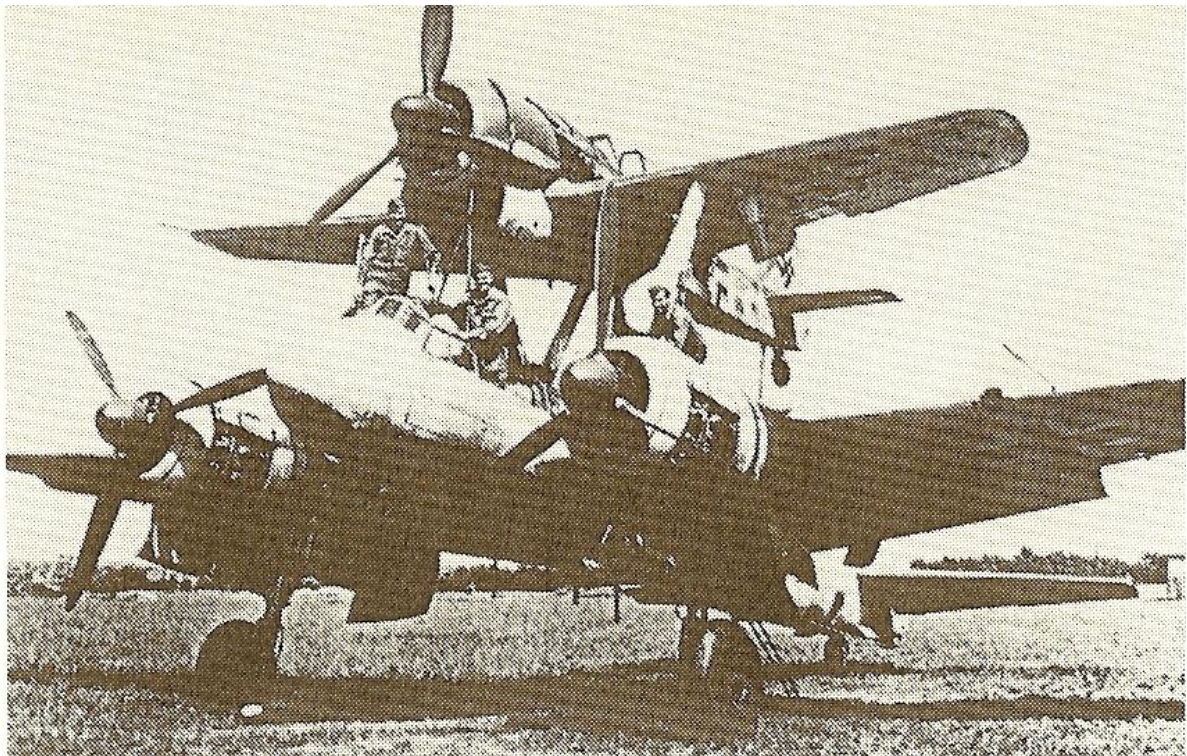


TIRSTRUP FLYVEPLADS



ANLÆG 1944-45

FLYGTINGELEJR 1945-47

VILFRED FRIBORG HANSEN

Indholdsfortegnelse

Forord	3
TIRSTRUP FLYVEPLADS	4
I: Anlæg 1944-45	4
Landskabet.....	4
Beslaglæggelser	5
Formål.....	6
Arealet	6
Flyvepladsen	7
Arbejdets organisering	9
Lokalbefolkningen tæt på.....	10
Flyene	11
Engelsk luftangreb	12
De tyske bunkers	15
Feldballehangaren	17
Arbejderne.....	18
Rodskov-affæren	18
Befrielsen.....	19
Flyvepladsen efter krigen	19
II: Flygtningelejr 1945-47	21
Tyske flygtninge i Danmark	21
Tyske flygtninge i Tirstrup	22
Flygtningenes levevilkår	22
Internering uden fraternisering.....	23
Flygtningekirkegård	23
Litteratur:.....	27

Forord

Denne artikel er udarbejdet i forbindelse med et foredrag om Tirstrup Flyveplads, som jeg holdt i Slægts- og Lokalthistorisk Forening og Museumsforeningen i Grenaa i april 2018. Foredragets titel var "Fra Tirstrup Flyveplads til Aarhus Airport".

Foredraget var delt i fire afsnit:

1. anlægget af flyvepladsen 1944-45
2. flygtningelejr 1945-47
3. den militære lufthavn: Flyvestation Tirstrup 1951-98
4. den civile lufthavn: fra Tirstrup Flyveplads til Aarhus Airport 1946 ff.

Det er de to første afsnit af foredraget, jeg har brugt som grundlag for den følgende artikel. De to sidste afsnit er under udarbejdelse til en eller to artikler, der muligvis kan offentliggøres senere.

Der var stor interesse for foredraget i Grenaa, og jeg håber, der vil være samme interesse for artiklen. Foredraget vil i øvrigt i en noget omarbejdet udgave blive holdt i dels Fjellerup Aktivitetscenter, dels Syddjurs Folkeuniversitet i Ebeltoft i november 2018.

Vilfred Friborg Hansen

i maj 2018

TIRSTRUP FLYVEPLADS

I: Anlæg 1944-45

Indtil 1943 havde man på Tirstrup-egnen ikke mærket meget til den tyske besættelsesmagt. Man var som alle andre ramt af mørklægning, varemangel og rationering, men tyske soldater sås kun nu og da på gennemkørsel eller –march.

I efteråret 1943 ændrede dette sig dramatisk. Der havde været optræk til anlæg af en tysk flyveplads mellem Tirstrup og Fuglslev, men nu ændredes tyskernes interesse tydeligvis til hedeområdet i trekanten mellem Stabrand mod nord, Feldballe mod syd og Tirstrup mod øst. Området var for størstedelen i løbet af de sidste årtier tilplantet og omdannet til plantager. Tyske fotorekognosceringsfly fløj over området, og tyske officerer kørte rundt i området og stod på de høje punkter i landskabet med kort og tegnemateriale.

I løbet af efteråret blev det klart, at der skulle anlægges en flyveplads i området.

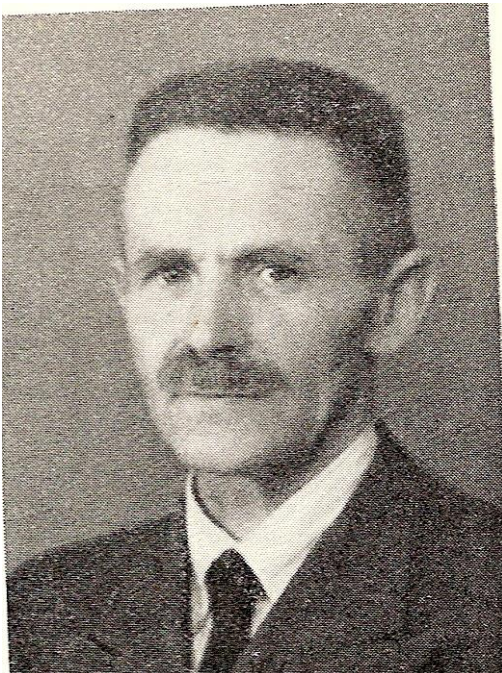
Landskabet

Tirstrup hedeslette kunne også synes at være et godt valg til en flyveplads. Ikke alene var landskabet stort set fladt, men der var også sand og grus til byggemateriale i undergrunden, og plantagerne egnede sig fortrinligt til at skjule flyene for allierede luftangreb. Der hvor træerne skulle fældes på grund af anlæg af start- og rullebaner m. m., kunne de bruges til tømmer og brændsel i store mængder.

Bønderne i området havde i et par generationer været optaget af plantningssagen og havde omhyggeligt plantet de store sand- og hedearealer til, så der nu stod grønne plantager på den tidligere så gølle jord. Tilplantningen var begyndt efter Dalgas` motto om, at "hvad udad tabes, skal indad vindes", så plantningssagens pionerer følte også, at de ydede en patriotisk indsats for fædrelandet. Og netop nu havde træerne vokset sig så store, at man langt om længe kunne begynde at vente på et afkast af den idealistiske, men indtil nu ikke særlig økonomisk givtige investering.

En af plantningssagens store forkæmpere, Peder Madsen Pedersen, havde sin gård i Stabrand. Han redigerede bevægelsens blad "Skov og Folk". Han har i en artikel i Østjysk Hjemstavn beskrevet de følelser, som han og andre havde ved udsigten til, hvad der nu skulle ske med frugten af deres møjsommelige plantningsarbejde og derefter ved at se tyskernes skalten og valten med ejendomme, marker og skove. Han skriver: "Især lå plantagernes skæbne alle Stabrand's beboere meget på sinde. Her havde nemlig så godt som alle gårdmændene hver sit skovskifte, som fædrene havde tilplantet, og som nu delvist var i hugstmoden tilstand... nu gjaldt det om at redde så meget som muligt, og jeg skal love for, at der i dette efterår blev fældet adskilligt mere end normalt... men hugsten blev stoppet af tyskerne, der havde opdaget, hvad der gik for sig, og fra da af gik der vagt ude i plantagerne".

Madsen Pedersen beskriver, hvordan han måtte se et forsøgsareal, han havde i den nordlige side af sin plantage, blive maltrakteret: "Her fandtes en række forsøg med såvel nåletræer af forskellig afstamning som nogle egeparceller, som jeg efter stor møje havde fået fremelsket og derfor var stærkt interesseret i". Men også dette areal faldt uden skånsel, og Madsen Pedersen havde svært ved at holde sine følelser



Figur 1. P. Madsen Pedersen

tilbage, da han så et hold arbejdere gå i gang med at ødelægge hans og faderens livsværk: "Først da jeg kom hjem, fik mine tårer frit løb i nærværelse af min hustru, som delte mine følelser"¹.

