

Johs.Kragh
Byparken 35
Bløvstrød
3450·Allerød

Maj 1995.

Et tidsbillede fra 50 år tilbage.

Jeg blev født den 5 februar 1906 i Horne ved Hirtshals, hvor min far havde Præstegården i forpagtning. Da jeg var 4 år fik han lunge tuberkulose, var på Sanatorium i Silkeborg, men efter mange måneders ophold blev han sendt hjem, der var intet at gøre. Vi flyttede til Kelstrup ved Vig, hvor vi købte et husmandsted. Der døde min far året efter og det følgende år døde min mor også, så min broder og jeg blev forældre løse, da jeg fyldte 7 år. Jeg fik også tuberkulose, men efter nogle måneder i sengen var jeg rask, og først 40 år senere blev det opdaget, at jeg manglede et stort stykke af højre lunge.

Min broder og jeg fik en glædesløs barndom. Han blev fæstet bort til landmænd fra 10 års alderen, og jeg kom til en onkel i Århus.

Da jeg fyldte 18 år gravede min broder og jeg tørv, rensede mursten, og tjente til billetten til Canada, hvor vi gik i land med 5 dollars i lommen. Vi fik let arbejde på gårde, var skovhuggere og kulminearbejdere, hvor vi måtte foretage talrige sprængninger med dynamit hver dag, en rutine, som senere blev flittigt udnyttet under den sidste verdenskrig. De sidste 4 år tilbragte vi i New York, hvor jeg det sidste år var ambulancechauffør.

Vi havde regnet med at vi på et par år kunne tjene så meget at vi kunne få en uddannelse, men det tog os 5 år. Da vi syntes at vor sammensparede kapital var tilstrækkelig, rejste vi hjem. Først måtte jeg aftjene min værnepligt, som foregik hos Søværnet på Fiskeriinspektions fartøjet Fylla, hvor jeg var i 11 måneder på Island og Færøerne.

Derefter tog jeg arbejde hos Th.B. Thrige i Odense og gik på Teknikum og tog installatøreksamen. Jeg købte en elektrisk Installationsforretning i Hjørring, som jeg udvidede med radioforretning og oprettede Transformator stationer.

Så kom krigen den 9 April 1940.

Der er nu gået 55 år siden, men jeg vil gerne for den opvoksende ungdom klarlægge de følelser og de bevæggrunde som bemægtigede os til at tænke og handle som vi gjorde.

Lige siden vi gik i land i Quebec i Canada mødte vi som danske en utrolig venlighed og imødekommenhed og hjælpsomhed. Arbejdet var hårdt, og de job vi fik var ikke de mest vellønnede, men alligevel tjente vi 30 gange mere hver dag end vi kunne have tjent i Danmark, og vi var godt tilfredse.

Jeg skal anføre et eksempel: Jeg arbejdede hos Columbia Corrugated i New York det meste af et år, og havde der medhjælpere af negre, polakker mm.. På et vist tidspunkt var der en strejke blandt papirarbejdere, som vi blev lidt indblandet i. En dag kom jeg tilfældigt til at overvære en samtale mellem mine 2 kolleger. Den ene sagde: "Han er dansker, han kan gå hvor som helst hen i New York i morgen og få et godt job. Hvis du og jeg, som er italienere, mister det vi har her, får vi aldrig et tilsvarende. Det var i 1926. Jeg blev stolt over at være dansk. Det var vore forfædre, der rejste til England i så stort antal, at de valgte den danske konge Knud den Store til konge over England. Det var dem der svarede en Borgmester i en fremmed by, som vilde tale med deres høvding, på jysk: Wi er aal frie mænd. Således udtrykkes den samme sætning idag på engelsk. Det var deres efterkommere der forfattede Frihedsdeklamationen i Amerika: All men are free. Den jyske dialekt blev til verdenssproget engelsk.

