

Modstandsbevægelsen på Thyholm og Jegindø

Af POUL MØLLER

Manden, der organiserede modstandsarbejdet i det nordvestlige Jylland, var kaptajn Ejby Nielsen, batterichef ved 10. Artilleriafdeling. Sammen med hærens andre officerer blev han interneret efter den tyske magtovertagelse i august 1943. Efter frigivelsen senere på året tog han ophold i Ålborg og begyndte her at opbygge modstandsarbejdet. Det lykkedes ret hurtigt for tyskerne at trævle dette op, og han måtte i vinteren 1943/44 søge længere vestpå. I marts kom han til Thisted for at starte et lignende arbejde der. I byen, der var præget af de kolossale tyske befæstningsarbejder på Vestkysten, var det let at være ubemærket, men et forsøg på at blive vognfordeler i selve fæstningen Hanstholm glippede alligevel, og han tog ophold i Nykøbing Mors, hvor han fik en dækstilling som ingeniør ved kommunen under navnet Poul Bastrup Ottesen.

Herfra opbyggede og ledede han alt modstandsarbejde i Thy, Thyholm, Hanherred og Mors indtil krigens slutning, dog de sidste par måneder igen fra Thisted. I Thy og på Thyholm under dæksnavnet »Carlsen«, de andre steder under navnet »Ottesen«.

Årets første måneder var præget af koordineringsbestræbelser og af arbejdet med at skaffe kontakter. En af kontakterne var gårdejer Hans Carl Toft, »Bjørndalgaard« ved Uglev, idet han havde fået kendskab til, at denne tidligere Finlandsfrivillige beskæftigede sig med illegale blade og efterrettingsvirksomhed. På Ejby Nielsens opfordring gik H. C. Toft i gang med at danne sabotagegrupper på Thyholm og Jegindø. Han henvendte sig til købmand Ejnar Krabbe i Uglev og realskolebestyrer I. P. Jensen i Hvidbjerg. Denne, der af hensyn til ansvaret for skolen ikke i første omgang mente at kunne være med, henviste igen til herreekviperingshandler Martin Østergaard i Hvidbjerg, der påtog sig opgaven.



Kaptajn Ejby Nielsen og gårdejer H. C. Toft i samtale ved et stævne umiddelbart efter befrielsen.

Krabbe og Østergaard arbejdede videre, og i løbet af 1944 var der aktive grupper begge steder, rekrutteret fra et bredt udsnit af lokalsamfundet. Problemet var på Thyholm som andetsteds: Hvem turde man henvende sig til og samtidig kunne stole på deres tavshed, hvis deres svar blev et nej?

Følgende ordveksling er sikkert karakteristisk. Bestyrer Arnold Christensen, Floulev, blev en sen nattetime opsøgt af Martin Østergaard, der spurgte, om han kunne tænke sig at gå ind i en modstandsgruppe. Arnold Christensen svarede, at det var han vist ikke modig nok til, hvorefter Østergaard replicerede: »Det kommer ikke an på, om du er modig, men om du kan holde kæft!«

Den 5. maj 1944, et år før befrielsen havde Toft fået arrangeret et instruktionsmøde hos en bekendt i Hurup. Det var fælles for lederne af grupperne på Thyholm, i Ydby, Hurup og Bedsted. Til stede var Ejby Nielsen og en udefra kommende instruktør. Disse orienterede om formålet med jernbansabotage og om, hvordan denne skulle udføres. Samtidig fik man en gennemgang af adskillelse og samling af den engelske maskinpistol (stengun). Senere på måneden samledes så grupperne på Thyholm til instruktion. I Hvidbjerg var det hjemme hos Martin Østergaard.

8 pakker plastisk sprængstof med tilhørende tændsnor og detonatorer var da tilgået gruppen. Dette blev efter behørig instruktion gravet ned i Østergaards have til senere anvendelse.

I Uglev mødtes på Krabbes kontor H. C. Toft, Ejnar Krabbe, Peter O. Jensen, Bjørndal, og Martin Gade, Odby, til lignende instruktion.

1. Den første store opgave

Først i juli - stadig i 1944 - fik Martin Østergaard besøg af den jyske nedkastningsleder A. J. Toldstrups transportchef, der gik under dæknavnene »Steffensen« eller »Bloch«, men i virkeligheden hed Ammundsen og var læge, iøvrigt en bror til den kendte medicinaldirektør Esther Ammundsen. Hans opgave var at finde et velegnet sted for opstilling af et radiopejlefyr, en såkaldt »Eureka«, hvis opgave var at lede de engelske flyvemaskiner, der nu i et stadigt stigende antal kom ind over den jyske vestkyst, frem til de forskellige nedkastningssteder for der at blive lettet for deres last af våben, sprængstoffer, radiosendere og andet materiel samt enkelte faldskærmsfolk, der skulle virke som instruktører i det voksende modstandsarbejde eller som kontaktpersoner mellem dette og ledelsen i England.

Indførelsen af »Eurekasystemet« fik enorm betydning for nedkastningerne. Systemet fungerede således, at fyret udsendte radioimpulser med meget kort bølgelængde og i en radius af 100-200 km. Når maskinen var inden for rækkevidde og »svarede« stationen, hørtes i eurekaen en fløjtetone, hvorefter stationen begyndte at sende et aftalt kodebogstav, som maskinen opfangede, hvorefter den med få meters nøjagtighed kunne ledes frem til pladserne.

Nu var der mulighed for, at der kunne nedkastes i mørke nætter uden månelys. Maskinerne røbede ikke pladsen ved gentagen cirklen for at finde den, men kunne kaste ved selve anflyvningen, og måske betød det ikke mindst, at de folk, der skulle modtage, kunne færdes mere frit, dækket af mørket.

Resultatet af »Blochs« besøg i Hvidbjerg blev, at man foreløbig besluttede at opstille eurekaen på Østergaards loft, og den 2. august ankom manden, der skulle betjene den, Svend Erik Christensen fra Vejle, men dengang kun kendt under dæknavnet Poul Jacobsen.

Et andet fyr var placeret ved Husby Klit, og Poul Jacobsen blev sammen med operatøren der instrueret af faldskærmsmanden Altenborg Hansen. Eurekaen i Husby Klit måtte kort efter etableringen opgives.

Men på Thyholm blev fyret opstillet i Østergaards gæsteværelse og antennen ført op gennem skifertaget i en længde af 40 cm., så den var ikke let at få øje på. En instruktør - sandsynligvis Altenborg Hansen - kom til Hvidbjerg for at kontrollere, at alt var, som det skulle være. Det var det, og fra den 22. august sendtes hver aften mellem kl. 22.00 og 01.00 disse vejledende signaler ud i æteren og ledte på den måde indflyvende maskiner på ret kurs mod deres udpegede dropningspladser.

Senere flyttedes eurekaen af sikkerhedsmæssige grunde til gården »Helleriis« i Hellerød, hvor ejeren Chr. Riis i forvejen var involveret i modstandsarbejdet. Dette »flyt« resulterede i øvrigt senere i, at datteren på gården, Inger, blev gift med operatøren Poul Jacobsen, der selvfølgelig var flyttet med.

Eurekaen blev drevet af akkumulatorer og disse blev opladet hos forpagter Søren Sørensen i Barslev, der havde vekselstrøm, hvad man ikke havde i Uglev.

2. Jernbanesabotage.

I september 1944 var man klar til den første jernbanesabotage. Natten mellem den 13. og 14. september anbragte en gruppe bestående af Toft, Østergaard og Poul Jacobsen en sprængladning på skinnerne ved overkørs-



len til Sindrup, nord for Draget. Som tædanordning brugte man en sprængblyant med 2 timers antændingstid. Der skete dog intet, og dagen efter fandt tyskerne ladningen. Af en eller anden grund havde tændingen ikke virket. Den 16. tog samme hold på arbejde igen, for dog at overbevise sig om, at det kunne lade sig gøre. Stedet, der var valgt, lå 1 1/2 km øst for Lyngs station. Denne gang lykkedes det, og et par meter skinne blev bortsprængt. Men det virkede lidt skuffende på gruppen, at banens folk i løbet af 4 timer havde linien klar igen.

Disse to forsøg havde ikke noget egentligt formål ud over at se, om det altså kunne lade sig gøre at afbryde togforbindelsen for kortere eller længere tid. Og fra 1. oktober blev det henstillet fra højere sted, at man indstillede jernbanesabotagen indtil videre for at skaffe så megen ro som muligt om en ny stor opgave: Modtagelse af våben og ammunition m. m. fra engelske maskiner.

3. Våbenmodtagelse.

Denne opgave krævede specielle forberedelser. Som plads for nedkastningerne havde man valgt en mark tilhørende gårdejer Søren Larsen i Grønholme. Stedet skulle gerne være noget afsides, men der skulle alligevel være gode til- og frakørselsveje. Endvidere skulle pladsen holde 400x400 meter. Pladsen blev godkendt til formålet, og fik kodenavnet »Sigrid«. Internt inden for landsdelen gik den under navnet »Grøn«.

Den 1. oktober kom der besked fra »Carlsen« om, at pladsen ville blive benyttet, og efter denne dato blev BBCs aftenudsendelse kl. 18.15 altid aflyttet for, om der mellem de mange særmeldinger skulle være en hilsen til »Sigrid«. Var der det, betød det, at der den samme aften ville finde en nedkastning sted i Grønholme.