Tyskerne beslaglagde store arealer og tog fat på at fælde træerne, hvor de stod i vejen for det kommende anlægsarbejde. Tømmeret blev samlet for sig, en stor mængde blev samlet syd for hovedvejen, hvor det blev hugget til brænde til de omkring 300 kakkellovne, der dagligt skulle "fodres", da anlægget var på sit højeste. Andre dele af tømmeret anvendtes til afstivning af de kilometerlange løbegrave og mandskabsrum, der indrettedes i forbindelse med de tyske maskingeværstillinger og luftværnsstillinger nord for flyvepladsen, omkring Stabrand by. Tilbage var ufattelige mængder af kvas, som tyskerne brændte af, så luften i kilometers omkreds var tyk af røg i flere dage.

Bønderne kunne godt have fundet anvendelse for kvaset, men det fik de ikke lov til.

Beslaglæggelser

Straks efter nytår 1944 begyndte den endelige afstikning af pladsen, og den blev betydeligt større end først antaget. Man havde regnet med, at flyvepladsen skulle afgrænses af hovedvej A15 i syd, Feldballe-Kolind vejen i vest, og vejen Maarup-Tirstrup gennem Stabrand i nord. Men der blev beslaglagt store arealer både syd for hovedvejen, vest for Kolindvejen og nord for Stabrandvejen. I øst blev hele Trondhjemgården mellem Stabrand og Tirstrup beslaglagt og i Tirstrups vestlige udkant blev et areal, der skulle huse den tyske byggeledelse, "Bauleitung", beslaglagt. I stedet for de 2000 tdr. land, man havde håbet at slippe med, blev der beslaglagt nær ved det dobbelte.

Det betød, at der inden for det beslaglagte areal også var områder, som tyskerne ikke havde brug for til flyvepladsen. Ejeren af Trondhjemgården mellem Stabrand og Tirstrup nægtede som den eneste at underskrive det sluttelige afståelsesdokument. Frækhed belønnedes tilsyneladende, for løsningen blev, at han fik til opgave at varetage driften af "overflødige" landbrugsarealer, herunder hans egen jord. Tyskernes egne forsøg på at være landbrugere blev en ynkelig affære, hårdt at se på for de tidligere ejere.

26. februar faldt hammeren i slag for beboerne i Stabrand by. Alle beboere af gårde og huse fik at vide, at de skulle være ude af deres boliger og ejendomme inden 15. marts 1944.

Som kompensation for beslaglæggelsen fik man udbetalt 2½ gange ejendomsvurderingen + erstatning for løsøre. Det kan lyde af meget, men var det i mange tilfælde ikke, fordi adskillige gårde og huse ikke havde været handlet i generationer, så ejendomsvurderingen var sat alt for lavt.

Gårde og huse i Stabrand by blev nu indrettet til en slags tysk soldaterby. Nogle bygninger blev ragt ned, og ind imellem blev der opført nye eller opstillet barakker. Men som hovedregel blev de eksisterende bygninger anvendt til tyskernes formål: brandstation, gendarmeri, tømrværksted, telefoncentral, kantine,

¹ Østjysk Hjemstavn 1967, s.167 ff.

baderum, kontorer, flyvekontrol, garager, depoter. Hertil kom naturligvis beboelse for soldater og mandskab. I et nybyggeri opførtes teatersal og biograf.

Krarp skole vest for Stabrand blev bolig for den tyske kommandant. Beslaglæggelserne rakte også ud over selve flyvepladsområdet. Dele af Tirstrup Kro blev beslaglagt, og her kom postcentralen til at ligge, hvorved flyvepladsens adresse blev Tirstrup, hvilket gav pladsen navnet "Fliegerhorst Tirstrup", altså Tirstrup Flyveplads, selv om den retteligt lå i Stabrand. I Taastrup blev forsamlingshuset og nabohuset beslaglagt til telefoncentral og bolig for de tyske telefonistinder, og på Møllerup blev hovedbygningen beslaglagt som hovedkvarter for ca. 40 tyske officerer.

Formål

Formålet med anlæg af Tirstrup flyveplads har været dobbelt: dels at have en flyveplads i baglandet i forhold til en evt. kommende allieret invasion fra vest, dels at have mulighed for at sende jagerfly op mod den efterhånden massive mængde af allierede bombefly, der benyttede dansk luftrum på deres vej til og fra bombemålene i det nordøstlige Tyskland, især de tyske våbenfabrikker omkring Rostock.

I baglandet i forhold til en allieret invasion byggedes i alt fire flyvepladser på samme tidspunkt: Tirstrup ved Aarhus, Vandel ved Vejle, Skrydstrup ved Haderslev og Beldringe ved Odense. Den store tyske flyveplads i Grove ved Karup havde været operativ siden besættelsesåret.

Set fra eftertiden forekommer bygningen af de fire flyvepladser fuldstændig meningsløs, næsten tragikomisk. Ingen kunne på dette tidspunkt være i tvivl om, hvilket udfald krigen ville få. De allierede fly benyttede i krigens sidste måneder stort set luftrummet over Danmark efter behag. Inden flyvepladserne nåede at blive færdig, kom kapitulationen.

Arealet

Flyvepladsens areal blev på næsten 4000 tdr. land. Efter besættelsen blev kun en tredjedel af arealet bevaret som flyveplads til dansk militær og civil flyveplads. Eksempelvis blev hele arealet syd for hovedvejen frigivet, og det samme gjaldt arealet nord og øst for Stabrandvejen og en stor del af det vestlige areal.

Tyskerne spærrede naturligvis hele flyvepladsen for udefrakommende. Hovedvejen, Feldballe-Kolind vejen og Stabrandvejen blev spærret af for al civil kørsel. De tyske vagter ved afspærringerne suppleredes med danske landsforrædere fra det såkaldte Sommerkorps, der var specielt opbygget til at være vagter på de tyske flyvepladser og ved fabrikker, der leverede til det tyske luftvåben. De var opkaldt efter den danske nazist og tidligere jagerpilot på Østfronten Poul Sommer og bestod især af tidligere medlemmer af Schalburgkorpsset, der begik sabotage mod danske virksomheder og fabrikker. De var svært bevæbnede og klædt i sort og forveksledes derfor ofte med de ligeledes sortklædte danske i HIPO-korpsset, hvor HIPO er en forkortelse for Hilfspolizei. Begge korps var reelt lige så foragtede af tyskerne som af danskerne.

Afspærringerne på hovedvejen stod i Taastrup-krydset mod vest og ved Teglgården i Tirstrups vestlige udkant. Det betød, at hvis man skulle fra Rønne til Grenaa, måtte man dreje ind mod Taastrup og Feldballe og helt ud til Skæppen og Fjerdingskarret, d. v. s. krydset hvor Ebeltoftvejen og Tirstrupvejen mødes, hvor man så drejede ind til Tirstrup og derfra videre til Grenaa.

Afspærringerne gav mange besværligheder i det daglige. En af de hårdest ramte var pastor Th. Hansen i Feldballe, der passede de to sogne Nøddager og Feldballe, hvoraf Nøddager lå nord for flyvepladsarealet, Feldballe syd for. Tyskerne viste dog forståelse for problemet, idet præsten og hans kone blev udstyret med et såkaldt "Ausweis", der gav tilladelse til at passere hen over flyvepladsen i embeds medfør, naturligvis

uden svinkeærinder til nogen side. Ausweis`et skulle vises ved vagten ved indkørsel og udkørsel samt i øvrigt på forlangende. Ausweis`et gjaldt naturligvis kun præsten, så han måtte dele sine konfirmander i et Nøddager- og et Feldballehold. På konfirmationsdagen blev det ene hold så konfirmeret om formiddagen, det andet om eftermiddagen.

