



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

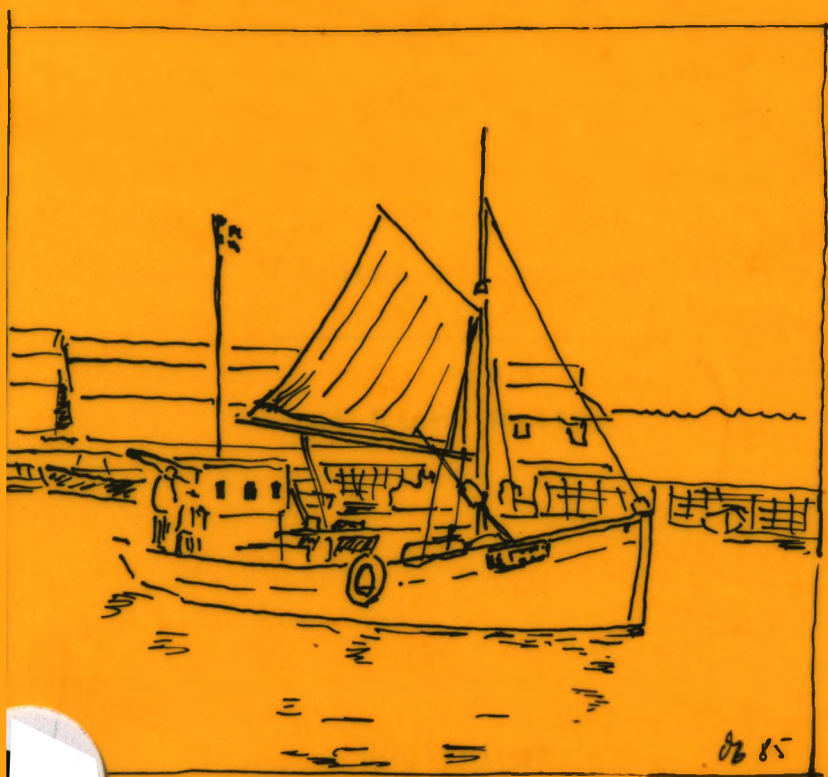
Links

Slægtsforskernes Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

GREVE LOKALHISTORISKE FORENING

BIDRAG TIL
GREVE KOMMUNES HISTORIE



FTE NR. 29

Flugten til Sverige

Hæfte nr. 29 i serien
"Bidrag til Greve kommunes historie"

Flugten til Sverige

af Bjørn Helles

Udgivet af
GREVE LOKALHISTORISKE FORENING
April 1985

Serien "Bidrag til Greve kommunes historie" omfatter nu følgende hæfter, der alle kan købes.

1. GREVE SOGN - 1836
2. GREVE SOGN - FOLKETÆLLINGEN 1801
3. KILDEBRØNDE SOGN - 1836
4. OEDERS EFTERRETNINGER 1771
5. 7 SOLDATERBREVE FRA 1864
6. TUNE SOGN - 1836
7. KARLSLUNDE SOGN - 1836
8. SAMTALE MED MAREN PETERSEN
9. FORSAMLINGSHUSET "GODTHÅB"S START
10. BYBRANDEN I KILDEBRØNDE
11. TIGGERLIV I GAMLE DAGE
12. VILHELM PEDERSEN
13. "STRANDGREVEN"
14. "SØNDERHOLM" BOPLADS
15. "KALDET FØLGER ENKEN"
16. GREVE HOSPITAL
17. DA GREVE-KILDEBRØNDE BLEV STORKOMMUNE
18. KARLSLUNDE LANDSBY
19. ET LIVSTESTAMENTE
20. ELEV I MOSEDE SKOLE
21. ERINDRINGER OM MOSEDE FORT
22. ERINDRINGER FRA MIN BARNDOM I
23. ERINDRINGER FRA MIN BARNDOM II
24. ERINDRINGER FRA MIN BARNDOM III
25. TUNE SPRØJTEN
26. KARLSLUNDE SKOLE 1742-1942
27. MICHAEL VULF GIØES LEGAT
28. JOSEF OG ILLEGALT TIL SVERIGE
29. FLUGTEN TIL SVERIGE

Under den tyske besættelse af Danmark i årene 1940-45 flygtede omkring 78.000 danskere til Sverrig - deraf omtrent halvdelen på en eneste måned - nemlig oktober 1943, da Hitler havde dekretet anholdelse og deportation af samtlige jøder i Danmark.

Allerede inden besættelsen havde man hørt om jødeforfølgelserne i Tyskland, og det var derfor ikke så mærkeligt, at de danske jøder frygtede noget lignende her, efter at tyskerne havde besat landet.

Gang på gang gik der rygter om, at tyskerne ville arrestere jøderne og internere dem i tyske koncentrationslejre, men efterhånden som rygterne døde hen, slog man sig til ro med, at regeringen nok skulle kunne forhindre sådanne aktioner her i landet.

Desuden var mange af den opfattelse, at Hitler i propagandøjemed havde til hensigt at gøre den tyske besættelse af Danmark til en mønsterbesættelse, og dette ville i hvert fald være helt uforeneligt med en eventuel jødeforfølgelse.

Men da regeringen den 29. august 1943 trådte tilbage, og der blev dekretet undtagelsestilstand, blussede rygterne op påny - denne gang mere vedholdende og foruroligere end tidligere.

Københavns biskop dr. theol. H. Fuglsang Damgård, der som sønderjyde havde gjort første verdenskrig med som tysk soldat, var så foruroliget over rygterne, at han rettede henvendelse til det tyske riges befuldmægtigede her i landet dr. Werner Best og spurgte rent ud, om rygterne talte sandt.

Dr. Bests svar var: "Jødeforfølgelser i dette land kan kun ske over mit lig".

Dette svar skal have beroliget mange jøder - mærkeligt nok, for dr. Best hverken kunne - eller turde - svare andet end dementerende, selv om han eventuelt kan have haft kendskab til den forestående tyske jødeaktion.

