



# 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

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

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



# De hvide Busser 1944-1945

BUSHISTORISK SELSKAB

## DE HVIDE BUSSER 1944-45

Oplag: 6000 eksemplarer.

Udgivet af  
Bushistorisk Selskab,  
Långawten, Grønbæk,  
8652 Ans.  
Tlf. 86 87 02 58

Udgivet marts 1995  
Udgivelsen sker i forbindelse med  
Bushistorisk Selskab's  
markering af 50 året for  
hjelpeaktionen med »De hvide  
Busser« på messen  
»Transport '95« i Herning  
den 23.-26. marts 1995.

Resterende eksemplarer kan købes  
for kr. 50 pr. stk.  
hos Bushistorisk Selskab.

Udgivelsen sker med økonomisk  
støtte fra  
Kuwait Petroleum (Danmark) A/S.

Tryk:  
Vejle ny Bogtrykkeri,  
Strandgade 27,  
7100 Vejle.

---

## INDHOLD

Jens Birch: Rutebilkørsens vilkår under besættelsen .....	side 4
Mikael Hansen: Transporterne med De hvide Busser 1944-45 .....	side 10
Tidsforløb for De hvide Busser .....	side 33
Viggo Eriksen: Jyllandskorpset, 30 år efter hjelpeaktionen med De hvide Busser .....	side 34

## LITTERATURLISTE

Andersen, Erik Wedell: Folke Bernadotte,  
Carit Andersens Forlag, 1945.

Barfoed, Jørgen H.: Redning fra Ragnarok,  
Årsskrift for Frihedsmuseets Venner, 1983.

Bernadotte, Folke: I stedet for Vaaben,  
Gyldendal, 1948.

Bernadotte, Folke: Sidste akt,  
Gyldendal 1945.

Bratteli, Trygve: Fange i nat og tåge,  
Vindrose, 1980.

Bruun, Hans.: På døds-march gennem  
Hitlers Tyskland, Nationalmuseet, 1976.

Friediger, M.: Theresienstadt,  
J. Fr. Clausens Forlag, 1946.

Friemel, Kaj: Den dystre rejse,  
Dansk Historisk Håndbogsforlag ApS, 1983.

Frykman, Sven: Röda kors-expeditionen  
till Tyskland, Bonniers, 1945.

Holm, Johannes: Sandheden om de hvide  
busser, 1984.

Hæstrup, Jørgen: Til Landets bedste,  
Gyldendal 1971.

Karlsson, Eric: Vi førte dem tilbage  
til livet, Bogan, 1980.

Kjerulf og Mørch: Saadan kom de hjem,  
Munksgaard, 1945.

Nadel, Baruch: Bernadotteaffæren,  
Branner og Korch, 1970.

Nielsen, W. Bjørn: En dråbe af et hav,  
Eget forlag, 1970.

Nielsen, Poul Verner: Jeg var KZ-fange.

Rimmerfors, Einar: Folke Bernadotte,  
De Unges Forlag, 1948.

Steiner, Jean-Francois: Treblinka,  
Schønbergske Forlag, 1967.

Svensson, Åke: De hvide busser,  
Schønbergske Forlag, 1945.

Toland, John: De sidste hundrede dage,  
Lademann, 1967.

Zassenhaus, Hiltgunt: Staa vagt i Mørket,  
Hasselbalch, 1948.

# I HISTORIENS VEJKRYDS

Bushistorisk Selskab har valgt »De hvide Busser 1944-45« som emne for nogle af foreningens første aktiviteter, bl.a. dette lille hæfte. Vores begrundelse for dette har først og fremmest været ønsket om at markere 50-året for den enestående indsats, som de danske og svenske deltagere i hjælpeaktionen ydede. Valget af »De hvide Busser« som vores første større emne bør også lægge linien for fremtidige aktiviteter i Bushistorisk Selskab:

Der er allerede skrevet meget om »De Hvide Busser«, men vi følte, at transportsiden har været noget underbelyst i forhold til en række andre sider af hjælpeaktionen. Vi har derfor fundet frem til en håndfuld veteraner fra busbranchen, som her i dette skrift giver deres beretning om »De hvide Busser«. At det har været *en oplevelse for livet* for deltagerne er stærkt underdrevet, som det fremgår. Der er skæbnetyngde i beretningerne.

Hjælpeaktionen med »De hvide Busser« rummer almene træk, selv om de enestående og ekstraordinære sider dominerer. Som sådan skal beretningerne have lov at stå.

Skæbnen ville, at tilfældige busfolk kunne gøre en stor humanitær indsats i et af historiens vejkryds. Lad os huske dem.

*Mikael Hansen,  
formand for  
Bushistorisk Selskab.*



# Rutebilkørslens vilkår under besættelsen

Af Jens Birch

Allerede fra 4. september 1939, kun få dage efter at Anden Verdenskrig var brudt ud, påvirkede krigen trafikken i Danmark. Al privat bilkørsel blev forbudt - kun den mest nødvendige kørsel var tilladt bl.a. kørsel med rutebiler. Men myndighederne blev hurtigt klar over, at der skulle spares yderligere på benzinen, og 14. september 1939 udsendte Ministeriet for Offentlige Arbejder et påbud om at »nedsætte Forbruget af Benzin til Jernbane- og Omnibusdrift« til 60 pct. af det normale.

Med andre ord blev det nødvendigt for rutebilerne at skære antallet af daglige ture kraftigt ned. Fra 1. december 1939 fik samtlige indregistrerede motorkøretøjer tildelt rationeringsmærker til en vis mængde benzin, f. eks. fik en rutebil mærker til 350 liter benzin pr. måned; men endnu værre blev det, da tyskerne besatte Danmark 9. april 1940. Et nyt cirkulære bestemte, at rutebilkørslen skulle nedsættes til højst 50 pct. af april kørslen. Nu var

kørselsomfanget nede på 30 pct. af førkrigsniveauet, og selv om man kunne få del i de sparsomme benzintildelinger, steg prisen på benzin så voldsomt, at det blev urentabelt at køre på den.

## Gasgeneratorer

»Nød lærer - som bekendt - nøgen kvinde at spinde«. Restriktionerne lærte også rutebilejerne at klare sig, som de bedst kunne. Når man ikke kunne få benzin måtte man finde noget andet at køre på, nemlig »gengas«.

Gasgeneratorerne var typisk placeret bag på rutebilerne, og fik hurtigt øgenavnet »kakkellovne«, medens diverse filtre og gaskøleren blev placeret foran den normale køler. Gengassen blev fremstillet ved opvarmning af træ i »kakkellovnen«. Når træ opvarmes, uden at luftens ilt får adgang til det opvarmede træ, bryder dette ikke i brand, og brændbare gasser kan uddrives af træet.

*Gasgeneratorer blev fremstillet i flere størrelser. I »Danmarks Bilruter« fra april 1944 omtales en generator af mærket »Briand«. De tre størrelser er beregnet til køretøjer med motorer med slagvolumen på henholdsvis 8-3,5 liter, 4-1,4 liter og 1,8-0,5 liter.*



Det kan naturligvis siges, at det var heldigt for rutebilspassagererne og rutebil-ejerne, at denne benzinerstatning var for hånden. Mindre heldigt var det derimod for motor og transmission, da gengassens brændværdi var ringere end benzinen, hvorfor man ikke havde den normale trækraft til rådighed. Og da trafikken på mange ruter samtidig var meget stor, var det ikke usædvanligt, at transmissionens 1. gear, der normalt kun er et startgear, nu overgik til at blive et køregegear over længere afstande ved bakker og lignende.

Ved passage af en bakke med »fuldt læs«, måtte rutebilerne undertiden stoppe ved bakkens fod og samle gas for at kunne forcere bakken.

En tidligere rutebilchauffør fra Slagelse fortæller:

»Det var altid spændende, om vi kunne klare Gudum-bakken, den stejleste bakke på ruten. Hvis der var for mange med, eller hvis brændslet var blevet for vådt, så der kom slam i filteret, gik vi i stå før toppen. Så måtte folk gå det sidste stykke selv, og jeg måtte rulle ned i frigeare og tage tilløb.«

Da motorer og transmissioner ikke var konstrueret til kørsel under sådanne eks-

treme forhold, ytrede anvendelsen af generatorer sig derfor ret hurtigt i stigende vedligeholdelsesudgifter. Det var heller ikke alle bilmærker, der var lige velegnede til at køre med generator. De ottecylindrede vogne duede ikke til generator, bedst var Chevrolet og Opel Blitz, men også den tekniske udformning af generatoren kunne give problemer.

Forhv. rutebilejer Preben Bertelsen fortæller:

»Der var problemer med lågene, som var af aluminium. På Neuengammeturen havde jeg problemet med låget på generatoren på min bus. Men den utæthed blev klarret med et stykke tyggegummi. Det kørte vi med længe.«

### Generatorbrændsel

I de første krigsår anvendtes især bøgetræ til gengasfremstilling, og helst skulle det være savet og kløvet i klodser i ca 7x7x7 cm. Det var også den bedst egnede træsort; men andre træsorter - selv grankogler - kunne anvendes. Efterhånden som også generatorbrænde blev rationeret, gik flere og flere over til at anvende tørv som generatorbrændsel. Tørvene var ikke særligt popu-

*Hvide busser klar til afgang på Århus Rutebilstation den 19. april 1945 om morgenen. Generatoren på den forreste vogn er meget detaljeret gengivet med gasfilteret på siden. Jernstangen til at røre med i generatortanken hænger på en krog på indersiden af generatoren.*  
(Foto: A. P. Opstrup).



alene havde tørv en endnu lavere brændværdi end brændet; men det var også mere uensartet med hensyn til indhold af de nødvendige gasser, og gav derfor anledning til meget store slaggedannelser. Endvidere var tørvene stærkt askeholdige og kunne indeholde op til 35 pct. vand - mildt sagt ikke det bedste brændsel.

Forhenværende rutebilejer Holger Nielsen fortæller, at hans far i begyndelsen fulgte anbefalingen om at bruge tørv i stedet for brænde. Men det var ikke til at styre, så de gik også over til bøgetræ. Grankogler var særdeles velegnede som generatorbrændsel. De store drenge kunne i de år tjene en skilling på at samle kogler til vognmændene.

En anden årsag til anvendelse af tørv som generatorbrændsel skal søges i, at rutebilejerne så kunne få lov til at køre  $\frac{2}{3}$  af kørslen fra før krigen.

I de sidste krigsår fremkom de såkaldte Schwelkoks (svidkokks) som generatorbrændsel. Det var et biprodukt fra den syntetiske benzinfremstilling. Denne må formodentlig være steget så stærkt i Tyskland i de sidste krigsår, at der var overskud af biproduktet, som derfor kunne eksporteres. I og for sig var Schwelkoks noget bedre end både træ og tørv, fordi brændværdien var noget større; men til gengæld krævedes en mere effektiv filtrering af den udviklede gas, inden den gik til motoren.

### **Det daglige arbejde med generatoren**

Alt i alt gav disse forskellige gasgeneratorers anvendelse anledning til meget arbejde - også ekstraarbejde - som tilmed var ubehageligt og beskidt.

Forhenværende rutebilejer Preben Bertelsen, fortæller:

»Starten om morgenen var omstændelig, det var næsten ligesom at tænde op i en kakkelovn. Først skulle jeg rense for aske og slagger, dernæst skulle jeg lægge trækul an til et nyt fyr, og endelig skulle brændselsbeholderen fyldes helt op med brænde og lukkes omhyggeligt til. Først nu var det tid at slå blæseren til, og trækullene kunne

tændes med en tot tvist eller en gammel avis. Nu gik der så et stykke tid, inden der var lavet nok gas til, at jeg kunne starte motoren og køre ud på dagens første tur. Om vinteren kunne det tage timer, inden vi kom igang, hvis filtervandet var frosset. Alt i alt havde det på en almindelig dag taget en halv times tid at få vognen køreklar.«

Holger Nielsen supplerer: »Man skulle passe på ikke at få problemer med akkumulatoren; det var ikke alene starteren, der skulle have strøm; men også blæseren, så den skulle man huske at slå fra, ellers kunne man ikke starte. På en opfyldning kunne vi køre ca. 60 km; men på turen måtte vi somme tider ud at røre i gryden, d.v.s. op bagpå, løfte overdækslet og støde brændet længere ned i beholderen med en jernstang. Efter sådan en omgang kunne man godt være blevet lidt sort i hovedet!«

Det var ingenlunde ufarligt at betjene en gasgenerator, da den også udviklede kulilte. Advarsler om kulilteforgiftning blev gentaget ofte og med meget stor alvor. Ikke desto mindre var det fristende, særlig om vinteren, at tænde op i generatoren bag en lukket garageport. Alvorlige forgiftningstilfælde forekom desværre; men i de fleste tilfælde gik det heldigvis godt.

