

Våbenmodtagelse og sabotage

Frank Weber

Herreekviperingshandler Martin Østergaard i Hvidbjerg var under Besættelsen nedkastningschef for Thyholm. Han udarbejdede efter befrielsen et manuskript om begivenhederne 1944-1945 i Hvidbjerg-Lyngs Kommune, som her bringes i en bearbejdet og udvidet form.

En dag i marts 1944 var den tyske værnemagts adfærd blevet gårdejer H. C. Toft fra Bjørndalgård, Uglev, for meget. Han henvendte sig til realskolebestyrer I. P. Jensen i Hvidbjerg. Han ønskede hjælp til at få kontakt med lokale mænd, der var villige til at gøre en aktiv indsats i kampen for Danmarks befrielse. Jensen henviste ham til ekviperingshandler Martin Østergaard. Det var optakten til et samarbejde, der skulle få stor betydning for frihedskampen i Hvidbjerg-Lyngs Kommune.

Ved et mærkeligt sammenbrud, blev der netop den 5. maj 1944 afholdt det første instruktionsmøde i Hurup med de kommende byledere i Bedsted, Hurup, Ydby, Uglev og Hvidbjerg. Instruktøren, som underviste forsamlingen i jernsabotage og våbenlære, var den nyligt udnævnte leder af modstandsbevægelsen i Thy. Om nu hans navn var „Carlsen“, „Ottesen“ eller „Andersen“ vidste de forsamlede ikke. Han optrådte under disse og flere andre dæknavne under Besættelsen. Hans rigtige navn var Eiby Nielsen.¹⁾

Martin Østergaard var udpeget til at lede en sabotagegruppe i Hvidbjerg. I slutningen af maj indkaldte han derfor tre pålidelige mænd til et instruktionsmøde. Skræddermester Charles Barslev, ekspedient Richard Svart og bagersvend Vilhelm Andersen mødte frem. Østergaard havde endvidere taget kontakt til gårdejer Johannes Larsen på Hyldagergaard i Lyngs. En tilrejsende instruktør, der var blevet tvunget til at gå under jorden for en tid, underviste de fire mænd i sabotageteknik. Han medbragte 8 pakker engelsk sprængstof med tilhørende lunter og tændsatser, som imidlertid ret hurtigt blev skjult i Østergaards have. Sprængstoffet måtte kun anvendes efter direkte ordre fra modstandsledelsen via et aftalt kodeord.

I løbet af sommeren 1944 blev Hvid bjerggruppen da også tilført rigelige mængder sprængstof. De overskydende pakker blev fordelt blandt modstandsgrupperne i Uglev, Ydby, Hurup og Bedsted.

Opstilling af et radiopejlefy - EUREKA

Den 6.-7. juli fik Østergaard besøg af en hr. „Steffensen“ hvis rigtige navn var læge Ammundsen². Han var udsendt af den jydsk nedkastningschef Anton Toldstrup for at finde et egnet sted til opstilling af en EUREKA,³ et radiopejlefy for de engelske fly som forsynede

modstandsbevægelsen med instruktører og materiel. Efter en hel dags overvejelser, blev Østergaards bopæl foreløbigt anset for at være det bedst egnede sted. Den 2. august dukkede operatøren af pejlefyret op. Han præsenterede sig som „Poul Jacobsen“⁴ og sørgede for den rette opstilling i gæsteværelset, mens antennen blev ført op igennem skiffertaget. Inden EUREKAEN blev taget i brug, var en af de engelske SOE-agenter forbi for at kontrollere, at alt fungerede som det skulle. Folk med skarpe øjne kunne hver aften kl. 20.00 se antennespidsen glide ca. 40 cm. op fra taget. Indtil den 20. august afsendtes nat efter nat de vejledende radiosignaler ud i æteren. Ofte strøg de engelske fly hen over Hvidbjerg på vej med deres kostbare last af våben og sprængstof til den danske modstandsbevægelse. Pejlefyret blev drevet af akkumulatører, som forpagter Søren Sørensen, Barslev, sørgede for blev opladet. Det fortsatte han med, selv efter at EUREKAEN, af sikkerhedsmæssige hensyn, blev flyttet til Helleriis den 21. august.

