

Da de kom hjem

– en chauffør fra de hvide busser fortæller

Af Martin Kirkegaard

Redaktionel indledning

I marts 2014 havde Ringkøbing-Skjern Museum besøg af Kaj og Jens Kirkegaard. Brødrene kom for at forære museet et materiale om og af deres far Martin Kirkegaard, der fra 1940 var driftsleder på busruten Nørre Nebel – Tarm – Skjern.¹

Martin Kirkegaard var med, da danske og svenske rutebiler hentede fanger hjem fra KZ-lejren Neuengamme i det bevægede forår 1945. På de følgende sider bringer vi hans beretning, der ikke alene er dramatisk og sine steder ganske uhyggelig, men også giver et førstehåndsindtryk af luftkrigens sidste fase og af den desperate flygtningesituation ved krigens slutning – emner der netop i disse år har særlig bevågenhed på Ringkøbing-Skjern Museum og Museet for Varde By og Omegn.

Vi overlader scenen til Martin Kirkegaard:

Da de allieredes hære for alvor brød ind over Hitlers – Tysklands – grænser – englænderne og amerikanerne fra vest og russerne fra øst, frygtede man det værste for de tusinder af indespærrede mennesker i koncentrationslejrene, de der overlevede tortur, sult og gaskamrene, nu truedes de af de kæmpende hære.

Så var det, at svenskeren grev Folke Bernadotte satte ind som leder af Svensk Røde Kors. Efter forhandling med nazismens øverste, der indså, at slaget var tabt, udvirkede han fangernes hjemtransport ved personligt vovemod og glimrende forhandlingsevne.

Fra Bismarcks gamle slot Friedrichsruh ved Hamborg dirigerede Bernadotte Røde Kors-ekspeditionerne. Ved slottet blev der opført en teltelejr med depoter for mad, brændstof og reservedele til de svenske busser, der kørte på benzin eller dieselolie. Fra midten af marts 1945 hentede de svenske Røde Kors-busser de skandinaviske fanger fra forskellige koncentrationslejre og samlede dem i Neuengamme. Men eftersom de allierede hære hurtigt nærmede sig hinanden, blev Bernadotte klar over, at han ikke kunne klare



Denne Opel Blitz købt 1940 var den første rutebil Nørre Nebel-Tarm-Skjern Rutebiler købte. Den blev senere monteret med gasgenerator. I april 1945 var bussen i Neuengamme for at hente skandinaviske fanger hjem. Ved den lejlighed blev bilen kalket hvid.

hjemkørslen af de skandinaviske fanger med de busser, han havde rådighed over, før det var for sent. Gennem Dansk Røde Kors henvendte han sig til landsforeningen Danmarks Bilruter om at stille busser til rådighed.

Den 17. april 1945 ringede Charles Nielsen, Spjald, formand for Danmarks Bilruter, 16. kreds og spurgte, om vi ville deltage i hjemkørsel af koncentrationslejrfanger fra Neuengamme. Vi svarede straks ja. Busserne skulle møde i gennemgangslejren i Padborg samme aften. Bussen skulle være hvidkalket med et stort dannebrogflag på taget, så vi fik travlt med at gøre bussen klar. Da vi kørte med gas-generator, skulle vi have nogle sække træ med, men hen under aften, da vi var klar til at køre, kom der besked om, at vi skulle vente til næste morgen.

Vi ankom til Padborg ved middagstid, og vi parerede på stadion. I løbet af eftermiddagen var der samlet 90 busser. Vi blev opdelt i seks hold med 15 i hver med to færdselsbetjente i personbil som ledere af hvert hold. Der var rejst et stort telt, hvor vi spiste sammen, læger, sygeplejersker og de mange frivillige. De svenske busser havde hentet fanger fra forskellige koncentrationslejre, så den dag var der fanger fra 31 nationer. Om aftenen kom der nogle svenske busser, hvor stolene var taget ud, og der var ophængt bærer i tre etager. En af de svenske chauffører spurgte, om jeg ville hjælpe med at bære fangerne ind. Jeg tog ved den ene side af en bære, men svenskeren sagde, han først skulle have en indsprøjtning. Lidt efter kom lægen, men der var ikke så meget kød på fangen, at lægen kunne give ham en indsprøjtning.

Vi skulle sove i busserne. Om aftenen var vi nogle stykker, der sad oppe på taget af busserne. Vi kunne høre den ene formation af bombeflyvere efter den anden undervejs mod Tyskland. Pludselig blev der skudt efter flyverne. En af jagerne vendte om og kastede en lysbombe, så det blev lige så lyst som ved dag, hvorefter han beskød et militærtog, der holdt på Padborg station, som lå ved siden af stadion. Vi, som sad oppe på busserne, sprang ned og krøb ind under dem. Ingen af busserne blev ramt.