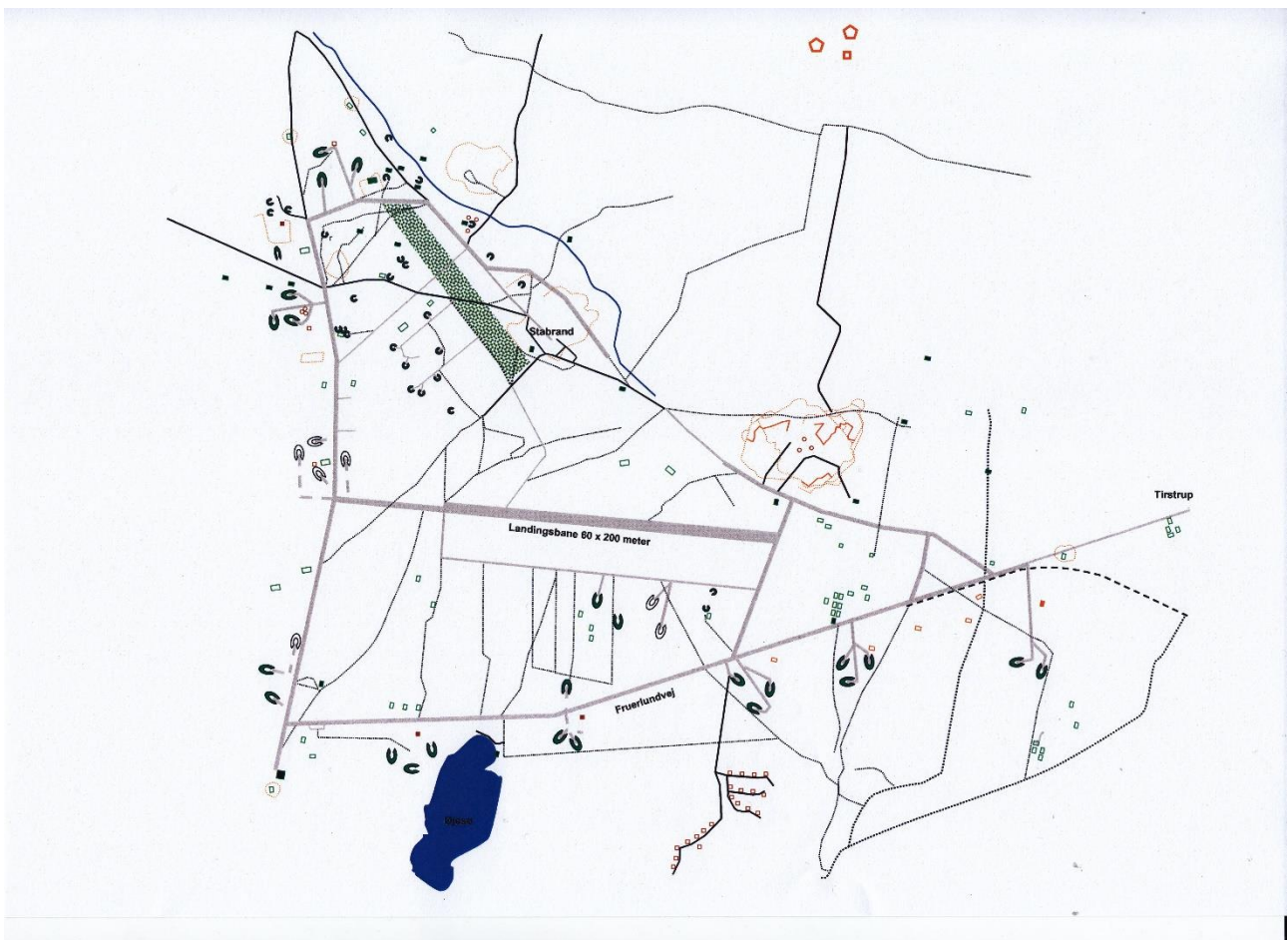
Præstens kone oplevede en mørk novemberaften at køre ind i en pigtrådsspærring og blive slemt tilredt, men ud kom hun dog. Man skal tænke på, at cyklerne godt nok havde dynamolygte, men på grund af mørklægningen var det kun tilladt med en smal stribe lys i midten af lygten.

Flyvepladsen

Der blev anlagt en tipvognsbane, så den opgravede sand og grus kunne føres hen til et stort grus- og betonblandingsværk, hvorfra det så igen førtes ud til startbane og rullebaner. Sorteringen af gruset var mangelfuld, kun de største sten blev sorteret fra, så kvaliteten af betonen var ikke imponerende. Det kan have været med til at skabe historierne om, at arbejderne puttede sukker i betonen.

Kærnen i flyvepladsen var den godt to km lange og 62 m brede betonstartbane, der endnu i dag er i anvendelse, om end forlænget til tre km.

Nogenlunde parallelt med startbanen, mod nordvest, blev anlagt en noget kortere og smallere jagerbane, idet betonen var for hård for jagerne.



Figur 2. Kort over flyvepladsen juni 1945.

Hovedvej A 15 og Feldballe-Kolindvejen blev omdannet til brede rullebaner, hver omkring tre km lange og 35 m brede, hvor flyene kunne "rulle" til og fra startbane og de flyverskjul, der blev bygget til deres ophold. En tredje rullebane nord om Stabrand var under opførelse, men blev ikke færdig før kapitulationen. Feldballe-Kolind rullebanen ligger der endnu, mens rullebanen på hovedvejen blev omdannet til almindelig vej i 1970'erne.

Flyverskjulene langs rullebanerne lå godt gemt i skoven ved siden af, oftest i klynger på tre hver. Hvert skjul bestod af en opkastet jordvold i hesteskoform med den åbne ende ud mod rullebanen, og der blev lagt et camouflagenet over skjulet. Ved hver klynge var der nedlagt en benzinbeholder, der kunne rumme ca. 50.000 liter, så flyene kunne tankes på stedet. Bunden i skjulene var belagt med de såkaldte "Clausen-sten", der var gennemhullede runde betonfliser, så der groede græs gennem hullerne og bunden derved for fly ovenfra så ud som en almindelig græsbund.

Flere steder opstilledes der attrap-fly, lavet af krydsfinér, der var nøjagtige kopier af eksisterende flytyper. De ville fra luften ikke kunne skelnes fra rigtige fly, så allierede fly kunne "narres" til at spille krudtet på attrapperne i stedet for de rigtige fly.

Syd for landevejen opførtes et større ammunitions- og sprængstof lager, et såkaldt "Muni-Dorf". Den bestod af 28 træskure, hver omgivet af en høj jordvold og med "Clausen-sten" som grundlag. Efter krigen blev noget af sprængstoffet sprængt på stedet, men det meste blev fragtet til Aarhus havn og derfra sejlet ud på Koral-Dybet øst for Egå, hvor det dumpedes i vandet. Det var forbudt at sejle hen over området i årtier derefter, og så sent som i 1960'erne kunne der høres dumpe drøn fra dybet, når noget af ammunitionen og sprængstoffet selvantændte på varme sommerdage.

Der blev anlagt en del bunkers, maskingeværstillinger og to store luftværnsstillinger, såkaldte FLAK-stillinger ("Flugzeug Abwehr Kanonen"), forbundet med løbegrave og firemands-rum til mandskab og materiel, beklædt med granstammer og omgivet af pigtråd. De to flakstillinger bestod af to lyskastere, to 37 mm kanoner og to 20 mm kanoner ("firlinge-flak") samt tre maskingeværer på fast affutage².

Bunkerne og en stor flyværksteds-hangar ved Feldballe vil blive omtalt særskilt senere.

Feldballeborgere³ husker klynger af maskingeværstillinger i den østlige udkant af Feldballe, syd for selve flyvepladsen, firkantede voldanlæg med åbninger til maskingeværene. Det var såkaldte "feltmæssige anlæg" uden beton. På den nordlige side af flyvepladsen synes små bunkers til maskingeværstillingerne derimod at have været reglen. De lå inden for flyvepladsområdet. F. eks. var Ildbjerg-bunkeren (omtales senere) omgivet af 5 – 6 af disse bunker-maskingeværstillinger (teknisk betegnet Ringstand 58 c "Tobruk")⁴.

Tyskerne var godt i gang med at anlægge en jernbane fra flyvepladsen til Gravlev, hvor der skulle have været forbindelse til Ebeltoft-Trustrup banen og dermed direkte adgang via jernbanen til havnene i Aarhus og Grenaa. Dermed ville den besværlige omladning af materiel fra jernbanevogne til lastbiler på Kolind station kunne undgås. Jernbanen blev aldrig færdig, men dens forløb ses endnu tydeligt i landskabet lige syd for og parallelt med hovedvej A 15, og betonen til endestationen lige nord for Feldballe-hangaren ligger endnu under græstæppet.

² Bødker s. 93-94 om flakstillingerne

³ Folk og Liv 2012, Aage Degn 27. april 2018.

⁴ www.kringenidanmark.dk

Arbejdets organisering

Anlægget af Tirstrup flyveplads hørte under den tyske Organisation Todt, der stod for de fleste tyske ingeniørprojekter i de tysk besatte lande, herunder f. eks. opførelsen af "Atlantvolden" langs Vesterhavet og sydpå.

Org. Todt ansatte en tysk "Bauleitung" / byggeledelse, der fik kontorer og øvrige lokaler i barakker i Tirstrups vestlige udkant. Den tyske ledelse ansatte så danske kontorfolk, der stod for indgåelse af kontrakter med danske vognmænd og entreprenørfirmaer, der så igen ansatte danske arbejdere.

Tyskernes organisationstalent er normalt berømmet, men det må siges, at organisationen af byggeriet af flyvepladsen lod en del tilbage at ønske. Der blev svindlet i et uhørt omfang, og mange vognmænd og entreprenører tjente tykt ved at arbejde for tyskerne.

På sit højeste var der mere end 2000 arbejdere i gang på flyvepladsen, og lønningerne var rask væk det dobbelte eller mere af, hvad man kunne tjene hos landmændene eller ved andet normalt arbejde. De danske myndigheder og fagforeninger var indstillet på at undgå, at tyskerne skulle tvinge danske arbejdere til at arbejde for tyskerne, og derfor var arbejdet i stedet en slags "frivillig tvang" ved, at fagforeningerne anviste arbejde på flyvepladsen til arbejdsløse, og hvis man ikke tog arbejdet, faldt arbejdsløshedsstøtten bort. Men på grund af de høje lønninger - i øvrigt også kortere arbejdsdag og overkommeligt arbejdstempo - tog mange arbejde på flyvepladsen direkte ved at henvende sig til vognmænd og entreprenører.

Forholdene på flyvepladsen kunne ikke undgå at påvirke hele lønniveauet i området. Det gjorde det også vanskeligt for landmændene at skaffe den nødvendige arbejdskraft til sæsonarbejder som roer og høst.

Der er mange beretninger om svindel med køresedler, om dobbelt betaling og meget andet. Begrebet "blindspænd" var velkendt, d. v. s. at kusken eller chaufføren fik betaling for et spand heste eller en lastbil, der kun eksisterede på papiret. Man gik ind på Bauleitung med en falsk køreseddel, og for troværdighedens skyld kunne man jo under papirarbejdet ind imellem gå ud og råbe "prrr" til de heste, der ikke var der.