Jernbanesabotagens spæde start og dannelse af militærgrupper

Den første sabotage af Thybanen blev en betinget succes. Sabotørerne anbragte en sprængladning på skinnerne natten til den 14. september på en strækning ca. 4 km. nord for Lyngs. Desværre fungerede tændblyanten ikke, sandsynligvis på grund af natte temperaturen og fugten. Dagen efter opdagede banevagten ikke anordningen og lod tog efter tog køre over bomberne, uden at der skete noget. Først den 15. september blev sprænglegemerne opdaget, og togene blev holdt tilbage i Ydby og Hvidbjerg, mens tyskernes sprængningskommando omhyggeligt fjernede hvad sabotørerne så møjsommeligt havde anbragt. Virkningen blev dog nogenlunde den samme. Togstrækningen var således spærret i ca. 4 timer.

Det næste forsøg gik bedre. Den 16. september bortsprængtes ½ meter skinne af banen ca. 1½ km. syd for Lyngs. Forsinkelsen blev alligevel kun på 4 timer, idet banefolkene hurtigt fik repareret skinnelegemet. Ved 10-tiden rullede det første tog forbi sprængningsstedet.

I slutningen af september bestod sabotagegruppen i Hvidbjerg af følgende personer: gårdejer Johannes Larsen, medhjælper Christian Søndergaard, gårdejer Anders Krabbe, arbejdsmand Jens Nielsen, chauffør Kresten Thomsen, kommis Børge Søgaard, smedsvend Jørgen Brusgaard, arbejdsmand Egon Lousdahl og bagersvend Ingmar Andersen.

Omkring samme tidspunkt dannedes de første militærgrupper. Disse grupper bestod som regel af 6 mænd, der blev oplært i våbenbrug og felttjeneste. Grupperne skulle vente indtil det rette tidspunkt, hvor Danmark blev en krigsskueplads. Dette kunne være en allieret invasion eller et generelt tysk sammenbrud. Det første instruktionsmøde fandt sted i købmand Christian Gades kontor. Gade, realskolebestyrer I. P. Jensen og lagerforvalter Knud Schjødt fik demonstreret en

¹ Kaptajn Ejby Nielsen

² Ammundsen havde flere dæknavne at trække på, bl.a. „Bloch“

³ EUREKAEN som blev opstillet hos Østergaard var den første i Danmark. „Poul Jacobsen“ fik efter krigen særdeles anerkendende ord med på vejen fra England for EUREKAENS store betydning for RAF's flyvninger over Danmark.

⁴ Alias journalist Svend Erik Christensen fra Vejle.

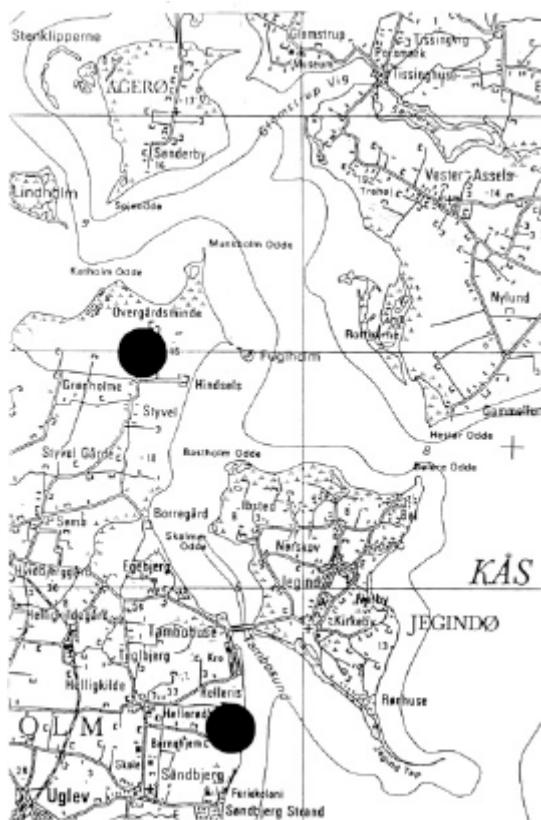
amerikansk karabin og en engelsk håndgranat. De tre dannede senere deres egne militærgrupper med vognmand Christian Plougmann, DSB-ekspedient Christensen, gårdejer Peter Kongsgaard, murer Jens Sund, realskolelærerne Johannes Hovgaard og Kai Jensen, gårdejer Harald Gade, snedkermester Poul Raaby, gårdejer Peter Odgaard, mekaniker Jens Søgaard, gårdejer Emil Riis og medhjælper Thorvald Pedersen.