Det varede dog ikke længe, inden der fra flere pålidelige kilder indløb meddelelser om, at tyskerne natten mellem den 1. og 2. oktober ville iværksætte en aktion mod de danske jøder, og det er bemærkelsesværdigt, at den første virkelige advarsel kom fra en tysk statsborger Georg Duckwitz, der som skibssagkyndig ved den tyske ambassade i København havde fået nys om aktionen og således var særdeles godt underrettet.

Han underrettede omgående de to socialdemokratiske folketingsmænd Hans Hedtoft og H. C. Hansen om, at en landsomfattende aktion mod de danske jøder ikke alene var planlagt, men at den var meget nær forestående. Aktionen var beordret af Hitler selv, der lå 3 skibe i Københavns havn, som skulle sejle jøderne til Tyskland, og der var ankommet en forstærkning af tyske politisoldater, som skulle deltage i aktionen.

De to folketingsmænd lod hurtigt advarslen gå videre til rette vedkommende - derunder til det mosaiske trossamfund, der for øvrigt modtog lignende oplysninger fra den svenske ambassade i København, som samtidig meddelte, at Sverrig stod åbent for alle de jøder, der måtte flygte fra Danmark.

Den 29. september - altså 2 dage før den planlagte aktion - var der morgengudstjeneste i synagogen i København i anledning af det jødiske nytår, og efter gudstjenesten underrettede man de tilstedeværende om aktionen, opfordrede dem til at bringe sig i sikkerhed og i øvrigt underrette alle de jøder, som de kendte og havde forbindelse med.

Resultatet af disse forhåndsadvarsler var, at praktisk talt alle Danmarks ca. 7.000 jøder var underrettet inden aktionen, og langt de fleste søgte straks tilflugt hos ikke-jødiske venner og bekendte, indtil den endelige flugt til Sverrig kunne realiseres.

Med den erfaring, som tyskerne var i besiddelse af fra tidligere jødejagter, vidste de selvfølgelig, at jøderne over hele verden sædvanligvis fejrer det jødiske nytår i hjemmene om aftenen den 7. oktober, og det var utvivlsomt derfor, at de havde planlagt aktionen til netop denne aften. Desuden blev aktionen begunstiget af, at der som følge af undtagelsestilstanden var dekretet udgangsforbud fra kl. 22,00, og for yderligere at sikre aktionens heldige forløb, havde tyskerne lukket samtlige københavnske telefoncentraler, så ingen kunne ringe og advare jøder mod aktionen.

Selve jødejagten foregik på den måde, at tyskerne - bistået af danske håndlangere - kørte rundt i transportlastbiler fra det ene jødehjem til det andet, men kun forholdsvis få steder traf de nogen hjemme - som oftest ældre eller syge, som troede, at tyskerne i hvert fald ville skåne dem, men heri tog de fejl, tyskerne tog rub og stub.

Nattens fangst var kummerlig: Kun ca. 200 jøder, som blev sejlet til Tyskland og interneret i koncentrationslejren Theresenstadt i Bøhmen.

Jødejagten fortsattes de næste par måneder, og der arresteredes alt i alt 340 danske jøder og desuden 130 statsløse jøder, som var flygtet til Danmark før krigen.

I betragtning af, at jødejakten her i landet var planlagt i god tid og tilrettelagt med vanlig tysk grundighed og erfaring fra tidligere jødejakter i Tyskland og tyskbesatte lande, var resultatet en dønnende fiasko for tyskerne, idet det kun lykkedes for dem at arrestere 5 pct. af de danske jøder, medens 95 pct. nåede at flygte og bringe sig i sikkerhed i Sverrig.

Flugten fra Danmark til Sverrig fandt sted i hele besættelsestiden, og det drejede sig om både mænd, kvinder og børn fra alle samfundsklasser, som af frygt for tyskerne var nødsaget til at forlade deres hjem og stilling eller erhvervsvirksomhed for at søge asyl i Sverrig, indtil krigen var forbi.

Oftede drejede det sig om enkeltpersoner og ægtepar, hele familier eller smågrupper, men også om større grupper fordelt på flere fartøjer - den største samlede transport på ikke mindre end 230 personer, der blev stuvet sammen i en skonnert, som på grund af motorskade måtte slæbes til Sverrig af en motorbåd.

En del af flugtruterne udgik fra Jylland, men de fleste vel nok fra Sjælland - specielt Nordsjælland, og i den mest hektiske flugtperiode blev næsten alle slags fartøjer taget i brug - lige fra robåde, kanoer og kajaker til sejlskibe og politiets og toldvæsenets tjenestefartøjer, men for størstedelen dog nok flisefartøjer.

Når særlig fiskefartøjer blev foretrukket, var det vel nok, fordi fiskerne fra deres erhverv havde nøje kendskab til besejlingsforhold, minrefelter og den danske og tyske kystbevogtning og søpatruljering, og i øvrigt gav fiskernes færden på havet som regel ikke anledning til påfaldende mistænksomhed.

Selv om enhver flygningetransport var et hasarde- ret og risikabelt foretagende, gik det som regel godt, men i adskillige tilfælde blev flugtfartøjerne opbragt af tyskerne med efterfølgende arrestation af de ombordværende og konfiskation af fartøjet, og i andre tilfælde kom flygningene ud for megen ubehagelig dramatik, såsom kuldsejlinger, drukneulykker, motorskade og langtids sejlads på grund af ukendskab til farvandene eller fejlnavigering.

Nogle af flygningetransporterne blev organiseret af modstandsgrupper, som var opstået spontant med det ene formål at komme jøderne til hjælp - således blandt andre lægerne og det øvrige personale på Bispebjerg hospital, der organiserede flugten for ikke mindre end 2.000 jøder, der alle slap til Sverrig i god behold.

Da den forestående jødejagt blev kendt, ændrede hospitalet patienternes jødiske navne i indlæggelses- papirerne, og da dette og anden forståelse fra hospi- talets side blev kendt, strømmede jøderne til hospi- talet, hvor man flere gange indkvarterede og bospiste op til 200 jøder samtidig.

