



# Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

## 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 vores arbejde – 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

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

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

# DET ER NØDVENDIGT AT SEJLE...

*Nordsøfiskeriet  
under 2. verdenskrig*



A. Hjorth Rasmussen

# DET ER NØDVENDIGT AT SEJLE...

Nordsøfiskeriet under 2. verdenskrig



Fiskeri- og Søfartsmuseet  
Saltvandsakvariet. Esbjerg

1980

»Det er nødvendigt at sejle . . . « er udgivet af Fiskeri- og Søfartsmuseet-Saltvandsakvariet i Esbjerg den 4.5.1980.

Årsskrift 1980.

© udgiveren 1980

ISBN 87-87453-46-0

Omslag og oversigtskort: Helene Have, Fiskeri- og Søfartsmuseet

Lay-out: Forfatteren

Fotoarbejde: Brian Kristensen, Fiskeri- og Søfartsmuseet

Tryk: Arnold Thomsen A/S, Esbjerg



# Indholdsfortegnelse

## KRIGEN PÅ HAVET

Mineudlægning 1939 s. 9, tyske opbringninger samt sænkning af kuttere 10-11.

## IDENTITET OG MØRKELEGNING

Neutralitetsflag 12, identifikation, sejlpas, bådpas 12-13.

## FISKERIGRÆNSER

1940 15-16, 1941 16-17, 1942 17-19, kystpoliti og falsk positionsangivelse 17-18, 1943-45 19-22, kystfiskeri 23.

## MINER OG SPRÆNGBØJER

Minetyper 25, »Duens« forlis 25-27, »Ovine Marie« 27-28, redningsflåder 29, Klitmøllerulykkerne 30, »Helle« og »Benli« 30-31, stokminer 31-32, krigsforsikring og mineeftersøgning 32-33.

## FISKERNES INDTÆGTER

Reel arbejdstid på havet 33, sort petroleum 33, fordømmelse af emsige fiskere 33-34, det farefulde fiskeri 34, farlig statistik 36, overforbrug 36-37, eksportværdi 37.

## FISKERNES DANSKE SINDELAG

Den offentlige meningsdannelse 38, besættelsen af Norge 38-39, illegale blade 39, illegalt arbejde 40, solidaritet ved invasionen 40-43, prisstigninger og erstatningsvarer 44-45.

## BOMBER OG BESKYDNING

Vanskelige bombemål 46, bombning af »Alice« 46-49, hård psykisk belastning 49-50, sænket ved bombing 50-51, engelsk beskydning ophører 51, tysk terrorbeskydning 52-53, fiskeren må følge fisken 53-55, kystpolitiet som forbundsfælle 54, krigens farer fra luften 55-56.

## ENGELSK SÆNKNING AF FISKEKUTTERE

»Terje Viken« 57-58, U-båd under »Gadus« 58-60, »Orkney« og »Søstjernen« 60.

## 9. APRIL I ENGLAND

Søg allieret/neutral havn 61, Nordsøen lukket for danske fiskere fra England 61, de fiskende kuttere 62, indtægterne 62-63.

## OPBRINGNING AF DANSKE KUTTERE

17 kuttere på Doggerbank 65, baggrunden for fiskeriet og situationen i Danmark 65-66, sænkning af »Invecta« 66, undvegne kuttere 66-67, hilsen hjemover 67.

## BEHANDLING OG BESKÆFTIGELSE I ENGLAND

9. april-kuttere contra opbragte kuttere 68, 1942-fiskerne 68-69, internering og forhold 69-70, de skibsløse fiskere 71-72, på landarbejde 72-73, Det danske Råd 74, fiskeriforeningerne 74-75, stationering af kuttere 75, armering 75-76, admiralitetskuttere 77-80, dansk og norsk våbenkutter 79-80.

## PÅ FLUGT TIL ENGLAND

»Grethe« af Ribe 81, Robert Stærmosen 82, blind passager 82-83, eftersøgte personer 84-85, 29. august 1943 på havet 85, ransagning af kuttere 86, opbragt af våbenkutter 86-87.

## FISKERE I ALLIERET TJENESTE

Specialstyrker 89, bemanning af korvet 89-90, beskæftigelse af fiskere 91-92, ministrygertjenesten 92-93.

## OPSAMLING AF NØDSTEDTE PÅ HAVET

»Erika« 95-96, »Ternen« 96-97, »Bertha« med flyvere til Esbjerg 97-98, »Ove« af Skagen 99-100, »Svenning« og »Harmoni« 101-02.

## VÅBENSEJLADSERNE

Nye veje 103, forberedelser 103-04, vanskelig kommunikation 105, forgæves møde med »Karl Akselsen«, kuttere hindrer overføring 106-07, vellykket første våbensejlad 107-08, forberedelse til 2. sejlad 108-09, aflevering af frømand og gods 110-12, ufrivillig pause 112-13, Bjørn Andersen, W. Lonsdale og Hans Kvist 113-14, kontakterne i Esbjerg 114, instruks til Esbjerg-fiskerne 114-16, vintervej og ventetid 116-17, forberedelser i Thyborøn 117-18, Esbjerg-kutternes våbensejlad 118-20, losning og videretransport af godset 120-21, lokale modstandsfolk blander sig 122-23, til Thyborøn 123-24, Thyborøn-sejlad 124-26, modtagelsen af godset og Lonsdale 126-29, klargøring til sidste våbensejlad 129.

## SABOTAGE IMOD FISKEKSPORTEN

Sabotagenettet 130, eksportbilerne saboteres 130-31, Isværket 131-32, fiskepakhuset nedbrændes 132-34, kassefabrikkerne 134-35.

## HAVNEKOMPAGNIET

Opbygning og rekruttering 136-37, instruktion 137-38.

## **OPERATION RED FISKERFLÅDEN**

Frygt for invasion eller ødelæggelse af flåden 139, minering af kajer 139-40, Otto Bjødstrups forslag 140-43, Danmarks Frihedsråd med 600 kuttere 143-44, modstridende skrivelser 144-45, mystisk udsending 145, Bjørn Andersen og Thyborøn-opfordringen 146, hilsen til Ludvigsen 147, fortropperne til den danske armada 148, rationerede danske forbrugsartikler 149-50.

## **FRIGIVELSEN AF KUTTERNE**

Betaling for brug af kuttere 151, protest fra de fiskende kuttere 151-52, betaling af skat 152.

## **ADSKILLELSE OG FORBINDELSER OVER NORDSØEN**

Røde Kors breve samt illegale breve 153-55, anden nyhedsformidling blandt fiskere i England 155-57, pludselig adskillelse, hjælp fra staten 157-58, psykiske langtidsvirkninger, pension 158-59.

## **NOTER OG HENVISNINGER 160-62.**

## **FORTEGNELSE OVER MEDDELERE 163.**

## **ILLUSTRATIONSHENVISNINGER 164.**

## **FARTØJSREGISTER 165-66.**

## **PERSONREGISTER 167-68.**

# Forord

Hensigten med »Det er nødvendigt at sejle. . .« er at råde bod på den stedmoderlige behandling, som krigsårenes danske Nordsøfiskeri har fået i den ellers så righoldige litteratur om besættelsestidens forhold. I H. C. Røders store værk »De sejlede bare . . .« fik fiskeriet således blot tildelt 5 af bogens 432 sider. I M. Bjarnasons »Danmark under Besættelsen«, der er skrevet for 8.-9. klasserne samt realklasserne, har fiskeriet fået følgende omtale: »Senere brugte man også med held at overføre våben ad søvejen. Skibe fra Thyborøn fik kontakt med engelske skibe på fiskepladser i Nordsøen og hjemførte en del gods«. Så kort kan det siges.

Fiskeri- og Søfartsmuseet udgav i 1970 et mindre skrift »Nordsøfiskeriet under besættelsen«, men siden da er meget nyt stof dukket op, ikke mindst efter, at de engelske arkiver fra krigsårene er blevet åbnet i 1970'erne. »Det er nødvendigt at sejle . . .« bygger på materiale herfra, men er suppleret med væsentlige oplysninger fra mere end 70 fiskere og organisatorer på landjorden, som følte krigens og de forhold, der skildres, på deres egen krop.

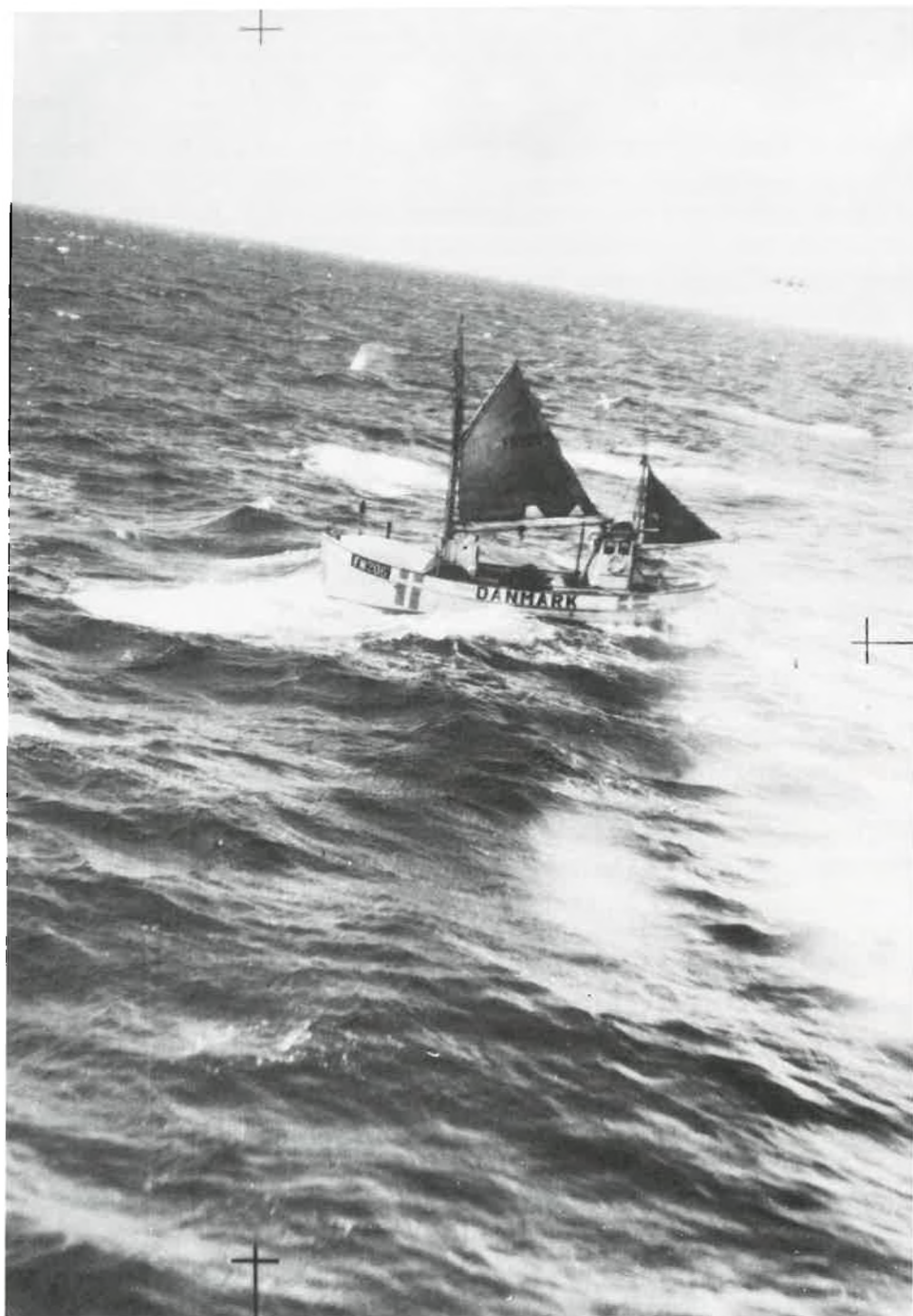
Biskop Hans Kvist skrev i 1945, at Vestkystfiskerne ikke førte »mange og store ord på læben«. Denne egenskab har været medvirkende til, at mange forhold, som var skjult i besættelsesårene, aldrig blev almindeligt kendt.

Bogen er i en række tilfælde baseret på oplysninger fra disse førstehåndskilder, idet informationerne har vist sig at være et vigtigt korrektiv til arkivernes officielle indberetninger, afhøringer m.v. Mange oplysninger, bl.a. om positioner, blev bevidst forfalsket, når de skulle opgives til myndighederne.

Jeg bringer en varm tak til mine mange meddelere, som genfortalte oplevelser, følelser og stemninger fra kampen på havet, i havnene eller fjernt fra Danmark. Også en tak til Justitsministeriet og afdøde rigsarkivar Johan Hvidtfeldt for adgang til arkivalier fra besættelsesårene.

Biskop Hans Kvist, der i 1944-45 organiserede våbensejladserne fra Esbjerg og Thyborøn, har i marts 1980 givet Nordsøfiskerne følgende mindeblad: »Min daglige færden mellem disse gæve danske fiskere uden de store ord var en oplevelse for livet. Den har givet mig den urokkelige overbevisning, at hvis Danmark igen skulle komme til at stå ved en korsvej som i tiden 1940-45, da vil der stå nogle mænd - måske kun få - som vil sætte fædrelandets frihed over alle andre ting. Det lyder stort og flot, når det i dag læses eller skrives, men det vil være sandt for dem, der har oplevet det som en virkelighed.

Det sortladne hav havde endnu engang været en del af de danskes vej - ikke til ros og magt - for hvad skal vi med det? - men til frihed. For Danmarks frihed satte disse brave fiskere alt ind, deres skibe, ja, deres liv. Det skal ikke glemmes dem«.



*»Dana« af Frederikshavn beskudt den 5.8.1941 57 sømil N af Borkum. Rapporteres i flyerapporten som totalhavareret, »total loss«, forekommer dog ikke i den danske søulykkesstatistik.*

# Krigen på havet

For den danske Nordsøfisker startede krigen ikke som for størstedelen af landets befolkning den 9. april 1940, men derimod den 3. september 1939, efter at de tyske hære var rykket ind i Polen.

Flere hundrede befandt sig på fiskeri, da der pludselig blev udlagt miner i Tyske Bugt og Helgolandsbugten. Adskillige kuttere blev indfanget af minefellerne, og det første krigsforlis indtraf. »Nordstrand« af Skagen minesprængtes, og 4 mand omkom. Fra Esbjerg-kutteren »Bob«, der lå i nærheden af »Nordstrand«, så man 15 miner blive sprængt omkring fartøjet. Henvendelse over radioen om hjælp fra det danske marineministerium var resultatløs, ingen kunne hjælpe kutteren ud af det farlige område. »Bob« nåede lykkeligvis igennem ved egen hjælp. - Blåvand radio var belejret af samtaler med kuttere, som ønskede at få anvist en sikker kurs hjem. Esbjergkutterne måtte op på højde med Lyngvig for derfra at sejle ned langs kysten. Mine- og fareområdet strakte sig fra Lyngvig 120 sømil ud i Nordsøen.

Mineudlægningen var en katastrofe for Esbjerg-flåden, hvis bedste fiskepladser netop lå i det minefarlige område. Mange frygtede, at Esbjergs tid som fiskeriby hermed var forbi. På et møde med fiskerne den 14. september udtalte folketingsmand Julius Bom-

hølt, at Esbjerg var den hårdest ramte by i Danmark. »Hvis trafikken over Esbjerg og fiskeriet lammes, vil to trediedele af grundlaget for byens eksistens forsvinde«, fremhævede han. Der rettedes henvendelse til regeringen bl.a. om henstand med betaling af renter og afdrag på fartøjerne og op-hævelse af mindstemålet for rødspætter til eksport. Englandseksperten faldt fra 2.076.545 kg i oktober 1938 til 752.110 kg i oktober 1939. Tysklandseksperten faldt fra 908.000 kg til 639.000 kg. <sup>1)</sup>

## Usikker fremtid

Mange fartøjer forlod i efterårsmånederne Esbjerg for at drive fiskeri fra Hvide Sande, Thyborøn, Hirtshals, Skagen og Frederikshavn, som stadig var vel beliggende for gode fiskepladser. Samtidig begyndte man at tale om Thyborøn som Esbjergs afløser. Andre kuttere koncentrerede indsatsen omkring engelske havne og landede deres fisk i England. Medens rødspættefiskeriet fra Esbjerg således mindskedes katastrofalt, indtraf der et godt torskefiskeri inde under land, og det blev redningen for de hjemmenværende både, indtil fiskerne under forårsfiskeriet opdagede, at mineområderne ikke var helt så dækkende for

det areal, som meddeltes officielt. Snurrevodfiskeriet var et effektivt middel til at afsløre eksistensen af miner.

## Tyske opbringninger

Da tyskerne opdagede, at de danske fiskere ikke fuldtud respekterede fareområderne, blev et antal kuttere opbragt og slæbt til Cuxhaven eller sænket. Esbjerg-kutteren »Kathe« fik en hård medfart, da den blev opbragt af et tysk forpostskib den 6. februar 1940 og bugseret til tysk havn. Ca. 20 sømil nordøst af Terschelling fyrskib blev »Kathe« prajet af forpostskibet, og en officer og fire menige kom ombord. Efter at de havde undersøgt skibspapirerne, blev besætningen beordret under dæk, og nu begyndte bugseringen. Motoren gik i stå flere gange undervejs, og stråkel og skrue beskadigedes under grundstødninger. - Kutteren blev først frigivet omkring 1. marts.

## 4 kuttere sænket

Natten til den 24. februar 1940 forsvandt fire Esbjerg-kuttere »Ejjam«, »Gerlis«, »Mercator« og »Polaris« i Clay-Deep ca. 160 mil øst af Humber fyrskib. Kutterne menes at være blevet sænket af tyske undervandsbåde. Fiskeriet foregik 10-20 sømil inde i det tyske minefelt, en omstændighed, som fiskerne ikke lagde skjul på i der-

es radiosamtaler. En Hirtshals-kutter, der lå lidt vestligere, fik henad aften den 23. januar besøg af undervandsbåde. De dukkede pludselig op på hver side af kutteren - meget nær. Undervandsbådene foretog sig intet, men besætningen fandt det tilrådeligt at foretage en times flyt længere nordpå. Kort efter midnat hørte man med ca. 5 minutters mellemrum to voldsomme brag, men da folkene kom op, var der intet at se.<sup>2)</sup>

## Natligt besøg

E 40 »L. Wulff« fulgtes med »Mercator« ud fra Ymuiden den 20. februar. Natten til den 24. fik »L. Wulff« besøg fra en undervandsbåd. Skipperen ville vække et besætningsmedlem, som han troede snakkede i søvne, men da han stak hovedet ud af køjen, stod der to granvoksne tyske officerer med skydevåben og håndgranater i bæltet. Ovenfor holdt et par matroser vagt. Kutterens papirer blev undersøgt, men med afregningen kunne det bevises, at »L. Wulff« var kommet direkte fra Holland. Fiskerne måtte underskrive en erklæring om, at de ikke sejlede med kontrabande, hvorefter tyskerne roede tilbage i deres gummibåd.<sup>3)</sup>

Om morgenen blev der fundet vragrester fra »Gerlis« og »Ejjam«, og besætningen på E 518 »M. Harbo« fandt far og søn fra »Ejjam« fuldt påklædt surret til en jernbøje. - Dagen efter søgte kutterne bort fra området.





*Minefaren, der lurede overalt, bevirkede, at mange kuttere anskaffede sig en speciel redningsbåd, der ikke var helt så sårbar over for beskydning og granatsplinter som den norske pram. Redningsflåden anbragtes normalt ved styrehuset. Kutter »Maagen« ud for Esbjerg.*

## Mineafslørende danske kuttere

Fra tysk side er der aldrig kommet officiel forklaring på episoden, og sagen blev mørkelagt den 9. april. »Ej- jam« havde på den foregående rejse haft besøg af officerer fra en tysk undervandsbåd. De spurgte, om kutte- ren igen skulle til England med fisk, men besætningen benægtede det. Ty- skerne pointerede, at »Ej- jam« ville

blive sænket, hvis den igen blev truffet efter at være kommet fra engelsk havn. Folkene ombord på »Ej- jam« var noget utrygge ved situationen, men landede alligevel i England. Også »Gerlis« kom på sin sidste rejse fra England. - Ved at drive fiskeri i de tyske minefeller og snakke uhæmmet om det i radioen afslørede fiskerne, hvilke minefeller eller dele heraf, der var virkelige. Under landingerne i England havde fiskerne rig lejlighed til at berette herom til Tysklands fjender.



# Identitet og mørkelægning

Kort efter at krigen udbrød i september 1939, blev der truffet foranstaltninger til at markere danske fiskerfartøjs neutralitet. Kutterne fik påmalet dannebrogslag på styrehuset og ialt 4 flag på skanseklædningen. Herudover markeredes neutraliteten ved ordet »Danmark« på begge skibssider. Med årene blev fiskerne klar over, at nationalitetsmærkerne var for små, hvorfor det forreste par flag maledes ned over hele skibssiden.



Ligesom der i land var bestemmelser vedr. mørkelægning, skulle fiskerflådens lanterner afskærmes, så lyset ikke kunne ses ovenfra.

## Radiosendere inddraget

Straks efter besættelsen den 9. april blev alle kuttersendere inddraget og deponeret. Fiskernes radiomodtagere blev dog ikke forlangt udleveret. Herved mistede fartøjerne enhver mulighed for samtaler indbyrdes og til land, ligesom nødopkald umuliggjordes. Rakter var eneste hjælpemiddel i tilfælde af en nødsituation. Også navigationen besværliggjordes, idet fyrskibene blev inddraget og fyrene slukket i land. Radiofyrene var også sat ud af funktion, så fiskerne i realiteten kun havde deres håndlod og sekstant til positionsbestemmelse.

I besættelsens første år kom der adskillige bekendtgørelser vedrørende mørkelægningsforanstaltninger på kutterne. Der blev sat skærme over lanterne, og glasset afdækkedes, så der fremkom en ganske smal lysstribe. Selv lysbøjerne i sejlløbet blev mørkelagt. - Fiskerne slukkede i øvrigt alt lys ombord på deres fartøjer, så snart de hørte en flyver.

I det første besættelsesår klarede fiskerne sig med et personligt fotografi i søfartsbogen som speciel legitimation. I forbindelse med kystpolitiets overtagelse af kontrolvirksomheden i september 1941, blev der udstedt legitimationskort til hver enkelt fisker,

Angaben über den Standort des Schiffes: (vom Schiffsführer auszufüllen)

Opgivelse over Skibets Position: (Udfyldes af Skibsføreren).

Datum	Standort um 8 Uhr Position Kl. 8		Standort um 20 Uhr Position Kl. 20		Bemerkungen Bemærkning
	Länge Længde	Breite Bredde	Länge Længde	Breite Bredde	
3A-3-			17 Sm	NV <sup>o</sup> N	ud Slugen N.
1-4	17 Sm	NV <sup>o</sup> N Slugen	17 Sm	NV <sup>o</sup> N	ud Slugen N.
2-4	8 Sm	NV <sup>o</sup> N Slugen	8 Sm	NV <sup>o</sup> N	ud Slugen N
3-4	Slugen		Slugen		
4-4	Slugen		Slugen		
5-4	Slugen				

1500

800

And B. Jensen

Skibsførers Udenkrift

For at kontrollere, at fiskerne ikke overskred fiskerigrænserne indførte tyskerne en kontrolbog, hvori kutterens position skulle indføres to gange i døgnet. Reelt havde man dog ingen mulighed for at kontrollere oplysningernes rigtighed.

det såkaldte sejlpas. Sejlpasset, der udstedtes af politimesteren, var forsynet med billede og oplysninger om fiskeren samt diverse tilladelser til fiskeri. I juni 1942 blev der i sejlpasset indklæbet en rød advarsel mod fiskeri uden for de tilladte områder. Advarslen blev stemplet, således at halvdelen af stemplet stod på sejlpassets sidste blad. Derved hindrede man, at fiskerne rev advarslen ud og hævdede, at de aldrig havde set den. Kutteren fik et bådpass med oplysninger om fartøjet samt plads til markering af ind- og udsejlingstidspunkter.

For at holde kontrol med, om kutterne overskred fiskerigrænserne, udfyldte de tyske myndigheder et kontrolblad for hvert fartøj med angivelse af ind- og udsejlingsdato samt brændstofbeholdningen på de to tidspunkter. Skipperne skulle daglig udfylde et skema med positionen henholdsvis kl. 8 og kl. 20. Ved rejsens afslutning blev endvidere opgivet fangstudbytte i kilo. Denne kontrolvirksomhed var i høj grad illusorisk, da fiskerne naturligvis ikke opgav positioner, der lå uden for fiskeriområderne!



Kontrollnummer: **562**

Blatt: **Nº 016**

### Kontrollschein für Fischereifahrzeuge

Fahrzeug: Name: Anders Mors 6145 Grösse: 3453 BRT.

Unterscheidungssignal: O-N. R. F. Flagge: .....

Schiffseigentümer: Axel B. Jensen

Heimathafen: Esbjerg

Schiffsführer: Axel B. Jensen Nationalität: .....

Besatzung: 1) Einar Nielsen Nationalität: .....

2) Aage Nielsen Nationalität: .....

3) ..... Nationalität: .....

4) ..... Nationalität: .....

#### ABGELAUFEN

von: Esbjerg

Datum: 4. Juni 1941

Uhrzeit: 4 30

abgefertigt durch:



Højgaard,  
(Name)  
Abgefertigt  
(Dienstgrad)

#### EDGELAUFEN

in: Esbjerg

Datum: 5. Juni 1941

Uhrzeit: 20 30

abgefertigt durch:



Højgaard,  
(Name)  
Abgefertigt  
(Dienstgrad)

(auszufüllen falls Zwischenhäfen angelaufen werden)

#### EINGELAUFEN

am: .....

Uhrzeit: .....

(Name und Dienstgrad)

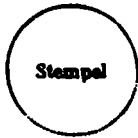


#### AUSGELAUFEN

am: .....

Uhrzeit: .....

(Name und Dienstgrad)



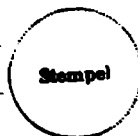
#### EINGELAUFEN

in: .....

am: .....

Uhrzeit: .....

(Name und Dienstgrad)

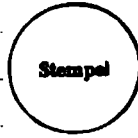


#### AUSGELAUFEN

am: .....

Uhrzeit: .....

(Name und Dienstgrad)



Kontrolldagbog for kutter »Anders Mors«. På bladets forside anførtes oplysninger om besætning og fangstudbytte samt ind- og udlob af havn.

# Fiskerigrænser

Ved den tyske besættelse af Danmark blev al skibstrafik standset, og Esbjerg Fiskeriforening modtog den 9. april følgende telegram fra fiskeridirektoratet: »Danske fiskefartøjer må ikke forlade Esbjerg havn forinden nærmere meddelelse fremkommer stop fisk må ikke sælges til England«. Fra det totale stop kæmpede de lokale fiskeriforeninger og hovedorganisationen sig i de kommende år frem til en stadig udvidelse af fiskeriområderne. Forhandlingerne mellem Esbjerg Fiskeriforenings bestyrelse og de tyske myndigheder påbegyndtes straks efter besættelsen, og den 10. april kunne de første resultater fremlægges for fiskerne i form af et opslag på havnen: »På grundlag af en forhandling, der i dag har fundet sted med chefen for den herværende flotille af tyske søstridskræfter, meddeles det herved,

1) at fiskeri uhindret kan finde sted inden for et område, der afgrænses af Hanstholm Fyr i nord og Grådyb Barre i syd, når fiskeriet ikke finder sted uden for et område af højst 30 sømil af land.

2) Syd for Grådyb Barre til vest af Listerdyb må fiskeri kun udøves i en afstand af 20 sømil af land.

Betingelserne for, at fiskeriet kan forventes at foregå uden hindringer er følgende:

1) al benyttelse af radiosender om-

bord i fiskefartøjerne er forbudt, medmindre der måtte foreligge en nødsituation for fartøj eller besætning.

2) Skibets bemandingsliste skal forevises og stemples af chefen for den herværende flotille af tyske søstridskræfter, og mønstringslistens stempel har gyldighed, så den ikke skal forevises ved ind- og udgående af Esbjerg Havn, før eventuelt skifte foretages blandt det forhyrede mandskab...«<sup>4)</sup> De i skrivelsen nævnte radiosendere blev med bekendtgørelse af 16.4.1940 forlangt afmonteret og deponeret hos de danske toldmyndigheder.

## Trusler om sænkning

Den 17. april blev udsejlingsforbudet hævet, og dagen efter gik de første kuttere på fiskeri. Den næste udvidelse af fiskeriområdet fandt sted den 25. maj, da grænsen rykkedes lidt mod nordvest. Den tyske tilladelse var ledsaget af følgende passus: »Det danske fiskeri henvises til, at de følgende områder ikke må overskrides, da ellers fartøjet bliver beslaglagt eller sænket uden varsel«. <sup>5)</sup> Samme dag som tilladelsen var opnået, søgte Esbjerg Fiskeriforening om nye udvidelser, hvilket blev bevilget den 5. juni. Den tyske kaptajnlejtant henstillede i tilla-

delsen, at der blev givet fiskerne strenge anvisninger på under ingen omstændigheder at overskride det frigivne område, da fartøjerne i modsat fald udsætter sig for mistænkeliggørelse af de fjendtlige våbenmagter samt den med sejladsen i kampområdet forbundne krigsfare«. Få dage senere kom de første klager over, at danske fiskefartøjer var observeret både syd og vest for fiskerigrænsen, og de tyske myndigheder begyndte at true med indskrænkning af fiskeriområderne.

## En sidste advarsel

Den 3. september opnåede fiskerionisationerne imidlertid en betydelig udvidelse mod nord og vest, og det tilkendegaves, at yderligere udvidelse af fiskeriområdet ikke kunne forventes. Der sendtes også en sidste advarsel til fiskerne hvori det bl.a. hed:

»Skulle klagerne ikke ophøre, vil følgen blive et forbud mod fiskeritilladelserne for alle Vestkystens fiskere. Enkelte fiskekuttere, som træffes uden for det frigivne område, vil blive indbragt til Cuxhaven« <sup>6)</sup>

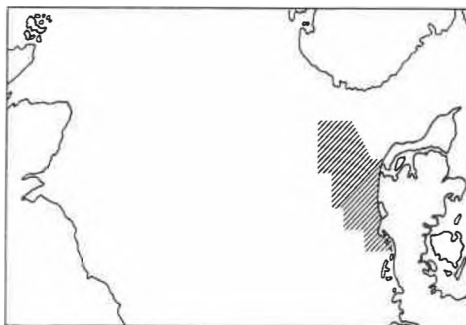
I 1941 foretoges der tre udvidelser af fiskeriområdet, bl.a. mod syd og nordvest, og der blev givet en kortvarig tilladelse til fiskeri i et 10 sømil bredt område op til Skagerakspærringen, hvilket tidligere havde været lukket område.

Fiskerionisationerne indskærpede fiskerigrænserne over for fiskerne, men det hjalp ikke, når fisken stod uden for området! Den 8. marts 1941

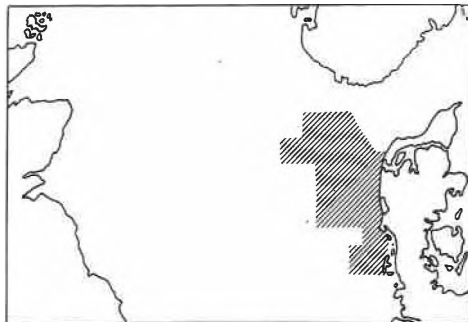
afholdtes et fiskerimøde på Sømands-hjemmet i Esbjerg. Foreningens forhandlingsprotokol oplyser, at »årsagen til mødets afholdelse var en fornyet henvendelse til bestyrelsen fra den tyske værnemagt, at kutterne holdt sig inden for de for fiskeriet givne områder... Mange talere havde ordet til de givne oplysninger, som betød en fuldstændig afbrydelse af fiskeriet på nærværende tidspunkt, da fisken endnu var så langt ude, såfremt de givne grænser skulle overholdes. Flere talere ønskede medlemmerne gensidig bundne til kun at udøve fiskeri indenfor de frigivne områder, begrundet på den forøgede risiko, de nye bestemmelser måtte synes at have.

Andre derimod kunne ikke gå ind for at øve tvang over for medlemmerne, hvilket også var umuligt, og tilløb i den retning havde altid før vist sig ubrugelige.

Til slut henstilledes til hver enkelt fartøjsejer eller skipper at handle under fuldt personligt ansvar under de til enhver tid givne forhold«.



Fiskeriområdet 1940.



Fiskeriområdet 1941.

I maj meddeltes det, at tyske sø- og luftstridskræfter havde fået ordre til at skride ind over for alle fiskefartøjer uden for tilladt fiskeriområde i Nordsøen, og der truedes på ny med inddragelse af fiskeritilladelserne. 19 kuttere blev beslaglagt, men senere frigivet. Den 12. maj udsendte pressens radioavis i sin middagsudsendelse følgende meddelelse fra Esbjerg Fiskeriforening til fiskere på søen: »På grund af, at faren ved at udøve fiskeri i Nordsøen uden for de til fiskeri frigivne områder er blevet alvorligt skærpet, anmodes alle fiskefartøjer om uopholdeligt at søge deres hjemsted«. 7)

Fiskernes tilbageholdenhed blev dog ikke større af den grund, og på et møde den 31. maj erklærede Esbjergfiskerne, at de ikke ville gå ind på tyske betingelser om at få en udvidelse af fiskerigrænserne, mod at fiskerne gav bindende tilsagn om, at grænserne blev overholdt. I juni truede værnemagten med at udlægge nye omfangsrige minefelter vest for de frigivne områder.

## Falske positioner

Den 9. april 1942 skete der en ringe udvidelse af fiskeriområdet mod sydvest, men for kystfiskernes vedkommende indskrænkedes en aftale med den lokale marineofficer til kun at omfatte farvandet mellem Lodbjerg og Hanstholm i indtil 5 sømil fra land samt mellem Hanstholm og Bulbjerg ud til 20 meter kurven.

Fiskernes ønsker i retning af større udvidelser af fiskeriområderne blev ikke fulgt. Tyske klager over grænseoverskridelser hobede sig op, og rets-

## Advarsel.

De advares indtrængende imod under Deres Sejlads i Nordsøen at komme udenfor de Fiskeriomraader, der er fastlagt ved Forhandling mellem de tyske og danske Myndigheder.

Ved Overtrædelse af det udstedte Forbud udsætter De Dem og Deres Besætning for **Beskydning uden Varsel**, for **Opbringelse** og efterfølgende **meget strenge Straffe** samt **Konfiskation** af Fartøjer, Redskaber og Last. I Mørklægningsstunden ~~Om Natten~~ ~~for Tiden~~ ~~i Tiden~~ fra Kl. 23 til ~~Kl. 4~~ al Ind- og Udsejling af Vestkysthavnene forbudt under Strafansvar.

Det tyske Kontrolskib ved Skallingen skal anløbes ved Indsejling gennem Graadyb. Det tyske Kontrolskib fører om Dagen et grønt Flag og om Natten en grøn Lanterne. Undladelse vil medføre Beskydning og Straf.

maskineriet begyndte at arbejde. De tyske myndigheder blev anmodet om at tage stilling til misforholdet mellem de danske fiskeres positionsopgivelser og de tyske militærflyveres. Et luftfotografi af kutterne var i sig selv ikke bevis for fiskeri på ulovligt område. De tyske marinemyndigheder gik med til undtagelsesvis at indrømme en bestikfejl på op til 15 sømil.

## Gode forbundsfæller

Det danske kystpoliti var gode forbundsfæller, når en position skulle forfalskes til brug for rapportskrivning. Kystpolitiet var »all right«, som danske fiskere udtrykte det i september 1942 under internering på »Patriotskolen« ved London.<sup>8)</sup>

## Det af den danske stat uønskede fiskeri

Den 16. juni meddelte fiskeridirektoratet i en skrivelse til fiskeriforeningerne, at de tyske marinemyndigheder bl.a. ud fra arten og størrelsen af kutterlasterne havde »dannet sig det indtryk, at der fra dansk side fiskes uden for de tilladte områder, bl.a. på Dogger Bank, hvorfor det på det bestemteste må fastholdes, at dansk fiskeri skal foregå inden for grænserne af disse områder.

Der kan fra tysk side nu forventes yderlig skærpede foranstaltninger, formentlig bl.a. bestående i opbringel-

*se og konfiskation af overtrædende fiskefartøjer med last og tilbehør.*

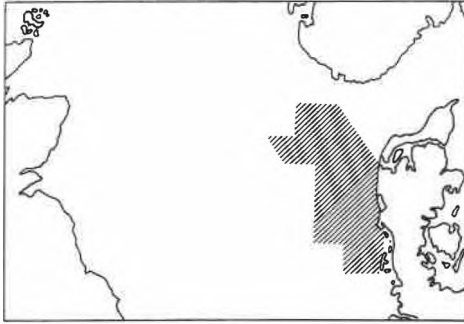
Således foranlediget skal man, idet henvises til tidligere udsendte meddelelser og advarsler vedrørende fiskeriet i Nordsøen, *påny alvorligt advare imod udøvelse af det af den danske stat uønskede fiskeri* uden for de tilladte områder, bl.a. for derigennem at fremme mulighederne for fortsat opretholdelse af de nu fra tysk side tilladte fiskeriområder«. <sup>9)</sup>

Esbjerg og Vestjysk Fiskeriforening slog sig ikke til tåls med de hidtil frigivne områder, men ønskede grænsen rykket vestpå. I et brev af 20. juni til fiskeridirektoratet fremsatte forenin-



*Kystfiskeriet var under konstant overvågning og havde ganske vanskelige kår at arbejde under. Kanoner trækkes op i klitterne, Søndervig.*





*Fiskeriområdet 1942.*

gerne nogle principielle betragtninger over det indskrænkede fiskeriterritorium og forholdet til besættelsesmagten. Det hedder heri bl.a. »at et lønnende fiskeri overhovedet ikke vil kunne udøves i de forestående sommer måneder, medmindre grænserne for de til fiskeri frigivne områder må blive udvidet i det af os ønskede omfang, hvorved man tillige kan have håb om, at de aktive fiskere under deres daglige gerning på havet virkelig vil overholde grænserne for de frigivne områder.

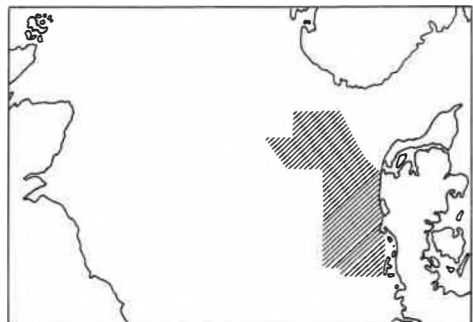
## Fisken kender ingen grænser

I en tid, da forsyningerne med brændselsolie er meget knappe, må vi anse det for uheldigt, at fiskerne ikke kan have udsigt til at opnå lønnende fiskefangst, men dette vil være tilfældet, dersom erhvervets udøvere udelukkende skal fiske indenfor de frigivne farvandsområder, og det må derfor forudses, at hele det vestjyske fiskeri vil stagnere, hvis ikke grænserne bli-

ver udvidet som af os ønsket... Af militære grunde synes vi heller ikke, at man fra tysk side kan afvise nærværende henvendelse, da de vestjyske fiskere i tiden siden besættelsen af Danmark ved den tyske værnemagt kun har vist interesse for at gøre dagens gerning til gavn for sig selv og det danske samfund, og vi ønsker bestemt at pointere, at de vestjyske fiskere ikke har befattet eller vil befatte sig med spionage til fordel for en Tyskland fjendtligsindet magt, lige så lidt som man vil kunne godtgøre, at fiskerne har røbet militære hemmeligheder, som de under deres daglige gerning er kommet til kundskab om«.

I december måned meddeltes det Esbjerg Fiskeriforening, at anklagemyndigheden fremover ville forlange konfiskation af fangster for kuttere, som havde fisket uden for tilladt område.

I 1943 foretoges der kun en enkelt reel udvidelse af fiskeriområdet, nemlig mod sydvest, men trods minefare, bombninger, beskydning og utallige advarsler søgte de danske fiskefartø-



*Fiskeriområdet 1943-44.*

jer stadig længere vestpå. I 1942 måtte de engelske myndigheder således advare kuttere mod at søge uden for de hjemlige kystfarvande, da man havde erfaret, at fjenden anvendte fiskefartøjer til militære formål. Den 20. og 21. april 1943 blev advarslen gentaget over B.B.C.: En hvilken som helst fiskerbåd, der kom uden for kystfarvandede i de områder, der var erklæret farlige for skibsfarten, udsatte sig for at blive betragtet som engagerede i militære operationer og ville blive behandlet tilsvarende. <sup>10)</sup> Med den begrundelse opbragtes i 1942 et større antal danske fiskefartøjer.

## Rationering

Om fiskeriet uden for fiskerigrænserne forklarede 11 opbrugte danske fiskere i september 1942 følgende: »Kutterne får deres brændstofforsyninger en gang om måneden, mængden varierer, men er for tiden ca. 1/5 af fredstidsforbruget. Det sætter kun fiskere i stand til at gå ud en gang om måneden. Bestemmelserne siger, at de skal holde sig inden for en linie af 70 sømil fra kysten, men det er der ingen,

**Hafenkommandant**  
Esbjerg  
Aus: 14. 3. 45 7 00 40  
Ein: 17. 3. 45 1 11 10

Rigspolitichefen  
Kystbevoogtinge  
Esbjerg, d. 15 1944

Esbjerg d. 10 1944  
11055

**Hafenkommandant**  
Esbjerg  
Aus: 16. 4. 45 10 25 20  
Ein: 2. 4. 45 14 25 20

Rigspolitichefen  
Kystbevoogtinge  
Esbjerg, d. 5 18 1944

indl. 10 45

3 50 15  
10402

16. 4. 45 8 00 40  
16. 4. 45 12 15 20

indl. 15 30  
Rigspolitichefen  
Kystbevoogtinge  
Esbjerg, d. 1 8 1944  
10283

indl. 20 30  
10 6 30

Rigspolitichefen  
Kystbevoogtingen  
Esbjerg, d. 16 5 1944

**Hafenkommandant**  
Esbjerg  
Aus: 1. 6. 45 6 00 40  
Ein: \_\_\_\_\_

Rigspolitichefen  
Kystbevoogtingen  
Esbjerg d. 12 7 1944  
10222

indl. 20 15  
Rigspolitichefen  
Kystbevoogtingen  
Esbjerg d. 10 5 1944  
11055

indl. 15 40

indl. 6 00

I alle større havne stemples kutternes bådpass både ved afgang og ankomst. Sidste stempel: 3.5.1945.

Der Standortbereichsführer

H u s b y

A u s w e i s e Nr. 1

(Nur gültig in Verbindung mit amtlichem Lichtbildausweis)

Der Fischer Christen-Peder G a m m e l g a a r d, geb. am 27.11.89  
in Vedersø  
wohnhaft in Vedersø-Klit, hat die Erlaubnis, den Strandstreifen  
1 km südlich der Seemarke Sundhuse zu betreten.

Gültig bis 30. April 1945

Husby, den 9. April 1945



Dienststelle  
feldpostnr. 35686 A

Oberleutnant und Standortbereichsführer

Verlängert bis 2. Mai 1945

Husby, den 2. Mai 1945



Major und Standortbereichsführer

*Også til den fri strand uden for Vestkysthavnene kræves der adgangshjemmel i form af Ausweis.*

der overholder. »Vi skal have vor fisk«, siger de, »og vi går så langt som 175 mil fra kysten.« Hvis det opdages, skyder tyskerne, men de løber alligevel risikoen, så meget desto mere som tyske patruljefartøjer aldrig vover sig så langt og tyske fly næsten heller aldrig ses.<sup>11)</sup>

## Fiskerilempelser

Esbjerg Fiskeriforening kom uforvarende til at offentliggøre hemmelige tyske oplysninger om lempelser af fiskeriforbudene. Onsdag den 8. september 1943 havde fiskeriforeningen

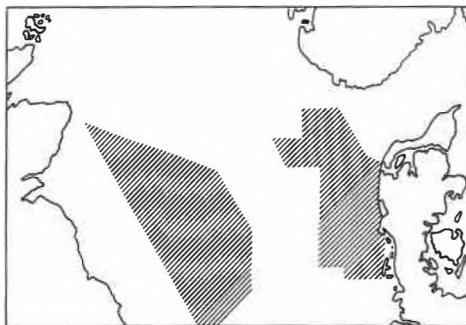
opsat følgende opslag på auktionshallen: »Chefen for den tyske kystbevogtning meddeler i dag, at fiskeriet i de hidtidige fiskeriområder atter er tilladt i uindskrænket omfang. Fiskeri mellem 4 grader 25 min. østlig længde og 6 grader 02 min. østlig længde er forbudt, og fiskefartøjerne udsætter sig for beskydning af flyvere, dersom fiskeri udøves inden for dette advarselsområde. Det er derimod tilladt at passere det nævnte område for de fartøjers vedkommende, som agter at drive fiskeri i Doggerbank-området. Hvilket hermed meddeles.

Bestyrelsen for  
Esbjerg Fiskeriforening«.  
Chefen for det danske kystpoliti så

tilfældigvis opslaget, og efter at han havde skrevet det af, begav han sig til det tyske Küstenüberwachungsstelle dels for at få frigivelsen bekræftet, dels for at protestere mod, at kystpolitiet ikke var blevet underrettet. Chefen blev aldeles bestyrtet, da han hørte, at opslaget gav tilladelse til fiskeri i Doggerbank-området, og næstkommanderende, som havde givet fiskeriforeningen besked, blev kaldt ind. Med et telegram i hånden sagde denne henvendt til chefen: »Ja, men det står der dog«. Hertil bemærkede chefen: »Det er dog hemmeligt!« Da næstkommanderende havde trukket sig tilbage, oplystes det over for kystpolitiet, at der var indløbet telegram om fiskeriets frigivelse, og at man fra tysk side herefter ikke ville se så strengt på, om fiskerne sejlede uden for grænserne. Man ville således lukke øjnene for overskridelser, hvilket dog hverken mundtligt eller skriftligt måtte meddeles fiskerne.

## Nyt opslag

Opslaget blev i største hast pillet ned og erstattet af følgende bekendtgørelse: »Chefen for den tyske kystbevogtning meddeler i dag, at fiskeriet i de hidtidige fiskeriområder atter er tilladt i uindskrænket omfang. Fra tysk side advares der særlig mod fiskeri mellem 4° 25 min. østlig længde og 6° 2 min. østlig længde, idet fiskefartøjer udsætter sig for beskydning af flyvere, dersom fiskeriet udøves indenfor dette område«. <sup>13)</sup>

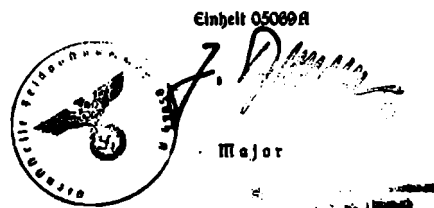


Sikre fiskeriområder efter maj 1945.

Den ny tyske holdning til spørgsmålet om overskridelse af fiskeriområderne medførte bl.a., at et antal retssager blev trukket tilbage, og at nogle fiskeskippere frikendtes ved retten.

**Ausweis No. 109**  
 (Nur in Verbindung mit einem aml. Sichtbildausweis)  
 Der *Stylper* *Christmann Hippo Emil*  
 geb. am *22.6.20* in .....  
 wohnhaft in *Wilmannsstrasse*  
 hat die Erlaubnis *von Kapten Klitmøller*

..... zu betreten.  
 Gültig bis *1. Sept. 1944*  
 O. U. den *4. Juli 1944*



Ausweis gültig for kystfisker i Klitmøller.

## Kystfiskeriet

Kystfiskerne fik i januar 1943 tilladelse til at benytte Thyborøn som hjælpehavn samt til at fiske i farvandet ud for Agger. Tidligere ophørte fiskeriområdet ved Lodbjerg.<sup>14)</sup>

Kystfiskerne havde besvær med deres sildefiskeri forår og høst, da dette skulle drives om natten. Det skete, at man fra tysk side, især ved udskiftning af mandskab på kommandoposterne ganske forbød fiskeri ved nat-tetid.<sup>15)</sup> Kommandanten i Hanstholm gav den 19. april 1943 Klitmøller-fiskerne tilladelse til fiskeri inden for 20 meter kurven døgnet rundt, dog således, at ind- og udsejling ikke måtte finde sted i mørklægningsperioden. I maj 1943 blev hele farvandet

mellem Thyborøn-Svinkløv (Skagerakspærringen) samt en 10 mil bred zone øst herfor frigivet til fiskeri inden for 5 sømil fra land.<sup>16)</sup> Tilladelsen gjaldt fremdeles kun kystlandingspladsernes fiskere og gav heller ikke passageret for andre fartøjer. Fremmede kuttere, der skulle gennem Skagerakspærringen, måtte kun passere området i tysk konvoj eller med tysk ledsagekommando ombord. Den kunne rekvireres i Thyborøn eller Hirtshals. Øst for Skagerakspærringen var fiskeriet frit til et område vest for Skagen. I Agger, Stenbjerg, Vorupør, Klitmøller, Lildstrand, Thorupstrand og Slettestrand var der særlige kystbevogtningssteder, hvorimod Lyngbe, Vangså, Vigsø, Klimstrand og Trandumstrand ikke var bevogtet. Ved evakueringen af Hanstholm søgte størstedelen af fiskerne til Hirtshals, medens en del forblev på Baun landingsplads (Vigsø).