Den 9 april 1940 blev vi vækket tidligt om morgenen ved at tyske flyvemaskiner drøede lavt hen over hustagene. Jeg gik ned i forretningen, satte en række radioapparater til at aflytte fremmede stationer, svenske, tyske, engelske for at høre hvad der skete og ringede

til Politistationen og forklarede, at da der i radioen lød et gentagne tysk Oprop, havde tyskerne besat den danske Radio, og at vor regering havde vanskeligheder med at indkalde forsvaret og give mobiliseringsordrer. Muligvis kunne vi få indkaldelsesordre gennem svensk Radio eller i ethvert fald få oplysninger af betydning. Jeg bad om hjælp til at aflytte de mange stationer, og man sendte også Overbetjent Nielsen fra Museumsgade til hjælp, men intet skete jo. Vi sluttede om aftenen og gik deprimeret hjem.

Vor regering havde kapituleret uden modstand.

De følgende mange måneder lod vor samvittighed os ikke i ro. Alt det vi havde lært som spejdere, alle de sange vi havde sunget, du skal elske dit land. Du skylder dit land alt, det land som dine forfædre havde kæmpet for i tusinde år, og givet deres liv for. Det land som de havde opbygget gennem et utroligt hårdt arbejde og overladt dig. Den enestående hæderlighed som havde kendetegnet vor Nation gennem tiderne, der bevirkede, at kejseren i Konstantinopel i Vikingetiden måtte hente danske gardere dertil, han kunne ikke stole på andre.

Vi havde sunget: Det haver så nyligen regnet, og længere nede i sangen: Men for hver een der faldt, er der nye overalt, de vil møde hver gang der bliver kaldt.

I salmen: Altid frejdig, lød det: Kæmp for alt hvad du har kært dø om så det gælder.

Var alt det du havde hørt og lært kun Øregas. Var det hele kun tomme fraser for enfoldige børn, uden indhold i virkeligheden. Var lu fej og bange eller hvad er der i vejen. Dig en efterkommer af de mænd som du læste om: Tilbage stode de Vendelboere, de vilde ikke fly.

To gange havde Vikingernes efterkommere draget over havet for at kæmpe for dit lands frihed, og tusinder givet deres liv derfor, i din levetid. Du sidder roligt og lader det ske. Hvad er du for et menneske

Hvem er det der vil møde, hver gang der bliver kaldt. Er det ikke dig Johs. Kragh, der er bedre egnet end de fleste. Du har måttet kæmpe for overlevelse siden du var 7 år. Du er en slags sprængningsekspert, du har været i Søværnet i elleve måneder. Du har alt hvad der behøves.

En forårsaften i 1942 var vi tre, der startede modstandsbevægelsen i Hjørring: Urmager Kaj Jensen, Johs. Juhl og jeg i mit hjem på Frilandsvej 3 i Hjørring. Johs. Juhl blev ansat i min forretning for at have frihed til at indsamle oplysninger. Han skaffede os det første parti Dynamit, og få dage senere standsede vi Mælkekondenserings Fabrikken i Hjørring, hvis hele produktion gik til den tyske Værnemagt. En sen aften skaffede vi os vej ind i fabrikken, og anbragte en sprængladning på dampkedlen. En tidsblyant skulde få den til at gå af efter 30 minutters forløb, men vi tænkte ikke på, at varmen fra kedlen fik syren i tidsblyanten til at virke langt kraftigere end planlagt, og medens vi lagde den næste sprængladning i den store dynamo, skete ekspllosionen over vore hoveder. Vi fik travlt med at komme af sted, men måtte gennem en større skare tilskuere, der havde samlet sig på grund af ekspllosionerne.

Vi tre havde udarbejdet bestemte retningslinier for modstandsarbejdet.

1. Aldrig at skrive noget ned. Vi vidste ikke hvilke metoder tyskerne havde til at få en fange til at tale, hvis vi blev taget.
2. Aldrig at forsøge at finde ud af vore medarbejderes identitet.
3. Hvis Tyskerne vandt krigen, måtte vi forlade landet.
4. Binde så mange tyskere i Danmark som muligt, så de ikke kunne være andre steder, og vise de allierede, at vi var på deres side.
5. Forsinke tyske transporter mest muligt til Norge, og gøre krigen så vanskelig og kostbar som muligt for tyskerne.