Den videre flugt blev derefter organiseret af hospitalet - flere gange på den måde, at man arrangerede et ligtog fra kapellet med en tom blomstersmykket kiste på en rustvogn fulgt af de "sørgende slægtninge" og venner til "afdøde", og et ligtog lod tyskerne altid ærbødigt passere.

I mundtlige beretninger om besættelsestidens illegale flygningetransporter fremføres det ofte, at danske fiskere og andre bådførere udnyttede situationen økonomisk ved at tage en ublu betaling for at sejle deres nødstedte landsmænd til Sverrig.

Men mundtlige beretninger bør vel altid vurderes med en vis varsomhed og skepsis - ikke mindst når de er fortalt og genfortalt utallige gange gennem snart et halvt århundrede, og alligevel er der i nogle tilfælde noget om snakken, men modsætningsvis er der også eksempler på, at der overhovedet ikke er betalt - end ikke forlangt betaling - for flygningetransporter.

I nogle tilfælde jobbede flygningene selv transportpriserne i vejret ved at overbyde hinanden for at komme i sikkerhed i Sverrig så hurtigt som muligt, men der er også tilfælde, hvor bådejere har forlangt op til 70.000 kroner pr. flygning for transporten.

For den foran omtalte transport af 230 flygtringe modtog skipperen 100.000 kroner, men skønt det var en fast aftale, at hans medhjælper skulle have de 25.000 kroner af dette beløb, nægtede skipperen at betale ham så meget som en rød øre, og for at komme afsted måtte flygtringene så i strid med aftalen affinde sig med at betale medhjælperen de penge, som de i hast kunne skaffe tilveje - 17.000 kroner.

Hvor store beløb, der alt i alt er betalt for samtlige flygtringetransporter, findes der selvsagt ikke nogen dokumentation for, men man ved, at der for så vidt angår transporten af jøderne blev betalt omkring 12 millioner kroner, det vil sige omtrent 2.000 kroner i gennemsnit.

Da modstandsbevægelsen efterhånden kom ind i billedet og havde magt til at organisere transporterne mere rationelt, kom transportprisen til at ligge på omkring 1.000 - 500 kroner pr. flygtring - egentlig ikke nogen urimelig betaling, når omkostninger og sejltid og selvfølgelig navnlig risikoen tages i betragtning.

Bådførernes risiko var jo betydeligt større end flygtringenes, for de risikerede at blive afsløret også efter hjemkomsten fra Sverrig til Danmark, og i sådanne tilfælde blev de arresterede, fængslede og eventuelt internerede i tyske koncentrationslejre, fartøjet blev konfiskeret, og hvis det for eksempel



Erling Petersen

drejede sig om en fisker, var han måske ruineret, og familiens eksistensgrundlag gået fløjten.

En af de mange, der havde mod og mandshjerte til at trodse tyskerne og engagere sig aktivt i flygtningetransporterne, var fisker Erling Petersen fra Mosede strand, og det er herom, der skal fortælles i det følgende, men først skal vi høre lidt om manden selv og hans levnedsløb.

Hans fulde navn er

E r l i n g P e t e r s e n ,

men blot man nævner navnet Erling, så ved alle langs hele Køge bugt og langt ind i landet, hvem det drejer sig om, for Erling, der nu er 68 år, har boet her næsten hele sit liv. Han er vellidt og respekteret af alle, og han er en glimrende og også meget fornøjelig fortæller - med mindre det da lige drejer sig om miljøspørgsmål - specielt forureningen af Køge - bugt, for så kan det nok være, at bølgerne går højt - for nu at blive i fiskersproget, men her taler Erling jo også som formand for Mosede og Køge havns fiskeriforening - og i videre forstand på hele samfundets vegne.

Erling er som nævnt firksker - dog ikke blot fisker i almindelig forstand, men fisker med liv og sjæl. Fiskerierhvervet og alt, hvad der knytter sig hertil og til søen i øvrigt, er for Erling intet mindre end en livsholdning, og hvorledes skulle det egentlig også kunne være anderledes, for han har haft med fiskeri at gøre næsten hele sit liv, og han er ud af en gammel fiskerslægt. Faderen, bedstefaderen og oldefaderen, farbrødrene og flere endnu, alle var de fiskere, og Erling begyndte selv som en lille purk at gå tilhånde i fiskeriet. For ham var det mere fiskeriet end skolegang, leg og sport, der udfyldte hans barndom og gav livet indhold og dermed modnede ham til hans manddoms virke.

Erlings fædrene slægt var oprindelig fiskere ved Greve strand, men i 1882 slog bedstefaderen sig ned som fisker ved Mosede strand - dengang en ret øde kyststrækning med nogle få huse her og der, men fiskemulighederne var særdeles gode, for dengang kendte man slet ikke kyst- eller havforurening i nutidens forstand.

Men fisk alene gør det ikke, de skulle jo også fanges, og for en nyetableret fisker med små midler var forholdene meget primitive og besværlige.

Der var ikke nogen havn - end ikke en mole eller anløbsbro, der var kun råd til en lille sejljolle uden motor, og hele indkomsten skulle skaffes tilveje ved hjælp af de mest primitive fangstredskaber - nemlig kroge og småruser. I ålesæsonen om efteråret kunne der dog suppleres med såkaldte "Narreværk", det vi sige ålegårde fremstillet af sammenflettede vidiegrene, men også det var besværligt, for ålegårdene skulle røgtes to gange i døgnnet for at få ålene levende i land - den ene gang ved midnatstid, men når der så kunne være en fangst på op mod et par hundrede kilo ål, gav man selvfølgelig pokker i nattesøvnen.

Med årene udvidedes fiskeriet, så den lille båd måtte udskiftes med en større, der blev lavet hestetrasket spil til at trække båden på land, der blev fremstillet flere ålegårde, og der blev indkøbt bundgarn, så der også kunne fiskes hornfisk, makrel og sild - undertiden et helt sildeeventyr, og hele fangsten blev sejlet til København og afsat der.