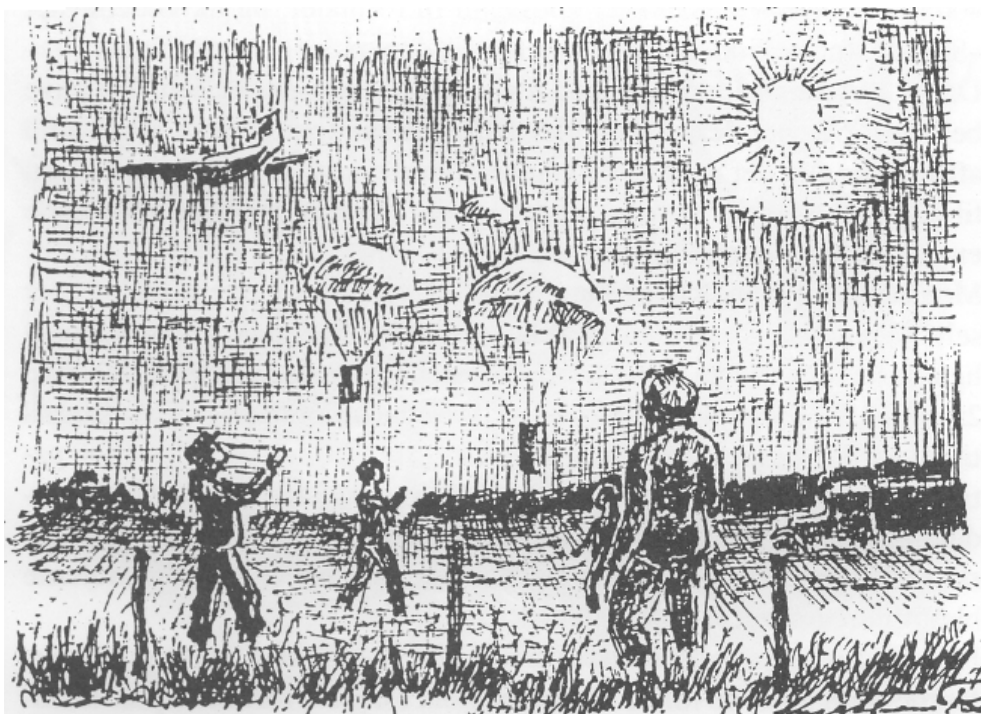
Men en nedkastning kunne betyde sammenstød med tyske patruljer, der selvfølgelig ikke kunne undgå at høre overflyvningen og derfor var særlig opmærksomme på trafik på afsides steder. Derfor måtte en del af de 25 mand, modtagerholdet bestod af, være bevæbnede, og til det formål tilgik der Thyholm 10 stk. amerikanske 11 mm Coltpistoler samt 600 patroner, som blev hentet i Nykøbing på Mors. I Thisted afhentedes ligeledes 2 engelske maskinpistoler med ammunition samt 4 signallygter, der skulle bruges til markering af nedkastningsstedet. Nogle af pistolerne blev senere fordelt til andre pladser i Sydthy.

På det tidspunkt var det svært at få fat i mange ting, bl. a. stavlygter. Chr. Borre, også en af de første modstandsfolk i Uglev, fortalte Ejnar Krabbe, at

han havde set en lærling på netfabrikken i Uglev købe batterier til en sådan. Krabbe sagde: »Prøv at få den fra ham? Det er nok bedst med cigaretter, - dem skaffer jeg«. Og stavlygten skiftede ejer formedelst 3 pakker cigaretter.

Vognmand Plougmann i Hvidbjerg lovede at stille lastbil til rådighed for transport af det nedkastede materiel, og gårdejer Chr. Møller i Søndbjerg lovede ligeledes, at man måtte opbevare det på hans gård, »Lille Ballegård« efter hver nedkastning, indtil rengøring og fordeling kunne finde sted. Selve rengøringen samt pakning og forsendelse foregik i og fra købmand Bondes pakhus midt i Søndbjerg by. De mange faldskærme, hvori materiellet var kommet ned, blev ligeledes opbevaret på gården indtil krigens afslutning. En ikke ufarlig opgave at påtage sig. Alt blev forud organiseret og planlagt, såvidt et sådant foretagende kunne planlægges, og yderligere blev der truffet aftale med vognmændene Laurids Jørgensen på Jegindø og Christensen i Lyngs om at stille lastbiler til afløsning for Plougmanns. Chauffør på disse natlige ture var som regel Kr. B. Thomsen, der arbejdede for Plougmann.

Alt var nu organiseret. Kodenavnet for »Grøn« var i mellemtiden blevet ændret til »Thorvald«, og 1. november 1944 lød det i en særmelding fra



England for første gang. Tidsrummet, indenfor hvilken flyveren kunne ventes, var mellem 23.00 og 04.00, og lidt før kl. 23.00 stillede nedkastningsfolkene på pladsen for at afvente den første nedkastning i Thy i det hele taget.

Vagtposterne blev stillet ud. Signallygterne placeret, - og man gav sig til at vente. Der var flyvere i luften, og man signalerede det aftalte kodebogstav indtil flere gange, men uden held, og kl. 04.00 tog man hjem igen, - lidt skuffede og meget forfrosne.

Lastbilen til transporten var kørt i skjul ved bankdirektør Jacobsens have i Nr. Hvidbjerg, og få eller slet ingen havde fået færten af, at der foregik noget.

Men den 21. november var der igen hilsen til Thorvald, atter fandt gruppernes medlemmer våben og lygter frem og stillede i Grønholme, - og fortæller en af deltagerne: »Denne gang lykkedes det. Som dukket ud af mørket var englænderen over os i 200 meters højde. Vi blinkede de aftalte signaler, og så - hvilket uforglemmeligt syn, dalede 12 forskelligt farvede faldskærme ned over vejen, hvor det var en let sag, at få de 250 kg tunge containers læsset på lastbilen«.

Da man var parat til at køre bort, opdagede man, at der manglede en container. Der skulle altid være 12. I næsten en hel time ledte man efter den i buldrende mørke. Lommelygter turde man ikke anvende, selv tobaksrygning var strengt forbudt, hvor tiltrængt det end kunne være i en sådan situation.

Endelig fandt man beholderen. Det viste sig, at skærmen ikke havde foldet sig ud i tide, og beholderen havde ramt jorden med så stor kraft, at der var blevet et dybt hul, og indholdet: 2 maskingeværer med tilhørende ammunition lå spredt over et stort område.

Trods mørket lykkedes det alligevel at finde det hele, og at fjerne alle spor. Men for en sikkerheds skyld blev dyrlæge Steffensen og inspektør Brandi-Hansen, begge Hvidbjerg, næste morgen sat ind i sagen og sendt på »harejagt« for ved fuldt dagslys at sikre sig, at alt var fjernet fra pladsen. Og det var det.

Nedkastningen havde fundet sted ved 24-tiden, og klokken var blevet mange, og nu gjaldt det om at komme væk med den dyrebare last, der senere viste sig at bestå af 75 amerikanske karabiner, 2 stk. bazookaer (et anti-tankvåben), 4 maskingeværer, 5 revolvere, 4 pistoler, 213 håndgranater, 20 håndbomber, 3 uniformer, 5 forbindingspakker foruden en mængde ammunition og sprængstof.

Men besværlighederne var endnu ikke forbi. Af en eller anden grund gik lastbilen fast i 1. gear, så kørslen fra Grønholme til Tværdal var alt andet end lydløs. Først her lykkedes det Kr. B. Thomsen at skifte til 3. gear. Efter hver modtagelse forestod et stort arbejde med at pakke ud og rense de mange våben for det klæbrige fedtstof, de var konserveret i. Våbnene blev fordelt mellem Hvidbjerg- og Uglevgrupperne, og mange nætters arbejde blev lagt i rengøringen. I Hvidbjerg foregik dette arbejde på købmand Chr. Gades kontor bag forretningen i Bredgade. Fru Gade fortæller, at alle hendes klude, - og det var også ved at være en mangelvare, gik med til dette arbejde. Nu afdøde Knud Schjødt har fortalt, at for at komme til bunds i det tog han karabinerne med hjem på »Thylands Fabrikker« og ligefrem afsmeltede fedtstoffet. Efter rengøringen skulle en del videresendes til andre grupper og noget beholdes på Thyholm. Det, der skulle forsendes fra Hvidbjerg, blev gemt i købmand Gades pakhus, der lå langs med banen øst for stationsbygningen.

I pakhuset blev et rum, der normalt blev anvendt til opbevaring af brændsel, men som på grund af krigens mangel på samme nu stod tomt, brugt som skjulested. Den videre forsendelse måtte ske i trækasser, men også træ var en mangelvare. Dog leverede Poul Andersens tømmerhandel i Holstebro og tømmerhandler Nielsen, Frederikstov, Thisted, efter aftale brædder til fremstilling af kasser. I Hvidbjerg blev disse lavet af tømmermester Poul Råby på dennes værksted, i Søndbjerg fortrinsvis i købmand Bondes pakhus.