*Kystfiskeriet udførtes med begrænsninger. Kun Hansted måtte evakueres totalt. Foto fra Agger kystlandingsplads.*

**Fører:**

Fulde Navn: Gravers Pedersen.  
 Stilling: Fiskerhopper Føds.aar :Dag: 1892 - 6/3  
 Fødested: Holmslands Idr.  
 Bopæl: Harnegade 134, Esbjerg.  
 Legitimationskort Nr. 312 Udst. d.: 30-8-1941.

Fulde Navn: \_\_\_\_\_  
 Stilling: \_\_\_\_\_ Føds.aar :Dag: \_\_\_\_\_  
 Fødested: \_\_\_\_\_  
 Bopæl: \_\_\_\_\_  
 Legitimationskort Nr. \_\_\_\_\_ Udst. d.: \_\_\_\_\_

**Besætning:**

*Alf*  
 25/3-42 Fulde Navn: Poul Henrik Bendixen  
 Stilling: Fisker Føds.aar :Dag: 1912 - 28/2  
 Fødested: Fredensborg  
 Bopæl: Thinasgade Esbjerg.  
 Legitimationskort Nr. 314 Udst. d.: 30-8-1941.

*Alf*  
 25/3-42 Fulde Navn: Hjelge Frost Pedersen.  
 Stilling: Fisker Føds.aar :Dag: 1918 - 4/3.  
 Fødested: Bjergby  
 Bopæl: Verlundsvej 67 E, Esbjerg.  
 Legitimationskort Nr. 314 Udst. d.: 30-8-1941.

*Alf*  
 14/7-43 Fulde Navn: Grundtvig Pedersen  
 Stilling: Fisker Føds.aar :Dag: 1898 - 1/8  
 Fødested: Hadst  
 Bopæl: Hadst  
 Legitimationskort Nr. 1564 Udst. d.: 25/3-1942

**12 JUL 1943**  
**ESBJERG**

*Pm.*  
 Fulde Navn: Jens Peter Overu.  
 Stilling: Fisker Føds.aar :Dag: \_\_\_\_\_  
 Fødested: Jorlunde  
 Bopæl: 31 Esbjerg 20 Esbjerg.

**12 JUL 1943**  
**ESBJERG**

I bådpasset indførtes oplysninger om fartøjets særlige kendetegn samt om besætningen.

# Miner og sprængbøjer

Miner og sprængbøjer udgjorde ubetinget den største fare for dansk fiskeri under 2. verdenskrig.

110 danske fiskere omkom ved minesprængning i Nordsøen og Skagerak og 17 fiskere mistede livet ved sænkning af ialt 11 kuttere.

Miner og sprængbøjer blev i et stort antal varierende typer udlagt fra skib eller nedkastet fra fly.

Tidligt på krigen begyndte man at anvende andre konstruktioner end syrehornsminerne, som udløses, ved at en mines horn knækker, når det rammes af fartøjet. Under 1. verdenskrig lå minerne samlet i nøje afgrænsede felter, hvorimod de under 2. verdenskrig, bl.a. på grund af nedkastning fra luften, var spredt over et større område. De ny minetyper kunne påvirkes af forskellige impulser fra fartøjer, som sejlede over stedet. De magnetiske miner påvirkedes og udløstes af magnetfeltet omkring skibene og kunne gøres uvirksomme i en bestemt tidsperiode efter udlægningen, eller indtil et vist antal oversejlinger havde fundet sted.

De akustiske miner udløstes ved støj fra maskine og skrue. Endelig var der afstandsminer, som påvirkedes ved forandringen i vandtrykket, når et skib passerede.

Udover de egentlige miner, hvis sprængstofindhold var på 400-600 kg, fandtes der mange former for spræng-

bøjer. Disse rummede ikke så meget sprængstof, men kunne være forbundne og udløstes i serier ved påsejling. To Strandby-fiskere ombord på »Victoria« dræbtes, da de i 1940 opsamlede en sprængbøje, som til forveksling lignede en almindelig spidsbøje. I Thyborøn blev flere tyske soldater dræbt, da de ville opstille en indstrandet jernbøje i haven foran deres barak. Det var en sprængbøje. I kystområderne skulle cement- eller betonminer hindre allieret landgang. Sprængladningerne lå indkapslet i betonblokke, hvorfra et rør stak op i vandet. Røret endte i et lille horn, og blev dette knækket ved påsejling, udløstes minen.

## »Duens« forlis

E 71 »Duen« befandt sig den 23. juni 1943 på en fiskeplads 65 mil vest af Grådyb. Besætningen tørnede ud ved 3-tiden om morgenen, og da de tre fiskere var midt i morgenandagten (dagstykket fra KMA's kalender), skete der en voldsom eksplosion og det stod klart, at kutteren hurtigt ville synke. Den norske pram var faldet sammen ved eksplosionen. Yngstemand blev forsynet med en redningskrans og en gaj, bedstemanden en redningskrans, hvortil var bundet risten



fra styrehusdørken, skipperen en spidsbøje og en gaj. Skipperen fortæller om de ulykkelige timer: »Vi bandt os derefter sammen med loglinen, og da vi havde gjort det, sagde jeg til dem, at de skulle sætte sig på lønninen og være klar til at springe ud. Jeg ville have tågesirenen sat til at tude med en vedholdende tone, men da jeg så vandet sluse ned i lasten, blev jeg klar over, at der ikke kunne være langt igen, før kutteren sank. Jeg prøvede dog endnu engang på at få sirenen til at tude ved at sætte noget i klemme ved den, men det lykkedes ikke, og så sprang vi alle tre i vandet - Verner først, derefter Muff og jeg tilsidst.

Vi arbejdede hvad vi kunne, for at komme bort fra skibet, og vi var ikke mere end lige kommet klar af kutteren, før den sank, kun ca. 5 minutter efter at eksplosionen var sket.

## Andagt ved lastlugen

Da skibet sank, drev lastlugen ned til os, og jeg udbrød da: »Kan I ikke se, at Gud er god imod os, at vi kan få lov at samles her omkring lastlugen. Skal vi ikke fortsætte vor andagt?« - Trods alt det hjerteskrærende og smertelige, der var over denne andagt, kan jeg sige med sandhed, at der var ikke nogen dødsfrygt. Den havde Gud taget fra os.

Vi bad for vore kære derhjemme, og tilsidst bad vi Fadervor og sang sangen »Før var al min tro på Jesus«, og da kunne vi synge med alle tre.

Naturligvis talte vi også om muligheden for vores redning og sagde til hverandre: »Mon ingen af de andre både kommer? « Da ingen af dem imidlertid gjorde anstalter hertil, lod vi lastlugen gå, og vi svømmede da en timestid ned mod den nærmeste kutter, som vi kunne se var i færd med at gå fra bøjen, og vi sagde da: »Så, nu kommer han«.

## Kimer himmelklokker

Da kutteren var tværs af os, råbte vi alle samtidig så højt, vi kunne, men vort råb blev ikke hørt, kutteren havde været ude at sætte vod, og han sejlede nu tilbage til bøjen. Da sank modet naturligvis på os, og især blev Verner meget urolig, men jeg sagde: »Lad os nu igen få en bedestund sammen, så skal det nok hjælpe«. Det var også en hjælp, og Verner sang derefter »Kimer himmelklokker«, som vi sang med på, men allerede da kunne jeg se på Muff, at han var ved at blive kold. Han sagde dog efter sangen: »Mon »Delfinen« ikke skulle komme?« Han blev ved med at se på mig i lang tid derefter, og jeg så, at hans øjne strålede, men snart efter fik han krampe, og jeg fik da Muff bundet til redningskransen; så han kunne ligge og flyde uden at få for meget vand i sig. Da der var gået et kvarters tid, var Muff død, men jeg så da »Delfinen«, og jeg gjorde mig så høj som jeg kunne, og vinkede henimod kutteren, og det så man fra »Delfinen« med det samme. Da

der nu var håb om redning, sagde jeg til Verner: »Der er »Delfinen«. Nu må du holde ud, lille Verner, og stramme dig rigtig godt op. Kan du ikke se ham?« »Jo«, svarede Verner, »jeg kan godt se ham«, men der gik jo alligevel endnu nogen tid, inden kutteren nåede hen til os, og vi blev da bjerget op på »Delfinen«s dæk.

## De sidste minutter

Her begyndte redningsmændene alle fire straks at give mine to kammerater kunstigt åndedræt, ligesom de blev gnedet med uldne klude og søgt varmet om hjertet for at stimulere dets arbejde. De arbejdede med mine kammerater i 3 timer, men 5 minutter ef-

ter, at vi var kommet på dækket, havde Verner givet et par suk, hvorefter han udåndede«. <sup>17)</sup>

## »Ovine Marie«

Den 24. februar 1943 sad besætningen ombord på E 497 »Pan« i lukaf'et og spillede kort. Kutteren lå for anker efter dagens fiskeri ca. 20 sømil sydvest af Grådyb barre. Ved 22.30 tiden hørte de et voldsomt drøn gennem vandet, og da skipperen nåede op på dækket, kom eksplosionen gennem luften. Umiddelbart herefter hørte besætningen et tågehorn i det fjerne. Skipperen gav straks ordre til at starte maskinen, og de satte kursen efter tågehornet. Efter ca. 7 minutters sejlads kunne de skimte agterenden af en kut-



*Sprængning af mine ud for indsejlingen til Fiskerihavnen i Esbjerg 1945.*



*Forberedelse til sprængning af mine. Minerne udgjorde i mange år efter krigen en stor fare for fiskere og søfolk. 44 fiskere omkom ved krigsforlis i perioden 4. maj 1945 - 31. december 1949.*

ter, og da skipperen slækkede op, forsvandt fartøjet i havet. De hørte nu råb om hjælp fra en pram ret forude. Tre mand opholdt sig her, medens en fjerde lå i vandet i en redningskrans og holdt sig fast til prammens kant. Da to af fiskerne var halet over i »Pan«, sank den beskadigede pram, og de øvrige to besætningsmedlemmer måtte trækkes over ved hjælp af en bådshage.

De reddede var fra E 179 »Ovine Marie«. Tre af fiskerne sov i lukafet, da vagtmanden bemærkede et stød imod forskibet og straks herefter en voldsom eksplosion. Lukafet fyldtes øjeblikkelig med vand, og sidste mand, der lå i en overkøje, måtte bringe sig i

sikkerhed gennem skyligtet, da den normale udgang gennem kappen var spærret af vand. Et af besætningsmedlemmerne løb straks hen til tågehornet for at hidkalde hjælp fra fartøjer i nærheden, medens skipperen med sin lommekniv kappede surringerne til den norske pram. To mand sprang i prammen, medens kokken og trediemand iførte sig redningskrans og hoppede udenbords, da »Ovine Marie« fik stærk slagside. Prammen flød, da kutteren nogle minutter senere gik ned. Det lykkedes at få kokken op i prammen, men trediemand måtte klamre sig til lønningen, indtil »Pan« nåede frem. - På vejen ind observeredes der fra »Pan« ialt 7 drivende hornminer.

## Redningsflåder

Adskillige kuttere medbragte på grund af minefaren en speciel redningsflåde, som kunne benyttes, hvis prammen blev beskadiget under eksplosion (eller beskydning). Flåderne bestod oftest af tomme petroleumstønder i en træramme. Kuttere under 20 tons behøvede i følge skibstilsynets bestemmelser ikke have en pram ombord. Flåden blev bl.a. redning for føreren af L 142 »Skjold«, da kutteren minesprængtes natten til den 17. april

1943 ved Sild. »Skjold« lå til ankers, og alle mand sov, da eksplosionen indtraf. Tre mand kom hurtigt på dækket, medens det ikke lykkedes kokken at komme op. Medens kutteren var ved at synke, arbejdede folkene på at frigøre redningsflåden, og da »Skjold« gik ned, sprang de i vandet med flåden. På grund af søgang og strøm kæntrede flåden bestandig, og to af fiskerne druknede under forsøg på at nå hen til flåden. Den reddede og flåden blev af vinden ført i retning af andre ankerliggere, og efter 3 timer på redningsflåden lykkedes det fiskeren at få hjælp fra Skagens-kutteren »Ingolf«. <sup>18)</sup>



*Esbjerg-kutteren »Jette-Marie«. Bemærk den hjemmefremstillede redningsflåde ved styrehuset, Dannebrogsmalingen og de afskærmede lanterner.*

## Klitmøller-ulykkerne

Klitmøller blev i 1944 ramt af en forfærdelig ulykke, da 3 kystbåde minesprængtes, og 12 fiskere mistede livet. Tabet udgjorde en syvendedel af landingspladsens aktive fiskere. <sup>19)</sup>

T 888 »Arken« forliste den 1. juni i et minefelt nordvest for Klitmøller, og 4 mand omkom. Vorupørbåden »Prøven« fik den 22. juli hold i en mine, da man var ved at hale krogene ind. Minen eksploderede, men alle mand blev reddet, inden båden sank. »Prøven« fiskede lige syd for spærreområdet.

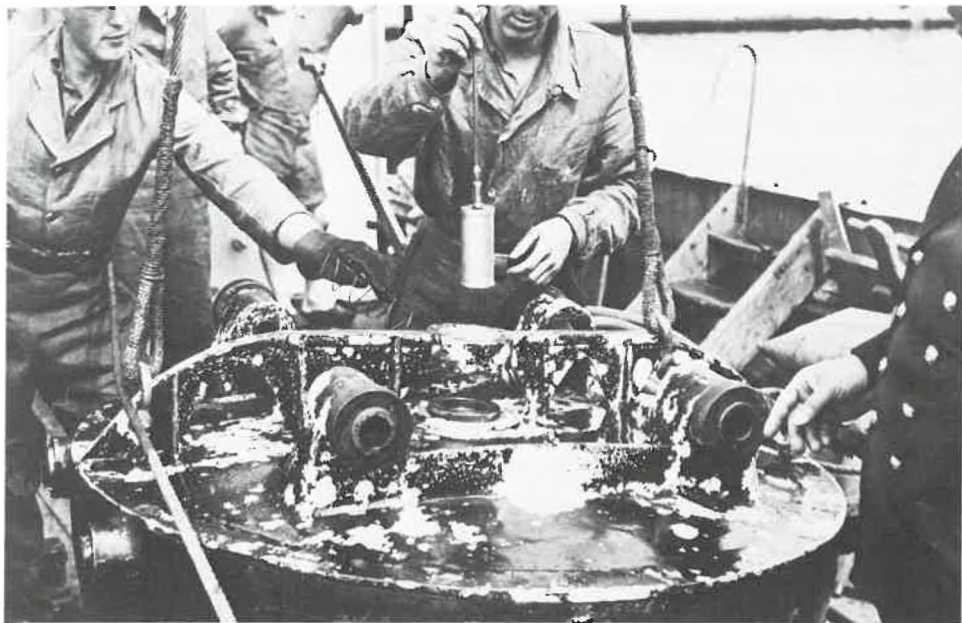
Torsdag morgen den 3. august afsejlede T 23 »Emanuel« og T 69 »Gefion«, idet det var meningen, at de ville sejle sydpå til fiskepladsen ud for Thyborøn kanal. Søndag blev der fundet krogrester samt et par bøjer mærket A.A., forbogstaverne for den ene af de savnede kutteres fører. Samme dag fandt en båd under eftersøgning liget af en fisker fra »Emanuel« drivende i en redningsvest. Fra »Emanuel« blev der endvidere fundet en flåde bestående af en luge fastgjort til en træbøje. Eftersøgningsfartøjer fandt søndag formiddag et nyudlagt minefelt med korkbårne mineantener ca. 5 sømil VNV af Vorupør. Dette sattes snart i forbindelse med 2 mineekspllosioner, som blev observeret fra land fredag aften, og da der tillige inddrev vragester indfiltret i mineantener med korkflod, blev man sikker på, at den frygtelige ulykke var sket ved mine-

sprængning. - Torsdag aften passerede en sydgående konvoj af ubestemmelige fartøjer gennem det tilladte fiskeriområde. Der er ingen tvivl om, at fartøjerne har udlagt miner, og at »Emanuel« og »Gefion« for hjemadgående ad den almindelige rute fra Lodberg til Klitmøller er sejlet direkte ind i det nyudlagte minefelt.

## »Helle« og »Benli«

Adskillige fiskefartøjer blev beskadiget eller forliste, når redskaberne fik hold i en mine eller sprængbøje. Mange ænsede ikke faren ved at frigøre redskaberne af de farlige hold. E 362 »Helle« forliste under sådant forsøg den 27. august 1942. Kutteren lå på fiskeri sammen med E 501 »Benli«. »Benli« havde fået hold og under forsøget på at lette holdet af, knækkede det ene vodtov. Kutteren gik tilbage til bøjen for at sejle ud med den anden arm, men denne knækkede også. Da »Benli« havde fundet det knækkede vodtov ved hjælp af et dræg, kom »Helle« til assistance, fik tampen ombord og sejlede lidt væk fra holdet, hvorpå den ankrede op. »Benli« drægede den anden arm op, men under de fælles forsøg på at lette holdet af, skete der en eksplosion, som kastede »Benli« over på siden. Umiddelbart herefter skete der en eksplosion ved »Helles« styrbords bov, og i løbet af få øjeblikke fyldtes lukaf'et med vand. Det lykkedes at redde skibspirer, personlige ejendele og en del grej fra dækket, inden »Helle« sank.





*Uskadeliggørelse af miner i Esbjerg kort efter kapitulationen.*

I 1951 blev »Helles« ejer ringet op af en fiskeskipper, som spurgte, om han var interesseret i et stykke af hans gamle skib. Da var navnebrædtet blevet fisket op i området, hvor kutteren sank 9 år tidligere.

## Stokminer

Som et offer for tyskernes forsvar mod allieret landgang på Vestkysten minesprængtes den 30. september 1944 Esbjerg-kutteren »Josse«. Kutteren fik maskinskade ud for Fanø - muligvis på grund af dårlig brændselsolie - og drev hurtigt mod land. Da kutteren tog grunden ud for Kurhotellet, blev to mand af besætningen sendt ind i prammen for at tilkalde

hjælp. Det lykkedes dem at komme igennem landminefeltet og at få sendt bud efter Esbjerg motorredningsbåd. Netop som redningsbåden nåede frem til strandingsstedet, skete der en voldsom eksplosion ved »Josse«. Eftersøgning af de to ombordværende var resultatløs. En civilingeniør, som deltog i eftersøgningen, overlod i 1968 dannebrogssflaget fra »Josse« til Fiskeri- og Søfartsmuseet. I en følgeskrivelse fortæller han om ulykken: »Jeg var med til eftersøgningen langs stranden på Fanø. Det var en uhyggelig, stormfuld nat og en trist, næste formiddag, vi vidste slet ikke før langt hen på dagen, at i hvert fald to blev reddet. De tyske menige soldater ydede en stor indsats om aftenen i mulm og mørke og vadede ofte langt ud i

bølgerne for at se, om der var skibbrudne, der drev i land. Flaget fik jeg højtideligt overrakt af en tysk officer og har gemt det siden, da der dengang ikke var nogen, der interesserede sig for det; som De ser, var det hele indsmurt i olie og sønderrevet«. <sup>20)</sup>

## Krigsforsikring

Ved krigens udbrud i 1939 blev der oprettet en krigsforsikring for søfart og fiskeri, men kort tid efter udskiltes en særlig fiskeriafdeling. Farvandsområderne blev inddelt i 5 zoner med Nordsøen og Skagerak som de dyreste i krigsforsikringspræmie. I begyndelsen betalte staten præmierne, men efterhånden som fiskeriet kom godt i gang, overtog kutterejerne selv præmiebetalingen. Krigsforsikringen dækkede ikke skader påført fartøjerne uden for de af besættelsesmagten fastsatte fiskeriområder, hvilket var uheldigt for fiskerne. »Vestkysten« udtrykker sikkert en almindelig opfattelse, når den i en artikel den 9. december 1940 kræver forsikringsdækning for fiskerne under alle forhold også uden for tilladte fiskeriområder. Bladet påpeger, at fiskeriet ikke kan drives med udbytte inden for de snævert afstukne områder, og at krigsforsikringen må tage risikoen, hvis ikke flåden skal ligge uvirksom hen de 8 måneder af året. »Vestkysten« fremfører, at »når fiskerne i udpræget grad viser samfundssind ved at gøre en indsats for at klare sig selv i

stedet for at skulle falde samfundet til byrde, og når fiskerne trods de mangeartede farefulde omstændigheder ved at passe deres gerning alligevel prøver på at udføre deres dont, synes vi, at det er et nærliggende og naturligt ønske, at krigsforsikringen for danske skibe, fiskeriafdelingen, i alle tilfælde tilpligtes at erstatte enhver krigsskade på vore fartøjer«.

## Mineeftersøgning

Da anden verdenskrig udbrød, oprettede fiskerne i samarbejde med marineministeriet en særlig mineeftersøgningstjeneste, idet fiskerne stillede fartøjer med besætning til rådighed for søværnets minører. Mineeftersøgningsskutterne modtog meldinger om observerede drivminer og gik på eftersøgning af disse. Når minerne var lokaliseret, uskadeliggjordes de. - Da eftersøgningstjenesten oprettedes, var der rift om pladserne, idet udsigterne for Nordsøfiskeriet var meget mørke. I sommeren 1943 var det praktisk talt umuligt at skaffe en kutter til mineeftersøgning. Tjenesten ophørte den 29. august 1943 og blev først genoptaget efter krigen. Minørtjenesten tog sig herefter ikke alene af uskadiggørelse af drivminer, men også af de mange cementminer langs kysten. Et særligt arbejde bestod i at fjerne kabelminer og tønder med sprængstof, som tyskerne havde nedgravet i molerne i de største Vestkysthavne. Tyskerne måtte dog gå i første række ved arbejdet.



# Fiskernes indtægter

Mange mente, at fiskernes indtægter under krigen var uforholdsmæssigt store, især i betragtning af, at lasterne fortrinsvis gik til Tyskland. Der blev ikke foretaget sabotage direkte mod fiskefartøjerne for at hindre det store fiskeri, men fiskeeksporten søgtes ramt ved sabotage mod fiskebiler, fiskepakhouse og kassefabrikker. De illegale blade var enige om at fordømme umådeholdent fiskeri.

## Lille arbejdsindsats

Det var de færreste, der i deres fordommelse af fiskeriet tog hensyn til, at is- og brændstofrationeringen begrænsede rejsernes antal, og at de få rejser, der blev gjort om året, som følge heraf skulle give så stort et udbytte som muligt.

Fiskeriindsatsen målt som arbejdstid eller rejser på havet var betydelig ringere end i førkrigsårene. De større skibe lavede blot 7-8 rejser om året imod mere end det dobbelte før krigen.

## Sort petroleum

Der var imidlertid også kuttere, som sejlede på »sort« petroleum, og det

blev fordømt. Fiskerne lå almindeligvis inde i måneder og samlede petroleum, og de sejlede så vidt muligt kun ud, når der erfaringsmæssigt var udsigt til en hurtig rejse. Med de begrænsede petroleumstildelinger var ingen interesseret i at bruge brændstof til ingen nytte, og farerne på havet indbød heller ikke til ophold på søen længere tid end nødvendigt. Fiskerne måtte endvidere tage, hvad de kunne, da ingen kendte fremtiden, og nye begrænsninger og eventuelt totalstop for Nordsøfiskeriet let kunne byde sig. Mange havde endnu minespæringerne fra september 1939 i erindring, da hele Esbjerg-flåden lå uvirksom i havn.

Da aviserne i 1943 fremhævede og lovpriste en Esbjerg-kutters fangst på 35.000 kg fisk skrev »Frit Danmark, Sydvestjylland«: »Vi ser aldeles ingen grund til at deltage i denne ros! - tværtimod. Al det fiskeri, som går ud over, hvad der er nødvendigt for at klare dagen og vejen er direkte landskadeligt, såvidt som det kun hjælper til at holde liv i vore fjender, tyskerne, så meget bedre og længere. Bare dog denne simple sandhed ville gå op for alle vore fiskere«. <sup>21)</sup> - En artikel i »Vestkysten« den 6. juli 1943, der omtalte fiskerne som hverdagens helte, der gjorde en indsats af livsvigtig betydning for hele det danske samfund, blev kommenteret tilsvarende: »Lad

os sige det med det samme, at vi deler fuldt ud denne mening, så længe det gælder fiskeri til det danske marked, men lad os også gentage. Fisk ikke mere end nødvendigt, *ethvert fiskeri til Tysklandsseksporten er landsskadeligt*«.

## Fisk mindre

Med udgangspunkt i beskydningen af E 224 »Strandby« inden for tilladt fiskeriområde udsendte »Frit Danmark Sydvestjysk Afdeling« løbesedler til fiskerne pr. post. Det hed heri bl.a.: »Vel ved vi, at I skal tjene til livets ophold på søen, men fra at ilandbringe fangster til en beskeden livsførelse og til de rekordfangster, den sidste tid har vist os, er der et langt spring. Mange mennesker i dette land har valgt en beskeden indtægt - eller endnu mindre - frem for at hjælpe tyskerne, og vi nærer den tro, at også Esbjergs fiskerbefolkning er villig til for en tid at ofre nogle livsgoder, når det kan forkorte krigen og derved gavne vort land.

Fiskerne bør også erindre, at hver øre, der udbetales for fisk, solgt til tyskerne, udbetales af den danske Nationalbank, tyskerne betaler intet for fisken, udover de bomber og granater, de sender efter kutterne på søen.

Vi opfordrer derfor fiskerne til i størst muligt omfang at sabotere fiskeriet, når I har tjent en beskeden dagløn«.<sup>22)</sup>

Det illegale, kommunistiske blad »Vestjyden« tilsluttede sig »Frit Danmarks« opfattelse: »Man kan ikke den ene dag med den anden lande i tusindvis af tons fisk til tyskerne, og samtidig påberåbe sig sit nationale sindelag, og så ellers håbe på, at alt er glemt efter dette og regne med de gamle markeder igen. Fiskerne må lære, i lighed med andre dele af befolkningen, at arbejde langsomt, bringe færre og mindre laster i land. Af tyskerne får I dog kun en ussel tak... Med fiskeeksportørerne er sagen en ganske anden, deres nationale sindelag ligger i tegnebogen...«.<sup>23)</sup>

## Med døden for øje

Som kommentar til fiskernes indkomster skrev Dansk Fiskeritidende den 24. marts 1944: »Når man derfor taler om fiskernes store indtægter i øjeblikket, gælder det for det første kun et fåtal af disse, og for det andet er de enkelte store laster, der er ilandbragt, og hvorom der tales og skrives så meget, indfanget med døden for øje ved hvert stempelslag af motoren. Næppe mange ville, alt vel betænkt, bytte plads med fiskeren, når han i mørke og slud stævner ud over det minefyldte farvand i sin lille båd. Derfor bør man glæde sig, når fiskerne kommer lykkeligt i havn med en last, der bringer penge til landet og arbejde til mange mennesker«.

»Periskopet«, som kun nåede at udkomme i et eller to numre, henvendte sig direkte til fiskerierhvervet. Det

# Bekendtgørelse

---

---

Engelske Styrker har foretaget et Angreb mod Jylland. Dette Overfald har gjort Danmark til Krigsskueplads.

Den tyske Værnemagt sørger med alle til dens Raadighed staaende Midler for Landets Beskyttelse.

Jeg har derfor overtaget den øverste Myndighed i Jylland. Jeg forventer af Befolkningen, at Ro og Orden opretholdes og at Befolkningen underordner sig under den tyske Krigsførelses Fornødenheder. Enhver skal forblive paa sin Post og skal fortsætte med sit Arbejde.

Alle Embedsmænd og Tjennestemænd og samtlige Funktionærer saavel paa de offentlige Kontorer som i de offentlige Virksomheder etc. skal efterkomme de paagældende tyske Myndigheders Ordre.

En ubesindig og planløs Flugt vil paaføre Befolkningen store Tab af Menneskeliv og skal derfor under alle Omstændigheder undgaaes.

Al Motorkørsel og ikke livsvigtig Kørsel med Hestekøretøjer ligesom Afbenyttelsen af Jernbane, Post, Telegraf og Telefon er forbudt indtil videre. Al Trafik paa Gaden forbydes i Mørklægningstiden. Restaurationer, Biografer etc. skal lukke senest  $\frac{1}{2}$  Time inden Mørklægningens Begyndelse.

Undtagelser med Hensyn til Kørsel og Spærretiden vil kun i ganske særlige Tilfælde blive tilladt af den tyske Standorttæste og for Benyttelse af Jernbanen af de paagældende tyske Transport- og Jernbanekontorer.

Enhver Understøttelse af Fjenden og andre fjendtlige Handlinger fra Befolkningens Side ligesom enhver Overtrædelse af mine Anordninger vil blive straffet ved de tyske Krigs- og Standretter. Disse kan ogsaa afsige Dødsdomme som bliver fuldbyrdet øjeblikkeligt.

Hovedkvarter, den

194

**Den tyske Øverstkommanderende i Danmark**

*Frygten for allieret landgang på kontinentet gav sig ikke alene udtryk i forsvarsanlæggene langs den jyske vestkyst, men også i denne bekendtgørelse, hvis ikrafttræden kunne anføres senere. Fundet i Esbjerg-bunker efter krigen.*

anerkendte i sit første nummer (december 1944), at der var fiskere og fiskeeksportører, som havde udvist værdig optræden - vel vidende, at guld kunne købes for dyrt. »Men desværre er og var der alt for mange, der har misforstået hele situationen, idet de har glemt, at det at forsyne Tyskland med alt for store mængder fisk, er det samme som at forlænge krigen og forarme vort land«.

## Farlig statistik

Fiskerne var klar over, at for stor omtale af fangsternes størrelse og hyppighed kunne skade erhvervet. Da pressens radioavis den 26. april 1942 omtalte fisketilførslerne til Esbjerg, beklagede Esbjerg Fiskeriforening offentlighedsførelsen. »Det kan risikeres, at fiskernes sikkerhed på havet vil være truet, når fremmede landes radiostationer får oplysninger om de kvanta

fisk, der indbringes her til havnen af den herværende fiskerflåde, idet denne vil kunne blive udsat for luftangreb af fremmede flyvere eller udsat for militære forholdsregler af anden art«.

## Overforbrug

De mange historier, hvoraf flere sikkert er vandrehistorier fra 1. verdenskrig, om fiskernes overforbrug i krigsårene er velkendte. Rent faktisk tjente fiskerne, specielt i Esbjerg, mange penge. Af skemaet fremgår, hvad gennemsnitsindtægterne androg i denne by i forhold til andre erhverv. <sup>24)</sup> Fortjenesterne var så betydelige, at Esbjergs KFUM i januar 1942 følte sig foranlediget til at rette følgende henvendelse til skibsforsikringen »Unions« medlemmer: »I vort arbejde blandt byens unge, i særdeleshed blandt fiskerbefolkningen, er der, siden pengeregigheden har indfundet

	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Kutterejere og selvstændige erhvervsdrivende inden for fiskeri	4.665	9.656	21.945	24.066	24.093	15.911	19.258
Partsfiskere	2.335	3.695	8.105	9.645	10.094	7.966	7.061
Selvstændige erhvervsdrivende uden for fiskeri	4.305	6.061	7.838	9.282	11.406	11.039	9.430
Arbejdere uden for fiskeri	1.957	2.427	2.642	3.193	3.934	4.348	3.840
Husassistenter	824	905	1.061	1.146	1.271	1.494	1.572

Gennemsnitsindkomst i Esbjerg 1939-1945.

sig, konstateret en sørgelig nedgang i vore unges moralske standard. Vi har således adskillige gange mødt unge fiskere, som vi har med at gøre, der er kommet ud i noget, som ikke ville have fundet sted, hvis de ikke havde store pengemidler til rådighed.

Vi henstiller derfor til d'hr. fiskeskippere at tage hånd i hanke med de unge og i samarbejde med deres forældre søge at nå frem til, at de unges pengemidler kommer under en fornuftig kontrol.

Vi håber, at De vil tage denne sag op til alvorlig overvejelse.«<sup>25)</sup>

## **Eksportværdien**

Dansk fiskeeksport til Tyskland 1940-45 udgjorde 9,3 % af samtlige vareleverancer over clearing-kontoen, svarende til 549 mill. kr. Landbrugsvarerne bidrog med 61,1 % (3623 mill. kr), medens ekstraordinære industrileverancer og øvrige varele-

verancer udgjorde henholdsvis 17,3 % (1025 mill. kr) og 8,6 % (509 mill. kr). Til forplejning af den tyske værnemagt i Danmark brugtes 218 mill. kr, svarende til 3,7 %.<sup>26)</sup>

Selvom det fra alle sider erkendtes, at Nordsøfiskere tjente store penge, drog ingen for så vidt fiskernes nationale sindelag i tvivl. Frit Danmark fortæller i maj 1944 om Danmarks klondyke: »Der er gullasch-stemning i Vestkystens byer i disse år. Dem, der skriver disse linjer, har for nylig været rundt i alle de vestjyske byer, set unge fiskerdrenge, der har tjent 3.000 kr på en uge og entreprenører, der har tjent det dobbelte på en dag, kaste om sig med penge på beværtingerne i Esbjerg... Når man ser bort fra fiskernes unormalt høje indtægter, stammer alle pengene fra de store tyske fæstningsværker og militæranlæg langs Vestkysten og inde i landet...

Mens fiskerbefolkningens indtægter på grund af konjunkturerne er meget store, er deres antityske indstilling dog klar og utvetydig. Det samme kan desværre ikke helt siges om landmændene i Vestjylland.«<sup>27)</sup>

---

# **50.000 Fiskekasser**

kan leveres omgaaende pr. Jernbanevogn eller pr. Bil.

Kirkehørup Savværk, Telf. 16.

---

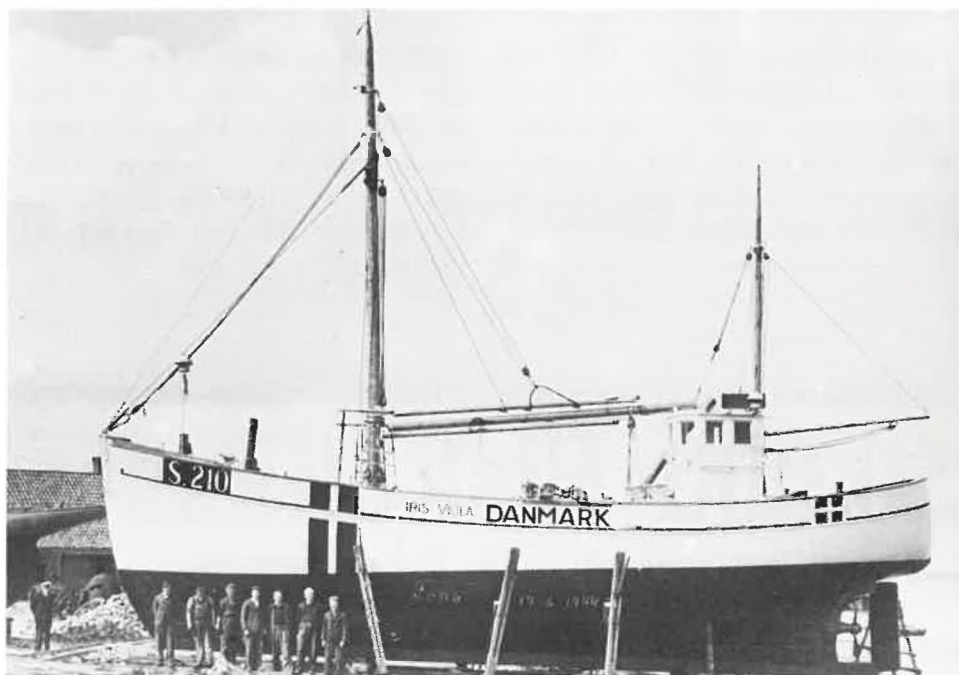
*Forsendelsen af iset kassefisk til Tyskland gav eksportører og kassefabrikanter rigeligt at gøre. Annonce fra dagbladet »Vestkysten«.*

# Fiskernes danske sindelag

Udover en daglig, mere passiv modstand, markerede Esbjerg-fiskerne deres danske sindelag og gruppesammenhold særlig ved to lejligheder: dagene omkring 9. april 1940 samt i ugerne omkring den forestående invasion i juni 1944. Hertil kom naturligvis den individuelle modstand, som blev ydet af fiskere i frihedskampen, f.eks. ved våbentransporter over Nordsøen og anden illegal sejlads, opbygning af modstandsgrupper på

havnen, sejlads til England med nød-stedte flyvere m.v. Den aktive og til en vis grad også den passive modstand måtte nødvendigvis holdes skjult i krigsårene og var derfor ikke med til at påvirke den offentlige meningsdannelse vedr. fiskernes forhold.

Esbjerg-fiskernes sammenhold og modstandsvilje i de første dage af besættelsen var ikke til at tage fejl af. Tyskerne forlangte den 9. april, at Esbjerg-fiskerne skulle afgå til Ål-



*Rent økonomisk var der ligesom i landbruget gode tider for fiskeriet. Det gav sig bl.a. udslag i et omfattende byggeri af nye kuttere, f.eks. »Iris Viola«, Fanø den 17.6.1944.*



# Vi Vil Vinde

Kundernes Tilfredshed. 7367

## Esbjerg ny Ormeksport.

Telgr.-Adr.: Postbox 84,  
Esbjerg.

*Churchills V-tegn brugt i annonce for sandormekksport.*

borg og Frederikshavn for derfra at sejle som troppetransportskibe ved tysk besættelse af Norge, idet tyske marinesoldater skulle ombord forklædt som fiskere. Det antydedes over for Esbjerg Fiskeriforening, at kutterne ville blive konfiskeret til formålet, hvis fiskerne vægrede sig. Fiskeriforeningens bestyrelse holdt møde i løbet af natten, og om morgenen den 10. april indkaldtes skipperne til et hastemøde på Sømandshjemmet.

## Massiv afvisning

Det var en alvorlig skare, der gav møde. Jens Simon Christensen havde svært ved at få sagt, hvad det drejede sig om, men snart var der enighed om at sige nej. »Nordmændene er vore brødre på havet, vi kan ikke falde dem i ryggen på nødens dag«. Inden forsamlingen skiltes, sang den »Vor Gud han er så fast en borg«. - Tyskerne respekterede fiskernes stillingtagen. <sup>28)</sup>

»Periskopet« gav i 1944 situationen følgende ord med på vejen: »Husker

du, da tyskerne ville tage fiskerflåden? Mindes du mødet på Sømandshjemmet? Den, der var med, glemmer det aldrig. Da var der sammenhold blandt fiskerne. Da fik vi se, det kunne nytte at sige NEJ.

...Lad os engang tænke tilbage på de år, der er gået siden 1940. Der er hændt meget for fiskerbefolkningen i de forløbne år. Mange har, som følge af krigens, sat livet til derude på søen. Dette er sørgeligt. Men det er lige så sørgeligt, at mange fiskere ikke tænker på andet end penge. Er det da ikke snart på tide at få noget andet i tankerne?« <sup>29)</sup>

## Illegale blade

Fiskeriorganisationerne havde iøvrigt intet fælles talerør i form af illegale blade. Dog udkom i en periode »Fiskernes Frie Presse« og »Frit Vestjysk Fiskeritidende«, der bl.a. omtalte fiskernes holdning i forbindelse med D-dag, men ellers var alment orienterende. I Esbjerg tog »Vestjyden« og »Frit Danmark, Sydvestjylland« sig en del af fiskernes sag, og i december 1944 udkom et nummer af »Periskopet. Nyt fra Hav og Havn«, der specielt henvendte sig til fiskeeksportører.

Det fortæller, at trykning af illegale Esbjerg-blade, bl.a. foregik hjemme hos en fisker. Da naboerne gjorde vrøvl over støjen, flyttedes trykkeriet ombord på E 637 »Ann Katrin«, der lå uvirksom hen i første bassin, idet

tyskerne havde givet kutteren karantæne for at have drevet fiskeri uden for grænserne. En dag, da man var i færd med at trykke, lød der støvletramp på dækket. Da folkene kiggede op, så de tyske soldater i færd med at anbringe et maskingevær på lastlugen. Det var en øvelse!

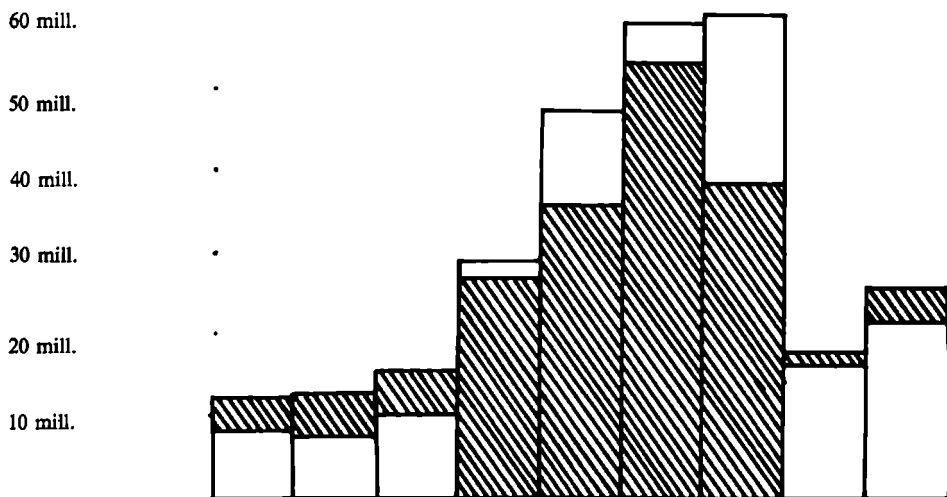
## Illegalt arbejde

En fisker indsamlede oplysninger om tyske befæstninger og anlæg på Esbjerg-egnen, minefelter, forpostskibenes placering, de tyske marinefartøjers sejltider, antal bevogtningsfartøjer i havnen etc. Positionerne indtegnedes med en blyant på et kort over Grådyb, hvorefter den nøjagtige position udregnede i længde og bred-

de. På små lapper papir blev oplysningerne videregivet dels til nedkastningsofficer Aage Møller Christensen, dels til Ib Nørlund og/eller Holger Vivike, der fik meddelserne sendt til England via København. Et stort kup blev gjort på havneingeniørens kontor, da en tysk officer en dag havde glemt en fuldstændig plan over kommandocentralen, som skulle bygges i Hulvejen. Planen blev »lånt« for en eftermiddag og efter kopieringen lagt på plads igen.

## Invasjonen

Også på anden måde viste fiskerne en form for solidaritet med de allierede, nemlig i ugerne omkring invasionen i Frankrig den 6. juni 1944.



Fangster landet i Esbjerg af danske fartøjer 1938-46. Det skraverede område angiver kilomængden, det åbne område kroneværdien. Bemærk, at værdien i krigsårene overstiger mængderne.

For at modvirke, at tyskerne sendte ekstra styrker til hjælp i invasionsområdet, gjorde de allierede forberedelser til landgang andre steder i Vesteuropa, og følgende meddelelse fra general Eisenhower blev udsendt over B.B.C.: »Denne advarsel er rettet til fiskerne ud for Norge, Danmark, Holland, Belgien og Frankrig. Den allierede øverstkommanderende anmoder om, at alt fiskeri skal ophøre i disse farvande fra og med torsdag den 8. juni klokken 21 og indtil torsdag den 15. juni klokken 21. Fiskere, der er i havn, må derfor blive der. De, der er til søs, må øjeblikkelig vende tilbage. Følg denne ordre ubetinget og omgående. Hvis De ikke gør det, kan det blive skæbnesvangert for Dem selv foruden at hindre de allierede styrkers operationer«. <sup>30)</sup>

## Solidaritet

Henstillingen fik en mærkbar virkning og er vel nok Esbjerg-fiskernes tydeligste udtryk for solidaritet med de allierede i besættelsesårene. <sup>31)</sup> Alle fiskere lyttede til udsendelserne over B.B.C., og næsten alle afbrød fiskeriet

og søgte havn. Kuttere, der ikke var nået længere end til Dybet, vendte om, enkelte efter at have prajet andre fiskere og hørt deres mening om situationen. Den 21. juni indberettede kystpolitiet i Esbjerg, at der siden den 8. ds. ikke var afsejlet kuttere på fiskeri, »spærreperioden« var i mellemtiden blevet forlænget med to uger.

Det var dog ikke samtlige kuttere, der efterkom henstillingen om at standse fiskeriet. Enkelte fik deres forhold klaret ved at forære fisken bort eller ved straks at give det indtjente beløb til velgørende formål. Esbjerg Børnehjem og Børnenes Kontor modtog 17.857,70 kr. fra 6 kuttere, hvilket var det skønsmæssige overskud efter fradrag af folkehyre og driftsomkostninger. <sup>32)</sup>

Der var ikke almindelig tilfredshed med disse fradrag, og sagen blev grundigt kommenteret blandt fiskerne og i de illegale blade. »Vestjyden« skrev således: »Der var kun et ringe antal skruebrækkere, der kom ind længe efter »spærretiden«, og som havde regnet med, at nu skulle de have en ordentlig klatskilling på deres kammeraters bekostning«. <sup>33)</sup> »Vestjyden« hævdede, at indtægten fra de 6 kutteres fiskeri dels var lovet til en gave på 100 kr. til hver af beboerne på »De gamles hjem«, dels skulle anven-

10 mill.



Fangster landet i Thyborøn af danske fartøjer 1938-46. Ligesom i Esbjerg overstiger kroneværdien kilomængden. (det skraverede) i krigsårene.

NED SALTEDES ILD  
MED ISTERPOLSER  
SA LATER  
LEVE RPOSTEJER  
KONGEN SGADE 205

*Esbjerg-slagters varevogn. Læs teksten lodret, alene på dørens venstre side.*

des til opretholdelse af et børnehjem. »Derfor er det en lumpen og beskidt handling af fiskeskipperne, hvis de nu stikker værnemagtens skidne penge i lommen i stedet for som lovet at give dem til børnene og de gamle... Når man tager i betragtning, at disse 6 kuttere har modtaget ca. 120.000 kr. for den eksporterede fisk, må man kunne forstå, at de 17.000 kr. kun kan betragtes som en narresut.

Vi skal alvorligt henstille til de pågældende om snarest at bringe deres forhold i orden for at komme på linie med havnens øvrige fiskere«.

Natten til den 3. oktober 1944 blev der øvet sabotage imod en af de omhandlede kuttere, hvis maskine og motorruf blev ødelagt ved en eksplosion og i »Vestjydens« november-

nummer konstateredes det med tilfredshed, at der fra fiskerne er indbetalt godt 100.000 kr. til velgørende formål. Pengene fordeltes mellem bl.a. Røde Kors, Børnenes Kontor, Børnenes Vel, Esbjerg Børnehjem, Esbjerg Fiskeriforenings Hjælpefond, midnatsmissionen, alders- og invaliderentnydere i Esbjerg samt indsamlingen til de efterladte i anledning af Klitmøllerulykkerne.

Fisken som blev landet i spærretiden, blev først solgt efter svære genvordigheder. Til auktionen mandag den 19. juni var anmeldt henved 95.000 kg fisk, men der var ikke mødt så mange eksportører som sædvanligt, og alle forholdt sig tavse. Heller ikke på de efterfølgende auktioner blev der givet bud på fisken.

## Ingen købelyst

Byens fiskeeksportører havde som søndagsbrev modtaget en duplikeret skrivelse af følgende ordlyd:

Herr Fiskeeksportør...

Da det desværre har vist sig, at der indenfor fiskerbefolkningen er dårlige danske - appelerer vi i denne sag til Deres nationalitetsfølelse.

Efter at vore allierede nu i over 4 år har ladet de danske fiskere foretage deres dont uden indgribning på trods af, at fiskeriet kun kom fjenden tilgode, er det udansk at lade den allieredes advarsel overhørig.

Derfor anmodes De hermed at tage sagen i Deres hånd og *undlade* at købe fisken, der bliver ilandbragt af den flåde, der har foretaget fiskeri i disse dage.

Ovenstående skal ikke blot være en henstilling - men en **ADVARSEL**.

Lad os nu se, hvor mange eksportører, der holder på den forkerte hest.

Undergrunden.«

De henved 95.000 kg fisk blev heller ikke solgt på morgenauktionen tirsdag. Samtlige fiskeeksportører var på værnemagtens foranledning indkaldt til møde på Hallerestauranten kl. 9, og da de ankom, holdt der 4 biler bemanded med gestapo uden for restauranten. En gestapo kom ind i restauranten, men blev udvist, da eksportørerne nægtede at forhandle i hans nærværelse. Generalopkøberen for den tyske værnemagt var til stede og gjorde opmærksom på, at fisken i auktionshallen var fanget ved hjælp af tyske olietildelinger, og at værnemagten forlangte, at fisken ikke måtte stå og rådne. Han stillede endvidere krav om, at eksportørerne in solidum skulle sørge for fiskens pakning og

Hvis et Fiskefartøj kommer ind  
med levende Fisk og det tyske Polit  
ikke er til Stede maa Fartøjet  
gaa hen og synge ind. Politet  
kommer om Bord senere.

signeret

per Rens Børn Skjær

Havnevagten tager An paa Fartøjet  
21/4. 1940 J. M. Holten

Anvisning for kuttere med levende fisk. Originalt opslag fra Esbjerg havn.

forsendelse til Tyskland, idet værne-magten ikke selv rådede over fiske-kasser. Når fisken var solgt, skulle eksportørerne have deres omkostnin-ger dækket, hvorimod fiskerne, der havde indbragt fisken, ikke skulle ha-ve noget. Overskuddet skulle gå til velgørende formål i Esbjerg. Ekspor-tørerne gik ind herpå, og samme dags eftermiddag gik fisken til Tyskland.

