

M/S "Wuri" - historien om et sejlivet skib

Herværende artikel er første gang publiceret i Vendsyssel Årbog 2005, s. 41-52. Udgaven i Vendsyssel Årbog var rigt illustreret. Af tekniske og pladmæssige årsager bringes artiklen her uden illustrationer; de, der måtte være interesseret i at se illustrationerne, henvises til Vendsyssel Årbog 2005. Da der imidlertid er tale om en central begivenhed i besættelsestidens historie i Hals, har redaktionen fundet det ønskeligt at bringe artiklen i Årsskrift 2005, således at historien også bringes til kendskab for de, der ikke abonnerer på Vendsyssel Årbog.

Af Jens Andersen og Henrik Gjøde Nielsen

Forlis

Kl. 9.46 om morgenen den 17. august 1942 lød et øresønderrivende drøn over Hals Barre. Det var det tyske troppetransportskib M/S "Wuri", som havde udløst en engelsk bundmine. Skibet havde været på vej fra Oslo til Aalborg med tyske soldater, som var på vej hjem på orlov - ombord var 1.069 mand.

Skibet lå nu ca. 4 sømil sydøst for Hals Barre og var ved at synke. Minen havde knækket skibet over lige foran apteringen, og i løbet af en halv time lå det på bunden. Vandet var imidlertid kun 14 m dybt på dette sted, hvorfor det meste af skibet stak op over vandet. Den forreste del af skibet lå fladt ned, næsten i vandoverfladen, mens den agterste stak op med skruen i vandet. ¹⁾

Under rejsen fra Oslo var "Wuri" blevet eskorteret af to bevæbnede fiske-dampere, Vorpostenboot 901 og 905. De havde forladt troppetransportereren ca. tre kvarter før den løb på minen. Nu satte de fuld damp på for at nå frem til haveristen, og de var de første fremme et kvarter efter eksplosionen. Desuden blev alle tyske krigsfartøjer i nærheden straks sendt afsted for at hjælpe med bjærgningen af de skibbrudne og tage imod sårede og få dem transporteret til behandling i Aalborg. I redningsarbejdet deltog desuden danske fiskekuttere og den danske lodsbad. ²⁾

Bjærgningen af "Wuri"s besætning og passagerer forløb ikke så nemt, som den burde have gjort i betragtning af, at det var stille vejr. For selvom skibet stod på grund udbrod der panik blandt de tyske soldater, som troede, at det ville kæntre. Mange af dem sprang derfor overbord. Det gjorde det overordentligt besværligt for de to redningsskibe at manøvrere sig frem til siden af "Wuri", fordi de først var nødt til at samle de svømmende soldater op. Man havde også svært ved at bringe soldaterne ombord på skibet til ro, da alle skreg vildt i munden på hinanden i panik. I løbet af 50 minutter var bjærgningen fra skibet dog fuldført. ³⁾

Efter krigen har det heddet sig, at "Wuri"s forlis havde kostet mere end 400 tyskere livet, og at lig af druknede soldater og hestekroppe blev ved med at drive i land længe efter forliset. ⁴⁾ Det holder imidlertid ikke stik. Da tyskerne gjorde resultatet efter forliset op, nåede man frem til, at der var 138 sårede, 9 døde og 38 savnede ⁵⁾ - hvor mange af de savnede, som var døde, og af de sårede, som siden døde, er ikke opgjort, men tallet kan næppe være nået ret



meget over de 50. De omtalte hestekadavere kan næppe heller være kommet fra "Wuri" - heste er ikke nævnt i de tyske kilder i forbindelse med forliset, og det er i det hele taget ikke sandsynligt, at de ville have heste med i lasten på et skib med soldater på vej på orlov. ⁶⁾

Forliset i Hals-perspektiv

Da "Wuri" minesprængtes i farvandet ved Hals i august 1942, havde man i den lille by ved Limfjordens østlige udmunding vænnet sig til besættelsesmagtens tilstedeværelse, også til søs, i den grad man nu kan vænne sig til en besættelse. For mange var den 17. august 1942 begyndt som så mange andre dage, hvilket bl.a. vil sige, at fiskerne var taget på havet.