Også på Jegindø blev der i marts 1945 rekrutteret folk til militærgrupperne under ledelse af mejeribestyrer Poul Ørgaard Nielsen, nemlig elektricitetsværksejer Christian Knudsen, vognmand Laurits Jørgensen, vognmand Henry Christiansen, fiskerne Jens Falsig og Frederik Mortensen, lærer Anders Finnerup og ekspedient Tage Gramstrup.

De to første jernbanesabotager kan kun betegnes som spæde forsøg og ikke rettet imod specifikke tyske militære transportere, som der på dette tidspunkt ikke var særlig mange af. Kort tid efter, i begyndelsen af oktober, blev al jernbanesabotage indstillet på Thyholm, for at skabe så meget ro som muligt omkring det næste forehavende: våbenmodtagelse fra engelske fly.

Våbennedkastningerne

Våbenmodtagelse fra luften krævede mange forberedelser. En passende plads på ca. 400 m. x 400 m. blev fundet på gårdejer Søren Larsens mark i Grønholme. Han vidste intet om dette før der en nat dumpede 12 våbencontainere ned på marken. En sagkyndig fra Toldstrups stab godkendte pladsen og den 1. oktober fik modtageholdet besked fra englænderne via Ejby Nielsen om at pladsens kodenavn var „Sigrid”. Herefter skulle modtageholdet hver aften aflytte BBC's udsendelser kl. 18.15, hvori de særlige hilsener blev bragt.



Nedkastningspladser på Thyholm omtalt i artiklen. 1:100.000.

Når kodeordet blev sendt, skulle styrken rykke ud. Østergaard havde på cykel hentet 10 amerikanske Colt-pistoler i Nykøbing Mors, og fra Thisted havde man skaffet to 9-mm maskinpistoler og fire signallygter. Vognmand Plougman stillede sin lastbil til rådighed for transporten og en gårdejer i Søndbjerg ville gerne opbevare det nedkastede materiel. Selve modtageholdet bestod af: Østergaard, Barslew, Svart, Vilhelm Andersen, Jens Nielsen, Christian Søndergaard og Kresten Thomsen. Senere deltog endvidere Børge Søgaard, Schødt og Kongsgaard, mens vognmændene Jørgensen og Christiansen enkelte gange afløste Plougman som chauffør.

Efter et par uger blev modtagepladsens kodenavn ændret til „Thorvald”, og den 1. november kom BBC's hilsen. Som planlagt stillede modtageholdet på pladsen kl. 23.00. Vagtposter blev fordelt på strategisk vigtige indfaldsveje og udkigspunkter og signallamperne blev placeret efter planen. Derpå var det kun at afvente flyets ankomst og modtage den første våbensending til Thy. Flere gange var der fly i nærheden og folkene signalerede det bedste de havde lært, men ingen af flyene reagerede på anstrengelserne. Lidt skuffede og meget forfrosne vendte holdet tomhændet hjemad kl. 04.30.