## Prisstigninger

Fiskerne var på mange områder af-hængige af råvaretilførsler fra udlan-det, hvorfor der ret hurtigt kom ratio-nering på brændstof, olie, tovværk og garn. Den manglende tilførsel og øge-

de efterspørgsel gav sig også udslag i prisstigninger på redskaber og brænd-stof. I juni 1940 var petroleum således allerede steget fra 21 kr. pr. tønde til 35 kr. og tovværk fra 1,25 kr. pr. kg til 1,90 kr. Fiskekasserne kostede 1,50 kr. imod 0,85 kr. tidligere, isen steg fra 15,25 kr. pr. tons til 18,25 kr. Efterhånden som lagrene mindske-des, måtte fiskerne gå over til at bruge 2. og 3. classes varer. Vodtovene, som normalt var lavet af manilla eller si-sal, erstattedes af italiensk hamp, lige-som brændstoffet blev af en sådan kvalitet, at det dårligt kunne løbe ud af tønderne.

## Erstatningsvarer

Lagrene af søstøvler og søtøj mind-skedes også, og adskillige erstatnings-varer kom frem. Bunden i gummi-støvlerne måtte således erstattes med træbunde, og det vandtætte spærre-ballonstof toges i anvendelse til søtøj og forklæder. At fiske en spærreballon var en lille guldgrube, men stoffet måtte flænses for at kunne skjules om-bord. Tyskerne konfiskerede stoffet, når de kunne komme afsted med det. Besætningen på en Esbjerg-kutter blev en dag »oversejlet« af en spærre-ballon. Først efter en times arbejde med den genstridige kæmpeballon, der næsten skjulte kutteren, lykkedes det at befri fartøjet. En af Esbjergs kendte søekviperingshandlere rejste jævnligt op langs Vestkysten for at købe spærreballonstof af fiskerne.



*Den jyske vestkyst var et led i tyskernes forsvarskæ-de, der skulle hindre en allieret landgang på det euro-pæiske fastland. Overvågningen var konsekvent. Agger.*



Rationeringen af redskaber spillede en væsentlig rolle for fiskerne, ligesom den almindelige fødevarer-situation kunne mærkes på søen. Foruden rationeringsmærker til den normale ration af fødevarer fik fiskerne dog en ekstra tildeling for dobbelt husførelse og lang arbejdsdag på søen. Allerede i 1940 begyndte man rundt

omkring i landet at oprette samlecentraler for fiskeskind, idet man kunne tilbyde 1 øre for skind af rødspætte, tunge og slethvar, 5 øre for stenbider og 10 øre for pighvar. Skindene, først og fremmest rødspætteskind, fik i løbet af krigen større og større betydning inden for læderindustrien og anvendtes til sko, tasker, huer m.v.

Ausweis Nr. 745  
 Herr ~~Frederik~~ *Thorsminde*  
 ..... *Thorsminde* geb. am *12. 1. 22*  
 ist wohnhaft in *Thorsminde*  
 arbeitet in.....  
 Er/Sie ist berechtigt, den Stützpunkt Bierghuse / Thorsminde zu betreten und zu verlassen.  
 Dieser Ausweis gilt nur in Verbindung mit der Legitimationskarte.  
 Gültig bis einschli. *31. 12. 45*  
 B.U., den *7. 12. 1945*  
 Einheit Nr. r. 09 665 B  
 Leutnant u. Komp.-Führer.  
*Danymus*

Ikke alle tyske ausweis var lige smukt udført. Ausweis til Thorsminde.

# Bombning og beskydning

Som krigsmål adskilte vore fiskekuttere sig ikke fra danske handelsskibe under dansk flag: De var begge Englands fjender, idet fartøjerne teoretisk var under tysk kontrol. I de første år af krigen havde engelske jagerpiloter kun een stående ordre, når de traf danske, tyske, hollandske, belgiske og franske fiskefartøjer i Nordsøen, nemlig at sænke fartøjerne. Danske fiskere anerkendte aldrig dette synspunkt, men fiskede videre trods beskydning. Fiskefartøjerne var vanskelige at sænke fra luften p.g.a. deres ringe størrelse. Talrige engelske flyrappporter vidner herom. De slutter oftest »no result seen« (intet synligt resultat) eller »nil« (intet).<sup>34)</sup> Maskingeværrild var ikke nok til at sænke en kutter.

## Vanskelige bombemål

L 123 »Kirstine« af Thyborøn blev således søgt sænket 73 sømil N af Borkum den 5. august 1941 med 8 250-punds bomber og 8 25-punds bomber. Det engelske fly fik intet ud af sit angreb.<sup>35)</sup>

Mange rapporterede angreb på danske fiskefartøjer efterlod sig kun materielle skader fra maskingeværrild, idet fartøjernes mandskab hurtigt lærte sig de sikreste tilflugtssteder un-

der beskydning: maskinen og lydpoten modsat flyenes angrebsretning samt pladsen under bordet i lukafet med en dyne over. Andre skjulte sig dybest i islasten.

## Bombning af »Alice«

Esbjerg-kutteren »Alice« lå i 1941 på fiskeri uden for grænserne, da kokken kom farende ned i lukafet og råbte »flyvere«. Han hev en dyne til sig og gemte sig under den, medens skipperen smuttede op. Bedstemanden råbte, om der var noget at se, men fik en maskingeværrild til svar. Han gemte sig da under bordet. »Vi kunne høre to bomber foran os, så pludselig kom der et enormt brag, og vi tænkte, at nu var det sket. Pludselig begyndte kokken at råbe: »Vi synker, vi synker, jeg kan høre vandet kommer ind«. Så løb vi op på dækket, men vi kunne ikke komme til, for hele rigningen var faldet ned. Da havde en femte bombe ramt masten helt oppe ved godset. Skipper sad fast med foden henne ved maskinrummet, han havde været på vej ned i maskinrummet, da maskingeværrerne begyndte at skyde, og havde fået foden i klemme ved den norske pram. Han havde set den bombe, der ramte os, den rutsjede på masten og havde skrabt sig ud over kanten; det



Flyangreb på kutter 63 sømil NV af Vlieland 10.9.1941.

var faktisk et held, at den ikke eksploderede. Efter at vi havde fået vore grejer samlet ind, lettede vi og sejlede hen til de andre kuttere. Medens skipperne snakkede sammen, råbte kokken igen? »Flyvere, flyvere, de kommer tilbage«, og de for alle tre ned, både i maskinrummet og foran. Jeg vidste ikke, hvordan jeg skulle komme ned, jeg sad oppe i masten og var ved at ordne rigningen. Så kom jeg til at se op og opdagede, at det var en flok fugle.«<sup>36)</sup>

Kokken havde på tidligere rejser været ude for beskydning og bombning, bl.a. da engelske maskiner den 6. juli 1941 søgte at sænke 4 danske kuttere på en position svarende til 63 sømil SVtV af Vyl Fyrskib (i følge danske kutteres opgivelse 38 sømil VNV af Vyl), d.v.s. inden for tysk tilladt fiske-

riområde.<sup>37)</sup> Ved hjemkomsten til England rapporterede flyene »total loss« for flere kuttere, men så galt gik det dog ikke.<sup>38)</sup>

## Fly imod mastetop

Dagbladet Vestkysten berettede bl.a følgende om angrebene på kutteren »Alice«: I går morges ved 8-tiden kom den attenårige kok på E 476 »Alice« styrtende på hovedet ned i lukaf'et, hvor den øvrige besætning sad og drak morgenkaffe. Han slog hovedet lige mod dørken og besvimed halvt af det voldsomme fald. Tre tænder var slået ud. De øvrige fiskere... blev temmelig forundrede, men omtrent samtidig hørte de en uheldsvarslen-

knitren udenfor og blev klar over, at en engelsk flyvemaskine havde påbegyndt et angreb. To bomber blev kastet efter kutteren, men ingen ramte, da de faldt 20-30 meter borte. Derefter fortsatte flyvemaskinen, men gjorde blot en runde omkring »Alice« og gik helt ned over vandoverfladen. Besætningen løb ned i lukket igen, og hørte en bombe falde lidt borte.

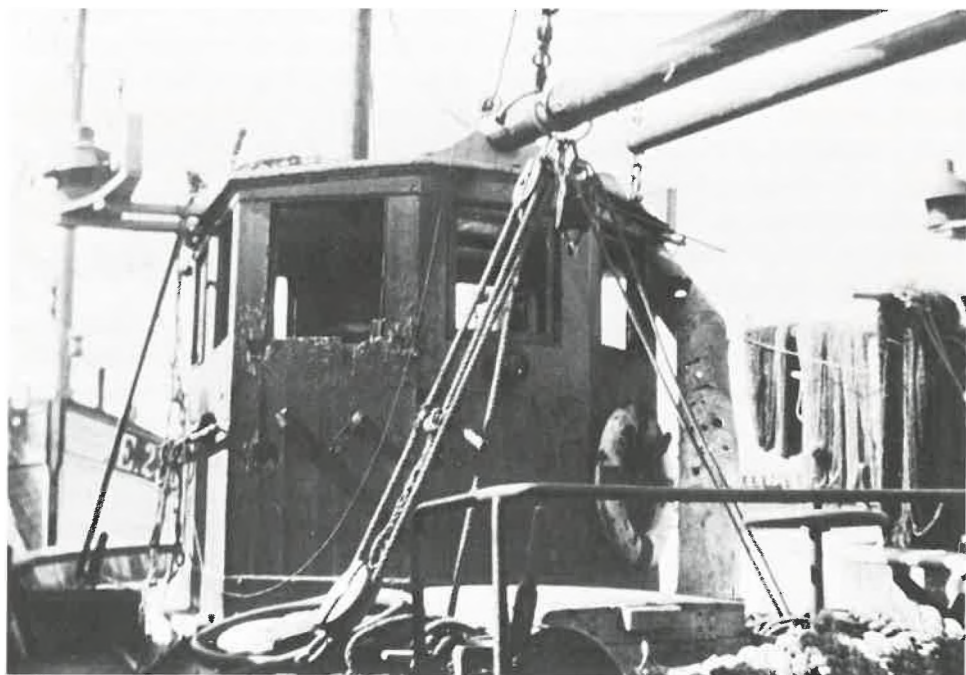
Få sekunder efter lød et forfærdeligt brag, en klirren og knagen af splintret træ- og stålværk. Fartøjet væltede helt over på siden, og besætningen tænkte, at nu var det ude med »Alice«.

Så blev alt bomstille, og de fire fiskere greb hver et redningsbælte, idet det var deres fulde overbevisning, at de nu skulle i vandet. Da de kom op på

dækket, var de nær ved at falde over en mængde sejl og rigning, der lå i en sammenfiltret dyng. De kiggede sig omkring og kunne ikke forstå, hvorfor skibet ikke sank.

De opdagede da, knapt 30 meter til agter, halen af en flyvemaskine stikke op af vandet. Man kunne se 5-6 meter af den, men på fem sekunder var den sunket. Samtidig blev vandet tykt af olie og benzin, og mængder af vragede flød omkring.

De fire Esbjerg-fiskere var nu klar over, at kutteren var i god behold forholdsvis, men at flyvemaskinen var ramlet imod mastetoppen .... Ca. 3 fod af mastetoppen blev brækket af.« Vestkysten tilføjede: »Dette engelske angreb på fredelige danske fiskefartø-



*E 117 »Erna« efter flybeskydning på Nordsøen 1943.*

## Personalbeskrivelse Personalbeschreibung

Navn  
Name: Lund Tage Laksen

Fornavn  
Vorname: Lund

Fødselsdato  
Geburtsdatum: 14/1 1922

Redstedt  
Geburtsort: Krus

Livsvilling  
Beruf: Fisker

Bopæl  
Wohnort: Morsumide

Gade  
Strasse:



Lund Tage Laksen  
På indehaverens egenhændige Underskrift



Træger  
Leiter der  
Mattenüberwachungsstelle Thyborøn 24. 8. 46

*Fiskeriforeningerne på Vestkysten skulle med deres stempel og underskrift på legitimationskortet sige god for fiskernes identitet.*

jer ude i lovligt ærinde har vakt forundring og harme i Esbjerg.«<sup>39)</sup>

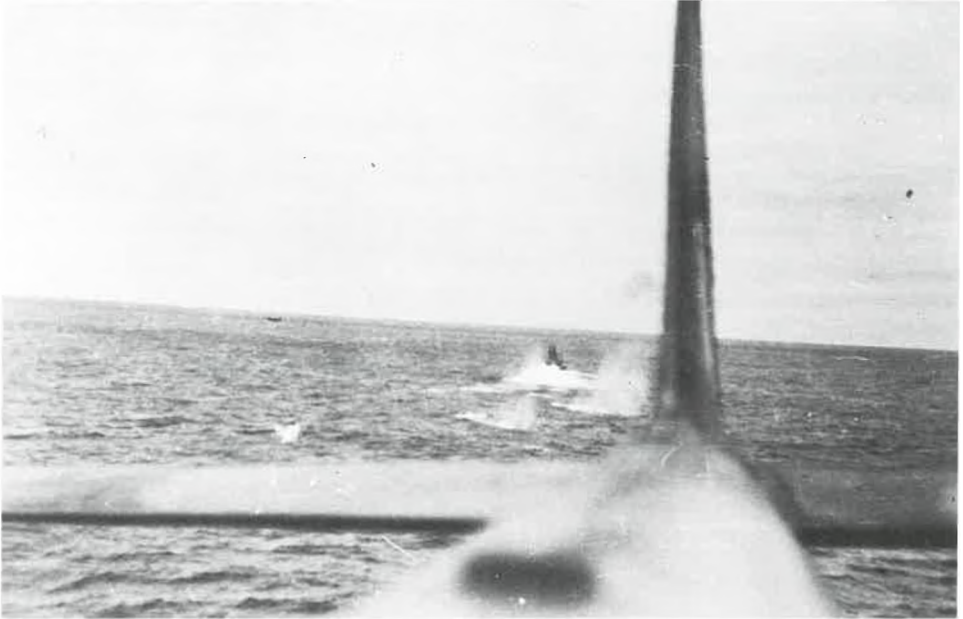
## Tyndslidte nerver

Næsten alle Nordsøfiskere fra krigsårene kan berette om beskydning til havs. Det gav tyndslidte nerver hos mange ellers vel afbalancerede fiskere.

Esbjerg-kutteren »Ejk« kom en dag til en fiskeplads ved Terschelling, hvor de ankrede op for natten. I mørkningen hørte de bombing langt derfra. Kokken, et ungt menneske fra Holmsland, lå ved kontakterne, og skipperen bad ham slukke lanternerne. Han stak hovedet uden for og sagde grinende til skipper: »Er du ban-

ge?« »Det skal du nok selv blive, når du har været udsat for det ret mange gange, hvad vil du gøre, hvis de begynder at beskyde os i morgen?« »Så vil jeg sidde oppe på lastlugen for at se, hvordan det foregår«.

Næste morgen, medens kutteren lå og trak på det første vod, kom en maskine imod dem. »Vi for, som vi plejede, nedenunder, jeg ned i maskinrummet og under lyd-potten, der lå bedste- manden allerede. Jeg måtte lægge mig over ham, for han kunne ikke komme længere for svinghjulet. Da det var overstået, kom vi op for at tage vod-det. De to andre kom op fra lukaf'et, hvor de havde gemt sig. Jeg kunne ikke forstå, at kokken stod så sært med den ene arm, han holdt den, som om han ikke kunne gøre noget med den. »Tag dog ved mand«, sagde jeg.



*Flyangreb på Esbjerg-kutteren »Stjernen« den 16.9.1941. Kutteren blev sænket og fiskeskipper J. H.Zebitz omkom.*

»Det kan jeg ikke, jeg tror nok, at jeg har forstuvet den«, sagde han. Forstuvningen var ikke sket på lastlugen. Han faldt nemlig på hovedet ned ad lejderen, da han skulle skynde sig ned i lukaf'et. <sup>40)</sup>

## Sænkede kuttere

I flere tilfælde rapporterede engelske piloter totalforlis for fartøjer, som vittterligt kun blev beskadiget. Det gælder f.eks. kutter »Korea« af Ska-gen, der den 5. august 1941 ca. 57 sømil nord af Borkum rapporteredes ramt af en 250 pounds bombe, så »resterne blev kastet op i luften« <sup>41)</sup> samt FN 206 »Dana«, hvis skæbne beteg-

nes med »total loss«, <sup>42)</sup> men som end ikke forekommer i søulykkesstatistikken.

Kutterne kunne dog ikke modstå langvarig, intens bombing og beskydning, hvor alle kræfter blev sat ind for at sænke dem. Det lykkedes således den 16. september 1941 to engelske fly at sænke Esbjerg-kutteren »Stjernen«, da den lå på fiskeri 120 sømil nord af Den Helder. 16 250-punds og 16 25-punds bomber blev smidt imod »Stjernen« fra 20 fods højde. Skipperen blev dræbt under angrebet, den øvrige besætning reddede sig i prammen. <sup>43)</sup>

L 28 »Kristine« blev sænket den 8. juli 1940, <sup>44)</sup> E 436 »Sylvia« forliste efter et engelsk flyangreb den 16. juni



1941.<sup>45</sup>) Besætningerne blev reddet. »Sylvias« mandskab blev reddet af en hollandsk konvoj efter 4 døgn i prammen.

## Engelsk beskydning ophører

Beskydning af danske fiskekuttere fra engelske fly mindskedes i løbet af 1943 for herefter helt at ophøre. Den stadig mere aktive modstandsbevægelse i Danmark påvirkede indstillingen i England, ligesom det må formo-

des, at en prioritering af bombemålene også har spillet ind. Endelig udgjorde den danske kutterflåde i Nordsøen en ekstra sikkerhed i redningsarbejdet for de besætninger, som måtte nødlande på Nordsøen efter, at deres maskiner var blevet beskudt over Tyskland. Som det senere skal påvises, blev ikke så få allierede flyvere reddet af danske fiskere.

Under hele krigen blev danske kuttere beskudt af tyske fly, når fartøjerne befandt sig uden for tysk-tilladt fiskeriområde. Disse beskydninger voldte store skader på skib og mandskab, selvom det næppe kan antages, at det generelle sigte fra tysk side har været



*E 436 »Sylvia«, der blev sænket den 16.6.1941 nord for de frisiske øer. Besætningen reddet efter 4 døgn i prammen. Kutteren fiskede fra hollandsk havn.*

at sænke fartøjerne. Tyskland havde brug for dansk fiskeri, men var på den anden side bange for, at flåden udnyttedes til kontakt med England, og at det danske snurrevodfiskeri kunne afsløre områder hvori der ikke var udlagt miner.

## Tysk beskydning

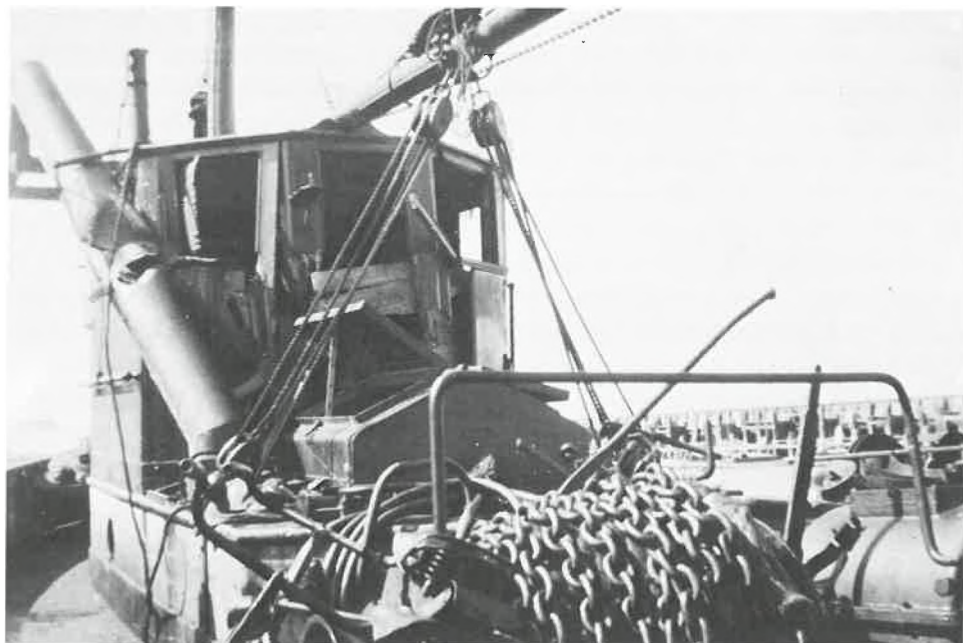
Mange danske kuttere blev udsat for en særdeles voldsom beskydning fra tyske krigsfly. I L 31 »Maagens« tilfælde skete dette endog på tilladt fiskeriterritorium. Kutteren blev i 2 timer beskudt med maskingevær, og da det ikke hjalp, blev der smidt tre bomber, som i den grad kastede om med fartøjet, at det sprang læk. Medens beskydningen stod på, gemte skipperen sig under bordet, hvor han fik skrevet meddelelse om, at kutteren var blevet sænket af en tysk flyver, for at den kunne drive ind som flaskepost, når »Maagen« blev ramt af en fuldtræffer. Da flyveren kom første gang, blev skipper ramt af et projektil i låret, en anden blev ramt af granatstumper i ryggen og var ude af stand til at bevæge sig, medens en tredje fisker blev strejft af en kugle over øjet.

Efter bombeangrebet begyndte kutteren at synke, og motoren gik i stå. Tre af folkene fik redningsveste på fra flyvere, de tidligere havde samlet op ved Anholt. Skipperen blæste en gammel gummislange op, men der blev ikke brug for redningsmidlerne, da det lykkedes at pumpe maskinrummet

tomt for vand, så motoren efter mange vanskeligheder kunne startes. Et kvarter fra land gik motoren i stå, da der var kommet vand i lejerne. Skipper hældte petroleum på en pude og blussede hermed i håb om, at blusset ville blive set fra land. Den tyske vagtpost ved hofde 58 bemærkede det, men foretog sig intet, da lyset gik ud igen! Nødblusset blev imidlertid observeret af Frederikshavner-skipperen Aksel Akselsen, som gik til kommandanten for at få tilladelse til at sejle ud trods spærretiden. Han bugserede »Maagen« i havn. <sup>46)</sup>

## Terror på havet

To Esbjerg-skipperne, der fiskede som makkere, fortæller om tysk beskydning uden for fiskerigrænsen: »En fiskedag i august-september 1943 var vi lige kommet til bøjen, da der dukkede 5 sorte jagermaskiner op uden nationalitetsmærke. Der kom 5 i stribe, men de 2 drejede af. Vi havde ellers klaret frisag hele tiden og tænkt, at det gjaldt de andre, ikke os. Underbevidstheden sagde, at nu skulle vi ned. En løb forefter, de andre 2 agter og jeg som sidste mand. Vi så bomben komme ud af maskinen, den fyldte ikke mere end en sodavandsflaske, men da den ramte havoverfladen, var jeg klar over, at det ikke var bare sjov. Den næste ramte et par hundrede meter fra os. Den næste var så nær, at den smed skibet op i en vinkel på - vil jeg antage - 45 grader. De ramte os med en 40 mm granat, som gik lige igennem ski-



*Esbjerg-kutteren »Dora Venø« efter flybeskydning på Nordsøen 1943.*

bet, flækkede tømmer, skandæk, tre planker, det hele. Den gik gennem to petroleumstanke, og så var det forresten færdigt...

Henne agter skød han et hul næsten så stort som et hoved, så vi kunne se lige ud. Da det var ovre, hørte vi en skrigen oppe fra dækket. Da vi kom op, stod blodet op over kokken, pumpede ud så stærkt. De havde skudt hans arm i stykker, og kuglen var fortsat ind i brystet. Vi forbandt ham og lagde ham så stille hen på »æ hakkebræt«. Vi troede ærlig talt, at han var færdig. Vi kørte over til »Platessa«, hvor de var ude i prammen for at tætte hullerne med sejldug, da det jo hurtigt kunne blæse op...

## Fisken og fiskeren

Da vi blev beskydt, befandt vi os 140 sømil VtS af Esbjerg. Mange vil spørge, hvorfor vi gjorde det, hvorfor vi fiskede. Vi skulle jo leve, og vi havde fået besked på, at vi skulle passe vort erhverv, som vi altid havde gjort. Lægen på sygehuset sagde: »Ja, I er ikke rigtig kloge, her ligger I og fisker til tyskerne. Der kan I se, hvad I har ud af det.« Ham husker jeg lige så tydeligt. Men vi gjorde det i trods. Tyskerne havde hegnet det ind - her må I komme til - men så var der et meget stort friområde midt i Nordsøen, og det var jo der, fiskene var. En rigtig fisker, han vil hen, hvor fisken er. Det er umuligt at ligge og fiske efter 100

pund små flynder, når der er 1000 pund store et andet sted...

Da vi kom ind, fik jeg ordre på at stille ved barakken på Trafikhavnen, hvor tyskerne havde deres kontor... Vi havde været på forbudt område, sagde han. »Nå,« siger jeg så, »det tror jeg ikke. Vi regnede med, at vi var der og der.« »Ja, men det var I ikke.« De havde jo taget næsten alle vore navigationsmidler fra os, men vi havde dog vor log, så vi vidste altid, hvor vi

var, men man var jo nødt til at sige noget. Vi forfalskede vore dagbøger med forkerte længde-breddegrader...

## Kystpolitiet

Den første, der kom ombord var chefen for kystpolitiet. »Koste, hvad det koste vil,« sagde han, »så laver vi rapporten, så I ikke har været udenfor.



Tysk luftfoto med angivelse af strategisk vigtige punkter på Esbjerg havn 1940. Fundet i tyske krigsarkiver efter kapitulationen.



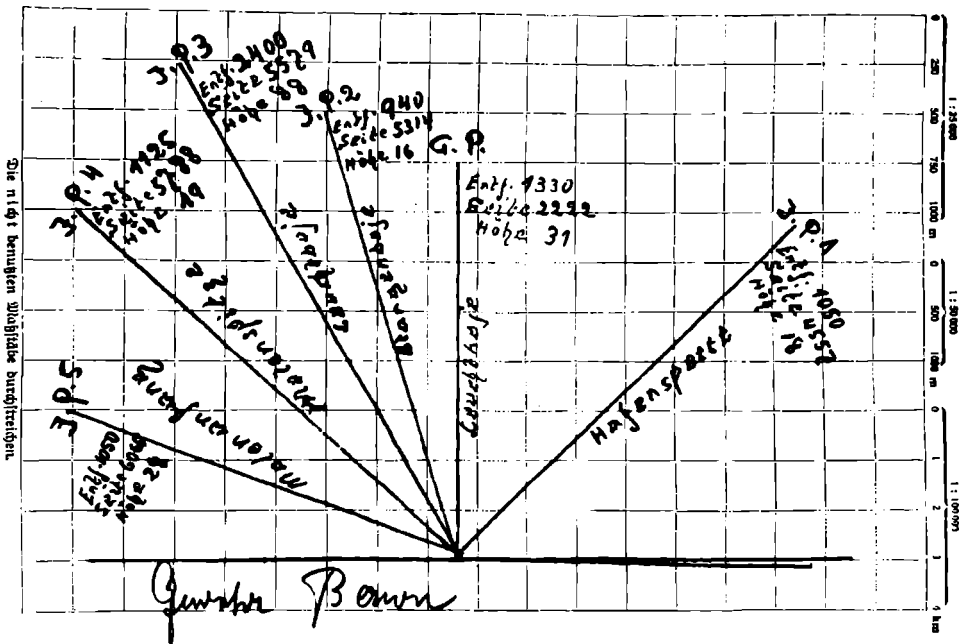
Det er bare et spørgsmål om tid, så overtager tyskerne det hele.«  
 De har klaret frisag for mange. Og vi forfalskede så vor rapport. Var vi sejlet hjemmefra dagen før, sagde vi, at vi var sejlet om aftenen, havde ankret for natten og så fortsat sejladsen, da det blev dag. Det forkortede distancen vældigt. Der var grænser for hvor langt vi var kommet...

## Glemme alt for fiskeriet

Vi lovede hinanden højt og helligt, at det skulle vi i hvert fald ikke være med til mere. Vi reparerede så i 2 måneder og var nået hen i oktober. Så blev der

jo lidt at lave med torsk oppe ved land, og vi fangede for 5.000 kr. Dem, der kom længere vesterfra lavede for 30-40.000 kr. Omkring 1. september var vi at finde 220 mil VtN! Man kunne jo ikke stå for det. De kom hjem med nogle mægtige rødspætter. Jeg tror ikke, at folk, der ikke er fiskere, kan forstå, hvordan man kan glemme alverdens ting for fiskeriet.«<sup>47)</sup>

Ved en mindegudstjeneste for de 198 danske fiskere, som satte livet til på havet under 2. verdenskrig sagde pastor Eilschou-Holm i 1945: »Det at være fisker, var at sejle med døden i hælene. Ved dag og ved nat gjaldt det om at være rede. Snart var det de magnetiske miner, snart var det driv-



Skydeindstillinger til mål ud for Esbjerg havn fundet blandt tyske efterladenskaber i bunker neden for Fiskeri- og Søfartsmuseet.



*Besætningen fra Claus Sørensens kutter »Vestland«, tdl. »England« E 351, på kajen i Thorshavn.*

miner, der truede ham og til alle tider lød larmen fra bombemaskinen, og nogle øjeblikke efter væltede den hele sin dødbRINGende last ud over et lille ubevæbnet fiskerfartøj for så bagefter at beskyde fredelige fiskere med maskingeværssalver... Når vi i danske havne stod ombord i kuttere, hvor styrehus og lønning var blevet gennemboet af kugler, spurgte man sig selv: Hvor kunne de mennesker dog finde på det? Og vi sagde til hinanden: Mon de vil skræmme danske fiskere bort fra havene? Ja, måske. Men fiskeren lod sig ikke skræmme. I det stykke havde man gjort regning uden

vært. Fiskeren tog en tørn til, så længe der var brug for hans indsats.

... Vi forstår ikke, hvorfor mænd, der står på deres post i deres fiskekutter i fredeligt og livsvigtigt ærinde, skulle snigløbes på så lumsk en måde. Men sådan var det... Vi er stolte af vore fiskere, fordi de ikke krøb i skjul, da faren blev stor, og vi ser op til dem, der under krigen på de søfarendes vegne udtalte: »Vi er indforstået med, at sejlads under de nuværende forhold er forbundet med livsfare, men sejlads er nødvendig for vort land og folk, og derfor løber vi denne risiko.«<sup>48)</sup>



# Engelsk sænkning af fiskekuttere

Også med søstridskræfter søgte englænderne at sætte en stopper for dansk fiskeri i begyndelsen af krigen. I Lemvig Folkeblad kunne man den 24. maj 1940 læse overskriften »Vil englænderne sænke danske fiskekuttere?«, hvorefter der fulgte en artikel om kutter »Terje Viken« af Thyborøn, som var fundet drivende 60-70 sømil fra Thyborøn, forladt af mandskabet, som end ikke havde nået at få spist op i deres lukaf.

## »Terje Viken«

Hændelsesforløbet menes at have været følgende: »Terje Viken« ventede på, at en anden Thyborøn-båd »Immanuel« skulle lette et hold af, så de kunne følges ad hjem. Mens besætningen sad ved middagsbordet, kom undervandsbåden »Tetrac« op på siden af kutteren, en officer sprang ombord og erklærede besætningen for krigsfanger. Da fartøjet ikke havde tilstrækkelig med brændstof til sejlads til England, blev mandskabet beordret ombord i U-båden, hvorefter englænderne gik ombord i kutteren for at sænke den. De hamrede bundventilerne løse, men da rørene i en fiskekutter er lavet af kobber, opnåede de ved deres banken at indsnævre vandpas-

sagen i røret, hvorefter det tog lang tid, førend vandet trængte igennem. Besætningen på »Immanuel« så en U-båd på siden af »Terje Viken«, men troede, det var et tysk fartøj, som blot ville have fisk. Da engelske marineofficerer sprang ombord og erklærede kutteren for opbragt, blev de dog på det rene med situationen. Herefter måtte de med 4 marinesoldater ombord sætte kursen mod Edinburgh.

»Terje Vikens« besætning fik lov til at kigge i U-bådens periskop og så da Thyborøn-kutteren »Grethe«, som tog kutteren på slæb med kurs mod hjemhavnen. Besætningen blev installeret i et torpedorum i selskab med fire store torpedoer, som alle var overmalede med slagord som »for Hitler«, »for the Germans« etc. I torpedorummet fik besætningen tre hængekøjer og en seng til deling. Behandlingen ombord var hjertelig og yderst tilfredsstillende. Da fiskerne skulle i land, blev der samlet ind til dem på undervandsbåden, og hver mand fik tre pund, tre shilling og tre pence samt 40 cigaretter og 1 pund tobak.

»Terje Vikens« skipper fik fortalt, at undervandsbåden havde ligget på lur efter en tysk konvoj, som imidlertid udeblev. Da chefen telegraferede hjem, at der kun var danske fiskekuttere i området, fik han ordre på at tage nogle kuttere for om muligt at

stoppe danskernes fiskeri til Tyskland. »Immanuel« satte kursen vestover, og da undervandsbåden var forsvundet beordrede prisemandskabet det engelske flag hejst i stedet for Dannebrog. Efter henved 30 mils sejlads nåede man frem til kutter »Jens Hvas« af Thyborøn, som ikke kunne forstå den specielle flagføring. Da de kom op på siden af »Immanuel«, affyrede den engelske løjtnant et par skud op i luften og erklærede »Jens Hvas« for opbragt. Begge kuttere fulgtes nu ad til Leith, hvortil de ankom den 25. maj. <sup>49)</sup>

## »Gadus« og u-båden

En anden Thyborøn-båd, L 126 »Gadus« lå den 23. maj i snurrevodfiskeri i minefyldt farvand. Kokken havde været oppe at skylle kaffepose, da han bestyrtet vendte tilbage og fortalte, at der kom en pæl gående nordenom, og at den gik op imod vinden. Man blev nu klar over, at en stor flok måger, som man havde set tidligere på dagen, ikke varslede fisk, men derimod en U-båd, som længe havde iagttaget dem. Den kom op, da voddet blev hevet indenbords. Da marinesoldater løb til kanonen, tog tre af fiskerne straks en redningsvest på, da man regnede med, at »Gadus« skulle sænkes. Fem marinesoldater sprang dog ombord i kutteren og bad skipper følge med. Pludselig blev der meldt om flyvere, U-båden dykkede, og de 5 englændere måtte blive ombord. Efter 1 1/2 times ventetid dukkede

U-båden frem igen, og kokken kom ombord, prisemandskabet, der skulle sejle »Gadus« til England sammen med den resterende besætning, blev ombord på kutteren.

## I skjul under kutter

Fiskeskipper Osvald Olsen kom i krydsild ombord på undervandsbåden vedr. forholdene i Danmark og den tyske besættelse. Kaptajnen ville også gerne delagtiggøres i det daglige arbejde på havet og fiskernes iagttagelser af strategisk art. Osvald Olsen sagde lidt spydigt, at han havde hørt, at englænderne var i krig med tyskerne, men at han ikke desto mindre havde set mange troppetransportskibe uantastet på kurs nordover. Kaptajnen spurgte nu, om de ikke havde været i området et stykke tid forinden, da tyske torpedobåde havde smidt dybvandsbomber i forbindelse med konvojsejlad. Det måtte Osvald Olsen indrømme, rystelserne havde ovenikøbet været så kraftige, at kutterens toplanterne faldt ned. Osvald Olsen blev samtidig klar over, at et stød, som han ved den lejlighed havde mærket i bunden af skibet, måtte have været en undervandsbåd. Kaptajnen indrømmede, at det var hans fartøj, og at »Gadus« havde været U-bådens redning og skjul.

Under samtalen kom man også ind på de fire Esbjerg-kuttere, som forsvandt sporløst natten til den 24. februar 1940. Osvald Olsen drog parallellt til sit eget skibs situation, idet



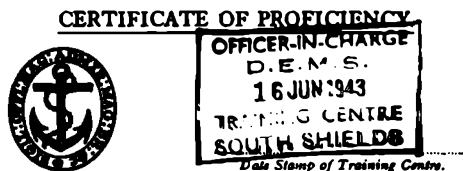
*Dansk ministrygermandskab i England. Til højre Esbjerg-fiskeren Palle Bertelsen.*

han samtidig havde fået fortalt, at en tilsvarende skæbne var overgået flere andre Thyborøn-kuttere. Heller ikke denne gang ville man få nogen forklaring på, hvad der var sket. Kaptajnen var ked af situationen, idet man ombord havde været skeptiske og meget nøje havde overvejet opbringelsen. Man syntes, det var småtteri at opbringe fiskekuttere. Det var dog stående ordre, at undervandsbådene ikke måtte foretage sig noget over for de danske kuttere, uden at de var 100 % sikre på, at besætningerne kom uskadt til England.

## I torpedorummet

Skipper og kok blev installeret for natten i torpedorummet, da skipper ikke syntes, at han ville snavse til i chefens afdeling. I løbet af natten havde undervandsbåden forbindelse til admiralitetet, og ved frokost næste dag kom chefen med et telegram, hvoraf det fremgik, at de skulle gå op til overfladen og sætte fiskerne tilbage i deres båd. Chefen fortalte, at det engelske admiralitet var imod aktionen, da de syntes, at det danske fiskeri var af så ringe betydning, at det ikke berettigede til så mange foranstaltninger. Aktionen var sat i gang for at prøve at få danskerne til at stoppe fiskeriet, men man var nok klar over, at det ville blive en fiasko. Tre andre Thyborøn-kuttere var blevet opbragt, og det ville man lade besætningen fra »Gadus« sejle ind og fortælle de pårørende. Ingen måtte dog fortælle, at de

## MERCHANT NAVY A/A GUNNERY COURSE.



Name P. SONDERGAARD  
 Rank or Rating A.B. - "MARX"  
 B. of T. or D.B. No. 1022601  
 has completed the Merchant Navy A/A Gunnery Course and is qualified in the firing and cleaning and oiling of Oerlikon, Hotchkiss, F.A.M. Type J.

2 day course.

*L. A. Bullcock*  
 Rank Lieutenant-Commander, R.N.  
 D.E.M.S.  
 Training Centre SOUTH SHIELDS.

\* Insert types of guns and/or A/A devices.

(136) Wk. 1947/P6754 20s 5/63 N.E.N. Ltd. Co. 871 form

*Bevis for deltagelse i kursus i våbenbrug til handelsflåden.*

havde haft kontakt til undervandsbåden. Tyskerne fik senere nys om episoden og forhørte Osvald Olsen, men han hævdede, at han ikke kunne forstå sproget ombord på undervandsbåden.<sup>50)</sup>

Det skal sandsynligvis ses som led i samme skræmmeaktion, at to danske kuttere »Orkney« og »Søstjernen«, begge af Skagen, den 20. maj 1940 blev antastet af en engelsk undervandsbåd på sydspidsen af Doggerbank og sænket, efter at besætningerne var taget ombord i U-båden.<sup>51)</sup>

## 9. april i England

Efter den tyske besættelse af Danmark udsendte Handelsministeriet den 10. april på tysk opfordring en henstilling til alle danske fartøjer om at søge til neutrale havne.<sup>52)</sup> Samtidig opfordrede den britiske regering danske skibe til at søge allieret havn, idet skibe, der ikke fulgte opfordringen og skiftede til allieret flag, teknisk set ville være at betragte som fjendtlig tonnage. Der blev dog givet besætningerne løfte om, at de ikke blev betragtet som fjender, men ville blive beskæftiget af den britiske regering. Skibene blev taget til prise, idet der ville blive udbetalt erstatning til skibenes ejere for brugen under krigen.<sup>53)</sup>

44 danske fiskefartøjer fiskede den 9. april fra engelsk havn eller søgte til England fra Holland i stedet for at søge til Danmark. Fiskefartøjerne blev principielt behandlet på samme måde som handelsflåden, idet kutterne blev beslaglagt og besætningerne kortvarigt internerede.

### Ikke blot danskere

Den 9. april 1940 fiskede adskillige nationer fra engelsk havn. Der var således mere end 170 belgiske fiskefartøjer samt hollandske og danske kuttere og nogle få norske. I et memo-

randum af 21. juni 1940 fremgår, hvorledes man i det engelske landbrugs- og fiskeriministerium betragtede de danske fiskere, som traditionelt havde fisket fra bl.a. Grimsby.

### Nordsøen lukket

Det britiske admiralitet ønskede i starten at overtage kutterne til admiralitetstjeneste af forskellig slags, hvorfor ca. 2/3 af fartøjerne indgik i denne tjeneste med deres mandskab. I juni kom der dog en række vanskeligheder i vejen, idet de danske besætninger var utilfredse og gjorde det ganske klart, at de var vrede over, at de var blevet skilt fra deres familier hjemme og at de ville prøve at komme hjem, så snart lejlighed bød sig. Admiralitetet foreslog derfor, at skibene skulle overgå til Fiskeridepartementet til fiskeri fra den engelske vestkyst, hvor danskerne »ville have ringe eller ingen mulighed for at nå tilbage til Danmark.« Selvfølgelig kunne man blot lade dem sejle hjem, hvilket uden tvivl ville være den letteste løsning på deres problem, hvis de er utilfredse med at skulle se i øjnene, at de ikke kan besøge deres familier, men det vil blive forstærket, hvis de får lov til at komme til et fiskeriområde, hvorfra



de ikke kan slippe hjem.<sup>54</sup>) I øvrigt var man ikke i tvivl om, at de engelske trawler-ejere ville hilse det velkomment, hvis den udenlandske fiskeriaktivitet blev sat væsentligt ned, ved at fremmede fartøjer overgik til admiralitetstjeneste.

## De fiskende kuttere

Fiskesalgsmænd H. Ingram og Minister of Pensions Sir Walter Wormersley, der begge var danske fiskere en god støtte under krigen, udvirkede, at 10 af de største kuttere, som årene forud havde drevet fiskeri på Island og Færøerne, blev frigivet til fiskeri. Fiskerne afholdt møde for at fordele fartøjerne, og der blev da fremsat for-

slag om, at de fiskende kuttere i stedet for den hidtidige told skulle indbetale 10 % af bruttofangsten til et fond, det såkaldte »distribution fund«, som skulle udligne de ringere hyrer i admiralitetstjenesten. På dette grundlag opnåedes der hurtig enighed om, hvilke kuttere, der skulle fiske. Efter nogle måneder blev yderligere et antal kuttere frigivet til fiskeri.

De fiskende kuttere opsårede i løbet af det første års tid så mange penge i fondet, at bidraget efter den 30. november 1941 kunne nedsættes til 3 %.

## Store indtægter

Af puljen blev der skænket 2000 pund til England til køb af en jagermaskine,



*Danske kuttere, der fiskede til England under krigen. »Amy«, »Brynhild«, »Lydia« og »Vidar« i Torshavn.*



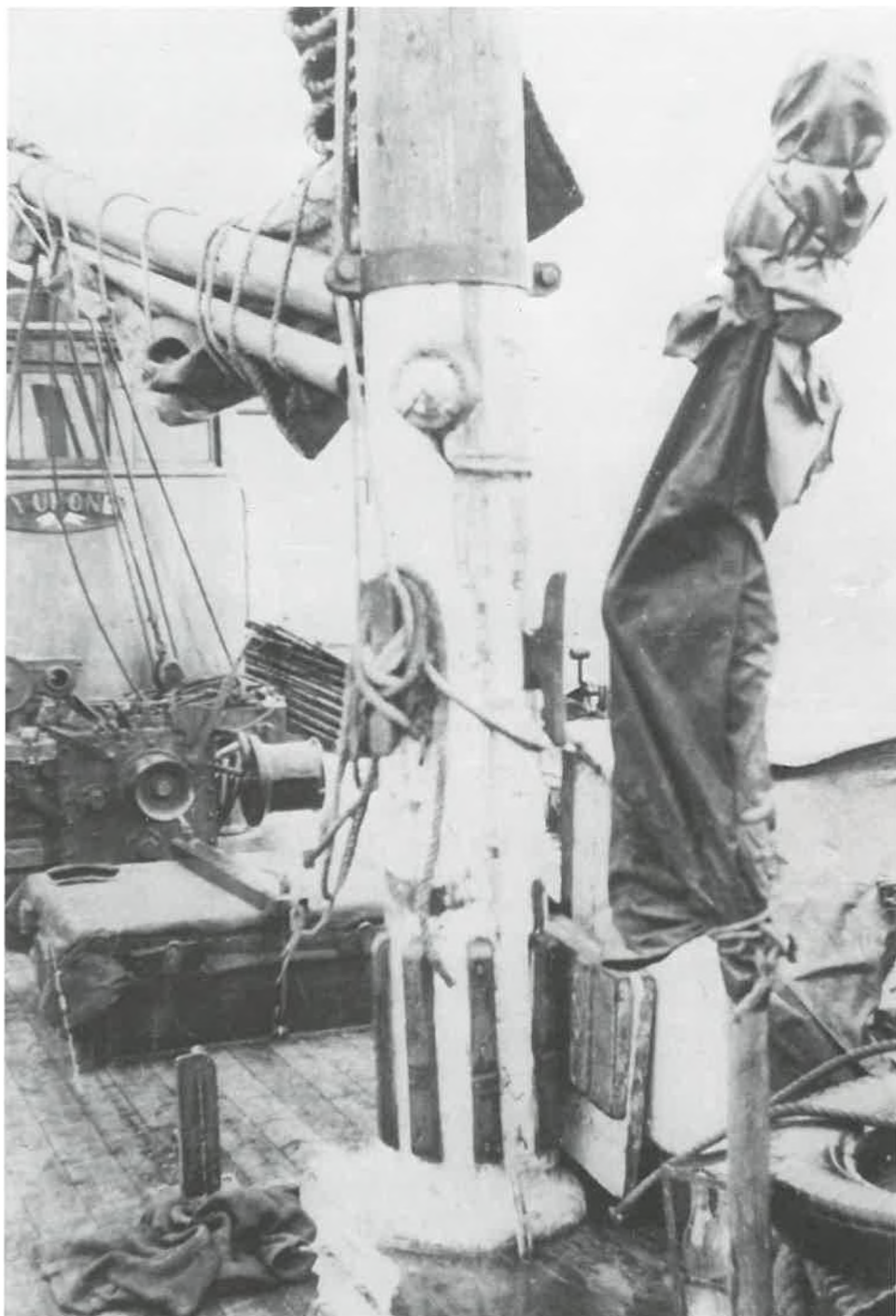


Danske fiskere bidrog væsentlig til et Spitfire-fond, der skulle støtte de allieredes krigsførelse. »Skagen Ind« 1942 med de danske piloter Aksel Svendsen og J. Thalbitzer (øverst).

og et sygehus modtog 4000 pund. 5% skænkedes til Det Danske Råd, ligesom generalkonsulatet og diverse velgørende formål blev betænkt. Den resterende del af puljen deltes ligeligt mellem indbetalerne og fiskere i admiral tjeneste, som ikke havde opnået en årsindtægt på over 500 pund. I de følgende år tilbagebetaltes der ikke beløb til de fiskende kuttere. Både i 1944 og 1945 skænkede fiskerne 500 pund til den engelske krigsindsats. 10 fiskere i Whitehaven skænkede i januar 1944 70 pund til aldersrentnydere i Whitehaven samt 70 pund til velgørende formål i Grimsby. De fiskende led økonomisk set ingen nød.

<b>1 2 JAN 1940</b>	<i>J.R.Y.</i>
<b>1 5 FEB 1945</b>	<i>J.R.Y.</i>
<b>1 0 MAY 1945</b>	<i>J.R.Y.</i>
<b>- 4 JUL 1945</b>	<i>J.R.Y.</i>
<b>8 1 JUL 1945</b>	<i>J.R.Y.</i>
<b>1 0 SEP 1945</b>	<i>J.R.Y.</i>
<b>1 1 OCT 1945</b>	<i>J.R.Y.</i>

Stemplerne i de danske Islands-fiskeres registreringsbeviser antyder rejsernes længde. Islands- og Færøfiskeriet udgik fra Fleetwood.



*Foran masten indpakket maskingevær til forsvar imod tyske fly. Den danske kutter »Yukon«, som fiskede fra Fleetwood hele krigen igennem.*

# Opbringning af danske kuttere

Store rødspætter, de såkaldte »hanser«, fandtes på Doggerbank, som var langt udenfor tilladt fiskeriområde. Herfra kunne der trods afstanden laves gode og hurtige rejser, hvilket fristede mange.

I maj 1942 opbragtes E 414 »Nicoline« og FN 61 »Pax« af motortorpedobåde nær den engelske kyst. I juli udsendte BBC en særlig advarsel, hvori det fremhævedes, at fjenden anvendte fiskefartøjer til militære formål, men at der til trods herfor var observeret kuttere fra tysk besatte lande langt uden for deres eget kystfarvand.<sup>55)</sup>

I august 1942 opbragtes 17 danske kuttere i Doggerbankområdet. T.B. O'Briens afhøring af mandskab fra S 86 »Gerda« oplyser om baggrunden for, at kutterne havde vogtet sig så langt vestover: »Jeg forstod på skipperen, at BBC i ugen, der sluttede med den 15. august 1942, udsendte advarsler til alle danskere og franskmænd om, at de skulle holde sig væk fra Nordsøen. Tyskerne havde indsnævret dansk fiskeri til en afstand af 50 sømil fra Danmark. Alligevel vendte mange kuttere i løbet af weekenden tilbage til Esbjerg med meget fine fangster fra Doggerbank. Kutterne, som opbragtes af H.M.S. »Vanity«, ignorerede både de britiske og de tyske advarsler og besluttede at sejle til Doggerbank. På baggrund af de engelske advarsler sluttede jeg, at

mandskabet ikke blev alt for overrasket over at se en destroyer dukke op i horisonten. De overgav sig meget fredeligt til mig, hvilket gjorde mig meget mistænsom.

90 % af danskerne er pro-britiske. Den almindelige stemning i Danmark er, at de ønsker, krigen skal få en ende, og at man kan vende tilbage til normale fredstids tilstande. De indser, at hvis Tyskland vinder, vil dette være en umulighed. Kun engelsk sejr kan sikre et sådant mål.