Det gjaldt også for Kesse Sørensen, der tidligere havde hjulpet besætningen på en norsk fiskekutter, der var kommet på afveje og tvunget ind i Hals Havn. Tyskerne ville ikke lade nordmændene proviantere og heller ikke gå i land, så efter nogle dages forløb var de fem besætningsmedlemmer selvsagt sultne, men fortsat under tysk bevogtning. Det lykkedes så Kesse Sørensen at bestikke de tyske vagter, så han kunne tage de sultne nordmænd med hjem og beværte dem inden næste vagtskifte, d.v.s. ca. fire timer. Efter måltidet i Kesse Sørensens hjem fik nordmændene bragt rigelige forsyninger ombord, så de kunne klare sig en tid. ⁷⁾ Som så mange nærrede Kesse Sørensen alt andet end varme følelser for tyskerne. Ikke desto mindre skulle affæren med de fem nordmænd komme til at indgå i efterspillet efter "Wuri"s forlis, i hvilket Kesse Sørensen da også fik en rolle at spille, som han på tidspunktet for bespisningen af nordmændene næppe havde forestillet sig.

Den 17. august 1942 var Kesse Sørensen og hans makker som så mange andre dage sejlet ud i kutteren "Yrsa" for at fiske. De lå og fiskede ved Hals Barre og betragtede "Wuri", da troppetransportskibet sejlede forbi. Da skibet passerede, bemærkede Kesse Sørensens makker: "Bare de dog for fanden ville sejle på en mine". Sekunder efter lød et brag: "Wuri" var sejlet på en mine. Uanset hvordan verden ellers ser ud, så hjælper man hinanden til søs i en sådan situation, og Kesse Sørensen sejlede omgående hen til havaristen, i øvrigt sammen med en række andre fartøjer, der fiskede i området og gav sig til at hive overlevende ombord. Da der ikke var plads til flere, sejlede de ind til Hals, hvor de overlevende, sårede og uskadte mellem hinanden, kom i land på havnen.

Mange år senere undslog Kesse Sørensen sig for at tale om hændelsen. Det, der bl.a. havde gjort et uudsletteligt indtryk på ham, var netop det forhold, at han havde måttet efterlade en mængde overlevende i havet, da han sejlede ind til Hals. Der var ganske enkelt ikke plads til flere på Kesse Sørensens båd, men hændelsen gav anledning til natlige mareridt for Kesse Sørensen i årene derefter, ikke mindst fordi han havde været nødt til at skubbe mange soldater tilbage i havet af frygt for, at kutteren skulle synke p.g.a. overvægt. Kesse Sørensen måtte sejle væk fra soldater i havet, hvoraf mange var hårdt kvæstede og søgte at holde sig oppe uagtet de manglede en arm eller et ben, og sætte kursen mod Hals Havn, hvortil uhyrlighederne forplantede sig.

Særligt forholdene på havnen har efterfølgende givet anledning til grupovækkende beretninger. Ofrene blev læsset på lastbiler af tyske soldater, de døde blev smidt i bunker, og de sårede fik omtrent samme behandling. På et tidspunkt tog Kesse Sørensen sin kniv frem for at sprætte tøjet op på en ung soldat, der var meget hårdt kvæstet. Da soldaten så kniven sagde han: "Ja, ja, kaput", øjensynlig i den tro, at Kesse Sørensen ville gøre en ende på hans

lidelser. En anden ung soldat, som havde brækket ryggen, ville tyskerne uden videre smide op på en lastbil, hvilket Kesse Sørensen imidlertid forhindrede ved simpelthen at stille sig i vejen.

Et forhold, der også dybt påvirkede Kesse Sørensen, var at en søndenfjords fisker, der også lå på fiskeri i området, pure nægtede at deltage i redningsaktionen. Skipperen ville under ingen omstændigheder hjælpe tyskerne, men forlod havaristen og folk i havsnød.

