

Aage Trommer *Jernbanesabotagen i Danmark under den anden verdenskrig. En rigshistorisk undersøgelse. (Odense University Studies in History and Social Sciences vol. 3, Odense University Press, 1971). 323 s.\*)*

Jernbanesabotagen var i sin virkning og i sine intentioner (i al fald i det sidste krigsår) militær, skriver Aage Trommer i sin bog (s. 11). Som et sådant militært kampmiddel »blev den bragt i anvendelse af samtiden selv og blev dengang vurderet og bedømt«. Den var ifølge gængs opfattelse Danmarks væsentligste indsats på det militære område ved siden af den danske efterretningstjeneste. Heroverfor slår forfatteren fast, at de tyske transporter blev så lidt forsinket på deres vej gennem Danmark, at det var militært betydningsløst. Han har herom skrevet en afhandling på 323 sider plus tre udfoldelige bilag med grafer. Bogen er antaget som doktordisputats. Efter min opfattelse med rette, selv om mangt og meget er og vil blive angrebet.

Indledningsvis skal nogle formelle indvendinger anføres. Det er s. 126 f. forvirrende, at redaktør Terkel M. Terkelsens tale er citeret på engelsk, eftersom den var holdt på dansk. Forfatteren citerer den efter Jeremy Bennetts bog om BBC; men han kunne – og burde – have skaffet sig den originale tekst hos Terkel M. Terkelsen. Som den står gengivet, må man tro, at den er rettet til et britisk publikum. I al fald i en enkelt forbindelse gør forfatte-

ren sig ikke klart, hvad han sigter til. S. 119 (og flere andre steder) tales der om »London«; men det er et mangetydigt begreb. Er det som anført s. 124 SOE's danske sektion? Eller er det SHAEF, der fra januar 1944 var i London, er det War Office eller Foreign Office (s. 209)? Det ville være en fordel, om der her var brugt en nøjagtig terminologi. Enkelte steder kan fremstillingen forfalde til jargon, som når det s. 171 siges om sabotørernes farefulde virksomhed, at de kunne »dø af det«.

I almindelighed er fremstillingen dog både præcis og sober. Forfatteren ved, hvad han vil, og han udtrykker sig normalt entydigt, hvilket er en dyd.

Forfatterens opstilling af kilder og litteratur er utilfredsstillende. Mens han udsønder de forskellige arter af utrykte kilder, er hans litteraturliste en blanding af kilder og skrevne fremstillinger (s. 249–54).

For mig at se har forfatteren i øvrigt udnyttet den trykte litteratur, der med rimelighed kan siges at være relevant. Jeg kan dog ikke undlade at fremholde, at han har en dansk forgænger, som han ikke kender. I 1877 udsendte kaptajn i Ingeniørkorpset F. Keyper en bog på 107 sider og med grafer bagi med titlen »Om Jernbanens Benyttelse i Krigsøjemed« (Udgivet af Det krigsvidenskabelige Selskab). Bogen anviser driftspersonalets fjernelse som den mest effektive form for »ubruggbar-gjørelse« af banerne (s. 63). Udtrykket sabotage kender den ikke, men nok handlingen. Den anbefaler at fjerne både svellerne og ballasten, da fjenden »altid vil være forberedt på at istandsætte sådanne mindre beskadigelser«, som det er kun at ødelægge et par skinner (s. 65). Ingeniørkaptaj-

\*) Anmeldelsen gengiver hovedindholdet af professor, dr. phil. Tage Kaarsteds indlæg som anden officielle opponent 29. okt. 1971.

nen støtter altså til en vis grad forfatterens synspunkter.<sup>\*)</sup>

Hvad det utrykte materiale angår, burde forfatteren have foretaget stikprøver i et par af de tyske divisionsarkiver. Når man betænker, at hans tesis er så kontroversiel, bør ingen anstrengelse være for stor. I Wehrwissenschaftliche Rundschau 1966 (s. 172–176) findes en oversigt over de tyske divisioners og stabers arkiver – opgjort i kubikmeter. Det ville have været interessant, om man havde kunnet følge i al fald et par bevægelser helt frem til fronten og se troppeførrernes eventuelle vurdering af sabotagestandsninger i Danmark.

