

Koldingbogen

ÅRSTAL:	1995
FORFATTER:	E. Lindegaard
TITEL:	Hjemtransport af tyske flygtninge fra Kolding – og betragtninger i forbindelse hermed.
KORT RESUME:	Hjemsendelsestransporter til den engelske besættelseszone 1947.

Hjemtransport af tyske flygtninge fra Kolding - og betragtninger i forbindelse hermed

af E. Lindegaard

1995 - 50-året for 2. verdenskrigs afslutning og Danmarks befrielse – blev i tiden op til 5. maj markeret overalt i landet på forskellig måde. Her i Kolding havde interesserede lejlighed til at høre flere foredrag om besættelsestiden arrangeret af Kolding Stadsarkiv. Med baggrund i Arne Gammelgaards foredrag »Tyske flygtninge i Danmark 1945-49« bragte Kolding Ugeavis flere artikler om de tyske flygtninge skrevet af Lars Gregers Hansen.

Selv deltog jeg i november/december 1947 i to hjemsendelsestransporter med tyske flygtninge til den britiske besættelseszone.

Inspirationen til at skrive om det fik jeg efter at have hørt Arne Gammelgaards foredrag, men allerede i 1971 som tilflytter i Kolding Kommune dukkede tanken op - senere forstærket ved læsning af Henrik Havreheds bog »De tyske flygtninge i Danmark 1945-49« samt Arne Gammelgaards bøger »Mennesker i Malstrøm« og »Drivtømmer«. Koldingenserens Johs. Nielsen, som på et kassettebånd har fortalt om Kolding lige før og under krigen og især flygtningebevogtningen i tiden efter befrielsen, var så venlig at vise mig de steder, hvor gennemgangslejren(e) for de tyske flygtninge dengang var placeret.

Forhistorien til min deltagelse i flygtningetransporterne var følgende:

Pr. 1. juli 1947 var jeg blevet indkaldt til CBU Fynske Udrykningskolonne, som havde til huse

på Sandholt Slot på Midtfyn. Grundskolen omfattede brandslukning af enhver art, entreprenørarbejde og sanitetstjeneste. Efter kort tid blev jeg overført til begrebet »faste afgivelser« - d.v.s. efter morgenappel ud af geledet til f.eks. kontorarbejde, postture eller chaufførjobs.

I begyndelsen af november måned blev det pludselig meddelt os, at man i kolonnen skulle afgive 8 mand til en anden form for udrykning, nemlig som assistance ved flygtningetransporter fra Kolding til Tyskland. Da jeg kendte nyheden en anelse før mine kammerater, var jeg også den første til at stille spørgsmålet til mig selv: Hvad kan jeg gøre for at blive en af de otte? Jeg var så heldig at være blandt de udtagne, og ved de afsluttende samtaler fik jeg bemærket, at jeg både talte og skrev tysk. Det tegnede jo helt spændende. Vi tilhørte jo alle en generation, som på grund af krigen og endnu to år efter dens afslutning, aldrig havde været uden for landets grænser, bortset fra, at jeg havde været et smut til Sverige.

En glædelig ting, som faldt delvis sammen med vor udtagelse, var udlevering af de nye blå CBU-uniformer med revers og beregnet for slips. Dette var en landsdækkende begivenhed for alle i civilforsvarskorpset, men vores gruppe fik som noget særligt påsyet røde mærker med ordet DANMARK på ærmet i skulderhøjde. Nu lignede vi da noget! Med visumstempel i passet fra Military Permit Office, København, af 13.



Tyske flygtninge stiger på toget i Kolding på vej tilbage til Tyskland. Foto fra Nationaltidende

november 1947, var vi klar til at blive kørt til Kolding.

I Kolding kom vi til at forrette tjeneste ved gennemgangslejren - Tvedvej II - hvorfra den første transport med lidt over 1000 flygtninge var afgået 1. november 1946, altså året før. Vores opgave var at ledsage flygtningene på hele turen og at få det tomme tog med tilbage.

Inden vi kom afsted på den første transport, gik nogle få dage, hvor vi deltog i forskellige opgaver, ligesom vi på skift overvågede ind- og udgang gennem portvagten. Den egentlige bevogtning var på det tidspunkt overgået til politiet. I portvagten kunne man via lejrens telefoncentral komme i kontakt med andre afdelinger, ligesom man kunne ringe ud i byen efter omstil-

ling og ekspedition. Telefoncentralen blev betjent af to tyske damer.