Et andet lokalt øjenvidne, som dengang var en stor dreng, har berettet, at han gemte sig i et stort hyttefad, da tyskerne spærrede havnen af.⁸⁾ Her blev han vidne til ofrenes ankomst til Hals Havn. Det gjorde et stort indtryk på ham at se de døde, og ikke mindst de kvæstede, som havde store snitsår i mave og hals, som de for nogles vedkommende havde pådraget sig, da de forsøgte at komme ombord på redningsfartøjerne og vraget. Vedkommende havde fortrinligt udsyn gennem hyttefadets huller, men fortrød snart, at han havde gemt sig der, eftersom han jo ikke kunne forlade det afspærrede område. Faktisk har han resten af sit liv fortrudt, at han indlod sig på det eventyr.

Forliset understregede situationens alvor i Hals, hvor man måtte se i øjnene, at det i forvejen risikable fiskerierhverv var blevet endnu mere farligt samtidig med, at man måtte tåle tyskernes stadigt mere hårdhændede besættelse. At modarbejde tyskerne kunne få fatale konsekvenser. Ikke desto mindre etableredes også i Hals en modstandsgruppe under ledelse af pastor Nielsen, som sammen med lods Willemoes forsynede modstandsbevægelsens efterretnings-tjeneste med oplysninger om tyskernes maritime aktiviteter i farvandet ved Hals. Men man levede med anspændte nerver, og da der en dag, nogen tid efter "Wuri"s forlis, lød støvletramp på gaden uden for Kesse Sørensens hjem og en gruppe tyske soldater pludseligt dundrede på døren, stivnede alle i familien. Man var overbevist om at tyskerne havde opdaget affæren med bispisningen af de norske fiskere, og at de nu kom for at hente Kesse Sørensen. Det gjorde de ikke. De kom for at takke ham for hans indsats i redningsaktionen ved "Wuri"s forlis. Kesse Sørensen fik sammen med takken overrakt en skål af sterlingsølv med en passende indgraving. Kesse Sørensen satte næppe stor pris på at blive takket af tyskerne. Han havde som sømand hjulpet sømænd i nød, men havde ingen interesse i at hjælpe den tyske besættelsesmagt. Og skålen gled siden ud af familiens eje. En niece solgte den ganske enkelt.

Krigsfangerne

I øvrigt var der andre end tyskere ombord på "Wuri". Skibet fragtede mennesker, der måske nok kunne have fået den stædige søndenfjordsfisker til at bistå ved redningsaktionen, hvilket han så hårdnakket havde nægtet. På "Wuri" befandt sig nemlig også en gruppe amerikanske krigsfanger.⁹⁾

Det amerikanske fragtskib "Carlton" var i sommeren 1942 en del af Murmanskkonvojen PQ-17; en konvoj, som næsten totalt blev udsløttet. "Carlton" fragtede ammunition, kampvogne og sprængstof til de sovjetiske arméer. Den 5. juli 1942 blev "Carlton" sænket af den tyske ubåd U-88. De overlevende søfolk tilbragte nogle døgn i redningsbåde, men nåede ind til Norges kyst, hvor de blev taget til fange af den tyske besættelsesmagt. Søfolkene blev bragt videre Tromsø, og de, der ikke var for kvæstede eller medtagne efter opholdet i det kolde hav, blev sendt videre til Oslo. I Oslo blev fangerne ført ombord på "Wuri" med henblik på overførsel til en krigsfangelejr i Tyskland.

Da amerikanerne kom ombord, fik de på lige fod med de tyske soldater udleveret en redningsvest pr. mand. Da "Wuri" nærmede sig indsejlingen til Limfjorden, vurderede man, at faren for forlis og andre ulykker var overstået, og man begyndte at indsamle redningsvestene. Pludselig indtraf mine-eksplosionen, og der udbrød panik blandt de tyske soldater, hvoraf mange ikke kunne svømme. I minutterne efter sprængningen hjalp såvel tyskere som amerikanere hinanden med at få redningsvestene på igen.