SOE's arkiv er stadig lukket, og papirerne i det vil formentlig ikke foreløbig blive deklassificeret; men jeg har fået oplyst, at det for Danmarks vedkommende skulle være et yderst fragmentarisk og lidet givende materiale.

\*) Af udenlandsk litteratur kunne forfatteren have haft udbytte af at læse Hans Pottgiesser: Die Deutsche Reichsbahn im Ostfeldzug (1939–44 (Kurt Wowinckel Verlag, Neckargemünd 1960) og Werner Pischel: Die Generaldirektion der Ostbahn in Krakau 1939–1945 (i Archiv für Eisenbahnwesen 1964, I). Nævnes kan også Air Chief Marshal Sir John Slessor: The Effect of Air-Power in a Land Offensive (i Journal of the United Service Institution 1948, vol. XCIII. Slessor slår fast, at luftbombardement alene ikke kan gøre det af med fjenden. Det er svære angreb på landjorden kombineret med flybombning, som er afgørende. (Opus cit. p. 268–273). Ud fra den meget snævre definition af »militær betydning«, forfatteren benytter, må dette synspunkt kunne siges at støtte bogens tesis, idet sabotage så først får værdi, når et område bliver egentlig krigsskueplads.

Forfatterens kildegrundlag er fortrinsvis DSB's arkiv. Jeg kan tiltræde de bemærkninger, der gøres s. 242 om det værdifulde i dette meget pålidelige materiale, ved hvilket de tyske bevægelser kan følges gennem Danmark. Disse arkivaler har p. g. a. tilblivelsesomstændighederne en betydelig udsagnskraft. Jeg har gennemgået dele af dette stof, som bærer hans bog, og jeg mener, at det er udnyttet dygtigt og metodisk korrekt, så at de resultater, der kan udledes heraf, ikke lader sig rukke.

I kildefortegnelsen s. 247 f. er anført en række beretninger – 53 i alt – de fleste optaget enten omkring 1946 eller 1962–63, de sidste altså ganske længe efter de begivenheder, de omhandler. »Et advarende ord var måske på sin plads,« skriver forfatteren s. 244, og så nævner han en række af de faldgruber, som udnyttelse af sene beretninger indebærer. Jeg kan ganske tiltræde forfatterens bemærkninger. Og dog var endnu et advarende ord måske på sin plads. Tænk således på det snart klassiske eksempel med den 80årige C. N. Davids beretning fra 1874 om året 1863, der er sand, i modsætning til hans samtidige dagbog. Og tænk på, at når alt kommer til alt, er den eneste forskel på »almindelig« historie og samtidshistorie den, at vi for den sidstes vedkommende har kilderne iblandt os. Aktørerne lever endnu. Enhver samtidshistoriker med respekt for sig selv bør derfor skaffe sig beretningsmateriale og benytte det. Ikke bare for at få beretninger, men også for at få et personligt indtryk af de personer, historikeren skildrer – thi historie er jo den dokumenterede skildring af mennesker og deres handlinger og ikke kun af skinnesprængninger – og for under drøftelser med aktørerne at få øjnene op

for problemstillinger, man ellers overser, eftersom vi nu engang kun yderst sjældent får guddommelige åbenbaringer. Undertiden kan man også være så heldig at få samtidigt materiale udleveret, for sådant kan engang imellem med tålmod lirkes fra aktøerne.

Jeg vil gerne konkretisere dette. Da afhandlingen rummer så megen jernbaneteknik, som den ifølge sit anlæg må, fandt jeg det nødvendigt at konsultere en banesagkyndig. Hvad var mere naturligt end at sætte sig i forbindelse med den mand, der under krigen var chef for 2. distrikts togkontor, trafikbestyrer og senere overtrafikinspektør H. V. J. Holst, hvis kontor fulgte såvel de danske som de tyske togs fremførelse, og som havde den ubehagelige opgave at få togene til at rulle, selv om der blev saboteret. Forfatteren har benyttet togkontorets arkivmateriale udmærket og til dets chefs tilfredshed; men der er forhold, hvorom akterne tier.