De ældre tyskere er ganske humane, de har allerede været igennem en krig og er ikke særlig vilde efter denne. Men de unge tyskere er rene djævl... Fiskerne føler, at skønt fiskeriet agtes, betaler de selv for alle fangsterne gennem skatter.

## Situationen i Danmark

Fødevarer-situationen i Danmark er ikke så alvorlig i øjeblikket, men tyskerne hjælper sig selv med, hvad de lyster, uden at spørge nogen om det. The kan ikke skaffes i Danmark i dag. Mandskabet brugte deres sidste engelske the på rejsen, før de blev fanget. Den var sandsynligvis købt her i landet, for besætningen fiskede ud for Aberdeen og i Firth of Forth lige op

til fjendtlighederne, da de sejlede hjem til deres land.

I Esbjerg lyder sirenerne hver nat. Det er et resultat af engelske bombeskiner på vej til deres mål, men der kastes dog normalt ikke bomber over Esbjerg. Når der observeres et fly på havet, går alle under dæk, de har allerede erfaring for, at et fly ikke vil spilde en bombe på et sådant fartøj, men at maskingeværerne bruges uden tøven.«<sup>56)</sup>

## Mistænksomme O'Brien

Prisemandskabet, der bestod af ikke mindre end 7 englændere, tog ingen chancer ombord på »Gerda«. Radiomodtageren blev afmonteret og sat til side sammen med bøger, negativer, tryksager og breve, som fandtes ombord. »Hele skibet blev grundigt gennemløst for radiosendegrej og andet, som kunne ødelægge min navigering af skibet til engelsk havn... Maskinen faldt ud efter en halv time, men min maskinist Kirk forsikrede mig, at det var en teknisk fejl og at der ikke var noget, som tydede på sabotage... Da jeg kunne frygte, at fiskerne ville dreje skiven på magnetkompasset uden, at jeg så det, tog jeg en pejling af solen, da den gik ned den 18. august 1942 og igen, da den stod op den 19. august 1942.«<sup>57)</sup>

Alle var dog ikke så mistænksomme som løjtnant T.B. O'Brien. Esbjergkutteren »Sally« fik kun to englændere ombord, hvoraf den ene var på vagt om natten sammen med kutte-

rens bedstemand, medens den anden englænder sov i bedstemandens køje. Da marineren havde styret et par timer, sagde bedstemanden til ham, at han godt kunne lægge sig til at sove. Som sagt, så gjort, englænderen satte geværet i et hjørne og lagde revolveren under omstyringshjulet, hvorpå han gik til ro. Om morgenen var »Sally« kommet væk fra konvojen, men kutteren fortsatte vestpå trods minefeltet.<sup>58)</sup>

Da destroyeren kom til E 340 »Invecta« havde den allerede givet prisemandskab til 13 kuttere. Da yderligere afgivelse af mandskab ville svække beredskabet, blev »Invectas« mandskab taget ombord i destroyeren, som herefter sænkede kutteren med kanoild. Destroyeren blev senere angrebet af en tysk Juncker-maskine og forlod konvojen, der gik i opløsning i løbet af natten. Fra det engelske fartøj frygtede man, at de danske kuttere var stukket af med prisemandskabet. Frygten viste sig dog at have været ubegrundet.

## Undvigemanøvrer

Enkelte danske fartøjer undgik opbringning. Det gjaldt således Esbjergkutterne »Gerty« og »Gine Wulff«. »Gerty« havde haft besøg af prisemandskabet, som dog kort tid efter blev trukket tilbage til destroyeren, da en marinesoldat var blevet dræbt og en anden såret, da man affyrede kanonen fra H.M.S. »Vanity« imod »Invecta«. Fra »Gine Wulff« havde

No. 3511

## MEDLEMSKORT

— FOR —

Frie Danske i Storbritannien og Nordirland

Johán Søren Grumsen,

er optaget som Medlem den 14.9.1944.

(Medlems Underskrift)

  
 THE DANISH COUNCIL  
 Sekretær
Membership Card of the Free Danes in Great Britain  
and Northern Ireland.

man også iagttaget sænkningen af »Invecta« og vidste, hvor det bar hen. Som et undvigelsesforsøg sejlede kutteren først vestover, men da den var blevet passeret først af både destroyeren og fly, vendte »Gine Wulff« om og fulgtes med »Gerty« mod Esbjerg. Folk fra »Gerty« var iøvrigt ombord i den forladte kutter undervejs hjemover.

## Falsk position

Hjemme havde tyskerne allerede fået underretning om, hvad der var foregået. Besætningerne afgav rapport til kystpolitiet, hvori de opgav positionen til 140 sømil NVtV af Grådyb Barre, hvilket var lige uden for fiskerigrænsen. Tyskerne ville ikke tro på det og lokkede med store dusører for at få den rigtige position. Ingen skulle dog kunne hævde, at tyskerne var bedre til at lave rapporter end det danske kystpoliti, og positionsangivelsen blev opretholdt. Det kostede kutteren en måneds karantæne at have været 9 sømil uden for fiskerigrænsen. Den rigtige position var dog ikke 140 mil NVtV af Barren, men derimod 228 sømil VtN!<sup>59)</sup>

## Hilsen hjem

Naturligvis gik rygterne om de danske fiskeres skæbne som en løbeild i de vestjyske fiskerihavne. Den 13. september fik familierne vished for,

hvad der var sket, idet BBC bragte et interview med 5 fiskere. <sup>60)</sup> Harry Sloth sagde heri bl.a.: »Jeg har hverken kone eller børn derhjemme, så jeg kan snakke lidt mere frit end mange af mine kammerater. Jeg er ikke ked af, at det er englænderne, der får mine fisk i fremtiden. Hvis mit engelske havde været bedre, så var jeg gået i den engelske marines tjeneste«. Speakeren: »Her er så en mand fra den kutter, der blev sænket. Hvad har De på hjerte?«

Palle Berthelsen: »Mit skib er jo gået - det er der ikke noget at gøre ved. Hvis der havde været et krigsskib her, der var bemannet med danske, så ville jeg have meldt mig. Det er der ikke, og så vil jeg ud at fiske igen. Besætningen fra min kutter kom ombord på en engelsk destroyer, og vi blev godt behandlet. Vi kunne selv vælge ud af isskabet, hvad vi ville have at spise. Om natten var der nogle tyske maskiner, der bombarderede os, men det er de danske fiskere jo vant til«. Palle Berthelsen fik iøvrigt sit ønske delvis opfyldt, idet han året efter kom ombord på en af de danske minestrygere i den engelske flåde.



# Behandling og beskæftigelse i England

De allerførste besætninger, som kom til England efter den 9. april direkte fra Danmark, fik ikke den velorganiserede behandling som de efterfølgende fiskere. Besætningerne fra de sænkede fartøjer »Orkney« og »Søstjernen« sad i fængsel et stykke tid, da chefen på undervandsbåden, som opbragte dem, ikke nåede at få givet tilstrækkelig besked til sikkerhedspolitiet om kutternes forhold, inden den skulle ud igen. Undervandsbåden vendte aldrig tilbage fra rejsen. - Besætningen fra »Terje Viken«, som også kom over med en undervandsbåd, blev sat i Edinburgh Castle blandt tyske krigsfanger. Opholdet her varede dog kun et lille døgn tid.

## Blandt danske

Efter 2 års stilstand i opbringingerne kom der i maj 1942 to kutterbesætninger til England, nemlig mandskabet fra »Pax« og »Nicoline«. Disse var ligesom de 72 efterfølgende fiskere fra august-opbringningen ikke kommet frivilligt til England, hvilket sporede i holdningen til de nyankomne blandt de oprindelige 9. april-fiskere. Dette fremgår bl.a. af ordlyden i et brev, som en 1942-fisker sendte til Christmas Møller i oktober måned, hvori fiskeren beklagede sig over, at det ny-

ankomne kontingent betragtedes som krigsfanger blandt kollegaerne, fordi det ikke var kommet frivilligt derover. »Det er vi ganske vist heller ikke, men når myndighederne her i England tager os for gode og endda har givet både... og jeg det udvidede pas, Aliens Pass, tror jeg, det hedder, så synes jeg jo nok det er en mærkelig behandling, vore egne landsmænd lader os blive til del.«<sup>61)</sup>

## 1942-fiskerne

Medens 9. april-fiskerne i ganske stor udstrækning fik lov til at beholde deres fartøjer, blev størstedelen af 1942-kutterne udtaget til admiralitetstjeneste. De skibsløse fiskere havde derfor ikke helt de samme interesser som andre danskere, der frit kunne drive fiskeri. De dannede da også deres egen fiskeriforening med fiskeskipper Aksel Andersen i spidsen. Besætningerne fra »Pax« og »Nicoline« fik følgende skæbne, efter at de var kommet ud fra den obligatoriske internering. »Da vi var færdige på skolen, blev vi sat uden for porten med en billet til Newcastle og uden en øre på lommen, så havde jeg ikke haft forbindelser, ved jeg ikke, hvordan det skulle være gået. Imidlertid fik jeg skaffet hyre ombord



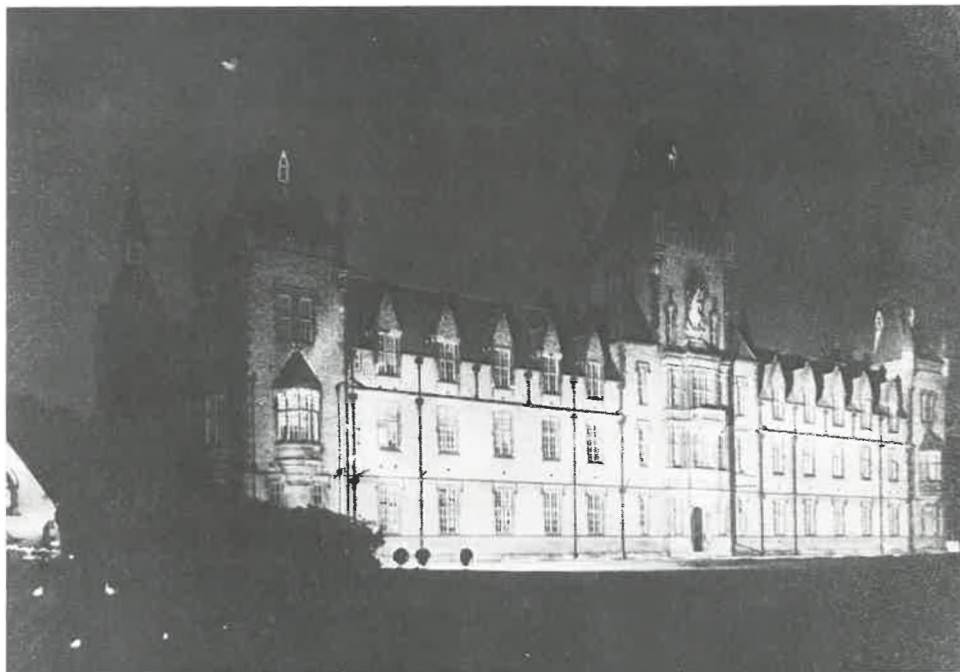
i kuttere til de fleste, men to af os otte... måtte ud med dampere. Den ene er der endnu, men ellers har vi det godt. Jeg har fisket ud fra Hartlepool et års tid. Vi er i havn hver aften, men fortjenesten er jo ikke, hvad vi er vant til hjemme, men dog betydelig bedre end for arbejde i land.«<sup>62)</sup>

## Internerings

Alle danske fiskere, som kom til England, gennemgik en kortere eller længere interneringsperiode på The Royal Victoria Patriotic School i Wandsworth ved London.<sup>63)</sup> Skolen, der i

daglig tale blandt danskerne blev kaldt »Patriotskolen« eller blot »Skolen« var modtagelses- og forhørscenter med henblik på kontrol af udlændingenes pålidelighed. Fiskernes identitet skulle fastslås med sikkerhed, og heri var englænderne mestre. De vidste i forvejen, hvor og hvornår fiskeren var født, ligesom de havde et grundigt kendskab til hans familieforhold. Havde han glemt det rigtige fornavn på bedstemoder, kunne han få det at vide på skolen. En fisker fandt det uheldigt at omtale en søster, som havde et barn med en tysker. »Hvad så med Marie?« spurgte de ham til sidst.<sup>64)</sup>

Udover de personlige forhold skulle



»Patriotskolen« ved London, hvor fiskerne efter ankomst til England fik deres forhold grundigt undersøgt. Foto omkring 1950.

fiskerne redegøre for deres kendskab til tyskernes fæstningsværker og andre anlæg på Vestkysten, troppestyrker, placering af minefelter, sabotage m.v.

## Mystiske antenner

Flere fiskere fik forelagt et luftfoto-grafi af en kutter, som havde mystiske snore i mesanrigningen. Engelske pi-

loter havde bemærket, at de ofte blev forfulgt af tyske jagere, når de havde overfløjet sådanne kuttere. De troede, at kutterne havde sendere ombord, og at snorene var antenner. Her kunne fiskerne dog berolige sikkerhedsfolkene med, at snorene ikke var til antenner, men til at tørre rødspætter på! <sup>65)</sup> Det viste sig iøvrigt ved krigens afslutning, at to kuttere havde haft sendere ombord med tyskernes vidende. En af skipperne blev tvunget til under opsyn af modstandsfolk at

BUCKIE, 20/4/43.

TIL DE DANSKE FISKER I BUCKIE AT UNDERTEGNEDE VIL VARE MED TIL AT STARTE IN FISKERI FORENING FOR DANSKE FISKERE I BUCKIE.

Y	CHR. MARCUSSEN		RAYMUND ESKESEN
Y	ASMUS LAUERESSEN		NIELS D. PETERSEN
Y	KARL LISBORG		PETER LISBORG
	ALEX. KACZMARCK		KNUD THOMSEN
	SVEND ESKESEN		MAGDAL JENSEN
	KARLO THIIM		TINUS JENSEN
	OTTO PEDERSEN		JENS AAGE KRAGH
	JENSA THIEL		AKSEL HVAS
X	F. KRAMMER		ARNOLD SORENSEN
	AAGE KRAMMER	X	HANS AAE PEDERSEN
	JENS LUNDHOLM		JENS AAE PEDERSEN
	NIELS ERIK KRAGH		E. JENSEN
	HERLUF P. JUL		JENS CHRISTENSEN
	GUNNAR MOLLER		VERNER BIGUM
	LAURITS MADSEN		LEO LARSEN
	JENS P. KRAGH		BJERNA BJARNASEN
	CARLO THOMSEN		JOHANNES HANSEN
	KNUD JORGENSEN		CHRIS LARSEN

Starten på den danske fiskeriforening i Buckie 1943.



*Esbjerg-kutterne »Mackenzie« og »Yukon« i Caledonia- kanalen umiddelbart efter krigsafslutningen.*

ophugge cementen omkring en sender, som var nedstøbt i bunden af lasten.

Når fiskerne ikke var i forhør på skolen, brugte de tiden til spadsereture i parken, kortspil, bordtennis eller fodbold.

## **Christmas Møller**

Efter interneringen kom fiskerne til det norske center »Shaftesbury Hotel«, hvor ventetiden skulle fordrives, indtil der kunne skaffes dem arbejde. Christmas Møllers besøg på hotellet huskes af mange og omtales gerne.

Han og grev Reventlow fremhæves ofte som de eneste, der virkelig regnede fiskerne for noget.

## **De skibsløse**

De opbragte 72 1942-fiskere kom i særlig grad til at udgøre den »skibsløse« gruppe, som gik ind i handelsflåden og tillige sluttede sig til den engelske hær og flåde. Kontingentet bidrog også i særlig grad til bemanding af de danske minestrygere i 1943, idet forholdsvis få kom ud at fiske. Det danske Råd gjorde et stort stykke arbejde for fiskerne, men meget foregik bag kulisserne og kom ikke til fiskernes kendskab. Det gjaldt bl.a.

indsatsen for at skaffe fiskerne arbejde, indtil de kunne få et maritimt job. 1942-fiskenes arbejdspladser var først og fremmest en konservesfabrik, et skovområde samt landdistriktet Melton Mowbray.

## På landarbejde

De landarbejdende fiskere boede samlet i Stathern og blev hver dag kørt ud til deres arbejdspladser. Formanden for de søfarendes udvalg, O. Holdthusen besøgte den 2. oktober 1942 43 danske fiskere i Stathern og beretter bl.a. følgende herom i sin rapport: »Alle som een stillede straks dette spørgsmål: »Hvornart kommer

vi til søs igen?« og fra visse sider blev der gjort en bemærkning om, at de havde sagt ja til at gå på høstarbejde i nogle uger, men nu var de blevet sat til at opsamle kartofler og endda til at sprede møg, hvilket de slet ikke syntes om. Jo før de kunne komme væk og tilbage til søen jo bedre. De siger selv, at det ikke er til at vente, at de skal tage en virkelig interesse i landarbejde.

Om aftenen, da de allesammen var til stede, holdt jeg en kort tale for dem... og dernæst imødegik jeg de forskellige bemærkninger om arbejdet ved at slå fast, at landarbejde er en af de ledende krigsindustrier, og da de i øjeblikket ikke kunne hjælpe i deres eget erhverv, gav de stor hjælp gennem det arbejde, de nu gjorde, og på den måde



»Mackenzie« i Glasson Dock ved Fleetwood 1943.

Nationality *Danish*  
 Born on *30.8.1898* in *grenaa, Denmark*  
 Previous Nationality (if any) .....  
 Profession or Occupation *Fisherman*  
 Single or Married *Married*  
 Address of Residence *L.W.A.C. Klostel, Stathern*  
 Arrival in United Kingdom on *21.8.1942*  
 Address of last Residence outside U.K. *Slyboten, Denmark*  
 Government Service .....

Passport or other papers as to Nationality and Identity.

*Danish Seaman's Passport  
 No 30 issued by Police at  
 Slyboten on 26.8.1941.*

*Registreringsbevis for Thyborøn-fisker i England. Opholdsstedet er Stathern, hvor de opbragte 1942-fiskere var på landarbejde en tid.*

ikke alene hjalp det land, der står forrest i kampen for friheden, men at de i virkeligheden kæmper for deres eget land...

I det store og hele er mit indtryk, at man må søge at få dem til søs hurtigst muligt, og at der ikke er stemning for at vedblive med landarbejde - eller slavearbejde, som enkelte af de yngre kaldte det - til vinter.« <sup>65)</sup>

## Fra dansk side

En dansk fisker fortæller om sit ophold i Melton Mowbray: »Kosten ude på landet var slet ikke det, vi var vant til. Når vi tog afsted om morgenen, fik

vi nogle små kasser franskbrød med, og det var jo ikke nok. Om aftenen spillede vi kort eller gik hen på kroen og fik os et glas øl og spillede et spil dart. Vi sad så på kroen og fortalte historier, og det var ganske hyggeligt. Der kom en masse mennesker, for de skulle over og se de vilde danske-re«.<sup>67)</sup>

## Fra engelsk side

Erindringerne om fem af de danske fiskere, som hjalp med foderroerne på Hill Farm, lyder således fra engelsk side i 1970: »Fiskerne var alle fra samme båd, men kunne ikke tale engelsk, så jeg vidste ikke engang deres navne. De var en hyggelig flok mænd, og de arbejdede godt. Min kone plejede, når det var hende muligt, at lave en kødbudding til dem til deres frokost, idet vi syntes, det var synd for dem, at de kun havde sandwiches, når det var så koldt. - De nød meget deres frokost-pause, hvor de kom ind i gårdens køkken og sad rundt om komfuret med en potte the«. <sup>68)</sup>

En anden mindes, at fiskerne, da de kom, havde meget få ejendele, men en af dem præsterede at stige ud af toget med en ren skjorte med tilhørende bøjle, hvilket var meget pudsigt. Senere da de kom til en herreekviperingsforretning i Leicester for at vælge nyt tøj, var der ingen tvivl om deres yndlingsfarve, da de valgte alt i blå. De gik sandelig på med krum hals, men var en smule vilde«. <sup>69)</sup>

## De danske Råd

I en henvendelse fra det nystartede danske råd i London hedder det den 25. oktober 1940, at rådet først og fremmest skal skabe »samarbejde med vore danske søfolk og fiskere, der blandt danske giver den største personlige indsats i det britiske riges kamp. Vi har derfor indledet forhandlinger med deres repræsentanter«. Det var dog ikke Det danske Råd, som organiserede fiskerne i England, men ret hurtigt og især efter, at fiskerne i foråret 1943 fik indvalgt repræsentanter i rådet, kom organisationen til at spille en meget betydningsfuld rolle for udlandsfiskerne.

### Første fiskeriforening

De 10 største kuttere, som i første omgang blev frigivet til fiskeri, blev stationeret i Fleetwood. Initiativet til den første danske fiskeriforening i England blev taget i denne by af fiske-salgsmand C. Proctor. En fisker, som ikke kunne beskæftiges ved fiskeriet, var kommet på sygehus og trængte til hjælp fra landsmænd. Med udgangspunkt i denne sag tilbød Proctor at skabe rammerne omkring en fiskeriforening, hvis de danske Fleetwood-fiskere ønskede det. Med tiden blev organisationen kendt i Ministry of Shipping, det danske konsulat og Det danske Råd, og Fleetwood-forenin-

gen blev med Proctor som sekretær forbindelsesled mellem fiskerne i London.<sup>70)</sup>

Fartøjerne, som blev frigivet til fiskeri i juni-juli 1940, kom til Buckie og Whitehaven. Et medlem af Det danske Råd besøgte i august 1941 de ni danske fartøjer i Whitehaven. Han bød de hjemmeværende fiskere på kaffe på byens hoteller, og man havde en hyggelig eftermiddag sammen. Efter at der var sunget fædrelandssange, fik fiskerne oplysning om Det danske Råd, og fiskerne indsamlede 10 pund til rådets arbejde. Rådsmedlemmet fortæller i et brev om Whitehaven-fiskernes forhold: »De gifte mænd var naturligvis kede af at måtte være så langt borte fra deres familier under disse usikre forhold, men nogle af de yngre har allerede giftet sig med piger fra Whitehaven, og flere agter at gøre det i nær fremtid. Som De ved, tjener de temmelig godt, men jeg er ked af, at jeg har fået det indtryk, at de bruger hver en øre de har. Så vidt jeg kan skønne, drikker nogle af dem alt for meget, og der har været tider, da autoriteterne ikke var alt for tilfredse med dem, men jeg forstår, at det går bedre nu«.

### De øvrige foreninger

I Whitehaven organiseredes den næste fiskeriforening, og da besætningerne fra de 17 opbrugte kuttere kom til landet, dannedes en særlig 1942-forening. Da kun få fiskere fra dette hold kunne komme ud i deres er-



hverv, blev det en af 1942-foreningens hovedopgaver at varetage de »arbejdsløse« fiskeres interesser. - I Buckie blev lokalforeningen dannet i foråret 1943.

I maj 1943 valgtes Aksel Andersen og Carl Lisborg til at varetage de danske fiskeres interesser i Det danske Råd, men på De frie Danskes medlemsmøde den 18. september vedtoges en lovændring, således at alle lokalforeningerne kunne få deres repræsentant i rådet.

## Fiskerihavnene

Kutterne var stationeret i Fleetwood (Islandsfiskeri), Whitehaven (Is-

### FORENINGEN AF DANSKE FISKERE I STORBRIITANIEN.

#### FORMAAL.

1. At varetage Danske Fiskeres Interesser.
2. At støtte Det danske Raad.
3. At fremme Krigsbestraebelserne.

#### LOVE.

1. Som Medlemmer af Foreningen kan optages danske Fiskere. Der kan endvidere optages ydende Medlemmer, dog har disse ingen Stemmeret.

2. Medlemmer kan danne en Afdeling indenfor Foreningen, naar denne bestaar af mindst 30 stedlige Medlemmer, men skal meddele Dannelsen af en saadan Afdeling for Anerkendelse, og skal udpege et Medlem som korresponderende Tillidsmand til Foreningen.

3. Bestyrelsen skal bestaa af 2 Medlemmer af hver Afdelings Bestyrelse, hvoraf Formanden for hver Afdeling er selvskrevet. Medlemmer af Foreningen vælger ved almindelig Stemmemertal et af disse Bestyrelsesmedlemmer til Formand af Foreningen, dog ikke for mere end et Aar ad Gangen.

*Del af medlemskort med formål og love for Foreningen af danske fiskere i Storbritannien, der blev dannet den 30.1.1944 ved sammenslutning af de bestående lokalforeninger.*

lands- og hjemmefiskeri) samt Buckie (hjemmefiskeri). Buckie-fiskerne, der fiskede inden for et meget begrænset farvandsområde, havde vanskeligere ved at klare sig end Islands-fiskerne, men måtte dog betale samme procentsats til distributionsfondet. I Buckie måtte nogle af de danske fiskere bemane norske fiskerbåde af meget ringe kvalitet. De fleste forlod dem, da de ikke kunne tjene til føden. Den 25. marts 1943 var der i Buckie 10 danske kuttere bemanded med 39 fiskere, 3 norske og 2 svenske kuttere bemanded med 12 mand samt en færings, som havde 2 danskere ombord. 4 fiskere var i land.

Da kutterne kom til England, blev der udfærdiget en syns- og vurderingsforretning over dem, og de blev underkastet det engelske skibstilsyns regler. Alle Islands-kutterne fik således regulær redningsbåd i stedet for den norske pram. Fartøjerne blev malet grønne og fik LO-numre, men beholdt dog deres danske navn. Adskillige fiskere deltog i et kursus i våbenbrug og flyverkending. Et certifikat gav dem tilladelse til at betjene riffel og maskingevær ombord på kuttere imod fjendtlige fly. I 1941, da norske, svenske og færøske fartøjer standsede Islandsfiskeriet på grund af beskydning og bombning, fortsatte den danske Fleetwood-flåde sit Islandsfiskeri og indbragte meget store fangster til det underforsynede England. De sidste år af krigen var ret fredelige for de danske kuttere, og der var meget få fiskere, som fik brug for deres skydefærdighed. Esbjerg-kutteren »Hans Tausen« lå en aften i klart og stille



*Fiskefartøjer i Nordatlanten samt handelsfartøjer var armeret, så de kunne forsvare sig mod angreb. Besætningsmedlemmer fra fartøjerne gennemgik specialkurser i våbenbrug, her ombord på motoryachten »Melita« den 26.2.1942.*

vejr blandt nogle engelske trawlere, da en tysk flyver åbnede sine bombelemme mod fartøjerne. En trawler ramtes af bomber, og »Hans Tausen« blev beskudt med maskingevær. Da kutteren besvarede ilden, forsvandt flyveren. Aksel Nørgaard var skytte ombord på Claus Sørensens »Ice-land«. Han fortæller herom fra Thorshavn: »Vi skød en tysk flyver ned, som kom over havnen og smed en torpedo efter en armeret trawler, som lå på rheden. Torpedoen ramte i klipperne og knaldede alle ruderne i hospitalet. Vi havde maskingevær på

fordækket [samt] en raket på hver side styrehuset, som kunne affyres inde fra styrehuset. Raketten havde en tynd wire med en faldskærm. De skulle affyres, hvis flyverne kom over os. Jeg var gunner ombord i »Iceland« og fik 12 shilling om måneden. Jeg var så til skydeøvelse engang imellem og skulle selvfølgelig og så kunne skille en Lewis gun ad og sætte den sammen igen. Jeg skulle også sænke alle flydende miner, vi så. Jeg brugte for mange patroner med maskingevær, så jeg fik en riffel til minerne.«<sup>71)</sup> Fiske-ribetingelserne afveg noget fra de van-

te, især på grund af strømforholdene, men de engelske redskaber var gode og frederikshavnerne, der allerede før krigen fiskede fra den engelske vestkyst, var flinke til at lære fra sig. - Mange fiskere stiftede under opholdet bekendtskab med engelsk og hollandsk trawlfiskeri, bl.a. fra Cardiff, men aflønningen her var ikke så god som på de danske kuttere.

De fleste fiskere havde et værelse i land, og mange blev »adopteret« af engelske familier, som tog sig af fiskerne, deres forplejning og beklædning, og mange skaffede sig venner for livet. Et forbavsende stort antal fiskere blev i England efter krigen.

## Admiralitetetskutterne

Der var under krigen utilfredshed blandt danske fiskere i England med det forholdsvis store antal fartøjer, som blev overtaget af Admiralitetet. Det danske Råds repræsentanter, som måske på en række områder havde et større overblik over krigssituationen end fiskerne, måtte døje grove gloser for påstået passivitet over for fiskernes sag. Den 25. oktober 1944 fremkom det danske generalkonsulat med de faktiske tal vedr. fordelingen af admiralitetetskuttere i forhold til fis-



*Med udgangspunkt i vestvendte engelske havne fiskede danske kuttere ved Island og Færøerne og bidrog herigennem væsentligt til at gavne fødevarerituationen i England. »Mackenzie«, E 242 indtil den 9. april 1940, på snurrevodfiskeri ved Færøerne.*

kende fartøjer. Det viste sig, at omkring 66 % af såvel de britiske som de allierede nationers fiskefartøjer var blevet overtaget af Admiralitetet, medens tallet for de danske kuttere lå på omkring 50 %. Tilsvarende var 10 % af de britiske og allierede nationers admiralitetskuttere imod 12 1/2 % af de danske admiralitetskuttere senere blev frigivet til fiskeribrug. <sup>72)</sup> Det skete bl.a. på baggrund af det engelske fødevareministeriums henstillinger i 1942, da det stadig svindende antal fiskefartøjer begyndte at få indvirkning på fødevarsituationen i Storbritannien. <sup>73)</sup>

Ved krigens afslutning havde 46 kuttere henholdsvis været i fiskeritjeneste og 56 i admiralitetstjeneste i mere end 2 måneder. En samlet opgørelse viser, at danske kuttere fiskede for England i tilsammen 2108 måneder, medens de gjorde admiralitetstjeneste i 2114 måneder.

## Aflønningsforhold

I forhold til antallet af danske admiralitetskuttere var antallet af beskæftigede danske fiskere ombord på fartøjerne forholdsvis ringe, ca. 25 %. Det skyldtes, at de engelske myndigheder af sikkerhedsgrunde foretrak at give fartøjerne overvejende britisk besætning.

Danske fiskere i admiralitetstjeneste var i forhold til industri- og landarbejdere ganske godt lønnede, selvom de ikke tjente tilsvarende store summer som kollegaer ombord på de fiskende

fartøjer. På Lemvig-kutteren »Lilly«, der sejlede som forsyningsbåd fra Greenock i Skotland fik skipperen i 1943 7 pund om ugen, medens bedstemanden og de øvrige ombord fik henholdsvis 6 pund 13 shillings og 5 pund 15 shillings. <sup>74)</sup>

## Omforandring

Ved overtagelsen af kutterne blev der afholdt synsforretning, hvorefter fartøjerne blev indrettet til deres fremtidige brug. Det skete bl.a. i Greenock, hvilket en af de danske fiskere fortæller om i et brev af 16. juli 1944: »Vi er 6 danskere her og reparerer alle de skandinaviske fiskerbåde, som admiralitetet har overtaget. Det er et meget godt job, her er meget at lave. Alle motorerne er jo ikke i særlig god orden efter den behandling, de har fået herovre. Vi har fået en gammel silde-drifter fra Admiralitetet, som vi bor i og har vores egen kok, så vi lever godt og har det meget mere frit, som hvis vi boede i land... « <sup>75)</sup>

## Ballonskibe

Adskillige kuttere blev lavet om til »ballonskibe«, d.v.s. kom til at sejle med spærreballoner i forbindelse med konvojtjeneste. Mast og alt opstående blev fjernet, og styrehuset beklædtes med svære panserplader, ligesom det indvendig blev beklædt med skudsikre plader på tykkelse med fortovsfliser.



»Englands sejr - Danmarks frihed«. Fiskernes stand på udstilling i London.

Herefter var kutterne set med en fiskers øjne ikke ligefrem skønhedsåbenbaringer. Man forstår en fisker, der som sømand i den engelske handelsflåde pludselig genkendte Esbjerg-kutteren »Peter Nyborg« i en engelsk havneby bag maskeringen som ballonbåd: »Den ser frygtelig ud, den er omtrent ødelagt. Der var en dansker ombord, men jeg snakkede ikke med ham. Men det er vel nok synd, som de nye kuttere bliver ødelagt.«<sup>76)</sup>

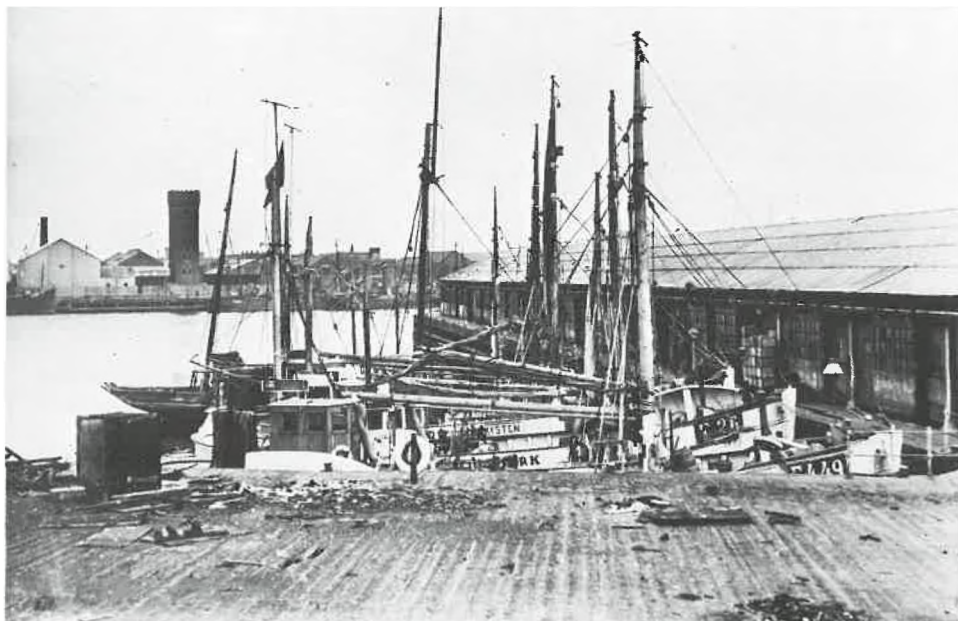
En tilsvarende skæbne overgik adskillige andre danske fiskefartøjer i kortere eller længere tjeneste som admiraltetskuttere, bl.a. FN 131 »Maren Marie«, E 322 »Cleon«, E 69 »Herdis«, E 415 »Liberty« og FN 189 »E. Laulund«. <sup>77)</sup>

Andre kuttere anvendtes som forsyningskibe til konvojer, mobile reparationssteder, postbåde, sejlads med udskiftningsmandskab eller patienter, havne- og kontroltjeneste m.v.

## Norsk våbenkutter

E 65 »Lady« blev et par uger efter den 9. april 1940 dirigeret til Aberdeen og kom i flydedok. Inden skipperen havde set sig om, vrimlede 15-20 mand over på skibet og slog ud til alle sider med deres værktøj. Lasten lavede de om til lukaf for 8 mand, og alle tegn på, at kutteren var bygget i Danmark blev fjernet. Båden blev malet grå og camoufleret som norsk fiskekutter.





*Danske kuttere, bl.a. »Ginne«, »Danmark« og »Nordkysten« ankommet til Grimsby september 1943. »Nordkysten« blev anvendt som våbenkutter i 1944-45, idet omladningen af våben og sprængstoffer i rum sø til danske kuttere fandt sted fra dette fartøj, der bar navnene »Kvik« og »Mary«.*

Om det så var udstødningen, huskede de at flytte den, så røret gik lige op som på de norske både. Kutteren blev proppet med maskingeværer, rifler og sprængstof, og 12 nordmænd kom ombord. »De kom med rygsække på ryggen, og den ene var mere vild at se på end den anden. Det var norske frihedskæmpere«. - Kutteren blandede sig med andre fartøjer i norsk farvand og slap ind sammen med dem. Tre gange lykkedes det nordmændene at lave sabotage i land, inden »Lady« blev efterlyst af tyskerne. Efter Norgessejladserne blev mast og spil fjernet, og der blev sat bænke op langs rælingen. Herefter anvendtes kutteren til soldater- og godstransport omkring Leith. <sup>78)</sup>

L 100 »Immanuel« skulle have været i admiralitetstjeneste, men ved besigtigelsen ville englænderne have vandet ud af dammen, hvilket jo ikke kunne lade sig gøre. Det lykkedes ikke at overbevise englænderne om hullernes funktion, de rystede på hovedet og frigav »Immanuel« til fiskeri. <sup>79)</sup>

Esbjerg-kutteren »Nordkysten« anvendtes under navnet »Mary« som kontaktbåd fra England til de danske kuttere, som var indblandet i våben-sejlad. To andre Esbjerg-kuttere »Karla« og »Valib« var i brug ved invasionen.

5 danske kuttere forulykkede i admiralitetstjeneste eller under fiskeri, »Annie«, »Asboe«, »Grethe«, »Grethe Mortensen«, og »Thora«.



# På flugt til England

110 danske kuttere var i England ved krigsudbruddet eller kom dertil i løbet af krigen. De enkelte kutteres skæbne og bevæggrunde for at sejle til England var mangfoldige. Nogle bringes i det følgende.

Flere fiskere sejlede »frivilligt« til England på grund af forholdene i Danmark. Det gjaldt således Esbjergkutterne »Venø« og »Vestfart«, muligvis også »Dagmar« og »Valib«, Frederikshavner-kutteren »Danbrit« og Thyborøn-kutteren »Lilly«.

## Petroleum og vand

En af de første både, der stak af, var »Grethe« af Ribe, en 24 fods båd, som anvendtes til fiskeri i vadehavet og passagersejlad på Ribe å. Ludvig Søndergård og en dansk-amerikaner blev enige om at sejle til England. Søndergård lagde båd til, dansk-amerikaneren skaffede 200 liter petroleum på den sorte børs. I slutningen af oktober 1940 kom der østenvind, og »Grethe« gik gennem Kammerlusen, officielt for at trawle rødspætter fra Esbjerg. Da det blev aften, hejstes hjælpesejlet, og kursen blev sat mod England. På andendagen var den tyske vandflyver ude på eftersøgning, men den opdagede ikke »Gret-

he«, som lå under tågebankerne. Sejladsen varede 6 døgn, og det blev en regulær sejltur. Petroleumsdunkene viste sig at indeholde nogle få centimeter petroleum øverst, resten var vand! Storsejlet blev flænget under storm, og et gulvtæppe måtte rigges op i stedet. Søsøge og søsprøjt gjorde flugten i den lille båd til et mareridt.



*»Grethe« af Ribe, hvormed Ludvig Søndergaard i oktober 1940 sejlede illegalt til England.*

9 fiskefartøjer kom til England med personer, som var gået under jorden eller ikke turde vende tilbage fra fiskeri på grund af begivenheder i Danmark. To af kutterne havde været indblandet i våbensejlsads.

## Stærmoses flugt

Folketingsmand Robert Stærmosen, Dansk Samling, blev i oktober 1944 sejlet til England af Hirtshals-kutteren »J.N. Fibiger«. Der blev skaffet Stærmosen et falsk pas, og en tolder i Ålborg sørgede for, at Stærmosen blev indført i »J.N. Fibigers« bådpass under navnet Kristian Jørgensen. Den rigtige Kristian Jørgensen var gået i land og boede i Hirtshals, og af ham lånte Stærmosen en søfartsbog. Turen til England gik over Thyborøn, men på grund af kuling kunne kutteren ikke komme ud. Medens de lå og ventede, blev fiskerne mistænkelige over for den ny mand, som ingen kendte. Bl.a. sov Stærmosen i pyjamas, hvilket ikke var normalt blandt fuldbefarne fiskere! Stærmosen måtte rejse væk, indtil det blev havvejrt igen. Selve rejsen forløb uden vanskeligheder, kutteren fiskede normalt og sejlede herfter til England med lasten.<sup>80)</sup>

En 19 tons kutter S 18 »Neptun« kom den 14. september 1943 til Grimsby medbringende to passagerer. Kutterbesætningen, en bankassistent samt en medhjælper ved Bojes fiskeauktion i Esbjerg blev enige om at tage derover på grund af forholdene hjemme. Passagererne gemtes i lasten i et til-

skoddet isrum og slap på denne måde gennem den tyske kontrol.

A 79 »Lykken«, der var på bare 13 tons, sejlede i januar 1943 over med to danske marineofficerer, hustruen til en vicekonsul i Indien samt endnu en person. Esbjerg-kutteren »John Hardy« sejlede i april 1944 over med folk skjult i lasten, idet besætningen låste den unge skipper nede i lukafet. Flugten fik tragiske følger.

## Blind passager

E 553 »Johnny Venø« sejlede fra Esbjerg mandag den 21. august 1944 ved 15-tiden. Ved 22-tiden var maskinmanden nede for at smøre maskinen, men da han kom ud i forstuen, stak et par ben frem fra kabelrummet og en mand kom ud, grøn i ansigtet af søsyge. Han havde ligget skjult i kabelrummet i 1 1/2 døgn og hævdede, at han var eftersøgt af tyskerne hjemme. Han ville dog ikke fortælle hvorfor. Besætningsmedlemmerne, der alle var gift, var kede af at skulle til England med fyren. De turde dog ikke sejle tilbage med ham, da tyskerne kunne tro, at de havde haft ham med fra England. Kokken spurgte, om han ikke nok måtte gå hen og banke ham, så skulle han nok få opklaret, hvad han var for en karl! Efter 5-6 dages fiskeri gik »Johnny Venø« en stille søndag til Humberen. Kokken foreslog, at de skulle sætte den blinde passager af på en stor bøjle, så ville han nok blive bjerget. Kutteren sejlede en tur ned langs kysten for om muligt at



*Folketingsmand Robert Størnøse, Dansk Samling, ombord på »J. N. Fibiger«, som sejlede ham illegalt til England i oktober 1944.*

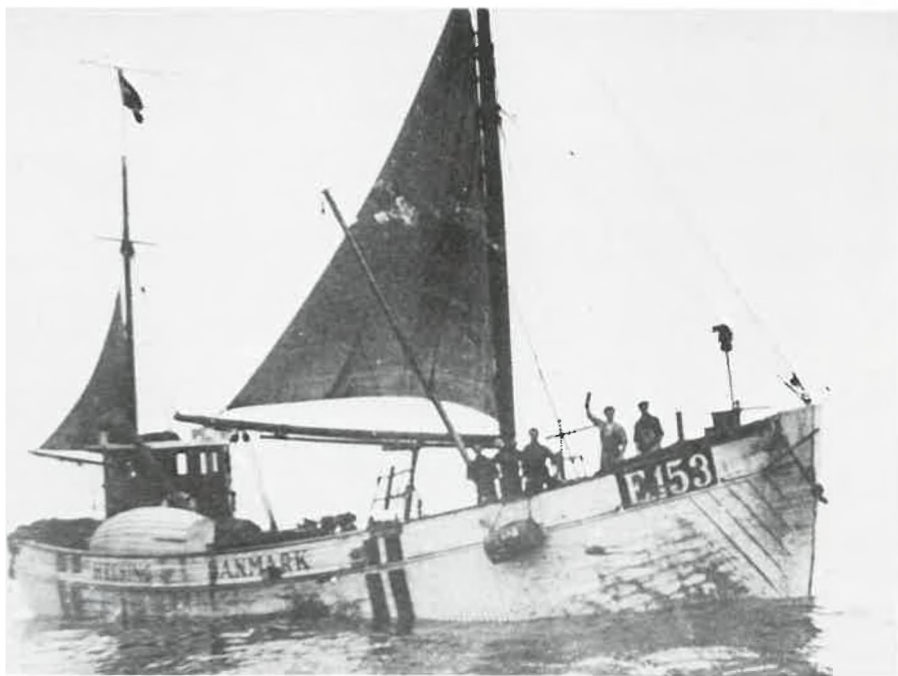
afsætte passagereren til et andet fartøj, men der kom intet. Et par trawlere ville ikke tage ham ombord, og da kutteren endelig fik ham afleveret ved et par forpostbåde, måtte de ikke sejle igen.

## Solidarisk besætning

Et besætningsmedlem ombord på E 153 »Helsing« var indblandet i illegalt arbejde i Esbjerg, bl.a. i en gruppe med en politibetjent som gruppefører. Da de over radioen hørte, at politiet var taget, var han ikke glad ved at vende hjem fra fiskeri, da gruppen kunne være blevet trevlet op. Besæt-

ningen stillede sig solidarisk og sejlede til England. Kutter »Hindu« mødte fartøjet, da det var på vej over og fik et brev med hjem til skipperens hustru. Heri hed det kort og godt, at de var blevet nødt til at gå til England »på grund af det skete«.

Den 20. september 1944 sejlede E 411 »Skallingen« til England med yngstemanden fra »Robert Schou«, der var med ved den første vellykkede våben-sejlad, men var blevet taget i forhør af tyskerne. Hans far henvendte sig til skipperen på »Skallingen« og bad ham skaffe sønnen af vejen. Han blev gemt i et hulrum under en stor stabel pound-brædder, og blev ikke opdaget af de tyske kystvagter.<sup>81)</sup>



*Der vinkes farvel fra kutter »Helsing«, inden kursen sættes mod England. Et besætningsmedlem havde været indblandet i illegalt arbejde og turde ikke vende hjem, da man over radioen erfarede, at politiet var blevet taget.*

Den 27. 1. 1945 ankom E 37 »Ole Krogh« til Grimsby med fisk og besætning samt en passager, Niels Ingolf Bruhn, der var ikke-fisker.

## 29. august 1943

Da medlemmerne af fiskerudvalget under Det danske Råd i London hørte om begivenhederne i Danmark den 29. august 1943, gjorde man klar til at modtage et større antal fiskere. Den 1. og 2. september kom da også Esbjerg-kutterne »Danmark«, »Ginne«, »Karla«, »Nordkysten« og »Thyra« samt L 101 »Vest-Bank« til England. Det skyldtes dog ikke for alles vedkommende undtagelsestilstanden hjemme, men også frygten for tyske repressalier, når kutterne vendte tilbage. De var blevet overfløjet og beskudt af en tysk maskine mere end 200 sømil uden for tilladt område.

»Danmark«, »Karla« og »Nordkysten« lå den 29. august i godt fiskeri, men kutterne afbrød fiskeriet og søgte sammen efter meddelelserne i den danske radio. De troede faktisk, at situationen hjemme var værre end tilfældet var. Bedst som de holdt rådslagning, blev de overfløjet af engelske maskiner, som efter at have kredset over kutterne et stykke tid, fløj vestpå. Et par timer senere vendte de tilbage og kastede aflange pakker ned til kutterne. Fiskerne troede det var bomber, idet de udsendte en blålig røg, men da de efter et par minutter endnu ikke var sprunget, vovede kutterne sig hen til de mystiske behol-

dere. Til sidst samlede fiskerne dem op, og de viste sig at indeholde medicinalvarer, cigaretter, fødevarer, drikkevand på dåse etc.

Maskinerne blev ved med at flyve ned over kutterne, og til sidst opdagede en af fiskerne, at piloterne vinkede mod vest. De ville have kutterne til England. Ombord på »Karla« var man ikke glad for at skulle derover, og fiskerne forsøgte at narre flyverne. De sakkede lidt agterud, og da det blev mørkt, ændrede kutteren kurs. »Karla« havde dog ikke sejlet mere end 5-10 minutter, før en flyver gav kutteren en salve i vandet lige ved.

Da »Karla« standsede op, kom flyvere tilbage og gav dem endnu en salve. Da satte de kursen mod vest. Længere fremme blev de mødt af forpostbåde med læger og sygeplejersker, der var sejlet med ud for at yde hjælp til fiskerne, som man mente var sårede efter de tyske beskydninger.<sup>82)</sup>

## Frygt for repressalier

Adskillige kuttere valgte at gå til England efter at være blevet beskudt uden for fiskerigrænserne af tyske flyvere. Kutterne blev nøje undersøgt i havn for mærker efter beskydning, ligesom de tyske flyvere indberettede fartøjer, som blev observeret uden for fiskeriområderne. Følgerne kunne være beslaglæggelse af fartøj og fangst, karantæne, bøde- eller heftestraf.

Formanden for Esbjerg Fiskeriforening udtalte i juni 1943, at flere kuttere mentes at være gået til England



efter tysk beskydning, men at det dog var den almindelige opfattelse i fiskerikredse i Esbjerg, at de fiskerne, som var gået til England, ikke havde det så forfærdelig godt, således at der ikke direkte var noget tillokkende for fiskerne ved at tage derover. Han mente dog, at et stigende antal fartøjer fremover ville forsvinde til England.

Det var meget småt med fisk i sommertiden inden for fiskerigrænserne, hvorfor fisken måtte hentes på forbudt område. Når de pågældende kuttere da blev beskydt, ville de sejle direkte til England.

Esbjerg-kutterne »Lorley«, »Erling«, »Grethe Mogensen« og »Waagø« samt Frederikshavner-kutterne »Karen Burcharth« og »Tom« gik således til England af frygt for at vende hjem efter tysk beskydning og luftfotografering vest for fiskerigrænsen.

## Hård kost

Tyskerne havde ellers et godt øje til kutterejere, hvis fartøjer forsvandt til England. Chr. Venø var således under konstant mistanke, da »Venø« og »Johnny Venø« gik til England. »Dora Venø« blev engang bombet og beskydt og dernæst erklæret sænket af en tysk flyver. Da kutteren kom i havn, ville de tyske officerer ikke anerkende, at det var det rigtige skib: de troede, at der var foretaget ombytning af fartøjet på Nordsøen. Engang blev »Dora Venø« beordret om i Trafikhavnen, hvor besætningen skulle tømme lasten for is, ialt 20 tons. Da

de nægtede, blev tyske marinesoldater sat til det. De fandt dog ingen skjult ombord. En anden gang forlangte tyskerne brændstoftankene fjernet, for at de kunne undersøge, om der var skjulesteder bag dem. Maskinfabrikant P. Rasmussen måtte tilkaldes for at forklare, hvor vanskeligt det ville være dels at fjerne tankene, dels at etablere skjulesteder bag dem. - Chr. Venø var også en af dem, der ret tidligt på krigen blev inviteret til middag på Paladshotellet af en ubekendt herre, som spurgte, om Chr. Venø ville være med til illegale våbentransporter over Nordsøen. Det ville han ikke, han havde fået et praj om at det var en fælde.