Da skibet hurtigt fik en omtrent 20 graders hældning, og der opstod fare for, at materiellet på dækket skulle forrykke sig og ramme de mange soldater, fik nogle af de amerikanske søfolk, der tilsyneladende tog situationen roligere end de tyske soldater, vippet en stor træplatform over bord, inden den nåede at gøre skade, og samtidig forbandt en anden amerikaner sårede tyskere med noget førstehjælpsmateriale, som han havde fundet under en køje. Da skibet efterhånden kom til at hælde så meget, at man ikke længere, eller kun vanskeligt, kunne stå på dækket, sprang amerikanerne over bord og entrede en stor redningsflåde. Herfra hjalp de omkring 20 tyske soldater, som de fik op på flåden, og senere blev alle taget op af en fiskekutter.

Rygtet fortæller, at "Wuri"s kaptajn dagen efter serverede en snaps for amerikanerne og takkede dem for deres indsats. De amerikanske krigsfanger blev efterfølgende overflyttet til en krigsfangelejr på Lüneburger Heide i Tyskland.

Myten om "Wuri"s forlis

Som det allerede er nævnt, gav "Wuri"s forlis efterfølgende anledning til en sejlivet myte om antallet af omkomne, der på baggrund af den tyske marines egne oplysninger kan opgøres til 9 døde, 39 savnede og 138 sårede. Her overfor står lokale angivelser af flere hundrede døde; en opfattelse som siden har forplantet sig til den umiddelbare efterkrigstids litteratur, og senere til den lokalhistoriske litteratur. Der er flere forklaringer på dette forhold.

For det første har de lokale øjenvidner virkelig kunnet berette om grupvækkende scener. De ni døde, som blev bjerget umiddelbart, har både gjort indtryk på de fiskere, der samlede ligene op, og på øjenvidnerne på havnen. Desuden har mange af de sårede været meget ilde tilredt, hvilket har forstærket den uhyggelige scene. Rimeligvis er en del af de savnede drevet i land dagene efter forliset.

For det andet skete forliset i en tid, hvor den tyske besættelsesmagt beherskede informationskanalerne. Oplysninger flød ikke frit, og der var ingen fri presse til at undersøge og redegøre for forholdene. Når oplysninger går fra mund til øre, skabes en frodig grobund for mytedannelser. En fjer bliver til fem høns, maksimalt 50 lig til hundredevis af lig.

For det tredje har man sammenblandet "Pioner"s forlis den 2. september 1940 med "Wuri"s forlis, og så at sige anvendt den samme massegrav på Frederikshavn Kirkegård til ofrene for såvel "Wuri"s som "Pioner"s forlis.¹⁰ D.v.s. at man i den almindelige bevidsthed har fået den opfattelse, at billederne af massegraven på Frederikshavn Kirkegård både har vist kisterne med omkomne fra "Pioner" og fra "Wuri", uden at man i øvrigt har koblet de to begivenheder sammen, og i mange tilfælde sikkert slet ikke har været klar over begge begivenheders eksistens, men kun den ene, som man så har tilskrevet den overvældende mængde kister.

For det fjerde har det sikkert spillet en vis rolle, at "Wuri"s vrage lå synligt på havoverfladen i et års tid efter forliset, som en stadig påmindelse om det farefulde i at færdes på havet.

Og endelig for det femte skal det fremhæves, at selvom beretningerne om de mange hundrede døde ikke holder stik, så var der dog stadig tale om en særdeles dramatisk og uhyggelig begivenhed, der vel til enhver tid ville give store avisoverskrifter - når altså bortses fra besættelsestiden.

Men skønt "Wuri" næppe ville være et videre kendt fartøj, hvis det ikke var løbet på en mine i august 1942, så havde det dog også en fortid, og efter minesprængningen en fremtid.

"Wuri"s fortid

"Wuri" havde ikke altid båret dette navn. Det havde tidligere været hollandsk og døbt "Albireo". Kølen til skibet blev lagt den 2. september 1939 på Nederlandske Dok Mij. i Rotterdam og skibet blev søsat den 31. maj 1940. Det blev bygget for det hollandske rederi Van Nievelt Goudriaan & Co. som et kombineret fragt- og passagerskib beregnet til Amsterdam-Sydamerika.¹²⁾