Preben Bertelsen fortæller: »Det var farligt at starte generatoren indendøre, men vi gjorde det tit alligevel. Min far, Georg Bertelsen, havde engang startet op i garagen, og det varede temmelig længe inden han kom. Så gik vi ned for at se, hvad der var kommet til ham. Både min far og alle vore høns lå på gulvet og var besvimet i garagen. Men de kom allesammen til sig selv igen, da vi fik åbnet porten.«

### **Dækmangel**

De første nedskæringer af rutebilkørslen var udelukkende dikteret af brændstoffmanglen. Langt værre blev det, da dækkene efterhånden, som årene gik, blev slidt, uden at nylevering i større stil fandt sted. Der måtte da tages anderledes drastiske skridt. Der var to veje at gå: enten at blive ved med at køre til dækkene var slidt, eller



forsøge at strække kørslen længst muligt gennem yderligere nedskæringer. Ud fra et samfundsmæssigt synspunkt måtte den sidstnævnte udvej foretrækkes, da den sikrede de mest nødvendige rejser længst muligt. I februar 1942 nedsattes Omnibusudvalget af 1942. Det skulle udstikke retningslinier for den fremtidige rutebilkørsel. Motiveret af landets mangel på gummi til dæk, udsendte udvalget som en af sine første handlinger et cirkulære, der dikterede, at hele landets rutebilkørsel skulle nedskæres med 50 pct. af den gældende køreplan.

Medens brændstofsproblemet blev løst med indenlandske erstatningsvarer, var der ingen løsning på gummimanglen, efterhånden som dækkene blev totalt nedslidte. Her var det ikke muligt at klare sig med noget andet - og dog!

Tredivernes rutebiler kørte næsten alle med 20 tommer fælle, og manglen på dæk ramte i første række disse store størrelser.

Dæk til personvogne kunne lettere skaffes - dette skyldtes ikke mindst, at langt hovedparten af landets personvogne stod uivirkosme og opklodsede i garagerne.

Umiddelbart kunne de mindre personvognsdæk ikke anvendes på rutebilerne, da de havde en mindre bæreevne; men også for dette problem fandtes der råd. Man udstyrede de vogne, hvis konstruktion i øvrigt tillod det, med et såkaldt »Long-frame« system.

Det var en slags bogie, idet hvert baghjul erstattedes med to mindre hjul med personvognsdæk.

På denne måde fik en rutebil med »Long-frame« fordelt belastningen på ikke mindre end 10 (personvogns-) dæk.



*Danske hvidmalede busser i Padborg den 19. april 1945. Forrest en CBU-ambulance med generator og det hertil påkrævede udstyr. Bemærk generatoren bag på vognen og gaskøleren, som er påmonteret foran den almindelige køler. Både ambulancen og nogle af busserne har sække med generatorbrænde på taget. De to busser til venstre har desuden ekstra dæk på taget. (Foto: Frihedsmuseet).*



Ruter, der betjentes af køretøjer, der var udstyret med personvognsdæk, måtte køre flere ture. Derfor blev der også rift om små ældre rutebiler fra slutningen af 20'erne og begyndelsen af 30'erne, da disse også kunne anvende personvognsdæk - ja selv store 7 personers hyrevogne anvendtes som rutebiler.

Disse personvognsdæk forsløg naturligvis kun en kort overgang, og særlig henimod slutningen af krigen var dæksituationen helt forfærdelig. Dækkene var slidt til lærredet og undertiden forstærket med påboltede stålbeslag.

Adskillige daglige punkteringer hørte til dagens orden. Mange ruter var indstillet gennem kortere eller længere perioder, mens dækkene var til reparation, eller mens rutebilejeren forsøgte at fremskaffe nye dæk, enten ad de legale kanaler eller på

»den sorte børs«. Sidstnævnte sted var nok der, hvor heldet var størst!

Mavill Brændekilde beretter: »Det med dækkene gik der helt sport i. De tyske kanoner havde fire dæk på. Når vi kørte i Tyskland og kom forbi sådan en, tog vi dækkene fra den. Det betød ikke noget for sådan nogle knægte som os. Vi havde dækjern og det hele med os altid. En enkelt gang havde jeg vist 20 dæk med, da jeg kom hjem til min far. Men det var især efter krigen«.

Preben Bertelsen fortæller: »Jeg havde en onkel, som havde to Continentaldæk, som lå under hans seng. Han havde fået dem tildelt til en mælketur. Jeg spurgte ham, om jeg kunne få de dæk, da vi skulle køre til Tyskland, men han ville ikke af med dem.«



*En kolonne af hvide busser gør holdt ved Blommenslyst Kro vest for Odense. Generatorerne bag på busserne viser, at der er tale om danske busser. På taget af busserne er der både bagage og brændesække. Ikke alle busserne i denne kolonne er hvidmalede. Det var ikke nødvendigt i Danmark, hvor der ikke som i Tyskland var risiko for beskydning fra lavtgående jagerfly. (Foto: Frihedsmuseet).*

Kørselsopgaverne i Tyskland og Holland efter krigen var ret attraktive, dels fordi de blev godt betalt, dels fordi der var rigeligheder for byttehandel. Varemanglen var stor og belagt med restriktioner i flere år efter krigsafslutningen. Men det var muligt - endda let - at tuske sig til f. eks. dæk i Tyskland.

Holger Nielsen fortæller: »Jeg kunne købe 10 pund smør for 100 kr. Men jeg kunne bytte det for et dæk, som jeg kunne have solgt for 4000 kr herhjemme. Det gjorde jeg nu ikke, for vi havde selv brug for dækkene.«

Mavill Brændekilde byttede trækasser, som købmændene fik leveret varer i, for dæk - én kasse for to dæk. Tyskland var på grund af mange års krigsproduktion rimeligt selvforsynet med dæk og andre dele til køretøjer.

Køretøjerne blev grundigt nedslidt under besættelsen - reparationer og vedligeholdelse måtte udføres efter de forhåndenværende søms princip, idet ingen reservedele blev tilført landet.

Motorerne blev udsat for et stort slid, og motorolie var rationeret. Det var derfor en komplet udslidt vognpark, landets rutebilejere stod med ved befrielsen 5. maj 1945.

Befrielsen var imidlertid ikke ensbetydende med, at normale tilstande var tilbage. Dæk var der stadig ingen af, og selv om benzinen igen begyndte at tilflyde landet, meddelte Trafikministeriet, at generatorerne skulle slides op, førend man kunne få benzin. Mange måtte derfor stadig køre med generator helt frem til 1947; mens andre kom ud for »uheld« med generatoranlægget, f.eks. kunne man »komme til« at bakke ind i en væg, således at der blev slået hul i generatoren.

### **Beslaglæggelser**

Holger Nielsen fortalte, at på vej hjem fra Padborg den 21. april fandt han sin fars Bedford, som stod på en mark et sted i det vestlige Sønderjylland. Den var tidligere blevet beslaglagt af tyskerne. Han hentede den dér efter befrielsen. Beslaglæggelser af

materiel var ikke altid dikteret fra højeste sted.

I et andet tilfælde var en bus, som Holger Nielsen kørte, nær ved at blive beslaglagt, mens den kørte på den ordinære rute. Holger Nielsen kørte bussen for tyske soldater fra Skjern til Skærbæk og retur. Her havde han held til at stikke af med bussen. Siden hørte han aldrig mere til beslaglæggelsen.

Preben Bertelsen fandt ved et tilfælde en beslaglagt bus fra hans fars virksomhed. Den stod i Gørding lige uden for Esbjerg. Også den blev hentet efter befrielsen.

Efter krigsafslutningen blev en masse efterladt krigsmateriel bygget om til civil brug.

Mavill Brændekildes far fik f.eks. en tankvogn af mærket White bygget om til en bus.

Der blev bygget busser på alle typer chassiser, og bl.a. blev ubådsmotorer brugt til lastbiler og busser.

# Transporterne med De hvide Busser 1944 - 1945

Af Mikael Hansen

Røde Kors aktionen med »De hvide Busser« i 1944 og 1945 har i eftertiden næsten udelukkende være tilskrevet Folke Bernadotte.

Aktionens eftermæle har haft nogle storpolitiske undertoner, som i mange år har overskygget en række detaljer om aktionens reelle omfang og organisation.

I denne artikel er der især sat fokus på den danske indsats og på organiseringen og afviklingen af den praktiske transportopgave.

Det har været en gåde for mig, at de private rutebilejeres indsats i aktionen med de hvide busser har været så lidt omtalt. Emnet omtales eksempelvis overhovedet ikke i årgang 1945 af bladet »Danmarks Bilruter«, (nu *bilruten*), som er medlemsblad for Landsforeningen Danmarks Bilruter.

Denne artikel bringer lidt mere klarhed på dette punkt.

Artiklen bygger dels på litteraturstudier dels på interviews med og bidrag fra otte deltagere i aktionen med de hvide busser.

De syv personer er fra den private rutebilssektor, nemlig:

- Forhenværende rutebilejer  
Holger Nielsen, Spjald.
- Forhenværende rutebilejer  
Preben Bertelsen, Ry.
- Forhenværende mekanikermester  
Mavill Brændekilde, Jels.
- Forhenværende rutebilchauffør  
Thorvald Andersen, Silkeborg.
- Forhenværende rutebilchauffør  
A. P. Opstrup, Rønede.

Der er foretaget et kort telefoninterview med rutebilejer Harald Lauritzen, Løjt Kirkeby. Forhenværende rutebilejer Chri-

stian Ovesen, Vildbjerg har bidraget med et skriftligt indlæg.

Forhenværende korpsmester Viggo Erik- sen, Herning, har lagt et stort arbejde i bi- stand med at fremskaffe kildemateriale, og han har desuden stillet egne artikler til råd- ghed.

Jeg vil herudover takke museumsleder Henrik Skov Kristensen, Frøslevlejrens Museum samt Leif Rosenstock, Friheds- museets fotoarkiv, for faglig bistand.

Denne fremstilling giver sig ikke ud for at være historisk videnskab, men har et bredere sigte. Halvtredsårs jubilæet i 1995 er formentlig sidste reelle mulighed for at få supplerende detaljer fra de direkte involve- rede personer. Denne artikel er et lille bi- drag til dette.

Hjælpeaktionen kan groft opdeles i føl- gende 4 faser:

## 1. Sommer 1944 - 8. marts 1945.

*Syge fanger og afgrænsede fange- grupper transporteres fra Tyskland til Danmark på initiativ af Røde Kors og den danske regering (departements- chef-styret).*

## 2. 11. marts - ca. 15. april 1945.

*Bernadotteaktionen transporterer dan- ske og norske fanger fra en lang række KZ-lejre og fængsler i hele Tyskland til KZ-lejren Neuengamme ved Hamburg. Et stort antal syge fanger overføres herfra til Danmark. Efter 3. april halve- res det svenske mandskab og suppleres med dansk mandskab og materiel.*

## 3. 18. - 22. april 1945.

*De ca. 4000 tilbageblevne danske og norske fanger evakueres fra Neuengam- melejren ved en kæmpe indsats med især dansk materiel og mandskab.*

#### 4. 22. april - 2. maj 1945

Svensk og dansk mandskab og materiel sættes under stor risiko ind på evakuering af kvindelige fanger i Ravensbrück-lejren nær Berlin. Bustransporten indstilles 25. april efter flere angreb på konvojer med tab af menneskeliv til følge. To togstammer med kvindelige fanger fra Ravensbrück ankommer til Padborg den 1. og 2. maj 1945.

Efter krigsafslutningen gennemføres en række transportopgaver i og uden for Danmark af følgende større persongrupper:

Arresterede personer i Danmark, tyske flygtninge, frigivne danske og norske fanger i Tyskland samt hollandske børn på rekreationsophold i Danmark.

## Sommer 1944 - 8. marts 1945

Syge fanger og afgrænsede fangegrupper transporteres fra Tyskland til Danmark på initiativ af Røde Kors og den danske regering (departementschef-styret).

Deportationerne af norske fanger til Tyskland begyndte allerede tidligt i besættelsesperioden. Det drejede sig især om domfældte tugthusfanger. Besættelsesmagten holdt i begyndelsen et skin af retlig legitimitet over sine overgreb mod politiske modstandere.

Fra 1944 tager deportationerne til og kommer også til at omfatte danske fanger. Der var tale om alle typer fanger efter Det tredje Riges opdeling: Krigsfanger, politiske- og asociale fanger samt jøder.