Værnemagten fik i december 1942 et anonymt brev sammenklippet af bogstaver og klistret sammen til følgende: »Den tyske Værnemagt Graf Spee Haus Esbjerg.

Pas paa Nova Stella E 246, den ny tredie Mand Frederik Petersen praler med at de fisker uden for Grænsen gaar efter England.

Vær vaagen.«

»Nova Stella« havde dog intet besætningsmedlem ved navn Frederik Petersen.<sup>83)</sup>

## Opbragt af dansker

Esbjerg-kutterne »Tut« og »Nova Stella« samt Skagens-kutteren »Helene Saxberg« opbragtes i juli 1944 af den danske kutter »Nordkysten«, medens denne var i engelsk admiralitetstjeneste. »Nordkysten« var ude for at



Legitimationskort Nr. 159. Udst. d.: 16-5-44.  
 Fulde Navn: *Ludvig Møller Pedersen*  
 Stilling: *Sjæf* Føds.aar =Dag: 1925: 15-3  
 Fødested: *Herslev*  
 Bopæl: *Skulholts gade, Hirtshals*  
 Legitimationskort Nr. 594. Udst. d.: 29-8-44

---

Fulde Navn: *Jørgensen, Kristian*  
 Stilling: *Sjæf* Føds.aar =Dag: 14. 3. 15  
 Fødested: *Skallerup*  
 Bopæl: *Hirtshals*  
 Legitimationskort Nr. 571 Udst. d.: 16. 5. 44

Folketingsmand Robert Størmosse lånte fisker Kristian Jørgensens søfartsbog og lod sig påmønstre under dette navn på »J. N. Fibiger«. Udsnit af bådpas.

aflevere våben til Frederikshavnerkutterne, da den blev prajet af »Helene Saxberg« og »Tut« i Brucey Garden. »Nordkysten« var absolut ikke interesseret i bekendtskabet. Da »Helene Saxberg« kom op på siden af den, kunne skipper nok se, at der var noget galt. Kutternavnet »Mary« var malet på et stykke sejldug, som var slået fast med stifter. Der var kun een mand på dækket. Skipperen på »Helene Saxberg« vidste ikke, hvad han skulle sige og spurgte da, om der var nogen fisk i området. »Nej, det er der ikke«, sagde manden på godt dansk og bøjede sig ned efter en blankskygget kasket, der lå på dækket, »men I må hellere følge med til England«. Nu kom de engelske marinesoldater og skipperen Thomas Christensen op, og fiskerne forstod, at de burde sejle til England for ikke at risikere, at kutterne blev sænket, eller at tyskerne skulle få underretning om, at de havde været i forbindelse med fjenden.

»Tut« og »Helene Saxberg« sejlede væk og holdt skibsråd om, hvad de skulle foretage sig. Et par af folkene var nygifte, og for en tredie var der allerede lyst til ægteskab. Skibsrådet gav til resultat, at kutterne skulle fortsætte vestover. Dagen efter blev »Nova Stella« opbragt af »Nordkysten«. Den danske kutter lå lige foran en smal gennemsejling i minefeltet, og man vidste ikke, om den var ude i tysk ærinde.<sup>84)</sup>

Ialt 110 danske kuttere nåede til England i besættelsesårene eller lå i engelske havne, da krigen udbrød. 4 kutterbesætninger måtte forlade fartøjet efter opbringning i rum sø og kom til England ombord på krigsfartøjer. 44 kuttere lå i England den 9. april eller søgte dertil i dagene efter, 23 kuttere opbragtes af allierede skibe, 19 kuttere sejlede mere eller mindre frivilligt vestpå - en enkelt af dem gik direkte til Færøerne - 9 kuttere gik over med folk, som var eftersøgte eller ikke tur-

de vende hjem på grund af begivenheder i Danmark (2 af kutterne var indblandet i våbensejlads), 3 kuttere afleverede allierede flyvere og fik ikke lov til at sejle tilbage, 3 kuttere indbjergedes med motorhavari, 6 kuttere gik vestpå i marts-april 1945, flere af dem

indbjergedes, 3 kutteres skæbne har ikke kunnet efterspores med sikkerhed. I de allersidste dage af krigen efterkom yderligere 113 besætninger opfordringen fra Danmarks Frihedsråd om at bringe kutterne i sikkerhed i England.



*Fotocollage af danske fiskere foran kutter »Ginne« i Grimsby 1943. Fra venstre Jens Olsen (?), Viggo Ebsen »Danmark«, ukendt, Johannes Jensen »Karla«, Niels Chr. Mulbjerg Andersen »Ginne«, Knud Andersen »Karla«, F. E. Børgesen (?) »Vestbank«, Egon Sørensen »Karla«.*

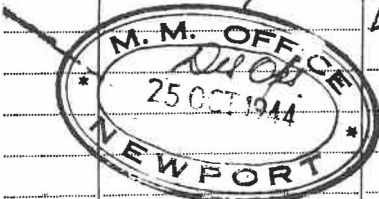
# Fiskere i allieret tjeneste

Adskillige danske fiskere gik i besættelsesårene ind i den engelske marine og den engelske hær. Et eksempel er Arnold og Laurids Jensen, der kom til England i undervandsbåd, efter at deres kutter »Terje Viken«, var søgt sænket i maj 1940. Efter at have tilbragt omkring et halvt år med skovarbejde, fik de kontakt til den danske rekrutteringsofficer W. M. Iversen, som hvervede dem til hæren. På træningsskoler i gamle slotte og herregårde blev de oplært i faldskærmsudspring, sabotage, organisering af modstandsarbejde, brug af radiosendere m.v. Det var meningen, at de skulle være sendt til Danmark som sabotører, men kom i stedet ind i The Buffs.

Efter mange måneders uafslædig træning meldte Arnold Jensen sig til den engelske marine, medens Laurids Jensen tilsluttede sig en specialenhet under danskeren Anders Lassen. Han deltog heri i raids mod den franske kyst, idet gruppen bl.a. havde specialiseret sig i overmanding og bortførelse af soldater til afhøring i England. Laurids Jensen vendte dog også tilbage til søen, idet han efter at have uddannet sig til radiotelegrafist kom ombord i destroyeren »Talybond«, der gjorde invasionen med. Det sidste krigsår tilbragte han ombord i den danskbemandede ministryger MMS 83. <sup>85)</sup>

For danske søfolk, der arbejdede fra England, havde det siden 1940 været et stort ønske, at danskerne kunne bemane et krigsfartøj for herigenem at kunne kæmpe for de allierede. Dette blev dog afslået fra engelsk side, idet man fandt, »at danske sømænd gjorde mere for frihedens sag ved trofast at bemane de danske handelsskibe, der sejlede for de allie-

Date	Signature	Amount		
		£	s.	d.
11/6/44	P. L. Søndergaard	3	0	0
29/6	P. L. Søndergaard	14	0	0
16/8	P. L. Søndergaard	3	0	0
8/9	P. L. Søndergaard	10	0	0
11/9	P. L. Søndergaard		16	0
28/9	P. L. Søndergaard	5	0	0
14/10	P. L. Søndergaard		10	0
23/10	P. L. Søndergaard	5	6	0
			11	12
Carried forward ...				



M. M. OFFICE  
NEWPORT  
25 OCT 1944

Adskillige danske fiskere var med ved invasionen eller gjorde anden engelsk krigstjeneste. Lønningsseddel for P. L. Søndergaard 1944.

rede, end ved at lade sig indrullere i den britiske krigsflåde.«<sup>86)</sup>

Den 3. februar 1943 henvendte grev Reventlow sig igen til de engelske myndigheder med spørgsmålet. 1/4 af de danske søfolk var på dette tidspunkt arbejdsløse, hvilket var »meget dårligt for deres moral«. Hertil kom det stadigt voksende antal danske fiskere, som der også skulle skaffes arbejde til. Grev Reventlow foreslog, at de arbejdsløse danske søfolk og fiskere bemandede en korvet.<sup>87)</sup>

Af sagsbehandlingen fremgår, at man betragtede det som ødselhed, at danskerne skulle have en korvet, men at der ikke skulle være praktiske vanskeligheder forbundet med det, hvis Foreign Office ønskede bemanningen gennemført af politiske grunde.

On 10.3.41  
28.10.41

This is to certify that the alteration to date of commencement of time to 10/3/41 was made by me, and was officially authorized.

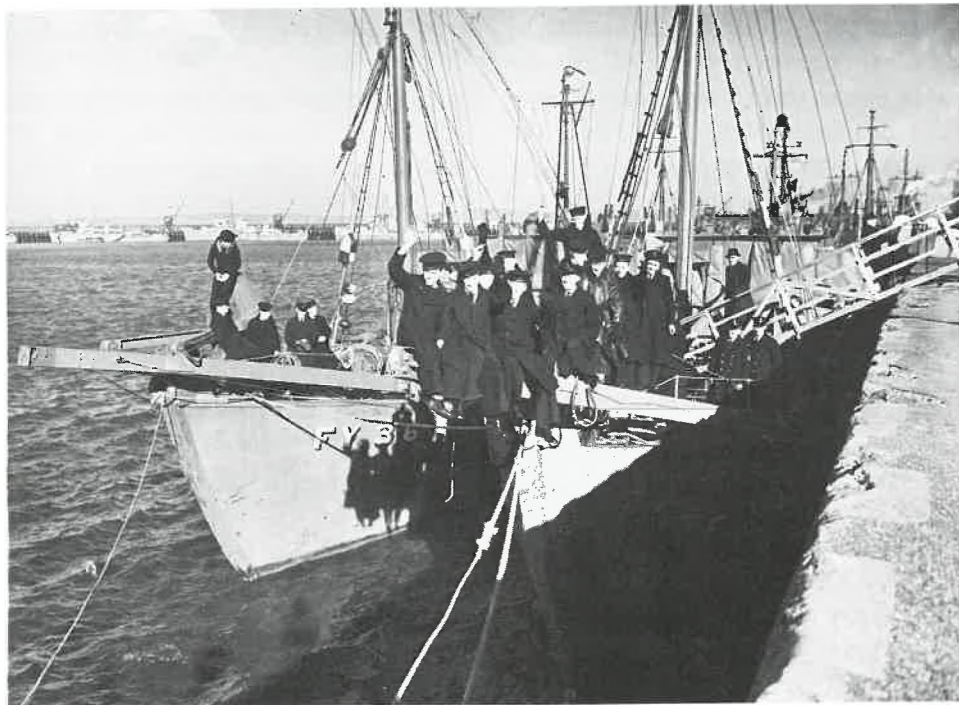
COMMANDING OFFICER  
30 [redacted] Subtr  
RNVR  
H.M.S. "FALYBONT"

Også danske fiskere fik i England en uddannelse i sabotage og instruktionsarbejde med henblik på at blive nedkastet over Danmark som faldskærmsagenter. Rettelsen i denne Thyborøn-fiskers soldaterbog dækker over den tid, han var på specialskole i Skotland og Sydengland.



Dansk bemandedt minestryger i engelsk tjeneste.





*De to første ministrygere med dansk besætning. FY. 36 og FY. 83 blev overdraget danskerne ved en højtidelighed i den skotske havn Granton den 1. marts 1944.*

## Beskæftigelsesproblem

Om fiskerne hedder det i Foreign Office's sagsreferat: »Fiskefartøjerne, som kommer over fra Danmark udgør specialproblemer, fordi fiskerne i modsætning til sømændene ikke har kendskab til engelsk og kun vanskeligt lærer det. Skønt nogle af bådene får lov til at fiske herfra, er situationen den, at en del af dem - i lighed med, hvad der gælder for britiske og allierede fiskefartøjer - udtages til admiralitetstjeneste, hvorfor det er et problem, hvad man skal gøre af besætningen. Admiralitetet overvejer disse problemer i øjeblikket.«<sup>88)</sup>

Den 25. maj 1943 meddelte Admiralitetet, at danskerne kunne gøre bedst nytte ved at bemande to ministrygere, og man bad Det danske Råd finde egnede officerer og mandskab til optræning i arbejdet og senere bemanning af fartøjerne.

Det danske rekrutteringskontor udsendte herefter følgende til danske fiskere:

- 1) Ministrygerafdelingen er den eneste i de allierede styrker, der kan kaldes dansk.
- 2) Det engelske Admiralitet har nu tilbudt os to nye ministrygere under forudsætning af, at vi kan bemande dem.
- 3) Da der nu er udsigter til, at krigen

vil være forbi i løbet af få måneder, og da disse minestrygere vil gå til Danmark straks ved krigens ophør, vil det for besætningernes vedkommende være at tage i betragtning, at de får deres eget land at se, før de fleste andre danske...«<sup>89)</sup>

## Minestrygerne

Den 1. marts 1944 fik danskerne under en højtidelighed i Granton overdraget to nybyggede minestrygere, MMS 36 og MMS 83. Den danske marine i England bestod da af 13 officerer og 80 menige. Senere på året leveredes yderligere to minestrygere til flådeenheden.

De to første minestrygere bemandedes for ca. halvdelens vedkommende med fiskere, først og fremmest fra 1942-opbringningerne samt fra kuttere, som sejlede til England, efter at man over radioen havde hørt om begivenhederne i Danmark den 29. august 1943.

## For ensformigt

De danske fiskere var i almindelighed ikke voldsomt motiveret for minestrygning eller disciplin. De kedede sig og ville i krig. Sidstnævnte skete først rigtigt i februar 1945, da tjenesten blev forlagt til Den engelske Kanal.

I et brev af 26. februar 1944, d.v.s. da fiskerne endnu skulle fordrive venteti-

den, indtil minestrygerne blev leveret den 1. marts, giver en dansk fisker, som blev færdiguddannet den 2. november 1943, udtryk for sit syn på forholdene: »Det jeg skriver, skal du ikke sige til mine engelske venner... Men hør nu her. Den danske navy har været indtil nu 100 procent bagslag. Det er noget værre lort. Det kan du ikke forestille dig. Det har de store herrer i London lavet godt. Sådan nogle slyngler.

Otto Bjødstrup er den eneste, der er normal endnu ud af 70 mand. Enten vi er der eller ej, er ligemeget. Vi går og laver ingenting. Og enhver engelsk navytjaps ser en halv nazi i hver ud-lænding. Se nu, vi har mange ubehageligheder af så små ting.

Og nu skal vi ombord i to danske strygere. Jeg skal være kok for 20 mand. Det går ad helvede til. Og ingen ånd er der i os... Det eneste, vi tænker på, er at komme så langt væk som muligt. I dem barakker, vi har boet [i], har vi fået en ringere føde, end dengang vi var ude på landet. De store herrer i London har rigtigt trykket sig i hænderne, da de fik lokket os ind i navyen.

Det kedelige ved det hele er, at vi ikke får andet end vrøvl for det og dem i London store middage. Men vi skal aldrig glemme dem. Vi skal remembre dem... «<sup>90)</sup>

Minestrygertjenesten ved Skotland var som nævnt ikke særligt engagerende for fiskerne, som ønskede spænding, variation og aktivitet. Da dette skete, kunne fisker Otto Bjødstrup på MMS 83 skrive følgende den 1. april 1945:



»Det er ikke fordi jeg har travlt med at gå i land, jeg har været oppe to gange, siden vi tog fra England, og det var for at blive klippet, en gang i Holland og en i Belgien... Ja her har vi jo lidt mere at lave end i Granton. Vi har ikke haft en fridag i en måned, men det gør ikke noget, så går tiden bedre, og nu varer det sikkert ikke længe mere, og det vil blive en rar tid at komme hjem på, for brændsel er der sikkert ikke meget af i Danmark.«<sup>91)</sup> En anden fisker fortæller i et brev til

Fiskeriforeningen af 1942:

»Ja, jeg kom jo ikke op til Jer og fik en hyre, fordi jeg gik i den danske marine, og det er jeg meget glad ved. Vi er jo mange nu og skal nok snart ombord i vore skibe. For øjeblikket er jeg ombord i et engelsk skib, men skal nok snart ombord i den danske, ikke fordi, vi er to danskere her ombord, og vi er glade ved at være her. Vi får en god føde, og de er så flinke allesammen, de ved snart ikke, hvad meget godt, de skal gøre for os...«<sup>92)</sup>



Omkring halvdelen af besætningen på de dansk bemandede minestrygere i England bestod af fiskere. 15 af den 22 mands store besætning fotograferet i Københavns Frihavn juni 1945 foran minestrygeren FY 36. Stående fra venstre: Larsen (handelsflåden), Svendsen (Frederikshavn), Laurids Chr. Nejrup (fisker), Schultz (handelsflåden), Verner Mortensen (fisker, »Ginne«), ukendt (handelsflåden), Brøndum (handelsflåden), Søren Kjeld Hansen (fisker, »Orkney«). Siddende fra venstre: Palle Bertelsen (fisker, Esbjerg), ukendt (fisker), S. B. Nygaard (handelsflåden), Emdal (handelsflåden), Poul Krogh (fisker, »Thyra«), Petersen (handelsflåden), Emil Nielsen (fisker, Esbjerg).



*Under krigen videreudvikledes den engelske søredningstjeneste, således at man i 1943 kunne tage de første luftbårne redningsbåde i brug. De nedkastedes i faldskærme til nødlandede flybesætninger. Flyvende fæstning, 2 redningsflåder samt redningsbåd. 4. operationelle drop, 26.7.1943, 10 personer reddet.*

# Opsamling af nødstedte

Opsamling af nødstedte allierede flyvere under krigen var en aktivitet, som i flere tilfælde bragte danske fiskere til England. En fisker, der levede hele krigen med på havet fortæller om situationen på Nordsøen: » De danske fiskere var i krigsårene de eneste overfladeskibe, næsten da, der færdedes på Nordsøen. I de første krigsår var denne aktivitet ikke helt velset af de allierede... Senere under krigen blev de allierede flyvere venligere stemt. De havde en ekstra redningsmulighed i de danske fiskere.«<sup>93)</sup>

## Mange reddet

Mere end 68 allierede og 9 tyske flyvere blev under krigen samlet op af danske fiskefartøjer i Nordsøen.<sup>94)</sup> For flere kutteres vedkommende betød det, at de måtte sejle til England og blive der, indtil krigen var ovre. Det gjaldt f.eks. Esbjerg-kutteren »Erika«, der den 5. august 1944 reddede 9 amerikanske flyvere.<sup>95)</sup> Kutteren lå i fiskere ved Helgoland og var blevet passeret mange gange af fly på vej til og fra bombetogter i Tyskland. En dag så besætningen en faldskærm dale ned i det fjerne. Tovene blev straks kappet, og »Erika« satte kurs efter faldskærmen. Da kutteren nåede frem efter en times sejlads, viste det

sig, at der lå en stor motorredningsbåd med 9 amerikanske flyvere, som havde måtte forlade deres maskine. De var kommet ombord i redningsbåden, som var kastet ud fra et specialfly, men kunne ikke få redningsbådens motor i gang.

Da »Erika« nåede frem, bad skipperen sine folk holde hænderne oppe på lønningen, for at der ikke skulle ske misforståelser. Flyverne ønskede at komme til Sverige, men det kunne ikke lade sig gøre. Skipperen tilbød at sejle dem til England, selvom det ville betyde, at båd og besætning måtte blive derovre.

Straks efter at flyverne var kommet ombord, morskede telegrafisten OK med en glimtlampe til de ledsagende jagere, og de forsvandt. Fiskerne ville tage redningsbåden ombord af hensyn til risikoen for opdagelse fra luften, men det måtte de ikke. Båden skulle følge efter på slæb, og to mand sad i den det første døgn for at kontrollere »Erikas« kurs. Længere fremme mødte de kutter E 153 »Helsing«. Da et af besætningsmedlemmerne satte sig til at skrive et brev, for at »Helsing« kunne tage det med hjem til familien, stillede en af amerikanerne sig op med en pistol bag skipperen, og »Helsing« måtte sejle. Flyverne var ved at blive desperate, da de ikke kunne forstå et ord af, hvad der blev sagt. Under diskussion om brug af nødsen-



der kom flyverne i håndgemæng. Kaptajnen ville sende SOS, men en af flyverne sagde, at det var noget pjat at bruge nødsenderen, da de trods alt ikke var længere fra Tyskland end fra England. Blev den hørt af tyskerne, kom de selv i fangelejr, men de stakels danskere, der var taget af sted fra deres kone og børn ville blive skudt. Det ene ord tog det andet, og de kom op at slås. Skipperen bragte sagen ud af verden med et par hårde ord om, at de ikke skulle slås på hans skib.

Fly- og kutterbesætning kom ellers godt ud af det med hinanden. Flyverne fik fiskernes reserveundertøj, da de var blevet våde, inden de kom over i kutteren. De havde selv soveposer, som de brugte på dækket og i lukaf'et. En stor dåse skinke og anden forplejning gjorde snart kokken populær.

## Gennem minefelterne

Da »Erika« nåede de engelske minefelter, skød amerikanerne signallys op, idet en rekognosceringsmaskine var i nærheden. Den engelske maskine gav kutteren en sejlroute gennem minefelterne. Ca 40 mil fra den engelske kyst op på højde med Hartlepool blev flyverne taget over i en engelsk hurtigbåd. 1 1/2 døgn efter ankomsten til England blev det meddelt over BBC, at »Erika« var blevet antruffet i Nordsøen under fiskeri på forbudt område, og at besætningen nu be fandt sig i England.

## Yankees from USA

Under fiskeri opsamlede FN 73 »Ternen« den 27. juli 1943 10 amerikanske flyvere.<sup>96)</sup> Efter at have fisket i et par dage opdagede besætningen ca. 50 mil vest til syd af Esbjerg to gummibåde. Besætningen frygtede, at det var tyskere, men en af flyverne råbte straks: »Hello, we are yankies from USA«, og så var alt i orden. Flyverne havde været på bombetogt over Hamborg, da de sammen med to andre maskiner blev skudt ned og måtte nødlande på havet. I gummibådene blev de beskudt af tyske flyvere, og flere blev alvorligt såret. De havde drevet om i to døgn, men havde delt vand og proviant imellem sig med henblik på 10 døgn's ophold. Da flyverne kom ombord på kutteren, bad de som det første om noget vand, men de drak sig hurtigt syge.

Det blev aftalt, at »Ternen« skulle søge vestover, og at kutteren i England eller undervejs skulle have petroleum til at sejle tilbage på. Amerikanerne var flinke og ligetil. De sov i lukaf'et, medens besætningen lå i maskinrummet og skipperen i styrehuset. Om natten lå kutteren stille 3 timer.

Ret tidligt kom kutteren i kontakt med en allieret flyver, men forbindelsen glippede. Flyverne tegnede da et stort SOS på et skilt, som blev sat op mellem bommen og dækket. Det varede heller ikke længe, førend maskinerne dykkede ganske tæt ned over kutteren, og kort efter kom to engelske patruljebåde »Ternen« i møde.

Stemningen var høj. Englænderne var vildt begejstrede og råbte hurra for fiskerne og de 10 amerikanere. Kutteren fik petroleum og lovgivning på at blive overvåget af et par flyvere på tilbagevejen. »Ternens« besætning mente dog nok, at det var bedst uden ledsagefly.

»Ternen« kom ind med en for ringe mængde fisk i forhold til det antal dage, kutteren havde været borte. Fiskerne blev enige om at give petroleumspumpen skylden. Den egentlige baggrund kom først frem efter krigen.



*The President  
OF THE UNITED STATES OF AMERICA  
has directed me to express to*

**Hr. HENRY MATHIESEN**

*the gratitude and appreciation of the  
American people for gallant service  
in assisting the escape of Allied  
soldiers from the enemy*

*Dwight D. Eisenhower*

DWIGHT D. EISENHOWER

General of the Army

Commanding General United States Forces European Theater

*Henry Mathiesen var ombord på Esbjerg-kutteren »Erika«, der i august 1944 bjergede 10 amerikanske flyvere fra en redningsbåd.*

Samme dag, den 27. juli 1943, redde FN 41 »Betty« 9 mand fra en flyvende fæstning, som blev tvunget til nødlanding på Nordsøen efter at være angrebet af 3 tyske jagere. Flyet sank i løbet af ca. 15 sekunder, men alle, bortset fra een, nåede at komme i redningsflåderne. Efter 19 timers ophold i flåderne, fik de nedkastet nye og større flåder og til sidst en motorredningsbåd, som de riggede til. Efter at have styret 270° natten igennem kom de til en dansk fiskekutter, og da der kun syntes at være 4 mand ombord, besluttede flyverne at gå på siden af den. »Velkomsten var venlig, og da redningsbåden var blevet halet ombord, satte man kursen mod England. Kl. ca. 17,30 kom H.S.L. 2551 på siden af os sammen med H.S.L. 184, og efter at vi havde delt en flaske rom, var danskerne indforstået med at sejle for England. Yarmouth blev nået kl. 22,45.«<sup>97)</sup>

## Flyvere til Esbjerg

E 475 »Bertha« bjergede i de samme dage 4 amerikanske flyvere, men måtte gå til Esbjerg med dem. To 4-motorers maskiner kom hen over kutteren, idet den ene af dem gik i glideflugt mod vandet med motorskade. Den styrtede nogle hundrede meter fra »Bertha«. Kutteren gik til undsætning, og de 4 flyvere, som drev rundt i redningsveste, blev samlet op. Trods øjeblikkelig eftersøgning lykkedes det ikke at finde de øvrige 6 personer,

som havde været i maskinen. 2 af flyverne var uskadte, 2 var hårdt såret. På den ene var arme og ben brækket, og kutterbesætningen måtte lægge skinner på af fiskekassetræ. Om ankomsten til Esbjerg fortæller det illegale blad »Vestjyden«: »Da skibet kom i havn var den danske ambulance mødt op og trådte straks i funktion, men da man var ved at lægge den hårdtsårede mand på båren, mødte tyskerne op og forbød at flytte manden. Det var dog tilskuerne for groft, og der blev protesteret kraftigt over for en så brutal ordre. Tyskerne gik nu helt amok, et stød i en fløjte, og flere tyskere kom straks til og for ind på danskerne, en fik et kolbeslag på skulderen, flere fik spark og slag, ja, en fik endog presset en revolver mod maven. Tilskuerne trak sig nu noget

tilbage, men afventede sagens videre forløb. Efter ca. 2-to-timers ventetid ankom en tysk ambulance og tog den hårdt sårede flyver, der lå på nogle dyner på kutterens dæk.

Den sårede havde været ca. 14 timer undervejs til havnen og måtte så vente yderligere to timer, og medens den stakkels forpinte mand lå der, spankulerede en tysk officer om og smilte kynisk, hver gang den sårede klagede sig.

Den brutalitet, som tyskerne her udviste over for en hårdtsåret og hjælpeløs modstander, understreger endnu en gang deres fejhed og sadistiske tilbøjeligheder... Det er en trøst, at opgørets dag snart er inde, og da skal de tyske bestier få regningen præsenteret med renter og renters rente.

Derom er vi alle enige«. <sup>98)</sup>



*Flybesætningen i maskinens egen gummibåd inden den luftbårne redningsbåd nedkastes, jf. kutter »Ove«.*





*Kutter »Ove« af Skagen blev fra luften dirigeret i retning af flybesætningen, som var kommet over i en nedkastet motorredningsbåd.*

## »Ove« af Skagen

S 304 »Ove« var i august 1944 på vej hjem fra Cleaver Bank med en god last fisk, da et par engelske jagermaskiner fløj hen over kutteren og affyrede varselsskud med maskingevær. De nedkastede lysbomber, og besætningen forstod af jagernes manøvrer, at de skulle gå vestover. Maskinerne viste vej til en gummibåd med 6 flyvere. Så snart flyverne kom ombord, begyndte de at dele ud af deres Woodbine-cigaretter, de satte sig på lønningen, og chefpiloten spurgte: »Nå, skipper, hvor skal vi så hen?« Da skipperen mente de skulle til Danmark, blev flyverne betænkelige og

foreslog, at de i stedet skulle sejle til Sverige. Det kunne dog ikke lade sig gøre på grund af minespærringerne i Skagerak. Diskussionen blev imidlertid afbrudt, da jagermaskinerne vendte tilbage og nedkastede en vandtæt pakke med en lang, gul strimmel bundet ved. Pakken blev fisket op med en bådshage og indeholdt en sejlordre med angivelse af kursen til The Wash syd for Grimsby. Skipperen ville dog ikke til The Wash, men ønskede at gå til Humberen. Det gik flyverne med til.

De reddede flyvere lånte fiskernes celluldstøj og fik varmen i lukafet. Kokken lavede the til dem, men de rynkede på næsen, da de fik den serveret. Det var den såkaldte æblethe la-

vet af danske surrogatblade. Flyverne opholdt sig 1 1/2 døgn i redningsbåden, da det trak op til uvejr. Kraftige brådsøer slog ind over båden, og til sidst måtte flyverne surre sig sammen med reb for ikke at komme bort fra

hinanden, hvis båden sank. På »Ove« måtte de stuve grejerne i lasten og surre alt ombord. Flyverne havde næppe overlevet denne nat i en redningsbåd. <sup>99)</sup>



*Flybesætningen i deres redningsbåd umiddelbart før optagningen i S 304 »Ove«.*



*Besætningsmedlemmer forlader synkende fragtskib i redningsflåder.*

E 494 »Svenning« samlede en forårmorgen i 1944 12 forkomne amerikanske flyvere op fra en gummibåd i Clay-Deep. Eftersøgningsfly havde natten igennem søgt at purre besætningen på »Svenning« ved at dykke ned over kutteren, men først hen ad morgenstunden blev folkene opmærksomme herpå. Kutteren blev nu ved lyssignaler ledt hen til gummebåden, hvori amerikanerne havde opholdt sig i 3 døgn. »Svenning« satte straks kursen vestover, og efter nogen tids sejlads kom en engelsk hurtigbåd dem i møde. Den fik flyverne ombord, og »Svenning« fik lov til at sejle hjem igen. Som en lille tak fik besæt-

ningsmedlemmerne hver en flyverdragt foræret.<sup>100)</sup>

Besætningen på E 264 »Harmoni« lå en aften i marts 1941 og loddede bunden for at finde ind til Dybet. Der blev affyret signallys i det fjerne, men besætningen tog ingen notits heraf. Skipperen mente et par gange, at han hørte råb, og pludselig fik han da også øje på en flåde bagude og drejede fartøjet rundt. Folkene i gummibåden begyndte at råbe op, da de troede, at fiskerne ville sejle dem ned. Da »Harmoni« kom på siden af dem, viste det sig, at der var 2 sammensurrede gummibåde med ialt 9 tyske flyvere. Den ene båd var fyldt med blod fra en

hårdt såret mand. Der blev sendt en nødraket op fra »Harmoni«, og alt lys på kutteren blev tændt, da flyveren omgående måtte under lægebehandling. Kort tid efter kom en tysk hurtigbåd. <sup>101)</sup>

»Harmoni« blev ikke siden udsat for tyske luftangreb. Da kutterens reder blev interneret i Frøslev-lejren sammen med andre Esbjerg-borgere, lån-

te hans hustru den officielle tyske takkeskrivelse til skipperen og forelagde den for bykommandanten og senere på Shellhuset. Kort tid efter blev redereen løsladt. Samme kutter indbragte iøvrigt den 2. december 1941 to engelske flyvere fra en gummibåd. Fire andre var omkommet ved nødlandingen. <sup>102)</sup>

*Der Kommandant  
im Abschnitt Westdänemark*

. den 21. IV. 1941.

An

Herrn Poul P o u l s e n ,

E s b j e r g .

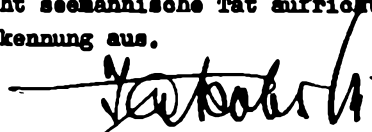
Skovkanten 13.

Am 11. März 1941 haben Sie mit Ihrem Fischkutter "Harmonie" - E 264 - die aus 9 Mann bestehende Besatzung eines deutschen Flugzeuges, worunter sich auch ein schwerverwundeter Soldat befand, aus zwei treibenden Schlauchbooten geborgen.

Es war Ihr Wunsch, für diese selbstlose Rettungstat keine Geldbelohnung anzunehmen.

Durch Ihr tatkräftiges und grossherziges Handeln ist neun deutschen Fliegern noch im Augenblick höchster Not das Leben gerettet worden.

Im Namen der deutschen Kriegsmarine spreche ich Ihnen für diese echt seemännische Tat aufrichtigen Dank und besondere Anerkennung aus.



Fregattenkapitän und Kommandant.

*Også nødstedte tyske flyvere blev opsamlet af danske fiskere. E 264 »Harmonie« reddede således i marts 1941 9 tyske flyvere, medens 2 engelske flyvere blev opsamlet i december 1941.*



# Våbensejladserne

Den gennem de første krigsår møj-sommeligt opbyggede danske modtageorganisation for forsyninger ad luftvejen var først i marts 1943 så veludbygget, at der kunne modtages materiel fra England.

Inden for den engelske militærorganisation S.O.E., Special Operations Executive, var der på et tidligt tidspunkt dannet en dansk afdeling, hvortil man knyttede folk med specialkendskab til Danmark, bl.a. den engelske ingeniør A. Blanner, som den 9. september 1943 flygtede fra Danmark i en jolle over Øresund. I Stockholm tilsluttede han sig den stedlige S.O.E.-afdeling, men kom siden til den danske afdeling af S.O.E. i London, hvor han arbejdede under oberst Wilson og commander R.C.Hollingworth.

## Alternative veje

A. Blanner fik til særlig opgave at undersøge mulighederne for alternative forsyningsveje, efter at forsyningerne til Danmark var blevet væsentligt reduceret i vinteren 1943-44, hvor man fra engelsk side koncentrerede sig om luftoperationer til modstandsbevægelsen i Frankrig.

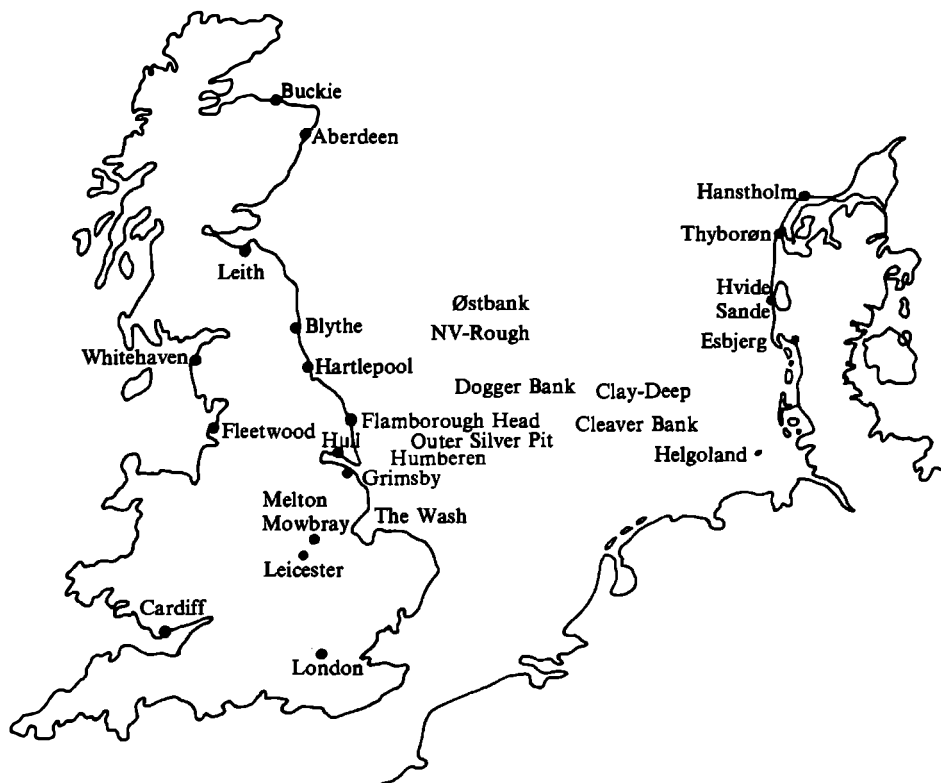
Til de alternative, hidtil uforsøgte muligheder hørte transport af materiel tværs over Nordsøen.<sup>103)</sup> A. Blan-

ner fortæller om starten: »Vi modtog daglige meddelelser om danske fiskeskutteres position på Nordsøen, og vi fik da den tanke fra et britisk skib at overføre en last til en dansk kutter. Denne operation kunne foregå til søs, idet skibene kunne kontakte hinanden ude på Nordsøen. Forslaget blev ventileret over for Admiralitetets specielle afdeling, som straks stillede sig til vor disposition.«<sup>104)</sup>

## »Nordkysten«

Den nævnte kutter blev E 30 »Nordkysten«, der kom til England i 1943. Efter en tid som mineinspektionsfartøj blev den frigjort fra denne tjeneste og overladt til S.O.E.

Der skulle imidlertid mange forsøg og prøvelser til, førend Nordsøoperationerne lykkedes. Jylland havde endnu ingen selvstændig radioforbindelse til England, hvilket vanskeliggjorde nøjagtige aftaler om mødested og -tid, da ordentligt havvejr var en forudsætning for operationernes heldige gennemførelse. Fiskerne kunne nok lytte til de danske udsendelser over BBC, men deres sendere var inddraget. De kunne derfor ikke komme i kontakt med omverdenen efter at have forladt havn. Der var endnu ikke aftalt særlige hilsener over BBC, der kunne angive, om uforudsete vanskeligheder var kommet i vejen for operationerne.



A. Blanner fortæller videre om de engelske forberedelser til den første operation: »Denne forsendelse skulle pakkes i vandtætte blikdåser, som så skulle lægges i danske fiskekasser af standardstørrelse. Men det var lettere sagt end gjort at fremskaffe en dansk fiskekasse, da man jo stadig måtte tage hensyn til operationernes hemmeligholdelse. Imidlertid fik vi forbindelse med et filmsatelier, der var attacheret S.O.E. Filmsatelietet skaffede os fiskekassen fra Billingsgate fiskemarked, idet de forklarede, at den skulle benyttes under optagelse af en dansk propagandafilm.

Pludselig fik vi meddelelse om, at den danske båd var afsejlet mod målet tre dage før aftalen, og vi havde nu kun 9 timer til at fremstille 100 fiskekasser med 100 blikdåser samt pakke alle materialerne. Når kasserne var fremstillet, blev de behandlet med fiskeaffald og saltvand, således at de kom til at virke gamle.

Vi nåede Blythe i tide og var kommet så vidt, at vi havde kastet fortøjningerne, da der indløb besked fra vort hovedkvarter, at den danske båd havde opgivet planen.«

Kommunikationsvanskeligheder førte også næste gang til misforståelser,



og S 104 »Aladdin«, der som den første kutter påtog sig Nordsøoperationerne, gik til Humberen. Da havde forsyningskutteren ventet ved mødestedet i 10 døgn.

## Kommunikationsproblemer

Efter at skipper S. Stiesen Thomsen over for A. Blanner havde redegjort for vanskelighederne ved gennemførelse af operationerne set fra fiskerside, blev der aftalt radiohilsener over BBC for varsel og afblæsning af aktionen. »Hilsen til Christian« betød, at forsyningskutteren ville være på mødestedet næste morgen kl. 4. »Hilsen til Claus« angav, at operationen var aflyst fra engelsk side, medens »Hilsen til Charlotte« var ensbetydende med, at operationen var kompromitteret i Danmark, og at kutteren skulle søge til Humberen. Endelig skulle der dannes en særlig gruppe i Danmark, som udelukkende tog sig af Nordsøoperationerne og bl.a. skulle meddele, når implicerede kuttere forlod havnen. Fra engelsk side måtte man være sejlklar med 8 timers varsel.

### »Karl Akselsen«

Organisatorerne bag de første Nordsøoperationer var i Danmark Anton I. Toldstrup og kriminalassistent Poul Larsen. De havde i Frederikshavn fået anbefalet fiskeskipper Aksel Akselsen, kutter FN 389 »Karl

Akselsen«, som de opsøgte i Thyborøn.<sup>105</sup>) På havnekontoret samt ombord på kutteren aftaltes de nærmere detaljer for kommende Nordsøtransporter, idet man bestemte det første mødested til 55° N - 01° 12' E (NV-Rough).

Aksel Akselsen lagde kortene på bordet for sin besætning, der forsikrede om, at hvis skipper ville risikere skib, liv og helbred, så ville de også. Herefter gik Aksel Akselsen til skipperen på rederiskibet »Robert Schou«, Elman Jensen, der var kollega og ungdomskammerat til Akselsen. Elman Jensen gik også ind for opgaven.

## Forgæves møde

Datoen for mødet med den engelske (danske) kutter »Kvik« fastsattes til den 14. juli 1944. A. Blanner, der var ombord på forsyningskutteren, da mødet skulle finde sted, fortæller herom: »Det var smuldt vande, men tåget, og jeg stod i stævnen og spejdede ud efter den danske båd. Pludselig opdagede jeg ret forude en dansk fisker, og glæden ombord hos os var ubeskrivelig. Vi nærmede os båden, men opdagede i sidste øjeblik, at det var en Esbjerg-kutter, hvorfor vi fjernede os hurtigst muligt. Folkene på den anden båd havde imidlertid ikke lagt mærke til os, da de sikkert lå og sov.

Vi fortsatte stadig i samme retning, og lidt længere østover fik jeg øje på en anden båd. Desværre viste det sig, at nr. 2 også var en Esbjerg-kutter, men nu var tågen lettet, og da vi kiggede os

rundt, opdagede vi, at vi var omringet af mindst 200 danske kuttere, men ingen af vore både var imellem. Vi meddelte H.Q. i London, at vi var på stedet omringet af både, men at vor båd ikke var til stede.

Admiralitetet sendte derefter en jagermaskine ud for at se, om denne muligvis kunne finde de to både, vi skulle kontakte. Vi havde navnene på bådene, men det mislykkedes totalt at finde disse, eftersom vore både overhovedet ikke var på Nordsøen den dag. Vi måtte derfor vende om og tog tilbage til Blythe.

På hjemturen måtte vi tage en dansk båd [»Nova Stella«] med som prise, da den lå ved indsejlingen til minefeltet, og da vi følte os usikre med hensyn til, om den evt. var i tysk tjeneste eller lignende. Ved en senere operation tog vi to andre både med, og ved den lejlighed blev det over BBC meddelt, at danske kuttere, der lå for nær til England, ville blive taget til prise. Årsagen til denne meddelelse var, at sådanne kuttere kunne genere vore hiccup-operations.«<sup>106</sup>)

## Misteltenen

Forklaringen på den mislykkede operation var følgende:

»Karl Akselsen« og »Robert Schou« var gået gennem Limfjorden til Thyborøn for at indtage is. Straks ved ankomsten hertil blev der som aftalt sendt klarmelding til London. Det viste sig imidlertid umuligt at få is i Thyborøn, og det overvejedes at hen-

te den på Fyn. I Hirtshals lykkedes det, men da var der gået 8 dage. Dette forhold havde lederne ikke taget i betragtning, da planerne blev udarbejdet, og man var således ikke fra dansk side i stand til at tilbagekalde signalet og aflyse aktionen.

## Andet forsøg

Våbenkutternes anden rejse mislykkedes ligeledes. Det blev storm, og »Karl Akselsen« gik i forvejen, da »Robert Schou« ikke havde så kraftig maskine. I området, hvor omladning skulle finde sted, vrimlede det med Esbjerg- og Hundested-kuttere. Ak-



*The British and American Governments*

hereby express to

*Skipper Axel Akselsen*

their appreciation

of helpful and meritorious services

rendered to the Allied Nations

during the occupation of Denmark.

*A. W. O. Randall*  
A. W. O. RANDALL  
His Britannic  
Majesty's Minister.

*Joseph Marshall Jr.*  
JOSEPH MARSHALL, Jr.  
The American Minister.

*Påskønnelse for våbensejlsads m.v. til Aksel Akselsen.*



*Fiskere i arbejdstøjet ombord på dansk bemanded ministryger i engelsk tjeneste.*

sel Akselsen prægede nogle af kutterne, og det viste sig, at de netop havde haft besøg af en engelsk destroyer samt flyvere, der skød varselsskud. »Karl Akselsen« gik længere vestpå, men kutterne fulgte efter. I aftenmørket lykkedes det i første omgang at slippe fra dem, men dagen efter var det galt igen, og forsøg på våbenomladning under de forhold var håbløse. Englænderne kunne ikke forstå, at kutterne udeblev fra positionen. Der blev udsendt gentagne hilsner til Christian, og den tredje aften lød den: »Christian, hvorfor kommer du ikke?« Det ville dog have været håbløst kompromitterende at søge operationen gennemført, og til sidst meldtes den afløst fra S.O.E.

## Operationen lykkes

Endelig tredje gang lykkedes Nord-søoperationen. Forsyningskutteren »Kvik« afgik med den danske skipper Thomas Christensen ombord, fra Blythe den 10. august 1944. Den medbragte 4 tons våben, ammunition samt radio- og sabotagemateriel, som blev overført til de danske kuttere uden vanskeligheder. Godset blev gemt i lasten under is og fisk, og man slap problemløst igennem kontrollen ved Thyborøn. »Robert Schou« kom hjem dagen før »Karl Akselsen«, og efter at have losset fangsten fortsatte kutteren til Glyngøre. Begge kuttere sejlede til skibsbyggeriet i Nykøbing Mors, hvor omladning og videretran-

sport af godset blev organiseret ved nattetid af en gruppe i byen.

Efter den første vellykkede rejse sejlede kutterne til Ålborg, hvor Akselsen sikrede sig rigelige forsyninger af is. For at spare brændstof rejste besætningerne hjem over landjorden og efterlod fartøjerne i Ålborg. I Ålborg blev kokken ombord på »Robert Schou« imidlertid taget i forhør af tyskerne, og folkene måtte gå under jorden.

En af kokkens kammerater, der - som det skulle vise sig - i mellemtiden var blevet håndlanger for besættelsesmagten, havde spurgt kokken, om han ville med i »arbejdet«, hvilket kokken affejede med en bemærkning om, at han allerede havde med »noget« at gøre. Fra denne bemærkning stammede Gestapos mistanke sandsynligvis.

Elman Jensen måtte rejse til Fyn, og kutterens ejer, der ikke havde kendskab til den illegale sejlads blev så fortørnet over, at »Robert Schou« lå i Ålborg, og at heller ikke skipperen dukkede op, at han satte en ny skipper ombord.

## Studeprangeren

»Robert Schou« var nu ude af billedet, hvorfor Akselsen henvendte sig til Herluf Aæn, der sejlede med FN 23 »Henny«. Han var straks villig til at deltage. Sammen rejste skipperne til et hotel i Ålborg for at træffe Toldstrup. Her blev de imidlertid afhentet af en chauffør, som kørte dem til en

lille fiskerestaurant på havnen. Området var bevogtet af tyske soldater. Restauranten var tom, og Akselsen og Aæn bestilte middagsmad og øl. Skipperne syntes, der var noget underligt ved det hele. Efter en halv times tid kom en studepranger i gamle, snavsede klæder. Skipperne var bange for ham, han lignede en ægte tysk håndlanger, som kunne sælge sig selv for en 5 øre. Studeprangeren lyttede og skævede efter dem, og da de ville rejse sig, blev han urolig. Parterne gik hinanden nærmere på klingen og udvekslede de aftalte kendetegn. Studeprangeren var Toldstrup.

## Erfaringerne udnyttes

På grundlag af de indvundne erfaringer blev planen og instruksen for Nordsøoperationerne revideret. Radiosystemet blev udvidet med endnu et antal crack-signaler, d.v.s. talkoder af betydning for særlige hændelser i forbindelse med operationerne. BBC-hilsener var stadig eneste meddelelsesmulighed til fiskerne på havet, men forsyningskutteren kunne gennem crack-signaler fra mødestedet til søs via S.O.E. til enhver tid komme i forbindelse med ledelsen i Jylland,. Bl.a. gennem denne kontakt kunne man nå at få undersøgt forholdene grundigt i havnene og gennem en BBC-hilsen stoppe kutterne, hvis deres sejlads var kompromitteret i land.

Den 18. september modtog Toldstrup følgende telegram fra London: »Sea-operations stop we propose to send

by sea one liasonofficer and three specially trained underwater swimmers with equipment stop crack 304 means you can receive these four men by sea«. Oversat: »Sea-operations - vi agter at sende en forbindelsesofficer og tre særligt uddannede undervandssvømmere med udstyr ad søvejen - crack 304 betyder, at I kan modtage disse fire ad søvejen«. <sup>107)</sup>

## Sabotører ombord

Crack 304 blev sendt, »Karl Akselsen« og »Henny« skulle benyttes til operationen. BBC-hilsener blev ud-

sendt som sædvanlig, og kutterne gik til mødestedet, en velkendt fiskeplads på sydøsthjørnet af Østbank. Her overførtes godset sammen med 3 faldskærmsfolk, Holm-Hedegaard, Christensen og Ryder, der alle var uddannet som svømmedykkere. Hertil kom endvidere løjtnant V. Kofoed, der skulle være forbindelsesofficer. Operationen med kaldenavnet »operation-slide« var udtænkt af A. Blanner. Sabotørerne skulle søge tre tyske krigsfartøjer sænket ved Langeliniekajen, men blev i stedet sat ind på opgaver i Århus havn. <sup>108)</sup> Overførslen af gods og mandskab blev påbegyndt om eftermiddagen og



*For de danske fiskere, hvis kuttere blev taget til admiralitetstjeneste, opstod der i England et akut arbejdsløshedspøblem. Mange fiskere gik ind i handelsflåden og fik da udgangspunkt i Newcastle, hvor der i 1941 dannedes en dansk sømandsklub, »poolen«, som bl.a. varetog hyreanvisning og velfærdsarbejde. Ligesom fiskerne dannede også søfolkene deres egen organisation i England.*





*Den danske sømandsklub i Newcastle, der åbnede kort efter nytår 1941.*

afsluttedes henad morgenstunden. Forsyningsbåden og den pågældende fiskekutter lå opankret 100-200 meter fra hinanden, hvorefter materiellet, der var i tilloddede beholdere i sække blev overført via et net og en trosseforbindelse mellem skibene. Blandt de hårde sager var der kaffe, the, cigaretter og whisky til besætningen. De blev af sikkerhedshensyn blandet i andre varer eller overførtes til uskyldige emballager.