Torsdag den 20. november 1947 kl. 12.00 var tidspunktet for vor første transports afgang. Jeg husker ikke helt, hvor mange person- og godsvogne, toget bestod af, men transporten, som var godkendt forud af CRX (det interallierede hjemsendelseskontor, britisk element), Berlin omfattede lidt over 700 personer til Niedersachsen. Ved en afkontrollering af navnelister i flygtningeadministrationen fandt man imidlertid ud af, at kun ca. 420 godkendte personer endnu befandt sig her i landet. Det skyldtes en forældelse af listerne, skrev den danske militærmission i Berlin til den britiske afdeling af det allierede kontrolråd den 17. november 1947.

Antagelig har der været omkring 9-10 vogne ialt af typen med åben for- og bagperron og midtergang i kupeen, samt 2-3 af den tids almindelige godsvogne. Midt i togstammen var indkoblet den såkaldte kommandovogn med sideindgang og med såvel fremad- som bagudrettet højttaler på taget. Transporten blev ledet af en transportofficer. Jeg mener også, at en sygeplejerske ledsagede transporten.

I kommandovognen var opstillet etage-kaserneenge for vores gruppe på otte mand. Før turen var ledsagemandskabet blevet forsynet med den nødvendige tørkostforplejning, indkøbt hos en herværende skibsproviantering. Det var altsammen førsteklases og lignede bestemt ikke det, som flygtningene havde fået. Det var fineste skinke, ost, brød, marmelade, gryn, mælk og andre drikkevarer. Flygtningenes marchforplejning for 3 dage (den almindelige for den britiske zone) androg pr. dag 500 g rugbrød, 250 g sigtebrød, 25 g margarine, 25 g ost, 50 g pølse, 15

g sukker. Børn (0-15 år) fik voksenration minus 200 g rugbrød, men med tillæg af 1/2 l mælk for rejser ud over Padborg.

Med toget indtil grænsen fulgte omkring 25-30 politibetjente, hvis opgave var at sørge for, at alle i toget registrerede flygtninge også kom til Tyskland, og at ingen prøvede at hoppe af undervejs. Vores opgave var at aflevere flygtningene på den rigtige adresse, afstemme optællinger, evt. give en hånd med bagagen, sørge for at få kvittering for modtagelsen og for, at toget kom tilbage til Kolding.

Ved grænsen steg derfor alle politifolk af, og toget fortsatte nu med tyske lokomotiver. Vi konstaterede ingen uro mellem alle disse mennesker, snarere en afdæmpet, men spændt forventning til, hvad fremtiden ville bringe. Langt de fleste flygtninge i Danmark var jo kommet fra de tyske Østersøprovinser, så den del af Tyskland, de nu sendtes til, var fremmed for dem, og det var fjerne slægtninge eller bekendte, som havde skaffet grundlaget for deres hjemrejsetilladelser.

Vi CBU'ere var selvfølgelig også spændte på, hvad sådan en tur mon ville bringe os af oplevelser i et næsten totalt ødelagt Tyskland. Vi vidste jo, at dets mange storbyer, jernbaner, fabrikker, broer m.m. havde været udsat for voldsomme luftangreb. Vi havde også hørt lidt om de tidligere vintres nød, især den sidste 1946/47, hvor levnedsmiddellrationerne mange steder kom under 1000 kalorier pr. dag, hvor der ikke kunne skaffes brændsel, hvor det endnu var umuligt af skaffe varme i sammenstyrtede boligblokke, hvor folk endnu boede under ruinerne i kælderregioner, tæt sammenkrøbne og som regel uden mulighed for regulær varme. Herhjemme havde vi jo selv oplevet isvinteren med trafikvanskelig-

heder og brændselsmangel. Det kunne vore medbragte flygtninge sikkert have talt med om, for overalt i flygtningelejrene havde man frosset.

Den første del af turen gennem det flade land viste dog ikke meget af den art, det hele virkede blot trist og gråt. I Flensburg var Tysk Røde Kors mødt op, og under ophold ved perronen blev der sørget for drikke og også ekstra vand i transportspande. Ved Rendsburg løber jernbanen i en stor kurve med tiltagende stigning for at bringe os op i højde med jernbanebroen, der fører over Kielerkanalen. Under broen fandtes en såkaldt svævefærge, som førte f.eks. gående over på det sted.