Hvis det kneb med at komme igennem med snyderiet på "normal" vis, var det altid muligt at komme igennem ved bestikkelse. Såvel den tyske ledelse som de danske køreledere var bestikkelige. En flaske snaps kunne gøre underværker.

Nogle arbejdsledere havde forhandlet sig til så gode akkorder, at sjakbejdserne fik strenge pålæg om at sørge for, at arbejderne kun arbejdede det halve af tiden, enten ved at de gemte sig i skoven eller foregav at arbejde ved at gå rundt med skovl eller spade eller værktøj og se travlt optaget ud. Andre hold organiserede et system med skiftevis at holde fri derhjemme. Tyskerne skulle nødtigt opdage, at akkorderne var urimeligt høje.

Den rigelige tid kunne fordrives med sortbørshandel eller hasardspil – "spil på sekseren" – som florerede omkring de små boder, der var på pladsen til arbejdernes køb af små fornødenheder som brød og mælk m. v.

Sagen var, at tyskerne var inderligt uinteresserede i danske regler, lønninger og overenskomster. De var kun interesserede i at få arbejdet udført, for alle pengene til det blev hentet i den danske nationalbank.

Når nogle pralede af, at de snød tyskerne og mente, at de ud over at skaffe sig selv økonomisk vinding gjorde en god patriotisk gerning, var sandheden den, at de i virkeligheden snød sig selv, altså den danske stat.

Historierne om, at man smed sukker i betonen for at gøre den mindre holdbar, er vildt overdrevne, for ikke at sige direkte usande. Sukker var rationeret og svær at få fat på, og der skulle ufattelige mængder i betonen, hvis det skulle batte, i forhold til den enorme mængde beton til bunkers, startbane og rullebaner, der var tale om. Mere sandsynlige kan historier om sukker i benzinen være.

Der blev generelt ikke set ned på de arbejdere, der arbejdede på flyvepladsen, og efter besættelsen var det da også kun vognmænd og entreprenører, der blev dømt som værnemagere.

Kørselskontoret i Tirstrup og de forskellige entreprenørfirmaer annoncerede i aviserne efter arbejdskraft, men det var ikke tilladt at nævne flyvepladsen ved navn. Så annoncerne gik på "en stor arbejdsplads på Djursland" eller "ved Tirstrup". Det var store forhold: et århusiansk entreprenørfirma annoncerer efter "privat indkvartering med pension til 300 pæne, solide arbejdere" inden for en radius af syv km fra Tirstrup. Rigtig mange på egnen tjente en god skilling ved at have arbejdere fra flyvepladsen i pension.

I Rønne kan man i Adresseavisens oversigt over de ti største skatteydere i kommunen 15. marts 1945 læse, at kommunens uden konkurrence største skatteyder var en vognmand, der kørte for tyskerne. Man var vant til, at Kalø Gods, rutebilejer Lauritz Jørgensen, hotelejer Holm og dyrlæge Buemann toppede listen, men efter ligningen i marts 1945 ligger den omtalte vognmand suverænt i toppen med en skat på 13.615 kr, mens de omtalte normalt højeste skatteydere følger efter med "sølle" hhv. 3.611 kr, 2.590, 2.040 og 1.499 kr.

På befrielsesdagene ramte den folkelige harme vognmanden hårdt. Hans store lastbiler blev kørt ned over den stejle skrænt ned mod Knubbro bæk i byens vestlige ende, og her lå de med hjulene i vejret som et uhyggeligt syn og minde over den folkelige selvtægt i dagene efter befrielsen. Vognmandens skæbne kender jeg ikke, men jeg går ud fra, at han er blevet dømt som værnemager. Dem, jeg har talt med om sagen, mener ikke, der er grund til ribbe op i den historie.

Lokalbefolkningen tæt på

De mange tyske soldater i området kom uundgåeligt tæt på lokalbefolkningen. Der var tyske vagter ved Taastrup forsamlingshus, ved de gårde i Feldballe, hvor der var tyskere indkvarteret eller tyske biler "opstaldet". En tysk soldat var placeret i Taastrup smedje for at holde øje med, at der ikke blev produceret våben eller andet forbudt materiel i smedjen.

Johs. Hansen fortæller⁵, at der i den gård, han tjente på, var indlogeret fire tyske soldater i overstuen. De passede en maskingeværstilling, der lå ude ad Søvej tæt ved gården. Dem kom gårdens folk naturligt nok til at kende ganske godt, og overraskende var det at opdage, at en af dem talte flydende dansk. Det viste sig, at han var tysk indvandrer, dansk gift og ejer af en stor gård på Lolland. Men han var stadigvæk tysk statsborger og derfor indkaldt til hæren. Han var lige så anti-Hitler som danskerne, og det samme var i øvrigt to af de øvrige tre. Den fjerde var nazist, og ham talte de øvrige mindst muligt med.

Indkvarteringen ophørte, da en vagtstue gravet ind i skrænten var færdig oppe ved maskingeværstillingen. Men soldaterne blev ved med af og til at kikke ned i gården, lige som Johannes af og til var oppe ved dem.

Unge tyske soldater trænede med i den lokale håndboldklub – nogle mener endog, at de spillede med i turneringskampe, hvilket jeg dog tillader mig at tvivle på, selv om love og regler omkring turneringen sikkert har været håndteret noget mere fleksibelt end i dag.

⁵ Folk og Liv 2012

Man kunne have et udmærket forhold til tyskerne, der for det meste var helt unge eller ældre besindige folk – midter-aldersgruppen var ved fronterne. Indtrykket i lokalbefolkningen var, at de tyske soldater var akkurat lige så trætte af krigen som de selv. Hvis ikke mere på grund af savnet af børn og familie derhjemme.

De værste at omgås var absolut de sortklædte danske landsforrædere i Sommer- og HIPO-korpset. Som vagter ved flyvepladsen var de betydeligt mere nidkære og glade for vise deres våben frem end de tyske soldater. Når præsten blev råbt an af dem på sine ture over flyvepladsen, forlangte han at komme til at tale med en tysk vagt i stedet.

Flyene

Allerede i august kunne de første fly starte og lande i Tirstrup. I første omgang blev flyvepladsen en satellit-flyveplads under flyvepladsen i Grove, men kort efter årsskiftet 1944-45 blev den en selvstændig enhed.

Sidst i august 1944 var startbanen i Tirstrup klar til brug, og i den følgende måned blev der placeret en eskadrille natjagere på pladsen.

Fra oktober 1944 var flyvepladsen i stand til at modtage tunge bombefly, og den var forberedt på at kunne modtage de nye tyske typer af jetfly. I første omgang blev det dog kun natjagere, der benyttede pladsen.

Natjagerne forblev i Tirstrup til januar 1945. Tirstrup blev i stedet base for en helt ny tysk flykonstruktion, der blev kaldt Mistel, eller populært "Vater und Sohn" efter en kendt tysk tegneserie. På dansk blev konstruktionen ofte kaldt "Mor og datter".

Mistel-konstruktionen bestod af en bombemaskine med et mindre jagerfly på ryggen. Piloten sad i jageren øverst, og nogle km fra målet frigjorde han bombeflyet, som blev radiostyret mod målet. Systemet blev første gang afprøvet på Møn i foråret 1944. Bombemaskinen medførte i næsen en sprængladning på 3,6 tons, der var i stand til at gennemtrænge det sværeste panser. Problemet var "blot" at ramme målet, idet træfsikkerheden var helt afhængig af både roligt og klart vejr, samt de ledsagende "stifinder"-maskiner. Den enlige pilot i jagermaskinen var ikke i stand til selv at klare navigation.

Mistel-konstruktionen havde været anvendt mod den allierede invasion i Normandiet i juni 1944, men med begrænset succes. Sidst på året planlagde tyskerne at anvende Mistel til et stort anlagt angreb på den engelske flådebase i Scapa Flow i Skotland. Tirstrup blev udvalgt som base for de deltagende Mistelfly. 10. januar 1945 ankom de første 12 Mistel til Tirstrup, bestående af Junker JU-88 bombefly og Focke-Wulf 190 jagerfly. Også en eskadrille af Junkerfly til vejrrekonoscering, navigation og belysning af målet blev stationeret i Tirstrup.

I alt 15 Mistelfly ankom til Tirstrup i januar 1945. Mistel var som nævnt fuldstændig afhængig af roligt og klart vejr, men det gode vejr udeblev – i stedet var der storm over Nordsøen, så angrebet blev udsat gang på gang. I Tirstrup var der til overmål mere sne og is, end man havde snerydningsmateriel til at klare. I begyndelsen af februar mistede tyskerne så flere fly, bl. a. et af de fly, der var nødvendige for vejrrekonoscering forud for angrebet. Samtidig fjernede englænderne flere af de skibe, der var udset som angrebsmål, fra Scapa Flow, efter at det tyske slagskib "Tirpitz" var sænket i Norge, så man ikke mere behøvede at frygte dets opdukken i Atlanten.

Angrebet havde så høj prioritet, at det var Luftwaffes chef, Göring selv, der bestemte, hvornår det skulle sættes i værk. Den oprindelige plan lød på angreb ved først gunstige lejlighed fra 20. januar. Endelig den 14. februar 1945 aflyste Göring angrebet på Scapa Flow definitivt, efter det engelske angreb, der skal omtales i det følgende.



Figur 3. "Vater und Sohn" / "Mor og datter" – Mistelfly godt camoufleret. Sådan fandt englænderne den i Tirstrup efter befrielsen.

Efter befrielsen var englænderne stærkt interesseret i Mistelflyene på Tirstrup flyveplads, og mindst en af dem blev fragtet til den engelske besættelseszone i Slesvig-Holsten til nærmere undersøgelse.

