

**Besættelsestidshistorisk selskab
for
Thy og Vester Hanherred**



Nyhedsblad nr 51

Januar 2008

Bestyrelsen

Formand:	Jarl Ingerslev	97941830
Næstformand:	Erik Andersen	97933536
Sekretær:	Tage nordensgaard	97982125
Kasserer:	Jens C Grud Sørensen	97961656
Medlem:	Knud Arne kristensen	97936444
Suppleant:	Jens Andersen	97961736
Revisor:	Esben Kaagaard	97926820
revisorsup.:	K Starch Lauritsen	97923292

www.bsth.dk

Selskabets formål er:

At fremme interessen for forskning i besættelsestidens historie i Thy og Vester Hanherred.

- At holde forbindelse mellem personer og grupper i området, der arbejder med parallelle problemer indenfor besættelsestidens historie i Thy og Vester Hanherred.
- At søge den lokale besættelsestidshistorie formidlet til befolkningen gennem tæt samarbejde med museer og lokalhistoriske arkiver.
- At udgive et nyhedsbrev med nyt om arbejdet i Selskabets regi og om dets resultater.

Husk husk husk husk husk

Foredrag med Peter Øvig Knudsen

tirsdag den 15.4.2008 kl. 19.30 på Thisted Bibliotek

Skipper Svend Åge Aggerholms erindringer fra besættelsestiden 1940-45 som fører af galeasen Jens Juhl af Nykøbing M.

Lidt om sejladsen 1940-43.

Der blev primært sejlet i parketfart med stykgods chartret af DFDS på ruten fra København til Limfjordsbyerne Thisted-Skive-Nykøbing og i vinteren 1942/43 indtil april måned på ruten fra København til Rudkøbing-Svendborg-Fåborg.



Jens Juhl ved kaj(efter maleri)

En rundtur varede en uge på begge ruter. Som følge af krigen var olien stærkt rationeret, og DFDS leverede indimellem uofficielt olie i tønder for at supplere de tildelte kvoter. Når oliekvoterne var ved at være opbrugte, var det nødvendigt indimellem at søge i fri fart for at spare på olieforbruget. Til forskel fra parketfarten med et stramt tids skema og som følge heraf stort olieforbrug, var sejlads i fri fart noget mindre oliekrævende, idet der i stor udstrækning blev benyttet sejl. DFDS var ikke tilfreds med de indimellem afløsende skibe, der ofte ikke kunne overholde den stramme tidsplan.

I tiden med fri sejlads gik turene ofte til Norge efter salpeter til Danmark. Andre gange gik turene til Tyskland f.eks. kul/koks fra Lübeck og Stettin.

Sejlruten til Norge blev anvist af tyskerne og gik om dagen ofte indenskærs fra Gøteborg og nordover, når ruten gik til havne i Østnorge. Der var tyske vagter ved kajen især i Norge. Ved Nordre Toldbod i Købehavn skulle der lægges til kaj ved udgående fart, og tyskerne kom ombord for at kontrollere last, og om der var uvedkommende personer ombord.

Jeg var hjemme hos Marie og sønnen Christian i Nykøbing M. i julen 1942. Marie var ikke tilfreds med, at jeg sjældent var hjemme, eftersom jeg sejlede på ruten til Rudkøbing-Svendborg-Fåborg. Vi ventede barn nummer to til maj 1943 (Svend Erik). Det lykkedes mig at få aftalt med Morsø Rederi/DFDS, at jeg fra april måned 1943 i stedet for overtog Limfjordsruten til Thisted-Skive-Nykøbing, således at jeg var hjemme hver uge.

Allerede i maj 1943 var Jens Juhl i fri fart igen, og på vej hjem fra Norge i maj 1943 mødte jeg søsterskibet Frem i den svenske skærgård ved Lysekil nord for Gøteborg. Frem var på vej nordpå til Norge. Skibene blev for en kort stund fortøjet side mod side, og jeg var ombord på Frem, hvor skipper Brusgaard havde hustruen med. Der blev skænket vin i glassene, og jeg blev ønsket tillykke med den søn, som Marie havde født den 10/5. Det var på den måde, jeg fik at vide, at Svend Erik var blevet født. Jeg havde godt nok fået brev fra Marie i Oslo, men alt om fødslen var blevet censureret væk af besættelsesmagten. Da jeg senere kom til Nykøbing M., husker jeg, at Marie var på kajen for at tage imod.

Under ophold på Kvæsthusbroen i København før den første tur til Limfjorden i april 1943 blev jeg bedt om at komme til direktionen hos DFDS på Sankt Annæ Plads. Jeg gjorde mig en del bekymringer om, hvad årsagen kunne være, men det var helt uden grund. Der blev således holdt tale, og jeg blev takket mange gange for at have overholdt fartplanen på de ugentlige ture til Rudkøbing-Svendborg-Fåborg i vinterhalvåret 1942/43, uanset vejr og vind. DFDS's egne og større skibe på tilsvarende ruter havde ikke kunnet overholde fartplanen. Som belønning fik jeg 500 kr., hvilket var mange penge dengang.