I Neumünster så vi de første bombeskader, og ved indkørslen til Hamburg konstaterede vi, at belysningen var meget sparsom. Den ene bydel efter den anden viste sammenstyrtede huse, fabrikker og forretningsejendomme i et omfang, som vi dengang ikke havde forestillet os. Nogle

Kielerkanalen, november 1947



Hamburg, november 1947

bydele var blevet til bjerge af rødt eller gult sand og grus. Under den langsomme kørsel kiggede vi ud på de omfattende sporarealer, hvor de vigtigste forlængst var sat i stand og således dannede en livsnerve til og fra byen. Andre var endnu ubrugelige. Mellem skinnerne gik i hundredvis af mennesker, flest kvinder, med tasker og kurve. Alle ledte de efter kul, som tabtes af de passerende tog, og alle håbede de at kunne sikre sig bare et par af de eftertragtede klumper. En gang imellem var der en enkelt, der, uden at vide, hvem vi var, løftede hånden til et apatisk vink. Hele sceneriet gjorde et stort indtryk på os, og jeg er sikker på, at det også gjorde det på vort togs passagerer. De så her en bekræftelse på de oplysninger, som i beskedent omfang havde været at læse i lejrviser rundt om i landet.

Endelig nåede vi Hannover, og vi gjorde os klar til at aflevere vore flygtninge og hjælpe med bagageudlevering fra de medførte godsvogne. Hver flygtning kunne medbringe bevisligt personlige ejendele og i pengebeløb 1000 RM. Hvis man havde flere kontante penge, krævedes det

overskydende beløb deponeret ved ankomsten til Tyskland. Bagagen var i gennemsnit beskedent og af ringe standard, men i nogle få tilfælde ret omfattende, hvis man havde været heldig at redde lidt under flugten, og måske yderligere havde kunnet supplere den under 2 1/2 års ophold i Danmark. Mange hundrede flygtninge her i landet havde fået sendt virkelig gode og omfattende gavepakker fra enten slægtninge eller organisationer i USA. Som regel bestod dog en families habengut af nogle sammenbundne store bylter, tilsømmede trækasser og almindelige pakker. Enkelte havde dog også den tids kufferter af varierende kvalitet, men alle bar de præg af, at de havde været længe i brug.

Flere var allerede stået ud af toget, da vi opdagede, at der var problemer. Måske fejl fra den ene eller anden instans på grund af de langsomme kommandoveje med tilladelser, registrering o.s.v. mellem tyske lokalmyndigheder og de mange allierede og danske kontrolmyndigheder. Forståeligt nok, når man betænker det underlige spinkle grundlag, alle hjemrejsetilladelser måtte hvile på, forstærket af de elendige forhold i Tyskland. Flygtningene kunne næsten ikke bære, at nye problemer syntes at tårne sig op. Det endte med, at vi måtte køre hele toget ca. 100 km. tilbage mod nordøst til byen Uelzen. Allerede dengang et opsamlingscenter for flygtninge fra øst.

Derefter gik det hjemad med det tomme tog, og vi genoplevede hele sceneriet en gang til.

Allerede et par dage efter, den 27. november, skulle en ny transport afgå med bestemmelsessted Wipperfürth i Nordrhein-Westfalen. Her i Kolding var proceduren ved afgang den samme. Det oprindeligt godkendte antal personer



E. Lindegaard som CBU'er.

omfattede 1962 personer, hvilket normalt ville have betydet 2 transporter, men da antallet var reduceret af samme årsager som på vor første transport, mener jeg, at alle nu kom afsted i én transport, hvorefter der sikkert har været omkring 950 personer, og dermed et tog med 16-18 personvogne og omkring 5 godsvogne. Toget var i hvert fald betydeligt længere end toget ugedagen før.

Den første del af turen kendte vi, men da kørestrækningen var ca. dobbelt så lang, så vi frem til nye oplevelser og indtryk. Ved grænsen fik vi igen tyske lokomotiver foran. De var, som alle andre vi havde set, betydeligt større end de fleste af vore hjemlige. Alle havde tilsyneladende gjort krigen med og havde adskillige gange været ramt

af projektiler fra lavtgående jagerflys hamrende maskinkanoner, men formentlig hurtigt sat i stand igen, idet man simpelthen påsvejsede plader på lokomotivets kedel. Men køre kunne de, og farten var ganske god, kun afbrudt af enkelte stop eller langsom kørsel ved reparationer på spor eller sporskifter.