Tre uger senere, den 21. november, var der igen „en hilsen til Thorvald” fra BBC, og modtagefolkene tog igen ud til Grønholme. Denne gang lykkedes det. Lige omkring midnat dukkede der pludselig et engelsk fly ud af mørket, ca. 200 meter oppe over jorden. Hastigt blev de aftalte lyssignaler udvekslet og 12 faldskærme i forskellige farver dalede ned med hver sin container. I al hast blev de 250 kilo tunge containere indsamlet og læsset på bilen. Det viste sig ret hurtigt at der manglede en enkelt våbencontainer. Efter en times febrilsk søgen blev den fundet. Desværre havde faldskærmen ikke foldet sig ud, og derfor havde containeren ramt jorden med stor kraft, og indholdet, to rekylgewærer med meget ammunition, lå spredt for alle vinde. I det buldrende mørke lykkedes det at fjerne alle sporene fra den ødelagte container. Klokkeren var efterhånden blevet over et, så den dyrebare last skulle afsted så hurtigt som muligt. Uheldigvis gik lastbilens gear i baglås i 2. gear, så turen fra Grønholme til Tværdal foregik i højeste omdrejninger. Først da lykkedes det at få sat bilen i 3. gear og snart var man fremme ved gården i Søndbjerg. Nu kunne aftenens høst tages i øjesyn: 75 amerikanske karabiner, 2 bazookaer, 4 rekylgewærer, 19 maskinpistoler, 5 revolvere, 4 pistoler, 213 håndgranater, 20 håndbomber, 3 uniformer og 5 forbindspakker, foruden en stor mængde ammunition og lidt sprængstof. Nu forestod der et stort arbejde med at pakke våbnene ud og rense dem. Det arbejde tog militærgrupperne sig af i de efterfølgende uger. Modtageholdet kunne vende tilfredse hjem.

For en sikkerheds skyld, blev dyrlæge Steffensen og inspektør Brandi-Hansen sendt på harejagt i området omkring modtagepladsen den næste morgen. Nu ved dagens lys, kunne de to konstatere, at alle spor efter nattens aktiviteter var fjernet.

Det havde vist sig, at tilkørselsforholdene til modtagepladsen ikke var de bedste. Derfor blev pladsen flyttet 500 meter til Hindsels mark lige vest for vejen til Overgårdsminde. Omkring 1. december meldte gruppen til England via Toldstrups hovedkvarter, at den nye plads var

klar til modtagelse. Fra englænderne fik pladsen nu kodenavnet „Beate”.

Toldstrup kunne samtidigt advare om, at Gestapo tilsyneladende var ved at gøre klar til omfattende razziaer i juledagene. Derfor skulle samtlige modstandsgrupper tage deres forholdsregler. Med denne „julehilsen” kunne medlemmerne forvente at blive kaldt ud til våbenedkastning når som helst. Den eneste dag der var undtaget var selve juleaften.

Julen forløb nu meget fredeligt, og nytårsaften havde Martin Østergaard den tidligere omtalte „Poul Jacobsen” som gæst. De var på vej til Smerupgård for at fejre nytårsaften der, da de en kort tid gjorde holdt ved Graugård Fjord for at høre særmeldingerne fra BBC kl. 18.15 via en medbragt lommeradio. Det var heldigt og i sidste øjeblik. Fra radioen lød det nemlig pludseligt: ”Vi bringer en særmelding: hilsen til Beate, Hilmar. . .”. De fik begge lige pludseligt meget travlt! „Jacobsen” tog til Holstebro og alarmerede undervejs modtageholdet i Hvidbjerg, og Østergaard forlod nytårsselskabet på Smerupgård med en undskyldning om, at han skulle på vagttjeneste i Vagtværnet.

Det engelske fly dukkede op kl. 01.40 og de 12 containere dalede langsomt ned i måneskin - et betagende syn for de ventende folk. Denne gang bestod sendingen af ialt 3 tons sprængstof og 30 cykeldæk. Især dækkene blev hilst velkommen. Da nedkastningen kom bag på de fleste, havde det ikke været muligt at få fat i Plougmanns lastbil, men efter tre timers søgen, fik man skaffet køretøjer og ladningen bragt i hus. De ca. 2 meter lange containere blev senere sendt til bunds i Hindsels mergelgrav, men da den ikke var dyb nok til formålet, blev senere ankomne containere, der kunne skilles i fire dele, smidt i Limfjorden ved Jegindø-dæmningen.