Jeg havde stadigt så gode forbindelser i New York, at jeg kunne skaffe os alle arbejde med dags varsel, hvis tyskerne vandt krigen.

Der fulgte nu års arbejde på mange felter, som det vil tage en bog at berette om. Til at begynde med havde vi kun lidt sprængstof, men efterhånden kom nedkastningerne fra England igang. Jeg havde møde med nedkastningschefen for Jylland, Tholdstrup, der sendte en mand til Hjørring, kaldet Henriksen, men som var Flemming Thage, der organiserede M Grupperne sammen med vort arbejde. Vi vidste, at i en lille by som Hjørring er det vanskeligt at holde noget skjult, og vi inviede aldrig noget menneske i vore planer, og ingen af os kom nogen sinde til skade. I vor gruppe blev vi aldrig mere end 10 mand, medens M grupperne var flere hundrede.

Jeg skal derfor her kun berette om nogle få episoder:

En aften kom der i den engelske radio en hilsen, som angik os og betød, at der i den påfølgende nat vilde ske nedkastning på det aftalte sted fra engelske flyvemaskiner. Vi cyclede ca. 30 mand til et område syd for Poulstrup, og de tre landingslys blev tændt som sædvanligt. De sædvanlige 12 containere blev modtaget, samlet op og bragt til en gård et stykke vej derfra, hvor det blev skjult under halmen. Medens dette arbejde stod på, flere timer, kredsede endnu en engelsk maskine rundt syd for os langt nede i horisonten, hvilket vi ikke syntes om, da det betød at tyskerne opdagede, at der skete noget i området. Da vi var færdige bad jeg en ung mand om at klatre op i et træ, og sende et lyssignal til maskinen med en lommelygte, når den var nærmest os. Dette gjorde han, og straks ændrede maskinen kurs mod os, så de tre landingslys vi havde tændt igen, og drejede i et skarpt sving ind over pladsen, og et stort antal containere faldt til jorden med faldskærmene. Jeg sendte med morsesignal en tak til maskinen, der svarede: Good luck.

Vi fik igen travlt med at samle containere op, men der manglede 2 i det sædvanlige antal af 12. Vi kunde ikke finde dem, men måtte bringe de andre 10 til gården. Hvad der tog tid, idet hver af dem vejede så meget, at der skulle 6 mand til at bære dem. Alle tog hjem, der var kun 3 af os der blev tilbage, vi vidste ikke hvad vi skulle gøre med hensyn til de to sidste, og satte os på en træstamme for at tænke over sagen. Pludseligt kom en lille dreng løbende, og sagde stakåndet: Der ligger en faldskærm tværs over vejen (en kilometer borte eller mere).

Vi fik travlt, og tog en personbil vi havde "organiseret" fra Fru Fiskeexportør Jespersen i Hirtshals, og kørte ned til området, fandt de to manglende containere, pakkede faldskærmene ind i bagagerummet, drukkede containerne i en sø, og kørte indholdet til laden. Dette tog tid, og en af os der holdt vagt udenfor laden, fik tiden til at gå med at høre på bilens radio. Da vi skulle starte og køre hjem, var akkumulatoren tom, vi kunne ikke starte. Der var en meget smal markvej der løb ned til et moseområde, og som gammel ambulancechauffør kørte jeg bilen. Jeg bad de andre 3 om at skubbe bilen ned ad denne smalle markvej, så kunne akkumulatoren blive så meget opladet, at vognen kunne starte, hvilket skete, og motoren kom igang, men gik dårligt i første gear. Men den gik, og jeg havde hele min opmærksomhed indstillet på at få den rigtigt igang. Nu gik vejen opad i et sving og ind på en bredere landevej. Pludseligt så jeg, at der holdt en lastbil forenden, med en antal tyske soldater rundt om. Der var ingen mulighed for at vende om, og hvis vi standsede vilde det skabe opmærksomhed. Jeg kørte stadigt i første gear, og havde kun sekunder til at tænke mig om. Ved siden af mig sad Kurt, Jens Peter la Cour Madsen, og på bagsædet sad Johs. Juhl og endnu een, hvis navn jeg har glemt. Ved siden af lastbilen stod en tysk officer med en maskinpistol i hånden. Jeg kørte langsomt imod ham, og han væg lidt til siden. Vinduet ved føresædet var rullet ned, jeg overvejede at skyde ham i forbifarten, jeg var parat til at smide en håndgranat bagud, men lastbilchaufføren stod ved siden af lastbilen. Jeg bøjede mig ud mod officeren og sagde med dyb stemme: Deutsche Kriminalpolizei. Som jeg tænkte, blev officeren bragt lidt ud af balance, og min fod på gaspedalen gav den endnu et tryk, men få sekunder efter råbte han: Halt-