Ved passage af Kielerkanalen havde vi håbet at kunne se et større skib gå igennem. Kanalen var, trods sænkning af forskellige skibe, igen gjort brugelig for den internationale skibstrafik. Praktisk talt alle broer og vigtige vejoverføringer i det meste af Slesvig-Holsten var blevet skånet af briterne, vel vidende, at man kunne få brug for dem selv ved den sidste fremrykning.

Da vi kørte gennem Hamburg var billedet det samme som dagene før. Vi var forfærdede, men efterhånden blev vi dog så hærdede, at vi også gav os tid til at spise lidt en gang imellem.

Ødelæggelsernes omfang har sikkert påvirket flygtningene lige så meget. De var som omtalt næsten alle fra Tysklands østlige områder, Østprøjsen, Königsberg, Danzig, Pommern osv. og havde ikke i krigens forløb oplevet nævneværdige luftbombardementer. Til gengæld havde de i løbet af krigens sidste 4-5 måneder været på flugt for de hurtigt fremrykkende sovjethære, været udsat for ufattelige lidelser, stridt sig frem ad isglatte veje, i snestorm og under beskydning fra fly i forsøget på at nå frem til kysten og komme om bord på et af de mange skibe som den tyske krigsmarine satte ind. Efterhånden som alt snævredes ind, forsøgte mange at komme over isen til Frische Nehrung. Da isen på det tidspunkt var under optøning, og der ikke altid blev holdt den foreskrevne afstand, blev nogle vidner til, at hele vogntog gik gennem isen. Skibene var

uden undtagelse fuldstændig overfyldte, både med civile flygtninge, sårede soldater, fødende kvinder og børn, som var kommet bort fra nærmeste familie. Da russerne tilmed nu i krigens sidste dage forsøgte at markere sig på den maritime front ved indsættelse af nogle få u-både, skete der flere torpederinger med kolossale tabstal. Mange mistede her nære familiemedlemmer eller gode venner. Det skete også for nogle efter ankomst til vestlig tysk eller dansk havn, idet mange på grund af sygdom, udmattelse og ufattelige strabadser bukkede under efter ankomsten. Indtil 5. maj alene 6.580 personer, fra den 6. maj til 30. juni 7.362, og fra 1. juli til 30. september 1.566. Af disse var 7.307 børn.

Lad mig imidlertid komme tilbage til togrejseren på vej sydvestover, hvor vi passerede de store byer Osnabrück og Münster. På de store sporarealer i Münsters udkant så vi, hvordan der endnu lå væltede lokomotiver, filtret ind i skinner, der stræbte mod himlen i kunstfærdige slyngninger. Nogle lokomotiver stod på næsen, boret dybt ned i jorden, et helt fantastisk syn.

Efter at have passeret Ruhrområdet og senere Hamm og Hagen kom vi til Wipperfürth i nærheden af Wuppertal. I dette område var overgangen fra den ene by til den anden næsten umærkelig. Dengang kunne man køre med elsporvogn over mere end 100 km. Vi blev i området nogle dage og prøvede at køre i sporvogn ind til Wuppertal. I Wuppertal gik der en hængende monorail over floden, og den prøvede vi også at køre med. Den første aften var vi i biografen i nærheden af det sted, hvor toget holdt. Her kom også nogle af de flygtninge, vi havde haft med. Vi så en amerikansk eller engelsk film, synkroniseret til tysk tale. Biografen var fyldt. Vi fik også



Wuppertal, 1947

held til at finde lidt souvenirs, som vi betalte med hård valuta - ikke dollars, men medbragt dansk håndsæbe, 40 og 60%, og lidt cigaretter.

På transportens 4. dag påbegyndtes hjemrejsen, som vi trætte af oplevelserne nu kunne tage lidt mere afslappet, enten ved vinduet eller henslængt på kommandovognens opstillede senge. Flygtningene havde heller ikke på denne tur skabt problemer for os. Alle havde været stiltfærdige og resignerede, som afspejlede den spænding, de sikkert alle havde til fremtiden på det

foreløbige nye opholdssted, langt fra den hjemstavn, de havde måttet forlade.

Da vort tog efter en ubesværet kørsel nåede tilbage til Padborg og de to store tyske lokomotiver nu holdt stille, løb jeg hen til lokomotivføreren og rakte ham et stort stykke ost med tak for en helt suveræn hjemkørsel. I hans røgsværtede ansigt viste sig et taknemmeligt smil, som jeg husker den dag i dag, 48 år efter.