Allerede i slutningen af 1944 fik en kolonne af danske køretøjer tilladelse til at hente danske KZ-fanger hjem fra Tyskland efter forhandling mellem de danske og tyske myndigheder. Kolonnen bestod af ambulancer og lastvogne fra CBU-korpset samt rutebiler fra DSB. Kolonnen gør holdt på udturen et sted i Tyskland. Køretøjerne er på det tidspunkt endnu ikke hvidmalede. (Foto: Johannes Holm. Kilde: Frihedsmuseet).



Desuden opererede nazisterne med en særlig kategori, de såkaldte »Nacht und Nebel« fanger og - lejre, som var en mellemting mellem arbejdslejre og udryddelseslejre. Der henvises til litteraturen om dette emne.

De skandinaviske fanger blev på et tidligt tidspunkt i krigen fordelt til en lang række KZ-lejre og fængsler over hele Tyskland. Norske og danske præster gjorde et stort arbejde for at besøge disse fanger og føre kartotek over deres opholdssted.

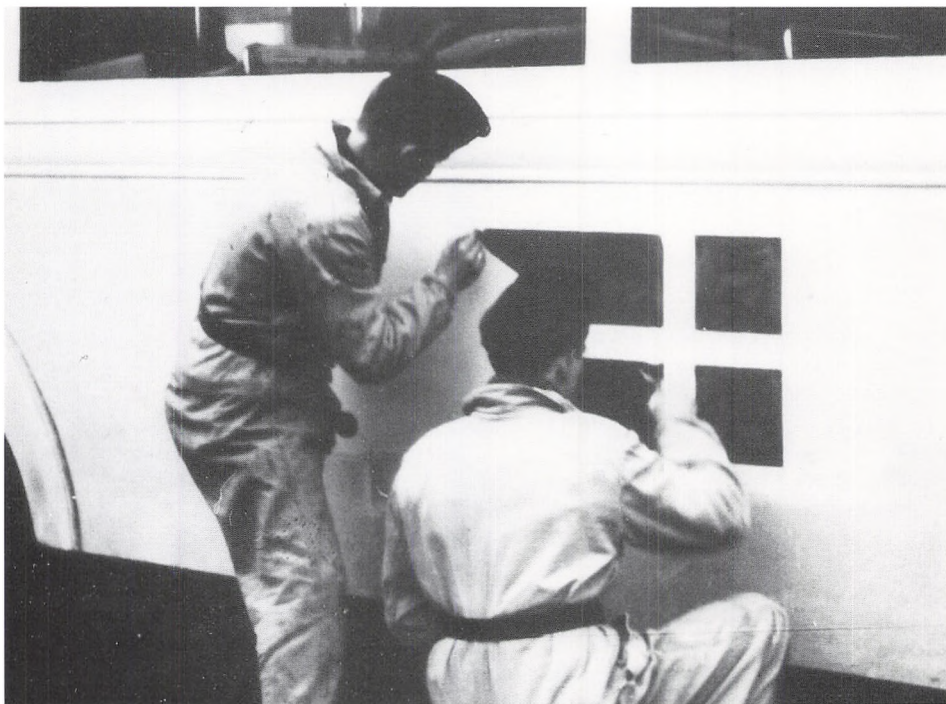
Et tidligt eksempel på hjemtransporter af syge tugthusfanger findes i Hiltgunt Zassenhaus's bog »Staa Vagt i Mørket«. Hiltgunt Zassenhaus var Gestapos tolk og vagt under præsternes besøg i fængslerne. Hun var markant anti-nazistisk og gjorde en stor indsats for at mildne fangernes kår. Stedet er fængslet i Rendsburg. Tiden er i

begyndelsen eller i midten af 1944. To syge norske fanger har søgt om strafudsættelse og dermed hjemtransport:

*Det er ikke en Lastbil, der ruller ind, men en stor hvid Bil. Som blændet lukker Bjørn Øjnene, men spærrer dem snart op igen. På Bilen er malet et rødt Kors, og under det står på dansk: »Dansk Røde Kors«.*

Bilen bringer den ene af de to tuberkuloseramte norske fanger til Danmark. Han dør under hospitalsbehandling i København. Den anden fange transporteres i følge bogen kort tid efter til Norge, og han overlever krigen.

Historien om større hjælpeaktioner og fangetransporter fra Tyskland til Danmark strækker sig helt tilbage til efteråret 1944.



*Den hvide farve og Dannebrog malet på busserne var en sikkerhedsforanstaltning for at undgå beskydning fra allierede fly. I hjælpeaktionens sidste fase blev adskillige køretøjer alligevel ramt. (Foto: Frihedsmuseet).*

# Koncentrationslejre i Tyskland under 2. verdenskrig



Baggrunden var for det første Dansk og Norsk Røde Kors' store aktion med fremskaffelse og distribution af fødevarer og tøjpakker til de internerede danske og norske fanger i KZ-lejre og fængsler. Denne indsats har gjort det muligt for mange fanger at overleve og var med til at holde antallet af dødsfald blandt de skandinaviske fanger på et lavt niveau sammenlignet med andre nationaliteter.

### »Det danske Hjælpekorps«

Embedsmænd i de danske ministerier under det såkaldte Departementchefsstyre fra august 1943 tog i midten af 1944 initiativ til at organisere en lang række hjælpeforanstaltninger i Danmark med henblik på en hurtig aktion, når Det tredje Rige brød sammen.

Sammenbruddet blev uofficielt betragtet som en nært forstående kendsgerning i hvert fald fra årsskiftet 1943-44.

Især departementschefen i Socialministeriet, Hans Henrik Koch, var aktiv i stiftelsen af undergrundsorganisationen »Det danske Hjælpekorps«.

Samtidig forhandlede embedsmændene direkte med de tyske myndigheder for at begrænse antallet af deporterede danskere, for at lempe vilkårene for de deporterede og for at få tilladelse til hjemtransport af disse.

Historikeren Jørgen Hæstrup har i sin bog »Til landets bedste« beskrevet, at det især var dødsfaldene iblandt de deporterede danske politibetjente i efteråret 1944, som overbeviste embedsmændene om de reelle - livstruende - vilkår i de tyske KZ-lejre. Hjælpeindsatsen blev tilrettelagt herefter. Embedsmændene protesterede vedvarende mod deportationerne og fik bl.a. gennemført, at der oprettedes en lejr på dansk grund, Frøslevlejren.

Deportationerne fortsatte dog helt ind i marts måned 1945 på trods af tyske løfter. Hjemtransporterne var her i fuld gang.

En række faciliteter etableredes i forbindelse med den allerede eksisterende karantænestation i Padborg, som havde til for-

mål at kontrollere de danske Tysklandsarbejdere, når de passerede grænsen. Finansieringen til hjælpeindsatsen blev ordnet gennem hemmelige statsmidler.

I december udvirkedes en tilladelse til at hjemføre 200 danske politibetjente fra Tyskland. Den 10. december 1944 dannedes den første danske kolonne af busser fra DSB, ambulancer fra CBU (Civilforsvaret) samt læger bl.a. fra Seruminstituttet. Politibetjentene blev frigivet kort efter hjemkomsten.

CBU-korpset, som senere blev til Civilforsvaret, var et nyt uniformeret korps i Danmark oprettet under Statens Civile Luftværn, som hørte til Indenrigsministeriets ressort. CBU havde dels en fast stab af professionelle, dels af værnepligtige. CBU spillede en afgørende rolle for hjælpeaktionerne i Tyskland. De hjembragte bl.a. i 1943 danske statsborgere og sydslesvigere fra Hamburg og dens omegn efter bombardementerne af byen.

Statens Civile Luftværn rådede over et uafhængigt telefonnet under hele besættelsen, hvilket kom til at spille en stor rolle i midten af april 1945. Herom senere.

Senere gennemførtes en række andre transporter, men der var store vanskeligheder med at komme ind i KZ-lejrene, f.eks i Neuengamme i januar 1945. Det lykkedes dog at hjemføre ialt ca. 500 fanger i månederne december 1944 - februar 1945.

Som det fremgår af de hosstående billeder, er kolonnens køretøjer - busser eller ambulancer på det tidspunkt endnu ikke hvidmalede. Dog har en del Røde Kors-køretøjer formentlig været hvide, som omtalt ovenfor. Bemalningen med den hvide farve omtales i næste afsnit.

De hjemførte fanger i den første fase af hjælpeaktionen var fortrinsvis politibetjente, grænsegendarmer og såkaldte asociale fanger. Det var generelt nemmere at få udleveret syge fanger til hjemtransport. Det var kun få politiske fanger, som i denne fase blev transporteret til Danmark.

Transportvæsenet var i første fase stort set organiseret af undergrundsorganisatio-

nen »Det danske Hjælpekorps«. Køretøjerne var fortrinsvis benzindrevne, bl.a. busser fra DSB, og de blev forsynet med brændstof fra hemmelige, offentlige beredskabslagre.

## 11. marts - ca. 15. april 1945

*Bernadotteaktionen transporterer danske og norske fange fra en lang række KZ-lejre og fængsler i hele Tyskland til KZ-lejren Neuengamme ved Hamburg.*

*Et stort antal syge fanger overføres herfra til Danmark. Efter 3. april halveres det svenske mandskab og suppleres af dansk mandskab og materiel.*

Det svenske Røde Kors Detachment blev etableret på godset Friedrichsruhe lidt syd for Hamburg og nær Neuengamme-KZ-lejren. Det bestod af 250 mand, som var et regulært svensk militært træningskorps. De medbragte 40 køretøjer - busser, ambulancer og lastbiler.

Umiddelbart før afrejsen fra Sverige den 9. marts 1945 kom der melding om, at samtlige køretøjer skulle være hvidmalede med et rødt kors malet på taget og på siderne. Desuden skulle der stå »Sverige« på siden af køretøjerne.

*Svensk Røde Kors-kolonne gør holdt i en by i Tyskland. Flere tusinde skandinaviske fanger i KZ-lejre og fængsler blev hentet af disse busser i hele Tyskland og blev i første omgang samlet i Neuengamme-lejren ved Hamburg. Mødet med De hvide Busser var for mange KZ-fanger redningen, selv om det måske ikke i første omgang betød afslutningen på fangelivet. (Foto: Frøslevlejrens museum).*

Selve malerarbejdet blev udført af detachementets eget mandskab suppleret med malersvende fra Malmö dels på havnen i Malmö dels ombord på færgen mellem Malmö og København. Hvidmalingen af køretøjerne var en sikkerhedsforanstaltning for at beskytte dem mod angreb fra allierede jagerfly. Det viste sig senere at være til falsk beskyttelse, især efter at tyske militærtransporter begyndte at bruge den samme bemaling af deres køretøjer.

Ordren om, at køretøjerne skulle males hvide, nåede også »Det Danske Hjælpekorps«, så også i Padborg var der gang i malerkostene den 10. - 11. marts 1945.

Det svenske detachement var en fuldt forsynet enhed, som havde alt med hjemmefra. Hovedparten af forsyningerne blev sendt pr. skib til Lübeck.

Den første opgave efter ankomsten til Friedrichsruhe var således at bringe forsyningerne fra Lübeck til Friedrichsruhe.

Benzin til køretøjerne var en afgørende faktor. De 40 svenske køretøjer var alle sammen benzindrevne, hvilket gav dem en stor aktionsradius i modsætning til de fortrinsvis gasdrevne generatorbusser fra Danmark, som i april 1945 supplerede det svenske materiel.





Opgaven var i første omgang at hente alle norske og danske fanger i KZ-lejrene og fængslerne i hele Tyskland og samle dem i Neuengamme-lejren ved Hamburg.

Transporterne blev gennemført under store praktiske vanskeligheder, og der opstod mange farlige situationer i forbindelse med luftbombardementerne. I adskillige tilfælde måtte personale og fanger i al hast forlade køretøjer og gemme sig i grøfter, hegn og skove. Tyskernes betingelser var desuden, at alle transportere var ledsaget af Gestapo-repræsentanter.

Disse var yderst forskellige at samarbejde med, nogle af dem særdeles vanskelige. Aktionen fik dog støtte fra en række ledende SS-folk, bl.a. Walter Schellenberg fra Himmlers stab og forbindelsesofficeren Dr. Rennau.

Det svenske reglement for aktionen forbød brug af bestikkelse. Dette viste sig dog helt urealistisk og blev heller ikke overholdt. Selv beskedne kvanta cigaretter, øl, spiritus og madvarer kunne åbne ellers lukkede døre og lejrporte.

De svenske kolonneledere fik stor gavn af de kartoteker over fangerne, som var blevet ført af de norske og danske præster samt de diplomatiske kontorer fra begge lande.

Et særlig stort antal fanger blev hentet i KZ-lejrene Sachsenhausen nær Berlin, Da-

chau nær München og Buchenwalde i nærheden af Leipzig.