Engelsk luftangreb

14. februar 1945 løb det årlige februarmarked af stabelen i Kolind. Alle markedets deltagere hørte et eller to enorme eksplosioner og kunne se røg i retning af Tirstrup flyveplads, som tyskerne var i gang med at anlægge på det tidspunkt. I Taastrup og Feldballe sprængtes vinduerne, og så langt væk som i Grenaa skal vinduer være sprængt. Det skete ved middagstid – i dag ville vi sige ved frokosttid.

Der var tale om et engelsk angreb mod flyvepladsen. I snakken mand og mand imellem i den følgende tid gik man ud fra, at det var engelske bombefly, der var på færde, og at det var deres bomber, eksplosionerne stammede fra. Arbejderne på flyvepladsen søgte naturligvis dækning, og ingen af dem kom til skade – derimod blev to tyske soldater muligvis dræbt.

Englænderne var naturligvis fuldt ud klar over, at der var Mistelfly i Tirstrup, men kunne ikke vide, hvad planen var med dem. At det var vigtigt at få dem gjort ukampdygtige, var dog indlysende. Derfor startede to Mosquitofly den 14. februar om morgenen fra RAF Ford flyveplads i Syd-England med kurs mod Tirstrup. De fløj i så lav højde, at tysk radar ikke kunne opfange dem. Det lykkedes at ankomme fuldstændig uopdaget til Tirstrup flyveplads kl. 11.06.

Flyene kom ind fra øst, og piloten i det første fly fløj langs startbanen i Tirstrup på sydsiden og opdagede 5 – 6 Mistelfly parkeret mellem træerne. Han gik straks til angreb på en af dem, fløj videre til den næste, vendte tilbage til den første, som han så bryde i brand.

Piloten i det andet fly fulgte efter og fik øje på et tysk bombefly, som han angreb og satte i brand.

Først nu vågnede de tyske luftværnskanoner op og beskød de engelske fly, der derefter forsvandt mod nord. De nåede velbeholdne hjem til England og landede i Ford kl. 14.05, tre timer efter ankomsten til Tirstrup.

De engelske Mosquitofly var bevæbnet med maskinkanoner og maskingeværer og var altså ikke decideret hverken jager- eller bombefly, men betegnedes ofte "strike aircraft" eller "intruder".

To Mistel blev ødelagt ved angrebet og en beskadiget, hvortil kom en ødelagt bombemaskine, et sprængt benzindepot m. m. De enorme eksplosioner kan ikke lade tvivl tilbage om, at i hvert fald en af de to ødelagte Mistel, der blev ramt, stod med sprænghoveder i næsen. Det må have været sprænghovedernes detonationer, der fik vinduerne til at sprænges i flere kilometers omkreds.

Mistelflyene stod ganske rigtigt i Tirstrup fuldt tankede og med sprænghoveder – klar til at flyve til Scapa Flow. Angrebet var som nævnt udsat et par gange og visse elementer i OKL var modstandere af angrebet, men det var stadigvæk planlagt til at kunne gennemføres, og blev først definitivt aflyst efter Mosquitoernes besøg. De tyske piloter skålede samme aften for de britiske piloter – angrebet ville have været næsten selvmord for dem. En landing i Nordsøen i februar for at blive samlet op af en U-båd havde ikke store sandsynligheder for at lykkes.

Efter aflysningen af Scapa Flow-angrebet forlod Mistelflyene Tirstrup, men en ny enhed, der rådede over Mistelfly til omskolings- og træningsformål, ankom i stedet. Derfor var der fem Mistelfly i Tirstrup, da befrielsen kom. Kun de tre af Mistelflyene var dog samlede.



Figur 4. Junker 88G natjager godt camoufleret, fundet på flyvepladsen ved krigens slutning. Carsten Petersen / D. F. Holm.

Danmark var som helhed især benyttet af Luftwaffe til øvelsesformål. Det bærer de fly, der stod i Tirstrup ved befrielsen, også præg af. Ud over de fem Mistelfly var der en enkelt Messerschmitt Bf 110 natjager, men derudover seks Arado 96, der netop var et meget anvendt træningsfly, og to Fieseler 156 "Storch", der anvendtes som forbindelsesfly, altså til persontransport mellem de tyske flyvepladser.

Der var en del flere engelsk-amerikanske luftangreb mod Tirstrup hen mod befrielsen 5. maj. Generelt havde de engelske Mosquitos næsten luftrummet for sig selv i krigens sidste måneder, og af og til tømte allierede bombefly på vej tilbage fra bombardementer i Nordtyskland deres evt. resterende bombelast over mål i Danmark, herunder ikke mindst flyvepladserne. Luftwaffe var alvorligt stækket, blot at skaffe brændstof til flyene var et problem.

De mange angreb på Tirstrup flyveplads var med til at få arbejderne til at "flygte" fra stedet. Den anden faktor til, at der næsten ikke var arbejdere tilbage ved krigens slutning, var stemningskiftet på grund af den stigende modstandsbevægelse og begivenheder som "Rodskov-affæren", der beskrives senere.



Figur 5. Hele området i den nordlige del af flyvepladsen (nu uden for lufthavnsområdet) var oversået med løbegrave forstærket med granstammer og faskiner, og mandskabsrum og depoter med jævne mellemrum. De forbandt bunkers, kanon- og maskingeværstillinger. De blev alle jævnet med jorden efter krigen, og der er næsten ikke spor efter dem i dag. I baggrunden ses den tildækkede bunker på Ildbjerg. Foto fra Bødker.

De tyske bunkers

Som beskyttelsesrum i krigstilfælde opførte tyskerne en del bunkers og en enkelt stor værksteds-hangar. De mange bunkers og hangaren hører i dag til de mest synlige mindelser om det tyske anlæg af flyvepladsen.

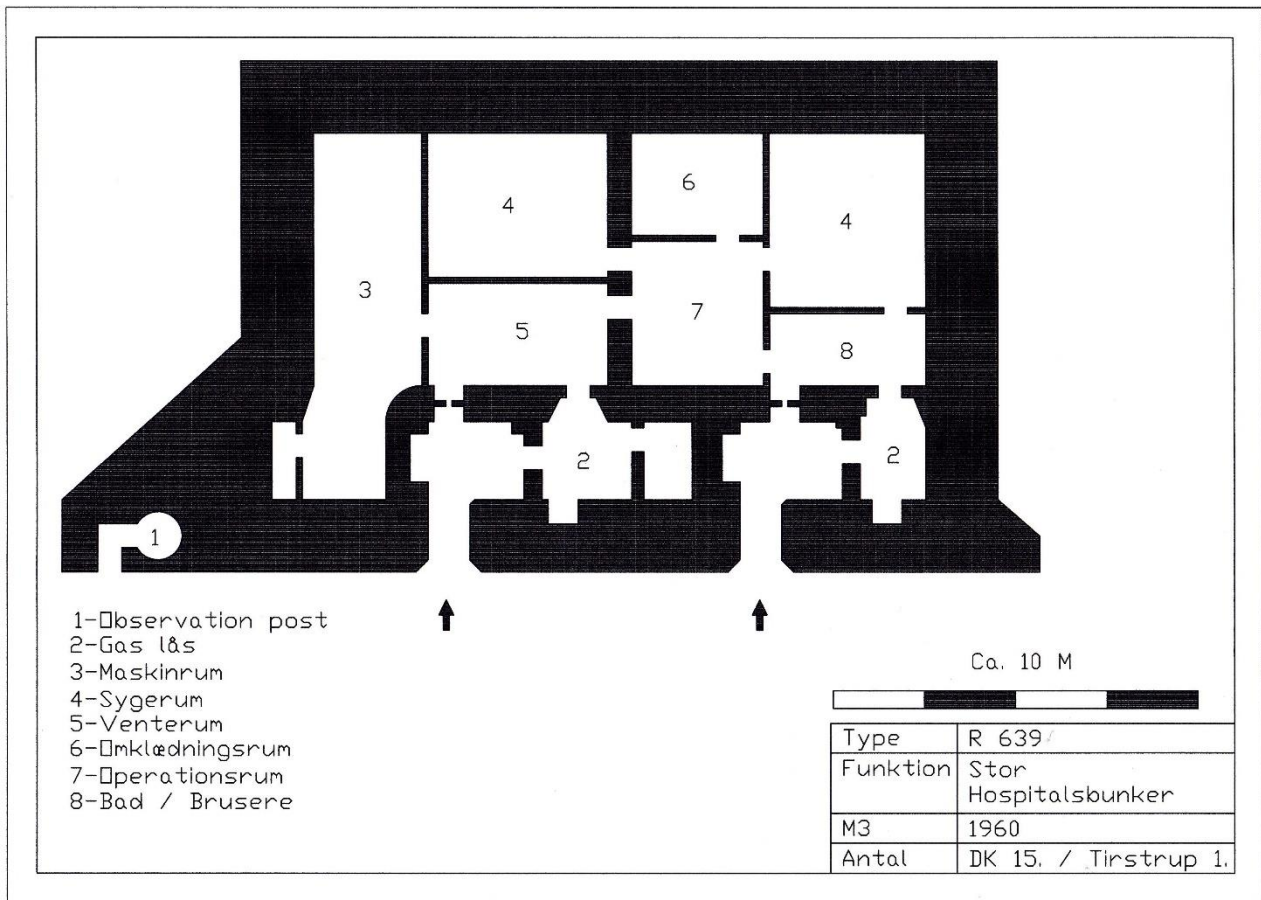
Bunkerne var bygget efter standard-modeller. Hver funktion sin model. De forskellige modeller kan ses på hjemmesiden www.krigenidanmark.dk. Man vidste præcis, hvor meget beton og andet, der skulle bruges til hver model, og hvor lang byggetiden var. Produktionen var standardiseret til mindste detalje.