Sabotage og flere våbenedkastninger

Den 3. februar 1945 foretog Svart og Østergaard den første egentlige sabotage ved Helligkildegård. Resultatet blev, at et stort nordfra kommende militærtog, overfyldt med soldater til fronten, blev forsinket i næsten et døgn. Der var tale om to regimente fra den 166. Infanteri-division, som under kodenavnet „Sturmboot” på 15 tog blev ført fra forskellige stationer i Thy og det øvrige Jylland i perioden 3.-10. februar. Denne troppetransport blev forsinket i alt 3 døgn i forhold til køreplanen.⁵

Modtagepladsen fik igen et nyt kodenavn, nemlig „Mygilus”, og den 21. februar rykkede modtageholdet ud - men det måtte efter fire timers venten vende tomhændede hjem. Under disse natlige udflugter, var der altid udstationeret vagter på strategisk vigtige steder. Når medlemmer af gruppen og vagten mødte hinanden, og på grund af mørket ikke kunne se hvem de mødte, skulle vagten spørge: „Er det Anders?”. Den anden skulle så svare: „Nej, det er Børge”. Blev der ikke svaret korrekt, måtte vagten gå ud fra, at det var en uvedkommende og eventuelt fjendtlig person han stod overfor! En af modtageaftenerne havde Barslew vagt på vejen der fører fra Styvel til Overgårdsminde. På afstand kunne han pludselig høre en person komme trækkende med en cykel. Som aftalt spurgte Barslew højlydt: „Er det Anders?”.

Personen standsede brat - og derefter lød det fra mørket: „Nej, det er da Dagmar!”. Det var Dagmar Sørensen fra Styvel, der var lidt sent ude med illegale blade - hun fik selvfølgelig lov at passere!

Nogle af de ophobede sager fra England skulle to dage senere forflyttes til Nykøbing Mors. Thomsen kørte som sædvanligt Plougmanns lastbil. Toft og Østergaard var med som vagter. Ved 17-tiden, kort før den stærkt bevogtede Vildsundbro, standsede de bilen. Toft tog en cykel fra ladet og kørte alene over broen, for derved at se hvor streng kontrollen var. Tilsyneladende kunne man frit køre over, så det gjorde Thomsen og Østergaard og inden længe var de tre fremme i Nykøbing. Efter at have læsset af, foretog de en kontroloprindning hjem. Her fik de oplyst, at der netop havde været en hilsen til „Mygilus”! Det kan nok være de fik travlt med at komme hjem.



Del af Hvidbjerggruppen forsamlet d. 23. marts 1946.

Nedkastningen fandt sted den 23. februar i halvklaart måneskin og var stort set vellykket. Igen kom der 3 tons sprængstof samt en EUREKA⁶. En af containerne ramte uheldigvis telefontrådene til Overgårdsminde. Dagen efter blev der sendt bud efter en telefonmontør til at udbedre skaden. Han kom og fandt ret hurtigt ud af sagens sammenhæng. Desværre var montøren temmelig åbenmundet, så gruppen begyndte så småt at se sig om efter en ny modtageplads, hvis det blev nødvendigt.

Den 24. februar var der igen sabotage på Thybanen, en aktion der endda blev refereret i BBC's nyhedsudsendelse et par dage senere.

Søndag den 25. februar afprøvede Schødt og Østergaard de amerikanske karabiner på Jegindø Tap. Våbnene skød godt og præcist. Nu var gruppen bevæbnet ved alle opgaver. Heldigvis blev der sjældent brug for dem. F.eks. blev de store mængder af våben og sprængstof fordelt rundt om i Sydthy uden problemer. Med Plougmanns lastbil og Thomsen som chauffør, blev kasserne læsset af ved dagens lys. En enkelt gang skete det ved Bedsted Kro, at en tysk vagtpost gik sin vagtrunde blot 6 meter fra lastbilen. Et par gange standsede han op og iagttog aflæsningen, men gik så fløjtende videre. Kasserne var da også dækket godt af kornsække og kunne ikke opdages før man tog fat i lasten.

Det blev marts og det lå i luften, at foråret og krigens afslutning nærmede sig. Militær-grupperne intensiverede

⁵ Aage Trommer: „Jernbanesabotagen i Danmark under den anden verdenskrig” Odense 1971 s. 135.