Når »varerne« skulle af sted, benyttede man gerne et godstog, der kom ved 19-tiden, og portør M. C. Christensen på Hvidbjerg station var Gade behjælpelig med at få dem læsset uden at det øvrige personale på stationen fattede mistanke. Portør Christensen var indforstået med indholdet. Var der sprængstof i forsendelsen kunne dettes specielle lugt være en risiko, da tyske vagter ved Hvidbjerg Kro, der lå lige over for banen, måtte formodes at kende denne lugt.

Tilsvarende blev de kasser, der var forarbejdet i Søndbjerg, sendt fra Uglev station, hvor portør Hartvig Pedersen var involveret i modstandsarbejdet.

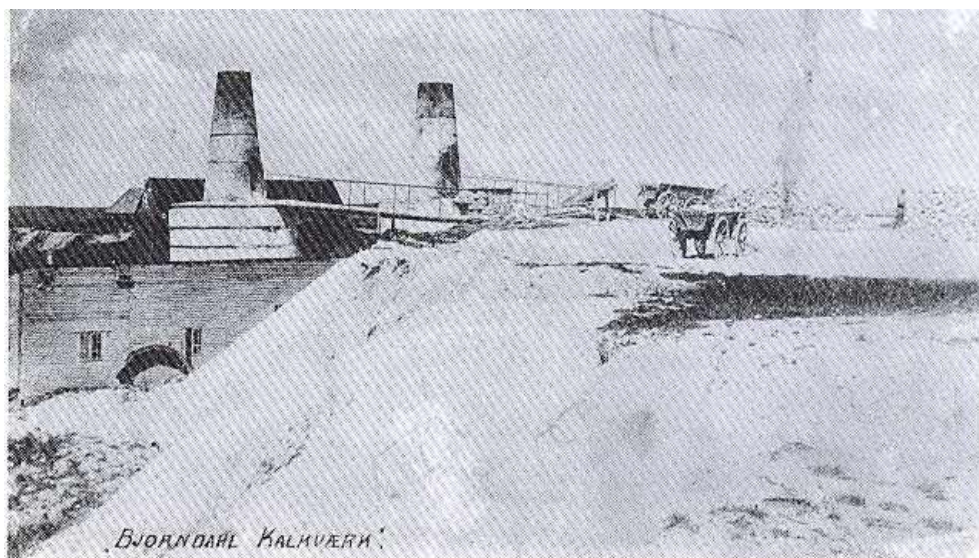
I Uglev gravede man sagerne ned på »Odbygaards« mark, nu sportspladsen. I Søndbjerg blev en del gravet ned på købmand Bondes tømmerplads og noget hos gårdejerne Askov Christoffersen og Peter Borre. I Hvidbjerg blev materialet tilsvarende gravet ned i en mødding i bagbygningen til købmand Gades forretning i Bredgade, ligesom en tom landbrugsejendom i



Købmand Chr. Gades bagbygning Hvidbjerg, hvor våben og sprægstoffer var skjult.

Styvel, også tilhørende købmand Gade, blev brugt som gemmested. Også her blev en mødding brugt til opbevaring, ligesom gammelt halm på loftet anvendtes til det samme.

Men man var jo også nødt til at afprøve de våben, man kunne komme ud for at skulle bruge. Tre steder blev brugt til dette formål. Det ene var den ret øde Jegindø Tap, det andet stranden syd for »Helleriis«, hvor de høje skrænter især med vestenvind hindrede lyden i at kunne høres inde på Thy-



Bjørndal Kalkværk, hvor modstandsbevægelsen holdt skydeøvelser under krigen.

holm, og endelig benyttede man Kalkværkets bygninger i Bjørndal, der også i stormvejr hindrede lyden af skud i at kunne høres.

Chr. Borre fortæller, at da han og et par kammerater en aften efter en sådan prøve var på vej mod Sønderbjerg, opdagede de pludselig en tysk cyklistpatrulje på 8-10 mand. Disse stod af cyklerne, og man kunne høre, at de tog ladegreb på deres geværer. Borres kammerater forsvandt ind over markerne. Borre, der var bange for at flugt for hans vedkommende ville betyde, at tyskerne åbnede ild, fortsatte mod patruljen, men lod sin pistol forsvinde ned i vejgrøften.

Men da han var få meter fra patruljen, satte tyskerne sig pludselig op på deres cykler igen og forsvandt. Borre åndede lettet op, men pistolen fik lov til at ligge i vejgrøften til næste dag.

Hans kammerater troede, at han var blevet taget og da dette rygte bredte sig, foretrak de fleste modstandsfolk ikke at sove hjemme den nat.

Stor var glæden, da en af kammeraterne, der forsigtigt nærmede sig Borres hjem næste morgen for at høre, hvor galt det var gået, fandt Borre i færd med at muge i kostalden.



Samtidig foto af Chr. Borre i en af de 3 uniformer. Uniformen er stadig i hans besiddelse.

4. Klar igen.

1. december 1944 meldte man igen klar til England. Pladsen var på grund af dårlige til- og frakørselsforhold flyttet 500 meter, så den nu lå på Hindselsmark lige vest for vejen til »Overgaardsminde«. Kodeordet var forandret til »Beate«. Det var altid Carlsen, der meddelte Toft de skiftende betegnelser for pladsen og yderligere fik man fra ham en særlig »julehilsen« i form af en advarsel om, at GESTAPO, det tyske statspoliti øjensynligt forberedte en større razzia, som skulle finde sted i juledagene,

hvorfor man skulle tage alle forholdsregler. Krigen gik jo sin gang trods julefester og lignende. Nytårsaften 1944 havde Martin Østergaard tidligere omtalte Poul Jacobsen som gæst. Disse to var på vej mod »Smerupgaard« for at fejre nytårsaften hos Østergaards svoger og svigerinde, Edith og Kristian Odgaard. Ved Graugaard Fjord gjorde de holdt for at lytte til BBC i en medbragt lommeradio. Det var i sidste Øjeblik, at de fik gjort radioen klar for sekunder senere lød det i særmeldingen: »Vi bringer i aften en hil- sen til »Beate«, »Hjalmar« o.s.v. ...« Det blev ikke til megen nytårsfest den aften. Poul Jacobsen tog tilbage og alarmerede modtagefolkene i Hvid- bjerg, mens Østergaard meget tidligt forlod selskabet på »Smerupgaard« med den undskyldning, at han skulle gå »Vagtværn« senere på natten.

I Uglev var Peter Jensen gæst hos Ejnar Krabbe, der også hørte særmeldin- gen, så også her måtte man ud og alarmere, men på grund af denne speciel- le aften, traf man ikke alle hjemme, og man måtte tage enkelte med, der ikke tidligere havde deltaget.

På vej til Grønholme mødte man folk fra Hvidbjerg, der fortalte, at man måske skulle aflyse modtagelsen, da chaufføren Kr. Thomsen ikke var på egnen denne nat. Uglevfolkene var dog af den opfattelse, at der måtte kun- ne skaffes en anden lastbil, hvorfor nogle vendte tilbage til Uglev for at organisere det, mens resten sammen med folkene fra Hvidbjerg fortsatte til pladsen i Grønholme for at være parate, når flyveren kom.

Selve nedkastningen foregik uden problemer, men det varede meget længe før en lastbil dukkede op. Det var vognmand Stokholms og med dennes chauffør Møller Søndergaard ved rattet.

Tidsmæssigt blev det denne aktion, der tog længst tid. Containerne var kommet ned lidt før kl. 02.00, hvorpå man måtte vente på lastbilen i 3 ti- mer, så det blev sent, inden folkene kunne tørne ind nytårsmorgen.

Denne sending indeholdt 3 tons sprængstof samt 30 særdeles velkomne cykeldæk. De tomme containers blev sendt til bunds i Hindsels mergel- grav, men det viste sig, at det ikke var så godt, for uvedkommende perso- ner fiskede dem op igen og brugte dem som beholdere. Derfor blev senere ankomne beholdere lodset i fjorden ved Jegindø dæmning, men det var hel- ler ikke for godt, for ved lavvande stak enderne op af vandet. Kodenavnet for pladsen var nu ændret til »Myglius«.

Den 23. februar skulle en større sending våben transporteres fra Thyholm til Nykøbing Mors. Det foregik også i Plougmanns lastbil med Kr. Thom- sen som chauffør og med Østergaard og Toft som sikkerhedsvagter. Det

kritiske punkt var Vildsundbroen, og mens Thomsen og Østergaard holdt lidt tilbage med lastbilen, cyklede Toft over broen for at se, hvordan vagterne reagerede over for trafikanter. De foretog sig dog intet, og man kørte roligt og uantastet over og nåede i god behold til Nykøbing. På tilbagevejen lyttede man igen til BBC på den medbragte lommeradio, og her var der en hilsen til »Myglius«, og så var det om at komme hjem i en hast.

Denne gang fandt nedkastningen sted i halvklart måneskin og var helt igennem vellykket når undtages, at den ene container ramte telefontrådene over »Overgårdsminde«. I ladningen var bl.a. en eureka, der af Poul Jacobsen blev opstillet på Agerø. Den telefonmontør, der dagen efter reparererede trådene snakkede temmelig åbenlyst om, hvordan han mente, at skaden var sket. Herefter begyndte man at se sig om efter en anden plads, men beholdt dog »Grøn« som reserve.