Det er umuligt – eller i hvert fald alt for vanskeligt og kostbart – at fjerne bunkerne. Derfor ligger de i dag spredt over hele det oprindelige store tyske flyveplads-område, sådan at nogle i dag ligger uden for den reducerede flyveplads, andre indenfor.

Den mest kendte bunker er den store bunker midt i Stabrand by. Den er en hospitalsbunker. Det tyske feltlazaret lå lige op til bunkeren, på nordsiden. I krigstilfælde var alt klar til at rykke ned i bunkeren. Jørgen Stavnskjær fra Grenaa fortæller, at han som 14-årig var med sin far nede i bunkeren, og her stod alt hospitalsudstyr klar til brug endnu i sommeren 1945. Operationsrum, tandlægefaciliteter, senge med udstyr etc. Hospitalsudstyret er dog væk i dag, idet bunkeren blev ryddet under den kolde krig i 1970'erne og i stedet gjort klar til at være kommandobunker, hvor flyvepladsens ledelse skulle rykke ned i tilfælde af krig.



Figur 6. Stabrand-hospitalsbunkeren, foto VFH 2018.



Figur 7. Plan over hospitalsbunkeren i Stabrand. Fra www.krigenidanmark.dk

Bunkeren er ca. 20 m lang og 12 m bred, begge mål inkl. de to meter tykke vægge. Der findes i alt 15 af denne bunkertype i Danmark.

I Stabrand's sydlige udkant ligger en mandskabsbunker med lidt mindre mål, beregnet som beskyttelse for flyvepladsens flyveledelse. Typen er beregnet til at rumme ca. 20 mand. Det er en af de mest almindelige bunker-typer.

En km vest for Stabrand ved Ildbjerg ligger endnu en bemærkelsesværdig bunker, en signalbunker beregnet til radiokommunikation med Luftwaffe generelt og især til hovedcentralen i den store bunker på Fliegerhorst Grove / Karup flyveplads. I bunkeren var der en RV-station, der indgik i det store radionet, der gik fra Nord-Norge til Syd-Italien. Også denne bunker blev gjort operationsklar under den kolde krig.

Bunkerne i Stabrand var forsvaret af det enorme net af to store FLAK-stillinger med luftværnskanoner og maskingeværer, samt en række maskingeværbunkers, forbundet med løbegrave med mandskabsrum, foret med træstolper og omgivet af pigtråd, der lå omkring Stabrand. Ildbjergbunkeren var omgivet af sit eget net af 5 - 6 maskingeværbunkers, forbundet med løbegrave og omgivet af pigtråd.

Der findes i alt 36 af de små maskingeværbunkers i og omkring Stabrand. De er beregnet til en skytte og en medhjælper. Skytten har hovedet oppe i et mandehul, hvorfra han kan overskue landskabet og betjene det

drejelige maskingevær. Medhjælperen sørger for ammunition, der ligger i depoter omkring stillingen. Betonvæggene er 80 – 100 cm tykke.

Tyskernes løbegrave og pigtråd er for længst væk, men de mange bunkers, store som små, lader sig ikke sådan fjerne og ligger stadig rundt omkring i landskabet.

Feldballehangaren

Det mest bemærkelsesværdige og også det mest værdifulde minde fra tyskernes tid på flyvepladsen er den store Feldballehangar, i dag kaldt Hangar 17. Den ligger på Lufthavnsvej i den nordlige udkant af Feldballe på et område, der ikke mere indgår i flyveplads-arealet.

Hangaren er bygget til at være værksted for reparation af fly. Der er en kæmpe stor hal til flyene og en række værksteder langs den østlige ende.



Figur 8. Hangar 17, foto august 2012 VFH.

Hangaren er opført som et præ-fabrikeret standardbyggeri, hvor alt tømmer og de færdige elementer blev produceret i Tyskland. Tømmeret er pommersk fyr. Hvert eneste stykke, stor eller lille, er afmærket med tal og bogstaver, så bygningsarbejderne, der stod for at sætte elementerne sammen, har vidst nøjagtigt, hvordan det skulle gøres.

Der har været opført en del hangarer af samme type rundt omkring i det tysk besatte Europa. Her i Danmark er der to, nemlig i Kastrup og på Karup Flyveplads.

Placeringen af hangaren i Feldballe skal sikkert ses i sammenhæng med den af tyskerne planlagte jernbane fra Gravlev til flyvepladsen. I hvert fald ligger den meget tæt på jernbanens endestation, hvis betonunderlag endnu ligger under græsset tæt på krydset mellem Lufthavnsvej og hovedvejen, og det kunne vel også transportmæssigt give god mening at have den store hangar liggende ved jernbanen, der i øvrigt aldrig blev færdig.

Hangaren forblev ejet af det danske forsvar efter besættelsen, men dens beliggenhed som en lille militær enklave syd for landevejen i et område, der ellers var frigivet fra flyvepladsen, gjorde ejerskabet noget upraktisk. Efter den kolde krigs ophør blev den i begyndelsen af 1990'erne lejet ud og i 1996 solgt til et entreprenørfirma, efter at etablering af et flymuseum i hangaren var opgivet. I dag er der hundetræning i "Hangar 17", som det danske forsvar benævnte den.



Figur 9. 80-100 mennesker til besøg i hangaren i sommeren 2017 fylder ikke meget i det store rum. VFH 2017.

Arbejderne

Arbejderne på flyvepladsen kom for en dels vedkommende fra lokalområdet, men de fleste kom langvejs fra, især fra Randers og Aarhus. Mange kom derfor med toget til Kolind station, hvorfra de typisk hentedes på lastbiler med et træskur på ladet, godkendt til persontransport. Der var derfor et større trafik kaos ved Kolind station både morgen og aften.

Det vakte opsigt og forfærdelse, da en af lastbilerne blev påkørt af et gennemkørende tog på stationen. Bommene var nede, og det vidste man, at de kunne være i lang tid, fordi det ofte tog tid at rangere togene på stationen, der også havde tæt trafik af godsvogne med varer, herunder ammunition, til flyvepladsen. Lastbilens chauffør ville undgå stoppet ved bommene ved at benytte en velkendt genvej over sporene, men så ikke det gennemkørende tog, der ramte lastbilen med stor fart. Bilen blev slæbt foran toget et par hundrede meter. To arbejdere omkom, mens ni blev slynget op i luften og blev mere eller mindre såret.

Rodskov-affæren

I modstandsbevægelsen blev man dog hen mod krigens slutning opmærksom på de mange arbejdere ude på flyvepladsen og forsøgte at afskrække dem fra at tage arbejde på pladsen. Mest kendt er den århusianske modstandsbevægelses aktion ved Rodskov tidlig morgen den 17. april 1945.

13 modstandsfolk lagde sig i grøften ved en skovvej øst for Rodskov og dirigerede først en lastbil med "hønsehus" (skur til persontransport) på ladet og derefter en rutebil ind ad skovvejen til en grusgrav. Senere tilkom endnu en lastbil og et par cykler, 54 arbejdere i alt.

I grusgraven blev alle arbejderne beordret til at aflevere alt, hvad de havde i lommerne, inkl. penge og værdigenstande, og derefter blev der hældt benzin over og sat en tændstik til. En af lastbilchaufførerne måtte se sin tegnebog med 5.000 kr gå op i flammer.

Derefter blev alle, undtagen to tyske officerer, der var røget med i købet og afvæbnet, beordret til at smide bukserne. Det skulle stå klart, at dette ikke var en aktion mod tyskerne, men mod danske håndlangere. En dame fik lov til at "nøjes med" at smide kjolen.

Derefter blev de 54 bukseløse gennet væk fra stedet, mens alle køretøjerne undtagen den først kaprede lastbil blev sprængt i luften. Den ikke ødelagte lastbil brugte nogle af modstandsfolkene til at komme væk fra stedet, hvilket faktisk lykkedes trods et par dramatiske episoder på vej ind mod Aarhus. Andre forlod stedet på cykel.

Episoden var dels med til at vende stemningen i befolkningen mod arbejdet på flyvepladsen, dels med til at få mange arbejdere til at forlade pladsen og afholde nye fra at melde sig. I samme retning virkede de efterhånden mange allierede luftangreb mod flyvepladsen. Ved krigens slutning var der kun omkring 100 arbejdere på flyvepladsen, og arbejdet var mere eller mindre gået i opløsning.

Befrielsen

Da befrielsesbudskabet lød den 4. maj om aftenen, blev der spillet håndbold sammen med flere tyske soldater på en græsmark ved Taastrup. Glæden over budskabet var lige stor hos danske og tyske.

De tyske lastbiler, der kørte med tyske soldater og officerer, der var indkvarteret i Møllerups hovedbygning, kom den aften på vej fra flyvepladsen til Møllerup gennem Taastrup og Feldballe med hvide flag i geværløbene vajende ud ad vinduerne.

Tyskerne på flyvepladsen forlangte at overgive sig til englænderne, der ankom nogle dage senere. 300-400 tyske soldater forblev på flyvepladsen nogle uger efter kapitulationen for at hjælpe med forskellige praktiske ting i forbindelse med overleveringen.

En af de praktiske opgaver i forbindelse med overleveringen var at få organiseret hjælpen til de tyske flygtninge, der var begyndt at ankomme til Danmark i februar 1945. De var indkvarteret i skoler, forsamlingshuse m. v. 175 flygtninge var indkvarteret i Graaskegård på flyvepladsen. Herom i næste afsnit.