Forfatteren oplyser meget korrekt, at de tyske banemyndigheder etablerede sig ved 2. distrikt i Århus, og at de danske banefolk så modtog ordrer og direktiver fra dem m. h. t. de tyske transporter, ligesom de danske embedsmænd kunne rette henstillinger til tyskerne. Men ved at undlade at tage kontakt med overtrafikinspektør Holst har han snydt sig og sine læsere for den ikke uinteressante oplysning, at også modstandsbevægelsen havde sin udsending ved 2. distrikt. Indtil 29. august 1943 sendte distriktet pr. brev meldinger til hærens efterretningstjeneste om de forestående tyske bevægelser. Men allerede inden den 29. august holdt kaptajn, senere oberstløjtnant G. Frisenvang sit indtog på distriktet, måske allerede 1941/42. Besøgene blev hyppi-

gere og hyppigere i løbet af 1943 og kulminerede i oktober 1943. På dette tidspunkt blev Frisenvang under navnet Frederiksen ligefrem antaget af DSB som luftværnsleder (og mørklægningskontrollør) ved hele distriktet, hvad der gav ham bekvem adgang til at rejse rundt i Jylland. De danske baneledere søgte gennem Frisenvang-Frederiksen at undgå, hvad de betragtede som formålsløse sabotagehandlinger. Frisenvang viderebragte distriktets synspunkter til oberstløjtnant, senere generalmajor Vagn Bennike, som vistnok ikke tog videre hensyn til dem. En vandtårnsprængning som den, der omtales s. 39, hører til dem, DSB besværede sig over, ligeledes sprængningen af kommandoposten på Århus H 17. 11. 1943, der kun medførte en kortvarig spærring af toggangen. (Holsts beretning).

Desværre døde oberstløjtnant Frisenvang i sommer, inden jeg havde fået lejlighed til at drøfte hans virksomhed med ham. Forfatteren burde nærmere have undersøgt denne problemstilling, der efter min mening viser en side af den for Danmarks besættelsestid så typiske dobbelthed. På den ene side måtte DSB-myndighederne samarbejde med tyskerne og afbøde virkningen af sabotagen, på den anden side gav man alle relevante oplysninger til modstandsbevægelsen. Hos overtrafikinspektør Holst fik jeg i øvrigt udleveret nogle af hans personlige akter, som giver supplerende oplysninger om krigens særlige baneproblemer.

Fra den danske sabotageledelses side kunne forfatteren også med fordel have interviewet dav. kaptajn, senere oberst C.-G. G. Schøller, der i 1956 skrev en utrykt fremstilling af sin medvirken i modstandskampen, og fra britisk side Major-General Sir

Colin Gubbins, der var chef for SOE. Jeg har indskrænket mig til at nævne tre personer, fra hvem jeg selv har fået betydningsfulde oplysninger, som jeg skal tage op senere. Andre kunne nævnes, som f. eks. Lt. Commander R. C. Hollingworth, Flemming Junker, Frode Jakobsen, Anton Toldstrup o. m. a. På dem kunne præses have prøvet sine teser, og han havde derved kunnet få dem nuanceret.\*)

Forfatteren siger, at han vil »behandle jernbanesabotagen udelukkende som et militært fænomen«. Skulle han vurdere dens ideologiske (menes der psykologiske?) eller politiske betydning, ville undersøgelsen »formentlig også give ganske andre resultater end dem, der her fremlægges« (s. 11). Hvis det er tilfældet, burde bogen så ikke netop have arbejdet med en bredere problemstilling? Forfatteren har i en efterskrift søgt at råde bod på forholdet; men det havde utvivlsomt været lykkeligere, om han havde gjort det politiske aspekt til en integreret del af sin fremstilling. Selv om der måske ikke var kommet epokegørende resultater ud deraf, ville de spørgsmål, forfatteren stiller, have aftvunget det krigshistoriske kildemateriale svar, som var mere hele sandheder end forfatterens, som jeg vil kalde fragmentariske sandheder. Han har været alt for optaget af at drøfte sabotagen som et taktisk kampmiddel ligestillet med

luftkrigsførelsen og for ivrig efter at slå fast, at »vestmagterne anskuede sabotagen fra et militært og udelukkende fra et militært synspunkt« (s. 208). Han skulle i stedet have bidt mærke i, hvad general Gubbins sagde, da Michael Foot's bog »SOE in France« i 1966 udkom. På dette tidspunkt var Gubbins i København, hvor han blev interviewet og kort og fyndigt erklærede: »Politisk krigsførelse og sabotage er et og det samme«. (Politiken 28. 4. 1966).