Ekspllosion den 4/7 1944 hvor Jens Juhl lå i havnen i Århus. Den 4/7 1944 lossede Jens Juhl salpeter fra Norge til Jysk Andel i Århus. Få hundrede meter derfra lossede tyskerne store mængder ammunition/våben over i store pramme/lægtene. Ammunitionen kom sædvanligvis med tog fra Tyskland, og en stor del blev omladet i Århus for videretransport med skib til Norge. Jeg kunne se, at store granater blev lagt på lærredsstykker med tovværksstroppe, der blev hægtet på kroge og hejst om bord. Ved omladningen fra togvogne til pramme skete der en række voldsomme eksplosioner ved middagstid, og en pram sprang i luften. Jeg tror, det var den voldsomste eksplosion i Danmark under hele krigen med vistnok 33 dræbte og mange sårede.

Jeg havde kort forinden eksplosionen ved middagstid forladt Jens Juhl og var gået i land for at proviantere til turen tilbage til Norge hos slagteren ved Jomsborg tæt ved havnen. Tilbage på Jens Juhl var tre besætningsmedlemmer samt skibshunden. Da eksplosionen skete var to besætningsmedlemmer i

lastrummet i gang med losningen, og en tredje, kokken, var i land efter vand. Ved eksplosionen blev ungmanden hårdt såret, ramt af en granatsplint og fik åbent kraniebrud. Han blev hurtigt bragt til Kommunehospitalet af en lastbil, der ventede på at blive læsset med saltpeter fra Jens Juhl. De to andre besætningsmedlemmer slap heldigt med mindre knubs.

Jeg stod i slagterbutikken da eksplosionen skete, alt blev sort, vinduer og døre blæste ud og dåsepølser fløj om ørerne. Jeg søgte straks tilbage til Jens Juhl, men området var totalt afspærret af tyskerne. Jeg søgte derfor hen til skibsmæglerkontoret for at orientere om situationen. Der blev herfra taget kontakt til byens hospitaler for at få at vide, hvad der var sket med besætningen. Jeg kom senere på eftermiddagen om bord på Kastor fra Ålborg, der lå ved Toldboden. Det var vist nok her, at jeg fandt de to næsten uskadte besætningsmedlemmer fra Jens Juhl, som jeg fik installeret på Sømandshjemmet. Senere fik jeg bud fra mæglerkontoret om at komme til Kommunehospitalet, hvor ungmanden var blevet indlagt.

Jens Juhl blev hurtigt beslaglagt af tyskerne, og i løbet af eftermiddagen slæbt ud til ydermolen. Fra Kastor, hvor jeg opholdt mig meget, kunne jeg se Jens Juhl ved ydermolen. Hen på eftermiddagen roede jeg sammen med bedstemanden fra Kastor ud til Jens Juhl for at hente skibshunden samt tøj til mig selv og mandskabet.

Jens Juhl var blevet meget svært beskadiget. Stormasten af stærkt lærketræ var knækket af et stykke jern, der var slynget omkring masten, der hang i rigningen. Styrehuset og motoren var blevet løftet, lugekarmen løftet fra dækket, og skotterne mellem maskinrum, skipperens kahyt agter, besætningens kahyt forskibs og lastrum var ødelagt af lufttrykket, således at man kunne gå gennem hele skibet fra agter til stævn.

Jens Juhl blev givet fri af tyskerne i løbet af en uges tid, og herefter slæbt til Ålborg af et skib, hvis navn jeg har glemt, ført af Niels Madsen. Resten af turen til Nykøbing M. blev Jens Juhl slæbt af J. P. Thorsø fra Nykøbing M., ført af ejeren Mikkel Hansen. Udbedringen af de mange skader var først afsluttet i løbet af september måned 1944.

Det var dejligt med lidt ferie hjemme i Nykøbing hos familien. Det blev et nyt og bedre skib, der forlod Nykøbing M. efter reparationen. Der var blevet isat ny dieselmotor, og skipperens kahyt blev indrettet med lækker sofa og lampetter. Den bekostelige istandsættelse blev delvis dækket af krigsskadeforsikringen.

Ungmanden, der blev hårdt kvæstet ved eksplosionen, ved jeg ikke hvordan det senere er gået. Han var fra Sejerslev på Mors, men jeg har aldrig senere været i kontakt med ham. (note 1)

Skibshunden overlevede eksplosionen og kom med på turen til Nykøbing M. Herefter kom den ud til mine forældre på Feggeklit, hvor den desværre ikke kunne vænne sig til livet på landjorden. Den havde være til søs fra den var lille hvalp og måtte derfor aflives efter et stykke tid.

Kontaktet af modstandsbevægelsen i København i september 1944.

Jens Juhl kunne ikke lige med det samme komme tilbage til parkettfarten til Limfjorden og måtte i fri fart. Den første tur gik i september 1944 fra Aggersund til Gøteborg med kridt. Herfra videre til Gasværkshavnen i København med kvartssten. Der var som sædvanligt kontrol af last og pas/ausweiss ved ankomsten til København. Jeg var oppe hos skibsmæglerfirmaet Thor Jørgensen & Sønns Eftflg. for bl.a. at ringe til rederiet og orientere om situationen samt for at få instrukser om næste tur. Medens jeg ventede på at få forbindelse, dukkede to velklædte herrer op sammen med skibsmægleren og befragteren. Mægleren præsenterede de to fremmede som gode danske mænd, som jeg kunne have fuldstændig tillid til. Der blev naturligvis ikke nævnt navne.