Der blev gjort et særligt stort arbejde for at opspore de sidste fanger - bl.a. nogle, som tyskerne holdt skjult. Det gjaldt bl.a. den danske kommunistiske politiker Aksel Larsen, interneret i Sachsenhausen, samt nogle af de fremtrædende norske modstandsfolk. Det lykkedes at få frigivet de fleste, men enkelte måtte man opgive at finde.

Mødet med de hvide busser er højdepunktet i en lang række af de beskrivelser af KZ-lejr livet (og døden), som danske og norske tidligere fanger har skrevet. Poul Verner Nielsen skriver således i sin bog »Jeg var KZ-fange« om den sidste transport fra Sachsenhausen:

*»Ganske vist havde jeg tidligere fået et glimt af disse svenskere, men vi havde aldrig før set dem helt inde i lejren - og hele fem. Det var et fantastisk syn.*

*Da jeg stod i første række, kunne jeg tydeligt høre, hvad diskussionen drejede sig om. Ifølge de papirer, som de svenske Røde Kors-folk stod med i hånden og til tider stak helt op i ansigtet på lejrkommandanten, manglede der tre mand, en dansker og to nordmænd.*

*De to nordmænd var militærpersoner, og danskeren var selveste Aksel Larsen,*

*Forholdene i Tyskland var forfærdende i krigens sidste måneder. Mange veje var fyldt med tyske flygtninge, som i hast havde forladt hus og hjem, før den fremrykkende russiske hær nåede frem. Transportmidlerne var elendige og ernæringstilstanden blandt dyr og mennesker ligeså. (Foto: Frihedsmuseet).*



formand for det kommunistiske parti i Danmark.

Diskussionen var ret hidsig, men svenskerne var værdige modstandere til SS-erne, og de agtede ikke at forlade lejren, før de tre, de manglede, kom til stede.

Efter godt et kvarters debat blev et par soldater sendt hen til det særlige fængsel »Cellebau« for at hente de manglede fanger, og lidt efter kom de også tilbage med Aksel Larsen og den ene nordmand. Aksel og nordmanden blev hurtigt ført ud gennem porten, og vi andre kunne så følge efter ud til de fem hvide busser.

Den bus, der stod først, var lille, men de fire andre var store og moderne. Ved siden af busserne stod en del Røde Kors-folk, både mænd og kvinder, der alle smilende tog imod os, og der var vist ikke ret mange af os, der ikke fik en klump i halsen.«

Politibetjenten Kaj Friemel skriver i sin bog, »Den dystre Rejse«, om den første transport af 150 betjente med De hvide Busser. Han var ikke selv blandt de 150 udpegede.

»Næste morgen fulgte vi de heldige, så langt vi kunne, det vil sige i en vis afstand til en barak i udkanten af lejren. Udenfor lejren svingede netop en række svenske hvidmalede busser op, de havde på siderne og taget det svenske flag og Røde Kors-symbolet. Tænk at det kunne lade sig gøre at komme helt fra Sverige og her ned. Det var betagende.«

Kaj Friemel kom med de hvide busser 2 dage senere:

»Vi kom meget hurtigt af sted. I den vogn, jeg kørte i, var sæderne taget ud. I stedet var der stillet bænke op langs vognvæggene og to rækker midt ned gennem vognen, det gav mindst en halv gang så mange pladser, men vi sad rigtignok tæt. Til gengæld kunne vi ikke falde ret langt, hvis vi mistede balancen i svingene eller ved opbremsning.«

Endelig skriver den norske politiker Trygve Bratteli i sin bog »Fange i nat og tåge«:

»Midt på natten blev vi vækket. På med tøj, ud på gangen, navneopråb, optælling. Ja, vi var 16 tilbage ud af 29, 13 lå i fællesgravene eller i dyngerne. Vi skulle i bad. De uniformerede vagter ænsede os næsten ikke længere. Vi kom langsomt i bad, så alle kunne følge med, de dårligste blev båret af andre.

Vi var vældigt trætte, men forventningsfulde. Den hvide bus blev gjort i stand. SS-arbejdslederen løb frem og tilbage. Vi fik lov til at tage et uldtæppe med hver. En madpakke blev udleveret til hver enkelt. Alt tog lang tid, og maven var stadig utidig og gjorde ondt.

Vi lo og vi sang. Det var alle tiders påske-tur, bortset fra at påsken havde været ugen før.«

Fangerne blev herefter interneret i Neuengamme-lejren, hvor de fleste i en kortere eller længere periode allerede havde opholdt sig. Neuengamme-lejren havde et dårligt omdømme, men forholdene for de danske og norske fanger blev væsentligt forbedret i forbindelse med Bernadotte-aktionen, idet der blev indrettet et særligt afsnit til dem.

Fleere danske og norske læger lod sig frivilligt internere for at holde opsyn med fangerens helbredstilstand. I kraft af Røde Kors pakkerne, som de fleste af fangerne regelmæssigt havde modtaget, og som busserne også var velforsynede med, var de nordiske fanger generelt i en bedre tilstand end fanger af andre nationaliteter. Dette var dog kun en gradbøjning af elendighed. Mange nordiske fanger var udhungrede og sygdomsplagede og i en ynkelig tilstand.

Det lykkedes dog efterhånden af få de syge fanger transporteret videre til Danmark i Det danske Hjelpekorps's kolonner. Det var fortsat hovedsagelig busser fra DSB og ambulancer fra CBU, som varetog disse transporter. DSB busserne kom dels fra Køge-ruten dels fra Sønderborg.

Også disse køretøjer var efter svenskerens ankomst blevet malet hvide. Efterhånden som de mest syge var bragt ud af

Neuengamme-lejren, blev sygdomskriteriet gradvist ændret, så også fanger, som led af lettere, ikke-livstruende sygdomme, kunne frigives.

De nordiske frivillige læger gjorde her en stor indsats.

Da en del svenskere måtte rejse hjem i begyndelsen af april 1945, blev der suppleret op med danske køretøjer og dansk mandskab.

Viggo Eriksen fortæller, at der bl.a. også blev sendt værnepligtige CBU'ere til Tyskland under aktionen. Nogle kørte der nede i op til tre uger som hjælpemandskab i de svenske busser.

Afdelingsforvalter Bjarne Nielsen, Seruminstittet, havde ansvaret for materiellet. Han skriver i bogen »Saadan kom de hjem«, at den 1. april afgik 31 danske køretøjer. Han skriver videre:

*»Den 3. og den 4. april afgik endnu 67 danske køretøjer. De vendte tilbage den 6. april om aftenen med ca. 600 danske politimænd, der skulle interneres i Frøslevlejren. Chaufførerne havde tændt lysene inde i rutebilerne og kørte ganske langsomt gennem Padborg. Byens befolkning var på benene for at byde politimændene velkommen hjem.«*

I denne fase af hjælpeaktionen var der en betydelig risiko for fiasko forbundet med indsatsen, idet fangerne ikke blev frigivet, men kun omflyttet. Folke Bernadotte forhandlede derfor fortsat med Heinrich Himmler og hans stab for at få de nordiske fanger overflyttet til Danmark eller Sverige.

Der blev kun gjort langsomme frem-skridt i disse forhandlinger, men efterhånden, som fronterne kom nærmere, blev situationen mere og mere desperat. SS-korpset, som havde ansvaret for KZ-lejrene, sendte i stigende omfang de udsultede fanger ud på dødsmarker, for at undgå at de faldt i de allieredes hænder.

Risikoen for at dette kunne ske i Neuengamme-lejren var overhængende.

Endelig i midten af april blev der givet tilladelse til, at alle danske og norske KZ-fanger kunne overføres til Sverige gennem Danmark.

Den svenske indsats beskrives detaljeret i flere bøger, bl.a. også Greve Folke Bernadottes personlige indgriben som forhandler og organisator.

### **Theresienstadt**

En helt speciel opgave var evakueringen af de få danske jøder, som blev fanget af tyskerne, og som var interneret i Theresienstadt i det nuværende Tjekkiet.

Theresienstadt var på mange måder en lempelig lejr, og de danske jøder blev skånet for deportation til Auschwitz og dermed den sikre død.

Efter enhver anden målestok end Det tredje Riges var behandlingen dog naturligvis både forbryderisk og ussel.

Ved en helt speciel aftale lykkedes det at få tilladelse til at transportere de danske jøder hjem. Transporten fandt sted i dagene 13. - 18. april 1945.

Det var en overordentlig risikabel tur, hvor man især på hjemvejen nærmest kørte slalom mellem øst- og vestfronten.

Det var en kolonne af svenske busser, som gennemførte turen, men med et dansk-svensk mandskab. Mavill Brændekilde fortæller, at hans faste makker var med på denne tur.

Den svenske deltagelse foregik for øvrigt i direkte strid med de svenske ordrer, men der blev i mange situationer handlet pr. konduite.

Episoden kan måske også illustrere, hvor godt det praktiske samarbejde i realiteten var, helt uden forbindelse til de efterfølgende diskussioner om fordelingen af æren mellem danskere og svenskere.

Denne transport gik uden om Neuengamme-lejren, idet de danske jøder efter et kort ophold i Padborg blev kørt direkte til Sverige.

De følgende to beretninger om de danske jøders møde med De hvide Busser viser to meget forskellige sider af samme sag.

Åke Svensson er svensk kolonneleder og har allerede set adskillige KZ-lejre:

»Medens vi sov nogle timer, sørgede tysk og jødisk mandskab for indladningen. Da vi vågnede, var 423 jødiske, danske medborgere af begge køn og i alle aldre allerede installeret i vore busser. Vi blev lidt betænkelige, da vi så de bjerge af bagage, der var stuvet sammen på bustagene. Det var åbenbart, at vores nye passagerer ikke ville komme helt tomhændede hjem til Danmark.«

Til gengæld kan de danske jøders leder M. Friedrigger ikke fortænknes i at være en smule forfjamsket:

»Jeg blev ført ind til kommandanten, der sad på sit kontor sammen med en højere SS-mand og en fremmed herre. Det var Dr. Holm fra København! Det var ham, der førte ordet og meddelte mig, at danskerne skulle til Sverige og ville blive hentet af Folke Bernadottes busser.

Jeg bilder mig ind, at hvis himmelen i dette øjeblik havde åbnet sig for mig, så ville den herlighed, jeg kunne skue, næppe have gjort et mere overvældende indtryk på mig end denne meddelelse. Jeg sad som forstenet på min stol og må have fået et så mærkværdigt ansigtsudtryk, at Dr. Holm måtte gentage sin meddelelse, og lejrkommandanten i en uvant blid tone måtte bekræfte rigtigheden af denne meddelelse. Var det nu igen kun en drøm, en af mine selvkonstruerede drømme? Nej - det var virkelighed!

Endelig oprandt søndag den 15. april. Ved 6-tiden rullede 35 hvide busser ind i Theresienstadt og standsede foran Jägerkasernen. Og to timer senere sad de 423 danskere i vognene, medens deres bagage blev læsset op på bussernes tag.

Tegnet til afrejsen blev givet. Så at sige alle ghettoens beboere stod på vejen, som vi kørte igennem, og på torvet spillede orkesteret. Det var en »afskedsfest« uden lige. Men det skal ikke nægtes, at der blandede

sig vemod i vor grænseløse glæde. Vi havde jo fået mange gode venner, og nu var vi bekymrede for deres skæbne.

Da vi nåede ghettoens port, blev den åbnet - vi var frie mennesker. Ingen af os sagde et ord. Vi kunne simpelt hen ikke. Det hele var så ufatteligt, så eventyrligt. Vi måtte ligefrem vænne os til at være »frie mennesker«.

## 18. - 22. april 1945

De ca. 4000 tilbageblevne danske og norske fanger evakueres fra Neuengammelejren ved en kæmpeindsats med især dansk materiel og mandskab.

### En fjernskrivermeddelelse

Den 18. april 1945 hen på eftermiddagen blev der gennem Statens Civile Luftværn udsendt fjernskrivermeddelelse til en række luftmeldestationer i Jylland. LDB's kredsformænd i Jylland blev informeret om at stille med det maksimale antal busser i Padborg dagen efter, den 19. april. Meddelelsen begynder sådan:

»Følgende melding er videresendt til Luftværncheferne i Aarhus, Vejle, Viborg, Toftlund, Horsens og Ringkøbing.

Efter forhandlinger mellem Udenrigsministeriet og de tyske Myndigheder kan det ventes, at der i Morgen den 19. d.m. vil foreligge Tilladelse til Hjemtransport fra Tyskland af danske Statsborgere, som for Tiden befinder sig i tysk Fangenskab. Tilladelsen ventes givet på Betingelse af, at der fra dansk Side stilles fornødne Køretøjer til Raadighed for Transporten, der i øvrigt vil blive organiseret af Socialministeriet og Staten Civile Luftværn i Fællesskab.