⁶ „Poul Jacobsen” kom senere og hentede EUREKAEN og opstillede den på Agerø.

derfor deres instruktionsaftener. En aften blev Ørgaard Nielsen, som var til instruktion i Hvidbjerg, opfordret til at tage en karabin med hjem, så han selv kunne undervise den nydannede gruppe på Jegindø i dette våben. Ørgaard Nielsen var ikke meget for dette, og undlod derfor at følge opfordringen. På vej hjem blev han da også stoppet af en tysk patrulje ved dæmningen til Jegindø. Han blev visiteret og han fik det indtryk, at tyskerne netop havde intensiveret jagten på modstandsgrupperne i Sydthy og Thyholm. Dag og nat sværmede de tyske patruljer i området. En sabotaage den 13. marts fik tyskerne helt op på dupperne, men de havde ikke heldet med dem.

Det var efterhånden blevet lidt for hedt i det sydlige Thy, og modtagegruppen mente det var for farligt at benytte den „gamle” modtagelsesplads. Der blev derfor fundet en ny lige syd for Helleriis. Den bevarede dog kodenavnet „Myglius” og allerede den 17. marts var der igen en hilsen fra BBC. Desværre nåede modtagelsesholdet ikke frem i tide. Flyet var over pladsen 23.40 og kredsede tre gange over stedet, i en forgæves søgen efter det aftalte lyssignal. Derefter vendte det hjem med fuld last. Det var ærgerligt, så meget mere som at der sandsynligvis var tale om de bildæk man havde „bestilt” til Plougmanns lastbil.

Mandag den 20. marts var der stor opstandelse. Tyskerne havde observeret det kredsede fly, og nu skulle det nedkastede materiale findes. I alt 300 tyske soldater deltog i finkæmningen af gårde og andre beboelser - på Jegindø! Fra tidlig om morgenen kl. 06.00 til kl. 12.00 var eftersøgningen i gang. Til alt held for modstandsgrupperne var der, bortset fra en enkelt karabin, intet illegalt at finde. Da der til gengæld var ca. 3 tons sprængstof på „gennemrejse” i købmand Gades pakhus på Thyholm, var gruppen dér i højeste alarmberedskab. Heldigvis forsvandt tyskerne ved middagstid, og alle åndede lettet op. Da Jegindø nu måtte være det sikreste sted at gemme det, blev de tre tons sprængstof samme aften kørt til Jegindø Mejeri og gemt der!

Et par dage senere, den 23. marts, meldte BBC igen om en sending til „Myglius”. På grund af tyskernes forstærkede interesse for området og det i forvejen store lager man havde på Jegindø, valgte man at undlade en modtagelse. Da flyet dukkede op over Oddesund ved 23-tiden, blev det beskudt af antiluftskyts fra stillingerne ved broen. Medlemmerne af modtagelsesholdet kunne blot se til, mens flyet vendte om og drog vestpå med uforrettet sag. Det viste sig at være nok så heldigt. Schødt, der var udkigspost på en gravhøj i Egebjerg, så pludselig en tysk patrulje i løb på vej lige imod højen. Han var ikke klar over om de havde set ham eller ej, men han fik fjernet sig i en fart i modsat retning. Via en stor omvej nåede han ind til Hvidbjerg, hvor han fik fat i en cykel. Han tog straks ud til modtagelsesområdet for at advare de øvrige medlemmer af gruppen. På trods af en ihærdig søgen, fandt han ingen. Med bange anelser ringede han derfor på døren til nedkastningschefen kl. 02.00 om natten. Østergaard, som sov trygt i sin seng, kunne fortælle den urolige Schødt, at alle var sluppet væk i god behold. Han var dog selv, sammen med Toft, blevet standset af en tysk patrulje der stillede snedige spørgsmål og forlangte legitimation. Var de to mænd blevet visiteret ville tyskerne have fundet to af de specielle engelske signallygter! Det skete heldigvis ikke.