Som samtalen skred frem, blev jeg klar over, at de ønskede, at jeg skulle begynde med at sejle med flygtninge. Jeg strittede voldsomt imod og fremhævede, at jeg havde kone og to små børn samt havde et stort ansvar overfor dels rederiet, som ejede skibet og dels besætningen. Jeg brugte alle de argumenter, jeg kunne finde på for at slippe fri. Jeg følte det omtrent som hjernevask og følte mig underlegen og under et kolossalt pres fra de fire meget erfarne mænd. De oplyste, at jeg havde været under observation i længere tid og var hidtil gået fri, men at det nu var min tur til at gøre en indsats. Jeg blev tilbudt mange penge, men sagde nej tak, idet det for mig slet ikke var et spørgsmål om penge. Jeg blev garanteret, at såfremt der skulle ske mig noget, ville der blive sørget for min familie. Sagen var ved at være afgjort, og på spørgsmålet om, hvor mange personer jeg kunne medtage, svarede jeg, at jeg nok kunne have fire personer med under trange forhold.

De oplyste til slut at kodeordet var pakker (antal pakker = antal personer) når jeg fik henvendelser fremover. Jeg tror, at de to fremmede var embedsmænd fra et ministerium, for de disponerede tilsyneladende over mange penge.

Herefter var der ingen vej udenom at få indrettet et hemmeligt rum, som jeg mente bedst kunne etableres i agterstavnen op mod selve agterspejlet og med adgang via skippers kahyt og kabelrum. Der blev anskaffet det nødvendige træværk, og hulrummet blev etableret. Jeg var selv prøveperson og fik lagt tovværk og presenninger i bunden for at gøre det så komfortabelt som muligt. Der kunne stå fire personer opret i hulrummet, der kunne lukkes indvendigt fra med håndtag.

Transport af fire flygtninge til Sverige i oktober 1944 fra København samt last af våben/ammunition fra Halmstad til modstandsbevægelsen i Thisted.

I september 1944, medens vi lå på Kvæsthusbroen i København og lastede stykgods til Thisted-Skive-Nykøbing, kom en velklædt mand om bord og bad mig om at komme med ned i min kahyt. Han hviskede her, at han havde fire "pakker", der ville blive leveret i fire store trækasser kl. 16 samme dag.

Kasserne kom med hestevogn og var overklistret med "forsigtig glas" og med mærkater med angivelse af "opad". Arbejdsformanden fik instruks om, hvor kasserne skulle placeres i lasten, hvorefter lastningen fandt sted.

Ved udsejlingen blev der som sædvanligt lagt til ved Nordre Toldbod, hvor tyskerne kontrollerede kahytter og maskinrum for uvedkomne personer. Da vi var godt ude af havnen, blev bestemmanden orienteret om de fire "pakker" og bedt om at løsne lugeforskallingen lidt og orientere de fire personer om, at vi var kommet godt forbi kontrollen samt for at få vished for at der var luft nok i kasserne. Der blev med passende mellemrum banket på kasserne for at registrere livstegn. Først efter at vi havde passeret Kronborg kom de fire personer ud af kasserne i lasten og blev placeret i min kahyt, idet tyskerne rutinemæssigt patruljerede i Øresund, hvorfor vi kunne risikere at få inspektion.

Min besætning på tre personer var unge uerfarne folk på 16-17 år, medens bestemmanden kun var 18 år. Jeg havde således nok at gøre med at overvåge sejladserne og tage mig af de fire personer i min kahyt. Kursen blev sat mod Kullen med slukkede lanterner. Det var planen, at de fire personer skulle afhentes af en motorbåd midt om natten og bringes til Sverige. Det trak ud med motorbådens ankomst, og jeg anede, at der var noget galt. Jeg fik senere at vide, at maskinskade var årsagen til at motorbåden ikke kom. Situationen var ganske uholdbar, og jeg traf derfor beslutning om at søge mod Halmstad og kontaktede lods båden, der bragte de fire personer i land i Sverige.