Med henblik på Fremskaffelsen af de fornødne Køretøjer har Statens Civile Luftværn rettet henvendelse til Kredsformændene under Landsforeningen Danmarks Bilruter i Aarhus, Vejle, Viborg, Jels, Horsens og Spjald med Anmodning om, at lade det størst mulige antal køreklare Ruteautomobiler give møde i Pad-



*borg torsdag den 19. d.m., saavidt muligt inden kl. 12.00. Om antallet af Køretøjer vil der blive forhandlet direkte imellem Luftværnet og de paagældende Kredsformænd, og om fornødent vil Køretøjerne blive taget fra de kørende Ruter, som da midlertidigt nedlægges.»*

Telegrammet fortsætter med en beskrivelse af hvidmalingen og et løfte om teknisk bistand til klargøring af vognene. Man tilbyder bl.a. at skaffe maling og malere, der afgives løfte om betaling for kørslen, og der kan evt. erlægges forskud. Der kan evt. skaffes »driftsmidler« til at køre køretøjerne til Padborg, d.v.s. benzin eller generatorbrænde.

Telegrammet slutter således:

*»Det bemærkes, at der med de paagældende Rutebilejere træffes aftale om Afgivelse af Chauffører samt at der, da de tyske Myndigheder har erklæret sig indforstået med Transportens Foretagelse, ikke skal udstedes Køretilladelse for de paagældende Rutebiler. Saafremt Bilerne undervejs maatte blive afkrævet Køretilladelse af tyske Patruljer, bør Chaufførerne instrueres om, at opgive Kørselens Formaal med Hensvisning til de mellem Udenrigsministeriet og de tyske Myndigheder førte Forhandlinger.*

*Underskrevet: E. Schrøder og Aarøe.«*

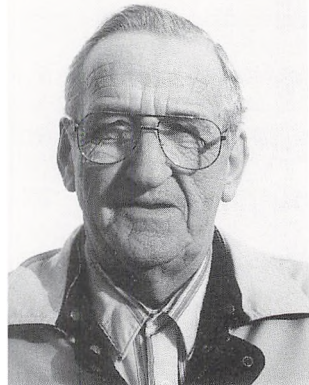
Det lykkedes på dette grundlag at samle ialt ca. 120 busser, som i løbet af natten var blevet malet hvide med Dannebrogsgflag og navnet »Danmark« malet på siderne og på taget.

De interviewede rutebilejere var enige om, at den egentlige kontaktperson bag henvendelsen til de jyske rutebilejere var fru Signe Pedersen, gift med LDB's daværende landsformand J. P. Pedersen, Valby. Hun var ifølge udsagnene en særdeles dygtig organisator med et imponerende stort kontaktnet. De interviewede vurderede ligeledes samstemmende, at der lå praktiske forhold til grund for, at det kun var jyske vognmænd, som blev alarmeret. Passagen med færge og over Lillebæltsbroen var be-

lagt med stærke restriktioner fra besættelsesmagts side. Det var derfor i praksis umuligt for at større antal køretøjer fra Fyn og Sjælland at komme hurtigt af sted.

## Forberedelser til afrejse

*Fhv.  
rutebilejer  
Preben  
Bertelsen,  
Ry.*



*(Foto:  
Mikael Hansen,  
1995).*

Preben Bertelsen, Ry, fortæller om situationen den 18. april 1945:

»Vi sad en lille familie. Vi kunne se på vores far, at der var et eller andet, der trykkede ham. Vi ville have at vide, hvad der var i vejen.

Han var blevet ringet op fra Landsforeningen Danmarks Bilruter - det var kredsformanden Jørgen Jensen, Solbjerg - om vi kunne stille med en bil i morgen tidlig. Den skulle køre til Neuengamme.

Det blev så bestemt, at det skulle vi forsøge at gøre. Vi skulle bl.a. sørge for at have nogle brugbare dæk. Min far og jeg skulle afsted. Vi var nødt til at trække lod om det.

Det første var, at vi skulle stille inde på rutebilstationen, og dér skulle vi have busen malet hvid. Dér kørte jeg ind og fik den malet. Vi kørte omkring Stautrup Karosserifabrik. Dér havde vi en lastbil, der var opstaldet. Vi tog dækkene fra den og smed på taget sammen med 14 hektoliter generatortræ.

Vi skulle mødes i Solbjerg kl. 8 om morgenen næste dag. Den blev nu ni. Vi skulle køre i kortege. Jeg mener, vi var 16 busser. Kredsformanden kørte forrest, jeg kørte



*Kolonne af syv hvide busser klar til afgang fra Århus Rutebilstation den 19. april om morgenen. Preben Bertelsen og A.P.Opstrup kørte i bus nr 2. (Foto: A. P. Opstrup).*

lige bag ved ham. Ved Hovedgaardviadukten blev vi holdt op af tyskerne. Men lidt efter fik vi lov at fortsætte.

I Vejle skulle vi ind omkring Ceres-ødepotet i Bredal. Der fik vi nogle kasser øl med. Vi kørte så til Padborg til en Røde Kors lejr. Vi kom ca. kl. 5 om eftermiddagen. Vi fik en sovepose udleveret, og vi skulle sove i et tog.

Om aftenen var der luftangreb, og vi blev beskudt. Vi sprang ud af toget, rev posen i stumper og stykker. Så kom vi over i et beskyttelsesrum hos en læge. Bagefter ville vi se, hvordan bilerne stod. Da vi kom derned, mødte jeg bl.a. A. P. Opstrup. Der var ikke sket noget med bilerne.«

Berthelsens rutebil, en Chevrolet 1939, blev i realiteten ikke taget ud fra sin rute. Kørslen var indskrænket til to ugentlige dage, og en anden bus klarede fredagsturen.

Også Holger Nielsen og Mavill Brændekilde var tæt på disse begivenheder, idet beggees fædre var kredsformænd i Landsfor

eningen Danmarks Bilruiter. Holger Nielsen kørte turen, selv om han egentlig ikke var gammel nok efter de daværende regler.

Der fandtes ikke maling til at hvidmale den Opel Blitz-bus, som Holger Nielsen kørte. Den blev så kalket, men det holdt naturligtvis ikke længe.

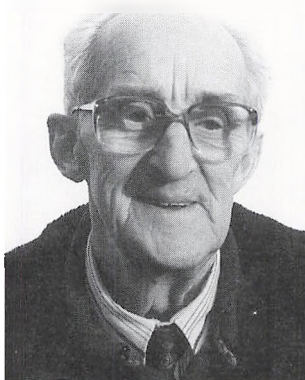
Mavill Brændekilde fortæller: »Jeg kørte dengang i en Opel Blitz, som kørte på gas. Jeg fik besked på Kolding Rutebilstation om at komme til Skov og Co. i Kolding og få gasanlægget pillet af og få den lavet om til benzin og også malet hvid. Mange biler blev samlet i Jels ved min far, og så kom vi også til Padborg.«

Benzinen til kørslen blev i følge Mavill Brændekilde udleveret af værnemagten. Varedirektoratet havde på den tur stillet 65 ny dæk til rådighed. De blev revet væk.

Tidligere rutebilchauffør Thorvald Andersen fortæller:

»Jeg kom hjem om aftenen. Og da der kom bud fra kontoret, om jeg ville være

*Fhv. rutebil-  
chauffør  
Thorvald  
Andersen,  
Silkeborg.*



*(Foto:  
Mikael Hansen,  
1995).*

med, sagde jeg ja med det samme, og bilen kom ind og blev malet. Vi kørte til Rodelund. Der fik vi træ fra savværket.

Grosserer Richard Lyngge fra Århus, som var under jorden, han kørte med mig. Jeg var ellers alene. Så ham havde jeg med hele turen rundt.«

Beretning fra tidligere rutebilejer Christian Ovesen, Vildbjerg:

*»Da jeg var bestyrelsesformand for rutebilstationen i Herning blev jeg, kl. 16.30 den 18. april 1945, ringet op af Danmarks Bilruter og forespurgt om, hvor mange busser vi kunne stille med, hvidmalede og til førnævnte tid.*

*Jeg spurgte mine kolleger, og meldte tilbage, at vi kunne stille med 7 busser. På rutebilstationen var der dengang kun 5 rutebiltruter. Beslutningen tog kun 1 minut.*

*Jeg tog straks til J. Ørum Pedersens karrosserifabrik og forelægte sagen og spurgte, om de kunne male 7 busser, som før beskrevet, og hvis det blev et ja, kunne de få den første bus om 1 time.*

*Det var i orden fra fabrikantens side, men jeg skulle selv forelægge det for medarbejderne, for det var jo lige op til fyraften.*

*Jeg gik sammen med fabrikanten ud på fabrikken og forelagde sagen, som den var, at vi skulle hente danske KZ-fanger hjem fra lejren i Neuengamme, det var vort ar-*

*bejde, men at vi ikke kunne udføre denne pligt, uden at de 7 busser blev malet og var i Padborg inden 11 timer.*

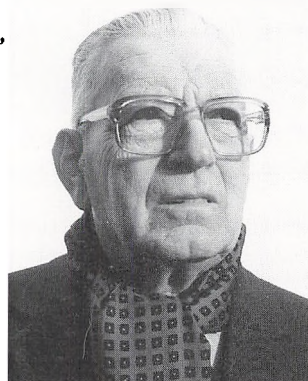
*Svaret kom prompte »kom med busserne«.*

*Nu var klokken 16.50, og på rutebilstationen holdt busserne klar til at køre den ordinære rute hjem, der var mange rejsende, de stod op i busserne, det var normalt dengang.*

*Jeg gik fra bus til bus og meddelte, at vi skulle af sted, og at der af den grund ingen busser gik på ruterne i de næste 3 dage.*

*Vi skulle så have de rejsende kørt hjem, busserne malet og selv være klar.«*

*Fhv. rutebil-  
chauffør  
A.P. Opstrup,  
Rønde.*



*(Foto:  
Mikael Hansen,  
1995).*

A. P. Opstrup, som var rutebilchauffør hos rutebilejer Jørgensen, Rønde, fortæller om bombardementet af Padborg station den 19. april:

*»Vi havde aldrig tænkt over krigen sådan alvorligt. Vi var så dumme, at vi stod oppe på taget af busserne og så, at de bombede nede i Flensburg.*

*Men så begyndte de af skyde i nærheden, og så kom vi ned i en fart. Det var lige så tænderne klaprede i munden på mig, så bange var jeg.«*

*De modige ungersvende søgte herefter ly under busserne.*





*Der kom ca. 120 hvide busser fra hele Jylland til Padborg i løbet af dagen den 19. april 1945. De fleste af disse busser kørte kun én enkelt tur til Neuengamme og tilbage til Padborg. (Foto: Frihedsmuseet).*



*Et stort antal hvide busser, formentlig ved det svenske hovedkvarter ved Friedrichruhe. (Foto: Frihedsmuseet).*



## I Tyskland

Tidligt om morgenen den 20. april 1945 kørte de mange rutebiler mod syd i kolonner af 7 - 10 busser.

Mavill Brændekilde fortæller:

»Vi kom til at køre bag ved en kølevogn, som var fyldt med generatortræ, og der var også CBU-tankvogne og andre.«

Preben Bertelsen fortæller om afrejsen fra Padborg den 20. april 1945:

»Vi fik gas på bilerne og kom over grænsen, og det gik udmærket indtil Eckernförde. Vi blev standset. Vi måtte stå ud, og så kunne vi se, at en konvoj blev bombet nede på landevejen. Vi måtte køre en omvej. Vi punkterede en par gange efter, at vi havde passeret Lübeck.

Lige før Friedrichsruhe kunne vi ikke mere, men vores fører lovede at komme med hjælp.

Vi holdt der et par timer, så kom han med en pumpe. Vi kom ind i skoven. Der holdt en bombet og brændt bil, som vi tog dækkene fra. Dem monterede jeg så om natten.«

Holger Nielsen: »Der var ingen flag i Tyskland, selv om det var Hitlers fødselsdag.

Et sted på vejen måtte vi gøre holdt, fordi en tysk kolonne blev bombarderet fra luften. Så måtte vi ned i grøften og vente. Vi måtte også køre omveje, nogle af vejene var ligesom vaskebrætter at køre på.«

## Fra Neuengamme til Padborg

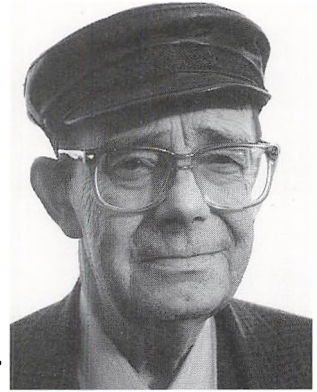
Indlastningen af fanger skete meget hurtigt, og hjemturen forløb for de fleste uden større problemer.