Men det helt store økonomiske opsving kom dog først under første verdenskrig, der gav fiskeriet en opblomstring, som man næppe havde drømt om, og derved blev det muligt at foretage mere betydelige investeringer i bedre og mere tidssvarende fiskegrej, bundgarn og ikke mindst fartøjer - som oftest motordrevne fiskekuttere.

I 1928-29 byggede man den første del af Mosede havn, og først da var der skabt mulighed for, at fiskerne ved Mosede strand kunne udøve deres erhverv lige så rationelt som de fleste andre fiskere i landet.

Men ligesom nye tider skaber nye skikke, skaber de som regel også nye problemer, og et af de alvorligste problemer, der har ramt fiskerne ved Mosede strand, er den noksom bekendte forurening af Køge bugt.

Som formand for fiskeriforeningen har Erling kæmpet hårdt for at komme forureningen til livs, og han har ikke sparet sig selv for at råbe myndighederne op, men selv om der i de senere år ved miljølovgivningens hjælp er skabt mulighed for at kontrollere spildevandsudledningen, synes en løsning på havforureningsproblemerne at ligge et godt stykke ude i fremtiden.

Erling, der er født i 1917, begyndte allerede før skoletiden at gå tilhænde i fiskerierhvervet, og inden han blev udskrevet fra skolen, kunne han gøre fyldest som en voksen mand. Derved tjente han selvfølgelig nogle lommeskillinger, og da han blev konfirmeret, kunne han selv betale konfirmationshabit - 30 kroner, dengang et betydeligt beløb, men Erling var godt ved muffer.

Han gik i skole hos lærer Arved Larsen i Mosede skole, og han var en god og dygtig lærer, men den dengang meget hyppige udskiftning af lærervikarer skadede skolen og undervisningen temmelig meget.

Alligevel kunne han godt lide at gå i skole, men endnu bedre at være fisker, og det er som bekendt ikke nemt at tjene to herrer - det ene job skal passes, og det andet må ikke forsømmes, og Erling var nu engang grebet af fiskeriet.

Sagen var nemlig den, at Erling havde fundet ud af, at man ikke alene kunne fange ål i havet, hvad der jo er ganske selvfølgeligt, men også på selve landjorden - endda i ret betydeligt omfang, hvad der jo nok kan lyde lidt overraskende.

Når ålene i eftersommeren vandrede fra havet ind over land for at søge til de nærmeste vandløb, moser og våddhuller, stod Erling op om morgenen, før en vis mand får sko på, og fangede landålene i græsset med de bare næver, og i sin iver løb tiden fra ham, og så kunne det godt knibe lidt med at komme i skole - i hvert fald til tiden.

Dette gav anledning til, at lærer Larsen følte sig foranlediget til på embeds vegne at løfte den pædagogiske pegefinger og gøre Erling opmærksom på, at skolen skulle passes prompte, og det samme gjorde Erlings fader, men detv kostede vistnok dem begge

en hel del selvovervindelse, for egentlig var de fulde af beundring over dette glimrende og indbringende åleinitiativ.

Da Erling var blevet konfirmeret og kommet ud af skolen, blev han fiskermedhjælper - selvfølgelig hvad ellers, og nu var det som fuldtids beskæftigelse ved fiskeriet om sommeren og garnbindingen om vinteren, men dette her med at gå og hygge sig og nørkle med garnene var ikke rigtig efter Erlings lyst og temperament, og derfor pakkede han køjesækken og sejlede i lang fart med fragtskibe i en del af vinterhalvårene.

På disse vintertogter kom Erling vidt omkring i de danske farvande, og han sejlede med flere forskellige fartøjer og mange forskellige slags fragtgods - en overgang fra Ålborg til Møse^øde med cement til brug ved omlægningen af Gl. Kogelandevej, og han sejlede også udenrigs til Hamborg og Altona.

Arbejdstiden var - nattevagterne medregnet - op til 18 timer i døgnet, og lønnen var kun 35-40 kroner om måneden, men det var jo også dengang, en fiskermedhjælperes årsløn var på kun 700 - 1000 kroner.

Erlings fremtidsdrøm var selvfølgelig at blive selvstændig erhvervsfisker med egen båd, og da han en dag i juli måned 1936 så en båd - lige efter hans

ønske - averteret til salg i Thyborøn, sprang han omgående til telefonen, ringede sælgeren op og fik båden på hånden i 3 dage - dog under forudsætning af, at han ringede igen inden 7 time og gav nærmere besked, idet han først skulle se, om han kunne skaffe de sidste 500 kroner til udbetalingen.

Nu skulle der altså handles, og det skulle være her og nu, og da faderen ikke kunne klare beløbet, foreslog han Erling at tale med bedstefaderen, for "han har penge på kistebunden".

Bedstefaderen blev jo nok lidt overrasket, for det er jo ikke helt almindeligt, at en umyndig 19-års knøs etablerer sig som selvstændig erhvervsfisker, men da Erlings fader var villig til at stå for handelen, slap han omgående skillingerne, og inden der var gået 7 time, nåede Erling at ringe sælgeren op og meddele ham, at han inden 3 dage ville være i Thyborøn for at se på skibet.

Erling lejede straks en tandemcykle, fik en kammerat med til at trampe i pedalerne, og næste dag ved middagstid startede de, og så kan det nok være, at det gik derudad for fuldt drøn - kurs vest-nordvest Thyborøn havn 300 kilometer forude.

Turen gik strygende, og ved 23-tiden var de nået til Middelfart - alt vel ombord, bortset fra, at Erlings bagdel var så molesteret og hudløs, at han

fik en ikke-budgetteret ekstraudgift på 25 øre til indkøb af pudder - et mærkbart indgreb i en slunken tegnebog, men det hjalp, og så kunne turen fortsættes planmæssigt, og det betød alt for Erling.