Natten var nu ved at være forbi, og det ville snart blive lyst, hvorfor jeg ikke turde løbe risikoen for at blive opdaget af tyskerne på vores vej tilbage til dansk farvand. Såfremt tyskerne opdagede, at vi havde været i svensk farvand under en tur, der officielt gik fra København til Thisted, var jeg klar over, at jeg kunne få store problemer. Jeg gik derfor indtil Halmstad for at skjule os der i dagens løb, indtil mørket faldt på og derefter fortsætte turen til Thisted gennem dansk farvand. Jeg havde haft en søvnløs nat og trængte til søvn efter en anstrengende nat. Straks efter ankomsten til Halmstad blev jeg imidlertid afhentet af en politimand for at afgive forklaring om, hvorfor der var søgt havn i Halmstad. Politiet, der havde kendskab til transporten af de fire flygtninge, spurgte bl.a. om jeg søgte asyl i Sverige, hvilket jeg naturligvis sagde nej til. Jeg blev endvidere udspurgt om kendskab til de tyske tropper i Danmark herunder militære installationer. Efter afhøringen kom danske modstandsfolk, der var flygtet til Sverige til stede heriblandt min gode ven skibsmægler og forretningsfører Poul Jørgensen fra Ålborg samt en navnløs ingeniør fra Nørresundby. De meddelte, at de ønskede at supplere lasten med trækasser indeholdende våben og ammunition til modstandsbevægelsen i Thisted. De havde tidligere på dagen set Jens Juhl og bemærket, at der var en hel del dækslast dog ikke på midterlugen, hvor de ønskede kasserne placeret. Jeg var bestemt ikke glad for situationen, men erklærede mig alligevel indforstået med at medtage den ønskede last. Det aftaltes, at kasserne skulle bringes om bord om aftenen, efter at det var blevet mørkt. Jeg kom først tilbage til Jens Juhl sidst på dagen. Efter aftale med mig gav Poul Jørgensen besætningen penge

til biografbilletter samt cafebesøg om aftenen, medens lastningen skulle finde sted for at sikre, at de ikke havde kendskab til den illegale transport og derfor ikke kunne give oplysninger til tyskerne, såfremt de kom i forhør.

Kasserne blev bragt om bord af danske flygtninge, der opholdt sig i Sverige og tildækket med presenninger, jeg skønner der var tale om ca. 8-10 tons. Sidst på aftenen påbegyndtes turen til Thisted med slukkede lanterner. Den forsinkede ankomst næste dag i Thisted blev forklaret med dårligt vejr. Der var ingen problemer med DFDS, der var indforstået og kendte til tilsvarende transportere med egne skibe. Ved ankomsten til Thisted kontaktede jeg straks speditøren og forklarede, at der var særligt gods ombord uden papirer. Kasserne blev straks losset og skjult bag andet gods i et pakhús. Medens losningen fandt sted gik jeg en kort tid fra borde for at gemme mig lidt. Tyskerne, der patruljerede som sædvanligt i havneområdet, anede heldigvis ikke uråd. I løbet af dagen gik turen til Nykøbing M. for at besøge min familie og retur til Thisted næste dag.

Flygtning fortryder flugt til Sverige sidst i 1944 eller først i 1945.

Sidst i 1944 eller først i 1945 lå Jens Juhl igen i Købehavn, hvor jeg blev kontaktet og efterfølgende kørt til restaurant Montmartre, hvor violinvirtuosén Frits Ruzika spillede. Tilstede var en kontaktperson fra skibsmæglerfirmaet og en person fra modstandsbevægelsen. Jeg blev præsenteret for en meget velklædt dame samt dennes ledsager.

Planen var, at damen skulle sejles med Jens Juhl til svensk farvand og derfra videre til Sverige i en mindre båd. Hele forløbet blev nøje drøftet og planlagt ned til mindste detalje vedrørende påklædning for at kunne klare strabadserne. Hun ville gerne se forholdene på Jens Juhl inden turen og skulle derfor besøge Jens Juhl på Kvæsthusbroen samme aften inden afgangén den følgende dag. Jeg viste hende skjulestedet, men hun mødte ikke op den næste dag som aftalt. Jeg har aldrig fået nogen forklaring, men fornemmer at årsagen nok var at forholdene var lidt for primitive.

Transport af fire flygtninge til Sverige i januar 1945 fra Nakskov.

Den 27/1 1945 lå Jens Juhl i Nakskov for at laste sukker til Rønne. Der kom en mand om bord, der meddelte mig, at han havde fire "pakker" til mig. Jeg protesterede, og vi gik ned i min kahyt for at tale videre om sagen. Jeg fremhævede, at krigen jo snart ville være slut, og at de fire personer måtte kunne holdes skjult indtil da. Endvidere nævnte jeg, at der var langt til Sverige, og at tyskerne førte streng kontrol med alle skibe, der passerede Stubbekøbing/Bogø, inden man sejlede gennem Grønsund på vej ud i Østersøen.

Jeg fik at vide, at der var tale om dødsdømte personer, og at der allerede var betalt mange penge for at sikre, at de tyske vagter holdt sig væk. Jeg følte mig igen udsat for et kolossalt pres, men kunne ikke undslå mig for at hjælpe med at bringe de fire dødsdømte personer til Sverige. Vi aftalte, at de fire personer skulle komme ombord ved 4-tiden næste morgen. Tyskerne var som

sunket i jorden, da de kom ombord, og de blev indtil videre placeret i min kahyt. Besætningen sov og fik derfor først senere kendskab til de fremmede om bord. Jeg blev nu først opmærksom på den temmelig store bagage, som de fire personer havde med om bord, der slet ikke var plads til i skjulestedet. Bagagen blev inden afsejlingen, efter en del overvejelser, placeret agter i maskinrummet på hylder over skrueakslen og skjult bag malergrej m.m. Det var vanskeligt at skjule bagagen helt, og jeg var klar over, at der var en vis risiko for, at tyskerne kunne finde den, idet maskinrummet altid blev kontrolleret med kraftige lommelygter.