Samme bus, nu fotograferet i 1945 efter turen til Neuengamme. Udstyret foran køleren og under motoren hører til gasgeneratoren.

Næste dags morgen den 20. april, Hitlers fødselsdag, kørte vi af sted. Vi fik hver en Røde Kors-pakke udleveret. Den indeholdt knækbrød, konserves, marmelade, ost og to pakker amerikanske cigaretter. Vi kørte over Flensborg-Slesvig-Rendsburg-Neumünster-Lübeck til Neuengamme.

Vi var ikke kommet ret langt ned i Tyskland, før vi mødte flygtninge på vej nordpå mod Danmark. Længere sydpå mødte vi tyske militærbiler, men lidt før vi kom til dem, gjorde de holdt, og soldaterne sprang ud af bilerne og krøb i dækning i vejgrøften og ved træerne. Så sagde jeg til min kollega, prøv lige at lukke døren, jeg tror, der er en flyver over os. Og ganske rigtigt, der kredsede en engelsk flyver over os. Da vi var passeret, kunne vi høre, at tyskerne blev beskudt. Herefter var vi klar over, at de engelske flyvere vidste, det var danske Røde Kors-busser. Lidt efter skulle vi over jernbanen, men der holdt et tog, som var skudt i brand. Vi måtte køre ad nogle små grusveje for at komme over banen et andet sted.

Vi kom over Lübeck. En del af byen var helt udbrændt. Gaderne var fulde af granathuller. Vand-, gas- og kloakledninger var ødelagte.

Efter at vi var kommet godt igennem Lübeck fortsatte vi mod Neuengamme, hvor vi ankom hen under aften. Det havde jo taget lang tid at køre derned på grund af flygtninge, omkørsel og de dårlige veje. Det var meningen, vi skulle overnatte ved den svenske Røde Kors-lejr, men vi fik besked på at hente fangerne om aftenen. Vi kørte ned langs siden af lejren. Det var en meget stor plads omgivet af et tre til fire meter højt pigtrådshegn med et net af stærkstrømsledninger og vagttårne med regelmæssige mellemrum bemandede med SS-soldater og armeret med maskingeværer, så de kunne beskyde hele pladsen. Vi kørte gennem hovedindgangen. Ned til højre mod Elben lå der mange træbaracker, hvor fangerne boede. De skandinaviske fanger, der nu var kommet under Røde Korsforplejning, boede for sig selv i nogle rødstensbygninger, som lå op til venstre i lejren. De sad udenfor og ventede på os, og det havde de gjort siden kl. 5 om morgenen.

Det første, de sagde til os, var, "det var godt I kom i aften, for i morgen er det ikke sikkert, at vi var levende." Der var 4.200 fanger, og vi var 90 busser samt nogle svenske.



1946: Gasgeneratoren er afmonteret, og bilen er sat pænt i stand efter de turbulente krigsåre.

Busserne var ikke så store, der var fra 25 til 30 pladser i hver, så for at få dem alle sammen med var vi nødt til at have mange til at stå op. De var ikke så afkræftede som mange af dem, vi så i gennemgangslejren i Padborg, men de havde jo også levet ved Røde Kors-pakker den sidste måned.

Da alle fanger var læssede, fik vi besked på at køre ud i Friederichsruh skov, hvor vi skulle holde natten over med alt lyset slukket. Vi måtte ikke ryge. Der var et lille vandløb, men vi måtte ikke drikke af det eller vaske os. Imens kunne vi høre englænderne rykke frem både nord og syd for os.

Det var meningen, at vi skulle køre over Hamborg på vejen hjem, men da englænderne var gået over Elben mellem Neuengamme og Hamborg, kunne vi ikke køre den vej uden at komme igennem krigszonen, det var for farligt, så vi måtte over Lübeck i stedet. Der var ellers sendt lastbiler med generatortræ til Hamborg til os, men i stedet for sendte de nogle andre imod os. Der var kommet nogle flere busser og lastbiler i løbet af natten, så nu var der siddeplads til de fleste. Kl. 4 om morgenen fik vi ordre til at gøre os klar til at køre, men lidt efter kom der kontraordre, at vi skulle vente til kl. 6, men lidt før 6 fik vi besked på, at vi ikke måtte køre. Endelig kl. 8 fik vi ordre til at køre. Vi skulle ikke køre i kolonne. Hver bus skulle passe sig selv. Dersom en bus kørte i stå, måtte vi ikke holde og hjælpe.