Næsten morgen gik turen videre over Lillebælt og op gennem Jylland, og ved aftenstid havnede de i Lemvig, og nu manglede de kun de sidste 20 kilometer til målet - Thyborøn. Men på denne strækning var nogle af vejene så sandede, at de ikke kunne cykle, men måtte bære tandemmen, og selvom de på en del af vejen fik kørelejlighed med hestevogn, varede turen hele 3 timer.

I Thyborøn indlogerede de sig på Sømandshjemmet, og trøtte og udasede, som de var efter strabadserne, gik de straks på hovedet i seng og sov sødeligt til næste morgen kl. 7,00, hvorefter de stod op og nød morgenkaffen på stedet - overnatningspris kr. 7,35 (een krone og tretifem øre) - inklusive morgenkaffen.

Derefter henvendte de sig til havnefogden, der var mægler, og besigtigede fartøjet - en pragtfuld 32 fods fiskekutter, kun 7 år gammel -, og efter en vellykket prøvesejlads erklærede Erling: "Skuden er min".

De nærmere aftaler om handelen blev truffet i havnefogdens hjem over et par bajere, der af havnefogden var importeret udefra og vistnok de sidste i den ellers tørlagte kommune, og således gik det til, at det blev to tilrejsende ikke-afholdsmænd, der gennemførte den endelige og totale tørlægning af Thyborøn kommune.

Ved afskeden tilbød havnefogden generøst Erling en af sine 12 døtre som øgtemage - frit valg, men tilbudet blev dog ikke modtaget, for i Erlings hoved var der kun interesse for en eneste ting - skibet... skibet... skibet.

På hjemturen cyklede Erling og hans kammerat til Århus, derfra tog de færgeren til København, og næste morgen var Erling igen hjemme hos familien ved Mosede strand.

Da papirerne var ordnet og underskrevet, og det nyerhvervede fartøj nogle dage senere skulle sejles hjem, tog Erling og hans fader færgeren København-Ålborg og derfra videre med tog og bus til Thyborøn. Derefter lastede de fartøjet med et par læs fiskegrejer, som fulgte med i handelen, tankede op og gjorde sejlklar, og et par dage senere var hjemsejlsadsen gennemført, og fartøjet lå vel fortojet i Mosede havn.

Erling var dagens mand - ingen tvivl om det, han var glad og tilfreds, han havde realiseret sin livsdrøm; han var blevet selvstændig erhvervsfisker i en alder af kun 19 år, og han var blevet ejer af det største og bedste fiskefartøj ved hele Mosede strand.

Da fartøjet var blevet kølhalet, eftersat og gjort sejlklar til fiskeri, tog Erling sammen med faderen - eller en medhjælper - på fiskefangst ved

Mosedø eller videre omkring i Øresund - om efteråret helt op til Gilleleje for at fange hummer og torsk, og på lignende måde fortsattes fiskeriet også i de nærmest kommende år.

Den 5. oktober 1940 blev Erling indkaldt som marinesoldat og gjorde tjeneste ved torpedostationen i Roskilde fjord, hvor han var beskæftiget ved minetjenesten, og efter 9 måneders tjenestetid blev han hjemsendt.

I tjenestetiden kneb det selvfølgelig for Erling at undvære fiskeriet, men da han stod sig godt med sine føresatte, fik han ofte nogle dages "fiskeorlov", og så tog han hjem på fisketur, hvad der selvfølgelig også indbragte ham et hårdt tiltrængt supplement til den meget karrige soldaterløn.

En af følgerne af krigen var, at der blev udlagt minespørringer rundt om i de danske farvande - en sikkerhedsforanstaltning, som var til både ulempe og fare for skibsfarten - og ikke mindst for erhvervsfiskerne.

Disse minespørringer måtte ikke passeres uden tysk lods, men selv om der var en lods ombord, som både navigerede og førte fartøjet, var det alligevel en farefuld færd, for det viste sig, at nogle af mineerne tid efter anden under ugunstige vejrforhold blev drevet bort fra deres oprindelige position.

En anden endnu mere uberegnelig minerefare frembød de af allierede flyvere nedkastede magnetminer, idet disses position ikke var stedfæstet.

I Øresund var der en 6 sømil bred minespørring mellem Sjælland og Falsterbo og desuden ubådsnetsspørring ud for Kullen.

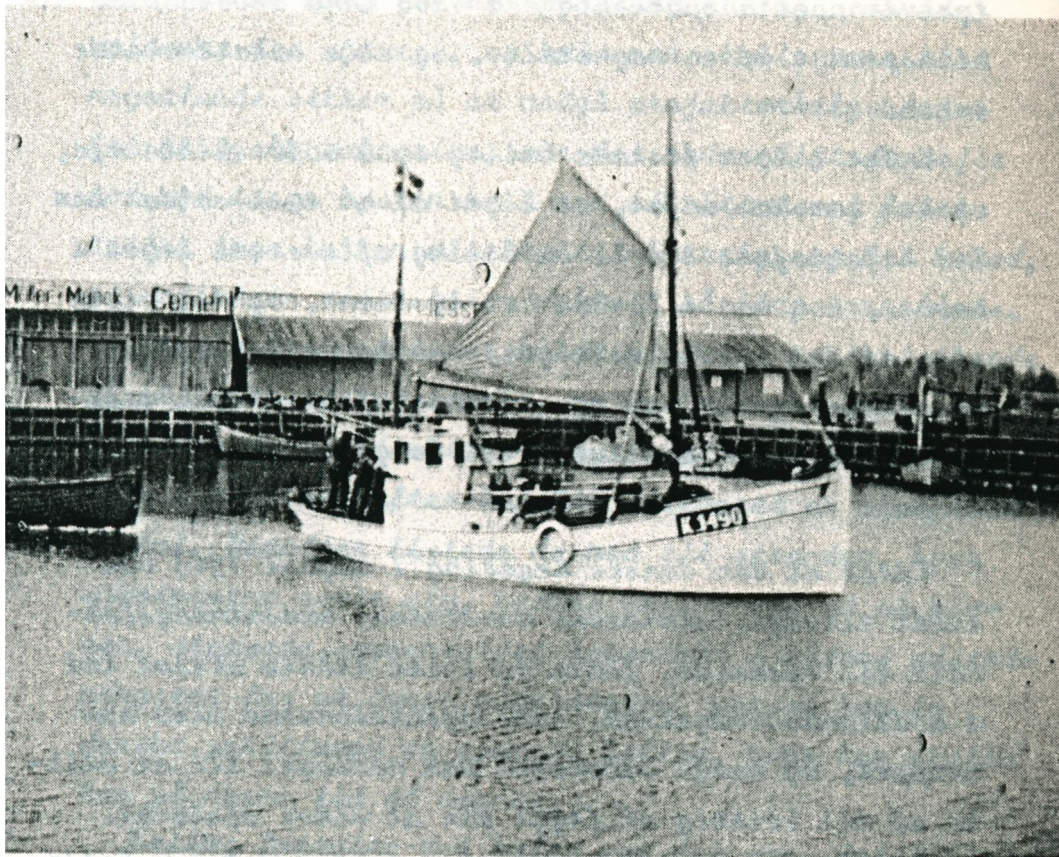
Under krigen blev mange fartøjer minesprængt i de danske farvande, og også efter krigen, da der var minestroget overalt, skete der sprængninger af ikke-identificerede miner.

