunne fortælle lidt om, hvordan det begyndte.

Frihedsrådet blev herovre kun opfattet som et propagandaorgan, og Tolstrup modtog sine ordrer direkte fra England. Hans radiotelegrafister havde direkte forbindelse med S.O.E. i London hele tiden, så kommandovejen var kort og så effektiv, at da en engelsk Mosquito bombemaskine nødlandede her i området, fik de pårørende til de to flyvere straks besked om, at deres sønner var i god behold hos den danske modstandsbevægelse.

Men ellers var det jo meningen, at området her først og fremmest skulle bruges til våbenedkastning (og senere kom jernbanesabotage). Det lykkedes også at få 40 sendinger her i Ejby Niensens område - 25 på Mors, 7 i Hanherred, 3 ved Østerild, 1 ved "Irup", 1 ved "Nørhedegaard" i Visby og 3 på Thyholm. At det blev så mange på Mors, skyldtes jo, at der kun var få tyskere her. Et par patruljebåde og en lille garnison i Nykøbing, og udkiksposter på Salgjerhøj og Sindbjerg, det var det hele. Hvorimod det vrimlede med tyskere herovre. Derfor kan det jo godt være, at der er nogle, som vil spørge, hvordan kunne det lade sig gøre, uden at tyskerne og folk iøvrigt opdagede, hvad der skete omkring dem. Tyskerne vidste udmærket, hvad der skete, men kunne blot ikke finde ud af, hvor det var.

Hver modtageplads fik et personnavn, pladsen skulle gennem Tolstrups hovedkvarter godkendes i London. Når der var mulighed for modtagelse, fik grupperne ordre til at lytte til BBC's aftenudsendelse til Danmark, som sluttede med: Vi bringer en sæmelding: Hilsen til Gudrun, Søren, Peter og mange andre navne. På denne måde fik grupperne at vide, hvornår de skulle være på pladsen. Det var altid om natten, og tidspunktet rettede sig efter månen. Piloterne var fantastisk dygtige til at finde frem til den mark, hvor modtageholdene ventede.

Hvad skete der under en sådan nedkastning? Jeg vil gerne prøve at beskrive en nedkastning vinteren 1945.

Nedkastning ved "Irup"

Kodeordet var kommet i den engelske radio, og såvidt jeg husker var klokken 22.00, da holdet samledes på en mark umiddelbart øst for "Irup" ved vejen, som går til Skyum.

Når jeg gør lidt ud af at fortælle om, hvad det var for folk, så har det en ganske bestemt årsag.

Modstandsbevægelsen var ikke særlig populær dengang - og det var den heller ikke lige efter krigen. Men nu er der gået så mange år, og de fleste er væk. Derfor vil jeg gerne fortælle lidt om, hvad det var for mennesker, så man ikke skal tro, at det var en flok uansvarlige elementer. - Der var præsten, førstelæreren (som siden blev

amtsskolekonsulent), brugsuddeleren, købmanden, smeden, mejeristen, manufakturhandleren, frugtavlere og landmænd. Den lille flok kan da vist godt siges at være et repræsentativt udsnit af landbefolkningen i Thy på denne tid. De fleste aldersgrupper var også med, fra ca. 22 år og vel til ca. 60 år.

Pladsen var omhyggeligt udvalgt. De store bombemaskiner, der blev brugt til at transportere godset, havde en besætning, som var specialtrænet til den slags opgaver.

Tyskerne havde luftværnskanoner i Lyngby og Stenbjerg, så det passede udmærket med, at maskinen kunne flyve lige midt imellem og så uhindret flyve til "Irup", som var let kendelig på grund af skoven og de to veje.



"Halifax", med sin 7 mands store besætning den kendteste af de store natbombere, der gjorde Tyskland mør med sine stadige bombardementer. Maskinen ved "Irup" havde dobbelt sideror, så det var uden tvivl en "Halifax", selv om englenderne også brugte fly af typen "Stirling" til våbenedkastninger. Amerikanerne kastede også våben ned til modstandsbevægelsen, men mest i Syd-Danmark.

Knud Korsgaard havde ledelsen, assisteret af overbetjent Kaj Pedersen og kriminalassistent Nissen - to herlige fyre, som var gode til at holde humøret oppe hos os, fordi det blev både en kold og en lang nat. Vognmanden, som skulle transportere godset, var Johs. Krogh fra Hørdum. Han var landmand, men havde desuden en fragtrute til Thisted. Sombørn, da vi gik i skole, håbede vi altid, at det blev Johs. Krogh, der kom til at køre med os til skoleudflugten, for han var god til at lege med os. Han var også spejderfører.

Jeg var på et hold, som fik til opgave at bevogte vejen fra Skyum. Vi skjulte os bag et dige, og vi skulle selvfølgelig advare, dersom der kom tyskere, og prøve at opholde dem. Dersom der kom danskere på vejen under selve nedkastningen, så havde vi ordre til at holde dem op og samle dem bag diget. Hele operationen skulle selvfølgelig foregå i dybeste hemmelighed, så i påkommende tilfælde var der ikke andet at gøre end at true de pågældende til at holde mund, og så slippe dem løs igen.

Det blev som sagt en lang nat, det var næsten vindstille, der var måne, men der var også mange skyer. Det var meget lydhørt, og oppe på landevejen, som ligger ret tæt på, kom der jævnlig tyske ordonnanser på motorcykel, som støjede meget. På den vej, vi skulle bevogte, kom der enkelte cyklister, som var på vej hjem, og der kom også et hestekøretøj. Til sidst kom der et større selskab til fods, og de havde en barnevogn med. Jeg husker, vi snakkede om, at nu måtte maskinen godt vente lidt.