Mange eksempler kan anføres på, at det også var tilfældet i Danmark. SOE var i højeste grad en politisk organisation, der blev dannet i juli 1940 ved en sammensmeltning af to afdelinger fra Foreign Office og én fra War Office. Jeg vil ikke gå så vidt som til at hævde, at den bestod af to dele politik og en del krig, men kun sige, at forfatteren burde have boret mere i denne problemstilling.

SOE's mål var at tilvejebringe et brud i samarbejdspolitikken. »Denmark must fall into line with their comrades in other countries«, skrev SOE til »Ligaen« 28. 9. 1942 (s. 70). Ret meget kunne SOE ikke udrette, fordi den manglede ressourcer. Danmark stod langt nede på listen, idet de allierede kæmpede for livet andre steder. Hertil kom, at der først måtte være en pro-allieret stemning i det danske folk. I begyndelsen af 1943 fandt man tiden inde, og Ole Geisler og Flemming Muus blev sendt til Danmark. 29. august 1943 kom bruddet. Man kan da som udenrigsministeriets direktør, Nils Svenningsen, med et suk sige: »Hvorfor så ikke standse sabotagen?« nu, hvor samarbejdspolitikken var bragt til ophør (s. 198). Svaret er, så vidt jeg kan se, at det gjaldt om for de allierede, in casu SOE, at gøre Danmark til en krigskueplads. Foruden den begrænsede

\*) Ved disputatsforsvaret mødte da også modstandsmændene Anton Toldstrup, major Borch-Johansen og obersterne Jørgen V. Helk, C.-G. Schöller og F. G. Tillisch op og opponerede. Sidstnævnte, der i øvrigt tilsluttede sig bogens hovedresultat, medbragte en samling vigtige efterretningsarkivalier, som ellers måtte anses for tabt.

militære betydning, det kunne have, var det af psykologisk-propagandamæssig betydning over for tyskerne, der blev nødt til at fjerne deres mønsterprotektorat-plakater fra reklameudhængsskabet, og over for f.eks. den britiske hjemmefront: Også i Danmark sker der nu noget, alle vender sig mod Tyskland. I sin bog »Hjemmestyrkerne« (1959) fremhæver Sverre Kjeldstadli om et engelsk raid på den norske vestkyst i 1941, at den britiske presse begejstret skrev: »Dette var handling. Det var en britisk offensiv«. (s. 62). Et andet sted, at det var vigtigt for briterne at få gjort Norge til »a thorn in the German side«. (s. 94). Ganske samme opfattelse nærrede de vedrørende Danmark. Efter danske aktioner bragte de britiske aviser stort opsat omtale til gavn for os og til opbygelse for krigstrætte briter. At man så mest dvælede ved de vellykkede operationer og også overdrev, er ud fra tidens forhold forståeligt. Terkel M. Terkelsen har meddelt, at han vistnok i november 1944 til Evening Standard leverede en reportage om heldigt gennemførte jernbanesabotageaktioner. Og i sin bog »Særmelding fra London« (1971) taler han om, at »engelske blade blev oversvømmet med beretninger om voksende modstand og sabotage i Danmark«. (s. 74). Terkel M. Terkelsen har yderligere oplyst, at de danske journalister i London »betragtede offentliggørelsen af meddelelser om sabotagehandlinger som et bidrag til at føre Danmark så stærkt ind i de allieredes kreds, som det under de givne politiske forhold var muligt. Endvidere som et middel til at overbevise den danske befolkning om, at sabotagen var ønskelig fra et allieret synspunkt, og dermed så at sige legalisere modstandsbevægelsen i Danmark«.