Jens Juhl sejlede fra Nakskov, da det så småt var ved at blive lyst i sne og slud og med sydvestlig kuling. Ruten gik nord om Lolland gennem Smålandsfarvandet og herefter gennem Storstrømmen med Storstrømsbroen, forbi Stubbekøbing og Bogø, og endelig ud i Østersøen gennem Grønsund. De to af besætningsmedlemmerne på 16-17 år havde frivagt, så jeg var alene sammen med bedstemanden på kun 18 år. Der var således nok at se til med at overvåge sejladsen og samtidig have opsyn med de fire personer, der indtil videre var placeret i min kahyt. Først på turen gennem Smålandsfarvandet fik jeg tid til at tale med de fire personer i min kahyt. Den ældste af de fire mænd var ca. 50 år og talte et meget gebrokkent engelsk, medens de tre andre ikke sagde noget. Der var min fornemmelse, at i hvert fald nogle af dem kom fra nedskudte fly. Jeg forklarede dem, at der ikke var plads i lastrummet, der var stopfyldt med sukker i sække. Jeg orienterede om turens videre forløb og naturligvis især om tyskernes faste kontrol i nærheden af Stubbekøbing/Bogø inden turen ud i Østersøen. Jeg viste dem skjulestedet/det hemmelige rum bag kabelrummet, men den ældste af de fire sagde klart, at det ikke kunne lade sig gøre. Jeg henviste til, at skibet med sikkerhed ville blive nøje kontrolleret af tyskerne, og at der ikke var andre muligheder for sikre skjulesteder om bord. Jeg gjorde det klart for dem, at de måtte acceptere forholdene, som de var, og at jeg og besætningen løb en meget stor risiko ved at have dem om bord.

Da jeg ca. en halv time senere kom ned i min kahyt blev jeg meget lettet og glad, da den ældste orienterede om, at de havde været i skjulestedet og havde affundet sig med forholdene som de var.

Vi nærmede os efterhånden det sted, hvor tyskerne forventedes at ville kontrollere skibet, hvorfor de fire blev gemt væk i skjulestedet. Vi aftalte, at jeg skulle banke tre gange som tegn på, at tyskernes kontrol var godt overstået. Lidt før Stubbekøbing så vi den tyske marinekutter komme imod os. Jeg stillede radioen ind på en tysk station, der spillede populære melodier. Marinekutteren lagde til ved siden af Jens Juhl og fire tyskere kom om bord. De to gik hen for at kontrollere i mandskabskahytten i forskibet, en gik i maskinrummet, og officeren kom op til mig i styrehuset. Han hilste på og bemærkede, at det var schön, schön musik, der kom fra radioen. Han gik meget grundigt til værks og undersøgte nøje med lommelygte min kahyt samt kabelrummet, der grænsede op til det hemmelige rum skjulestedet. Der var højtaler i min kahyt, og officeren var imponeret over den dejlige tyske musik. Jeg blev lidt urolig, for opholdet i kahytten trak lidt ud og sagde derfor, at jeg skulle op på broen for at kontrollere sejladsen. Officeren gik heldigvis med

op, og vi stod og snakkede lidt i styrehuset. Han sagde, at han ikke kunne forstå, at vi ville sejle ud i Østersøen med det vejr og henviste til, at der lå 40-50 skibe opankret på reden mellem Bogø og Stubbekøbing for at afvente bedre vejr. Jeg bemærkede, at der vare tale om et nyt skib, og at vi ville få god vind østpå mod Bornholm med fin sejlføring for at spare på olien og derfor forventede at være i Rønne næste dags morgen. Jeg tilkendegav endvidere, at mange af de opankrede skibe formentlig skulle vestover og derfor ville få meget dårligt vejr. For at styrke vores sag sagde jeg til officeren, at han kunne ringe til Rønne næste dags morgen for at få bekræftet, at vi var ankommet. De to tyske soldater var kommet tilbage fra forskibet, og vi manglede nu kun den soldat, der var gået i maskinrummet, hvor bagagen var gemt af vejen. Jeg blev temmelig nervøs over at det trak ud og så mit snit til at skubbe til fartregulatoren, så maskinen kom op i omdrejninger, hvilket kunne opfattes som tegn på, at vi var klar til at sejle videre. Det virkede heldigvis, og soldaten fra maskinrummet kom hurtigt op i styrehuset. Det var overstået, og vi sagde farvel og ønskede hinanden schönes Reise.

Efter at tyskerne var kommet lidt på afstand slog jeg tre slag på lemmen til skjulestedet, således at de kunne slappe lidt af. De blev ikke lukket ud, før jeg var sikker på, at den tyske marinekutter ikke fulgte efter os. De fire blev orienteret om den omhyggelige kontrol og om, hvor tæt tyskerne havde været på deres skjulested.

Der var en minespærring fra Møn og over til Falsterbo i Skåne, som gik helt tæt ind til svensk søterritorium. Vi satte kursen syd om minespærringen op mod Falsterbo med slukkede lanterner. Ved Falsterbo er der gravet en kanal, Falsterbokanalen, på sydvestspidsen, hvorved øen Skanör er blevet til. Små skibe og bornholmerfærger fra København går gennem kanalen med lods.