Jeg kørte dernede fra som nr. 56, men var ved grænsen som nummer syv. Men jeg havde også træ med til hele turen, så vi skulle ikke holde og vente til lastbilerne kom. Vi kørte på nogle små veje, hvor vi mødte nogle store tankvogne med benzin, som skulle ud til fronten. Men vejen var så smal, at vi ikke kunne komme forbi hverandre. Svensk Røde Kors havde nogle motorcykelordnansere, og mens vi holdt der, kom en af dem og kommanderede tankbilerne ind på en mark, så vi kunne komme forbi. Dette var et bevis på, hvor opgivende tyskerne var.

Vi fortsatte nordpå. I Rendsborg skulle vi under banen, men lidt før underkørslen var vejen spærret. Min kollega stod ud af bussen for at se, hvad der var galt, men i det samme blev der blæst luftalarm, så han kom hurtigt

tilbage. Det var et uheldigt sted, vi holdt, hvis banen skulle blive bombet. Jeg kunne se, at dersom vi kørte ind gennem en have, kunne vi komme under banen. Så vi kørte gennem hækken over blomsterbed og græsplæne. Det gik lidt nedad, så der var ikke så stor fare for at køre fast.

De mange flygtninge på vejene gjorde, at det tog lang tid at køre hjem. Vi kom til Padborg ved 7-tiden om aftenen, og vi gjorde holdt lige efter, vi var kommet over grænsen. Mens vi holdt der, kom en dame hen og spurgte, om hendes mand var med her. Jeg svarede, nej, det tror jeg ikke, det er ene nordmænd, "men prøv at spørge i bussen bagved, det er ene danskere." Da hun kom hen til bagenden af min bus, træder hendes mand ud af bussen bagved. Det eneste, hun sagde, var: "Du lever." Mens vi holdt der, prøvede jeg at ringe hjem, men alle telefoner var optaget. De fanger, vi havde med, skulle til Møgelkjær, det ligger lidt syd for Horsens. Da vi kom til Åbenrå, var gaderne fyldt med mennesker, som bød fangerne velkommen. Vi måtte køre ganske langsomt for at komme igennem. Der blev rakt mad og blomster ind ad vinduerne til dem. Jeg skrev



Martin Kirkegaard blev tildelt fortjenstmedaljer fra både norsk og dansk Røde Kors for sin tur gennem det krigshærgede Nordtyskland efter KZ-fanger i Neuengamme.

min kones navn og telefonnummer på en seddel og gav den til en og bad ham ringe hjem, at vi var kommet godt tilbage til Danmark.

Vi fortsatte nordpå gennem Haderslev, Christiansfeld, Kolding og Vejle, hvor vi fik den samme modtagelse som i Åbenrå – på nær i Kolding, hvor vi havde fået besked om ikke at holde. Tyskerne sørgede for, at der ingen danskere var på gaderne. Lidt syd for Horsens gjorde vi holdt ved en lille kro, hvor der blev budt på en lille forfriskning. Der blev holdt taler og sunget danske og norske nationalsange. Jeg regnede med, at det var folk fra modstandsbevægelsen i Horsens, som stod for det.

Derefter kørte vi til Møgelkjærlejren, hvor vi var fremme ved 1-tiden. Derfra kørte vi hjem til Tarm, hvor vi var ved firetiden. Min kone fortalte, at det var en købmand, som havde ringet og sagt, at vi var kommet godt tilbage. Efter vi havde fået udsovet – vi havde kun fået et par timers søvn de sidste døgn – startede vi mod Frøslevlejren for at køre fanger til Nyborg, hvorfra de skulle videre til Sverige.

Redaktionelt: Herefter fortsætter Martin Kirkegaard sin beretning, men historien om turen til Neuengamme er slut, så vi stopper her. Næsten. For vi skal lige have en sidste bemærkning med, som kommer længere nede i teksten:

Dagen efter vi var kørt fra Neuengamme, fik de andre fanger ordre til at gå mod øst ud til Østersøen, hvor de skulle indskibes. Der var fjorten tusinde, som nåede frem. Hvor mange, der døde undervejs, ved man ikke. De skulle om bord på fire skibe. Da de to af dem sejlede ud af havnen, blev de bombet af englænderne, som troede, at det var troppetransportskibe. Først da de så flygtningene strømme i land fra de skibe, som lå ved kajen, blev de klar over, at det var flygtninge. Der omkom syv tusinde.

Noter

1. Materialet er registreret i Ringkøbing-Skjern Museum som RSM10598.