Mens skibet endnu lå til udrustning ved værftet, blev det i marts 1941 overtaget af den tyske flåde, som omdøbte det til "Wuri" efter en flod i det tidligere Tysk Østafrika.¹²⁾ Tyskerne begyndte at udruste skibet som et ubådsforsyningskib, "Z-Schiff", som skulle forsyne ubådene i åben sø med brændstof m.m. Z-skibene var bemanded med civile søfolk, men medbragte også soldater til betjening af skibets luftværnsskyts. Denne anvendelse af skibet blev imidlertid opgivet, da forsyningen af ubådene fra overfladeskibe viste sig at give for store tab. I stedet blev skibet modificeret til at fungere som troppetransportskib.¹³⁾ I denne tjeneste blev skibet i januar 1942 sat i drift på ruten mellem Aalborg og Oslo.¹⁴⁾

Hævningen

Allerede om eftermiddagen efter forliset gik tyskerne i gang med at bjærge inventar fra skibet, som jo lå forholdsvis tilgængeligt. Den 22. august var man stort set færdig med den del af bjærgningen.¹⁵⁾

Vraget lå imidlertid et uheldigt sted, da det udgjorde en stor forhindring i det smalle farvand. Alene af den grund måtte man forsøge at bjærge skibet. Allerede dagen efter forliset kom A/S Svitzers bjærgedamper "Freja" til havaristedet. Der blev bragt pumper ombord på skibet for at forhindre, at den agterste del af skibet sank yderligere, og man gik i gang med dykkerundersøgelser for at klarlægge skadernes omfang. Man besluttede i første omgang at skære agterskibet fri af forskibet for at forsøge at bjærge agterskibet. Man ville forsøge at hæve agterskibet ved hjælp af Svitzers egne løftepontoner, og man gik derfor i gang med at skære huller i skibssiden til anbringelse af løftekroge. I midten af december måtte man imidlertid indstille arbejdet p.g.a. vinterstormene, som ville umuliggøre bjærgningen. Gennem hele vinteren blev en mand fra Svitzer stationeret i Hals og foretog regelmæssige ture ud til "Wuri" for at holde pumperne i gang og orientere sig om situationen.

I løbet af vinteren sank den forreste del af agterskibet gradvist og blev atter viklet ind i forskibet. Det var derfor tvivlsomt om Svitzers egne pontoner ville kunne klare løftet. Man tog derfor kontakt med det tyske rederi Hugo Stinnes A/G, som stillede løfteskibene "Ernst" og "Else" til rådighed. I slutningen af juli 1943 gik Svitzers dykkere så igen i gang med at forberede bjærgarbejdet. Den 1. august 1943 ankom hæveskibene "Ernst Hugo Stinnes" og "Else Hugo Stinnes" og Svitzers egne dampere "Svava" og "Sigyn" til vraget og begyndte forberedelserne til hævingen. Da det første løft kunne sættes i gang den 5. august, var i mellemtiden kommet yderligere to af Svitzers dampere, "Freja"

og "Garm", til. Bjærgningen viste sig at blive vanskelig og meget arbejdskrævende, men endelig den 14. november 1943 blev vraget af "Wuri" bragt ind til Aalborg, hvor den blev lagt til ved syrefabrikens kaj. ¹⁶⁾ Det var planen, at skibet skulle føres til København, men inden det kunne ske, skulle skibets skotter sikres. Ved kajen gik man herefter i gang med at rense og male skibets indre samt konservere maskinerne, og maskinrummets skotter blev forstærket med jernbjælker. ¹⁷⁾

Forskibet af "Wuri" blev liggende ved Hals. Der var overvejelser om at hæve også denne del af skibet. Da det imidlertid ville blive for dyrt og besværligt, fik forskibet lov at blive liggende. ¹⁸⁾ Det ligger således stadig på havbunden, men er blevet nedsprængt til lav højde. ¹⁹⁾

I begyndelsen af februar 1944 fik tyskerne behov for mere kajplads for at man kunne få repareret et andet havareret skib, hvorfor tyskerne i Aalborg anmodede om at få vraget af "Wuri" overført til København. ²⁰⁾ I slutningen af februar blev det bugseret til København af Svitzers bjærgningsdampere "Garm" og "Sigym". ²¹⁾

Sænket igen

I Københavns havn blev vraget af "Wuri" lagt til kaj ved Havnegade, hvor arbejdet med at reparere og klargøre det fortsatte. Mens det lå i København skulle skibet imidlertid blive et våben i den danske modstandsbevægelses hænder.