Side 4.

Gaspedalen fik endnu et tryk og få sekunder efter lød det igen: Halt. Jeg sagde: ned i bunden af vognen drengene, og gaspedalen gik i bund. Så kom det, en byge af maskinpistolkugler, ingen blev ramt og bilen havde nu fart på. Derefter kom 2 riffelkugler gennem bagruden og ud gennem forruden, der blev mælkevid, vi havde nu rigtig god fart på, og fjernede os hurtigt. Vi vidste ikke om tyskerne havde en transportabel radio og kunne tilkalde forstærkninger og spærre vejen for os, så da vi forud så en landejendom, hvor ladeporten stod åben ud mod vejen, drejede jeg bilen ind i laden, og vi lukkede hurtigt porten, hvorefter det vilde være vanskeligt at finde os. Vi spadserede hjem, og Falck hentede siden bilen og anbragte den på torvet i Poulstrup, og talte 19 skudhuller. Inden vi kom til gården sagde Kurt. Nå jeg var den eneste af os der kom til skade. Hvad, spurgte jeg, blev du ramt. Jeg så mig i tankerne, at vi måtte køre til Hjørring sygehus, hvor Overlæge Kofoed tog vare på os. Men Kurt svarede: Nej, men jeg skar min finger, da jeg slog forruden ud, og ganske rigtigt, der var en bloddråbe på hans finger, han holdt i vejret. Jeg nåede først til Ilbrogård næste morgen, hvor jeg boede dengang.

Jeg var som aut. Installatør tilsynsførende med lysnettet på Skibsby Transformatorforening, hvorunder Marinestation Skibsby hørte. Jeg fik besked fra Tyskerne om, at opsætte støjkompensatorer på hveranden mast i Transformatorstationens net. Jeg svarede, at sådanne støj-kondensatorer havde jeg ikke. Nogen tid senere fik jeg anmodning om at møde på Højskolehjemmet i Hjørring og tale med en tysk ingeniør fra Berlin. Dette gjorde jeg, og traf en meget dygtig mand, som vidste langt mere om disse ting end jeg. Han forklarede, at Marinestation Skibsby var beliggende på eet af de bedste steder i Europa for modtagelse af radio-signaler. Den skulle have forbindelse til alle tyske ubåde, og signaler fra en tysk ubåd i sydatlanten var svage og vanskelige at modtage. Derfor skulle alle støjsignaler dæmpes. Han var overbevist om, at jeg var en tysk kollaboratør og på hans side, og jeg forsøgte ikke at ændre denne opfattelse. Jeg forklarede, at det skulle være unødvendigt, og om-talte, at alle elektriske motorer i Danmark skulle være dæmpede for støj, men ingeniøren svarede: Det ved jeg, men det har vist sig, at når man dæmper en motor ved kilden, stiger støjen alligevel ud ad linien, og derfor skal hele nettet dæmpes. Jeg indvendte svagt, at jeg ikke kunne få så-danne kondensatorer, og mente, at da krigen snart alligevel vilde være forbi, kunne det næppe betale sig. Nu fik jeg det største check jeg fik under hele krigen: Han sagde:

Ja, Ja, ^{Hern} Kragh. krigen i Europa er snart slut, men så må de huske på, at tilbage er både Sydamerika og Nordamerika at besejre. Når krigen her er slut, skal Skagen havn udbygges til Europas største krigshavn, og da bliver Marinestation Skibsby vigtigere end nogen sinde. Jeg tabte både næse og mund, og stirrede målløs på ham. Troede han virkelig dette. Russerne var stærkt på vej mod Tyskland, Stalingrad var slut, og de allie-redes krigsproduktion røg i vejret.

Vi fik tilsendt et stort antal støj-kondensatorer, men de blev aldrig sat op, jeg var da gået under jorden efter at tyskerne havde pejlet vor sendemand Kvartermester Stotz, der tog sit eget liv. Morgenen efter at Stotz var blevet pejlet anede jeg uråd, og sagde til min hustru, at vi hellere måtte besøge vores familie i Skagen. Jeg havde aftalt med en Bankassistent i Diskontobanken, at jeg vilde ringe til ham for at høre til min Tantes helbred, og da jeg gjorde dette næste dag, lød svaret: Deres Tante er meget meget syg. Så var jeg klar over situationen. Tyskerne var kommet om natten til min lejlighed, og var ved at slå døren ind, da den blev åbnet af husets ejer, en autohandler Elholm, som boede på første sal. Han fik øjeblikkeligt et par maskinpistoler stukket i maven, men min lejlighed var tom. Min hustru og vore 2 børn blev sendt til Langeland, hvor de befandt sig til krigens afslutning. Derefter flyttede jeg fra sted til sted, og opholdt mig sædvanligvis kun 14 dage hvert sted, indtil 5 maj 1945.

Jeg skal her kun fortælle om endnu en enkelt hændelse, der viser

Side 5.

krigens grusomhed og nådesløshed.

Vi fandt ud af, at 2 personer var fuldt tilstrækkeligt til at udføre store sabotage handlinger. Vi fik besked på, at et tysk troppe-transport og ammunitionstog vilde passere om natten et bestemt klokkeslet på vej til Frederikshavn, og derfra til Norge.

Kurt og jeg cyclede til Hæstrup, og sprængte jernbanelinien et sted, hvor banen gik på en dæmning over en eng, få minutter før toget ankom. Det var så vidt jeg husker først i februar 1945, og i modsætning til sædvane vilde vi se hvorledes det hele forløb.

Toget var langt og kom i fuld fart. Da lokomotivet kom til det sted, hvor der ingen skinner var, stillede det sig på tværs af skinnerne, og hele vogntoget ramlede sammen i en kæmpemæssig hob. Det viste sig, at der var en lang række godsvogne, lukkede, hvor soldaterne lå og sov i et tykt lag halm. I midten af hver vogn var der en rund brændeovn, og ved sammenstødet væltede denne og antændte halmen, hvorefter hele toget på få minutter stod i lys lue. Der skete samtidigt en række eksplotioner. Da Kurt og jeg cyclede hjem var vi begge nedtrykte over det skete, og som bragte lidelse til mange mennesker, men krig er nådesløs. Som sædvanligt fortalte vi intet om det skete, men den engelske radio omtalte det alligevel få dage senere.

Efterskrift.

Jeg har her i 1995 fulgt TV serien "World at War", og fulgt de utrolige rædsler som overgik vor verden, hvor millioner af mennesker led døden, heriblandt 200.000 flyvere. Jeg har stadigvæk vanskeligt ved at tilgive tyskerne det skete.

Men jeg er stadigvæk glad for, at vi gjorde vor ubetydelige indsats for at vise verden, at Danmark var på de allieredes side, at vi forsvarede vort land, som vore forfædre har gjort i tusind år. At vi gjorde lidt for at vi skulle få en bedre verden, at vort land ikke uden sværds slag lod sig kue. Danmark er stadigvæk et frit land, som vi kan overlade til vore efterkommere.