Den 17. marts var man igen på pladsen efter at have modtaget hilsen til »Myglius«, men på trods af, at der var maskine over pladsen både kl. 23.45, 00.35 og 00.50 blev der ikke kastet, selv om der signaleredes det aftalte signal hver gang. Hvad man selvfølgelig var skuffet over og som Østergaard beklagede sig over til »Carlsen« i en rapport skrevet samme dag. Maskinerne blev beskydt af luftskytset ved Oddesund.

Den 19. eller 20. marts blev pladsen helt afmeldt, og man fandt en ny på Helleriis mark.

Allerede den 23. i samme måned var der hilsen til »Myglius« igen, og påny var man klar til at modtage. Denne gang var man ekstra omhyggelige med at sætte vagter ud, da tyskerne nu patruljerede på alle veje.

Da der ude på fjorden lå en tysk patruljebåd, der let kunne observere en nedkastning i det gode vejr, var man betænkelige ved at give signal til modtagelsen. I øvrigt var det umuligt at få godset transporteret væk på grund af patruljerne. Man gik dog i gang med at grave et hul i jorden ved et dige syd for gården til at gemme containerne i. Men efter fornyet rådslagning blev man enige om, at det ville være uforsvarligt under disse omstændigheder at tage noget ned. Man forsvandt ad de forskellige veje, som man var kommet ad, og som det følgende viser, var det godt det samme, for ved Hellerød blev Toft og Østergaard standset af en tysk patrulje og måtte vise legitimationskort, men blev ikke yderligere visiteret.

Flyveren var ellers over pladsen kl. godt 23. Den blev beskydt fra Oddesund, men da der ingen signallygter blinkede, forsvandt den igen vestpå, og de folk, der var på vej hjem, kunne kun vemodigt vinke til ham.

Knud Schjødt, der den aften havde vagt på en af gravhøjene i Egebjerg, blev pludselig opmærksom på, at en tysk patrulje var på vej op mod samme høj. De havde åbenbart observeret flyveren. Schjødt, der ikke var klar over, om han var set eller ej, fjernede sig skyndsomt i modsat retning og nåede ad en omvej til »Helleriis« for at advare folkene på pladsen, men fandt dem ikke. Han fik fat i en cykel og kom hjem til Hvidbjerg, hvor han med ban-ge anelser ringede på hos Østergaard kl. 02.00 om natten. Denne, der på det tidspunkt sov trygt, kunne dog berolige ham med, at alle var sluppet godt væk, men at han og Toft som tidligere nævnt var blevet standset af en patrulje.

5. Farlig transport.

Efterhånden som tyskerne udbyggede deres stillinger på Thyholm og i Thy, kunne det være et problem, at fordele det på Thyholm nedkastede ma-teriel til grupperne i Sydthy og på Mors.

De mange cementbunkers, der i dag stadig ligger omkring Oddesundbroen 40 år efter, vidner om, hvilken værdi man tillagde denne overgang over Limfjorden og tilsvarende var Vildsundbroen stærkt bevogtet, hvad en tid-ligere nævnt episode har godtgjort. Men også ved Draget, overgangen mel-lem Thyholm og Sydthy var mod krigens slutning anlagt en spærrelinie i forbindelse med en træningslejr for tyske frontsoldater. Efter krigen fort-satte denne lejr som flygtningelejr.

Alle disse steder kunne man forvente kontrol, men med den koldblodige chauffør Kr. Thomsen ved rattet og som nævnt Østergaard, Toft eller andre modstandsfolk som sikringsfolk blev våben, ammunition og sprængstof i store mængder, somme tider op til 3 tons ad gangen afleveret andre steder. Kr. Thomsen fortæller, at man engang læssede »gods« af i Bedsted camou-fleret i kornsække, mens en tysk soldat gik sin vagtrunde få meter derfra og med mellemrum standsede op og interesseret betragtede arbejdet.

Også lokalt skulle man passe på. Gruppeleder Ørgaard Nielsen, Jegindø, blev efter en instruktionsaften i Hvidbjerg opfordret til at tage en ameri-kansk karabin med hjem, så han kunne instruere sine egne folk. Han afslog og godt det samme, for ved dæmningen blev han standset og visiteret.

Mandag den 20. marts 1945 mente tyskerne at have observeret en nedkast-ning på Jegindø, hvad der dog ikke var tilfældet; nedkastningen var sket over Agerø ved Mors. Men fra kl. 6 om morgenen og til middag blev der

gennemført en razzia, hvori ca. 300 tyske soldater deltog, mens tyske patruljebåde lå ude på fjorden. Alle huse på øen blev undersøgt, uden at man fandt noget.

Blandt modstandsfolkene på Thyholm var der nerver på. Ville turen komme til dem bagefter. Der lå i købmand Gades pakhus 3 tons sprængstof på »gennemrejse«, og der var ingen mulighed for at få det fjernet i fuldt dagslys. For at lade som om at her var der intet at skjule, lod Gade alle pakhusets døre og luger stå vidt åbne hele dagen, men razziaen blev ikke udvidet til Thyholm, og om natten blev det hele kørt over på mejeriet på Jegindø, som nu måtte anses for et sikkert skjulested. Dog var man ikke helt tryk ved situationen og efter nogle orienterende cykleture blev man enige om, at flytte godset til en fiskers redskabshus på Boddum. Denne gang i Laurids Jørgensens lastbil og med ham selv ved rattet.

Han husker en episode fra den tur. På en øde og smal vej i nærheden af Boddum kirke mødte man en hestetrukken brødvogn. Kl. var 22 og ingen ville vige for hinanden eller give sig tilkende, i hvert fald ikke dem, der var med lastbilen. Det blev brødkusken, der måtte hjælpes forbi, så nær grøften, som det var muligt, da man havde set hinanden an et kvarters tid. Denne transport fandt sted natten efter, at man havde måttet lade flyveren returnere til England efter at den havde været over pladsen ved »Helleriis«. Medvirkende til denne beslutning var også, at man vidste, at tyskerne nu var årvågne, at man havde de 3 tons liggende på Jegindø mejeri, og at det kunne være svært at skaffe skjul til yderligere en sending. Værdien af en sådan løb op i 75.000 kr. Alene faldskærmenes værdi var 15.000 kr., hvorfor det ville være dobbelt ærgerligt, om det skulle falde i tyskernes hænder.

6. Jernbanesabotagen optrappes.

Jernbanesabotagen, som havde været indskrænket det mindst mulige i slutningen af 1944 og begyndelsen af 1945 for at man kunne koncentrere sig om nedkastninger samt opbygning af militærgrupper, d.v.s. grupper, der skulle trænes i kamp og felttjeneste og sættes ind, hvis krigen blev udvidet til dansk område, blev igen en vigtig opgave for den danske modstandsbevægelse. Ordren lød på at sinke alle tyske troppetransporter nordfra og ned gennem Jylland, så disse forstærkninger til den tyske vestfront kom så sent frem som muligt.

Grupperne i Uglev og Hvidbjerg arbejdede tæt sammen for at koordinere disse sprængninger, også med grupperne i Sydthy.

Den 22. februar kl. 22 lavede man den første regulære jernbanesprængning på Thyholm, og resultatet blev, at et nordfra kommende militærtog blev forsinket i næsten et døgn. Til utvivlsom glæde for soldaterne, der i de dårligt opvarmede vogne dog frøs skrækkeligt i den hårde kulde. Den 25. marts, dagen efter den nedkastning, der ikke blev til noget ved »Helleriis«, blev der forsøgt en sprængning af banen lige øst for Hvidbjerg station. Denne blev ekstra dramatisk ved, at der samtidig ankom et hold tyskere fra Snedsted under anførsel af en officer og netop med den opgave at sikre transporterne mod forsinkelse. De ankom netop som ladningerne var anbragt og kunne springe mellem benene af dem. Kr. Thomsen, der var med ved denne lejlighed fortæller, hvor ærgerligt det var at stå inde mellem træerne i anlægget og se, hvordan ladningerne blev demonteret.

Ejnar Krabbe har i sine efterladte papirer fortalt om en anden sabotageaktion, der lykkedes, som det var tilfældet med de fleste:

»Vi var 5 mand på jobbet. 3 til at holde vagt og 2 til at anbringe ladningen. Den gjorde vi klar hjemme i dagligstuen, pakkede det hele ind i en gammel avis, og tog pakken ind under overfrakken. Det var sne, klingende frost og meget lydt. Stedet, vi havde udset os, var mellem Odby skole og plantagen. Da vi nærmede os skolen, kunne vi høre nogen tale tysk og var straks klar over, at en vagtpatrulje var på vej langs banen. Vi løb derfor om til et dige, der lå 150 meter fra banen og gemte os der, indtil patruljen var passeret. Vi benyttede ventetiden til at pakke ladningen ud af avisen og anbringe tændsnor og detonator. Vi indstillede tændingen til at virke efter en times forløb, så vi kunne nå at komme hjem inden sprængningen skete. Vi kunne høre, at der stadig var tyskere nord for os, så vi gik syd på for ikke at blive opdaget.