Da krigen var forbi, var der alene på strækningen mellem Drogdens fyr og Falsterbo 32 minesprængte fartøjer, som mere eller mindre ødelagte stod på bunden med overdelen ovenfor havoverfladen.

Erling, der fiskede i Øresund under hele krigen, har aldrig selv været udsat for minesprængninger, men han blev vidne til flere sprængninger - endda på ret kort afstand.

Fra sit fiskefartøj overværede Erling engang i en afstand af kun 2 sømil, at et tysk orlogsfartøj med 25-2600 mand ombord blev minesprængt, og kun en eneste mand reddede livet, og svømmede i land på Mon - ca. 15 sømil fra ulykkesstedet.

En anden gang så han på så kort afstand som 500 meter, at en tysk travler med 30 mand ombord blev ramt af en mine, og kun 3-4 mand slap levende fra sprængningen, men de druknede, for man kom dem ikke



*Erlings fiskekutter
der blev købt i Thyborøn i 1936
og anvendt til illegale flygtringetransporter 1943*

til hjælp fra det nærmeste tyske vagtskib, og hvis andre fartøjer nærmede sig for at komme til hjælp, blev de beskudt fra vagtskibet.

Udfor Drogdens fyr var Erling vidne til, at et tysk troppetransportskib med 4200 mand ombord blev minesprængt af en magnetmine, og alle ombordværende omkom.

Under krigen fiskede Erling også udfor Gilleleje, og her kom han udfor, at liget af en tysk soldat kom ind i fartøjets travl. Da Erling afleverede liget i havnen, kom han i forhør hos tyskerne, og det viste sig, at det var en østriger, som havde forsøgt at desertere ved at springe overbord fra et tysk troppetransportskib undervejs til Norge.

Efter at den danske regering i august 1943 var trådt tilbage, skærpedes danskernes modsætningsforhold til tyskerne, flere og flere trådte aktivt ind i modstandsbevægelsen, sabotageaktionerne blev optrappet, og mange sabotører var nødsaget til at stikke af til Sverrig af frygt for at blive afsløret.

En af disse sabotører - en københavner, som Erling havde kendt som barn - havde Erling lovet at hjælpe, hvis han skulle komme i vanskeligheder.

Og den 12. november om aftenen ved 23.tiden henvendte han sig sammen med to kammerater til Erling og bad ham om at sefle dem til Sverrig, idet de efter

en vel gennemført jernbanesabotage i Valby var flygtet fra København i hurtig og hast og ikke turde blive her i landet natten over.

Erling var ikke meget for at sejle til Sverrig netop denne nat, for det pjaskregnede og stormede voldsomt fra sydvest, og hvis man skulle være blot nogenlunde sikker på at undgå projektorbelysningen fra de tyske vagtskibe, var det nødvendigt at sejle mod syd langs kysten helt ned til Stevns og først derfra tage kursen direkte til Sverrig, og det betød, at sejladsen ville blive dobbelt så lang som ellers.

Men de tre sabotører holdt på deres og insisterede på at komme afsted straks, og da Erling indså, hvor alvorlig deres situation var, indvilligede han i at tage turen, hvorefter han fik udleveret en skarpladt pistol. Derefter listede de ned til stranden, hvor sabotørerne gemte sig, medens Erling gik ud på havnen, stoppede sammenrullet kønsetråd i bådens udstødningsrør for at dæmpe motorstøjen, men så kom to danske politimænd og spurgte Erling, hvor han skulle hen på denne tid af døgnet.

Erling fortalte det hele, som det var, intet blev skjult, og han tilføjede, at transporten var så tvungne nødvendig, at han ikke ville gå af vejen for at gøre brug af skyderen, hvis nogen søgte at hindre gennemførelsen af togtet.

Politimændene forstod straks situationen, Erling gav signal til sabotørerne, de kom hurtigt ombord, motoren blev startet, og så gik det ud af havnen langs kysten sydpå til Stevns. Derefter lagde de kursen direkte mod Trelleborg fyr, og næste morgen ved 8-tiden landede de i Sverrig i god behold, selv om de alle var meget trætte, søvnige og udasede efter turen.

De kom straks i forhør hos de svenske myndigheder, men blev i øvrigt vel modtaget, og først da mørket faldt på, vendte Erling kursen hjemad.

På hjemturen blev Erling præjet af en tysk patrulje i gummibåd, men på grund af høj søgang kunne tyskerne ikke borde skibet, og ved midnats tid var Erling hjemme igen og blev modtaget af de samme politimænd, men de vidste jo god besked.

Hele turen havde således været godt et døgn, og den gav ikke noget økonomisk udbytte - tværtimod, men det var heller ikke meningen. Erling var lettet over, at det hele var gået godt, og han var tilfreds med at have hjulpet en god ven i nødens stund og dermed trodset tyskerne og spillet dem et puds.

