

# Jernbanesabotagen – havde den militær betydning?

En debat mellem Henrik Skov Kristensen og Aage Trommer

*Af Henrik Skov Kristensen*

I sin anmeldelse af »Vestallierede luftangreb i Danmark under 2. Verdenskrig« (Historie 18,1 1989, p. 125-128) kommenterer Aage Trommer indgående de synspunkter, som bogen på baggrund af vestallierede akter præsenterer på den danske jernbanesabotages placering i vestallieret militær opfattelse. Set i bogens sammenhæng er den danske jernbanesabotage kun et detail-spørgsmål, der behandles over få linier, men som bekendt har emnet været særdeles kontroversielt siden Trommers disputats i 1971. Jeg vil derfor gerne, bl.a. ved inddragelse af supplerende vestallierede akter, præcisere og uddybe synspunkterne i »Vestallierede luftangreb...«. Ikke mindst da fordi Trommer anfører, at en del af argumentationen« opløser sig i den blå luft«. Mig forekommer det, at Trommer har misforstået både det synspunkt, der gøres gældende og kildegrundlaget herfor.

Først ganske kort rammerne for diskussionen.

Efter den finsk/russiske våbenstilstand blev 200.000 kampvante tyske tropper fra 20. Gebirgsarmee gradvist overført fra den nordlige østfront til Nordnorge. Herfra skulle de overføres til Kontinentet for at afstive den vaklende tyske front. Overførslen skulle ske via Oslo, hvorfra tropperne blev sejlet til hovedsagelig Aarhus. Herfra blev tropperne transporteret videre sydpå med tog ned gennem Jylland. Fra et vestallieret synspunkt var det vigtigt at lægge hindringer i vejen for denne trafik, og fra omkring årsskiftet 1944/45 var den tyske kommunikation mellem Norge og Kontinentet et vigtigt vestallieret angrebsmål. Den vestallierede interesse for kommunikationen over Danmark skærpedes yderligere af, at man vurderede, at Norge på det tidspunkt af krigen var den tyske krigsindustri sidste kilde til råvarer<sup>1</sup>. Selvom Trommer i sin undersøgelse fra 1971 konkluderer, at »de to nordiske lande ikke havde afgørende betydning som troppereser-

---

1. Vestallierede luftangreb i Danmark under 2. Verdenskrig. Aarhus Universitetsforlag

voir for tyskerne«, og at »tilskuddet herfra aldrig var af afgørende betydning« for kampene på Kontinentet<sup>2</sup>, ja, så må man på grundlag af vestallierede akter fastslå, at man dels fulgte transporterne meget nøje, dels investerede betydelige militære ressourcer i at lægge den hindringer i vejen. Her blot et enkelt aktstykke til at illustrere dette forhold. I en Coastal Command Intelligence summary fra marts 1945 hedder det bl.a.: »Good weather has allowed almost nightly attacks on the shipping in transit from Oslofjord to Denmark. The redistribution of the enemy's ships, men, and material, resultant on events on both Western and Eastern fronts, makes this traffic particularly important at the present time«<sup>3</sup>. Coastal Command, som var een af tre operative commands under Royal Air Force, udførte i tæt samarbejde med bl.a. det britiske Admiralitet en veritabel offensiv mod trafikken mellem Norge og Tyskland fra efteråret 1944. En anden af Royal Air Force's commands, Bomber Command, bidrog til denne offensiv ved at intensivere en i forvejen særdeles omfattende mine-lægningskampagne i de samme farvande. Royal Air Force's tredje command, Fighter Command, blev også inddraget i offensiven, da Coastal Command fly i marts 1945 udover natlige angreb også begyndte at udføre dagangreb mod skibstrafikken. Fighter Command flyenes opgave var af eskortemæssig karakter.

I Danmark har man af naturlige grunde altid fokuseret mest på det tredje element i offensiven mod den tyske transport, nemlig den danske modstandsbevægelses sabotageaktioner mod jernbanenettet i Jylland – aktioner, som af SOE i London blev beordret intensiveret fra efteråret 1944.

Frem til 1971 var det en historisk kendsgerning, at den danske modstandsbevægelse her ydede en værdifuld decideret militær indsats i direkte samarbejde med og til gavn for SHAEF, overkommandoen for de vestallierede styrker på Kontinentet. På grundlag af primært DSB-akter kunne Trommer dog påvise, at den danske jernbanesabotage kun havde medført minimale forsinkelser, som havde ringe eller måske slet ingen indflydelse på de militære begivenheder længere sydpå. Trommer pegede endvidere på, at kildegrundlaget for den tidligere opfattelse var højst problematisk: Det drejede sig dels om modstandsbevægelsens eget materiale i form af arkivstof og beretninger, dels synspunkter med proveniens i SOE<sup>4</sup>. Både

---

1988. For en indgående beskrivelse af offensiven mod den tyske kommunikation over Danmark fra efteråret 1944 til maj 1945 se p. 613-656.