Da vi så kommer til baneoverskæringen ved Odby plantage, dukker der pludselig en tysk cyklistpatrulje op på vejen. Den var på en halv snes mand, og da de stoppede lige på overskæringen, var vi overbeviste om, at vi var set, selv om vi med det samme havde søgt dækning mellem træerne, hvor vi gjorde vore pistoler klar. Men da tyskerne havde stået på stedet en 5 minutters tid og ført en længere diskussion, sprang de igen på cyklerne og forsvandt nordpå. Jeg tror simpelthen ikke, at de turde gå ind i plantagen, de vidste vel ikke, om vi var få eller mange.

Men lykkelige var vi, og ad omveje kom vi hver især godt hjem. Klokken 3 kunne vi ligge i vore senge og høre sprængningen, der viste sig at være meget vellykket. Men da jeg vågnede kl. 7 om morgenen, brød den kolde sved pludselig frem på mig.

Jeg kom i tanker om, at jeg ikke havde fået indpakningspapiret med mig hjem. Og dengang var der ikke så mange, der holdt »Jyllands Posten«, så min adresse stod på den. Og denne famøse avis lå altså stadig bag det dige, vi havde søgt dækning bag 50 meter fra sprængningsstedet, og de fodspor vi havde sat en sneen, da vi løb derop var nok til at påkalde enhver tyskers opmærksomhed. Hvad i alverden skulle jeg nu gøre? Gå under jorden med det samme, - men så tog de vel bare min kone i stedet for! Vi blev enige om simpelthen at gå morgentur i Guds frie natur. Så jeg tog min kone under armen, og vi gik roligt - og meget snakkende, op over marken og ligesom helt tilfældigt passerede vi også diget. Og ganske rigtigt, der lå Jyllands Posten, og på den stod der klart og tydeligt: Ejnar Krabbe. Jeg puttede den i lommen, og vi fortsatte syd på, som om det var fjorden, vi stiledede imod. På banen var en tysk kolonne ved at reparere skinnerne fra nattens sprængning, og ingen havde tænkt på, at fodsporene i sneen fra sprængningsstedet og op til diget måske kunne have hjulpet dem til at finde gerningsmændene«.

Som det fremgår af Krabbes beretning patruljerede tyske vagter nu dagligt på banestrækningen, men kunne dog ikke standse sabotagen. I begyndelsen af april måned var man i aktion på hele strækningen Struer-Thisted, og ca. 50 sprængninger standsede til tider toggangen op mod et par døgn.

Man måtte gå over til at nedgrave sprængladningen under skinnerne i stedet for at anbringe den på siden som i begyndelsen. Tilsvarende blev tænd-

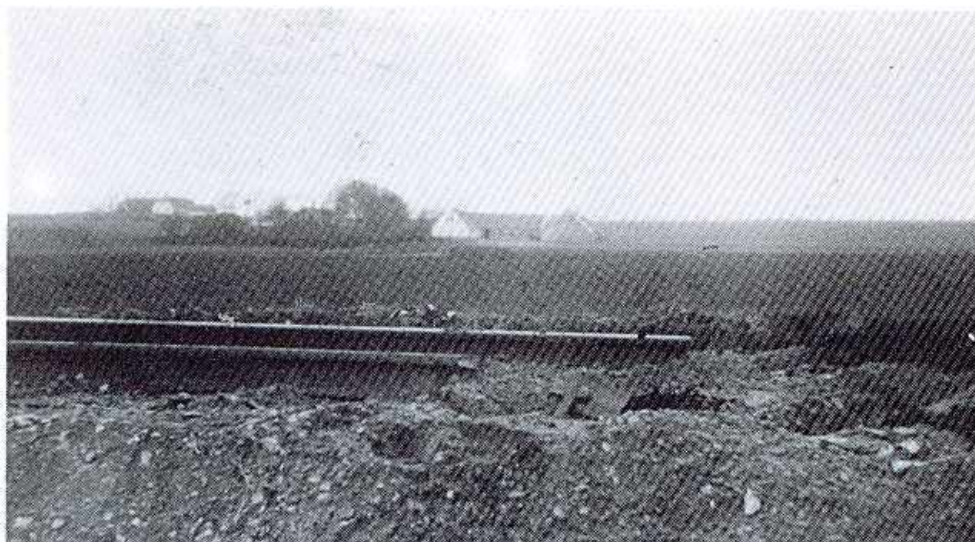


Foto af banesprængning øst for Lars Hebsgaards gård i Søndbjerg.

ledningen nedgravet og ført om bag f.eks. de høje volde, der virkede som sneskærme. Dette arbejde skulle gøres i et slip mellem patruljerne. Men nu kunne man komme uset frem til tændanordningen og indstille til sprængning på beregnet tidspunkt.

En af disse nedgravninger blev foretaget af Chr. Borre, Knud Bonde og Poul Hedegaard ved »Helligkildegaard«, men blev dog fundet af tyskerne og fjernet. Efter befrielsen genså man materiellet i Oddesund.

En af de mest vellykkede sabotageaktioner på Thybanen startede den 10. april i Thisted, hvorfra et militærtog skulle udgå. Efterhånden som en reparation var fuldført det ene sted, sprang der en ny ladning et andet og sådan fortsattes det etapevis ned gennem Sydthy. Da toget den 13. var nået et stykke ind på Thyholm blev der trykket på sprængblyanterne i Odby. Denne ladning var nedgravet af Karl Aage Riis, Niels Hedegaard, Martin Gade og Alfred Amby, og udløsningen blev senere foretaget, da man havde sikret sig at vagterne havde fjernet sig i en rimelig afstand. Resultatet var at toget, der altså var afgået fra Thisted den 10. om formiddagen først kunne passere Uglev den 13. sent om eftermiddagen, og der var stadig langt til grænsen.

En af de vellykkede sprængninger foregik ved Uglev station, hvor det lykkedes at ødelægge et hjertestykke (sporskifte), som det tog længere tid at reparere. Denne aktion blev nævnt som et eksempel i en udsendelse fra BBC en aften ret hurtigt efter. Det glædede selvfølgelig, og man var en lille smule stolt, da det blev nævnt, men da man fortsatte med det de følgende 3-4 aftener, blev man betænkelig, det var lidt ubehageligt med denne gentagelse af navnet: Uglev station. Det kunne jo få tyskernes opmærksomhed rettet mod Thyholm.

7. Tyske overgreb på civilbefolkningen.

På flere måder mærkedes det, at krigen nærmede sig sin afslutning, og befalinger og instruktioner fra Thy Landeværn, som Ejby Nielsen havde døbt modstandsarbejdet, tilgik i en stadig stigende strøm, ligesom man udbad sig rapporter om episoder med værnemagten, hvis sådanne fandt sted.

Og det gjorde de bl.a. på Thyholm, hvor gårdejer Martin Gade i Odby blev overfaldet og mishandlet.

Da han samme formiddag, som den førømtalte sprængning af banen ved Odby fandt sted, altså den 13. april, kom hjem til middag, havde en tysk hestetrukken militærafdeling gjort holdt i Odby og bl.a. sat heste ind i Ga-

des hestestald, så hans egne måtte stå ude i laden. Gade protesterede voldsomt overfor den tyske officer, der svarede med at slå Gade i ansigtet, og da Gade slog igen, overfaldt andre soldater ham med slag og spark, så han med et åbent sår i panden måtte i seng og have læge tilkaldt.

Læge Kruchov fra Hvidbjerg kom omgående og ville have Gade indlagt på sygehuset. Det modsatte tyskerne sig og erklærede ham for anholdt, da en tysk banevagt mente at have genkendt ham, som en af de sabotører, der var set løbe fra sprængningsstedet samme formiddag.

Lægen blev med magt holdt væk fra soveværelset og måtte køre igen. Tyskerne opførte sig ubehersket, og da fru Gade så, at de, der stod uden for vinduerne til gårdsiden også ladede deres geværer, råbte hun til sin mand, at hvis han kunne, skulle han springe ud ad vinduet og flygte. Det gjorde Gade i håb om, at kunne nå lægens bil, men denne observerede det ikke og smuttede forbi.

Derefter satte Gade kursen mod Uglev, men tyskerne havde fået færten af hans flugt og satte efter ham. Under sin flugt blev han beskudt både fra »Odbygård«, hvor der var tysk indkvartering og fra de på banen gående vagter, og ramt i låret måtte han overgive sig. Igen mishandlede man ham, og bevidstløs blev han smidt på en lastbil og kørt til Oddesund, hvor han blev holdt under arrest indtil kl. 18.30 uden på nogen måde at være blevet set til eller forbundet.

Straks efter at Gade var slæbt fra gården, foretog de indkvarterede soldater en husundersøgelse, hvorunder de stjal 3 armbåndsure. Kl. 17 ankom en tysk politiofficer med ordren: »Må jeg så se sabotørmateriellet? Jeg ved, at Gade er sabotør«. Fru Gade og hendes søster, der var kommet til stede, benægtede, at han var det, hvorefter også denne officer ransagede huset og forhørte karlene, der samstemmende bevidnede, at Gade havde været i marken hele formiddagen.

Officeren meddelte derefter fru Gade, at han personligt ville køre hendes mand på lazaret og efter behandling der, meddele, hvordan han havde det.