Efter at have været transporteret rundt et par gange, blev de tre tons sprængstof fra Jegindø transporteret til et redskabshus i nærheden af Boddum Kirke. Transporten foregik den 24. marts på vognmand Jørgensens lastbil. Sprængstoffet skulle egentlig fordeles til de grupper der havde behov for dette, men befrielsen overflødiggjorde dette. På samme måde blev våbenlagret bestående af 16 karabiner, 9 maskinpistoler, 4 pistoler, 100 håndgranater og ammunition flyttet rundt med jævne mellemrum. Det var således en overgang hos bager Andersen, senere hos Østergaard indtil det havnede hos købmand Gades ejendom i Styvel, hvor nogle af våbnene lå nedgravet i hønssegården og resten var gemt under høet på loftet. En måneds tid inden befrielsen blev alle våbnene samlet hos gårdejer P. Kongsgård i Grøndal.

Jernbanesabotage og anden aktivitet

Fra den 26. til den 29. marts skulle yderligere regimentter fra den 166. Infanteridivision transporteres i 13 læsede tog fra Norge til Tyskland. Operationen fik kodenavnet „Schneekappe”⁷ I den anledning blev en større styrke tyske soldater sendt af sted på cykelpatrulje op og ned langs jernbanen. Den 25. marts kom en større styrke fra Snedsted således frem til Hvidbjerg, netop som sprængladningerne detonerede både nord og syd for byen. De tyske patruljer intensiveredes på og omkring banelegemet i de efterfølgende dage, men Thybanen saboteredes alligevel den 4., 11. og 12. april. Især de to sidstnævnte datoer blev al togtrafik standset i næsten to døgn. I alt 50 skinner var bortsprængt eller molesterede. Dette var sådan en succes, at den endda fandt vej frem til BBC’s nyhedsudsendelse. Heraf fremgik det bl.a., at „strækningen fra Struer til Thisted har været taget under kraftig behandling. Sprængningerne fandt sted mellem Uglev og Hvidbjerg og mellem Hvidbjerg og Lyngs”. Hvad der ikke blev nævnt var, at også strækningen ved Helligkildegård og banestrækningen nord for Draget var hårdt medtaget.

Den 14. april saboteredes en værnemagerbil i Floulev og tyskernes interesse for at finde „synderne” var efterhånden vokset betydeligt. Sabotagegruppens medlemmer blev derfor nødt til at flytte overnatningssted et par gange. Østergaard, Barslew og Vilhelm Andersen sov f.eks. ofte på Missionshusets loft.

Snedkermester Raaby og installatør Søgaaard, som stillede deres køretøjer til rådighed for modstandsgrupperne, havde i hemmelighed fået gjort deres biler køreklare. Det eneste man manglede var den dyrebare benzin. Uddeler Jensen i Lyngs Brugsforening lod medlemmer af grupperne forstå, at hvis de en nat troppede op med pistoler i hænderne, ville han meget gerne pumpe al den benzin op til dem de havde brug for. De måtte dog selv medbringe benzindunke! Dette „tilbud” kunne modstandsbevægelsen ikke lade gå fra sig. Den 16. april dukkede nogle formummede medlemmer op ved brugsforeningen og krævede benzin udleveret. I alt 165 liter benzin blev bortfragtet i dyrlæge Steffensens bil. Dunkene blev gemt i tærskværksskuret ved den gamle Lyngsvej indtil de blev hentet frem den 4. maj.

⁷ Aage Trommer: „Jernbanesabotagen i Danmark under den anden verdenskrig” Odense 1971 s. 137.

Den 20. april skulle der, på opfordring af „Carlsen”, foregå en sabotageaktion imod tre værnemagerbiler. Den ene stod ved kroen mens de to andre var parkeret ved centralskolen, der var tæt belagt med tyske tropper og bevogtet af flere vagter. Bilen ved kroen blev derfor udvalgt som første mål. Den blev i stilhed skubbet ud igennem kroens vognport, sprængladningen anbragt og tændblyanten sat til 30 min. Derefter gik turen til centralskolens legeplads hvor de to øvrige biler holdt. Netop som gruppen nærmede sig bilerne lød der et mægtigt brag. Den første bombe var gået for tidligt. Hurtigt spredtes gruppen og alle nåede hjem uden kontakt med de tyske patruljer.