I marts 1945 beslaglagde tyskerne 16 danske handelsskibe, som lå i Sydhavnen. Det var tyskernes hensigt at anvende skibene til evakuering af tyske soldater og civile fra de områder langs Østersøen, som var afskåret af de sovjetiske troppers fremrykning. For at spærre havnen og dermed hindre, at tyskerne førte skibene bort, sprængte danske sabotører den 27. marts Langebros maskinhus. ²²⁾

Med noget besvær ville det dog være muligt at åbne broen, og tyskerne havde siden skærpet bevogtningen. Derfor forsøgte en gruppe sabotører fra BOPA's afdeling Ø natten til den 20. april at spærre sejlrenden ved at svinge vraget af "Wuri" ud i den. Det lykkedes kun til dels, da kun den ene ende af vraget sank, mens agterskibet holdt sig flydende. Kl. 8.45 om morgenen kom to sabotører forbi stedet og blev enige om at fuldenden aktionen, da vraget let ville kunne slæbes ud af sejlrenden. En halv time senere gik fire sabotører ombord og anbragte tre 10-kg bomber med tidsforsinkelse i skibet. Bomberne detonerede fem minutter senere, og skibet sank nu til bunds. Havneløbet var dog ikke helt spærret af "Wuri", og sabotørerne besluttede derfor at forsøge at spærre det helt. Om eftermiddagen gik sabotørerne ombord på slæbebåden "Øst", som slæbte damperen "Japos" ud i forlængelse af vraget "Wuri". Her blev det sænket med tre kraftige bomber i last- og maskinrum. ²³⁾

Hævet endnu en gang

Efter befrielsen, 14.5.-29.6.1945, blev vraget af "Wuri" endnu en gang hævet af Svitzer. Den efterfølgende inspektion af skibet viste, at maskinen var i reparabel stand og selve skroget i god stand. Arbejdet med at rense de dele af skibet, som havde været under vand, kunne begynde igen. ²⁴⁾

I begyndelsen af 1946 blev skibets oprindelige, hollandske ejere gjort opmærksomme på, at det tidligere "Albireo" lå i København. Rederiet sendte folk afsted til København for at identificere skibet og vurdere dets tilstand. Ejerne ønskede imidlertid ikke at overtage skibet igen, da værfterne lige efter

krigen havde ordrebøgerne fulde, og det var derfor ville vare for længe at få skibet sat i stand. Man besluttede derfor at opgive skibet og i stedet sælge det for 2.500.000 kr. til det svenske rederi Soya-Wallenius A/B, som havde planer om at sætte det i stand.²⁵⁾

Uheldet syntes imidlertid at følge skibet, for under Svitzers bugsering af skibet til Göteborg i begyndelsen af juni 1946 sprang skibet læk i det hårde vejr, og man satte vraget på grund på Hallands Väderö (ved Båstad). Efter en uges arbejde lykkedes det dog at få skibet af grunden.²⁶⁾ Det svenske Rederi omdøbte vraget til "Butterfly", men planerne for istandsættelsen trak ud, og det halve skib kom til at ligge hen i havnen til yderligere forfald.

Atter på hollandske hænder

Skibets gamle rederi blev dog interesseret i at generhverve skibet. Man havde meget positive erfaringer med istandsættelsen af "Albireo"/"Wuri"s søsterskibe, "Aldabi" og "Alhena" i linjefarten mellem Amsterdam og Sydamerika, og man stod nu og manglede et tredje skib. Derfor besluttede Van Nievelt Goudriaans direktion at købe "Albireo" af Wallenius, som havde sat det til salg.²⁷⁾

I marts 1948 blev rederiets maskinmester Jan de Vries sendt til Göteborg for at forberede flytningen af skibet. Den 28. maj 1948 påbegyndtes bugseringen af vraget gennem Kattegat og Skagerrak mod Hamborg. Selvom skibet blev slået læk af den hårde sø, kunne det den 31. maj lægge til ved Deutsche Werft, hvor det nye forskib skulle bygges efter de gamle tegninger.²⁸⁾

I april 1949 blev det færdige skib afleveret, og det blev indsat i sejladsen på Sydamerika som "Alnati". Her sejlede det for det hollandske rederi, indtil det i 1968 blev solgt til et cypriotisk rederi. Cyprioterne indsatte skibet på Sydamerikas østkyst under navnet "Alfa".