## Tyndslidte nerver

Efter omladningen blev der fisket, men herefter måtte kutterne ligge underdrejet for storm 2-3 dage. »Henny« mistede sit ankergrej, og skipper-

ne var på nippet til at opgive det hele. Hilsen over BBC som tegn på, at kutterne kunne vende tilbage, udeblev stadig. Svømmedykkerne var mismodige ved tanken om evt. at måtte returnere til England, når de nu var kommet så langt. Nerverne var på højkant. Det besluttedes at afvente radioens sidste aftenudsendelse. Da kom hilsenen. Aksel Akselsen havde ved tidligere lejligheder gjort sig gode venner med to af de tyske vagter på Thyborøn havn. Det var kommunister fra Nürnberg, som havde siddet 2 år i KZ-lejr, da de ikke ville til fronten. En gang Aksel Akselsen var inde i vagten, bad de ham tænde for radioen. Den var indstillet på BBC idet vagterne var interesseret i at høre, hvordan det gik England. De ønskede krigen afsluttet snarest muligt. Når

Akselsen kom ind fra fiskeri, invitere-  
de han på kaffe i lukaf'et, og når han  
syntes vagterne havde siddet længe  
nok, rejste han sig og sagde, at gildet  
var forbi, og at de hellere måtte se at  
få undersøgt skibet. Det skete natur-  
ligvis ikke, venskabet var baggrunden  
for, at kutterne slap let igennem med  
deres illegale last og mandskab.

Da kutterne kom til Thyborøn den  
28. september, var der ingen til at tage  
imod dem. Der havde været razzia  
hos kontaktmanden i Ålborg, som el-  
lers skulle have klaret sagerne i Thy-  
borøn. Selv slap han bort, men der  
blev sat vagt ved sekretæren og telefo-  
nen på hans kontor. Aksel Akselsen  
ringede til nummeret og spurgte som  
forud aftalt, hvordan det var gået  
med bedstemoder, og om hun kunne  
lide den blomsterkurv, de havde  
sendt. Svaret var, at »Bedste« var me-  
get forarget, det var at smide pengene  
ud af vinduet at forære hende så dyr  
en ting. Akselsen var nu klar over at  
der var noget galt.

## Utålmodige frømand

Frømandene og forbindelsesoffice-  
ren var meget fortørnet over, at de  
ikke kunne komme fra borde. De  
måtte ligge i kabelrummet hele dagen,  
og deres bevægelsesfrihed om natten  
var indskrænket til den sparsomme  
plads i maskinrummet! Intet under,  
at de var utålmodige efter 2 døgn  
ophold under de forhold.

Aksel Akselsen dristede sig til dagen

efter endnu en gang at ringe til  
Ålborg-nummeret for at spørge om  
blomsterkurven. En dame tog telefo-  
nen, men en tysk stemme i baggrund-  
en spurgte, hvem det var. Akselsen  
lagde straks røret på.

## Overraskelse i lasten

Skipperne tog nu sagen i deres egen  
hånd og lossede fangsten i Thyborøn.  
Lossearbejderne fik udtrykkelig be-  
sked om, hvilke partier der skulle los-  
ses i kutterne, men en af dem ombord  
på »Henny« fjernede alligevel nogle  
lastbrædder til andre rum, så våben-  
poserne kom til syne. Et besætnings-  
medlem opdagede det og gav Herluf  
Aaen besked. Da han kom ned i la-  
sten var brædderne sat på plads igen.  
Herluf Aaen gjorde det nu klart for  
lossearbejderne, at de skulle tie med,  
hvad de havde set. Lastfolkene forsik-  
rede, at de ikke havde set noget.

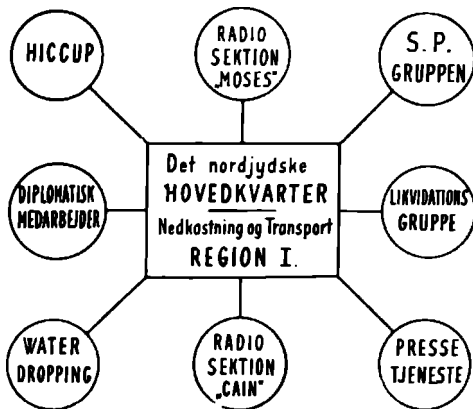
Kutterne sejlede til Løgstør, hvor  
Toldstrup og kaptajnløjtnant W.  
Lonsdale kom til stede. Toldstrup var  
her klædt som katolsk pater. Det var  
frygtelig varmt for ham i det tøj. Få  
meter fra kutterne lå tyske soldater og  
solede sig på dækket af hurtigbådene.  
Det lykkedes at få de fire bragt fra  
borde uopdaget, og dagen efter over-  
førtes godset på Limfjorden til det  
lille fragtskib »Rigmor«. Containerne  
skjultes i en last byg.

I en rapport til Toldstrup den 5. okto-  
ber opregnede Lonsdale udbyttet af  
aktionen. De 124 beholdere indeholdt  
bl.a. 57.000 patroner til maskinpisto-

ler, 54 maskinpistoler, 80 Colt-revolvere med tilhørende 3600 patroner samt 240 håndgranater. Lonsdales rapport slutter: »Jeg vil løst anslå, at ca. 75 % af godset er beskadiget af vand, så jeg vil foretrække, at fordelingslisten kommer så hurtigt som muligt, så godset kan blive fordelt og bragt i orden snarest.«<sup>109)</sup>

## Uheldig hilsen

Kort efter den vellykkede Nordsøoperation blev der over BBC udsendt »Hilsen til Charlotte«. Det betød i følge instruktionen, at tyskerne havde fået færden af, hvad der foregik, og at våbenkutterne derfor skulle søge til England. Toldstrup mente, at Aksel Akselsen opfangede denne meddelelse under fiskeri på Nordsøen, og at det var årsagen til at han søgte vestover. Aksel Akselsen hørte imidlertid ikke denne BBC-hilsen, men følte, at jorden brændte under ham hjemme. Det var den direkte årsag til at han efter udskiftning af et par besætningsmedlemmer gik til England. »Frit Danmark« i London bragte dog som dække en meddelelse om, at »Karl Akselsen« og »Danbrit« var blevet opbragt af en engelsk patruljebåd på grund af fiskeri for nær England.<sup>110)</sup> Det viste sig at hilsenen til Charlotte var udsendt tilfældigt og i en ganske anden forbindelse. Det var noget, der kunne ske. Commander J.C. Hollingworth beklagede i et brev til Toldstrup følgerne af BBC-hilsenen: »Vi gør, hvad vi kan for at undgå tilsva-



»Hiccup«, betegnelsen for Nordsøoperationerne, var kun en enkelt side af A. Toldstrups vidt forgrenede arbejde fra det nordjydske hovedkvarter.

rende fejl fremover, men De må forstå, at nyheden er sluppet ud i første omgang i Stockholm, og uden en jernhård censur er det vanskeligt at garantere 100 % for, at vi kan undgå noget sådant. De må forstå, at BBC-folkene ikke ved noget, om det arbejde, de udfører - de er kun interesseret i at skabe en god nyhedsformidling«.

## Ufrivillig pause

I London fik Aksel Akselsen kontakt til S.O.E., der bad ham stå til disposition for evt. kommende Nordsøoperationer, bl.a. overførsel af folk til Danmark. Med Aksel Akselsen ankomst til England måtte tidligere operationsplaner for våbenoverførsler skrinlægges. Der havde været talt om, at Akselsen skulle gå i land for at koncentrere sig om organisationsarbejde, der bl.a. omfattede køb af et

par mindre fragtskibe, som skulle have forsyninger overført fra fiskekuttere.

## Folkene i land

Adskillige af Søværnets folk var indblandet i illegalt arbejde, herunder også Nordsøoperationerne. Det gjaldt f.eks. daværende kommandør Bjørn Harald Andersen, der i brede kredse var kendt under navnet »Den Kongeblå«, d.v.s. kongens mand. Bjørn Andersen, der udførte sit arbejde under dække som forsikringsmand, gødningsforhandler m.v. havde kontakt til bl.a. Aksel Akselsen. På Sømandshjemmet i Frederikshavn udvekslede de erfaringer og problemstillinger vedr. kommende våbentransporter, og Bjørn Andersen udgav sig da for salgsrepræsentant for Randers Reb. Aksel Akselsen måtte dog her gøre kommandøren opmærksom på det dårligt valgte dække: Folk stod i kø i forvejen for at få de rationerede varer fra tovværksfabrikken. Det var slet ikke nødvendigt at sende repræsentanter ud for at skaffe afsætning! <sup>111)</sup>

## Lonsdale og Kvist

Flyverløjtnant i Søværnet Walter Lonsdale videreførte i de tidlige forårsmåneder af 1945 en del af organisationsarbejdet omkring våbentransporterne. Lonsdale, der havde sørget

for omladningen af Akselsens og Aaens godt til »Rigmor«, genoptog i december 1944 arbejdet med sea-operations, idet han sammen med daværende pastor Kvist Jensen i Onsild fik frie hænder til at skaffe kuttere til våbensejlads. <sup>112)</sup>

Toldstrup beretter om den ny situation i et brev af 1. januar 1945 til kommander J.C. Hollingworth, S.O.E.: »Efter at have forstået, at De fremdeles er stærkt interesseret i disse operationer, hvilket jeg forøvrigt også er efter løftet om en bedre emballage, og efter at det har vist sig, at airopoperations stadig må gennemføres med større og større vanskeligheder, har jeg sat to af mine bedste folk til at arbejde udelukkende med denne opgave. Jeg har det bedste håb om i nær fremtid at kunne informere Dem om, hvad der måtte være opnået i denne henseende, og jeg tror, vi vil være i stand til at foretage en betydelig udvidelse af disse operationer, idet jeg foreløbig har sat mig som mål at få charret 10 både til at sejle for os.

Jeg forstår af Deres brev, at der er mulighed for, at der på Deres side vil gå nogen tid, før De kan være klar til at påbegynde operationerne, men jeg beder Dem fremskynde så meget som muligt, da det vil have en uheldig indflydelse på de folk, som har lovet os hjælp, hvis de altfor længe skal holdes hen med snak.

Vi overvejer i forbindelse med disse operationer at starte et firma for opkøb af fisk til den tyske værnemagt, idet det så er vor hensigt at benytte de fordele, som derved opnås til gode for transporten af godset. Jeg har forelø-

big stillet 20.000 kroner til disposition for dette formål, hvilket De bedes bemærke.«<sup>113)</sup>

## Forbindelser i Esbjerg

Hans Kvist<sup>114)</sup>, fik gennem sin svigermøder i Esbjerg, Eline Christiansen, kontakt til fiskeskipper Niels Silkjær og beretter følgende om organiseringen af våbensejlsads og -kuttere: »En af de første dage i 1945 satte jeg min kontaktmand, Niels Silkjær, ind i de ændrede planer. Allerede dagen efter kunne han meddele mig, at han stillede sit skib, E 94 »Anna Kirstine«, til vor disposition med fuld besætning, nemlig broderen Ejler Silkjær samt Børge Høst. Et par dage efter havde han endnu en kutter klar, E 516 »Vega«, fiskeskipper Jens Frich samt Gunnar Bøndergaard, Gunnar Andersen og Arthur Nielsen. Samtidig skaffede Silkjær'ne kontakt til deres svoger, speditør Holger Nielsen, som var chef for 2. kompagni af modstandsbevægelsens havnestykker. Han skulle klare losningen og transporten af godset til et depot udenfor byen.« Den 6. januar kunne Toldstrup telegraferer til London, at man var klar til at sende to både midt i januar. Han bad om oplysninger vedrørende kendingstegn, mødested og andre praktiske arrangementer i forbindelse med operationerne. Mødestedet aftaltes til Outer Silver Pit, 54 grader 8 minutter nord, 2 grader 9 minutter øst. Toldstrups hovedkvarter skulle i radioforbindelse til England benytte følgende

signaler: 024:bådene klar til at sejle om 4 dage, 330:alt klart i Danmark til at bådene kan vende tilbage, 279:bådene afsejlet mandag - 281 tirsdag - 195 onsdag - 207 torsdag - 191 fredag - 170 lørdag - 163 søndag. Crack 334 betød, at operationen var kompromitteret, og at der skulle sendes »Hilsen til Spaniolen« over BBC.

## Detaljeret Instruks

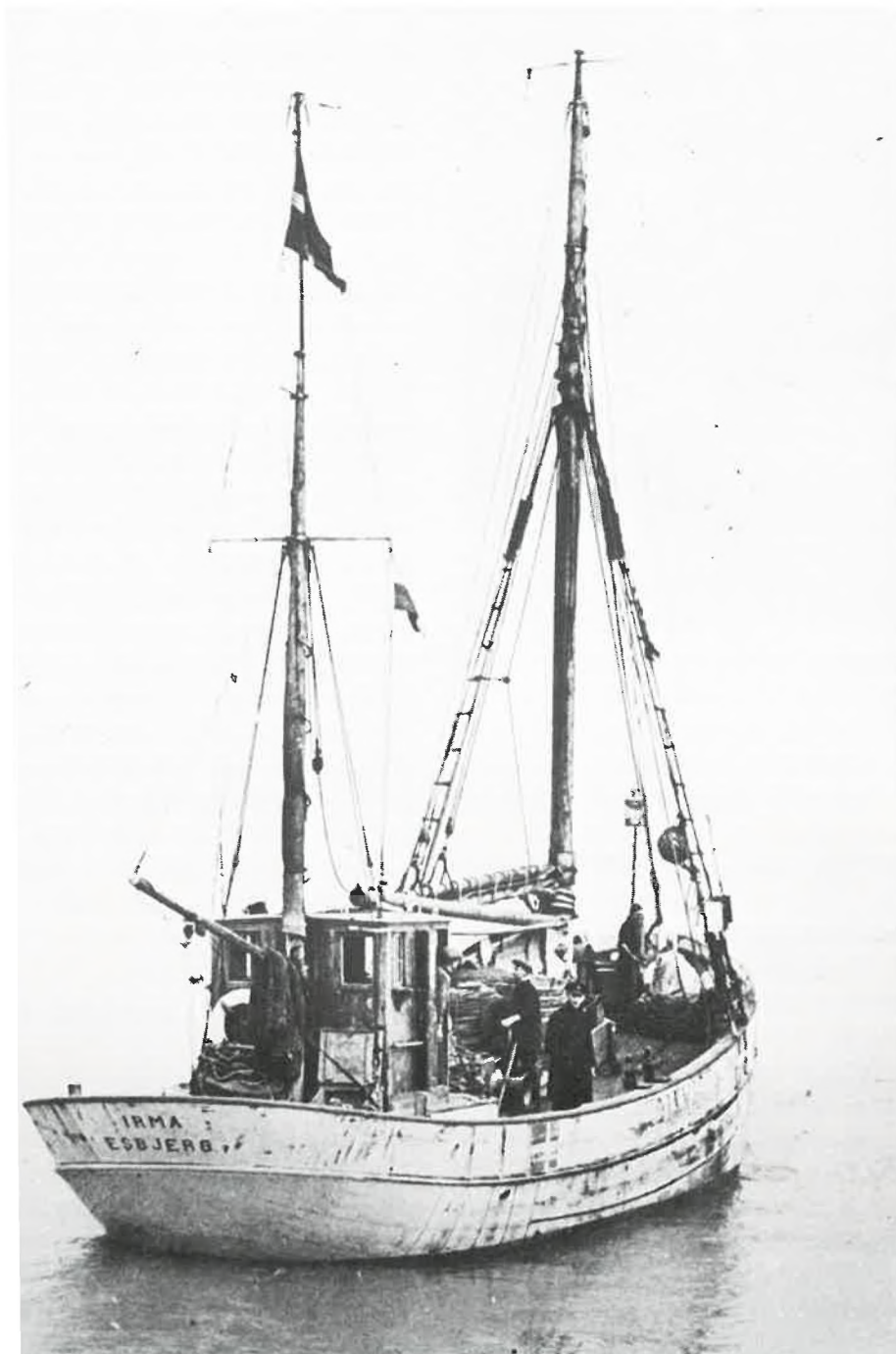
Følgende instruktion gjaldt fiskerne, samt Lonsdale og Hans Kvist:

I. Så snart bådene er klar til at sejle, underrettes hovedkvarteret telegrafisk. Telegrammet sendes til: K A S K N J E N W I Q U V A S N I H P K M M V Y D N V Z F G K I H F A R C D O og har følgende ordlyd: Alma kommer i aften - hvilket betyder: Bådene sejler mandag. - På lignende måde betyder: Rita - tirsdag, Sonja - onsdag, - Thora - torsdag, Frida - fredag, Laura - lørdag, Søren - søndag.

II. Så snart bådene definitivt har forladt dansk kyst, sendes telegram af følgende ordlyd: Alma kan ventes i aften - hvilket betyder: Bådene forlod dansk kyst mandag. - Iøvrigt forholdes som ovenfor anført.

III. Tre dage efter afsejlingen skal der lyttes efter hilsener i BBC. Udsendelserne til Danmark kl. 18,15 og 21,15. - Der kan forekomme følgende hilsener, som hver især har den anførte betydning: Hilsen til skrædderen: Bådene skal være på mødestedet kl. 9 den følgende dag. - Hilsen til kineseren: Operationen er aflyst. - Hilsen til





*»Irma«, der fiskede fra England den 9. april 1940, blev taget til admiralitetstjeneste, idet kutteren indtil 1940 brugtes til havneovervågningsopgaver, medens den resten af krigen anvendtes som mobilt værksted.*



*Opsamling af overlevende fra torpedering.*

spaniolen: Operationen er kompromitteret i Danmark, gå snarest til Humber.

IV. På mødestedet vil bådene træffe den engelske båd. Hvis det er mørkt, skal vore båd først søge forbindelse, idet de signalerer bogstav ( . - . ), hvortil den engelske båd vil svare C ( - . - . ). Ved dagslys tilkendegiver den engelske båd sig først, medens vore båd bekræfter ved at hæve og sænke storsejlene.

V. Der vil blive overlossen ca. 2 tons gods i hver båd samt fornøden olie, ligesom skipperne vil modtage hver 10.000 kr. som ejendom til erstatning for tab, lidt ved operationen.

VI. Det tillades skipperne at åbne en beholder for derfra at udtage våben til beskyttelse undervejs, men det vil væ-

re at foretrække, at våbnene af sikkerhedshensyn afleveres ved hjemkomsten tilligemed det øvrige gods. Herudover må der ikke gøres brud på nogen beholder eller pakke.

VII. Efter at omladningen har fundet sted, fortsættes fiskeriet, og radioen aflyttes, indtil hilsen til kosakken fremkommer, hvilket betyder: Bådene kan vende hjem i sikkerhed. (Denne hilsen fremkommer på foranledning af hovedkvarteret, hvorfor det er nødvendigt, at der hertil fremsendes meddelelse om, hvorvidt der måtte være rygter i gang, som gør bådenes hjemkomst ekstraordinært risikabelt, eller der måske fra fjendtlig side er truffet sådanne foranstaltninger, at hjemkomsten må siges at være for risikabel. Til underretning for hovedkvarteret sendes telegram til ovenanført adresse to dage efter, at hilsen til skrædderen har været på programmet. Telegrammet skal have følgende ordlyd: Onkel Peter udskrevet i dag - hvilket betyder: Alt i orden bådene kan vende hjem - eller: Onkel Peter opereres i dag - hvilket betyder: Bådene kan ikke vende hjem).<sup>115)</sup>

## Vintervej

Den 25. januar måtte Toldstrup meddele London, at vejret hindrede operationerne. »Hvis ikke vejret ændrer sig snarest, kan det af sikkerhedshensyn blive umuligt at udføre operationer før marts«, sluttede han sit telegram. Den 31. januar meddelte Toldstrup, at Esbjerg-skipperne ikke øn-

skede betaling for sejladsen, men at mindre fartøjer, som kunne få ladingen overført til videretransport, skulle betales. 20.000 kr. reserveredes til dette formål. Den 13. februar beklagede Toldstrup i et brev til kommander J.C. Hollingworth, at det endnu ikke var lykkedes at få endeligt svar fra alle skipperne. »Forsåvidt angår fremtiden kan det med nogenlunde bestemt siges, at vi i begyndelsen af april vil kunne arbejde med ca. 10 både. Da det i denne forbindelse vanskeligste spørgsmål bliver at få godset i land og distribueret, er det nødvendigt at fordele operationerne således, at der fremdeles opereres med to både ad gangen. Som en rettesnor for, hvad vi har tænkt os, kan jeg nævne, at vi forventer at kunne gennemføre i hvert fald en månedlig tur med samtlige både... Der har været fremsat ønske om, at containerne bliver af et sådant format, at de kan pakkes i fiskekasser, idet det er hensigten, at der skal foretages omladning af godset i mindre fartøjer...«

## Drøj ventetid

De første 2 1/2 måned af 1945 var vejrmæssigt set meget ringe. For Hans Kvist, Lonsdale og fiskerne blev det en hård og drøj ventetid. Tiden anvendtes bl.a. til fortsat organisationsarbejde. Hans Kvist fortæller herom: »Den 8. marts 1945 rejste Ejler Silkjær og jeg til Hvide Sande, hvor vi kontaktede fiskeskipper Jens Aae og foreslog ham at være med i

aktionen, hvilket han straks var villig til. Vi havde forestillet os, at søgående kuttere skulle gå over til englænderne og hente godset, som så uden for indsejlingen til Hvide Sande skulle omlades i mindre både, der kunne gå gennem Ringkøbing fjord og blive losset i Ringkøbing. Efter nøjere at have kigget på forholdene i Hvide Sande, hvor der var en meget hård tysk kommandant, måtte vi erkende, at havnen ikke kunne benyttes.

## Til Thyborøn

Vi rejste nu med et af tyske soldater overfyldt tog til Thyborøn for at træffe en tidligere Esbjergfisker, Harald Iversen. Vi var kommet til den rette mand, så inden vi samme dag forlod Thyborøn, havde vi tre, muligvis fire kuttere til rådighed. Det drejede sig om L 253 »Kristian Winkel« med fiskeskipper Børge Winkel og besætning, broderen Jens Røn Winkel, Evald Henriksen og Lars Kruse. Endvidere L 126 »Gadus«, med fiskeskipper Osvald Olsen samt Anders Olsen og Holger Gregersen foruden kutter L 231 »Vinga«, med skipper Marinus Pedersen og besætning. Harald Iversen ville også gerne sejle ud med sin kutter L 257 »Mary Iversen«, men jeg foretrak at holde ham i land som kontaktperson, hvilket viste sig at være en fornuftig disposition og helt nødvendigt på stedet. Enhver, der under krigen var kommet uantastet gennem de tre spærringer med tysk visitation, vil forstå det. Blev man taget her, var

ethvert forsøg på forklaring udsigtsløs. Transport med jernbanen var problematisk, ad landevejen var den umulig. Tilbage stod kun udlosning af godset i Limfjorden. Det måtte blive hovedkvarterets opgave at bestemme hvor og hvorledes.

Efter vor vellykkede hjemkomst til Esbjerg, bedredes vejret, så nu skulle der ske noget snarest muligt.«

## Hilsen til skræderen

Tre dage efter at »Anne Kirstine« og »Vega« den 16. marts var afsejlet fra Esbjerg, udsendte BBC den ventede

hilsen til skræderen. Royal Air Force var informeret forinden, og en engelsk jager fulgte fiskefartøjernes bevægelser. Den ledte dem også det sidste stykke til mødestedet, hvor forsyningskutteren lå klar. Den havde fået påmalet navnet »Kvik« E 417, betegnelser, som ikke eksisterede i fartøjsfortegnelserne. Kutternes to yngstemænd gjorde store øjne, da de traf »Kvik«. De var som de eneste af besætningen ikke informeret på forhånd om formålet med den særlige fisketur. Skipper på »Kvik« var fortsat Thomas Christensen, den øvrige besætning var engelsk. Da kendingssignalerne var udvekslet, kom Niels Silkjær og Jens Frich ombord på forsynings-



*Thyborøn-kutteren »Vinga«, der i vinteren 1945 skulle have været brugt til våbensejls og illegal transport af W. Lonsdale. Et besætningsmedlem turde ikke indlade sig på opgaven, og aktionen måtte aflyses.*

## SEA OPERATIONS

Part one We can meet you at northwest rough at position 55 degrees 23 minutes north and 01 degrees 00 minutes east or outer silver pit at position 54 degrees 00 minutes north and 02 degrees 00 minutes east stop which point do you prefer bearing in mind fishing stop .

Part two Signals stop darkness your boats flash R for Robert stop we reply C for Charlie stop daylight we flash C for Charlie you lower and hoist main sail stop can your boats take one man from here if necessary stop

Part three Following Hilson will be used stop Skunderen means your boats will be at point 09.00 hours Gmt following day stop Vineseren means operation cancelled stop spaniolen means operation compromised come into Humber soonest stop Kosaken means your boats can return home safely stop

Part four diverse Crack.

Part five Three days after we received your crack meaning your boats have left coast listen for D.B.C. Hilson at seventeen fifteen and Twenty fifteen Gmt.

*I denne form modtog Hans Kvist telegrammer fra Toldstrup, efter at denne igen havde modtaget dem fra S.O.E. Original vedr. Esbjerg våbensejladserne, januar 1945.*

kutteren, og omladningen af de 4 tons gods påbegyndtes straks efter. Det var pakket i vandtætte blikbeholdere i sejldugsposer, hver beholder vejede 30-35 kg. På »Vega« blev alle containerne lagt i lasten og under det efterfølgende fiskeri dækket med is og fisk. »Anne Kirstine« var med dam, så beholderne blev her sænket ned i dammen. Nogle beholdere med sprængsatter ville ikke synke. Besætningen bandt vægt på dem, men lige meget hjalp det. Beholderne blev til sidst gemt i et skab i lukafet.

## Opkvikning

Udover ladningen af våben og ammunition fik kutterne deres tanke fyldt op med brændstof. Det kvikkede på

motorerne! Skipperne fik endvidere en stor pakke med cigaretter, kaffe, the og en flaske rom, medens englænderne til gengæld fik de danske kutteres beholdning af æg. Kaffen bevirkede, at folkene ikke kunne sove i flere døgn!

Hver kutter fik desuden en kombineret radiosender og -modtager ombord. Den kunne række 4 sømil og skulle bruges, hvis der opstod vanskeligheder samt under kommende operationer. Maskinskreven brugsanvisning var vedlagt. Om fremtidige våbentransporter hed det heri:

1. I R/T øjemed kaldes begge danske skibe for »Annie«; det britiske skib kaldes for »Mary«.
2. Den næstfølgende formiddag efter modtagelsen af BBC-meddelelsen må danske skibe lytte på deres »Handy-



Talky«. Sæt hver time på klokkeslet i 10 minutter fra kl. 0600 G.M.T.

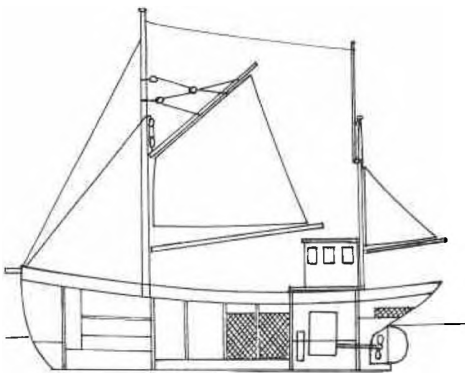
3. Danske skibe skal transmittere, indtil »Mary« høres kalde »Annie« på dansk.

4. Er forbindelsen først oprettet, må danske skipperne huske at sige »OVER«, hvorefter de skal lytte på engelsk svar. <sup>116)</sup>

»Vega« fik brug for sin walkie-talkie allerede på første tur, idet kutterens egen radiomodtager gik i stykker. BBC udsendelserne blev nu retransmitteret til kutteren via »Anne Kirstines« radioanlæg og walkie-talkie. Det var under en sådan retransmission, at begge kuttere den 24. marts modtog »hilsen til kosakken«. Det betød, at de kunne vende hjem.

## Lugten af kaffe

Til stor overraskelse for fiskerne blev deres kuttere usædvanlig grundigt un-



*Skematisk gengivelse af skjulested for folk og våben i våbenkutter.*

dersøgt, da de kom til det tyske forpostskib ved Dybet. Ombord på »Vega« prikkede vagtmandskabet i lasten og ransagede kutteren, men fandt intet. Fiskerne syntes, at de kunne lugte ren kaffe overalt på skibet, og de var bange for, at den engelske kaffe skulle røbe dem. Ombord på »Anne Kirstine« havde besætningen kort forinden tømt askeskuffen ud i dammen. Vandet i Grådyb var den dag ualmindelig klart, og folkene syntes, de kunne skimte containerne på bunden af dammen.

## Losning af gods

Kutterne kom også heldigt igennem havnekontrollen og lagde ind til losning. På »Vega« fandt de på en undskyldning for ikke at benytte den sædvanlige lastmand, som de udskiftede med en af Havnekompaniets faste folk, Hans Aae. Da fisken påskelørdag var udlosset og containerne kom frem, blev de overført til »Anne Kirstine«. Det var nok at udsætte kutterbesætning for arrestation i tilfælde af opdagelse. Lonsdale og kompanichef for havnestyrkerne, Holger Nielsen, havde bestemt, at losningen skulle foregå den følgende nat fra 2. bassin ca. 100 meter fra de tyske vagter ved halle-restaurationen. Ingen ville tiltro danskerne en sådan frimodighed. Losningen kom dog ikke til at foregå uden genvordigheder.

9 missionsfiskere gik i gang med udlosningen af det tunge gods. Lonsdale, Hans Kvist og Holger Nielsen

dækkede aktionen med maskinpistoler. Våbnene gik fra hånd til hånd og blev - ikke helt uden dramatik - læsset ind i en fiskebil, så det så ud, som om vognen kørte med tomme fiskekasser. Under læsningen blev der pludselig råbt op. Det viste sig at være vagtværnet. De fjernede sig dog ret hurtigt, da de opdagede hvad der foregik. Episoden havde dog skabt så megen uro, at tyskerne tændte deres kraftige projektor på halle-restaurationen. Lidt efter blev holdet råbt op fra en kutter ved siden af, idet fiskerne troede, at der var indbrud på »Anne Kirstine«. De blev dog bragt til tavshed under truslen med et maskingevær og låst nede i lukaf'et.

## Farlig transport

Til videretransport af fiskekasserne med indhold blev der efter aftale med vognmand Hans Pedersen stjålet en lastbil. Lonsdale fortæller herom: »Udlosning af godset stod jeg selv for. Den foregik om natten; Jeg havde fået fremskaffet en stor diesel lastbil, der blev stjålet til formålet og havde fået den nødtørftigste undervisning i brugen af den, hvad der imidlertid ikke forhindrede store vanskeligheder under manøvreringen i nattens løb. Påkørsler blev således ikke undgået - og mens tyske soldater passerede havnekajen, flere af dem var berusede, lossede vi kasserne over i lastbil- en og kørte derpå til en gartner syd for Esbjerg, hvor en gruppe var klar til at overtage det«.

## Soldater på march

Om kørslen fortæller Hans Kvist: »Med Lonsdale ved rattet af Hans Pedersens store diesellastvogn og med mig som svært bevæbnet vagt førte en mand fra byledelsen os gennem de tyske spærringer. Uforståeligt at det gik godt. Bilpapirerne var mildest talt mangelfulde, de afblændede billygter ligeledes, bremserne nedslidte og chaufføren helt uvant med at køre så stort og tungt et læs. Helt sporløst gik færden da heller ikke. Hele sommeren 1945 stod dybe hjulspor i plænen i rundkørselen ved Hjertingvej og Gammel Vardevej, da Lonsdale ved en hastig undvigelsesmanøvre undgik at køre ind i en deling tyske soldater, der marcherede afsted i mørket. Og for at fuldkommengøre billedet, væltede bilen en havemur ved indkørslen til vort mål, Rudy Christiansen, Storegade 243 i Jerne, hvor godset blev læsset af og deponeret, indtil det kunne bringes videre.

Efter at have afleveret lastbilen sov vi de retfærdiges søvn. Den kunne ikke vare så længe som vi kunne ønske os, idet hovedkvarteret jo tidligt næste dag skulle have rapport om forløbet. Da denne første aktion var gået så godt, planlagde vi omgående den næste. Denne skulle foretages med »Anne Kirstine«, »Vega« og E 82 »Nordstrand« tilhørende fiskeskipper A. H. Sørensen samt E 477 »Christian Fjord«, fiskeskipper K. Torbensen, S. P. Sørensens »Chicago«, der kunne tage ekstra stor last, og endelig P. Grønnes »Kodan«.

## Bliv hjemme

Alt var således klar til en storstilet våbentransport, da Lonsdale den 9. april i et brev til Toldstrup måtte meddele følgende: »Tak for brev og koder, jeg håber at vi får brug for dem. Der er sket det muntre her, at »modstandsbevægelsen« har udsendt en advarsel til samtlige både, om at holde sig hjemme, da deres fartøjer i modsat fald vil blive bombet. Der er ingen tvivl om at det standser fiskeriet på længere sigt«.

Advarslen, Lonsdale hentydede til, og som var affattet af journalist Arne Riber »Vestkysten«, havde følgende ordlyd:

»Til Esbjergs fiskere!

Nu skal alt, hvad der kan støtte tyskerne i deres videre krigsførelse, ophøre.

Derfor må fiskerne nu forstå, at det er alvor. *Det vil fra dags dato være forbudt kutterne at tage på fiskeri* efter fisk, der ikke er beregnet for hjemmemarkedet. Fiskere, der sidder *denne sidste advarsel* overhørig, vil få fartøjet ødelagt.

Modstandsbevægelsen  
Giv denne meddelelse videre«.

## Uheldig opfordring

For den store Nordsøoperation kom advarslen på et højst uheldigt tidspunkt. Bedre blev det ikke, at Danmarks Frihedsråd nogle dage senere opfordrede Esbjerg-kutterne til at sej-

le til England. Fiskeeksporten til Tyskland var i forvejen ved at gå i stå på grund af sabotagen mod jernbanerne og det øvrige trafiknet. Der var således ingen til at aftage store ladninger fisk, hvorfor det ville virke højst mistænkeligt, om våbenkutterne nu gik på fiskeri.

## Misforstået telegram

Nordsøoperationen kunne sandsynligvis have været gennemført - også med Esbjerg-kutterne - hvis ikke sidste sætning i et Toldstrup telegram af 2. april var blevet misforstået. Toldstrup skrev: »Want you to stop all sabotage against fishing-export in Jutland soonest«. Oversat: »Ønsker al sabotage mod fiskeeksport i Jylland standset snarest«. Denne meddelelse blev imidlertid misforstået hos Jyllandslederen, oberstløjtnant W. Bennike, som i stedet for at standse sabotagen satte den op i hidtil ukendt omfang, og sagen gik i hårdknude. Først den 16. april fik S.O.E. en redegørelse for fejltagelsen.

For at afbøde virkningen af den først udsendte advarsel, fremkom den 16. april følgende kontraordre til fiskerne: »Modstandsbevægelsens ledelse har bragt i erfaring, at en række fiske-skippere og andre vedkommende i Esbjerg har modtaget trusselsbreve gående ud på, at man vil tage repressalier, hvis der foretages fiskeri fra Esbjerg. Man skal herved meddele Dem og bede Dem at lade denne meddelelse gå videre, at disse skrivelser ikke

stammer fra den danske modstandsbevægelse, men fra uansvarlige kredse, der savner midler til at realisere dette foretagende, og ingen trusler vil blive ført ud i virkeligheden. Fra modtagelsen af dette brev kan De trygt drive Deres erhverv, som det ingenlunde er modstandsbevægelsens hensigt at hindre.

Den lokale illegale presse bedes offentliggøre dette brev.

Ledelsen for modstandsbevægelsen«.

## Thyborøn-sejlads

Esbjerg var ødelagt som modtagelsehavn for kommende våbentransporter, og Lonsdale og Kvist søgte til Thyborøn. Her kunne de disponere over tre kuttere, »Gadus«, »Vinga« og »Kr. Winkel«. I et brev til Toldstrup berettede Lonsdale om situationen: »Vi tager nu til det andet sted i morgen og håber på at få de tre afsted.

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z
Ao	Ae	Am	Ah	As	Aq	Ai	Ac	Al	Aw	As	Ab	Ap	Ay	At	Az	Av	Af	Ar	Ad	Ag	An	Ap	Ax	Au	Ar
Bm	Bo	Bl	Bs	Bi	Bf	Br	Bz	Bu	Bx	Bk	Ba	Bq	Bt	Bh	Bw	Be	By	Bj	Bn	Bd	Bv	Bb	Bo	Bg	Bp
Cw	Cs	Cu	Cf	Cx	Cp	Ct	Ca	Co	Cj	Cv	Cy	Cl	Ci	Cq	Cn	Cr	Cz	Cm	Cl	Ch	Cg	Ce	Cb	Cd	Ce
Dh	Di	Df	Dr	Dk	Dx	Dq	Do	Dv	Ds	Dn	Dp	Dl	Du	Dy	Dj	Dw	Dn	Dt	Da	Db	Dz	Dg	De	Dc	Dd
Eq	Ea	Ey	Eu	En	Eo	Ej	Et	Ep	Ef	El	Ei	Eg	Es	Em	Ex	Eb	Ek	Er	Ek	Es	Ew	Ec	Ed	Ez	Ez
Ft	Fq	Fd	Fo	Fw	Fb	Fu	Fh	Fy	Fe	Fj	Fo	Fp	Fx	Fs	Fk	Fz	Fa	Fi	Fm	Fv	Fr	Ff	Fg	Fl	Fg
Gy	Gm	Gt	Gq	Go	Gn	Gn	Gx	Gs	Gv	Gp	Gw	Gc	Gk	Gr	Gl	Gj	Gz	Gh	Ga	Gc	Gd	Gf	Gb	Gg	Gg
Hd	Hl	Hj	Ha	Hm	Hz	Hy	Hf	Hx	Hu	Ho	Hn	Hv	Hr	Hb	Hv	Hq	He	Hs	Hg	Hc	Hp	Hk	Hi	Ht	Hh
Ir	Id	Ix	It	Ib	In	Ia	Il	Iq	Ip	Iu	Ie	It	Io	Iv	Is	Ig	Iw	If	Ij	Iz	Im	Iy	Ih	Ik	Ii
Jp	Jt	Jh	Jz	Js	Jw	Je	Jr	Jm	Jo	Jf	Jq	Js	Jv	Jx	Jd	Jy	Jg	Jb	Ji	Ju	Jo	Jl	Jn	Jj	Jk
Kv	Kn	Kp	Km	Kd	Ks	Ko	Ky	Kz	Kq	Kb	Ku	Kn	Kg	Kw	Kf	Kr	Kr	Ka	Ke	Kt	Kl	Kh	Kc	Ki	Kj
Ls	Lh	Lb	Ly	Lr	Lw	Lp	Li	La	Lt	Le	Lx	Ld	Ln	Lo	Lg	Lu	Lq	Lw	Lo	Lm	Lk	Lj	Lz	Lf	Ll
Mb	Mg	Ma	Mk	Mh	Ky	Mv	Ms	Mj	Mz	Md	Mr	Mt	Mq	Me	Mo	Mn	Mz	Mc	Mf	Ml	Mi	Mw	Mu	Np	Mm
Hu	Nk	Nw	Nv	Ne	Ni	Ng	Nq	Nt	Ny	Nx	Nh	Np	Nl	Nz	Nc	Nm	Nd	Np	Nb	Na	Na	No	Nj	Nn	Nf
Oa	Ob	Os	Ow	Og	Oe	Ok	Od	Oc	Or	Oh	Of	Oi	Op	Ol	Om	Os	Ov	Oy	Oq	Oc	Oj	On	Ot	Ox	Ou
Pj	Pw	Pk	Pp	Po	Pl	Pv	Pe	Pi	Pg	Pd	Pz	Po	Pa	Fy	It	Ps	Pn	Pz	Pr	Ph	Pa	Pq	Pm	Pb	Pb
Qe	Qf	Qv	Qg	Qz	Qa	Qd	Qn	Qi	Qk	Qy	Qj	Qh	Qm	Qc	Qt	Qh	Qi	Qu	Qc	Qw	Qx	Qr	Qp	Qs	Qq
Ri	Rv	Rs	Rd	Rl	Rt	Rb	Rj	Rw	Ro	Rz	Rn	Rh	Rg	Ru	Rc	Rk	Rr	Rx	Rf	Rq	Rr	Ry	Ra	Ra	Ra
Sl	So	Sr	Sb	Sj	Sk	Sz	Sm	Sg	Sd	Sa	Sv	Sx	Se	Sf	Si	So	Sp	Sh	Sw	Sn	Sy	Su	Ss	Sq	St
Tf	Tj	Tg	Ti	Tv	Tr	To	Te	Tn	Tl	Tw	Tz	Tn	Tb	Ta	Tq	Tp	Tu	Td	Ty	Tk	Tt	Tx	To	Th	Ts
Un	Ux	Uc	Ue	Uy	Ug	Uf	Uw	Ub	Uh	Ui	Uk	Uc	Ud	Up	Ur	Ul	Ut	Uq	Uv	Uj	Uu	Us	Um	Ua	Uo
Vk	Vr	Vq	Vn	Vt	Vl	Vm	Vp	Vd	Vg	Vc	Vs	Vj	Vj	Vi	Vh	Va	Vo	Vx	Vu	Vf	Vb	Vz	Vw	Ve	Vv
Wc	Wp	Wn	Wo	Wf	Wj	Wx	Wu	Wr	Wa	Wt	Wg	Wn	Ws	Wk	Wb	Wd	Wi	Wl	We	Wq	We	Wm	Wv	Ww	Wy
Xz	Xu	Xi	Xp	Xc	Xd	Xw	Xg	Xh	Xb	Xn	Xl	Xs	Xf	Xj	Xe	Xk	Xn	Xv	Xr	Xy	Xc	Xt	Xa	Xo	Xz
Yg	Yz	Ye	Yl	Yu	Yn	Yh	Yk	Yf	Yn	Yq	Yo	Yv	Ya	Yd	Yp	Yj	Yb	Ye	Yt	Yx	Ys	Yi	Yy	Yr	Yw
Zx	Zy	Zo	Zj	Zq	Zh	Zs	Zb	Zk	Zn	Zr	Zt	Zu	Zw	Zn	Za	Zf	Zc	Zg	Zp	Zi	Zd	Zv	Zl	Zz	Zo

Den originale kodenøgle 1944-45 til seaoperations brugt af Hans Kvist, som var en af de danske organisationer. Menes brugt i forbindelse med »Venner ser på Danmarks kort«.

Jeg vil derfor bede dig være vågen overfor en telefonopringning onsdag eller torsdag til onkel på den anden side broen. Koden for afgang vil være: »De tre læs brunkul er blevet afsendt i dag«. Det bliver Jørgen, der ringer, og du kan forvente hans besøg kort efter, idet han vil forsøge at kontakte dig hos onkel og tante. Såfremt det også skulle svigte deroppe, så kan du påregne at se os begge ved din dør for at tigge om arbejde.

I håb om, at det må gå bedre end det ser ud til, sender vi de bedste hilsner... «

## Lonsdale i stedet for Kvist

Den 5. april sendte S.O.E. klarsignaler over BBC, og det var fiskevejr. På grund af forskellige forviklinger blev der dog først en uge efter meldt klar fra dansk side. Folkene ombord på de

tre kuttere kunne ikke forstå, at de trods det gode vejr, måtte blive i havn. Endelig en aften bankede det på Børge Winkels dør, og uden for stod Lonsdale, som præsenterede sig og fortalte, at de skulle sejle dagen efter. Lonsdale blev accepteret og gemt ombord på »Vinga«. Ingen havde haft anelse om, at Lonsdale skulle med til havs.

Næste morgen samledes besætningerne, men »Vingas« folk havde på fornemmelsen at de ikke skulle på fiskeri og udbad sig en nærmere forklaring. Da de fik den, meldte en mand fra. Han ville ikke sejle med af frygt for sin families skæbne. Han lovede absolut tavshed efter at have kigget ind i Hans Kvist 11 mm colt, der »usvigelig sikkert ville træffe ham, hvis han nogensinde snakkede«. Løftet blev holdt, hvilket da også var ubetinget nødvendigt i den lille fiskerby, hvor alt og alle blev diskuteret på havnen.



*Tysk hygge i klitterne ved Agger.*



For fiskeskipper Marinus Petersen, som på dette grundlag måtte blive i havn, var det en ulykkelig dag. Lonsdale kom ombord i »Kristian Winkel« i stedet. <sup>117)</sup>

## Afsætningen sikret

Inden afgang fra Thyborøn havde Lonsdale sikret sig, at der ville være tilstrækkelig afsætning for de fangster, kutterne indbragte. Hans Kvist måtte med en personlig, håndskrevet introduktion fra Toldstrup, der officielt var i Sverige, skaffe en aftager i H. Priess, Glyngøre. Han, der ellers ikke af alle ansås for en pålidelig kontakt, lovede straks at aftage den indbragte fisk i Glyngøre. Da der ikke var lastbiler at få der, besluttedes det at lande godset på Fur. Her ville jæger A. Fristrup hjælpe med at få det i land ved molerværkets anløbsbro. <sup>118)</sup>

Efter nogle dages fiskeri og stadig lytten på BBC, kom den ventede »hilsen til Argentina«, og kutterne satte kurs mod mødestedet på Outer Silver Pit. De blev ledt frem til forsyningskutteren af et fly, der også overvågede, at omladningen af godset fandt sted i sikkerhed. Siden fulgte maskinen kutterne et stykke vej hjemover.

## Større portloner

Under omladningen drøftede Lonsdale og A. Blanner, som var taget ud med forsyningskutteren, de kommende Nordsøoperationer. Lonsdale be-

retter herom: »Under min samtale med Blanner gik han ud fra, at krigen ville vare adskillige måneder endnu, og at adskillige operationer var forestående, og han ønskede, at vi skulle etableres med egen radiomand, så vi umiddelbart kunne melde, når vi var klar til at gå ud og endvidere, at vi i stedet for at sende de store fartøjer ud på søen for at hente en begrænset camoufleret last på ca. 2 tons, som det kostede store anstrengelser og betydelig risiko at skjule så godt, at den kunne føres gennem den tyske kontrol, skulle sende et enkelt større fartøj til kontaktstedet. Dette skulle så tage fuld last, f.eks. 10 tons, som så skulle omlades til mindre fartøjer inde under Jyllands vestkyst. Disse mindre fartøjer kunne lettere slippe i havn uundersøgt. Vi godkendte dette arrangement for de fremtidige operationer«. <sup>119)</sup>

## Travlt med at fiske

Efter at godset var bragt over og skjult i de inderste lastkamre, fortsattes fiskeriet, men det blev på grund af vejret en langvarig rejse. - I Thyborøn blev der talt meget om grunden til de to bådes rejse. Der var folk, som betragtede kutterbesætningerne som tyskvenlige, fordi de havde så travlt med at komme ud at fiske. »Dengang var alle folk ved at blive så nationale«, som en af skipperne sidenhen bemærkede.

I Thyborøn skulle Kvist holde øje med udviklingen, men da der de før-

ste dage ikke skete noget foruroligende, meldte han alt vel til Toldstrup, og »hilsen til Island« blev udsendt over BBC, så kutterne kunne søge dansk havn. Kort tid efter kom det imidlertid til en alvorlig skærpelse af den tyske kontrol med fiskefartøjerne. Bådene blev bogstaveligt talt ransaget, og en gennemgang af denne art ville kutterne ikke kunne stå for. Harald Iversen fik fat på Kvist, der var taget til Ålborg. Da han vendte tilbage, lod det sig imidlertid ikke gøre at standse kutterne. Harald Iversen tilbød at sejle ud med »Mary Iversen« for at stoppe »Gadus« og »Kr. Winkel«. Da de næste morgen gjorde klar til afgang, gav Harald Iversen Kvist et skub i siden og pegede ud. »Gadus var på vej ind. »Kr. Winkel« ventede udenfor med Lonsdale ombord. Der var truffet foranstaltninger til at sprænge »Gadus« i luften i tilfælde af opdagelse. Skete dette, og de hørte eksplosionen derude, skulle »Kr. Winkel« søge vestover.