Nogle dage senere fik Erling en henvendelse fra en overbetjent, som sammen med sin kone og 70 jøder, der skjulte sig i et sommerhus ved Karlslunde strand, ville sejles til Sverrig.

Der blev tilbudt 72.000 kroner for sejladsen, og da Erling havde undersøgt politiets vagtlistes og fundet ud af, at det var de samme politimænd som sidst, der havde vagt den følgende nat, lovede han at sejle under forudsætning af, at der ingen tyske vægter var ved stranden eller på havnen.

Det lykkedes for alle flygtringene at liste ud på havnen og komme ombord til den aftalte tid kl. 23,00, og derefter sejlede man ad samme rute som sidste gang og landede næsten morgen i Sverrig i god behold.

Erling opholdt sig i Sverrig hele dagen, og herunder fik han et praj om, at der var tysksindede sploner på havnen, som eventuelt kunne nå at underrette tyskerne hjemme i Danmark, så han risikerede at blive arresteret ved hjemkomsten.

Selv om en hel del danskere af samme grund blev i Sverrig til krigen var forbi, tog Erling dog chancen og sejlede hjemad efter mørkets frembrud.

På hjemturen blev han prajet af en tysk søpatrulje, der kom ombord og undersøgte fartøjet, men de slog sig tiltåls med Erlings forklaring om, at han havde været på Bornholm og var undervejs hjem til Mosedede, og kl. 4,00 om morgenen nåede Erling hjem i god behold.

Den tredje henvendelse om en flugtsejlsads til Sverrig kom fra en ung politibetjent, der skulle organisere flugten for 8 jøder.

Der blev tilbudt 6.000 kroner for transporten, og da turen var aftalt og tilrettelagt, modtog Erling 2.000 kroner med løfte om, at resten ville blive betalt ombord under transporten.

Man sejlede ad samme rute som de foregående gange, men på denne tur var flygtringene meget urolige og nervøse, og de var også søsyge, men man ankom dog til Sverrig uden andre komplikationer.

Inden Erling tog afsked med flygtringene, bad han om at få restbeløbet, 4.000 kroner, udbetalt, som det var blevet aftalt, men derpå svarede flygtringene, at politibetjenten stod for betalingen og havde pengene hos sig, og så kunne Erling rejse hjem med den besked.

Han var dog ikke meget for at henvende sig til politibetjenten, men han fortalte det til de to politimænd, som han kendte.

De blev begge meget forargede over kollegaens handlemåde - ikke mindst fordi hans kone netop havde ekviperet sig med pelsværk - måske indkøbt for Erlings tilgodehavende, og en politimand sørgede for, at sagen blev bragt i orden som aftalt.

Politimanden blev afskediget efter krigen, men man ved ikke hvorfor.

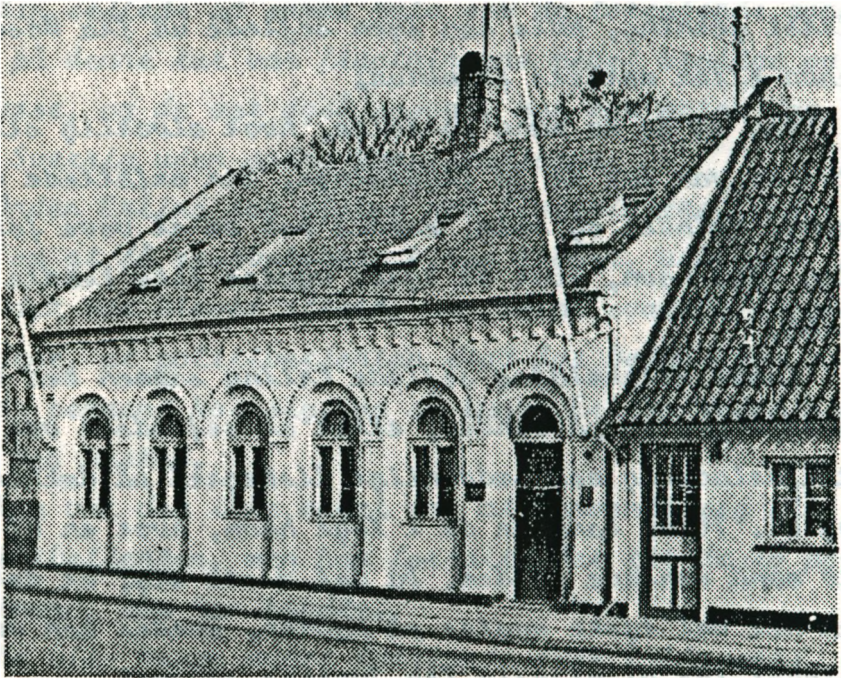
Der hengik nu nogle dage, men så kom der igen en henvendelse om en flygtringetransport til Sverrig - denne gang fra to mænd fra Køge, der skulle arrangere flugten for 30 jøder, der boede i København.

Men Erling var klar over, at det efterhånden var almindeligt samtaleemne ved stranden, at han allerede havde foretaget 3 illegale transporter til Sverrig, og han var bange for, at tyskerne skulle tage ham på fersk gerning, hvis han igen sejlede ud fra Mosede havn efter mørkets frembrud.

Men da de to mænd fortalte, hvor alvorlig situationen var for de 30 flygtringe, der omfattede både mænd, kvinder og børn, enedes man om at vove forsøget fra Køge havn, hvor de tyske vagter ikke kendte Erling.

Samme eftermiddag sejlede Erling sammen med en medhjælper ud på Sundet, efter at sejladsen var gjort tilforladelig med sædvanligt fiskegrej på dækket, og kl. 16,00 landede de i Køge havn, hvor en af de to mænd ventede på dem. Da det viste sig, at der var en hel del tyske vagter på havnen, enedes man om i stedet for at afsejle fra Junkers savværk.

Planen var, at flygtringene skulle tage toget fra København til Køge jernbanestation, og derfra skulle de to og to begive sig til Sømandshjemmet, hvorfra flugten skulle udgå kl. 23,00.