2. Jernbanesabotagen i Danmark. Odense Universitetsforlag 1971. p. 35.

3. Air 15/258. Coastal Command Intelligence Summary. Period 11/3-17/3 1945. »Other shipping and ports«. Public Record Office, London.

4. Jernbanesabotagen i Danmark. p. 186.

modstandsbevægelse og SOE måtte per se have en meget positiv opfattelse af sabotagens effekt. Fra vestallieret *professionel militær* side, derimod, var materialet særdeles sparsomt. Eneste tilkendegivelse forelå i en form, som meget vel kunne tolkes som blot en gestus overfor den danske modstandsbevægelse, eller som Trommer udtrykker det, »smukke ord«. Den 5. marts 1945 udsendte SHAEF nemlig et særkommuniké, som understregede den danske jernbanesabotages store betydning for de igangværende allierede militære operationer<sup>5</sup>.

I »Vestallierede luftangreb...« anfægtes på ingen måde Trommers hovedtesis, nemlig den at den danske jernbanesabotage kun medførte ringe forsinkelser af de tyske troppetransporter. Under debat tages *udelukkende* den *vestallierede vurdering* af den danske jernbanesabotages militære betydning og de implikationer denne kunne tænkes at medføre for de vestallieredes dispositioner – med reference til et aktstykke, som, efter min mening, bringer væsentligt nyt frem i så henseende (Ærindet taget i betragtning er jeg derfor temmelig uforstående overfor, at Trommer i sin anmeldelse henviser mig til *tysk kildemateriale*). Et aktstykke, som Trommer i sin anmeldelse devaluerer til »en efterretningsrapport« uden at oplyse nærmere om dets proveniens. Læseren efterlades derfor uvægerligt med det indtryk, at det enten drejer sig om (endnu) en rapport udarbejdet enten af den danske modstandsbevægelse eller SOE/Special Forces. Papiret, som her skal bringes i sin helhed, er imidlertid udarbejdet af Major-General Strong, Assistant Chief of Staff ved SHAEF's G-2 Division (efterretningsdivisionen) Forward Headquarters. Papiret, der har karakter af et mindre memorandum dateret 4. april 1945, er stilet til Assistant chief of Staff ved SHAEF's G-3 Division, d.v.s. SHAEF's operative ledelse, med kopier til Royal Air Force's og Second Tactical Air Force's ledelse. Memorandumets titel er »Movement of German troops from Norway«, og Major-General Strong gør følgende status desangående<sup>6</sup>:

1. As a result of sea mining and air attacks on shipping in the waters between Norway and Denmark, and of extensive sabotage attacks against railways in both countries, which have taken place in the last three months, the movement of troops from Norway to Germany has been greatly interfered with. Whereas in December shipping was arriving in Denmark at a rate of

5. Ibid. + p. 13 + p. 160.

6. Air 15/391. Oct. 1944. Apr 45. Operations against enemy shipping in Eastern Skagerak and Kattegat. »Movement of German troops from Norway«. Memorandum udarbejdet af General Major-General Strong. SHAEF G-2 Forward Headquarters, 4. april 1945. Memoet er cirkuleret i det militære hierarki, herunder til Coastal Command (Air 15). PR0, London. Der refereres til memoet p. 627-628 i Vestallierede luftangreb...

some 80.000 tons per week or the equivalent of 2-3 divisions a month, the rate has gradually dropped to less than 10.000 tons in the week 24-31 March. This despite the fact that it is known that the enemy is anxious to continue the withdrawal of troops from Norway as rapidly as possible.

2. In addition the enemy has in the last three months been denied the use of some 65.000 tons of shipping either sunk or temporarily put out of commission by damage. In view of the recent greatly increased need for shipping in the Eastern Baltic, and especially the need for suitable troopships, three large and several small vessels have recently had to be transferred from the Western to the Eastern Baltic. Such transfers and losses impose on the enemy the need to produce replacements if the volume of movement from Norway is to be maintained. These losses have not been fully replaced as yet, and have apparently forced the enemy to seize 15 Danish ships.

3. Attacks on railways by saboteurs has in addition slowed down the rate of arrival of troops at embarkation ports in Norway and more especially the movement away after arrival at danish ports.