Holger Nielsen beretter: »Da vi kom til Neuengamme-lejren, stod fangerne opmarcheret på rad og række. Jeg fik fyldt bussen med de 27 mand, jeg kunne have.

Jeg tror kun, vi holdt der 20 minutter, så kørte vi igen. Vi kørte så til Friedrichsruhe, hvor vi overnattede. Vi havde egentlig taget mere træ med end vi måtte. Men det var ikke nok. Så vi måtte ud i skoven og samle

træ og grankogler. Vi havde heller ingen tyske fangevogtere med. De tog en bus for sig selv.

*Fhv.  
rutebilejer  
Holger  
Nielsen,  
Spjald.*



*(Foto:  
Mikael Hansen,  
1995).*

I Kiel havde jeg en oplevelse, der gjorde et stærkt indtryk på mig. Jeg manglede vand til køleren, men øjeblikkeligt, da vi holdt stille ved en stor lejekaserne, var bilen omringet af sultne børn, der tiggede om mad. Da vi havde rigeligt med mad, delte vi ud til børnene. En lille pige nægtede at spise. Hun troede, maden var forgiftet. Det var uhyggeligt.«

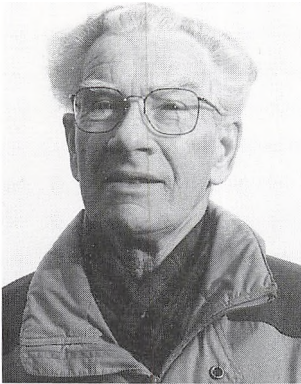
Preben Bertelsen beretter:

»Der var en kammerat, der sagde, at jeg skulle tage med ud til lejren (Neuengamme), for at se hvordan det egentlig foregik. Der fulgte jeg med. Det var i hvert fald ikke noget for mig, og jeg kom hurtigt tilbage igen. Jeg kan huske, at vi fik en øl af dem, vi fik på i Vejle. Det er nok den bedste øl, jeg har fået i min tid.

Så fik vi 16 passagerer på, 7 nordmænd og 9 smede fra B&W. På vej hjem kørte vi tør for generatortræ. Så kom der en kølevogn med træ til os.

Da vi kom til Padborg, kom en kone med en kuffert og spurgte efter sin søn. Han var med os, han var en af de hårdest medtagne. Det syn glemmer jeg aldrig. Smedene ville sættes af, før vi nåede til Frøslev, men det turde vi ikke. De takkede os senere for, at vi ikke havde sat dem af.«

Fhv.  
korpsmester  
Viggo  
Eriksen,  
Herning.



(Foto:  
Mikael Hansen,  
1995).

Et uddrag af Viggo Eriksens artikel om den samme tur for Mavill Brændekilde og hans bus, den ovenfor nævnte Opel Blitz giver flere detaljer.

Artiklen har tidligere været bragt bl.a. i det norske tidsskrift »Krigsinvaliden«.

Bussen er indsat i fortællerens rolle:

»Endelig - ud på eftermiddagen - fik vi lov at køre ind på stillepladsen, hvor køretøjerne blev fyldt op med fanger, der i timevis havde stået opmarcheret i lange rækker. Det var overvejende danske politifolk, men også en del nordmænd var mellem. Jeg fik i alt 24 mand med.

Når alle busser var fyldt op, stod endnu tilbage et helt geled af fanger. Det gjorde ikke godt at se skuffelsen i deres fortvivlede

Fhv.  
mekaniker-  
mester  
Mavill  
Brændekilde.



(Foto:  
Mikael Hansen,  
1995).

ansigter, men jeg sagde blot til dem »Fat mod, vi kommer igen«.

Så begyndte turen hjem til Danmark!

Mine passagerer var mere eller mindre medtagne af opholdet, men alle kunne sidde op. De meget syge var i forvejen blevet transporteret hjem i ambulancer fra CBU-korpset.

Mange led af diarré, og da de omgående gik igang med at fortære indholdet af de udleverede Røde Kors-pakker, gik det helt galt. Vi måtte ustandseligt holde og forrette det, der var nødvendigt. Vi havde også godt dansk øl med, og var meget spændte på, hvordan virkningen heraf forløb, men det gik faktisk over al forventning.

Vi nåede at passere Hamburg, inden det blev mørkt, og turen mod grænsen forløb glat bortset fra nødvendige stop dels for tankning, dels for det modsatte.

Det var lyst, inden vi nåede grænsen, hvor vi blev modtaget af store menneskemængder.

Vi måtte tage afsked med vore passagerer på karantænestationen i Padborg, hvorfra de blev videretransporteret til Sverige med tog.

Jeg kørte flere ture efter samme recept, alle uden større problemer. Jeg »oksede« mig ad de ofte ødelagte veje, og det blev efterhånden en rutinesag for mig, men for mine »passagerer« var det skæbner.

På et vist tidspunkt kom svenskerne til at mangle chauffører til de lange stræk ud til de fjerne KZ-lejre, hvorfor jeg måtte afgive mine reservechauffører til dem forinden, de satte kursen mod bl.a. Theresienstadt.

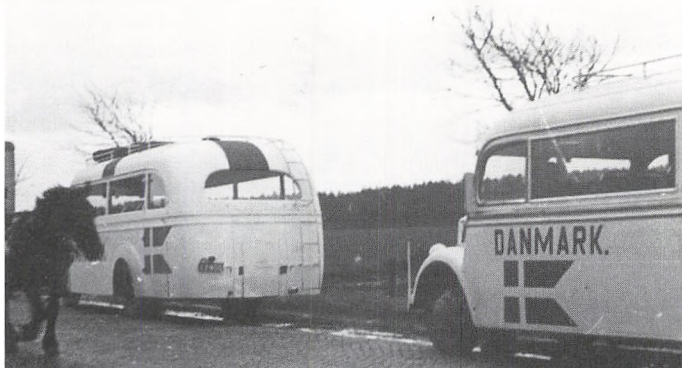
Jeg måtte derfor næste gang, jeg kom til Padborg, skaffe en afløser, og det blev Kaj Skou, Kolding, der i øvrigt kendte mig særdeles godt, idet han som mekaniker ofte havde været med til at passe og pleje mig og sidst netop havde været med til at demontere mit gasanlæg før disse ture.

Med delvis ny besætning satte jeg straks kursen sydpå igen mod Frederichruhe. Det var den 21. april 1945.

Jeg mærkede tydeligt, at alt var ved at ændre sig. De allieredes overflyvninger

To danske hvide busser  
 på farten i Tyskland.  
 Den forreste  
 er Brændekildes  
 Opel Blitz  
 med nummerpladen  
 »D 2900«.  
 Bussen var omstillet  
 til benzindrift  
 lige før afgangen  
 til Tyskland.

(Foto:  
 Frihedsmuseet).



blev mere og mere intensiverede, og jeg for-  
 nemmede, at alt var i opløsning.

Sidst på eftermiddagen fik jeg på ny læs  
 på i Neuengamme og satte igen kursen  
 nordpå, men måtte lægge vejen over Lü-  
 beck og Kiel, idet Neumünster var ufrem-  
 gammel efter bombardement.

Da vi nåede til Hamburg, var det ved at  
 blive mørkt, og de allierede flyvere havde  
 kastet deres »juletræer« (lysbomber) over  
 byen: Et festskue, men ikke særligt hygge-  
 ligt. Jeg krøb i flyverskjul under nogle store  
 træer i vejsiden og nød »fyrværkeriet«. Samtidig begyndte bomberne at falde i  
 nærheden med det resultat, at store grene  
 fra træet faldt ned på mit tag.

Alt får en ende, og efterhånden som an-  
 grebet ophørte, fortsatte vi videre frem  
 mod den danske grænse. Vi var nok 10-12  
 busser, der fulgtes ad. Konvojleder var  
 Konradi.

Vi passerede Lübeck ved 2-tiden om nat-  
 ten og var ved indkørsel til Bad Segeberg,  
 da »Tieffliegere« angreb 3 busser, heri  
 blandt mig.

Angrebet fandt sted fra siden, og nogle  
 af projektilerne ramte nogle benzindunke,  
 jeg havde på taget, mens andre borede sig  
 tværs gennem bussen. Resultatet var en  
 eksplosion med efterfølgende brand, der  
 på grund af den udflydende benzin, fik et  
 uhyggeligt omfang.

Der var i alt 28 personer i bussen. Af dem  
 blev 1 nordmand og 1 dansker dræbt, og  
 9-10 andre såret.

Den dræbte nordmand havde netop skif-  
 tet plads med min reservechauffør og  
 havde anbragt sig på trinnet ved døren, da



Brændekildes Opel Blitz som udbrændt vragefter at den blev ramt af en allieret »Tiefflieger«. To fanger blev dræbt ved angrebet, og Mavill Brændekilde og den anden chauffør blev såret. (Foto: Frihedsmuseet).



*DSB bus med skudhul. Hjælpeaktionen med De hvide Busser var en risikabel affære. I forhold til risikoen var tabene dog begrænsede. Den svenske chauffør Åke Ringmann blev dræbt og nogle få danske og svenske hjælpearbejdere blev såret. (Foto: Frihedsmuseet).*

*han blev ramt af et projektil. Samtidig ramtes både min chauffør (i lysken) og min reservechauffør (i begge ben).*

*Den dræbte nordmand blokerede udgangen og brændte op i det flammehav, der opstod. De øvrige passagerer måtte flygte gennem vinduerne, hvorved mange pådrog sig alvorlige snitsår. De nåede netop at søge dækning i vejgrøften og nogle tilstødende haver, da »Tieffliegerne« kom igen og på ny angreb. Om de ramte mig denne gang, husker jeg ikke, for jeg var allerede et rygende bål, der fik god næring i mine fine plysstole og mit gode trækarrosseri ...*

*Mens jeg sådan efterhånden helt gik op i flammer, slæbte mine passagerer sig ind til byen, og den lokale politimand sørgede for, at de sårede kom under behandling på det stedlige sygehus.»*

Mavill Brændekilde og den anden chauffør var blandt de sårede. De blev efter lang ventetid behandlet på et tysk nødhospital, som var indrettet i kalkminer i nærheden. Næste dag blev de to sårede hentet af en CBU-ambulance og overført til Kolding sygehus. Bussen udrændte.

Preben Bertelsen blev i første omgang udtaget til at køre endnu en tur, men blev alligevel sendt hjem senere på dagen den 22. april.

Enkelte ambulancer og busser bl.a. Brændekildes Opel Blitz, som er beskrevet overfor, kørte en ekstra tur for at hente de sidste skandinaviske fanger i Neuengamme. Herefter blev det svenske hovedkvarter i sidste øjeblik den 23. april evakueret fra Friedrichsruhe til Lübeck, og nogle dage senere til Padborg.

## 22. april - 2. maj 1945

*Svensk og dansk mandskab og materiel sættes under stor risiko ind på evakuering af kvindelige fanger i Ravensbrück-lejren nær Berlin.*

*Bustransporten indstilles 25. april efter flere angreb på konvojer med tab af menneskeliv til følge. To togstammer med kvindelige fanger fra Ravensbrück ankommer til Padborg den 1. og 2. maj 1945.*

Efter evakueringen af de danske og norske fanger fra Neuengamme fortsatte transporterne, idet både svenske og danske køretøjer hentede polske, franske og hollandske kvindelige fanger i Ravensbrück-lejren nær Berlin.

Viggo Eriksen var med på en sådan tur som ambulancefører:

»Det var jo helt udenfor programmet. Vi var jo kommet derned (til Neuengamme), og der var ikke noget at køre med.«

Under disse transporter skete der et andet alvorligt uheld, hvor den svenske chauffør Åke Ringmann blev dræbt, og den svenske kolonneleder Hallquist blev hårdt såret. Efter denne episode blev bus- og ambulancetransporterne indstillet.

Imidlertid blev yderligere ca. 7000 kvindelige fanger reddet fra Ravensbrück-lejren, idet de med tog nåede frem til Padborg henholdsvis den 30. april 1. maj 1945. Det første tog var ventet, mens det andet var en fuldstændig overraskelse for det hårdt prøvede personale på karantænestationen i Padborg, som på knap 14 dage sørgede for pleje og forplejning til mere end 12.000 udsultede fanger.



*En hvid bus omringet af begejstrede borgere på torvet i en dansk provinsby. Stedet er desværre ikke oplyst. Den almindelige befolkning jublede over De hvide Bussers indsats. Begejstringen var så stor, at den ind imellem var ved at give problemer for transporterne.*



*(Foto: Frihedsmuseet).*

## 5. maj og derefter

Den danske indsats var som vist her betydelig. Det er derfor alligevel forbløffende, at det varede 30–40 år, før detaljerne blev omtalt.