Sømandshjemmet i Køge

Men tiden trak ud, og den mand, der stod for transporten, kom ikke, og pludselig blev der en forferdelig larm og et frygteligt skyderi. Bygningen var omringet af tyskerne, og de skaffede sig adgang til stedet ved at skyde dørlåsene itu og sparke dørene ind.

Nu blev der en frygtelig tumult i lokalet, flygtingene græd og skreg af angst, og tyskerne skød vildt omkring sig og begyndte at slæbe flygtingene ud i transportvognene.

Midt under kamptummelen forsøgte Erling at forklare tyskerne, at han og hans medhjælper var sømænd og boede på hjemmet, men en tysker satte straks en maskinpistol for brystet af ham og jagede både ham og medhjælperen ud i en mellemgang og ind i et baglokale og låste dem inde der.

Erling var straks klar over, hvor alvorlig situationen var, det gjaldt friheden og måske livet, og derfor sprængte han og medhjælperen døren, så både dør og karm faldt til jorden med et mægtigt brag, som dog til alt held ikke blev hørt af tyskerne under tumulterne.

Derefter flygtede de ud af bygningen, og de var så opskræmte og vilde efter at komme afsted så hurtigt som muligt, at de næsten sprang over et 2 meter højt pigtrådshegn lige udenfor og dumpede ned på

en svellefabriks oplagsplads, hvor de aldeles omgående arbejdede og masede sig ind i en stor svellebunke - delvis sikrede mod eventuelt skyderi fra tyskerne, men de turde ikke fortsætte flugten.

Det var koldt, og de knagfros og lå så ubekvemt, at de efter 4 timers forløb var så forkomne, at de ikke kunne udholde at opholde sig i svellebunken længere.

Men da de prøvede at komme ud fra bunken, havde svellerne forskubbet sig, så de var kommet i klemme og følte sig fanget som rotter i en fælde, og for at komme fri måtte de med de bare næver grave en fordybning i jordoverfladens mudder og pløre.

Befriet fra svellebunken listede de sig hen til pigtrådshegnet på den modsatte side, lavede hul i hegnet og kom ind på naboen's grund, hvor de gemte sig i et brændeskur.

Det nye opholdssted var mere bekvemt omend koldt, og alt var tyst og stille, men om morgenen ved 6-7-tiden blev de opskræmt ved lyden af fodtrin, der kom nærmere og nærmere, og i den tro, at det kunne være en tysker med sporhunde, der var på vej til deres opholdssted, bevæbnede de sig med, hvad der var ved hånden, gjorde sig klar til angreb og ventede i åndeløs spænding.

Pludselig blev døren revet op, og en mand kom til syne i åbningen - dog ikke en tysker, men en havnearbejder, som Erling kendte, og de åndede lettede op, hvortilmod havnearbejderen, der kom for at hente brønde, blev temmelig chokeret, indtil han genkendte Erling og fik forklaringen på deres tilstedeværelse.

Havnearbejderen forstod deres situation og inviterede dem ind på en kop morgenkaffe, og hans første udbrud, da han så dem inden døre, var: "Hvordan i al verden er det dog, I ser ud".

Sagen var den, at deres tøj var flørset i laser af pigtråden, og ansigt, hænder og klædedragt var tilsolet af mudder og pløre fra udgravningsarbejdet i svellebunken, men nu tog konen i huset sig af dem. De fik kaffe og mad, tøjet blev rippet sammen, og de vaskede sig og kom efterhånden så meget til hægterne, at de et par timer senere kunne forlade stedet og sejle hjem til Mosede.

Efter denne oplevelse gik det først rigtigt for alvor op for Erling, hvor farligt og dumdrigt det var for en fisker at give sig af med illegale flygtningetransporter, og denne opfattelse blev yderligere bekræftet, da en af hans farbrødre blev arresteret af tyskerne under en illegal transport ved Snekkersten.

Erling erfarede senere, at det var en mand i Køge, der havde angivet flygtringene, og at tyskerne havde anholdt den mand, der stod for transporten, da han i bil var undervejs fra København til Køge, men flygtringenes videre skæbne er ukendt.

I den følgende tid fik Erling flere henvendelser om flygtringetransporter, men han afslog hver gang, han havde fået nok - det var definitivt slut med det.

Alligevel følte han sig utryk ved situationen, for han var klar over, at han når som helst kunne blive angivet af en stikker, og da en af hans farbrødre, der var havnefoged ved Mosede havn, gav ham et praj om, at der var bud efter ham, stak han af til Bornholm og fortsatte som fisker der, indtil krigen var forbi.

Efter krigen blev de illegale flygtringetransporter mellem Danmark og Sverrig ofte omtalt i verdenspressen, og det blev fremhævet som en helt enestående humanitær indsats, at danskerne havde trodset tyskerne og vovet liv og lemmer for at redde deres jødiske og bringe dem i sikkerhed i Sverrig.

Derved blev de illegale flygtringetransporter formentlig medvirkende til at højne Danmark's anseelse i forholdet til de allierede krigsmagter.

Noter:

Dr. Werner Best:

Det tyske riges befuldmægtigede i Danmark,
1948: Dødsdømt af Københavns Byret,
1949: Kendt til 5 års fængsel af Østre Landsret,
1950: Kendt til 12 års fængsel af Højesteret,
1951: Benådet og udvist.

Georg Duckwitz (1904-73) det tyske gesandtskabs
skibssagkyndige, der oprindeligt var kaffehand-
ler i København, endte som det nye Tysklands
ambassadør i Danmark i 1955-58.

Litteratur:

- 1) Politikkens Danmarkshistorie,
- 2) Erik Johannesen: De illegale,
- 3) Erik Johannesen: Vi bringer en sørmelding,
- 4) Erik Kjersgaard: Lysene slukkes,
- 5) Palle Roslyng-Jensen: Synspunkter på besættel-
sestiden,
- 6) Niels Alkil: Besættelsestidens fakta,