Da politiofficeren kom til Oddesund med den besked, at Gade ikke kunne være sabotøren, blev behandlingen straks mere hensynsfuld. Han blev kørt til lazaret i Struer, og efter at han havde ventet på operationsbordet i halvanden time, blev hans skudsår omsider rensat og såret i panden syet sammen. Samme aften sendte officeren den besked til fru Gade, at hendes mand havde det godt og enten ville blive frigivet næste formiddag eller komme på dansk sygehus.

Næste formiddag var Gade i et kort forhør og blev derefter løsladt og kørt hjem i bil kl. 14.

Da det rygtedes, at Martin Gade var taget af tyskerne, blev alle modstandsfolkene advaret, og som det var aftalt, skulle alle de ugifte gå under jorden for på den måde at aflede opmærksomheden fra dem, der havde hjem og familie. Ad forskellige veje forsvandt man fra Thyholm. Chr. Borre tog sammen med 3 kammerater deres cykler og kørte til Bøhløre på Jegindø, hvorfra der var færgeforbindelse til Mors. Færgemanden lagde fra land, men et stykke ude på fjorden, forlangte de at blive sejlet til Dover, hvorfra de på cykel ville tage til bekendte i Thy.

Det var færgemanden uvillig til, selv om de tilbød ham 10 kr. hver, mange penge dengang, men han bøjede sig, da han så 4 pistoler blive taget frem og rettet mod sig. Men gal var han, og der blev ikke vekslet mange ord under den videre sejlads. Fra forskellige steder i Thy ringede man næste dag hjem, og da man fik at vide, at der ikke var sket videre, cyklede man tilbage til Thyholm.

8. Krigens sidste måned.

Som tidligere nævnt var Thy Landeværn blevet oprettet ved befaling nr. 1 den 19. februar 1945 af Ejby Nielsen (Carlsen), og arbejdet for H. C. Toft tog et sådant omfang, at det blev umuligt at nå rundt på cykel, med bane eller rutebil. Han fik da en bil stillet til rådighed af gårdejer Adelhardt Riis, »Stokhøjgaard«. I den kørte han rundt i Sydthy på et tysk »Ausweis« underskrevet af kommandanten i Brovst, Vogelbein, men det var et falsum, det var fru Toft, der havde underskrevet det. Men dette viste, at han var entreprenør. Dette »Ausweis« samt en falsk dåbsattest, der lød på navnet Peter Egon Nielsen født den 25. februar 1917 og underskrevet Aug. Thelle (Ejnar Krabbe) gemmer Toft stadig som et minde fra denne spændende tid. I tilfælde af, at det skulle gå så galt, at en flugt til Sverige var den eneste udvej, var der også fra det nordjyske hovedkvarter givet meget detaljerede retningslinier for rejserute og legitimation ved kontakt af hjælpere.

Også for modstandsgrupperne blev det nødvendigt at kunne råde over flere biler, og helst benzindrevne. Man havde i al hemmelighed gjort et par opklodsede biler køreklare, og brugsuddeler Jensen i Lyngs havde underhånden ladet forstå, at kom man med pistolen en nat, så kunne han »overtales« til at låse op for benzintanken, der ellers var forbeholdt læge og dyrlæge, der som de eneste stadig kunne få rigtig benzin.

GULTIG BIS ZUM 30. 6. 1945.

Bescheinigung

Auf Grund der Bestimmung vom 19. 9. 1944 über den Kraftwagenverkehr in Dänemark wird hierdurch dem Eigentlichen Inhaber sowie den von diesem beauftragten Personen die Genehmigung erteilt,

Überlandfahrten

mit nachstehend aufgeführtem Kraftfahrzeug zu führen:

Fahrzeugart: Ford

Type: Pkw

Amtl. Kennzeichen: S 226

Motornummer: 4452

Name: H.C.
des Kraftfahrzeughalters

Geburtsdatum: 1 -14

Beruf: Unternehmer (Entreprenør)

Wohnung: Brevst

Diese Bescheinigung gilt nur in Verbindung mit einem amtlich abgenommenen Lichtbildausweis.

Stützpunkt Brevst, den 2/4 -45

~~Der Führer- und Polizeiführer in Dänemark~~
F) Der Standortälteste

Listen Nr. 1/35

F) Nichtzutreffende ist zu streichen.

[Signature]
Lt. Stützpunktkommandant

Nº 52304

16577

Dette hold-up fandt sted den 16. april, og man benyttede som ved så mange andre lejligheder dyrlæge Steffensens bil. I medbragte dunke fik man så 165 liter, der blev gemt i tærskværkskuret ved den gamle Lyngsvej, hvor det lå velforvaret med modstandsfolkenes egen lås for, indtil den 4. maj om aftenen.

Tilsvarende »hented« man benzin hos en købmand på Jegindø, men her måtte der mere tungtvejende argumenter til.

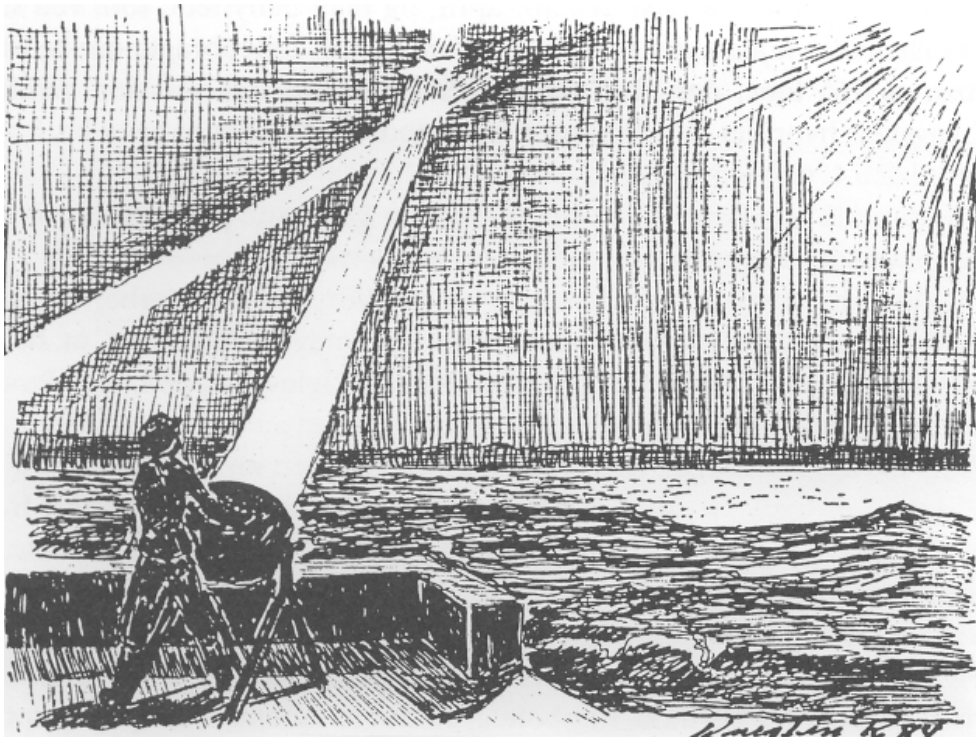
Også mod værnemagtens køretøjer og de biler, der kørte arbejdere til de tyske befæstningsværker, blev der lavet sabotage på Thyholm, ja, helt til Hurup arbejdede man, idet 2 sabotører fra Uglev gruppen, igen Poul Hede-gaard og Karl Aage Riis, ødelagde biler på et autoværksted der.

Den 14. april ødelagde folk fra Hvidbjerggruppen en værnemagerbil i Floulev, og den 21. april holdt Kr. Thomsen og Børge Søgaard fra Hvid-bjerg en lastbil op mellem Hellerød og Tambøhus. Bilen kom med arbej-de-re fra Hanstholmfæstningen. De to sabotører cyklede til Kalkværket i Bjørndal, hvor de skiftede tøj, før de fortsatte mod Tambøhus. Her standse-de de bilen og beordrede chauffør og passagerer ud, og mens disse for-svandt i løb mod Tambøhus, anbragte sabotørerne sprængstoffet på motor-blokken sammen med en forsinkelsestændsats, og da de på tilbagevejen var nået til Stokhøjgaard lød eksplosionen, og bilen var ubrugbar.

En nat klæbede man plakater op over hele Thyholm med advarsel mod at hjælpe tyskerne, men »behjertede« mennesker fjernede dem igen, inden det blev morgen, så det fik ingen virkning.

Søndag den 22. april blev der i kirkerne på Thyholm og Jegindø oplæst en meddelelse fra den tyske kommandant i Oddesund gående ud på, at der ville være udgangsforbud mellem kl. 20.00 og 07.00. Det samme blev også bekendtgjort ved plakater, og det generede selvsagt modstandsarbejdet en hel del, for allerede mandag kom der en særmelding med hilsen til pladsen ved »Helleriis«. Men på grund af udgangsforbudet, der gjorde det umuligt at færdes på vejene, måtte man afstå fra at tage sendingen ned. Et par af folkene fra Uglevgruppen var alligevel taget derud, hvor de så flyveren kredse over pladsen i et forgæves forsøg på at se signaler fra jorden, før han returnerede vesterud.

Det var sidste gang, at en engelsk maskine var over Thyholm i et sådant ærinde. Kort efter kom der besked om, at pladsen var taget af programmet på grund af for stærk beskydning fra batterierne ved Oddesund under ind-flyvning.