Lægen Johannes Holm skriver i indledningen til sin bog »Sandheden om de hvide busser«, udgivet i 1984:

*»Efter krigsafslutningen - i juli 1945 - inviterede Frants Hvass alle os, der havde haft ledende funktioner i »Det danske Hjælpekorps«, til middag i sin lejlighed på Amager. Efter forslag fra Frants Hvass og*

*stærkt støttet af Hans Henrik Koch blev det bestemt, at der ingen rapport skulle skrives.*

*Vi var enige om, at svenskerne i høj grad havde brug for den »good-will«, som gennemførelsen af fangetransporterne kunne skabe for Sverige, Norge og i Danmark.*

*Vi lovede hinanden, at ingen af os ville bidrage til nogen form for offentliggørelse af hjælpekorpsets virksomhed de første mange år, og det løfte har vi åbenbart alle holdt.«*



*Hvide busser holder foran forsamlingsbygningen i Odense. Bemærk det tidstypiske gadebillede.*

*(Foto: Frihedsmuseet).*



*Der er sat en buket i gaskøleren ved ankomsten til København. De hvide Busser blev overalt mødt af begejstrede menneskeskarer. (Foto: Frihedsmuseet).*

Viggo Eriksens opfattelse bekræfter dette:

»Når CBU'erne kom hjem, plejede vi at skrive rapport. Det blev udtrykkeligt sagt om dette her: Der skal ikke skrives rapport om det her. Det må ikke omtales, at I har været af sted. Der gik tre måneder, før vi fik besked på, at vi kunne skrive, hvilke dage vi kørte, hvilken dag vi kom hjem, og hvor mange tusind kilometer vi havde kørt.

Der blev udtrykkelig sagt i de direktiver, vi fik fra ministeriet, at svenskerne havde brug for al den publicity, der overhovedet kunne skaffes ved den transaktion, selv om det var på bekostning af os.«

### **Organisation og økonomi**

På 50 års afstand må man stille spørgsmålet om, hvordan det kunne lade sig gøre at gennemføre transporterne med De hvide Busser. Hvorfor gik tyskerne med til det? Hvordan kunne man have rådighed over

de nødvendige forsyninger på rette tid og sted?

En stor del af æren må tilskrives embedsmændene i ministerierne, som løb en stor personlig risiko ved at arbejde dels i tæt kontakt med de tyske myndigheder dels illegalt i samarbejde med modstandsbevægelsen.

Jørgen Hæstrup skriver i bogen »Til landets bedste«, at finansieringen er sket af »hemmelige statsmidler«, som blev frigjort gennem underhåndsaftaler med bankerne.

Langt de største materielle og mandskabsmæssige ressourcer til hjælpeaktionen blev skaffet gennem statlige organisationer som DSB, Statens Civile Luftværn, Serumintitutet m.v. Men også en lang række private virksomheder var involveret mod betaling. Således også de private ruteborejere i Jylland. Efterfølgende fik bussernes ejere og chauffører udbetalt et honorar

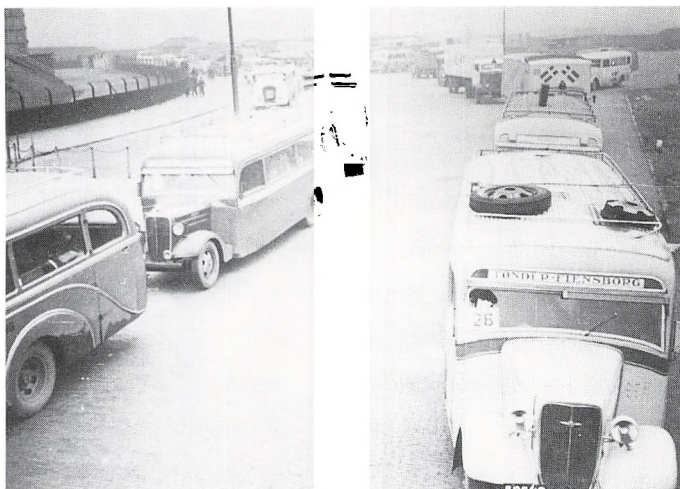


*Efter befrielsen kørte mange danske busser tyske flygtninge til Danmark.*

*Lygterne er ikke længere afblændede, og der er vognummer i forruden.*

*Den slags havde man ikke tid til under hjælpeaktionen med De hvide Busser.*

*(Foto: Frihedsmuseet).*



for deres deltagelse i hjælpeaktionen. De interviewede personer bekræfter dette.

### **Efter befrielsen**

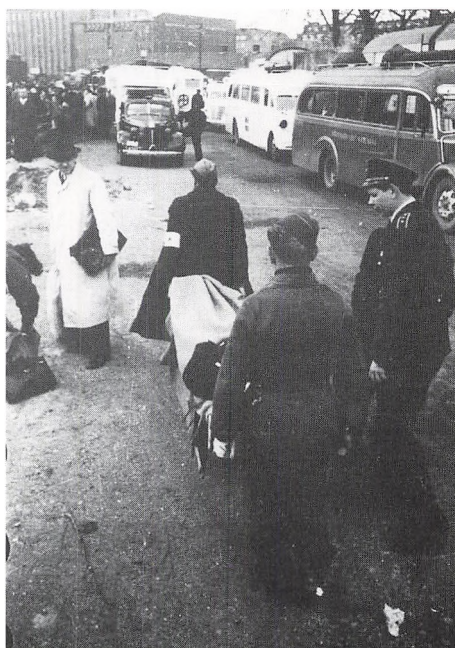
Harald Lauritzen blev efter sin deltagelse i den store hjemtransport den 20.-21. april engageret til at køre politibetjente fra Frøslev til København, hvorfra de skulle sejles til Sverige. Transporten foregik den 4. maj 1945. Han fortæller, at antallet af passagerer blev mindre og mindre efterhånden, som turen skred frem. En del af betjentene hoppede simpelthen af bussen undervejs.

Imens måtte Harald Lauritzen aflede den tyske vagtmands opmærksomhed. Han oplevede befrielsesaftenen i København.

Næste dag den 5. maj kørte han en busfuld sygeplejersker til Aalborg. Der var forhøjet beredskab i Nordjylland på grund af risikoen for invasion nordfra. Tyskerne i Norge overgav sig som bekendt først den 8. maj 1945.

A. P. Opstrup kørte efter krigen for politiet i Århus og kørte med frihedskæmpere for at afhente arresterede værnemagere. Han var ude for en skudepisode, hvor en bus fik ødelagt sin køler.

Mavill Brændekilde blev udskrevet fra hospitalet den 5. maj 1945. Straks efter, at han var kommet hjem, blev han sendt med



*Syge KZ-fanger bæres om bord på færgen til Sverige i Københavns Frihavn den 4. maj 1945 få timer før frihedsbudskabet. Forrest til højre holder Harald Lauritzens bus, som ikke var hvidmalet. På siden står rutebetegnelsen Barsmark - Løjt - Aabenraa. Dagen efter kørte Harald Lauritzen sygeplejersker til Aalborg. (Foto: Frihedsmuseet).*

en bus til Frøslev for at hente politibetjente, som skulle til Horsens. De skulle på arbejde.

Mavill Brændekilde var efter befrielsen med til at hente de resterende danske fanger i en række lejre, bl.a. i Berlin og Breslau ved en Røde Kors aktion. Forholdene var her naturligvis helt anderledes.

Herefter blev tyske flygtninge transporteret til mange forskellige steder i Danmark.

Fra august til december 1945 kørte Holger Nielsen udelukkende for Røde Kors. Hver uge hentede han børn i Holland. De skulle på rekreationsophold i Danmark. Det var en slags pendulkørsel, idet børnene efter endt ophold kom med tilbage.

## Neuengammefangerne og Cap Arkona

Følgende beretning, som er taget fra Jørgen H. Barfoeds bog »Redning fra Ragnarok«, kan sætte aktionen med De hvide Busser i det rette perspektiv. Det var ikke helt ligegyldigt, at ca. 20.000 fanger blev reddet fra den katastrofe, som den følgende beretningen vidner om:

*Samtidig med afhentningen af de sidste skandinaviske fanger begyndte man at evakuere Neuengamme. Ifølge Himmlers sidste ordre fra den 14. april måtte koncentrationslejrene under ingen omstændigheder overgive sig med fangerne. Lejrene skulle forinden evakueres og ingen håftling (fange) måtte falde levende i fjendens hænder. Derfor kom de mange dødsmarkeringer rundt om i Tyskland og således også for Neuengammes vedkommende.*

*Kommandanten Pauly lod 300 fanger blive tilbage for at rydde op. Alle navnelister, dødskartoteker, Gestapoakter og hvad, der ellers kunne være af kompromitterende dokumenter, blev tilintetgjort i krematorieovnene.*

*Galgen blev fjernet og brændt, og alle fangernes efterladtes ejendele stuedes i godsvogne, der ligesom fangerne blev sendt mod Lübeck. Herefter tog Pauly og Thumann mod Nord, og oprydningsholdet*

*sendtes ligeledes på march for siden at blive likvideret, så ingen vidner kunne være tilbage.*

*Ved Lübeck samledes fanger både fra Øst og Vest. Her havde man skaffet sig tre skibe til fangerne. Det var luksudampere »Cap Arcona« beregnet til 1.325 passagerer, fragtskibet »Thielbeck« samt et mindre fragtskib »Athen«.*

*Allerede den 20. april var der kommet 2.300 fanger fra Neuengamme ombord på »Athen« og 2.600 på »Thielbeck«, medens kaptajnen på »Cap Arcona«, der lå opankret ude i bugten energisk, vægrede sig mod at tage så mange fanger ombord, da han hævdede med rette, at han slet ikke kunne forpleje dem.*

*Den modige opsætlighed fra kaptajn Bertrams side nyttede dog ikke i længden, og da han den 26. april måtte bøje sig, erklærede han, at han ikke længere kunne påtage sig ansvaret for skibet.*

*Det lille skib »Athen« satte derefter sine fanger ombord på »Cap Arcona«, og i de følgende dage til den 28. april fyldtes skibet med omkring 6.500 fanger, der stuedes ned, hvor der var den mindste plads, medens 500 SS-soldater blev sat til at vogte dem. Det var rædselsfulde forhold for de ulykkelige mennesker, der i de første dage hverken fik noget at spise eller drikke. Først den fjerde dag fik de hver et lille stykke brød og en suppe, som selv for de hungrende mennesker ikke var nogen fornøjelse at spise.*

*Den 30. april tog »Athen« atter de omkring 2.000 fanger tilbage fra »Cap Arcona«, og samtidig lagde alle skibene sig for anker midt ude i Neustädterbugten. Alle mulige rygter trivedes naturligvis blandt fangerne, og bedre var det ikke, at man gennem køjerne kunne se tyske krigsskibe og ubåde omgive denne flydende koncentrationslejr. Hvad var meningen med denne anbringelse?*

*Den illegale modstandsbevægelse fra Neuengamme, der befandt sig på »Cap Arcona«, besluttede den 30. april at gå til aktion for at overtage skibet, men den 1. maj*



fik de netop at vide fra kaptajn Bertram, at Hitler var død, og optimismen bredte sig atter.

Man var klar over, at en aktion ville kræve mange ofre, og nu håbede man på en bedre løsning. Et par pramme, der havde gjort hele vejen fra Stutthof ved Danzig langs kysten var kommet til, og de blev nu fortøjet ved »Cap Arcona« og »Thielbeck«, og samtidig kom yderligere et par hundrede fanger fra koncentrationslejren Dora ombord på »Cap Arcona«.

Det kan næppe undre, at dødeligheden under de uhyggelige forhold var stor, og hver morgen bragtes ligbunker op på dækket, hvorefter de alle blev kastet i havet.

Det er vanskeligt at give nøjagtige tal på fangerne på de tre skibe, men det angives, at der den 3. maj var ca. 2.000 på »Athen«, ca. 2.000 på »Thielbeck« og ca. 4.600 på »Cap Arcona« foruden vagter, hvilket vil sige, at denne flydende koncentrationslejr havde ialt ca. 9.500 fanger foruden ca. 700 vagter og mandskab på skibene. Hele flåden var i øvrigt under kommando af Stutthofs sidste kommandant SS-Obersturmbannführer Hoppe.

Natten til den tredje maj havde de to pramme revet sig løs fra de to skibe, de var fortøjet ved, og var drevet ind mod Neustadt. Ved middagstid blev »Athen« derfor sendt ind for at hente dem. Til gengæld var det en lettelse for fangerne, da de så, at alle tyske krigsskibe og ubåde var forsvundet. Så skulle de åbenbart ikke sendes til bunds af dem.