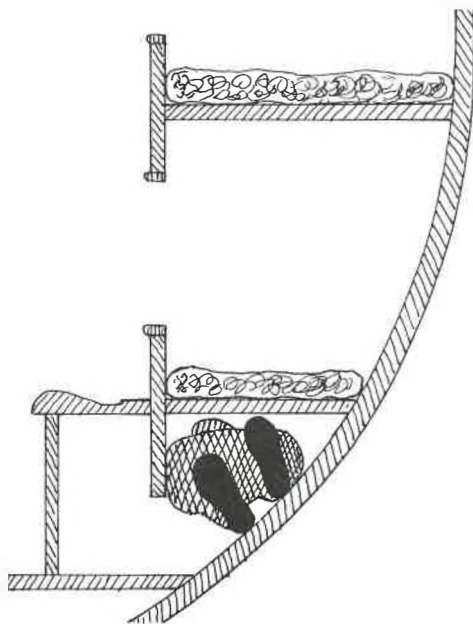
## Den stærkeste hånd

I land var de ulykkelige. Pastor Kvist fortæller herom: »Nu var der gjort, hvad der stod i menneskelig magt for at afvende en katastrofe, men alligevel: gode råd var dyre. Råd var der, og det var at gå til ham, der har vej alle steder og ej fattes midler til at føre sine råd ud i virkeligheden. Og det vidunderlige skete, at kutterne landede i god behold og undgik den ransagning, som forudgående og efterføl-

gende både blev underkastet. Den aften var man for alvor lettet og taknemmelig og følte sig lille: thi den stærkeste hånd havde vist sig«.

## Højt spil

Ombord på kutterne vidste de intet om situationen ved kontrolstedet. Da »Gadus« anløb broen, var der netop kommet et nyt hold tyskere med en ny officer i spidsen. Der lå pigvar fremme på lastlugen og Osvald Olsen kunne nok se, at officeren skævede til fisken. »Vil du have en?« spurgte skipperen, »dem fanger vi så mange af«. Både officer og soldater fik del i lokkemaden. Da officeren nu begyndte at



Skematisk fremstilling af W. Lonsdales skjulested ombord på »Kristian Winkel«.

lyse rundt med en lommelygte, spillede Osvald Olsen højt spil og sagde, at han da lige så godt kunne låne deres 100 watts lampe. Da Olsen begyndte at rigge den til, sagde officeren, at så kunne det også være lige meget. Det var netop, hvad skipperen havde regnet med.

»Kristian Winkel« kom også let igennem, da den havde været på rejse sammen med »Gadus«. Lonsdale var gemt under madrassen i en af underkøjerne. Børge Winkel stod klar med en tung skruenøgle. Den skulle have været brugt over for vagtposten, hvis Lonsdale blev opdaget. Det skete dog ikke, men Lonsdale sank så dybt ned i rundingen af skibet, at tyskerne kunne have set hans kedeldragt og bagdel, hvis de åbnede for kistebænken.

## Til Glyngøre

Osvald Olesen var næppe kommet hjem til familien, førend havnemesteren meddelte, at to tyske officerer ville tale med ham. Var de mon blevet angivet? Nej, men tyskerne havde hørt, at kutteren skulle til Glyngøre for at lande fisken. De ville gerne have 15 soldater og et antal kasser ammunition med til et forpostskib der lå ved Rønningen ud for Lemvig. Det fik de på betingelse af, at der ikke blev lagt fiskerne hindringer i vejen, og at broen over Oddesund skulle være åben, når de kom dertil. Det gik altsammen godt, tyskerne sejlede med våbenkutterne og blev sat af, broen var oppe, og man gjorde forberedelser til at los-

se fangsten i Glyngøre. H. Priess af tog og betalte fisken, som kunne smides lige i havnen, da hans frysehuse var fyldt. Lonsdale og Kvist overværede det prægtige skuespil, men havde svært ved at holde en neutral maske, efterhånden som Gadus blev tømt for fisk. Omkringstående fiskere undrede sig over, at kutteren stod meget højt med stævnen. Godset var anbragt agter i fartøjat.

Kutterne blev dirigeret til Fur, hvor der ved landingsbroen lå tonsvis af brunkul, som godset kunne gemmes i. Nogle forpostbåde var imidlertid netop sejlet fra Thyborøn til Fur, uden at modstandsbevægelsen havde givet underretning herom, så våbenkutterne var ved at gå i løvens gab. Heldigvis blev der luftalarm, og forpostbådene gik ud for at beskyde flyvere. Nu gjaldt det om at handle hurtigt. Godset blev kørt på tipvogne til fabrikken, hvor brunkullene lå. Der skulle være lagt skovle frem, så godset kunne dækkes til med brunkul, men også dem havde tyskerne taget. De bare næver måtte tages i brug. Kutterne var klar til afgang, da forpostbådene kom tilbage. Som skinmanøvre lod skipperen på »Gadus« kutteren løbe på grund, og man fik i en fart et slæbetov over til »Kristian Winkel«. Tyskerne tilbød hjælp, men den var nu ikke nødvendig!

## Hastig afsked

Efter at besætningen havde været hjemme et døgn, kom der besked om,



»Jørgen Jensen« og »Dahl«, henholdsvis Hans Kvist og W. Lonsdale, var sammen med Toldstrup hovedorganisatorerne i Danmark bag Nordsøoperationerne, de såkaldte »hiccup«-aktioner. 1945.

at »Gadus« skulle gå til havs øjeblikkeligt. Kutteren fik hverken is eller større mængder petroleum med. Harald Iversen havde fået brev om, at der var sivet noget ud om aktionen. Selv tog han til havs med »Mary Iversen«. »Kristian Winkel« gik direkte til England og ankom dagen efter befrielsen. »Gadus« sejlede derimod på sædvanligt fiskeri, men da radioen var gået i stykker, kunne besætningen ikke følge med i begivenhederne i Europa. Om selve befrielsen erfarede man først, da Dannebrog pludselig gik til tops på de kuttere, »Gadus« lå og fiskede sammen med.

## Klar til »Chicago«

Som aftalt mellem Blanner og Lonsdale under deres møde på Silver Pit skulle der i den næste Nordsøoperation

on deltage een stor kutter i stedet for flere små. Den 2. maj meddelte Toldstrup i London, at kutteren ville blive L 257 »Mary Iversen«, der kunne tage 10 tons. Godset skulle derefter omlades i kystbåde. Denne sejlads blev forhindret, da Harald Iversen måtte afsted med »Mary Iversen«. Den 4. maj kl. 10.24 afsendte Lonsdale følgende telegram fra Skive til billetmærket 3290 på Ålborg Stiftstidende (Toldstrup): »Vare nr. 525 mærk Chicago kan afsendes lørdag = O Dahl«. Straks efter sendte Toldstrup meddelelse til S.O.E., om at E 525 »Chicago« ville afgå den 5. maj. Kapitulationen overflødiggjorde denne sidste forberedte Nordsøoperation.

Det sidste telegram, som udveksledes mellem S.O.E. og Toldstrup fra London den 6. maj 1945, havde følgende ordlyd: »All seaoperations cancelled [aflyst] - Nok for denne gang - På gysyn - hilsen til Dahl [W. Lonsdale].«<sup>120)</sup>



Den 20. august 1943 blev ialt 3 fiskekassefabrikker på Esbjerg havn saboteret og delvis afbrændt. Aktionen var led i sabotagen mod fiskeeksporten til Tyskland.



# Sabotage imod fiskeeksporten

Fiskernes danske sindelag er allerede omtalt sammen med eksempler på passiv modstand. De følgende afsnit rummer materiale om aktiv modstandskamp blandt fiskere eller modstandsgrupper, som rettede deres aktivitet imod fiskeeksporten til Tyskland.

Natten til den 12. marts 1943 nedkastedes ved Hornum sø bl.a. faldskærmsmanden Einar Balling. Som led i et velorganiseret, jysk sabotagenet, der opbyggedes i ugerne herefter, kom Balling til Esbjerg. Her underviste han bl.a. byens kommunistiske sa-

botagegruppe i brug af sprængstoffer og våben, og da Balling i slutningen af juli afløstes af faldskærmsmanden Aage Møller Christensen, var Esbjerg det eneste sted i distriktet, hvor der var folk med grundigt kendskab til sabotagearbejde. Sabotagen mod fiskeeksporten udgjorde kun en lille del af sabotørernes virksomhed.<sup>121)</sup>

Natten til den 1. juli blev motorblokken sprængt i en lastbil med anhænger, som stod parkeret på Grønttorvet. Vognen, der var fuldt lastet med fisk, skulle være startet ved 5-tiden om morgenen. Den tilhørte et vogn-



*I juli 1943 sattes der for alvor ind med sabotage imod fiskeeksporten fra Esbjerg. Kutterne gik fri, medens eksportbilerne blev sat ud af spillet for en tid.*



*Dagen derpå. Udsigt fra fiskepakhus og pakkeskure, som afbrændtes den 6. august 1943 ved en sabotageaktion.*

mandsfirma med ialt 8 lastbiler, 2 personbiler og 10 spand heste med tilhørende vogne. 5 af lastbilerne kørte fast på Tyskland med fisk, 1 anvendtes på fiskerihavnen de øvrige kørte for værnemagten. Hestevognene anvendtes til kørsel med fisk fra auktionshallen til fiskeeksportørernes pakhuse.

En lastbil, der netop var hjemkommet fra fisketransport til Hamborg, blev natten til den 24. juli saboteret, da den stod på Vinkelvej ud mod gasværkets bagside. Ved eksplosionen sprængtes krumtaphuset og andre dele af motoren, og der opstod ild i ledning og gammel olie. Chaufføren udtalte til politiet, at han mente, sabotagen var sket, fordi vognen benyttedes til transport af fisk til Tyskland.

Natten til den 29. juli sprængtes motorerne i to fiskeeksportbiler tilhørende eksportører i Esbjerg. Vognene var

henstillet på en åben plads ud for Lindbergs autoværksted i Strandbygade. Det var den almindelige opfattelse, at aktionen var rettet imod fiskeeksporten som helhed, ikke imod de to eksportører specielt.

## Isværket

Søndag den 4. juli gik det ud over Klarisværkets pumpeanlæg. Isværket leverede is dels til fiskerne, dels til eksportørerne til nedisning af fangsterne under transport til Tyskland. Begge isværker havde pumpeanlæg bygget ned i jorden i en cementgrube forsynet med træoverbygning. Kl. 2.40 gik vandforsyningen til Klarisværket i stå, og det viste sig, at pumpeanlægget var totalt jævnet med jor-

den. En time senere meldtes det fra Vestjydsk Krystalisværk, at der var fundet sprængladninger i værkets pumpeanlæg. Det var engelske sabotagesprængstoffer med tetryl-forladning og tidsblyanter med en forsinkelsestid på 2 timer. De var forsagede, da sikringen i dem ikke var fjernet. - Klarisværket slog over til kommunal vandforsyning og en reservepumpe blev rigget til. Den samlede skade opgjordes til 4860 kr. samt et produktionstab på 10 tons is daglig i 16 dage. Denne sabotage var sammen med sprængningen af fiskeeksportbilerne og de efterfølgende anslag imod fiskeeksporten iværksat af en kommunistisk sabotagegruppe med Hans Peter Poulsen som leder. <sup>122)</sup>

## Fiskepakhuset saboteres

Den første sabotageaktion rettet imod fiskeeksporten fandt sted den 6. august 1943, da det 100 meter lange fiskepakhus, pakkeskurene samt den overdækkede perron med mange tusinde fiskekasser afbrændtes. Branden blev opdaget ved midnat af to reservebetjente, som havde været på kontroleftersyn ved Premierisværkets transformatorstation. Politiet havde foretaget afspærring ca. 100 meter syd for brandstedet, da tyskerne kom. Politirapporten fortæller herom: »Umiddelbart efter kom på cykler og i biler en masse medlemmer af den tyske værnemagt til brandstedet indenfor afspærringen. Disse var iført stålhelme og geværer. - En tysk officer...

forlangte, at publikum skulle fjernes endnu længere fra brandstedet, hvilket herefter straks skete, idet publikum blev presset endnu 100 meter mod syd. - Afspærringen var herefter sat ved Premierisværkets nordlige gavl. Der var herefter mere end rigelig plads for brandvæsenet, og ingen af publikum stod i fare, idet vinden, som var ret svag, nærmest var i ØSØ og således bar fra brandstedet og ud over fiskerihavnens bassiner.

## Optakt til folkestrejken

Pludselig og uden der var tid dertil for det danske politi at advare publikum, stormede medlemmer fra den tyske værnemagt frem mod afspærringen og råbte, at publikum øjeblikkeligt skulle fjerne sig fra havnen. Disse tilråb, som ikke blev forstået af størstedelen af publikum, bevirkede, at publikum ikke reagerede hurtigt nok. Medlemmer af den tyske værnemagt tog nu ladegreb og gik frem mod publikum, som tildeltes stød med geværkolberne, hvilket bevirkede, at flere personer, deriblandt kvinder, styrtede om på asfalten.

Rydningen af havnepladsen foregik derved særdeles hurtigt, men ikke på hensynsfuld måde, og det var umuligt for det danske politi at foretage noget til hinder af fortsættelsen.

Sabotagen lykkedes til fuldkommenhed, men fiskeeksporten blev dog ikke standset af den grund. Fiskepakhuset var udlejet til 15 eksportører, som mistede kontorinventar og per-

KÆRE BERNHARDT.

Her er saa et Ur og en Tegning  
til Skinnkontakt  
Hvis Uret skal stande under en Time  
klippes den lille Viser af  
Til Brandbomber bruger vi Termix  
50% Svovl 50% Klorat  
Cedit og Tændsats af Knaldkvik  
solv.

Her er saa 8 Pæner.  
Urskiven er isoleret lige under  
Hullet i Glasset.  
Vedlagt et Hefte jeg skulde  
sende videre.

Opskrift paa Lunter.

Den er Cigaren fra "Søren"  
Den Æske til Johan.

God Vind og god Arbejds-  
lyst. MARIUS. Marius.

1-2-3-4-5-6-7-8-9-10.

Odense d. 12-8-1943.  
Kaisersamy.



*Fiskepakhuset på Esbjerg Havn efter sabotagen den 6. august 1943.*

sonlige ejendele samt henved 70.000 fiskekasser efter egne opgørelser. Bygningsskaderne androg 329.124 kr., eksportørernes tab var 320.000 kr.

Tyskernes brutale fremfærd under sabotagebranden og de følgende dages aftenudgangsforbud blev optakten til strejke i Esbjerg, besættelsestidens første folkestrejke.

## Kassefabrikkerne

Det var fremdeles fiskeeksporten, der skulle rammes, og allerede den 20. august var der igen ildløs på havnen. Schmidt og Mortensens kassefabrik blev antændt ved hjælp af brandbom-

ber, og bygningerne nedbrændte næsten totalt.

Om aftenens sabotage imod fiskeeksporten m.v. fortæller den 19-årige fiskerdreng Poul Skelmosen i sin dagbog: »Midt under min aftensmad bliver jeg afbrudt, idet Kaj opdager, at det brænder på havnen i nærheden af fars redskabsskur. Jeg spurter derned på fars cykel, men skuret er uden for fare. Indtager resten af min aftensmad og hos Asta efter gule ærter. Erling Nielsen og jeg cykler ned for at se branden, men en spærring af politi og soldater forhindrer os i at komme længere end til Triangel. Branden her er sabotage mod fiskekassefabrikken Schmidt og Mortensen.

Pludselig opdages det, at det brænder på Gamle Havn, og [vi] sætter kursen



derned. Sabotage mod Eksportslagteriet. Vi går derned, før politiet og kommer derfor tæt til. Det varer ikke længe, før vi bliver trængt tilbage af dansk politi. Hjem ad den letteste vej kan vi ikke komme for en uorganiseret tysk afspærring, der er til ingen grund. Vi ser ingen anden udvej end at trække cyklerne op gennem Anlægget. Gennem Hulvejen kan vi heller ikke trække os tilbage for pigtrådspærring og bunkers.

Derpå cykler Erling og jeg gennem en tæt folkemasse ned på Fiskerihavnen i håb om at finde Jørgen Thomsen. Til vor store overraskelse opdager vi, at fiskekassefabrikken Viggo Sørensen også har været udsat for sabotage og står i lys luge inden længe. Her er vi også før politi og folkemassen. Det varer lidt inden politiet får lavet en afspærring uden om os, og det varer endnu lidt, inden vi bliver jaget væk fra det modsatte hjørne af gaden.

I mellemtiden er vi øjenvidne til fiskernes kamp for at redde kutterredskaberne i de nærliggende skure. Prøjserne bærer søm ud af fabrikken, til de er helt store i hovedet. Der er ingen vand i posten på hjørnet, og tyskerne ligner ærlig talt en flok forvildede dyr. Erling Nielsen og jeg kører hjem for at høre efter far, men han er kørt.

Derfra kører Erling og jeg ud på Hjertringvejen, hvor vi fra en behagelig plads i vejgrøften iagttager det flotte syn. Til min skræk ser jeg, at »Urdas« redskabsskur med sommerhusinventar og alle »Urdas« redskaber er direkte truet... Et stykke tid senere kommer far efter alene mand at have reddet huset med indhold fra at brænde ned til grunden ved med to spande at øse vand på taget og de varme mure. Desuden blev det meste af indholdet taget ud... Hører radio og fører dagbog til kl. 1.20. I aften har der her i Esbjerg været 11 sabotagebrande.«<sup>123)</sup>



*Sabotagen imod fiskeeksporten trak store folkemængder til Esbjerg havn. Sabotage imod Mortensens kassefabrik den 20. august 1943.*

# Havnekompaniet

I løbet af sommeren 1944 havde Esbjergs første modstandsgrupper udviklet sig til et kompagni på 112 mand. I juli 1944 gik man igang med at danne 2. kompagni, det såkaldte Havnekompani (Fiskerihavnskompaniet, Trafikhavnskompaniet og Gammelhavnskompaniet), samt Fanøkompaniet. Kompagniet havde O. F. Bache som chef og O. Felding og søløjtnant S. E. Koch-Sørensen som medhjælper.<sup>124</sup>) I alle grupper deltog fiskere, men de var naturligvis bedst repræsenteret i Fiskerihavnskompaniet. Dette kompagni bestod ved kapitulationen af 156 mand blandt fiskere og arbejdere på isværker og tovværksfabrik. 2. kompagnis 2. deling var eksempelvis på 28 mand (10 fiskere, 6 maskinister, 2 fiskepakkere, 2 smede, 2 kuske, 2 studenter, 1 gartner, 1 arbejdsmand, 1 bogholder og 1 hovmester).

## Rekruttering af folk

Om rekrutteringsarbejdet skriver en af Fiskerihavnskompaniets delingsførere kort efter kapitulationen: »Da man frygtede for megen åbenmundethed, foretrak man kun folk, der var afholdende over for spiritus, og dette var den egentlige årsag til, at alt for-

løb glat og uden nævneværdig indblanding fra Gestapos side«<sup>125</sup>)

Delingsførerne fandt fremt til de enkelte gruppeførere og lod disse rekruttere deres egne grupper. Ved krigens afslutning viste det sig, at så at sige alle fiskerne hørte til i missionsflåden, og at gruppeføernes rekruttering af folk med arbejde i land hovedsagelig også var sket på baggrund fra kontakten og kendskabet fra KFUM. De kunne stole på hinanden som kammerater og var afholdende over for spiritus. 75 % af KFUM's medlemmer skal have været indblandet i illegalt arbejde.

Flere missionsfiskere var direkte engageret i sabotageaktioner, og det var da også to skibe af missionsflåden, der som de eneste Esbjerg-kuttere i marts 1945 kunne bringe frihedsbevægelsen friske forsyninger af sprængstoffer og maskinpistoler m.v.

To unge missionsfiskere lavede således en nat sabotage på Rangerbanegårdens sporskifter, men blev overrasket og måtte flygte. Den ene gemte sig ombord på kutter »Ebba«, idet han stak maskinpistolen under døren og lagde sig i en køje for at sove. Han blev dog arresteret næste dag, da tyskerne havde sporet ham til en kutter ved 1. bro. Den øvrige besætning, der vitterlig ikke anede, hvad de unge lavede, kom i forhør. En af dem var



2. kompagni, 2. deling, 1. gruppe ved den gamle havnevagt o. 8. maj 1945. Fra venstre Jeppe Aa, J. Bertram Hansen, Tage Christensen, Gunnar Bøndergaard (nederst).

med i en gruppe i Fiskerihavnskompagniets 3. deling, men så snart det rygtedes, hvad der var sket sørgede en missionsfisker for at få fjernet kompromitterende våben fra fiskerens kælder. De blev i en sæk med et spil krocket kørt bort på cykel til et underjordisk beredskabslager.

Militærgruppernes fornemste opgave var at hindre, at tyskerne under tilbagetrækning skulle ødelægge havnens store værdier ved kaj og på land. Det var blandt indviende kendt, at der var nedlagt sprængladninger i mole og kaj til brug ved en eventuel invasion. I april 1944 traf tyskerne således forberedelse til sprængning af bl.a. ydermolen på Esbjerg trafikhavn, Thyborøns nordlige og sydlige kanalmole,

Skagens nordlige ydermole samt beskyttelsesmolen til inderhavnen.<sup>127)</sup> »Fiskernes Frie Presse« meddelte i april 1944, at tyskerne havde lagt sprængladninger for hver 10 meter i alle kajer og moler i Hirtshals. I maj 1944 bestemte værnemagten, at danske og norske fiskefartøjer skulle ødelægges, dersom de kunne benyttes af fjenden eller var til stede, når en havn eller et kystområde måtte opgives på grund af kamphandlinger.<sup>128)</sup>

## Uddannelse i våbenbrug

Militærgruppernes uddannelse i våbenbrug skete via instruktør på delingsførerplan og spredtes herfra med gruppeførerne til de enkelte medlem-

mer af gruppen. Instruktionen foretoges ombord på kuttere, i private hjem, på loftsværelser etc. Bl.a. i havnens materialhus var der våbenkammer. For fiskernes vedkommende markeredes især missionsfiskernes og KFUM-medlemmernes gruppetilhørsforhold om morgenen den 4. maj 1945, nemlig da Fiskerihavnskompagniets folk blandt fiskere og arbejdere stod klar til at overtage de tyske kommandosektioner, bl.a. kabelhusene med tilslutning til mineringen af havnekajerne.

Mange blev den morgen konfronteret med kollegaer, som de ikke anede havde forbindelser til modstandsbevægelsen. Det foregik for manges vedkommende i »Onkel Hans's Hus« - »Is-Kristensens Hus« i Strandbygade. De enkelte grupper på 6-8 mand kendte hinanden inden for en gruppe, men ikke derudover. Tilsvarende kendte delingsføreren de enkelte gruppeførere, men ikke folkene i gruppen. Det blev en overraskelsesrennen morgen i Onkel Hans's Hus og på de øvrige mødesteder.

19/5

Kl 1<sup>40</sup> Indkom den første Båd fra England det var af de Både der af Modstandsbevægelsen var dirigeret ~~til~~ <sup>fra</sup> England.

I løbet af Dagen indkom flere af disse Fiskebåde Med Fisk indkom i løbet af Dagen kun enkelte Både Kl 16<sup>15</sup> Kom Kibben Harmoni E 264 ind. Han kom fra England og medbragte heriblandt hans Søfartsbog.

Sagen blev anmeldt til Politiet, der ~~optog~~ <sup>hørte</sup> hørte Søfartsbogen og optog Rapport.

En Vagtpost blev Kl 20 udsat ved Rortzien Christensen Opholdsrum hvor Tyskerne var flygtet fra.

Kl. 21<sup>30</sup> Blev der indtaget 2 ottend til Vagt paa Skallingen Altsingen var at de skulde gaa Vagt der i Pinner; men vi besluttede at skifte ind med 2 andre 2 Pinnerdag.

Vagten skulde begynde klare kl 5

Uddrag af dagbog for Fiskerihavnskompagniet, der efter tyskernes kapitulation overtog kontrollen med sejladsen på Esbjerg.

# Operation red fiskerflåden

Den 14. og 18. maj 1944 udsendte tyskerne flere hemmeligt stemplede kommandosager vedr. danske og norske fiskefartøjers skæbne i tilfælde af invasion eller kamphandlinger. Det hedder heri: »Fiskefartøjer, som kan være af betydning for fjenden, skal ødelægges, for så vidt det ikke er muligt at sejle dem bort. En sådan befaling må imidlertid kun gives i yderste nødstilfælde og skal tidsmæssigt falde sammen med befaling til sprængning af havneanlæggene. I bedømmelse af, hvilke fartøjer, der kan være af militær betydning for fjenden, kan det an-

gives, at fiskefartøjer af enhver størrelse er anvendelige i krigsmæssig forstand.<sup>129)</sup> Den 15. maj 1944 fremhævede Fiskeridirektoratet i skrivelse til Vestjysk Fiskeriforening »det formålstjenlige i, at kuttere for eksempel under et eventuelt bombardement af Esbjerg forlader havnen og spreder sig i farvandet mellem Esbjerg og Fanø.«

Forberedelse til ubrugeliggørelse af havnene var allerede beordret i december 1943.<sup>130)</sup> Om konsekvenserne heraf vidste S.O.E. i England nøje besked, og man begyndte at gøre sig



*Fiskeeksportør og delingsfører Ib Balle sammen med folk fra havnekompaniets 5. deling. Fra venstre Preben Knudsen, Ejnar Jensen, Ib Balle, Svend Sørensen, Anton Poulsen, Harald Hansen samt ukendt. Foto maj 1945.*





*Situation fra mineringen af Esbjerg havnemoler i 1944, her Dokhavnen.*

forestillinger om, hvorledes fiskerflåden og havneanlæggene kunne bevares intakte i tilfælde af desperations-handlinger ved tysk kapitulation. Efter krigen blev der fremsat formodninger om, at tyskerne ville benytte Esbjerg-fiskerflåden til flugt i en trængt situation. Dette har dog ikke kunnet bekræftes af tilgængeligt kildemateriale.<sup>131)</sup>

## Otto Bjødstrup

Esbjerg-fiskeren Otto Bjødstrup, der var blandt de opbragte 1942-fiskere, gik ind i den engelske flåde, men meldte sig senere til den danske flåde-

afdeling, hvor han gjorde tjeneste ombord på en ministryger.

Otto Bjødstrup må have haft kontakt til senere ankomne danske fiskere, idet han gennem »Recruiting Office Danish Nationals« i april 1944 rettede henvendelse til engelske myndigheder vedr. de tyske planer for mulig ødelæggelse af fiskerflåden. I Rekrutteringskontorets indberetning af 5. april 1944 anføres, at Otto Bjødstrup, der betegnes som en »good type«, er overbevist om, »at tyskerne ved tilbagetrækning vil ødelægge alle fiskefartøjer i Danmark. Han er ivrig efter at overbevise sine landsmænd om, at deres eneste redning i så henseende er, at de sejler deres fartøjer til Storbritannien.

Med dette formål for øje foreslår han, at det britiske admiralitet overlader ham en dansk kutter af den rigtige slags, som han kan fiske med i Nordsøen. Hr. Bjødstrup føler sig overbevist om, at han kan overtale et ganske pænt antal folk til at sejle over med deres skibe, og han kender de særlige banker i Nordsøen, hvor der normalt fiskes, og han forsikrer mig om, at de er der i øjeblikket. Jeg meddeler dette til overvejelse, da jeg synes det fortjener opmærksomhed...«<sup>132)</sup>

## Til høring

Bjødstrups forslag sendtes til høring i forskellige instanser.<sup>133)</sup> Small Vesels Pool svarede, at fiskefartøjerne

var yderst velkomne, da tabet af andre fartøjer havde skabt et akut behov. Naval Intelligense fandt forslaget godt og tilsyneladende praktisabelt, men tvivlede på, at der ville komme et større antal kuttere til England. Endelig kunne der være alvorlig fare for, at sagen evt. måtte forkludre andre operationer af større værdi.

En anden myndighed kommenterede den 11.5.1944 forslaget på følgende måde: »Der er ingen grund til at tro, at tyskerne vil ødelægge danske fiskefartøjer før tilbagetrækning fra Danmark, og det er usandsynligt, at nogen dansk besætning vil risikere repressalier mod deres familier, når de selv tager til Storbritannien, sammenlignet med risikoen for at miste både og maskiner for tysk hånd.«

Military Branch I fandt, at tilstedevæ-



*Pram med miner til nedlægning i Esbjerg Dokhavns havnekajer 1944.*

relsen af et specialfartøj bemanded med folk af usikker loyalitet ville være uacceptabelt og vanskeligt af operationelle grunde. Military Branch II var ikke så betænkelig, da tabet højst kunne andrage et fiskefartøj med besætning. I øvrigt var Bjødstrups loyalitet allerede tidligere afprøvet. Det anføres videre i kommentaren: »Selv hvis tyskerne ikke ødelægger danske

fiskefartøjer, før de forlader Danmark, er det i vor interesse at sikre os brug af disse fartøjer forinden. Det menes dog, at tyske sprængninger næppe vil være særlig effektive. Spørgsmålet om, hvorvidt danske besætninger vil løbe risikoen ved at forlade deres familier er vanskeligt at svare på, uden at eksperimentet bringes til udførelse... Nogle danske er

SKIPPER  
**Notice to the ~~Master~~**  
**of the ~~s.s./m.v.~~ "KARLA"**

As a mark of recognition of the great services you and your men have rendered to the cause of the United Nations, arrangements have now been made whereby as from Christmas Day 1943 your ship shall be entitled at all times to wear her old national flag.

It is, however, essential for legal reasons and to protect your ship against interference, that she shall remain in the possession of His Majesty's Government and registered on the British Register. You will, therefore, continue to hold her on behalf of the Minister of War Transport and it is your duty to ensure that an entry to this effect has been made in the Log and that a duplicate of the Statutory Declaration which you should have made under the Statutory Declaration Act 1835 is on board your ship.

*Leathers*

*Da den danske regering gik af, og sabotagen for alvor tog fart, steg Danmarks agtelse hos de allierede. Som en påskønnelse fik danske skibe og fiskekuttere tiladelse til at flage permanent med Dannebrog fra juledag 1943.*

ivrige efter at sejle deres kuttere til Storbritannien, og besætningsmedlemmer fra »John Hardy«, der kom til Grimsby den 2. april 1944, har slået fast, at mange flere mindre kuttere efter deres mening også vil søge at komme til England fra Danmark til sommer.

## God ide, men . . .

De nuværende forhold er på en måde et argument, der taler for planernes gennemførelse, idet tyskerne vel nok kan slutte, at vi har vor opmærksomhed rettet imod andre forehavender. Forholdene har efterhånden skabt en praksis, der er yderst usædvanlig, idet man fristes meget til at sige nej til ethvert projekt, der ikke just er ud-tænkt af de høje myndigheder.«

## Våbensejladser i stedet

Til de sidste bemærkninger i sagen hører et notat om, at det er lykkedes Naval Intelligence Department at genetablere god kontakt til dansk fiskeri, og at man herigennem håber »at kunne gennemføre hemmelige operationer af betydelig værdi«. Som følge heraf frabad Naval Intelligence Department sig enhver form for større tilgang af danske fiskefartøjer. Sagen blev herefter gjort til »top secret«. De omtalte operationer kan ikke være andet end våbensejladserne

med danske kuttere, som netop på dette tidspunkt blev aktuelle.

## 600 kuttere til England

Otto Bjødstrups ideer blev af de nævnte grunde ikke realiseret, men hans og andres frygt for, at besættelsestropperne i desperation skulle ødelægge havn og fartøjer viste sig dog siden at have dækning andre steder. Danmarks Frihedsråd iværksatte således med hjælp fra London en større operation, som bragte over 100 danske fiskekuttere til England i de sidste dage af krigen og umiddelbart efter.

Det kan ikke ud fra tilgængelige arkivalier fastslås, hvem der lokalt, d.v.s. i Esbjerg, stod bag initiativet. Sagen i det engelske admiralitets arkiv starter den 5. april 1945, da man modtager følgende telegram fra »the chief organizer in Denmark«: »Six hundred (R) six hundred fishing boats ready to leave for England next week. Where do you want them to go?« (600 kuttere klar til afsejling mod England næste uge. Hvor ønsker De, de skal sejle hen?).<sup>134)</sup>

Telegrammet, der blev behandlet som top secret uden for journalisering, resulterede i et hastigt sammenkaldt møde på embedsplan, hvor man var enige om, at det var ønskeligt, at skibene blev hjulpet til flugt i stedet for, at de skulle falde i hænderne på tyskerne. Man anså det dog ikke for realistisk at regne med mere end 200 kuttere.

## Bliv i havn!

Den 9. april modtog London følgende besked: »600 både vil blive inddraget i planen, som er udarbejdet i snæver kontakt med viceadmiral Vedel...« Samme dag modtog Esbjergkutterne imidlertid som resultat af ren lokal foretagsomhed en rundskrivelse fra »modstandsbevægelsen«, hvoraf det fremgik, at fartøjer, som fortsatte med at fiske til eksport til Tyskland, d.v.s. ud over hjemmemarkedes forbrug, ville blive ødelagt!

## Gå til England!

Dagen efter fik Esbjergs kutterredere derimod en skrivelse undertegnet »Danmarks Frihedsråd« med et næsten diametralt modsat indhold: »Fisker - nu kaldes der også på dig! I fem år har du med din båd på bekostning af clearing-kontoen haft en indtægt, du vel aldrig havde drømt om. I fem år har du hentet fisken ved Englands dør, fisk, som er blevet sendt til Tyskland, til vore fjender. I fem år har England og Frihedsrådet ikke skredet ind - nu er det slut!

Befolkningen i de befriede områder af Europa er på grænsen af sultedøden, og nu kaldes der på dig, for at du med din båd og besætning kan hjælpe alle disse ulykkelige mennesker, der ligesom du kun har en fjende: Tyskland. England tilbyder dig at købe din last, sørge for udrustning i enhver henseende, og Frihedsrådet *befaler* dig om-

gående at gå på fiskeri og lande din last i engelsk havn og fortsat fiske derfra, til nøden er afhjulpet og krigen er forbi. Dette gælder alle kuttere over 25 tons.

Frihedsrådet tåler ingen modsættelse hverken fra skipper, ejer eller besætning. En vægring vil få følger, der langt vil overgå denne skæbne, der ramte »Akvila« - en vægring, der vil få følger for resten af dit liv!

Så stævn da mod Englands kyst og lad din gerning bevise, at du også vil yde en indsats for det nye Europa, som vi alle længes efter - og som du selv ønsker plads i.

Vi holder modtageren af dette ansvarlig for, at cirkulærerne går videre - og i de rette hænder!«

Opfordringen fra Frihedsrådet, der skal være kommet i stand gennem en direkte henvendelse til rådet fra en person i Esbjerg, blev uheldigvis udsendt uden om rådets lokalkomite i Esbjerg, hvor man derfor antog, at tyskerne stod bag henvendelsen. <sup>135)</sup> Fredag den 13. april 1945 skrev en fiskerdreng i sin dagbog: »Far har i dag fået brev fra undergrunden med ordre om, at »Urda« skal sejle til England, men der hersker almindelig tvivl, om det skulle være tyskernes bluff« <sup>136)</sup> I brevet til fiskeskipperne, hvortil dagbogen henviser, hed det: »Hvor længe vover De at sidde vor ordre overhørig? Der *skal* sejles! Henvend Dem til Deres Fiskeriforeningsformand! Denne meddelelse skal gå videre! Dette er sidste advarsel! Danmarks Frihedsråd« Ikke så underligt, at Esbjerg-fiskerne var forvirrede og usikre!



Den 17. april noteredes det i London, at sagen med fiskefartøjerne for så vidt var i orden, men at kutternes afgang var blevet forsinket af den lokale frihedsbevægelse, som ønskede ordre direkte fra Frihedsrådet. Samtidig udformedes i Admiraltetet udkast til tekst til en nyhedsudsendelse over BBC, hvoraf der fremgik, at 250 danske fiskefartøjer var blevet opbragt af den engelske flåde, efter at bådene trods gentagne advarsler var kommet for langt vestpå. Nyheden, der skulle afværge særforanstaltninger fra tysk side, tænktes udsendt, når de første fartøjer kom til engelsk havn.

## Mystisk udsending

For at få afklaret problemerne i Esbjerg, måtte Danmarks frihedsråd til

sidst sende en mand derover. Fiskerne havde dog ikke megen tillid til manden, der først hævdede, at han kom fra Frihedsrådet, dernæst, at han kun repræsenterede en del af rådet. Til sidst skal den mystiske person have trukket en meddelelse affattet på engelsk med positionsangivelser m.v. frem fra svederemmen i hatten, idet han nu erklærede, at han kom direkte fra det britiske admiraltet. Udsendingen havde ikke held af sit forehavende og måtte returnere til hovedstaden med uforrettet sag.<sup>137)</sup>

Udsendingens identitet er ikke fastslået. Muligvis kan det have været kommandør Bjørn Andersen, der på anden måde var indblandet i operationen og som vides at have været i Esbjerg. S.O.E. telegraferede den 24. april følgende til Toldstrup vedr. Frihedsrådets forehavende: »Vi gør Dem opmærksom på en plan, som forberede-



*Fiskerihavnskompagniets 3. deling, 3. gruppe kort efter den tyske kapitulation. Fra venstre Richard Lauridsen (gruppeleder), Erik Heide, Svend Aage Aa, Otto Clausen, Frode Vesterlund Jensen, Hans Dahl Sørensen.*

des af Frihedsrådet, der tilskynder flere hundrede fiskekuttere til at flygte her til landet i nær fremtid. Tag mulige konsekvenser af denne plan med i overvejelserne ved planlægningen af Hiccup 8 [besættelsesårenes sidste Nordsøoperation]. Kongeblå alias Steenberg [kommandør Bjørn Andersen] deltager i forberedelserne af denne plan.«<sup>138)</sup>

## Thyborøn-opfordringen

Bjørn Andersen skrev samme dag følgende til Jens Aaby Christensen: »Kære Jens Aaby. Nu er tiden inde, da vi skal have kutterne afsted fra Thyborøn.

Vil De give dem besked på at afgang fra Thyborøn efterhånden, så at det ikke vækker mistanke.

De skal gå til 55° N 02 E og derfra til Flamborough Head. De skal helst ankomme til Flamborough Head om formiddagen. Vesten for 1° østlængde skal de føre navigationslanterner dag og nat.

Foreløbig drejer det sig her kun om Nordsøkutterne og altså ikke dem i Hirtshals. Håber det lykkes. Venlig hilsen Deres hengivne Bjørn Andersen.

Brænd dette, når De kan ordren udenad.«<sup>139)</sup>

Bjørn Andersens meddelelse er i fuld overensstemmelse med retningslinier, som blev udarbejdet i London allerede den 5. og 9. april 1945. Aktionen



*Et offer for sabotagen imod fiskeeksporten juli 1943.*

kunne imidlertid ikke sættes i værk så længe fiskerne ikke var overbevist om bagmændenes troværdighed. Gennem danske fiskere, der var kommet til England i løbet af april måned, fik de engelske myndigheder klarhed over virkningen af Frihedsrådets opfordringer til fiskerne og ikke mindst den tvivl, de havde fremkaldt hos skipperne og kutterejere.

## Hilsen til Ludvigsen

London, der i denne sag stod i forbindelse med de danske organisatorer via Stockholm, foreslog, at man gennem udsendelse af en hilsen over BBC skulle bevise, at meddelelserne var autentiske og kom fra Danmarks Frihedsråd. Ideen blev taget op, idet man fra dansk side ønskede kodeordene »Hilsen til Ludvigsen« bragt i BBC-udsendelserne den 27. og 30. april samt den 3. maj.

Danmarks Frihedsråd henvendte sig den 26. eller 27. april ad de sædvanlige kanaler til rådets lokalkomite i Esbjerg, som udfærdigede en skrivelse til Esbjerg Fiskeriforenings formand, Jens Simonsen Christensen, med følgende indhold:

»Frihedsrådes lokalkomite for Esbjerg kan i dag bekræfte ordre til Fiskerbefolkningen om at søgående kuttere i Nordsøen skal »sive« til England snarest. Man skal afgå efterhånden til 55° nord og 2° øst og derfra gå til Flamborough Head. Ankomst til dette sted om formiddagen. Vest for 1° østlig længde føres navigations-

lys dag og nat. Til bekræftelse på ordrens rigtighed denne gang vil der d. 27. og 30. maj over BBC blive udsendt hilsen til Ludvigsen. Ordren kommer fra Frihedsrådet i overensstemmelse med England.

Det tilrådes, at meddelelsen sendes til de sikreste skibe først, så den ikke spredes over hele havnen på een gang. Den største forsigtighed med de angivne ordrer må iagttages.

For situationen iøvrigt gives følgende ordrer: Fra oplagte skibe skal fjernes vigtige dele af maskineriet, opbevares på steder, der er ukendt af rederi og besætning. Ved værnemagtens besættelse af oplagte skibe må ikke gøres modstand. Adgang til oplagte skibe besværliggøres (lejdere o.l. bjerges), Schalburtagte forhindres med alle midler, undtagen våben (støj, skibsklokke, sirene etc.).

Under opløsningstilstande og når frihedsbevægelsen går i aktion, skal enhver fremmed indflydelse på skibene hindres med magt (våben).«<sup>140)</sup>

## Interesserne hjemme

Henvendelsen og opfølgningen over BBC fik denne gang større gennemslagskraft end opfordringen den 10. april, der resulterede i, at 12 Esbjerg-kuttere satte kursen mod England. Da kapitulationen var umiddelbart forestående, måtte mange fiskere, som var tilknyttet modstandsbevægelsen, dog blive hjemme for at kunne varetage interesserne på havneområdet.

## VELKOMMEN TIL STORBRITANIEN.

Vi vil drage Omsorg for at De saa snart som muligt vil finde Dem til Rette herovre.

De vil blive nødt til at forblive om Bord i nogle Dage, af sikkerhedsmæssige Grunde, hvilket jeg gaar ud fra at De forstaar, da De sikkert ved alt om tyske Metoder.

Jeg haaber derfor at De vil undskylde disse Forsinkelser.

Nogle danske Søofficerer vil være til Stede for at hjælpe Dem og være Mellemed mellem Dem og de engelske Marinemyndigheder, som er; i Grimsby, Commander R.L. Dearden R.N., Telefon Grimsby 55045, Lokal 32, med Kontor i "Pekin Buildings", i Hull, Lieutenant-Commander H.R. Linklater R.N.V.R., Telefon Hull 35900, Lokal 11, med Kontor, Sunnybank 64, Hull.

Jeg Ønsker Dem alt godt og haaber at vi snart maa drive Fjenden ud af Deres Land, saa De kan vende tilbage i Sikkerhed til Deres Hjem.



(Cosmo M. Graham)  
REAR ADMIRAL  
FLAG OFFICER HUMBER.

*Velkomst til fiskerne, som sejlede til England på »Hilsen til Ludvigsen«.*

Den 3. maj 1945 ankom Esbjerg-kutterne »Mirjam« og »Kathrine« til Humberen og meddelte, at de var fortropperne af 50 kuttere, som sejlede fra Esbjerg lørdag aften den 28. april. De fortalte endvidere, at de resterende kuttere ville gå til England med fisk, når de havde tilendbragt deres fiskeri, men »at der nu var trukket et

net tværs over Esbjerg havn, og at de øvrige trawlere ikke måtte forlade havnen.«<sup>141</sup>) På denne baggrund tilbagesendtes halvdelen af de danske flådeofficerer, som var kaldt til Humberen for at modtage fiskerne. I England havde man truffet forberedelse til modtagelse af op imod 250 danske kuttere.

For kutterne, der sejlede til England på den første opfordring den 10. april, blev modtagelsen en skuffelse. Fiskerne blev sat under bevogtning og interneredes i Frelsens Hærs lokaler i Grimsby. Siden blev de interneret på »Patriotskolen« ved London, og der var slet ikke tale om, at kutterne kunne komme ud at fiske til England, heller ikke efter den 5. maj.

## Dansk armada

Dette første hold danske fiskere, som fulgte Frihedsrådets opfordring, var interneret betydelig længere end de

efterfølgende fiskere, der kom over på hilsen til Ludvigsen. I dagene omkring 5. maj styrede den danske armada til England, og havnene i Grimsby og Hull blev igen fyldt med danske fiskefartøjer, hovedsageligt Esbjerg-kuttere.

I alt 113 kuttere fulgte Frihedsrådets opfordring. Andre nøjedes med at bringe deres skibe i sikkerhed i Ringkøbing fjord.

Hilsen til Ludvigsen-fiskerne fik i første omgang ingen afregning for deres fisk, blot 20 pund pr. mand som lompepenge. Resten blev tilbageholdt i Bank of England. Til gengæld brugte danskerne hver en øre, de havde til køb af kaffe, the, kakao, cykeldæk,

men efterhånden kom Munden paa,  
Gled jeg fik et par Rugbrød jeg har  
ikke smagt det i 3 lange år jeg  
har umåent spist et halv jeg faar  
nok haard Mave put Nerve Mind  
jeg haaber ikke det varer saa lange  
inden vi kan komme hjem men  
jeg kan gøre det er sløjt med Fiskeri  
hvis nogle af mine nærmeste skulde  
komme over her saa lad dem opsøge  
mig enten pr. Telefon el. Telegraf

Dansk rugbrød - en velsignelse. Fiskerne vendte først hjem til Danmark i sidste halvdel af 1945, men hørte nyt om deres familier, da landingerne i England blev genoptaget kort tid efter den tyske kapitulation.

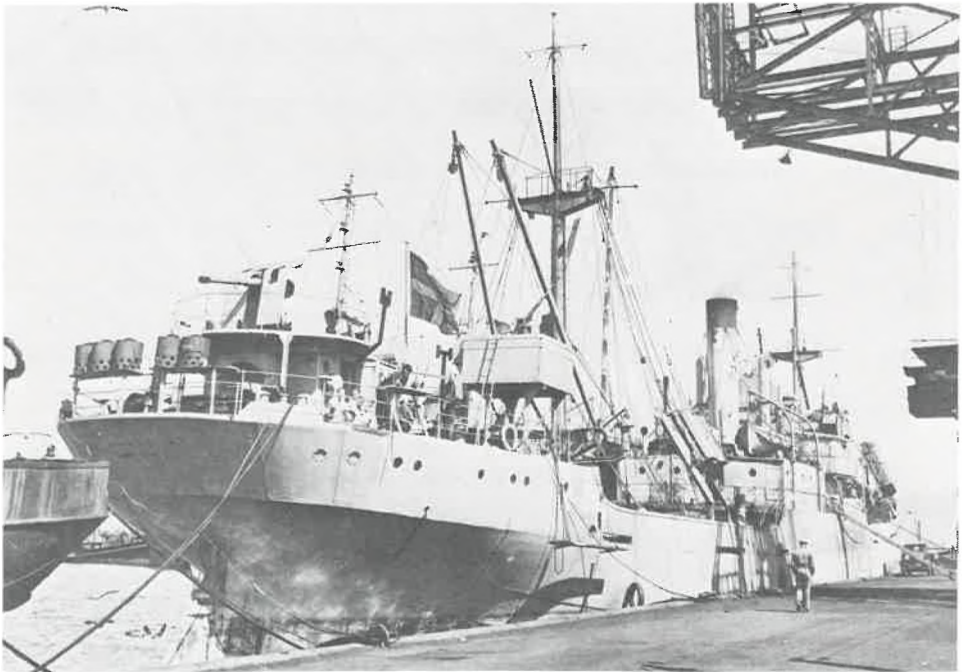


cigaretter og andet, som var mangelvare i Danmark. På de efterfølgende licensrejser til England blev der ligeledes udprovianteret i rigeligt mål. Æg, smør, kød og andre landbrugsprodukter gik i bytte for varer, som var rationeret i Danmark.

Fra den 25. august 1945 foreligger en klage til Ministry of Food over danskernes indkøb i Hartlepool: »Mens folkene er her køber de store mængder af kakao og kaffe, når og hvor det kan opdrives, og ellers alt mulige andet. Store lagre af cykelgummi bringes ombord. Ja, alene mens jeg rettede mine forespørgsler, blev der bragt cykelgummi ombord af tre personer.

Jeg kunne ikke få bekræftet, at smør og æg bringes i land og handles med fødevarer, men jeg fik at vide, at enhver, der hjælper til ombord på en kutter får et måltid, inklusiv æg.

Jeg hørte ingen klager over, at de danske fiskere lander deres fangster. Nogle af de handlende udtrykte tilfredshed med, at der blev landet fisk hos dem, ellers ville de have været foruden i Hartlepool. Men de lokale indbyggere er alvorligt bekymret over, at der opkøbes store mængder fødevarer fra hver eneste forretning, som har tingene på lager. Det er nu svært at skaffe cykelgummi nogetsteds i Hartlepool...«<sup>142)</sup>



*Det danske handelsskib »Gunvor Mærsk« i Reykjavik. Også handelsflådens skibe var under krigen arbejdssted for danske fiskere, der ikke kunne få hyre på deres egne kuttere, som blev udtaget til admiralitetstjeneste. Bemærk skibets redningsflåder og armering.*

# Frigivelse af kutterne

Frigivelsen af Englands-fartøjerne i slutningen af 1945 blev en lang og trang historie for fiskere, kuttere og kutterejere. Mandskabet havde forpligtet sig til engelsk tjeneste ud over krigsafslutningen, men mange fiskende kuttere nåede dog - under påskud af maskinskade - hjem for et kort besøg.

Efter kapitulationen sendte den dan-

ske regering en delegation til London, dels for at søge kutterne frigivet, dels for at få en ordning i stand vedrørende betaling for den tid, fartøjerne havde sejlet for England. For admiralitetskutterne blev der under hensyntagen til fartøjernes tonnage fastsat en månedlig leje, medens de fiskende kuttere principielt skulle have udbetalt deres tilgodehavende (skibets part), et beløb på mere end 10 millioner kroner. Den første delegation ønskede imidlertid efter forhandling med de engelske myndigheder en ligeleg udligning mellem fartøjer, som havde haft mulighed for fiskeri og fartøjer, som havde haft en mindre indtægt som admiralitetskuttere. Blandt de fiskende kutteres ejere vakte afgørelsen voldsom harme. I en protest fra kutterejerne, repræsenteret ved bl.a. direktør Claus Sørensen (der alene for hans tre Islands-kuttere havde et tilgodehavende på 1.720.000 kr.) fremførtes det i november 1945 bl.a.: »Ser man på de fartøjer, som er i marinen, er det for de flestes vedkommende fartøjer, som er kommet til England, og når de er kommet derover, er årsagen den at få den store gevinst ved at fiske nær den engelske kyst, hvilket var årsagen til at disse fartøjer blev indbragt, altså et spil om så stor for-tjeneste som muligt, og når det så gik galt, så forlanges det, at de fiskere,



WAR ORGANISATION OF THE RED CROSS  
AND ORDER OF ST. JOHN  
CITIZENS' ADVICE BUREAU,

54 QUEEN STREET, Prisoners of War,  
Hospital and Military  
Department.

ENQUIRER  
Fragstøtler

Name STAUSHOLM  
Christian name NILS  
Vornavn  
Address SCANDINAVIAN CHURCH  
N. JUNCTION ST.  
LEITH, SCOTLAND

Relationship of Enquirer to Addressee. HUSBAND  
Wie ist Fragesteller mit Empfänger verwandt?