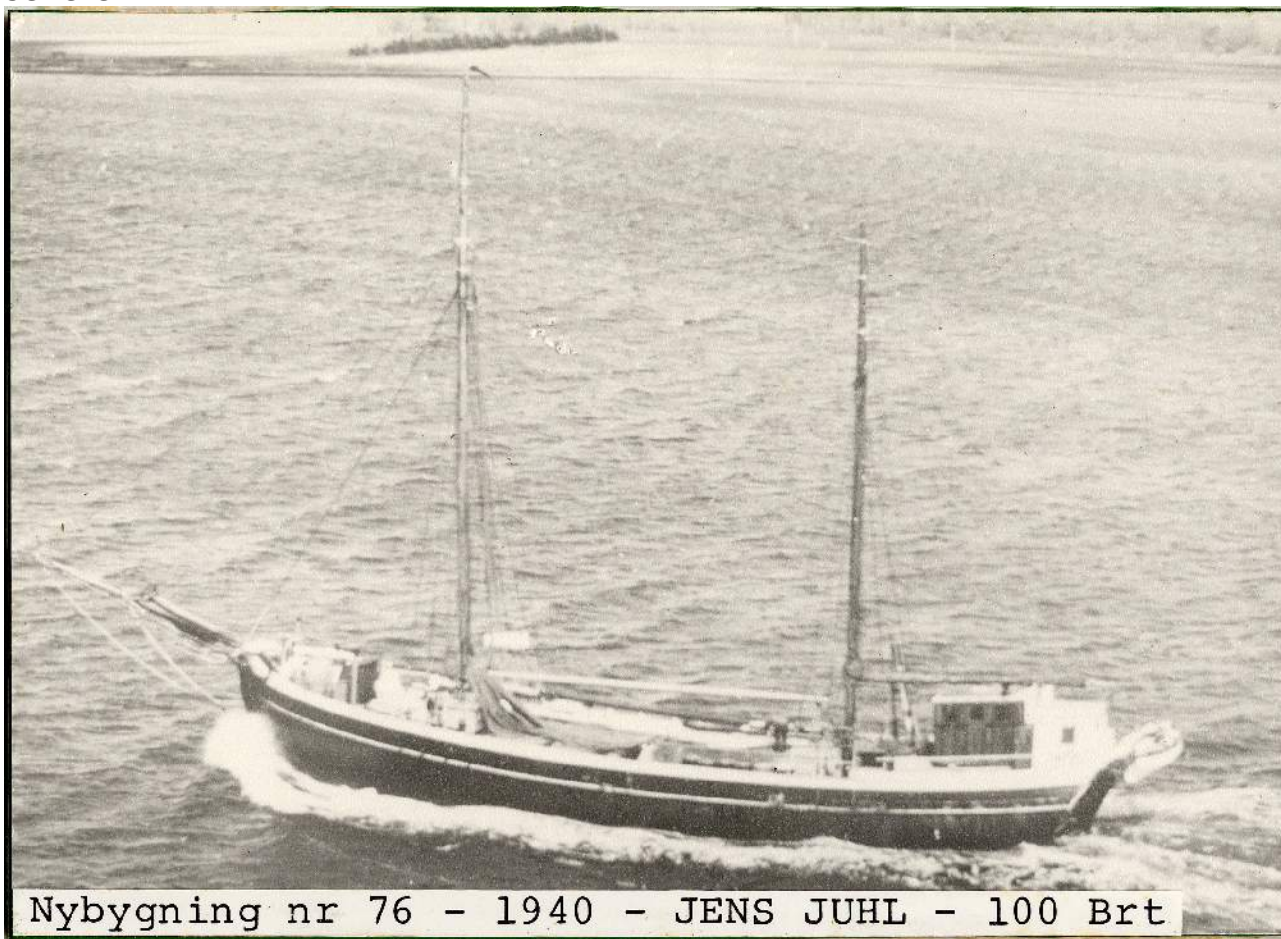
Vi kom til Falsterbo ved 23-tiden og blussede efter lods båden, der skulle bringe de fire det sidste stykke til frihedens land Sverige. Som følge af det meget hårde vejr med store bølger tryglede de fire mig om selv at landsætte dem i Sverige. På baggrund af mine tidligere erfaringer fra Halmstad gjorde jeg dem det klart, at det enten var lods båden eller med til Rønne. Jeg ville under ingen omstændigheder anløbe svensk havn. Lods båden kom på siden af Jens Juhl, men kunne ikke fortøjes på grund af de store bølger. Lods en var fantastisk til at manøvrere lods båden langs siden af Jens Juhl, men kunne ikke undgå mindre sammenstød indimellem. Det var meget kompliceret at få de fire overført til lods båden i den mørke nat. De fire var meget nervøse, og jeg forsøgte at dirigere dem til at springe, når lods båden var på toppen af en bølge, tilstrækkelig tæt ved Jens Juhl. Der var en ekstra mand på lods båden til at gribe fat i de springende personer. Vi var næsten kommet ud for Trelleborg før det langt om længe lykkedes at få alle fire om bord i lods båden, hvorefter Jens Juhl fortsatte mod Rønne, hvortil vi ankom næste dag den 29/1 om morgenen.