Katastrofen kom imidlertid på en uventet måde. De allierede styrker, der nu nærmede sig Østersøkysten, havde jagere ude foran fronten, og disse fly kunne ikke andet end tro, at det var de tyske styrker, der ville flygte.

Angrebet fra de engelske jagerfly indledtes ved 14.30-tiden mod »Athen«, der svarede igen med luftværnskyts, men da den ret hurtigt blev alvorligt beskadiget, hejste man på skibet det hvide flag. Herefter gik flyene til angreb på de andre skibe i bugten, og begge fik fuldtræffere.

Der opstod de frygteligste panikscener, da alle søgte at komme op fra lasten og ud til vandet. SS-soldaterne beskød samtidig de rædselsslagne fanger, og de ubeskriveligste scener udspillede sig. »Thielbeck« lagde sig allerede efter 20 minutter om på siden og forsvandt snart i bølgerne, medens »Cap Arcona« holdt sig flydende en hel time.

Her gik det ikke bedre, da der udbrød ild ombord, og selve hovedtrappen på dampere styrtede brændende sammen. Der var dog en del redningsmateriel, men halvdel af det var gjort ubrugeligt, og hovedparten af fangerne forsvandt i dybet med skibet eller omkom i det kolde vand, der blot var omkring 1 grad.

En tysk minelægger fra Neustadt kom til hjælp, men herfra smed man de fanger væk, der søgte at redde sig op på den, medens man kun søgte at få reddet de tyske soldater. Dog kom nogle få fanger ombord.

De fanger, der på den ene eller anden måde nåede land, kom dog også her ud for beskydning fra tyske marinere, og det var et under, at der dog blev reddet nogle af fangerne. Kun fra »Athen« reddedes næsten alle fanger, medens der fra »Thielbeck« kun reddedes omkring 50 og fra »Cap Arcona« blot omkring 350 fanger.

Omkomne under den frygtelige katastrofe var da omkring 7.300 fanger foruden ca. 600 vagter og besætningsmedlemmer.

Da englænderne et par dage senere rykkede ind i Neustadt, fandt de fanger i deres karakteristiske dragter alle vegne, og nu blev forholdene afgørende ændret. Tyskerne blev omgående smidt ud af U-båds-kasernen, der i stedet indrettedes til fangerne, og desuden sørgede man på bedste måde at få fangerne anbragt godt og at få givet dem både føde og drikke.

Hvis de hvide busser ikke havde vist sig, ville størsteparten af de skandinaviske fanger have deltaget i denne katastrofe.

# Tidsforløb for De hvide Busser

## 1944

*Sommer:* Det danske hjælpekorps forberedes af embedsmænd i Socialministeriet.

*10. dec.:* Første hjemtransport af danske KZ-fanger (200 politibetjente overføres fra Buchenwalde til Frøslev).

*11.-16. dec.:* Anden transport af 8 syge danske gendarmer m.fl. fra Neuengamme til Frøslev.

## 1945

*18.-19. jan.:* 2 syge gendarmer overføres fra Neuengamme til Frøslev.

*Januar:* Det Danske Hjælpekorps dannes.

*30. jan.-ca. 5. feb.:* Syge politibetjente overføres fra Buchenwald og Mühlberg til Frøslev og frigives herefter.

*19. februar:* Folke Bernadottes første forhandling med Himmler. Resultat: 250 svenske Røde kors folk kan samle skandinaviske fanger i Neuengamme.

*24. februar:* En gruppe såkaldte »asociale« fanger overføres til Danmark og løslades.

*1.-18. marts:* De danske grænsegendarmer overføres fra Neuengamme til Frøslev.

*9.-10. marts:* Det svenske Røde Kors Detachment afgår fra Sverige.

*12. marts:* Det svenske Detachment etableres på godset Friedrichsruhe.

*12. marts-4. april:* Skandinaviske fanger transporteres fra en række andre KZ-lejre til Neuengamme. Et større antal syge fanger overføres til Danmark.

*2. april:* Folke Bernadottes anden forhandling med Himmler vedr. fredsforhandlinger.

*5. april:* Det svenske Detachment halveres og suppleres med dansk mandskab og materiel.

*5.-ca. 20. april:* Transporter af syge fanger fra Neuengamme til Frøslev. Videretransport i tog til Sverige.

*11.-18. april:* Transport af danske jøder fra Theresienstadt til Sverige.

*20. april:* Folke Bernadottes tredje forhandling med Himmler. Resultat: Endelig godkendelse af evakuering af danske og norske fanger fra Neuengamme.

*19.-21. april:* Evakuering af danske og norske fanger fra Neuengamme-lejren. 120 danske busser mobiliseres til opgaven.

*22. april:* Friedrichsruhe-lejren forlades, og det svenske hovedkvarter flyttes til Lübeck.

*22. april:* Evakuering af kvindelige fanger fra Ravensbrück påbegyndes.

*21.-25. april:* I tre tilfælde beskydes »Hvide Busser« af allierede jagerfly. Adskillige fanger og den svenske chauffør Åke Ringmann bliver dræbt. Flere danske og svenske hjælpearbejdere såres.

*24. april:* Folke Bernadotte mødes for fjerde gang med Himmler for at formidle en våbenhvile.

*26. april:* Bustransporterne i Nordtyskland indstilles. Det svenske hovedkvarter flyttes til Padborg.

*30. april:* Første tog med ca. 3960 franske, polske og hollandske kvinder fra Ravensbrück ankommer til Padborg.

*1. maj:* Andet tog med ca. 2873 hovedsagelig polske kvinder fra Ravensbrück ankommer til Padborg.

*2. maj:* Bernadotteaktionen afsluttes, da det sidste hjælpemandskab og materiel vender tilbage til Sverige.

# Jyllandskorpset, 50 år efter hjælpeaktionen med De hvide Busser

Af tidl.korpsmester Viggo Eriksen, Herning

I disse måneder, men for 50 år siden - i foråret 1945 - herskede der i Europa stor spænding om udfaldet af krigen.

Tyskland var i opløsning, og for Danmarks og Norges vedkommende var det vel især spørgsmålet om at redde de tusindvis af medborgere, der sad i de tyske KZ-lejre, der optog sindene.

Frøslev-lejren ved den dansk-tyske grænse blev bygget i sommeren 1944 efter aftale med tyskerne, imod at danske Gestapofanger ikke mere skulle deporteres til tyske lejre. Tyskerne brød dog hurtigt aftalen, og lejren blev derefter gennemgangslejr netop på vejen til de tyske KZ-lejre.

Allerede i december 1944 var det lykkedes det danske Socialministerium at opnå aftale med tyskerne om hjemførsel af over 200 syge politifolk fra Buchenwald. Denne aktion blev hurtigt fulgt op med en lang række mindre givtige til tyske fængsler og KZ-lejre.

Til disse transporter anvendtes dels busser fra DSB, som på grund af den almindelige brændstofmangel var blevet »overtallige«, dels ambulancer fra CBU-korpset. Forinden afgang blev alle køretøjer malet hvide, derfor »De hvide Busser«.

I foråret 1945 fik Svensk Røde-Kors ved Grev Folke Bernadotte ved gentagne forhandlinger med Gestapochefen Heinrich Himmler imidlertid udvirket en mere generel afhentning af syge norske og danske KZ-fanger, samt at øvrige skandinaviske fanger skulle samles i KZ-lejren Neuen-gamme lidt syd for Hamburg.

I den anledning oprettedes i Sverige et motoriseret detachment bestående af frivilligt personal fra en række militærafdelinger, og i midten af marts måned 1945 passeredes Danmark på vej sydpå. De allie-



*De medbragte forsyninger af cigaretter, mad og øl spillede en stor rolle både for KZ-fangerne og som bestikkelse til de slet forsynede tyske soldater og politifolk.  
(Foto: Frihedsmuseet).*

rede forlangte, at konvojen, der bestod af ca. 250 mand med blandt andet 36 feltambulancer (ombyggede militærbusser), skulle males hvide inden gennemkørslen af Danmark. Dette skete på rekordtid, flere af dem endda først om bord på færgen fra Malmø til København.

Efter ankomsten til Frederichsruhe (Svensk Røde-Kors hovedkontor sydøst for Hamburg) påbegyndtes en afhentning fra fjernere KZ-lejre til samlingslejren i Neuen-gamme, hvorfra en del syge senere blev videretransporteret gennem Danmark til Sverige.

Ved udgangen af marts blev det svenske detachement en del reduceret, idet de indgåede kontrakter med chaufførerne udløb og ikke blev fornyet. For at udfylde det opståede tomrum blev med Dansk Røde-Kors og CBU-korpset truffet aftale om at stille 20 ambulancer til rådighed. Hertil kom, at den i forbindelse med jernbanestationen i Padborg oprettede karantænestation blev bemanded og stillet til rådighed som gennemgangslejr, således, at hjemførte fanger herfra videretransporteredes (ofte i tog) til enten Sverige eller til danske fangeleje. Enkelte transporter gik dog direkte til Frøslevlejren, som trods alt var på dansk område.

Trods mange transporter fra de tyske lejre og til den danske grænse slog denne transportkapacitet imidlertid heller ikke til, og ved en henvendelse til private rutebilvognmænd den 19. april 1945 lykkedes det med dags varsel ved en kæmpeanstrengelse at samle over 125 busser, der også blev hvidmalede, og med disse og deres frivillige personel formåede man i dagene umiddelbart efter at hjemføre langt over 4.000 fanger fra Neuengamme til Danmark.

Dermed var presset taget lidt af, idet stort set alle syge norske og danske fanger nu var bragt ud af Tyskland. På de følgende transporter medbragtes også fanger af andre nationaliteter, og inden Tyskland helt brød sammen den 4. maj 1945, var der over den danske grænse bragt over 20.000 KZ-fanger.

For Danmarks vedkommende blev redningspersonellet en meget forskellig flok, der i største samdrægtighed fandt sammen på tværs af vidt forskellige tilhørsforhold, men med det ene fælles formål: At redde landsmænd og broderfolk i nød. Denne flok kom vel til at omfatte omkring 400 danskere, spændende fra folk fra ministerierne, Røde-Kors, læger og sygeplejersker, Danske Kvinders beredskab samt personel til ambulancer og busser. Flokken fik hurtigt navnet »Jyllandskorpset«, men lige så naturligt, som det forekom at stå sammen for at løse en presserende opgave, lige så selvfølgelig fortsatte man med det normale arbejde efter at opgaven var løst.

I de næste mange år prøvede man vel egentligt at komme på afstand af denne indsats, og ved 25-års jubilæet i 1970 satte man officielt punktum såvel ved sammenkomster på »Langelinie-pavillon« og i »Lorry« som ved turen til mindesmærket i Neuengamme. Derefter begyndte de mere kammeratlige sammenkomster at tage form, foruden de helt interne forenings-sammenkomster mellem interessegrupper i de forskellige lande, arrangeredes nu også sammenkomster hen over grænserne med deltagere og personel, der havde fælles interesser, uanset om man havde opholdt sig på den ene eller den anden side af pig-tråden.

Ved disse lejligheder opstår ofte situationer, hvor fange og redningsmand møder hinanden for første gang efter mange, mange år. Møder, der ofte giver anledning til vedvarende værdifuldt kammeratskab.

Det har egentlig »flasket« sig sådan, at danskerne i vid udstrækning har været gæster hos vore kammerater i *Norge* og *Sverige*, hvormod *Danmark* som vært ikke har hævdet sig særligt i denne sammenhæng.

Det kan også føles pinligt altid at være gæst hos andre og aldrig selv invitere. Vi har fornemmet situationen, og som eneste undskyldning har vi kun kunnet fremføre, at der bag »Jyllandskorpset« aldrig har stået nogen egentlig forening eller organisation, hverken den gang eller siden. Det gør det naturligvis vanskeligt at tackle problemerne, idet man så naturligvis heller ikke har nogle midler at støtte sig til.

Hertil kommer vel også, at man aldrig med store armbevægelser har anglet efter opmærksomhed, men har ført en tilbage-trukket tilværelse. Måske var vor andel i redningsaktionen alligevel ikke så uvæsentlig? Ligesom man dengang - i 1945 - løste opgaven i fordragelighed de nordiske broderfolk imellem, således regner vi også med at løse problemerne nu. Om lidt er det måske for sent! Mange af de, der var med dengang, er der ikke mere, og de, der er tilbage, er i vid udstrækning overgået i pensionisternes rækker med deraf følgende beskedne økonomiske ressourcer.



**Til det professionelle Europa**



**International  
Diesel  
Service**

**IDS er et produkt fra Kuwait Petroleum.**