Nu var skibet imidlertid også ved at være udtjent, og i 1972 blev det solgt til ophugning. I sommeren blev skibet så hugget op på et værft i Darica i Tyrkiet.²⁹⁾ Det blev enden på et skib, som skulle så grueligt meget igennem, før det kom til at udføre den opgave, det var bygget til.

Tak

I forbindelse med arbejdet med at afdække historien om M/S "Wuri" har vi på forskellig vis fået uvurderlig hjælp af Roel Zwama (Amsterdam), Flemming Hansen (Fredericia), Wouter Vermoed (Apeldoorn), Esben Kjelbæk (Frihedsmuseet), Søren Nørby (Handels- og Søfartsmuseet), samt Ole Dahl (Hals) og Kesse Sørensens datter Yrsa Jensen (Hals).

Noter

¹⁾ RA, pk. 19 læg 254: 17.8.42.

²⁾ RA, pk. 23 læg 264: 17.8.42. BA-MA, RM 61 I/61. BA-MA, RM 72/117.

³⁾ BA-MA, RM 72/117.

⁴⁾ Gjøde Nielsen, 1995, s. 18-19. Vor Vej til 5. maj, s. 56-60.

⁵⁾ RA, pk. 19, læg 254: 17.8.42. Billedet i "Vor Vej til 5. Maj", s. 56, som skulle vise begravelsen af skibbrudne fra "Wuri", stammer således fra SS "Pioner"s forlis i september 1940. Oplysning fra Kenneth Kristensen, Frederikshavn.

⁶⁾ Skibets last anførtes som 999 mand, 5 køretøjer og 35 tons værnemagtsods. BA-MA, RM 61 I/61.

⁷⁾ Hjelm og Jensen, 1998, s. 8.

⁸⁾ Willemoes-sønnerne fortæller om deres oplevelser under Anden Verdenskrig. Hals Lokal-tv, efteråret 2004.

- ⁹⁾ Det følgende bygger primært på Wagner-Augustenburg, s. 17-18, samt for en mindre dels vedkommende på lokale mundtlige beretninger.
- ¹⁰⁾ "Pioner"s forlis er glimrende skildret i Kristensen, 2005, herunder de urigtige beretninger om store tyske tab af menneskeliv i såvel "Pioner"s som "Wuri"s tilfælde, særligt s. 26.
- ¹¹⁾ Haalmeijer, 1981, s. 27. Haalmeijer & Scholten, 1995, s. 120. Kelder, 1997, s. 137.
- ¹²⁾ Erhvervsarkivet, Svitser, pk. 234: OKM Mar.Rüst/K III Vc 12907/44v. 19.9.44.
- ¹³⁾ Gröner, 1986, 198-200.200. Haalmeijer & Scholten, 1995, s. 112-113.
- ¹⁴⁾ RA, pk. 24 læg 267: 31.1.42.
- ¹⁵⁾ RA, pk. 24 læg 267: 18.-22.8.42. BA-MA, Rm, 72/117: 17.8.42.
- ¹⁶⁾ RA, pk. 25 læg 269: 14.11.43.
- ¹⁷⁾ Erhvervsarkivet. A/S Svitser, pk. 234: Report of salvage of SS "Wuri", 20.10.45
- ¹⁸⁾ Erhvervsarkivet. A/S Svitser, pk. 234: A/S Svitser brev af 28.1.44.
- ¹⁹⁾ www.vragguiden.dk.
- ²⁰⁾ RA, pk. 25 læg 269: 11.2.44.
- ²¹⁾ RA-HS 25 læg 269: 26.2.44, 27.2.44.
- ²²⁾ Kjeldbæk, s. 403-406.
- ²³⁾ Frihedsmuseet. Sabotagerapporter H 47 og 48 fra 20.4.45. Børge Houmanns arkiv, via Esben Kjeldbæk.
- ²⁴⁾ Erhvervsarkivet. A/S Svitser, pk. 234: Report of salvage of SS "Wuri", 20.10.45.
- ²⁵⁾ Haalmeijer, 1981, s. 28. Haalmeijer & Scholten, 1995, s. 120. Erhvervsarkivet, A/S Svitser, pk. 234. Domsprotokol, Sø og Handelsretten, 41/1946 af 11.7.49.
- ²⁶⁾ Erhvervsarkivet, A/S Svitser, pk. 258. Rapport over bjergningen af M/S "Wuri", 29.7.46.
- ²⁷⁾ Haalmeijer, 1981, s. 28. Haalmeijer & Scholten, 1995, s. 120.
- ²⁸⁾ Kelder, 1997, s. 138-139.
- ²⁹⁾ Kelder, 1997, s. 139. Haalmeijer, 1981, s. 28. Haalmeijer & Scholten, 1995, s. 120-121.