Oplevelse i marts 1945 i.f.m. bombningen af Shell-huset og Dagmarhus.

I ugen før den 21/3 1945, hvor Jens Juhl lå og lastede i Købehavn, blev jeg opsøgt af et bud fra modstandsbevægelsen. Han oplyste at Povl Sørensen, der

var formand for det Konservative Folkeparti, var fange på Dagmarhus og formentlig ville blive udsat for tortur. Såfremt Povl Sørensen ville blive nødt til at give nogle oplysninger til tyskerne, ville modstandsbevægelsen give Povl Sørensen "tilladelse" til at røbe, at Jens Juhl med mig som navngiven skipper sejlede flygtninge til Sverige. Såfremt jeg var indforstået hermed, skulle jeg naturligvis straks sejle Jens Juhl til Sverige, og der selv søge asyl sammen med resten af besætningen. Med andre ord skulle jeg blive i Sverige indtil, tyskerne kapitulerede i Danmark og skulle som følge heraf ikke fremover sejle med flere "pakker".

Jeg sagde klart nej, idet jeg ikke fandt at kunne forsvare at medvirke af hensyn til såvel min familie som besætningen og rederiet. Mit nej blev heldigvis respekteret, og jeg fik ingen bebrejdelser hverken dengang eller senere.



Jens Juhl var på prøvesejlads den 9/4 1940

Den 21/3 1945 var Jens Juhl atter i København for at laste til Limfjorden. Om formiddagen var jeg på restaurant Marstal i Nyhavn, hvor jeg hørte, at Shellhuset og Dagmarhus var blevet bombet samme dag. Poul Sørensen og de andre prominente fanger var placeret i de øverste etager som gidsler, fordi tyskerne frygtede bombardementer. Da jeg snart hørte, at Povl Sørensen var undsluppet tyskerne, blev jeg meget lettet og glad. Mit nej til at hjælpe havde alligevel tynget mig en hel del, selvom jeg synes det var særdeles velbegrundet.

Hermed slutter beretningen om mine oplevelser under besættelsen 1940-45 som skipper på Jens Juhl.

Mine erindringer er fortalt til min søn Christian Aggerholm i november 2005, og jeg har efterfølgende godkendt dette skrift.

-ooo00ooo-

Note 1: Ungmandens beretning kan ses her (helt tilfældigt sammentræf):

http://www.aarhuskommune.dk/view/ekspositionsulykken_4._juli_1944/de_sidste_nye_beretninger/view_col2_4._uli_hjemmesiden?_page=nyhed/1395173

Billeder venligst stillet til rådighed af Morslands Historiske Museum

JULEAFSLUTNING 2007

Der var 15 personer fremmødt til årets juleafslutning, traditionen tro blev der budt på gløg, æbleskiver, kaffe, øl og vand samt andet mundgodt.

Højdepunktet i arrangementet var da Erik Andersen og Knud Arne ankom med ny-renoveret indførigsdel til granatramme på M 19 granatkasteren, dette vakte stor begejstring især for Jens Andersen fra museet som ser frem til at resten kommer på plads i det nye år.

Ud over hyggelig samvær var der rundvisning i bunkermuseet ligesom der blev vist film.

Dagen sluttede med besigt af medlemmernes medbragte effekter og samtale om forårets bunkerstræf som BSTH jo er vært for.

Glædelig jul og godt nytår
Ønskes fra aktivitetsudvalget.
Esben Kaagaard.



BESÆTTELSESTIDSHISTORISK SELSKAB

for Thy og Vester Hanherred

14. december 2007

ordinær **generalforsamling** afholdes som følger:

Torsdag den 17/4 2008 kl 1930 på Museet, Molevej, Hanstholm

Dagsorden:

- Valg af dirigent
- Aflæggelse af formandens beretning
- Forelæggelse af det reviderede regnskab
- Behandling af forslag - forslag der ønskes behandlet skal være formanden i hænde mindst 2 uger før.
- Fastsættelse af selskabets organisation
(Valg til aktivitetsudvalget)
- Fastsættelse af kontingent (for 2009)
- Valg af bestyrelse og revisorer. - :På valg
Jarl Ingerslev
Tage Nordensgaard
Knud Arne Kristensen
Suppleant Jens Andersen
Revisor Esben Kaagaard
Revisorsuppleant K Starch Lauritsen
- Eventuelt

pbv Jarl Ingerslev

Sidste :

**Bunkertræf2008 er nu endeligt fastsat
til 16-18 maj.**

se bagsiden af bladet.

Referat fra "Bliv dus med det lokale 1" 28/10-2007

Efter at den af aktivitetsudvalgets planlagte tur til Djursland, gik i vasken af udefrakommende omstændigheder, skulle vi finde på noget i en fart. Det blev til en lille lokal udflugt til Hjardemål, hvor alle træer var fældet og gav mulighed for at se lejeren og de der liggende bunkere i et helt nyt lys.