4. There is no doubt that the programme of mining, air attacks, and sabotage initiated in December has proved extremely successful in slowing down the rate of movement of troops from Norway. As a result the enemy has been denied the use in Europe of much needed troops at a most vital period of the war.

5. It is known that the enemy is vigorously attempting, by seizing Danish shipping and commissioning vessels hitherto laid up, to restore the high rate of troop movements from Scandinavia where at least some 7 divisions are still available for export and are badly needed in Europe. Although unlikely now under any circumstances to arrive in time to influence the main battle, these forces could still exercise an important nuisance value were they available to fortresses in the North European ports. It is clear therefore that the present series of attacks should be maintained.

6. It is suggested that the success attained by attacks carried out the last three months be made known to the air and special forces [Special Forces/ SOE] concerned and the importance of continuing the activities for the present, despite recent Allied successes, be pointed out.

På baggrund af General-Major Strongs memorandum må det være nærliggende at konkludere, at SHAEF's hyldest-communicé i marts 1945, og iøvrigt de mange smukke ord efter krigen, var andet end blot en gestus. Der er tale om en intern klassificeret analyse. Nuvel, manges en stabsofficer har nærmest på rygmarven svunget Top Secret-stemplet over stort set alt, der passerede skrivebordet, men trods alt må man fastholde, at papiret som kilde betragtet har en anden kvalitativ værdi end et communicé. Special Forces/SOE og dermed den danske modstandsbevægelse, her tænkes især på LIGAEN, har sandsynligvis været een af leverandørerne af det materiale, som Strong bygger sin analyse på. Han kan sågar have været under indflydelse af det illegale danske pressebureau Nordisk Pressetjener-

ste, som effektivt sørgede for, at den allierede verden dagligt i aviserne kunne læse om stort set hver en mursten, den danske modstandsbevægelse verfedede gennem en butiksrude, sådan som en fremtrædende norsk modstandsmand noget bittersødt har bemærket efter krigen. Det ændrer blot ikke ved den kendsgerning, at General-Major Strong vurderer den danske jernbanesabotage som en *væsentlig militær* faktor, som det fastslås i »Vestallierede Luftangreb...«. Og denne opfattelse blev delt af andre dele af det vestallierede apparat! I et memorandum fra årsskiftet 1944/45 udarbejdet af Ministry of Economic Warfare behandles retrospektivt emnet »Enemy exploitation of Denmark«<sup>7</sup>. Om situationen omkring årsskiftet 1944/45 hedder det indledningsvis i papiret, at »The constriction of Greater Germany to its present frontiers has emphasized the economic importance of Denmark«. Herefter udredes de økonomiske og handelsmæssige relationer mellem Danmark og Tyskland fra april 1940. Især forkuseres på den danske afhængighed af tyske råvarer, og hvordan Tyskland bevidst havde benyttet dette forhold som et økonomisk instrument til hovedsageligt at levere råvarer til de industrier, som »worked satisfactorily to the German tune«. Mod slutningen af papiret hedder det:

The present supply and transport situation in Germany has forced the enemy against his will to carrying this policy to a stage very much along the line; supplies to even selected Danish consignees have now dwindled almost out of sight. No raw material has meant no production, and at the present time the Danish contribution, except for agriculture, is negligible. Other factors contributing to a decline in Danish industrial output are the general labour shortage, due to fortification work, deportation and strikes, the growing inflation caused by the rate of German financial exploitation, the deterioration of industrial equipment and inability to provide replacements combined with a shortage of tools and working clothes, and lastly sabotage. Sabotage has now reached the dimensions and status of a military operation. Factories, oil storage and railways are wrecked with monotonous regularity, and even the small supplies of raw material which are still going in have difficulty in reaching their destination.

Besides sabotage, the acute fuel shortage is having a drastic effect on transport.

Naturligt nok fokuserer Ministry of Economic Warfare på de økonomiske aspekter, men det gør ikke vurderingen af den danske sabotage omkring

7. Air 15/258. Coastal Command intelligence summary. Period 31/12 1944-6/1 1945. »Enemy exploitation of Denmark«. Memo udarbejdet af Ministry of Economic Warfare. Cirkuleret til bl.a. Coastal Command. PRO, London.

årsskiftet 1944-45, herunder jernbanesabotagen, mindre interessant. I militær sammenhæng var Ministry of Economic Warfare absolut ikke nogen inferior størrelse. Ministeriet var bl.a. een af hovedarkitekterne bag Bomber Commands strategiske bombeoffensiv mod Tyskland.