Arbejdet i forbindelse med nedkastningerne var dog ikke uden muntre episoder. Da det oftest foregik i mørke, var det nødvendigt med kendeord, så man kunne være sikker på, hvem man stod overfor.

Kendeordet kunne bestå i, at den ene part spurgte: »Er det Anders?«. Den anden skulle så svare: »Nej, det er Børge«. Blev det ikke dette svar, var det altså ikke en af nedkastningsfolkene, man stod overfor.

En af vagterne på vejen til Grønholme så, at der kom en mørk cyklist og stillede det obligatoriske spørgsmål: Er det Anders? Det varede lidt, så kom svaret forsagt: Nej, der er Dagmar! (Dagmar Sørensen).

En af ordrene fra hovedkvarteret til grupperne på Thyholm lød på, at man skulle kunne spærre hovedvejen i Floulev i tilfælde af, at gestapovogne var på vej ud af distriktet med tilfangetagne modstandskammerater. Og i en befaling fra Thy Landeværn dateret den 26. april 1945 redegøres der nærmere for, hvordan en sådan spærring etableres:

»Kommandoen sammensættes af grupper, der har hjemsted hvor sådanne spærringer forberedes. Det skal være på 20-30 mand under kommando af en delingsfører. Denne skal gennemgå planen for spærringen i »marken«, så alle er klar over, hvad han har at foretage sig. Og der skal være udarbejdet en alarmeringsplan for styrken.

Selve hindringen skal være så solid, at den ikke kan forceres af motorkøretøjer. Når disse standser op, åbnes der ild mod fører, hjul og motor, - men af hensyn til fangerne på ladet må der ikke anvendes automatiske våben mod vognen, men godt mod fjender, der søger bort over markerne. Skytterne skal være anbragt sådan, at de ikke maskerer hinandens ild, og alle skal vide, hvor de skal begive sig hen efter endt aktion.

En samlet tilbagetrækning skal være forberedt i tilfælde af fjendtlig overmagt, ligesom der skal foreligge plan for bortbringelse af befriede fanger samt sårede. Der skal medbringes en forbindingspakke pr. mand, og kan det lade sig gøre, bør der i nærheden af aktionsstedet være en læge med vogn.

- og en gang startet må en sådan aktion gennemføres med den største beslutsomhed, og der må ses stort på, at spærrekommandoens mandskab ved en dagaktion kompromitterer sig overfor egnens befolkning. Det vil næppe have så alvorlige følger, som at Gestapo slipper ud af distriktet med fangerne ... «

Som det altså kan ses, lægges der op til en regulær militær kampsituation, og de folk, som i militærgrupperne havde modtaget instruktion i kamp og felttjeneste, kunne se frem til denne eller lignende situationer. Også for det tilfælde, at Thyholm og Jegindø skulle blive skueplads for regulære krigshandlinger havde man organiseret en total evakuering af området. Vejledningen på næste side blev omdelt til alle husstande.

Man kan måske undres lidt over bemærkningen om skosværte og børste - i denne situation var der måske andet, der var lige så vigtigt.

Nu mærkedes det tydeligt, at krigens afslutning var nær, men om der først skulle kæmpes på dansk jord, var stadig uvist. Fra »Carlsen« var der indløbet en besked om, at den påtænkte vejspærring i Floulev også skulle kunne standse tyske kampvogne, hvorfor der ville blive tildelt delingens grupper et engelsk panserbrydende våben, en såkaldt P. I. A. T. med granater samt et maskingevær med tilhørende ammunition. Disse våben blev den 2. maj i dyrlæge Steffensens bil afhentet på et kontaktsted i Doverodde, og med Østergaard selv ved rattet samt med et par cyklende vagter foran. Ved hjælp af en medfølgende brugsanvisning instrueredes man i brugen af disse våben samme aften.

9. Danmark frit

Men lykkeligvis kom hverken disse eller andre udleverede våben i brug i åben kamp. Den 4. maj om aftenen lød kapitulationsbudskabet fra BBC

SØNDBJERG - ODDE KOMMUNE

Denne Vejledning bør
des gennemlæst og op-
varet omhyggeligt.

VEJLEDNING ved eventuel Evakuering eller Indkvartering.

EVAKUERING

I Tilfælde af at der bliver givet Ordre til Evakuering, bør følgende Anvisninger nøje overholdes:

Ordre til Evakuering sker ved Alarmering af Kommunens Beboere ved Ordonnanser og ved Opslag. Saa snart Alarmeringen er foretaget maa alle hurtigst muligt begive sig til det opgivne Opsamlingssted, hvor Registrering af alle, der skal forlade Kommunen, vil finde Sted.

Ingen maa forlade Kommunen uden først at have henvendt sig paa Opsamlingsstedet og der modtage videre Ordre.

Alle gamle,ældre med Spædbørn, Børn under 2 Aar samt syge kan, dersom Forholdene tillader det, transporteres med Vogne.

Udvis Ro - følg nøje de opgivne Ordre - vær hjælpsom mod andre.

Følgende bør medbringes:

Legitimationskort, Rationeringskort, personlige Papirer, rede Penge, Værdipapirer, en Fortegnelss over hvad der findes i Deres Hjem (alt bør påføres Fortegnelsen), Tæpper, Toiletsager, Spi-segrejer, eventuelt Madspand og saa vidt muligt Tørkost til et Par Døgn.

Desuden anbefales det at iføre sig varmt og solidt Tøj og Fodtøj - medtag et Sæt ekstra Undertøj, et Par Skiftesko samt Skoværte og Børste.

Pak ovenstaaende paa en Maade, saa det er til at transportere - en Rygsæk er at foretrække. Medtag eventuelt Barnevogn, Cykle eller lignende til Transport.

Børn bør forsynes med Navnemærke, anbring det f. Eks. i en Snor om Halsen.

Der maa ikke påregnes medført mere, end man selv kan transportere over en længere Strækning.

Hoste bør normalt medtages. Kreaturer, Svin og lign. maa efterlades, da der til Pasning af disse forbliver et passende Antal Personer i Kommunen, ligesom Pasningen af alle Ejendomme er organiseret paa Forhaand. Fjorkrø bør lukkes ud.

Legitimationskortene, der er udleveret til de Personer, der skal forblive i Kommunen under en Evakuering, maa opbevares omhyggeligt, da de er af største Betydning.

Bespisningen under Marchen vil blive afholdt af det offentlige.

Der er oprettet Hjelpestationer med ca. 5 km's Afstand, hvor der kan faas Hjælp og Vejledning.

BEVAR UNDER ALLE FORHOLD RO OG ORDEN!

Evakueringsudvalget for Sønderborg - Odde Kommune.

og umiddelbart efter alarmeredes samtlige modstandsfolk på Thyholm og Jegindø.

Våbnene blev hentet frem fra de forskellige gemmesteder, såsom hule træstammer og tomme bistader. Magasinerne blev ladet op, og bilerne kørt frem og påfyldt benzin, og næste morgen kl. 08.00 trådte man offentligt frem for at blive sat ind på nogle opgaver, som næsten oversteg, hvad man kunne yde, - mandskabsmæssigt og tidsmæssigt, nemlig bevogtningen af Oddesundbroen, og afviklingen af den enorme trafik af hjemdragende tyske soldater, bl.a. fra fæstningen i Hanstholm. Bevogtningen indebar også, at man skulle kontrollere, at eftersøgte danske statsborgere ikke slap ud af landet ved at blande sig med tyske soldater. Talmæssigt var delingen i Uglev, der benævntes Thy Landeværns 1. deling, nu på 28 mand. Hvidbjergdelingen havde tilsvarende benævnelse TLV 2. deling, men der foreligger ingen mandskabsoversigt fra denne deling, så antallet er ukendt.

Ordren til at overtage kontrollen ved Oddesundbroen indløb fra Thy Landeværns overkommando søndag den 6. maj kl. 12.30 og gjaldt fra kl. 14 samme dag.

1. deling stillede på klokkeslættet, men da man ankom, var den tyske vagt allerede inddraget, så delingen satte straks poster ud og dermed påbegynd-



Tyske enheder på cykler passerer Oddesund efter 5. maj.

tes en vagttjeneste, der kom til at strække sig over næsten 2 måneder, idet den først afsluttedes den 3. juli.

Udover færdselskontrollen måtte der sættes vagt ved de mange bunkers i området, hvor store mængder våben, ammunition, landminer og andet krigsmateriel var opbevaret, og som nu var tilgængelige for enhver, der kom ind i området. Derfor blev der omgående nedlagt forbud mod færdsel af uvedkommende, og området blev afspærret.

Delingens mandskab blev forsynet med legitimationskort.

Også den tysk/danske entreprenørorganisation »Todt« havde et stort lager af maskiner og materiel på pladsen.

Dette blev også beslaglagt og sat under bevogtning.

I Ejnar Krabbes efterladte optegnelser er også et komplet sæt rapporter fra delingen til Landeværnets kommandocentral, omfattende tidsrummet 4. til 25. maj.

Et udpluk giver et interessant billede af denne tjeneste:

7. maj. Opgaven er ved at vokse den oprindelige sabotør- og våbenmodtagelses deling over hovedet, og man anmoder kommunen om **frivillig** forstærkning, hvorved styrken øges til 50 mand fortrinsvis fra Søndbjerg og Odby. Mandskabet fra delingen i Hvidbjerg deltog selvfølgelig også i denne vagttjeneste, men afløstes også i Agger, hvor man fra Sydthy skulle bevogte et større tysk anlæg.