Endelig kom maskinen ganske lavt fra vest, den dukkede pludseligt ud af skyerne, formentlig i ca. 200 meters højde, i glidflugt med motorerne på så lave omdrejninger, at vi ingenting hørte, før den var lige over os. Det var en stor 4 motorers bombemaskine, og fire af vore folk stod på linie med passende mellemrum og gav signal med 3 hvide og en rød lygte, den røde skulle angive vindretning. Så vidste piloten at det var den rigtige plads - og de rigtige folk.



Vognmand Johs. Krogh ved lastbilen, der skulle have været brugt til våbentransporten ved Irup. Billedet er taget omkring 1938. Efter krigsudbruddet blev bilen forsynet med generator. Privat bilkørsel var forbudt under krigen, men gasgeneratoren blev erhvervskørselsens redning, da benzinen slap op. Generatorerne gav imidlertid store tekniske problemer.

Nedkastningen skete fra så lav højde, at containerne næsten var nede på jorden, straks faldskærmene var udfoldet. Piloten gav først fuld gas, efter at lasten var afleveret og var allerede et stykke væk fra pladsen. Efter min mening var det en mesterlig præstation - i en mørk nat at flyve direkte fra England og finde en mark i Skyum, uden så meget som at kredse over stedet først. Nu ved jeg nok, at lærer Knud Hansen sad ovre på Agerø med sin "Eureca" (pejleapparat), men alligevel var det en meget flot præstation af englænderne. Selv folk, som boede tæt på pladsen, skulle være heldige for at bemærke noget unormalt.

Men efter den fine indsats fra flybesætningen, så kom der problemer på landjorden. Johs. Krogh kunne ikke starte lastbilen. Drivkraften var jo gengas - altså en generator som forbrændte træ og leverede røggas til motoren som drivkraft. Systemet var ikke helt pålideligt og desværre slet ikke denne nat, så resultatet blev, at det nedkastede materiel måtte køres bort på hestevogn.

Containerne var meget tunge, så der måtte køres flere gange, og da de skulle køres helt til Skyum Bjerge, tog det lang tid, før det hele var afleveret i "Urhøj". Folkene på Irup var for længst stået op, og vi kunne følge med i, hvornår de begyndte at malke og køre møg ud på møddingen.

Det var lyst, da vi cyklede hjem, og folkene derhjemme var forlængst stået op, så det var bare om at snige sig ind og komme i arbejdstøjet og så vente med søvn til næste nat.

Måske er der nogle, der tænker, at det ikke var videre klogt, at vi blev så længe på pladsen, og at det havde været

mere fornuftigt at gemme det sidste af godset af vejen og så hente det næste nat. Men der var nok ingen egnede steder i nærheden, og der var ingen, som var glade for at huse den slags gods. Tyskerne sprængte bygninger i luften, hvis de fandt våben og sprængstoflagre, og det vidste folk dengang. Og i instruktionen til lederne stod, at alt gods og faldskærme skulle fjernes samme nat (og køres mindst 5 kilometer væk).

Dersom vi regner med ca. 12 containere pr. sending, så er det jo en anelig mængde gods, der blev droppet heroppe. Desuden var de to fiskeskippere Herluf Aaen og Aksel Akselsen fra Strandby i Vendsyssel ude på Nordsøen og hente hver 2 tons våben. Efter at våbnene var kommet om bord, fiskede de på normal vis. Våbnene var pakket i vandtætte tilloddede beholdere, så der kunne lægges et godt lag fisk over. Og de slap da også heldigt igennem den grundige kontrol, som tyskeme foretog ved Thyborøn, og sejlede derefter ind i Limfjorden og lossede det hele i Nykøbing, hvor Ejby Nielsen tog imod.

Herluf Aaen var den sidste endestation for to engelske flyvere, som nødlandede med deres maskine heroppe i 1945. De to, Raymond Harington og Ben Winwoodt, besøgte sammen med deres hustruer egnen her i 1991 og gav anledning til, at mange hændelser blev genopfrisket.

Kaptajn Ejby Nielsen kom fra Aalborgområdet, hvor han var chef fra 1943. Her var man allerede tidligt kommet i gang med modstandsarbejdet, bl.a. Vest-Himmerland med våbenmodtagelse. Men efter at Gestapo havde held til at optræfle en del af modstandsbevægelsen her, med katastrofale følger, blev Ejby Nielsen forflyttet, fordi han var for kendt dernede. Det blev så vores held, at det var en erfaren leder, som kom herop. 40 våbenedkastninger her i Thisted Amt, sammen med de to Strandby-fiskekutteres landinger i Nykøbing, var mere end der var brug for her i området, men det var ikke problemløst at få godset fordelt længere ned i Jylland. Jeg husker tydeligt, at en lastbil med våben flere gange blev gemt i laden på "Momtoft", som dengang ejedes af min svoger og søster.

Tyskerne var i perioder særligt påpasselige med vejkontrol, og så var der ingen, som var glade for at køre på landevejen med sådanne varer. Derfor ventede modstandsbevægelsen nogle dage, indtil der blev lidt mere ro (også selv om der engang imellem blev brugt en lastbil med O.T. nummerplader; altså en som kørte for Organisation Todt, som var øverste leder af alt fæstningsbyggeri). Der var 4 fremmede medhjælpere på gården, så det kunne nok være svært helt at skjule denne transport. Men det var pålidelige folk, så der skete ikke noget.

(Kilde: Historisk Årbog for Thy og Vester Hanherred 1993, side 77-82).