I Coastal Command, der som nævnt spillede en hovedrolle i bekæmpelsen af den maritime del af det tyske transportsystem, indgik jernbanesabotagen også som en operativ faktor. Således hedder det ultimo februar/ primo marts 1945<sup>8</sup>:

There is reason for supposing that troopship convoys continue to sail regularly from Oslofjord to Aarhus, though sea mining, sabotage on the railways, decreasing oil stocks and shortage of locomotives may have caused some reduction in the number of troops withdrawn in recent weeks. The enemy probably continues to employ a total of at least 60.000 tons of shipping solely for the evacuation of troops no longer required in Norway since the abandonment of territory in the extreme North.

Man bemærker sig iøvrigt, at Coastal Command's analyse giver en mindre positiv vurdering af den samlede offensiv mod de tyske troppetransporter, end SHAEF gør i april.

Længere kan det foreliggende kildemateriale ikke bringe os rundt i det vestallierede hierarki. Selv om materialet er fragmentarisk, mener jeg nok at have kildebelæg for at hævde, at man fra vestallieret side, hvor fejlagtigt det end måtte være, anså den danske jernbanesabotage for en væsentlig militær faktor. Jeg vil også fastholde, at dette »rokker« ved Trommers påstand om, at de vestallierede professionelle militære totalt negligerede sabotagen som et alternativ eller supplement til den regulære krigsførelse. Her tænker Trommer specielt på taktiske luftangreb<sup>9</sup>. Jeg medgiver gerne, og gør det også i bogen, at der ligger en vægtig empiri bag Trommers konklusion, som bygger på erfaringerne fra Frankrig og Belgien i tiden omkring invasionen i juni 1944.

Men hvorledes med Danmark. Kunne det tænkes, at den vestallierede vurdering af den danske jernbanesabotage forhindrede taktiske luftangreb på kommunikationsmål i Jylland fra omkring årsskiftet 1944/45? Vi er ude i det spekulative, men i betragtning af hvor højt man prioriterede den tyske transport over Danmark, forekommer det påfaldende, at der på intet tidspunkt blev beordret og iværksat luftangreb mod transporten over

8. Air 15/258. Coastal Command intelligence summary. Period 25/2-3/3 1945. »Other shipping and ports«. PRO, London.

9. Jernbanesabotagen i Danmark, p. 186-187.

land, medens den søværts transport blev heftigt angrebet. End ikke fra april, hvor, den *direkte* taktiske luftstøtte nåede Danmark, blev der iværksat angreb mod kommunikationsmål. Det eneste *autoriserede* mål var tyske flyvepladser her i landet<sup>10</sup>.

Jeg vover derfor at repetere min konklusion fra »Vestallierede Luftangreb...«, nemlig, at det er »troligt, at hvis Danmark virkeligt var kommet i brændpunktet med direkte indsats af vestallierede styrker [landtropper], ja, så ville man have handlet nogenlunde som i Frankrig. Som tingene udviklede sig, forlod man sig altså på den danske jernbanesabotage«<sup>11</sup>. For Trommer opløser argumentationen sig hermed i »den blå luft«. Jeg vil dog fastholde, at man må skelne mellem de to situationer. I tilfælde af en *direkte* militær befrielseskamp i Danmark med indsats af vestallierede landtropper, ville der foreligge en helt anden situation – en situation, hvor sandsynligvis hele den militære djævelskab med nærmest indbygget automatik ville være blevet bragt til udløsning.

Om den danske modstandsbevægelse i denne, meget hypotetiske, situation ville have fået tildelt nogen militær rolle overhovedet, forblev lykkeligtvis uafklaret.

### Af Aage Trommer

Det er da muligt, at jeg har misforstået såvel synspunkt som kildegrundlag. Lad mig repetere kilden, generalmajor Strongs ikke uinteressante papir. I »Vestallierede luftangreb...« kalder Skov Kristensen det dels for et memorandum (s. 627), dels for en rapport (s. 628) uden at angive, hverken hvem der præcist var afsenderen, ej heller hvem adressaten var. Jeg havde det indtryk, at der var tale om en regulær efterretningsrapport (»intelligence report«) fra SHAEF til højere og/eller underlagte instanser, men det er der altså ikke tale om. Det er et internt papir inden for SHAEF's mure fra G-2 til G-3 eller – for at benytte dansk terminologi – fra Esektionen til O-sektionen. Efterretningssektionen opfordrer efter opregning af det efterretningsbillede, den har dannet sig, kollegerne i operationsektionen til i forbindelse med noget ros at gøre det klart for flyfolkene og for SOE, at det endnu ikke er tiden til at hvile på laurbærrene. At G-2 samtidig synes at have sendt denne »suggestion« i kopi til efterretning

10. For en nærmere beskrivelse af taktiske luftangreb på landmål i Danmark samt evt. påtænkte taktiske luftangreb, se Vestallierede luftangreb... p. 601-612 + 657-660.