Tyske soldater passerer Oddesund til fods.

8. maj meldes til hovedkvarteret, at den tyske belægning ved Oddesund Nord er afmarcheret på nær 10 mand, der opholder sig i Oddesund Syd, - og at alt det tunge skyts er samlet sammen og transporteret til Oddesund Syd.

9. maj modtager delingen en melding fra Hurup gående ud på, at tyske soldater i en gul lastbil med anhænger kan ventes nordfra og skal standses, da der foruden værnemagtssoldater formodes at være marinevægttere (danskere i tysk krigstjeneste) samt en kvinde med.

Det tilrådes at være forsigtig ved aktionen, da tyskerne muligvis ville bruge deres våben.

Kl. 17.25 var man klar til at tage imod bilen. 35 mand var i beredskab og Dr. Kruchov fra Hvidbjerg var også tilkaldt.

Kl. 19.30 meldtes lastbilen at have passeret lejren ved Lyngs og 20 minutter senere kommer samme melding fra Hvidbjerg.

Kl. 20 standses vognen ved spærringen i Oddesund Nord. Der var 8 personer i tysk uniform med samt den omtalte kvinde.

Alle blev kommanderet ned på vejen, mens delingens mandskab dannede espalier for at demonstrere overmagten.

Oddesund. d. 15. 5. 45

Es werden für 40 Kisten
faller braun für die Damer
von 3 Taper 40 kg Weissbrot
benötigt.

Heinrich Lenn
Man. Chabarovsk.
Abt. 1. 1. 1.

Tysk kvittering for 40 kg. »Weissbrot« d. v. s. sigtebrød.

Kvinden var ikke særlig villig til at forlade bilen, men på en kort ordre fra en af tyskerne, kom hun også ned.

Men man kunne ikke se bort fra, at eventuelle marinevægtere kunne være gemt mellem bagage og sække på ladet, en gentagen opfordring, også på tysk, bragte dog ingen frem, hvorefter en maskinpistolsskytte skød et par salver ind i sækkene.

Kvinden, der under alt dette fuldstændig havde tabt mælet, blev ført til delingens kontor til afhøring, og tyskerne blev bispist på »Bro Cafeen«. Der var ordre til at holde dem alle tilbage til næste dag, hvor politimesteren fra Struer ville komme til stede og foretage en afhøring. Tyskerne blev spurgt, om de selv ville sætte vagt ved deres bil eller om delingen skulle gøre det. Tyskerne foretrak det sidste.

11. maj meldes der fra delingen, at området nu er helt rømmet for tyske soldater, og at der heller ingen flygtninge er.

14. maj meldes stadig om efterlyste biler og om, at tyske soldater er på march sydpå. Denne dag har 1000 mand passeret. Det var en del af besætningen fra Hanstholmfæstningen, der nu var på vej ud af landet.

170 tyske soldater er indkvarteret i jernbanevogne og i arbejdsskure. Der er udstedt tilladelse til at købe 250 liter mælk på mejeriet i Uglev og 500 liter fra Struer mejeri plus 66 franskbrød hos bager Jensen i Uglev.

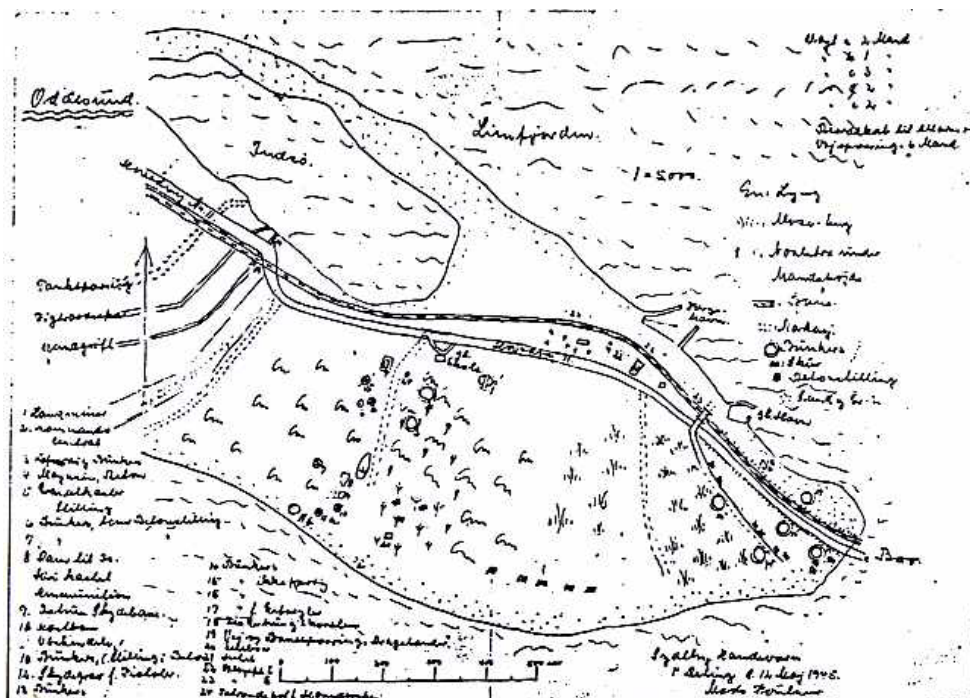
15. maj rapporteredes igen om gennemmarch af 1000 værnemagtssoldater, samt at 200 var indkvarteret.

17. maj er broen udsmykket i anledning af, at en engelsk panserafdeling på 170 mand vil passere. Delingen er opmarcheret til parade. Transparenter med: »Velkommen til Thy« på engelsk er spændt over vejbanen, Nina Toft var mødt op med blomster, men til stor fortrydelse for alle, gjorde englænderne ikke holdt, men nøjedes med at køre langsomt igennem.

16. Tiden der fulgte.

Efterhånden som vagttjenesten afvikledes i løbet af sommeren 1945, opstod der et naturligt Ønske hos størstedelen af de folk, der havde været aktive i modstandskampen fra begyndelsen af 1944 og krigen ud, om at fortsætte dette forsvarskammeratskab på en eller anden måde, og da oprettelsen af hjemmeværnsforeningerne var en realitet i slutningen af 1945 fortsatte man kammeratskabet i disse, der arrangerede terrænsports- og andre militære øvelser for medlemmerne.

25. maj rapporteres, at vagtholdet er reduceret til 11 mand.



Kort over Oddesund Nord-stillingen med angivelse af tankspærring, pigtrådsspærring, vandgrøft, landminering, bunkers og magasiner. Tegnet af gdr. Mads Poulsen, Sønderborg.

I bunkers og magasin var følgende:

Bunker nr. 1: Landminer.

Bunker nr. 2: Kommandocentral.

Bunker nr. 3: Køjer.

Bunker nr. 4: Ammunition, køjer, skabe m. v. på loftet glat tråd.

Bunker nr. 5: Granatkasterstilling, køjer, skabe, borde, værktøj og stormlygter.

Bunker nr. 13: 16 køjer, 10 skabe, værktøj.

Bunker nr. 14: Køjer, møbler og håndværktøj.

Bunker nr. 15: Værktøj, forbindingskasse m.m.

Bunker nr. 17: Værktøj, møbler M. M.

Men da man et par år senere ville inddrage medlemmernes våben, som i mange tilfælde var det samme, som var udleveret i modstandstiden, slog man bak, nedlagde hjemmeforsvarets forening og meldte sig kollektivt ind i De Danske Skytteforeninger, for her kunne man fortsat få lov til at beholde sit våben.

I 1949 så det statslige Hjemmeforsvar dagens lys, og de fleste af folkene fra modstandskampen på Thyholm og Jegindø meldte sig hertil.

De første par år udgjorde man en deling under hjemmeforsvarskompagniet i Hurup. Derefter blev Thyholm et selvstændigt kompagni på 2 delinger med veteranerne fra modstandskampen som befalingsmænd.

Adelhardt Riis som kompagnichef, Chr. Borre som næstkommanderende, Haakon Rysgaard som kommandobefalingsmand, Knud Schjødt som våbenmester og skydeinstruktør, og Peter O. Jensen og Karl Kofod som delingsførere. Resten af styrken indgik som gruppeførere og menige. Enkelte lagde helt eller delvis våbnene på hylden og helligede sig igen hverdagens opgaver.

Thyholms hjemmeværnskompagni er stadig meget aktivt, og kan snart tælle tredje generation af modstandsbevægelsens folk i sine rækker.



Engelsk panserafdeling passerer Oddesundbroen den 17. maj 1945.

Anvendte kilder:

Kaptajn Ejby Nielsen's rapport til Generalkommandoen.

Gårdejer H. C. Tofts erindringer om modstandsbevægelsen i Sønderbjerg-Odby.

Købmand Ejnar Krabbes efterladte papirer indeholdende befalinger, indberetninger og rapporter til Thy Landeværn.

Martin Østergaards rapport fra Hvidbjerg afleveret til kommunen efter krigen.

Interviews og samtaler med nulevende modstandsfolk.



Tynte pötkänpöytä

Kuusi R 84