Utrykte kilder

Rigsarkivet, København.

Håndkriftsamlingen XVI (Danica 203):

Pk. 19 læg 254: Kriegstagebuch, Marine befehlshaber Dänemark, 1.7-30.9.42.

Pk. 23 læg 264: Kriegstagebuch, Kommandant im Abschnitt Nordjütland, 30.4.-30.9.42.

Pk. 24 læg 267: Kriegstagebuch, Kriegs-Marine-Dienststelle Aalborg 1.6.41-30.9.42

Pk. 25 læg 269: Kriegstagebuch, Kriegs-Marine-Dienststelle Aalborg 1.10.42-28.2.45.

Bundesarchiv, Militärarchiv (Freiburg), Deutschland

RM 61 I/61: KTB B.S.O. 16.6.-30.9.1942.

RM 72/117: KTB 9. Vorpostenflotille, 1.6.41-30.9.42.

Erhvervsarkivet, Århus

A/S Emil Z. Svitser's Bjergnings-Entreprise:

PK. 234: Bjergningssag 1942 nr. 30.

Pk. 258: Bjergningssag 1946 nr. 33.

Frihedsmuseet, København

Kopier fra Børge Houmanns arkiv.

Lokalhistorisk Arkiv for Hals Kommune, Hals Museum.

Høj, Bjarne (red.): Willemoes-sønnerne fortæller om deres oplevelser under Anden Verdenskrig. Hals Lokal-TV, efteråret 2004. DVD.

Litteratur og trykte kilder

Gröner, Erich: Die duetschen Kriegsschiffe 1815-1945. Band 4. Koblenz, 1986.

Haalmeijer, F.M.E.W.: Van Nievelt, Goudriaan & Co 1905-1980. Bussum, 1981.

Haalmeijer, F. & B. Scholten: Van Nielvelt, Goudriaan & Co`s stoomvaart maatschappij (Nigoco). Alkmaar, 1995.

- Hjelm, Birthe & Yrsa Jensen: En episode under besættelsen. I: Ting og Tider 1- Nyt fra Hals Museum, 1998, s. 8-10.
- Kelder, A. R.: De vracht-passagiersvaart off. Van Nievelt & Goudriaan & Co: Albire als Z Schiff Wuri. De Blauwe Wimpel, 1997, s. 137-139.
- Kristensen, Kenneth: M/S Pioners forlis. I: Da befrielsen kom til Frederikshavn. Bangsbo Årbog 2004. Bangsbo Museum og Arkiv 2005, s. 15-26.
- Nielsen, Henrik Gjøde: Besat og befriet - Af Hals Kommunes Historie 1940-1945. Hals, 1995.
- Vor Vej til 5. Maj. Nordjyllands fem krigsaar i Billeder og Tekst, 1945.
- Wagner-Augustenburg, Bjarne: "Farvel, farvel..." - beretningen om rutebåden Kjøbenhavns dramatiske forlis. Skørping, 2002.

Denne artikel er tidligere publiceret i Årsskrift 2005, udgivet 2006 af Museumsforeningen for Hals Kommune og Hals Museum.