Klokken lidt i 10 var 7 mand mødt op, dels hvor vi skulle mødes, men ikke så gerne måtte parkere (trods P-skilt), og dels inde i skoven hvor vi ikke må køre, men gjorde alligevel. Blandt de 7 fremmødte var et nyt potentielt medlem, samt pressen ved Journalist (og medlem) Jens Fogh.



Er dette julemandens skjulested ?

Vi startede med en lille plan for dagen, efterfulgt af lidt mundtlig information om lejren. Der på gik vi en runde efter Jørgens Lumbye fine registreringsmateriale, som var blevet uddelt til hver deltager. Der blev lidt i sjov lovet en flaske Gammel dansk til den der kunne finde den manglende 58C'er (der var aldrig registreret mere end de 7). Vi var hele turen rundt på 2½-3 time og var nede i de fleste bunkers. Esben gjorde ved den lejlighed et meget spændene fund af et "hemmelig rum" som vi skal have forsket mere i.





Kl. 13 skulle 3 mand hjem, og resten besluttede at vente med Bulbjerg (som også var planlagt) til en anden god gang, eftersom vi ikke var flere og det var begyndt at dryppe. Vi 4 sidste indtog dog først vores medbragte mad i generatorbunkeren, fik en god sludder og skiltes i god ro og orden. En god dag i godt vejr hvor vi sagtens kunne havde været lidt flere.

"og det er ganske vist, det kom i avisen"

BSTH-Aktivitetsudvalget

Erik Ansø

Som det vil bemærkes er der vedlagt et indbetalingskort. For at have stemmeret/være valgbar skal kontingentet være betalt senest 1.4.

ATLANTVOLDSTRÆF 2008

BSTH har fornøjelsen at invitere til Atlantvoldstræf 2008. Turen vil foregå i midt- og sydthy, fredag d. 16 til søndag d. 18 maj 2008.

Indkvarteringen vil blive på: [DANHOSTEL Thisted Vandrerhjem](#) Kongemøllevej 8, Skinnerup, 7700 Thisted Telefon: +45 9792 5042

Der er 4 stk. 2 personers værelser og der ud over er der 4 - 5 - 6 - 7- 8 personers stuer til disp. Der er selvfølgelig adgang til bad og konferencerum. Der er kun overheader, så hvis man skal bruge andet til forvisning, må det medbringes.

Pris pr. overnatning (1 person)	kr. 100,- (evt. sengelinned 45,- håndklæde 10,-)
Morgenmad	kr. 50,-
Smør selv madpakke	kr. 30,-
Aftensmad (stor buffet bord)	kr. 65,-

En hel weekend vil så koste 425,-kr. + det løse - Vi har reserveret 25 pladser.

Foreløbigt program: Advarsel tiderne kan erfaringsmæssigt glide lidt.

Tid	Hvad	Ansvarlig
Fre. 19 - 2200	Ankomst og indkvartering	Ansø
2100 - 2200	Velkomst v/ BSTH og introduktion til weekend	Jarl I.
Lør. 07 - 0800	Morgenmad, smøre madpakker	
0815 - 1100	Thisted Seefligerhorst	Esben K.
1115 - 1200	Fårtoft skinflyveplads	Jens A.
1200 - 1230	Frokost v/ Fårtoft	
1245 - 1330	Øster Vandet depot	Esben K.
1345 - 1430	Klitmøller, obs. post mv. for 38 cm batt.	Jens A.
1445 - 1600	Sdr. Vorupør (Wassermann "S") og kaffe. Hvis det ikke kan lade sig gøre, køres til Stenbjerg, obs. post 38 cm batt.	Jens A.
1615 - 1715	Hundborg, "Bernhard"	Esben K.
1715 - 1800	Retur til vandrehjem, med et sidespring, hvis det kan nås.	Esben K.
1800 - 2000	Spisning - Pause	
2000 - ?	Tilmeldte indlæg - Ordet er frit - Bytte frimærker - useriøst	<i>ikke aftalt endnu</i>
Søn. 07- 0900	Morgenmad, smøre madpakker - Afmelde vær. + afregne	Jens G. S.
0930 - 1000	Stenbjerg, hvis vi ikke nåede det lørdag	Jens A.
1030 - 1300	Lyngby - Ørndals bakke 10,5 cm batteri	Jarl I.
1300 - 1320	Frokost v/ Lyngby	
1320 - 1330	BSTH takker af for denne gang, men hvis ruten passer og kræfterne holder så:	Jarl I.
1400 - 1430	Dover skov med amm. depoter.	Jens A.

Ret til ændringer forbeholdes.

Vi håber det bliver en spændende weekend, og at der i programmet er noget der frister. Det er intentionen at se nogle af de steder, som man ikke lige render over, og Hanstholm var jo på programmet i 2002.

Bindende tilmelding senest 13/4 på www.bsth.dk/97961656

Har man specielle krav indkvartering m.m. er det nemmest at honorere hvis man er hurtigt ude. Vi ligger en tilmeldte liste ud på [hjemmeside BSTH/forum?](#) Vi vil gerne have at vide hvis man har et indlæg i ærmet, så vil vi programsætte det lørdag aften.

Mvh. BSTH

241107 EHA