Som et plaster på såret, udførte Christian Thomsen og Børge Søgaard dagen efter et regulært „hold-up”. Forklædt og med pistoler i hænderne standsede de en værnemagerbil på vejen mellem Hellerød og Tambohus. Lastbilen kørte med arbejdere hjem fra et af de tyske fæstningsbyggerier. Bilen blev totalskadet og begge „landevejs-sabotørerne” slap godt og uigenkendt hjem fra indsatsen.

Næste dag, som var en søndag, erklærede de tyske myndigheder i Oddesund, at der var indført udgangsforbud fra kl. 20.00 til 07.00. Nyheden blev formidlet fra prædikestolen i egnens kirker og via plakatoslag overalt på Thyholm. Udgangsforbudet var kun gældende for Thyholm, og det generede selvfølgelig modstandsgruppernes handlefrihed. Da modtagepladsen ved Helliis, der nu havde kodenavnet „Theodor”, fik en hilsen den 23. april, var der intet gruppen kunne gøre. Thyholm var for lille et område og for let at kontrollere for tyskerne. Østergaard, der denne nat sov i Uglev, så det engelske fly kredse forgæves over modtagepladsen. Efter kort tid vendte det hjem med uforrettet sag. Det blev sidste gang et våbenfly gæstede Thyholm. Et par dage senere fik modtageholdet nemlig besked fra England om, at „Theodor” måtte kasseres på grund af for stærk beskydning fra antiluftskytstillingerne ved Oddesund.

Befrielsen var nær, og „Carlsen” havde pålagt grupperne på Thyholm og i Uglev om sammen at etablere en vejspærring. Den skulle forhindre tyskerne i at flytte deres militære enheder, inklusive panservåben som armerede biler og tanks. Vejspærringen skulle laves ved

sandgraven i Floulev og til at uskadeliggøre tyske køretøjer, herunder tanks, blev grupperne udstyret med en P.I.A.T der var en form for bazooka eller „pansernæve”. Dette håndbårne våben kunne sende en panserbrydende granat afsted i raketfart. Endvidere blev spærringen dækket af et tungt maskingevær. Disse tunge våben hentede man hos en mand i Doverodde den 2. maj. Med Østergaard ved rattet i dyrlæge Steffensens bil, og to cyklende vagter foran, gik transporten fint.

Grupperne ved vejspærringen fik den 3. maj instruktion i betjening af våbnene og alle militærgrupper gjorde sig rede til en eventuel åben kamp med de tyske tropper. Heldigvis kom det ikke til at blive aktuelt.

Den 4. maj kl. 20.46 lød det glædelige budskab, at de tyske tropper i Danmark havde fået ordre om at nedlægge våbnene næste morgen kl. 08.00. Straks efter udsendelsens slutning, samledes modstandsgrupperne på Thyholm hos Østergaard. Våbnene blev fragtet fra gemmestedet, uddelt og gjort klar. Magasinerne blev fyldt, bilerne kørt frem - nu ventede man blot på ordre fra modstandsbevægelsens ledelse.

Denne majaften steg spændingen time for time, som følge af uvisheden om hvad der nu skulle ske, men dertil havde de fleste modstandsfolk en befriende følelse af, at nu kunne man træde frem og åbenlyst bekende kulør. Besættelsen havde på Thyholm som så mange andre steder i landet skabt og udviklet et uforligneligt kammeratskab.

Denne artikel er en bearbejdet udgave af et manuskript skrevet af Martin Østergaard få år efter befrielsen. Martin Østergaard var under Besættelsen nedkastningschef for Thyholmområdet. Han drev i mange år herreekviperingshandel i Hvidbjerg Thy og havde filial i Hirtshals. I 1955 grundlagde han en campingfirma i Vejle og fra 1971 var han leder af et feriecenter. Efter befrielsen var han stærkt engageret i Grænseforeningen og Dansk Røde Kors. Martin Østergaard døde den 20. august 1997, 80 år gammel.

(Kilde: Historisk Årbog for Thy og Vester Hanherred 1999, side 129-138).