Flyvepladsen efter krigen

Fra 1. december 1945 overtog det danske militær Tirstrup flyveplads. 16. september 1946 begyndte civil flyvning fra flyvepladsen med fast ruteforbindelse til Kastrup. Ruten udbyggedes i 1960'erne til en selvstændig lufthavn, Tirstrup Lufthavn. Flykontrol og brand- og redningstjeneste blev foretaget af den militære lufthavn mod en betaling til den civile lufthavn.

Med bygningen af en ny terminal til den civile flyvning i 1981 blev den civile lufthavn helt adskilt fra den militære.

I flere omgang diskuteredes anlægget af en ny østjysk "storlufthavn" nærmere Aarhus til afløsning af lufthavnen i Tirstrup. Lige efter krigen var det planlagt at anlægge en lufthavn ved Egå, hvilket dog hurtigt blev opgivet. Omkring 1970 regnedes det for et spørgsmål om tid, før en ny storlufthavn ville blive anlagt

ved Hammel, men efter en til tider ganske voldsom debat blev det opgivet i 1978, hvor Århus Amt fastslog, at "Tirstrup Lufthavn er regionens lufthavn".

Næste store debat kom midt i 1990'erne, hvor Storebæltsbroen, der åbnede i 1997-98, klart nok ville undergrave en del af grundlaget for Tirstrup Lufthavn, der nu skiftede navn til Aarhus Lufthavn. En placering ved Thomasminde nord for Aarhus kom nu ind i billedet. Men også denne debat endte uden resultat.

I 2000-tallet dukkede debatten om en ny lufthavn op med jævne mellemrum, nu med placeringer i Flensted ved Skanderborg, Tinning Hede ved Hammel, samt Thomasminde som nogle af mulighederne. Alle kommuner undtagen Aarhus meldte dog hus forbi, hvorfor Thomasminde, der ligger i Aarhus Kommune, i slutfasen fremstod som eneste mulighed. Men i 2016 afgjorde en afstemning i Aarhus Byråd, at en ny lufthavn ikke var realistisk. I stedet ville man satse på modernisering og udbygning af og forbedret infrastruktur til Aarhus Lufthavn i Tirstrup.

Den militære del af flyvepladsen fik i 1951 navnet Flyvestation Tirstrup. Den blev fra 1957 udbygget til deployeringslufthavn (parat til at modtage allierede flystyrker i krigstilfælde) under NATO. Der blev i 1960'erne og 70'erne afholdt store militære øvelser fra Tirstrup, og i slutningen af 1970'erne blev de gamle tyske bunkers gjort operationsklare til krigstilfælde og nye bunkers / shelters til beskyttelse af de deployerede fly blev bygget. I slutningen af 1980'erne opførtes større og stærkere bunkers / shelters til samme formål – den sidste afleveredes ironisk nok 1996, d.v.s. året efter at det var besluttet at nedlægge flyvestationen.

Flyene var Tirstrup var bestemt til at bombe i Østtyskland og Polen, hvorved flyvestationen reelt mistede sin eksistensberettigelse efter murens fald i 1989. Lukningen blev besluttet i 1995, men måtte trækkes i tre år på grund af eksisterende aftaler om betjeningen af den civile lufthavn

II: Flygtningelejr 1945-47

I februar 1944 begyndte tyskerne at sende nogle af de flygtninge, der flygtede for de sovjetiske troppers fremrykning i Østeuropa, til Danmark.

I alt 14 mill. tyskere flygtede fra Østpreussen, Polen og de baltiske lande foran de fremrykkende sovjetiske hære. Af dem omkom to mill. undervejs af kulde, sult og sygdom.

Tyske flygtninge i Danmark

4. februar 1945 befalede Hitler, at en del af flygtningene skulle sendes til Danmark. Hertil ankom de i krigens sidste måneder som regel pr. skib over Østersøen. Tusinder druknede undervejs, bl. a. efter sovjetiske U-båds- og engelsk-amerikanske luftangreb på skibene.

I Danmark blev flygtningene indkvarteret i hoteller, skoler, forsamlingshuse m.v., der blev beslaglagt til formålet. Der blev også oprettet 83 baraklejr, der tilsammen husede knap 40.000 af flygtningene.

Ved krigens slutning var der i Danmark ca. 245.000 flygtninge. Hertil kom ca. 50.000 sårede tyske soldater og 20 – 24.000 "displaced persons", der især var russiske og polske krigsfanger. Alle disse grupper var indkvarteret i beslaglagte bygninger og baraklejr.

En opgørelse over flygtningene på Djursland og deres opholdssteder ser således ud⁶:

Ålsrode Forsamlingshus	37	Gl. Udbyhøj skole	40
Fjellerup Missionshus og hotel	146	Hornslet gl. kro	64
Stenvad hotel	44	Mørke: Kroen, afholdshotellet og kommunekontoret	57
Glæsborg forskole, missionshus	90	Ryomgård: Alderdomshjem- met, M. Magdalene skole og forsamlingshuset i Marienhof	130
Gjerrild Forsamlingshus	35	Rønede: Hotellet, Kalø Vig badehotel, pavillonen ved Kalø	44
Hammelev	23	Vivild og Vejlbj skoler, missionshusene i Allingåbro og Vivild	200
Grenå: 3 hoteller, missions- hus, teknisk skole, skolerne, afholdshotel, pavillon, 3 sommerhuse	461	Ørsted: Skolen og doktorgården	115
Solkjær militærlejr	30	Øster Alling: Gl. skole og sygeplejehuset	20
Ahl	274		
Femmøller badehotel	60		
Gråskelejren	175		
Fårup Forsamlingshus	26		
Årslev Forsamlingshus	40		
Auning hotel	105		

I Adresseavisen læses efter befrielsen, at de ca. 50 flygtninge, der har været indkvarteret på Rønede Højskole, bliver overført til Kalø Jagtslot – det tyder på, at tallet for Rønede i ovenstående opgørelse er for lille. Kalø var jo tysk ejet og blev senere konfiskeret af staten, så flytningen hertil har været følt naturlig og rimelig. De opholdt sig på Jagtslottet til hen på efteråret⁷ og er måske derefter blevet flyttet til Tirstrup. Det vides også, at nogle flygtninge fra Rønede kom til flygtningelejren på Hevring Hede.

⁶ Bødker 1985 s. 154

⁷ Thygesen 1983 s. 162

Tyske flygtninge i Tirstrup

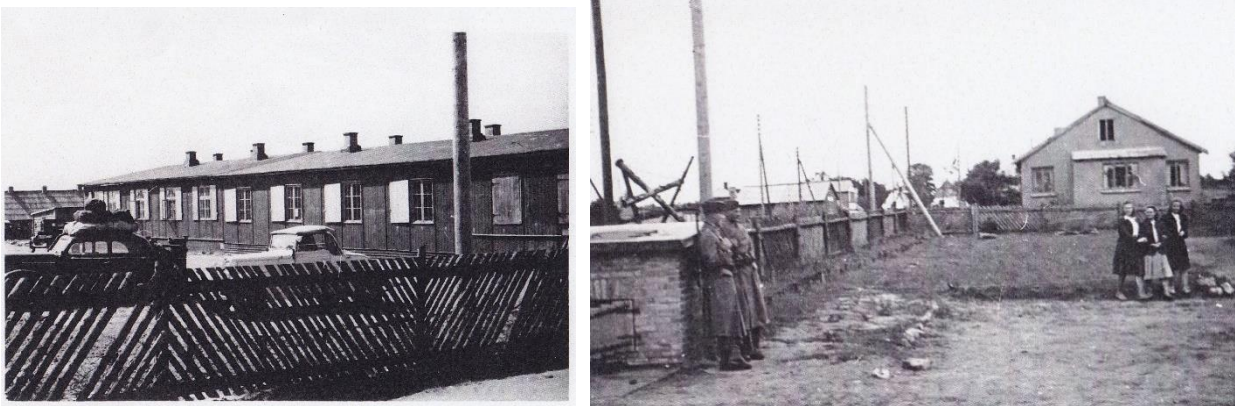
For at frigøre de beslaglagte bygninger, ikke mindst skoler, søgte de danske myndigheder at samle flygtningene i større baraklejre, og her var det helt oplagt at benytte barakker og bygninger på de tidligere tyske flyvepladser. Der blev også indkøbt barakker i Sverige til formålet. På Djursland blev de fleste flygtninge samlet i fire store lejre, der indrettedes på det tidligere flyveplads-areal: i Graaskegård, i det tidligere Bauleitung i Tirstrups vestlige udkant, i barakker ved den østlige ende af flyvepladsens startbane, samt i bygninger og barakker i Stabrand by. Der regnedes med i alt 1500 pladser i disse lejre, men de endte med at huse det dobbelte antal: 1300 i Graaskegård, 1000 i Bauleitung og 730 i Stabrand og flyvepladsen. Som nævnt var der også en flygtningelejr på Hevring Hede, i en tidligere tysk militærlejr. Den husede ca. 750 flygtninge.

Brugsforeningen i Stabrand blev indrettet til katolsk kirkesal for flygtningene (Bødker s 93). Tyskernes teatersal blev anvendt til fælles underholdningssal. Forsamlingshuset blev madforsyningscentral og fælleskøkken. Flygtningene fik varm mad herfra, mens de selv sørgede for tørkost i deres beboelse, der typisk var i i barakker⁸.