The Enquirer desires news of the Addressee and asks that the following message should be transmitted to him.

Der Fragesteller verlangt Afskud af den Adr. Empfänger. Biste um Weiterbeförderung dieser Mitteilung.

HAR DET GODT HAABER GOD FREMTID  
FOR EDER. KJÆRLIG HILSEN TIL EDER  
ALLE MED PS. 46. 2 NILS OG CHRISTIAN.  
(AM ALRIGHT. HOPE FOR A GOOD FUTURE FOR YOU.  
LOVE TO ALL WITH THE PSALM 46. 2.)

Date June 5<sup>th</sup> 1940

ADDRESSEE  
Empfänger

Name STAUSHOLM  
Christian name MARIANE  
Vornavn  
Address THY BORDEN  
DENMARK.

Røde Kors-brev afsendt 5. juni 1940, modtaget i Danmark 9. september.

som dels var derovre før 9. april 1940 og de, som kom senere og fik lov til at fiske, at de skulle betale den risiko, som de selv havde løbet for den store fortjeneste«.

De fiskende kutteres ejere (skibets part) havde allerede under krigen måttet yde 1.411.800 kr. til »distribution fund«, 706.000 kr. til Det danske Råd, fiskernes syge- og begravelseskasse, jagerfondet m.m., 1.500.000 kr. i unødvendigt høje forsikringspræmier samt 300.000 kr. til betaling af provisioner til fiskeopkøbere. Kutterejerne måtte herudover betale 600.000 kr. i skat uanset, om de var bosiddende i England eller Danmark. Fartøjsjerne fremhævede, at det var urimeligt, at de skulle betale admiralitetskutternes deltagelse i engelsk krigstjeneste, fremfor at englænderne ydede admiralitetskutterne en rimelig leje for tjenesteperioden. De fiskende kutteres ejere måtte til sidst gå med til

at yde 1.774.000 kr. af deres fortjeneste til en pulje for admiralitetskutterne, ligesom ejerne måtte betale 176.000 kr. i forbindelse med kutternes frigivelse samt yde omkring 320.000 kr. til enkelte fartøjer, som drev fiskeri med underskud eller ringe udbytte. Kutterejerne måtte endvidere forrente og afskrive fartøjerne i en periode på op til 6 år, og da de kom hjem, måtte der ofres mange hundrede tusinde kroner på deres reparation. - Efter 15 års forløb opnåedes der en ordning med de danske skattemyndigheder om kutternes fortjeneste i England. Sagen måtte til sidst for i folketinget.

De hjemmeboende kutterejere følte, at de blev urimeligt behandlet og slog sig aldrig til tåls med de afgørelser, der blev truffet vedrørende fordelingen af deres tilgodehavende i England eller skatteindbetalingerne til de to lande.



*For fiskerhustruer, hvis mænd var i England, arrangeredes der sammen med børnene sommerophold på Hindsgavl. 1944.*

# Adskillelse og forbindelser over Nordsøen

Ved opbringninger og sejlads til England med flyvere, sabotører og andre illegale personer m.v. blev danske fiskerfamilier skilt brat fra deres mand eller børn, og der kunne gå et stykke tid, førend familierne i Danmark fik vished for, at fiskerne var i god behold i England.

## Røde Kors breve

Den første meddelelse kunne f.eks. lyde: »From husband we are all well sending love« (alt vel kærlig hilsen ægtemanden).<sup>144)</sup> Røde Kors telegrammet kunne siden følges op af en meddelelse over BBC eller af et egentligt Røde Kors brev, hvis ordantal dog ikke måtte overstige 25.

## Illegale breve

I en række tilfælde lykkedes det tillige at få breve igennem til og fra England via Sverige. Den engelske brevcencur var dog streng og standsede eller returnerede breve, når det konstateredes, at de var tiltænkt personer i tyskbesatte lande. Det skete bl.a. for følgende brev, hvor en dansk fisker, hvis kutter blev opbragt i 1942, søgte at korrespondere via en adresse i Göte-

borg: »Jeg ved ikke min kære ven, om du har fået besked om, at vi er kommet til England. Jeg har både telegraferet og sendt Røde Kors breve. I hvert fald havde du jo ikke fået telegrammet den lørdag, du efterlyste os i radioen. Nu vil jeg så håbe, dette brev kommer hjem til dig.

Vi har det allesammen godt og mangler ikke noget. Bare nu du og drengene kan klare det derhjemme. Aksel har vel opgivet sine studier. Nu må du hjælpe mor og lillebror Aksel, så kommer nok den dag, du kan fortsætte din læsning. Ja, livet er fuldt af omskiftelser. Her lægger man planer, vi skulle have haft en dejlig sommerferie sammen, men det blev altså ikke i år...

Ja, du har nok haft en streng tid lille mor, indtil du får besked om, at din dreng og mand er i god behold, men det er jo altid værst for jer derhjemme, når i går og venter. Vi går her og keder os og kan ikke få tiden til at gå, mens vi venter på at få skibene overladt til fiskeri, men en tre stykker, deriblandt Børge, er blevet ked af at vente og er taget ud at fiske med andre skibe...«<sup>145)</sup>

Røde Kors brevene måtte intet indeholde udover strengt personlige oplysninger. Omtale af beskæftigelse, opholdssteder, radiohilsener var ikke tilladt. En fader til en dansk fisker spurgte i et brev, hvorledes det gik med Sally. »Vi er blevet uvenner«

skrev fiskeren tilbage. Brevet slap igennem censuren. Ingen kunne jo vide, at Sally var navnet på en fiskekutter.

Adskillige danske Islands-fiskere, der ofte var borte i over en måned, havde aftale med landsmænd i England om at de jævnligt skulle afsende Røde Kors breve fra dem med »alt vel«!

## Svære tider

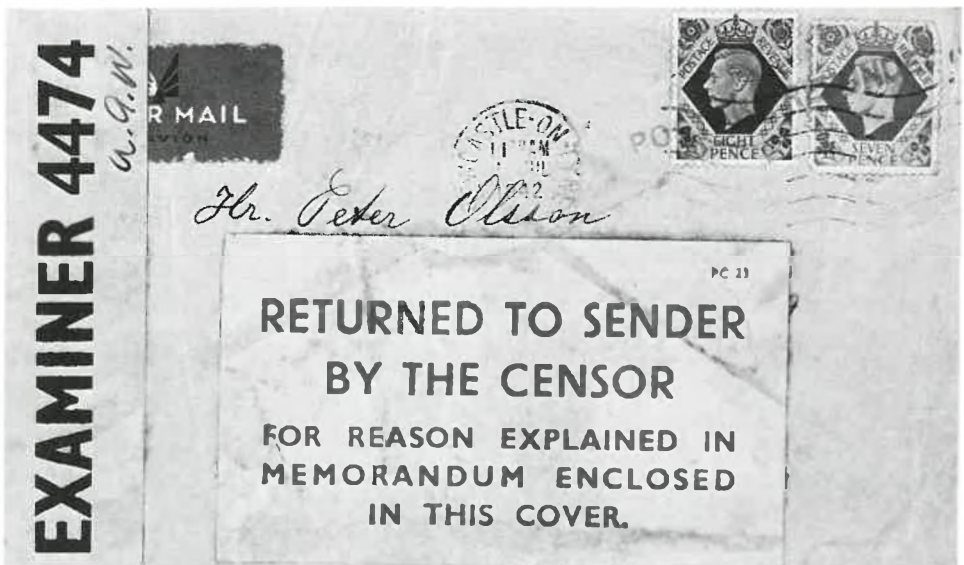
Til de illegale hilsener via Sverige hører et brev fra direktør Claus Sørensen, som i marts 1944 på et stykke brevpapir fra Grand Hotel Haglund, Göteborg, sendte følgende hilsen til en skipper i England: »Lige et par ord. Jeg er her på forretning, rejser hjem i morgen. Jeg kan hilse dig fra

**PERMITTED TO SIGN ON**

S.S. Helsing  
AT Fusion  
ON 30/10/45

Omsider tilladelse til hjemsejls med kutter »Helsing« den 30. oktober 1945.

din frue og svigerdatter. De har det godt, også økonomisk. Hun får hver måned 200 kr. af mig, når hun ønsker dette og fra staten det samme. Du fisker vel. Sædding er nu afspærret, kun med passerseddel kan de, der bor der, komme der. Dine drenge har det også godt. Din kone længes efter dig, men jeg trøstede hende med, at det ikke varede så længe, før du kom hjem. Det er en rigtig sød unge, din svigerdatter har. Hun bor jo mest ude hos din kone.



Al udenlandspost til og fra England blev censureret. Der var nøje forskrifter for, hvem man måtte henvende sig til. Post bestemt til adressater i tysk besatte lande kunne ikke passere. Røde Kors-breve var dog en undtagelse.



## Meddelelse

Ikke over 25 Ord. Indholdet maa kun vedrøre personlige Familieforhold).

## Message à transmettre

(25 mots au maximum, nouvelles de caractère strictement personnel et familial).

Lille Hesse.

Vi har det godt. Var helt alene med Børnens juleaften. Savnede dig forfærdeligt. Glem mig ikke i det fremmede. Hilsen og Kys

Første juleaften, efter at far ikke vendte hjem fra sit fiskeri.

Der er ellers ikke særligt nyt. Tiderne er ikke gode længere i Danmark, selvom der tjenes gode penge. Lovløsheden graserer forfærdeligt, men dette fører krigen jo med sig, særlig når der er andre nationer i et fredselkende land. Vil du hilse Møller på »Pax« fra mig. Jeg håber han klarer situationen godt, han er jo en stabil mand, ligeledes din besætning. Det kunne være rart at besøge Jer, måske jeg kommer en dag, når vi nærmer os afslutningen...«<sup>146)</sup>

Brevet blev som anden udenlandspost åbnet af censuren i England, men passerede frit igennem til adressaten. Hvordan det nåede frem til Göteborg, vides ikke.

## Nyhedsformidling i England

De danske fiskere i England holdt en ret livlig brevkontakt, idet nyankomne altid kunne berette om forholdene i Danmark. Enkelte kuttere, som bevidst søgte til England med f.eks. ille-

gale personer, medbragte i en række tilfælde hilsener eller breve fra familier i Danmark. Derimod kendes der ikke eksempler på, at danske kuttere har haft kontakt med fartøjer, der fiskede fra England. Danske fiskeres Englandsfiskeri skete med udgangspunkt i havne på den engelske vestkyst, bl.a. for at man kunne forebygge uønsket samkvem på fiskepladserne eller direkte flugt hjem over Nordsøen.

Sidste nyt fra en dansk fisker, som kom til England i foråret 1944: »Da jeg regner med, at det har stor interesse at høre, hvordan familien har det hjemme i Danmark har jeg opsøgt din adresse... Hjemme tror de, at I allesammen så godt som fisker og tjener store penge. Men det har vi opdaget, er en misforståelse. Vi er blevet tilbudt at komme tilbage til skibet og sejle for admiralitetet, og det er vi gået ind på.

Fra havnen hjemme er der ikke særligt nyt. Det går ved det gamle. Fiskeriet sidste år lagde mellem 250-300.000 kr. Helsing slog jo rekorden

FOR AT SVARE PAA DENNE HILSEN:

- (a) De maa skrive op til 25 Ord, angaaende rent personlige- og Familie-Anliggender paa Bagsiden af vedlagte Røde Kors Hilsen. Læg den i Konvolut adresseret til:

Comité Internationale de la Croix-Rouge,  
Palais du Conseil Général,  
Geneva, Switzerland.

Skriv tydeligt paa Forsiden af Konvolutten "Red Cross Postal Message Scheme", og afsend den paa almindelig Maade pr. Post. (3d. i Primaerker eller 5d. Luftpost. I sidste Fald skal Konvolutten mærkes "Air Mail".

NAAR DER SVARES PAA BAGSIDEN AF MEDFØLGENDE RØDE KORS HILSEN, MAA DER IKKE ANGIVES NOGEN ADRESSE ELLER ADRESSEFORANDRING.

Hvis De har forandret Deres Adresse, maa De tage eller sende medfølgende Røde Kors Hilsen, med Deres Svar skrevet paa Bagsiden, til det nærmeste "Red Cross Message Bureau", (Røde Kors Brev Kontor), som vil sende det for Dem, og notere Deres nye Adresse. De bør modtage en frankeret Konvolut (3d. Primaerke) til Kontoret, adresseret som overstaaende.

- (b) Hvis De ønsker at beholde vedlagte Røde Kors Hilsen kan De gaa til et "Red Cross Message Bureau", (der som Regel er i et "Citizens' Advice Bureau"), og sende en ny Hilsen. Dette vil koste 1/-.

POSTKONTORET KAN ANGIVE ADRESSEN PAA DET NÆRMESTE BUREAU.

N.B. NAAR DER SVARESPRAADENNE HILSEN:

- (1) Omtal ikke noget der vedrører Deres Tjeneste eller Arbejde. Selv Bemærkninger som "Er i Land" - "Er paa Ferie for Tiden" - "Harald er i Haeren" vil ikke blive passeret af Censoren.
- (2) Omtal ikke modtagelsen af "Radio Hilsener", "Breve" eller "Kort" Anvend istedet et Udtryk som f. eks. "Modtaget din Hilsen", "Tak for Nyhederne" e.l.
- (3) Omtal ikke resultater af fjendtlig Aktion.
- (4) Nævn ikke Navne paa Byer.
- (5) Foreslaa ikke at korrespondere gennem en tredie Person, eller paa nogen anden Maade end gennem Røde Kors.

Anvisning for svar på røde Kors-breve. Ytringsfriheden var under denne form meget begrænset.

med 68.000 kr på en rejse 5 dages fiskeri. 50.000 kr var ganske almindeligt, og nye skibe bliver bygget for fuld tryk over hele landet.

I Sædding går alt ved det gamle. Hvi-lehjemmet har tyskerne taget. Hun fik kun få dages varsel til at flytte i. Vi-bergs hus har de også taget, og nogen leje for husene har de ikke set. Sommerhusene derude brækker de også ned uden varsel og bruger dem til lø-begrave, så du kan nok forstå, til at stemningen derhjemme ikke er god. Inde i Esbjerg har de også taget mange huse, og bolignøden er stor.«<sup>147)</sup>

## Pludselig adskillelse

I de citerede breve er der givet eksempler på de skæbner, som ramte fiskerfamilier i Danmark, der pludselig blev skilt fra deres forsørger. Adskillelsen ramte i flæng blandt gifte, ugifte, forlovede eller ikke-forlovede fiskere. Det var et stærkt pres ikke

mindst for de kvinder, som blev ladet alene tilbage med forsørgelsen af en større eller mindre børneflokk. Adskillelsen mellem mand og hustru eller mellem forlovede måtte naturligvis i en række tilfælde få konsekvenser for forholdene. Nogle fiskere vendte aldrig hjem til Danmark, andre vendte tilbage for en kort periode, men kunne dog ikke tilpasse sig det gamle miljø, og rejste til England igen. I de fleste tilfælde forblev ægteskaberne dog stabile trods de særlige betingelser.

I juli 1940 blev der indledt forhandlinger mellem ministerier og fiskeriets organisationer om ydelse af lån til fiskernes pårørende, da man fandt det uheldigt, at de pågældende i forsørgers fravær skulle være henvist til den almindelige socialforsorg. Efter finansudvalgets accept den 17. august 1940 blev der skabt mulighed for udbetaling af lån, og indtil udgangen af oktober måned 1945 ydedes der da 125 fiskerfamilier statslån på ialt 845.408 kr. Lånene skulle efter de be-

### Meddelelse

(Ikke over 25 Ord. Indholdet maa kun vedrøre personlige Familieforhold).

### Message à transmettre

(25 mots au maximum, nouvelles de caractère strictement personnel et familial).

Lille Far.

Alt vel, længes efter dig. Har solgt dit Tøj. Faar kun 249 Kr fra Staten. Skriv til mor. Glem mig ikke.

Hilsen Pops

Skilt fra familie og slægt. Statens penge - en ringe trøst.



*Farlig konvojsejlads blev et lod, ikke alene for danske søfolk, som sejlede for de allierede under 2. verdenskrig, men også for de danske fiskere, som tilsluttede sig handelsflåden under krigen.*

tingelser, hvorunder de blev ydet, tilbagebetales i fuldt omfang. Enker eller andre efterladede til fiskere, som var afgået ved døden efter 9. april 1940, blev dog fritaget for at tilbagebetale de rentefri lån. Den 30.6.1951 nedsatte finansministeren et særligt udvalg til behandling af spørgsmålet omkring tilbagebetalingen af statslånene. Der var fra fiskerside utilfredshed med overhovedet at tilbagebetale lånene, da man mente, at staten havde haft forsørgerpligt over for familierne som følge af fiskernes indsats under krigen.

Udvalget nåede frem til at foreslå en ordning, som sikrede, at de enkelte lånesager blev behandlet individuelt,

således at der kunne tages hensyn til, om fiskeren i allieret tjeneste havde haft en ringere indtægt, end hvad han ellers måtte antages at kunne have haft ved erhvervsudøvelse i Danmark. Endelig kunne tilbagebetalingskravet frafaldes, såfremt forsørgerens økonomiske vilkår efter hjemkomsten til Danmark talte særligt derfor. Bestemmelserne blev optaget som tekstanmærkning til tillægsbevillingsloven 1954/55.

## Langtidsvirkninger

På langt sigt var problemerne fra krigsårene dog ikke løst med genforening

af familier og evt. eftergivelse af statslån. Opholdet og uvisheden i det fremmede indvirkede psykisk på fiskerne. Indadtil var det sjældent den samme ægtemand, der vendte tilbage, som den, der sejlede ud. Hertil kom den særlige påvirkning af fiskere som gjorde tjeneste i den engelske hær og flåde eller som sejlede i handelsflåden. Også nervepresset fra denne virksomhed gav sig udslag mange år efter krigen.

## Frihedsfonden

Først i 1969 blev man opmærksom på, at loven om besættelsestidens ofre også burde udstrækkes til at omfatte søfolk og fiskere, som var ramt af langtidsvirkninger fra krigen. Psykisk kunne disse give sig udslag i opfarehed, irritation, rastløshed, manglende koncentrationsevne, mareridt m.v. Gennem foreningen af erhvervshæmmede fra Frihedskampen og Frihedsfonden er det lykkedes at skaffe hædersgaver, der udbetales gennem Sikringsstyrelsen som en art livsvarig pension, der delvis også kan overgå til

FISH DOCKS. TELEPHONE 8488.  
GRIMSBY, 29. Oktober 1945.

M v. JETS VARVER E. 297  
BOT. OF **TOM SLEIGHT,**  
F. SALEMAN.  
**FISH SALESMAN. LTD.**

TERMS—CASH WEEKLY OR DISCOUNT FORFEITED.

10 pd Pudsetvist		10	
1 Pøse		4	9
4 Dae: Koste	3/9	15	
1 Gaj		15	
7 pd Grønsæbe		5	6
2 Kul		6	7
20 fms 9" Ankertrøse		8	17
40 fms 2½" Wire		6	16
15 fms 2" Comb. Wire		1	3
1 Gas Regulator		1	
2 Cylinder Gas		6	4
5 gls. Fernish		5	10
5 " Lin. Olie		3	2
43 yds Sejldug	5/6	11	16
2 pd Sejltrand	7/-	15	6
		48	1
			1

*Mange års rationering i Danmark gav sig udslag i varesalget, da danske fiskere igen kunne købe ind i England.*

enkerne. Herigennem har man fra samfundets side søgt at give kompensation for langtidsvirkningerne fra besættelsesårene hos en del af de danske fiskere og søfolk, som gjorde krigen med på den anden side Nordsøen. Der gives i øjeblikket pension til 51 fiskere, 38 søfolk og 21 enker i Sydvestjylland.



# Noter og henvisninger

Følgende forkortelser er benyttet:

AS: Statsadvokaten for særlige Anliggender, Rigsarkivet.

FOS: Fiskeri- og Søfartsmuseet-Saltvandsakvariet i Esbjerg.

PRO: Public Record Office, Kew, Richmond, London.

RA: Rigsarkivet, København.

Citater er gengivet i normal retskrivning, hvad angår stavemåden, hvorimod den originale ordstilling er opretholdt.

- 1) Sven Henningsen: Esbjerg under den anden verdenskrig 1939-1945, Esbjerg 1955, s. 20.
- 2) Meddelt af Aa. Jørgensen, Hirtshals, i skr. af 20.2.1970, FOS.
- 3) OP 1142/1970, FOS.
- 4) AR 1161/1970, FOS.
- 5) AR 1162-63/1970, FOS.
- 6) Vestjysk Fiskeritidende 10.9.1940, s. 3.
- 7) Vestkysten 12.5.1940, s. 9.
- 8) FO 371/32759 (N 4907/257/15), PRO Kew.
- 9) Fdir. j. 1942 nr. 659,43 (brev 12084-12119).
- 10) Brev fra L. Gundel, besættelsestidsarkiver, Det danske Råd, III D, Fiskeriuvalget, korrespondance 1943, RA.
- 11) som note 8.
- 12) AS 64-876, RA. jf. AR 1158/1970, FOS.
- 13) AR 1156/1970, FOS.
- 14) Rigspoliets Kystbevogtning. Skrivelse fra Marineministeriet af 18.1.1943, j.nr. M 13,1/1942, Kystbev. j.nr. 35/1943, RA.
- 15) Ref. 3.5.1943 til skr. fra Pa. Rosengreen, Frederikshavn, af 30.4.1943, Rigspoliets Kystbevogtning j.nr. 35/1943, RA.
- 16) Skrivelse fra Marineministeriet af 28.5.1943, j.nr. M 13,1/1943, Rigspoliets Kystbevogtning j.nr. 35/1943, RA.
- 17) J. Hjort: Den danske Sømand under de to Verdenskrige 1914-18 og 1939-45, Kbh. 1946, s. 138-141.
- 18) Dansk Fiskeritidende 30.4.1943, Vestjysk Fiskeritidende nr. 20, 1943, s. 2.
- 19) Vestjysk Fiskeritidende 10.8.1944, s. 1-3.
- 20) AR 647/1968, FOS.
- 21) Nr. 5. okt. 1943.
- 22) AS 64-725, RA.
- 23) Nr. 8, juni 1943, s. 3.
- 24) Kilde til skemaangivelser: Sven Henningsen: Esbjerg under den anden verdenskrig 1939-1945, Esbjerg 1955, s. 38-39.
- 25) A. Hjorth Rasmussen: Søndagsbådene. Skibsforsikringsforeningen »Union« 1924-74, Esbjerg 1974, s. 14.
- 26) Besættelsestidens Fakta. Dokumentarisk Haandbog med Henblik paa Lovene af 1945 om landsskadelig Virksomhed m.v., 2. Bind, red. af Niels Arkil. Kbh. 1945, s. 999.
- 27) Frit Danmark. Udgivet af en Kreds af Danske, 3. årg., nr. 2, maj 1944.
- 28) jævnfør Fem Aar. Indtryk og Oplevelser, Bind 1, 9. April 1940 - 29. August 1943, red. af Chr. Refslund, Kbh. 1945, s. 365, Sven Henningsen: Esbjerg under den anden verdenskrig 1939-1945, Esbjerg 1955, s. 34, Vestkysten den 7.12.1940, s. 8. OP 1142/1970 FOS.
- 29) Periskopet - Nyt fra Hav og Havn. Udgivet af en Kreds af Danske, dec. 1944.
- 30) Radioreferat til tjenstlig Brug for Udenrigsministeriet og Statens højeste Embedsmænd. 9. juni 1944, RA.
- 31) som note 28 s. 257 + bind II 29. August 1943-5. Maj 1945, red. af Chr. Refslund og Max Schmidt, Kbh. 1946 s. 507, jf. note 27 nr. 3, juni 1944, s. 8.
- 32) Vestjyden udgivet af Danmarks Kommunistiske Parti, Esbjerg Afdeling 25.9.1944.
- 33) som note 32, 1.7.1944.
- 34) f.eks. AIR 20/3548, ser.no C 406, C506, C507, PRO Kew.
- 35) AIR 20/3546 ser. no. 381, PRO Kew.
- 36) OP 1139/1970, FOS.
- 37) Fortegnelse over krigsforliste og krigshavarede danske skibe 3. september 1939 - 31. december 1949. Udg. af Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, okt. 1950, s. 13.
- 38) AIR 20/3546, ser.no. 279-83, PRO Kew.
- 39) Vestkysten 7.7.1941, s. 4.
- 40) OP 623/1969, FOS.
- 41) AIR 20/3546, ser. nr. 383, PRO Kew.
- 42) AIR 20/3546, ser. no. 384, PRO Kew.
- 43) AIR 20/3547, ser. no. 504 vedr. position og flyhøjde, PRO Kew.
- 44) som note 37 s. 10, desuden Vestkysten 9.7.1940, s. 7.
- 45) AIR 20/3546, ser. no. 268, PRO Kew, Vestkysten 27.6.1941, s. 9.
- 46) OP 1144/1970, FOS, jf. uddybende skildring i Lars Kynde: Fiskere i krig... - de danske Nord-søfiskere under 2. verdenskrig. Nr. Nissum Seminarium, 1.4.1971, s. 33-35.
- 47) OP 1142/1970, FOS.
- 48) Dansk Fiskeritidende 24.8.1945, s. 231 og 230.
- 49) OP 1141/1970, OP 1146/1970, OP 1143/1970, FOS, Lars Kynde note 46, s. 89-96.
- 50) OP 1136/1970, FOS, Lars Kynde note 46, s. 96-100.
- 51) Vestjysk Fiskeritidende 10.6.1945, Dansk Søulykke-Statistik 1946 (med tillæg 1940-45), ud-

- givet af Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, juli 1948, s. 85 og 89.
- <sup>52)</sup> Den danske Handelsflaades Stilling fra 9. April 1940 til 31. December 1942. Udenrigsministeriet 1943, s. 7-8, Skibsfartsberetning for Aarene 1939-45 II, udgivet af Dansk Dampskibsrederiforening, Kbh. 1950, s. 47-49, 68-69.
- <sup>53)</sup> FO 371/25180, PRO Kew. jf. H. C. Røder: De sejlede bare... En beretning om danske sømænds og fiskeres indsats hjemme og ude i den anden verdenskrig, 2. oplag 1974, s. 58-64.
- <sup>54)</sup> FO 371/25206, PRO Kew.
- <sup>55)</sup> oplyst i brev fra L. Gundel i Besættelsestidsarkiver. Det danske Råd III D, Fiskeriudvalget 1943, korrespondance II, RA. Ifølge The Times 24. 8. 1942 er advarslen også udsendt den 20. 7. 1942.
- <sup>56)</sup> ADM 1/15025, PRO Kew.
- <sup>57)</sup> som note 56.
- <sup>58)</sup> rapport for sejladsen i ADM 1/15025, PRO Kew, OP 621/1969, OP 1138-1139/1970, FOS.
- <sup>59)</sup> OP 1138/1970, FOS, AS 64-743, RA.
- <sup>60)</sup> Besættelsestidsarkiver. Det danske Råd, Fiskeriudvalget, RA.
- <sup>61)</sup> brev af 20.10.1942, Fiskeriforeningen af 1942, FOS.
- <sup>62)</sup> Aksel Andersen til S. S. Thomsen den 6.4.1955, Fiskeriforeningen af 1942, FOS.
- <sup>63)</sup> Oplysninger om skolen meddelt i brev af 16.2.1970 fra Spencer Park School, Wandsworth samt i brev af 13.2.1970 fra Borough of Wandsworth.
- <sup>64)</sup> vedr. interneringen se bl.a. OP 1139/1970, 1153/1970, 1145/1970, FOS, samt Vestjysk Fiskeritidende 10. og 24.5.1945.
- <sup>65)</sup> OP 1139/1970, FOS.
- <sup>66)</sup> Besættelsestidsarkiver, Det danske Råd, Fiskeriudvalget 1942, RA.
- <sup>67)</sup> OP 1139/1970, FOS.
- <sup>68)</sup> Brev fra C. Crump, Keyworth (Notts.) tdl. Long Clawson, Melton Mowbray, 1970, FOS.
- <sup>69)</sup> Brev af 27.1.1970 fra Mrs. J. Cowling, Melton Mowbray, FOS.
- <sup>70)</sup> OP 625/1969, FOS.
- <sup>71)</sup> OP 1167/1970, FOS.
- <sup>72)</sup> Skrivelse til O. Holdthusen, Det danske Råd, Fiskeriforeningen af 1942, unummereret, FOS.
- <sup>73)</sup> ADM 1/12092, ADM 1/14947, PRO Kew.
- <sup>74)</sup> Oplyst i brev af 28.3.1943, Fiskeriforeningen af 1942, KN 67, FOS.
- <sup>75)</sup> Fiskeriforeningen af 1942, KN 110, FOS.
- <sup>76)</sup> som note 75, KN 93, FOS.
- <sup>77)</sup> J. J. Colledge: Ships of the Royal Navy. An historical Index. Volume 2: Navy-Built Trawlers, Drifters, Tugs and Requisitioned Ships, 1970.
- <sup>78)</sup> OP 621/1969, FOS, Norgessejladser jf. David Howarth: The Shetland Bus, 1951 og 1976.
- <sup>79)</sup> OP 1146/1970, FOS.
- <sup>80)</sup> OP 1137/1970, FOS.
- <sup>81)</sup> Spredte oplysninger i Fiskeri- og Søfartsmuse-
- ets arkiver, bl.a. i materiale fra Fiskeriforeningen af 1942, samt i besættelsestidsarkiver, Det Danske Råd, Fiskeriudvalget, RA.
- <sup>82)</sup> OP 1145/1970, FOS.
- <sup>83)</sup> AS 64-500, RA.
- <sup>87)</sup> Meddelelsen den 27.2.1970 af Simon Kristensen, Esbjerg, efter oplysning fra broderen Thomas Kristensen, Grimsby.
- <sup>85)</sup> OP 1143/1970, FOS, som note 46 Lars Kynde, s. 94.
- <sup>86)</sup> som note 53 H. C. Røder, s. 73.
- <sup>87)</sup> dette og det følgende FO 371/36804, PRO Kew.
- <sup>88)</sup> sammenfatning af 6.2.1943, FO 371/36804, PRO Kew.
- <sup>89)</sup> Fiskeriforeningen af 1942, udateret, FOS.
- <sup>90)</sup> Fiskeriforeningen af 1942, KN 48, FOS.
- <sup>91)</sup> som note 90, KN 33, 1945, FOS.
- <sup>92)</sup> som note 90, KN 230, FOS.
- <sup>93)</sup> OP 1164/1970, FOS.
- <sup>94)</sup> øvrige redninger se AS 64-855 («Conni»), AS 64-396 («Dania»), RA.
- <sup>95)</sup> OP 1153/1970, FOS.
- <sup>96)</sup> Vestjysk Fiskeritidende 10.6.1945, s. 8-9.
- <sup>97)</sup> 5. operationelle drop med airborne lifeboat, AIR 20/4710, PRO Kew, jf. Frit Danmark. The Danish Weekly Published in London 3. årg., nr. 32, 13.8.1943. I The Life Boat 1973, s. 455-56 findes en artikel af F. C. Griffiths om kutter »Bettys« opsamling af en flybesætning den 27.7.1943 på en position svarende til flyrapportens. Artiklen nævner, at kutterens skipper, der hævdes at være tysker, blev overmandet af de øvrige fiskere, som herefter førte skibet til Yarmouth.
- <sup>98)</sup> Vestjyden. Udsendt af Danmarks Kommunistiske Parti, Esbjerg Afdeling nr. 10, aug. 1943, s. 4.
- <sup>99)</sup> J. Goldsmith: Seven more for the Goldfish Club. The Lancaster at War by Mike Garbett and Brian Goulding. Gengivet af J. Helmer i Fra 2. verdenskrig: Da dansk kutter reddede nødstedt Lancasterbesætning i Nordsøen. Flyvehistorisk Tidsskrift nr. 1, 1970, s. 3-5, ill.
- <sup>100)</sup> OP 1165/1970, FOS.
- <sup>101)</sup> jf. AR 1155/1970, FOS.
- <sup>102)</sup> AS 64-189, RA.
- <sup>103)</sup> Jørgen Hæstrup: Hemmelig alliance II, Kbh. 1968, s. 244-45.
- <sup>104)</sup> Besættelsestidsarkiver, A. Blanners beretning, RA.
- <sup>105)</sup> Aksel Akselsens, Elman Jensens og Herluf Aaens beretninger, OP 1147, 1151, 1152, 1154/1970, FOS, som note 46 Lars Kynde s. 56-69, A. Toldstrup: Uden kamp ingen sejr, 3. oplag 1963, s. 82-85, som note 103, s. 261-62.
- <sup>106)</sup> som note 104.
- <sup>107)</sup> Besættelsestidsarkiver, A. Toldstrups arkiv, RA.
- <sup>108)</sup> som note 103, s. 262-63.
- <sup>109)</sup> Besættelsestidsarkiver, W. Lonsdales beretning, RA.

- <sup>110)</sup> Frit Danmark - The Danish Weekly Published in London, 4. årg. nr. 48, 1.12.1944, s. 4.
- <sup>111)</sup> som note 46 Lars Kynde s. 69.
- <sup>112)</sup> som note 109.
- <sup>113)</sup> som note 107.
- <sup>114)</sup> Esbjerg-operationerne, Niels Silkjærs og Jens Frich/Ejlerth Silkjærs beretninger OP 622/1969, OP 624/1969, FOS, H. Kvist-Jensen i Den danske Kirke under Besættelsen. Under redaktion af Harald Sandbæk og N. J. Hald, Kbh. 1945, s. 256-260, beretning af Hans Kvist OP 122/1980, FOS, Vestjysk Fiskeritidende 10. & 24.5.1945, A. Hjorth Rasmussen: Søndagsbådene. Skibsforsikringsforeningen »Union« 1924-74, Esbjerg 1974, s. 53-56, som note 103, s. 264-67.
- <sup>115)</sup> som note 107.
- <sup>116)</sup> AR 12/1970, FOS.
- <sup>117)</sup> Thyborøn-sejladserne, beretninger af Osvald Olsen og Marinus Petersen, OP 1136/1970 og 1144/1970, FOS, note 46 Lars Kynde s. 76-83, note 105 Toldstrup, s. 82-85. 114-115, note 103, s. 267-68.
- <sup>118)</sup> OP 122/1980, FOS.
- <sup>119)</sup> som note 109.
- <sup>120)</sup> Dette, såvel som de øvrige citerede telegrammer, findes i A. Toldstrups arkiv, RA.
- <sup>121)</sup> se udførlig skildring i Aage Trommer: Modstandsarbejde i nærbillede. Det illegale arbejde i Syd- og Sønderjylland under den tyske besættelse af Danmark 1940-45. Odense 1973, 516 s., ill.
- <sup>122)</sup> som note 121, s. 80-85.
- <sup>123)</sup> AR 124/1980, FOS.
- <sup>124)</sup> som note 121, s. 301-05.
- <sup>125)</sup> AR 18/1970, FOS.
- <sup>126)</sup> som note 121, s. 302.
- <sup>127)</sup> German Naval Records, spole 9-7352, RA.
- <sup>128)</sup> German Naval Records, spole 9-7391-92, jf. endvidere spole 9-7445-46, 10-9486-9530. Se Ulrich Holstein: Esbjerg. Et tyngdepunkt i det tyske vestkystforsvar 1940-1945, Kbh. 1979, s. 31-33.
- <sup>129)</sup> som note 127, spole 8A-6770, spole 9-7391-92, RA.
- <sup>130)</sup> som note 128 Ulrich Holstein, s. 33.
- <sup>131)</sup> Dansk Fiskeritidende 10.8.1945 efter Sorø Amtstidende.
- <sup>132)</sup> Kaptajn E. Schalburg til Mr. Moss-Blundell, ADM 1/15971, PRO Kew.
- <sup>133)</sup> Resultatet af høringerne samt sagsbehandling i ADM 1/15971, PRO Kew.
- <sup>134)</sup> hele sagen i ADM 1/18143, PRO Kew.
- <sup>135)</sup> Dansk Fiskeritidende 13.7.1945.
- <sup>136)</sup> AR 126/1980, FOS.
- <sup>137)</sup> som note 135.
- <sup>138)</sup> Besættelsestidsarkiver, A. Toldstrups arkiv, RA.
- <sup>139)</sup> AR 111/1980, FOS.
- <sup>140)</sup> AR 1160/1970, FOS.
- <sup>141)</sup> som note 134.
- <sup>142)</sup> FO 371/47333 (N 12197/9704/15), PRO Kew.
- <sup>143)</sup> Store Opgaver. Claus Sørensens erindringer IV 1930-1950, Esbjerg 1975, s. 50-64.
- <sup>144)</sup> AS 64-339, RA.
- <sup>145)</sup> AR 110/1980, FOS.
- <sup>146)</sup> Fiskeriforeningen af 1942, KN 75, FOS.
- <sup>147)</sup> Fiskeriforeningen af 1942, KN 68, FOS.

# Fortegnelse over meddelere

Aksel Andersen, O.F.Bache, Ib Balle, Peter Bolter, Kr. Bjerrum, Andreas Christensen, G. Hammer Christensen, Henry Christensen, Simon Christensen, G. M. Christoffersen, Henry Clausen, E. Dahl, Jens Enevoldsen, I. Eriksen, Frode Fagerlund, Jens Frich, Sonnich Gadeberg, Edith Gadeberg, J. Grumsen, J. Kjær Hansen, Svend Georg Hansen, Viggo Hansen, P. Harbo, Børge Holm, Carlo Jensen, Halvor Jensen, K. E. Jensen, Poul Kresten Jensen, Valdemar Jørgensen, Karl Larsen, Theodor Larsen, Kathrine Lund, Villads Madsen, Kasper Myrup, Holger Nielsen, Hans A. Olsen, Marie Poulsen, Poul Poulsen, Søren Provstgaard, Ejnar Riis, Ejler Silkjær, Niels Silkjær, Kristine Stage, Hans Stage, Claus Sørensen, Egon Sørensen, Kaja Sørensen, Valfred Sørensen, Halvor Thomassen, Alfred Thomsen, Theodor Thomsen, Ejnar Thygesen, Thyra Torbensen, Chr. Venø, Jens Venø, Arne Vesteraa, Oscar Wulff, Hans Aa, alle Esbjerg.

Aksel Akselsen, Elman Jensen, J. Hornbæk Jensen, Erik Jespersen, alle Frederikshavn.

H. Fibiger, Hirtshals, Aage Jørgensen, Hirtshals.

Laurits Jensen, Osvald Olsen, Marius Petersen, Charles Rom, Ejner Rom, Kr. Stausholm, alle Thyborøn.

Hans Kvist, Roskilde, Viggo Christensen, Klitmøller, Helge Tønnesen, København, Anker Gajhede, Skagen, J. Moesgaard Madsen, Troldhede, Thomas Christensen, Grimsby, Herluf Aaen, Strandby.

# Illustrationshenvisninger

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg 88, 90, 110.

Imperial War Museum, London 76, 80, 91, 101.

Museet for Danmarks Frihedskamp 1940-45, København 27, 31, 42, 59, 63, 79, 107, 115, 116, 141, 158.

Public Record Office, London, Crown Copyright 8, 47, 50, 51.

Arkivalier/affotograferinger/fotograf ubekendt, Fiskeri- og Søfartsmuseet-Saltvandsakvariet i Esbjerg 12-14, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 28, 35, 37, 38, 44, 45, 48, 49, 53-56, 60, 62, 64, 67, 69, 71-73, 75, 77, 81, 83, 84, 87, 89, 90, 93, 94, 97, 98-100, 102, 109, 112, 118, 119, 123, 124, 128, 129, 130, 131, 133-35, 137-40, 142, 145, 146, 148-52, 154-59.

Fotograf N. P. Andersens samling, Fiskeri- og Søfartsmuseet, Saltvandsakvariet i Esbjerg 11, 29.



# Fartøjsregister

- »Alice« 46, 47
- »Aladdin« 105
- »Amy« 62
- »Ann Katrin« 39
- »Anna Kirstine« 114, 118, 121
- »Annie« 80
- »Arken« 30
- »Asboe« 80
- »Benli« 30
- »Bertha« 97
- »Betty« 97
- »Bob« 9
- »Brynhild« 62
- »Chicago« 121, 129
- »Christian Fjord« 121
- »Cleon« 79
- »Dagmar« 81
- »Dana« 8, 50
- »Danbrit« 81
- »Danmark« 12, 38, 80, 85, 88
- »Delfinen« 26, 27
- »Dora Venø« 53, 86
- »Duen« 25
- »Ebba« 136
- »E. Laulund« 79
- »Ejjam« 10, 11
- »Ejk« 49
- »Emanuel« 30
- »Erika« 95, 96, 97
- »Erling« 86
- »J. N. Fibiger« 82, 83
- »Gadus« 58, 60, 117, 123, 126, 127, 129
- »Gefion« 30
- »Gerda« 65, 66
- »Gerlis« 10, 11
- »Gerty« 66, 67
- »Gine Wulff« 66, 67
- »Ginne« 80, 85, 88
- »Grethe« 57, 80, 81
- »Grethe Mogensen« 80, 86
- »Gunvor Mærsk« 150
- »Hans Tausen« 75, 76
- »M. Harbo« 10
- »Harmoni« 101, 102
- »Helene Saxberg« 86, 87
- »Helle« 30
- »Helsing« 84, 95
- »Henny« 109, 110, 111
- »Herdis« 79
- »Hindu« 84
- »Iceland« 76
- »Ingolf« 29
- »Invecta« 66
- »Immanuel« 57, 58, 80
- »Irma« 115
- »Jens Hvas« 58
- »John Hardy« 82
- »Johnny Venø« 82, 86
- »Josse« 31
- »Karen Burcharth« 86
- »Karl Akselsen« 105, 106, 107
- »Karla« 80, 85, 88
- »Kathe« 10
- »Kathrine« 148
- »Kirstine« 46
- »Kodan« 121
- »Korea« 50
- »Kristian Winkel« 117, 123, 125, 126, 127, 129
- »Kristine« 50
- »Kvik« 80, 105, 107, 118
- »Lady« 79, 80
- »Liberty« 79
- »Lilly« 78, 81
- »Lorley« 86
- »Lydia« 62
- »Lykken« 82
- »Maagen« 11, 52
- »Mackenzie« 71, 72, 77
- »Maren Marie« 79
- »Mary« 80, 87
- »Mary Iversen« 118, 126, 129
- »Melita« 76
- »Mercator« 10
- »Mirjam« 148
- »Neptun« 82
- »Nicoline« 65, 68
- »Nordkysten« 80, 85, 86, 87, 103
- »Nordstrand« 9, 121
- »Nova Stella« 86, 87, 106
- »Ole Krogh« 85
- »Orkney« 60, 68, 93
- »Ove« 99
- »Ovine Marie« 28
- »Pan« 27, 28
- »Pax« 65, 68, 155
- »Peter Nyborg« 79
- »Polaris« 10
- »Prøven« 30
- »Robert Schou« 84, 105, 106, 107, 108, 109
- »Sally« 66, 153
- »Skallingen« 84
- »Skjold« 29
- »Stjernen« 50
- »Strandby« 34
- »Svenning« 101
- »Sylvia« 50, 51
- »Søstjernen« 60, 68
- »Terje Viken« 57, 68, 89

»Ternen« 96, 97  
»Thora« 80  
»Thyra« 85  
»Tom« 86  
»Tut« 86, 87  
»Valib« 80, 81  
»Vanity« 65, 66  
»Vega« 114, 118, 120, 121  
»Venø« 81, 86

»Vest-Bank« 85, 88  
»Vestfart« 81  
»Victoria« 25  
»Vidar« 62  
»Vinga« 117, 123, 124  
»Waagø« 86  
»L. Wulff« 10  
»Yukon« 64, 71

# Personregister

- Andersen, Aksel 68, 75  
Andersen, Bjørn 113, 145, 146  
Andersen, Gunnar 114  
Andersen, Helge Frost 24  
Andersen Knud 88  
Andersen, Niels Chr. Muldbjerg 88  
Akselsen, Aksel 52, 105, 106, 107, 108, 110, 111, 112, 113  
Bache, O. F. 136  
Balle, Ib 139  
Balling, Einar 130  
Bendixen, Poul Heinrich 24  
Bennike, W. 122  
Bertelsen, Palle 59, 67, 93  
Bjarnason, M. 7  
Bjødstrup, Otto 92, 141, 142, 143  
Blanner, A. 103, 104, 105, 109, 125, 129  
Bomholdt, Julius 9  
Bruhn, Niels Ingolf 85  
Brøndum 93  
Bøndergård, Gunnar 114, 137  
Borgesen, F. E. 88  
Christensen, Arne Møller 40  
Christensen, Jens Aaby 146  
Christensen, Jens Simon 39, 147  
Christensen, Møller Aage 130  
Christensen, Tage 137  
Christensen, Thomas 87, 107, 118  
Christensen, Viggo 22  
Christiansen, Eline 114  
Christiansen, Rudy 121  
Clausen, Otto 145  
Dahl, O. 129  
Ebsen, Viggo 88  
Eisenhover, D. 97, 41  
Emdal 93  
Felding, O. 136  
Frich, Jens 114, 118  
Fristrup, A. 125  
Gammelgaard, Christian Peder 21  
Graham, M. 148  
Gregersen, Holger 117  
Grumsen, Johan Søren 67  
Grønne, P. 121  
Hansen, Harald 139  
Hansen, J. Bertram 137  
Hansen, Kaj 133  
Hansen, Søren Kjeld 93  
Heide, Erik 145  
Henriksen, Evald 117  
Holdthusen, O. 72  
Hollingworth, J. C. 112, 113, 117, 103  
Holm-Hedegård 109  
Hvidtfeldt, Johan 7  
Høst, Børge 114  
Ingram, H. 62  
Isaksen, Svend Aage 45, 49  
Iversen, Harald 117, 126, 129  
Iversen, Jens Peder 24  
Iversen, W. M. 89  
Jensen, Arnold 89  
Jensen, Axel B. 14  
Jensen, Ejnar 139  
Jensen, Elman 105, 108  
Jensen, Frode Vesterlund 145  
Jensen, Johannes 88  
Jensen, Laurids 89  
Jørgensen, Kristian 82, 87  
Kirk 66  
Knudsen, Preben 139  
Koføed, V. 109  
Krogh, Poul 93  
Kruse, Lars 117  
Kvist, Hans 7, 113, 114, 117, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128  
Larsen 93  
Larsen, Poul 105  
Lauridsen, Richard 145  
Lassen, Anders 89  
Lisborg, Carl 75  
Lonsdale, Walther 111, 113, 117, 118, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129  
Mathiesen, Henry 97  
Mortensen, Verner 93  
Møller, Christmas 68, 71  
Nejrup, Laurids Chr. 93  
Nielsen, Arthur 114  
Nielsen, Emil 93  
Nielsen, Erling 134, 135  
Nielsen, Holger 114, 120  
Nygård, S. B. 93  
Nørgård, Aksel 76  
Nørlund, Ib 40  
O'Brien, T. B. 65, 66  
Olsen, Jens 88  
Olsen, Osvald 58, 60, 117, 126, 127  
Pedersen, Graver 24  
Pedersen, Hans 121  
Pedersen, Marinus 117  
Pedersen, Møller Ludvig 87  
Petersen 93  
Petersen, Frederik 86  
Petersen, Marius 125  
Petersen, Svend Åge 24  
Poulsen, Anthon 139  
Poulsen, Hans Peter 132, 133  
Poulsen, Poul 102  
Priess, H. 125, 127

Proctor, C. 74  
Rasmussen, P. 86  
Reventlow 71, 90  
Riber, Arne 122  
Ryder 109  
Røder, H. C. 7  
Schultz 93  
Silkjær, Ejler 114, 117  
Silkjær, Niels 114, 118  
Skelmose, Poul 134, 135  
Sloth, Harry 67  
Stausholm, Mariane 151  
Stausholm, Niels 151  
Steenberg 146  
Stærmosse, Robert 82, 83, 87  
Svendsen 93  
Svendsen, Aksel 63  
Søndergård, Ludvig 81  
Søndergård, P. 60, 89  
Sørensen, A. H. 121  
Sørensen, Claus 56, 76, 151, 154  
Sørensen, Egon 88

Sørensen, Hans Dahl 145  
Sørensen, Rode S. E. 136  
Sørensen, S. P. 121  
Sørensen, Svend 139  
Thalbitzer, J. 63  
Thomsen, Jørgen 135  
Thomsen, S. Stiesen 105  
Toldstrup, Anton I. 105, 108, 111, 112, 113, 114,  
116, 117, 119, 122, 125, 126, 128, 129, 145  
Torbensen, K. 121  
Vedel 144  
Venø, Chr. 86  
Vivike, Holger 40  
Wilson 103  
Winkel, Børge 117, 124, 127  
Winkel, Jens Røn 117  
Wormersley, Walther 62  
Zebitz, J. H. 50  
Aa, Jeppe 137  
Aa, Svend Aage 145  
Aae, Jens 117  
Aaen, Herluf 108, 111, 113