11. Vestallierede Luftangreb... p. 668.

for RAF og 2nd Tactical Air Force, ændrer intet heri. Måske har de gode efterretningsfolk villet være sikre på, at deres opfordring nåede uden for murene.

Hvad kan dette papir nu bruges til? Det kan intet sige om, hvorvidt kommunikéet af 5. marts blot var en gestus eller andet og mere. Heller intet om, hvorvidt O-sektionen fulgte den givne opfordring til at sætte skub i de omtalte instanser. Det må forudsætte en skrivelse fra SHAEF til disse, udarbejdet af G-3. Derimod kan det fortælle os, at E-sektionen på grundlag af sine efterretningskilder (hvortil uden nogen tvivl den danske E-tjeneste hørte) i begyndelsen af april 1945 har siddet med det klare indtryk, at der var nået store resultater i løbet af årets første tre måneder. I hvilket omfang dette indtryk var i overensstemmelse med de faktiske forhold, er et andet problem, som det fjendtlige materiale er bedst til at løse.

Efter fornyet, endnu omhyggeligere læsning af Skov Kristensens tekst indrømmer jeg gerne, at der kun er tale om et referat af Strongs papir. Men da jeg læste hans efterfølgende sætning på s. 628 – »SHAEF havde ret i, at tyskerne havde besvær med transporterne i Danmark« – måtte jeg tro, at han identificerede sig med indholdet af dette papir, som altså kun er et papir i SHAEF og ikke fra SHAEF. (Tyskerne havde nu mere besvær med transporterne til Danmark, hvilket også er, hvad Skov Kristensen beskriver i det følgende). Vi mangler imidlertid den skrivelse, der fulgte E-sektionens opfordring op. Det synes givet, at jernbanesabotagen er blevet opfattet som en væsentlig militær faktor af Strong og hans sektion og da i øvrigt også af Ministeriet for økonomisk krigsførelse i London (hvis opregning af de tyske vanskeligheder jo nærmest er et katalog over alle de problemer, tyskerne formentlig og passende må have haft, og som med sin henvisning til deportationer og strejker som årsag til mangel på arbejdskraft og med sin påstand om stigende inflation var helt ude af trit med virkeligheden – ren skrivebordsterori). Men hvad gjorde de operative instanser, der faktisk førte krigen – SHAEF's G-3, 2nd Tactical Air Force, 21st Army Group etc.? Det må være sådant materiale, der skal til for at rokke mit udsagn, at »i Vesteuropa førte de professionelle militære krig, som de plejede, uanfægtet af modstandsbevægelsens eksistens«.

Jeg er hermed fremme ved Skov Kristensens bemærkning om »det påfaldende, at der på intet tidspunkt blev beordret og iværksat luftangreb mod transporten over land...«. Vi er helt enige om det påfaldende. Skov Kristensen spørger, om det kunde skyldes en høj vurdering af den danske jernbanesabotage. Man fristes til at tilføje det supplerende spørgsmål, om E-oversigterne fra SOE's danske sektion, hvori der jo sad danskere, bevidst skruede vurderingen op for at forebygge angreb mod det danske



transportnet, eller om de blot selv troede på det. Man kunde også, da vi nu er ude i det spekulative, spørge, om hver operativ kommando førte sin egen krig ret så uafhængigt af de andre. Coastal Command førte krig mod transporterne til søs. Bomber Command førte krig mod de sidste ubombede tyske byer og resterne af Luftwaffe. Den amerikanske 8th Air Force ligeså (lige til den 26. april, da de begge fik ordre til at operere i tæt samarbejde med hæren, altså i en taktisk rolle). 2nd Tactical Air Force skulle sikre 21st Army Groups fremrykning »i takt med fremrykningen mod nord« (s. 604). For ingen af dem lå det danske transportnet inden for interesseområdet – endnu.

Vi er nemlig ganske enige om, at hvis fronten var gået op i Danmark, ville »hele det militære djævelskab« være blevet bragt til udløsning. Det var såmænd blot denne enighed, der lå bag min bemærkning om polemikken, der opløste sig i den blå luft. Der er på dette punkt ingen uenighed at polemisere om.

Og så kan slutmoralen være, at det er vigtigt at skrive præcist og at læse præcist. Jeg skal beflitte mig!