Flygtningelejrene i Tirstrup afvikledes i løbet af 1947, og flygtningene sendtes i første omgang til Rom flyveplads ved Lemvig og derfra senere til den store Oksbøllejr, der på et tidspunkt husede 35.000 flygtninge.

De 245.000 flygtninge var ved befrielsen fordelt på 1100 forlægninger. 1. oktober 1945 var der 200.000 flygtninge fordelt på 465 forlægninger, 1. januar 1947 179.000 fordelt på 90 forlægninger.

Hjemsendelsen begyndte sidst på året 1946. 113.000 hjemsendtes i løbet af 1947, og stort set resten i løbet af 1948. Den sidste tyske flygtning forlod Danmark så sent som 15. februar 1949.



Til højre barak i flygtningelejren i det tidligere Bauleitung i Tirstrup. Til højre danske soldater på vagt samme sted. Fotos fra juli 1945, fra www.krigenidanmark.dk.

Flygtningenes levevilkår

Den tyske besættelsesmagt mistede fuldstændig kontrollen med flygtningene i krigens sidste dage, og tilstandene var kaotiske, da englænderne og danskerne – i første omgang modstandsbevægelsen - overtog ansvaret efter befrielsen. Englænderne lod i løbet af sommeren danskerne vide, at forholdene i Tyskland var sådan, at flygtningene ikke kunne vende tilbage, men måtte blive i Danmark i hvert fald vinteren over.

⁸ Bødker 1985 s. 97

Flygtningenes kost var beregnet på videnskabelig basis, så den var "tilstrækkelig, men ikke rigelig". Flygtningene skulle ikke "have det for godt", blev det direkte sagt. 2200 kalorier var der til hver person, til spædbørn en halv liter mælk daglig. Det sidste var utilstrækkeligt og betød, at 3000 børn under et år døde af sult og underernæring. I alt døde 17.209 flygtninge, heraf over 7.000 børn under fem år, under opholdet i Danmark.

I Grove omtales kosten som følger: "den ensformige middagsmad bestod i suppe, f. eks. med kål, ærter eller kålrabi, og hertil en ugentlig ration på 50 gram kød eller flæsk pr. voksen. Tre børn på mellem 4 og 10 år blev regnet lig med én voksen"⁹. Det har sikkert været det samme i Tirstrup.

Internering uden fraternisering

Fraternisering mellem danskere og flygtninge var strengt forbudt. Man ønskede ikke, at nogle af flygtningene faldt til og blev i landet, og man frygtede spredning af sygdomme fra de mange syge og svækkede flygtninge. Lige efter befrielsen var der kun modstandsbevægelsen til at overtage bevogtningen af flygtningene, men den blev i løbet af sommeren overtaget af frivillige og et specielt CB-korps. Først i løbet af november og december 1945 kunne det reorganiserede danske politi og militær klare opgaven. I alt 10.000 danskere var i 1946 beskæftiget med forskellige opgaver i forbindelse med flygtningene.

Det var strafbart for danskere og tyskere at tale sammen, og vagter og flygtninge måtte ikke komme hinanden nærmere end ti skridt. Og mens flygtningene i stor udstrækning selv organiserede undervisning, bl. a. i sprog, så var undervisning i dansk strengt forbudt.

I Tirstrup overtog den lokale modstandsbevægelse i de første dage efter befrielsen bevogtningen, hvorefter CB'erne tog over. Pr. 1. december 1945 blev bevogtningen af flyveplads og flygtninge overtaget af en eskadron fra dragonregimentet i Randers. Soldaterne blev i begyndelsen kørt til og fra Randers med lastbil, men fra foråret 1946 blev de indkvarteret i den tidligere tyske brandstation på flyvepladsen, der omdannedes til kaserne. Det er den bygning lige øst for lufthavnens parkeringsplads der i dag huser kontorer m. m. for speditiofsfirmaer o. lign.

Man ønskede ikke de mange syge flygtninge betjent af danske læger eller indlagt på danske sygehuse. I stedet indrettedes der egne sundhedstjenester med tyske læger og sygeplejersker i flygtningelejrene. Efterhånden fik lejrene også "børnehaver" og "skoler" med egne lærere, og de oprettede studiekredse og afholdt foredrags- og filmaftner og sørgede for forskellige former for underholdning. Børnehaver, skoler og underholdning foregik ofte under åben himmel.

Der ansattes danske lejrledere, men internt havde tyskerne egen lejrkommandant, og de stod selv for madlavningen. Alene vagterne var danske, og det var dem strengt forbudt blot at tale med de tyske flygtninge. Noget, det i praksis naturligvis var umuligt at overholde.

Flygtningekirkegård

De første flygtninge, der døde i lejrene i og omkring Tirstrup, blev begravet på Tirstrup kirkegård, men i foråret 1946 indviedes en egen flygtningekirkegård i den sydøstlige ende af flyvepladsen. Her blev i foråret 1946 begravet i alt 15 flygtninge samt – i en fællesgrav - 17 tyske desertører, der var blevet angivet af danske og derefter pågrebet og henrettet af tyskerne.

⁹ Merstrand



Flygtningekirkegården i Tirstrup (Bødker s. 166)

Da overflytningen af flygtningene til større flygtningelejre begyndte i 1947, var der i alt 54 grave på den tyske flygtningekirkegård.

I 1967 flyttedes gravene på kirkegården ved det tyske "Volksbund deutsche Kriegsgräber Fürsorge" til Grove, en af de 34 større fælles tyske flygtningekirkegårde, der blev oprettet i 1960'erne. Der er i dag ingen spor tilbage af flygtningekirkegården eller det lille primitive kapel, der hørte til¹⁰.

¹⁰ Bødker 1985 s. 152-167



På Tirstrup hovedgade i byens vestlige ende, hvor ovenstående to bygninger står i dag, og på området bag dem, lå det tyske Bauleitung og den senere flygtningelejr.



Overalt omkring lufthavnen og Stabrand ligger rester fra tyskernes anlæg. Peter Brockdorff finder her i skoven omkring Ildbjerg en bunker fra en maskingeværstilling. Til højre ses tydeligt dækslet, som dækker hullet, hvorfra maskingeværskytten skød. Foto VFH 2018.

Litteratur:

- Andersen, Herman: "Flygtningelejr på Hevring Hede" på www.rougsoe-lokalarkiver.dk.
- Bødker, Knud: "Messerschmitt på startbanen. Da tyskerne byggede Tirstrup flyveplads – og hvad derpå fulgte...". Rønne Bogtrykkeri 1985
- Bødker, Knud: "Tirstrup Flyveplads". I "Folk og Liv på Røndeegnen" 7, 1985
- Hansen, Th. P.: "Præst i Feldballe under besættelsen". I "Folk og Liv på Røndeegnen" 7, 1985
- Hansen, Vilfred Friborg: "Erindringer om besættelsen". I "Folk og Liv på Røndeegnen" 7, 1985
- Hansen, Vilfred Friborg: "Feldballehangaren. Hangar 17" på www.friborghansen.dk
- Hansen, Vilfred Friborg: "Besættelsestiden på Kaløvig-egnen. Våbenmodtagelser og anlægget af Tirstrup flyveplads". I "Folk og Liv" 2012, Boggalleriet Rønne 2012
- Hauerbach, Sven: "De bukseløse værnemagere", i "5te Kolonne. Aarhussabotørernes modige indsats", Aarhus 1945.
- Havrehed, Henrik: "De tyske flygtninge i Danmark 1945-49". Odense Univ. 1987
- Jensen, Knud: "Tyske flygtningegrave på Kolind kirkegård", på www.midtdjurslokalarkiv.dk.
- Jensen, Knud og Pedersen, Bent Møller: "Stabrand". I "Dengang og nu – rundt om Kolind" 1, 2007
- Kofoed, Hans: "Tyske fly i Danmark 15. maj 1945", i "Flyvehistorisk Tidsskrift" nr 4, 1992, s. 80-82
- Kolind og Omegn 12: "Stabrand", Kolind og Omegn 13: "2. verdenskrig", Kolind og Omegn 14: "Tirstrup lufthavn", på www.midtdjurslokalarkiv.dk.
- Kristensen, Henrik Skov m. fl.: "Vestallierede luftangreb i Danmark under 2. verdenskrig", Aarhus Univ.
- Kristensen, Henrik Skov m. fl.: "Bomber over Danmark. Vestallierede luftangreb under 2. verdenskrig", 2. udg.
- Madsen Pedersen, P.: "Tirstrup Flyveplads under besættelsen". I "Østjysk Hjemstavn" 1967
- Merstrand, Inger: "Et tragisk kapitel i hedens historie", Lokalhist. Arkiv i Karup 2009
- Petersen, Carsten: "Tyske fly i Danmark 1940-45" I – III, 1992-96
- Petersen, Carsten: "Luftkrig over Danmark" III-IV, Ringkøbing 1989
- Rasmussen, Troels: "Da tyskerne indtog Stabrand", i "Østjysk Hjemstavn" 2014
- Thygesen, O.: "Herregaardsliv på Kalø i et halvt Aarhundrede". Si-Mi Tryk Rønne 1983
- Vedsø, Lars: "Luftwaffe. Jagerpiloter i kamp 1939-1945". Bd. 1-2. REDTAG Forlag 2017, 800 sider, ill. 596 kr.
- Vinding, Rita: "Tirstrup flyveplads og dens betydning for arbejdsmændene". I "Arbejderhistorie" 4, 1997, p. 103-123.
www.krigenidanmark.dk
- Samtaler med Peter Brockdorff, Hans Andersen, Aage Degn, Johannes Hansen m. fl.

Skrevet af Vilfred Friborg Hansen til hjemmesiden på grundlag af tre foredrag afholdt i 2018.