Vi var nu nået til 2. december 1947, og der var endnu ca. 74.000 flygtninge tilbage i Danmark, men vi fik ikke besked om flere ture sydpå. Vi gik bare og ventede. På mine aftenvagter snakkede jeg en del med en af de tyske telefondamer og fik hendes livshistorie.

Faktisk var hun her i Danmark kommet på den »rigtige hylde«. Før flugten havde hun været ansat i Telefonamt Stolpmünde i byen af samme navn, som er beliggende i det østligste Pommern, ca. 130 km vest for Danzig. Moderen var død i 1943/44. Sammen med sin gamle far, som havde været rangermester i Deutsche Reichsbahn, var hun flygtet som tusinder andre. Til fods tilbagelagde de over 80 km langs kysten, passerede vandløb m.v., inden de fandt en båd og kom med et skib til Danmark, formentlig København. Hun huskede ikke - eller ville ikke fortælle - alle enkeltheder, men hun havde været en tid i Randers i tiden før kapitulationen. Her fungerede hun som Schwester, d.v.s. sygemedhjælper, og var så senere kommet sammen med faderen til Kolding. Faderen var død den 7. november 1946 her i Kolding som følge af strabadserne under flugten, 67 år gammel. Han ligger begravet på Sdr. Kirkegård sammen med andre tyske flygtninge

Vores lille gruppe fik kort efter årsskiftet

1947/48 meddelelse om, at vi skulle tilbage til Fynske CBU Kolonne på Sandholt. Jeg fandt senere ud af, at telefondamen, hvis skæbne havde berørt mig, i 1948 fik tilladelse til at rejse til Sverige. Der var i Sverige behov for kvinder, der ville arbejde i huset og man efterspurgte derfor et antal tyske kvinder, der skulle opfylde visse uddannelseskrav, have en bestemt alder og et godt helbred samt være politisk ubelastede. Senere efterspurgte svenskerne tyske sygeplejersker på tilsvarende vilkår. I alt rejste 900 tyske kvinder i alderen 17-40 år til Sverige for at arbejde som hushjælp, og ca. 100 for at arbejde som sygeplejersker.

Dette skulle foregå i al stilhed, idet man i den danske flygtningeadministration ikke ønskede, at der skulle rejse sig en stemning for at give flygtningene adgang til det danske arbejdsmarked! På den anden side ville man ikke modsætte sig disse udrejser, da enhver mulighed for at blive af med flygtningene skulle udnyttes!

Telefondamen kom i huset hos en stockholmsk ingeniørfamilie med 3 børn og blev der indtil sommeren 1950, hvorefter hun rejste hjem til Tyskland. Efter et kortere ophold i Slesvig-Holsten fik hun ansættelse hos en doktorfamilie i Hamburg, hvor hun var i mere end 35 år, nærmest som en Laura i »Matador«. I oktober i år kan hun fejre sin 80 års fødselsdag - én skæbne ud af de mange, som i nogle år ufrivilligt havde i flygtningelejrene i Kolding.

Under de tyske flygtnings ophold her i landet blev deres vilkår kommenteret i dagspressen, undertiden med karakter af hetz. At man ikke kunne have alle de mange tusinde flygtninge rendende rundt i det danske samfund var sikkert rigtigt, men frygten for, at de ville slå sig ned her,

var næppe rigtig. De flygtninge, jeg har haft lidt berøring med og kunnet iagttage, var kun interesseret i at komme til Tyskland, selvom det for de flestes vedkommende blev til den britiske zone med de største ødelæggelser.

De kom fra en nation, som havde været årsag til 2. verdenskrigs udbrud, havde påført andre lande kolossale ødelæggelser, uendelige lidelser og tab, været skyld i millioners død. Overfor Danmark havde denne nation tilsidesat alle regler om god opførsel og troværdighed. Som tyskere måtte de bære det fælles ansvar, men flygtningene, der dengang kom, var mennesker i nød.

Om de tyske flygtninge har historien vist, at nationen (Vesttyskland) efter sult, savn og nedværdigelse, i juni 1948, hvor Ludwig Erhardt bekendtgjorde, at Tysklands nye valuta fra den dag ville være D-marken, med ét slag fik nyt mod, uanset at de sidste flygtninge endnu ikke var hjemsendt fra Danmark, og selvom der fortsat strømmede millioner af mennesker ind fra øst, forflyttet eller bortdrevet. I den opvågning, som fandt sted, deltog alle flygtningene, først som nydende, men senere også som ydende, og bidrog således til den tyske genopbygning.

De tyske flygtnings grave på Sdr. Kirkegård i Kolding