Spørgsmålet er så, hvorfor netop jernbanesabotagen blev prioriteret forholdsvis højt. Svaret er, at man naturligvis har tillagt det en vis betydning – også fjernt fra fronten – at genere de tyske bevægelser så meget som muligt, men dernæst tillige, at det er relativt lettere at forklare det rimelige i at standse en værne-magtstransport end måske at ødelægge en fabrik (i al fald i den begyndelsesfase, hvor den offentlige mening ikke var udelt for sabotage). Endelig kan det muligvis også spille en rolle, at fabrikssabotage var mere kompliceret og måske også mere risikabel end jernbanesabotage, hvormed ikke er sagt, at den sidste var ufarlig.

Videre må det nok understreges, at både SHAEF og SOE har anset det for hensigtsmæssigt, at der var uddannede jernbanesabotører, hvis den situation skulle opstå, at fronterne nåede Danmark eller Slesvig-Holsten. Nogle af de ordrer til jernbanesabotage, SOE udgav, forstås bedre, hvis man holder sig dette perspektiv klart. Så måtte man som i Norge ved sabotageordrer »opretholde styrkernes moral« (s. 179). Hertil kom, at man måtte give mandskabet træning, så at det i en given situation kunne agere med fornuft – og endelig gav SOE sabotageordrer og sabotageforbud ganske simpelt for at se, om man havde kontrol over sabotørerne. Det førte måske til aktioner, som DSB's folk ikke kunne se det relevante i og derfor besværede sig over til modstandsbevægelsens liaison-officer. Men SOE kunne af gode grunde kun argumentere med aktionernes militære betydning og ikke med moral, træningstilstand eller en måske fjern fremtid. Folkene skulle jo være villige til farefulde handlinger.

Forfatteren har altså bevidst valgt at se bort fra det politiske aspekt.

Det kan da også rumme fordele at isolere en bestemt faktor og så rendyrke den således, som det sker her. Og under alle omstændigheder bør forfatteren fortrinsvis bedømmes på det, han har skrevet. Det må da slås fast, at det er lovligt og forsvarligt at anskue jernbanesabotagen ud fra en krigshistorisk synsvinkel. Men i virkeligheden indsnævres definitionen af krigshistorie til krigsteknik. Der eksisterer også et begreb, som hedder psykologisk krigsførelse. Kunne der evt. ud fra det før omtalte tyske materiale være sagt noget om den mulige psykologiske effekt på de tyske tropper, at de kunne standses og blev standset af sabotage? Formentlig har den ikke været stor, da tyskerne var vant til stærkere kost på fronterne og allieret luftangreb bag dem. Ligeledes ville det have været ønskeligt at se, om de i Danmark opståede forsinkelser på fra få timer til to døgn havde nogen betydning for forholdene ved bevægelsernes bestemmelsessted. Det ville have været ønskeligt, om forfatteren i de tidligere nævnte tyske divisionsarkiver havde søgt svar på sådanne spørgsmål. Måske ville svarene have været negative; men hvad jeg ønsker at give udtryk for er følgende: Forfatteren gik, som han siger i forordet, til sin undersøgelse med den hypotese, at jernbanesabotagen havde haft militær betydning; men han måtte ændre den, så at hans hovedtesis blev, at den ikke »havde været i stand til at influere på det militære begivenhedsforløb i den danske afkrog af den anden verdenskrig«. Lad nu være, at dette er forkert udtrykt, for det var jo det militære hændelsesforløb ved fronterne, man tilsigtede at forstyrre, men forfatteren burde have sat al kraft ind på at kontraprøve sin tesis, dels ved andet arkivalisk materiale, dels ved samtaler

med aktørerne.\*) En sådan prøve havde måske kunnet nuancere præses' meget kategoriske tesis.

Som udgangspunkt for sin tesis benytter forfatteren forskellige udtalelser fra tidligere fremstillinger, som han polemiserer imod. Jeg synes ikke, at der ydes Jørgen Hæstrup fuld retfærdighed. Hæstrup skriver nemlig kun, at »i løbet af efteråret og vinteren (1944–45) voksede jernbanesabotagen, i særdeleshed i Jylland, til et omfang, der i henseende til betydning placerede denne sabotage i spidsen for al dansk sabotagevirksomhed«. Hæstrup mener ikke, at det er gørligt at opgøre dens samlede værdi for de allierede, »men at værdien var betydelig, er hævet over al tvivl«. I anden sammenhæng karakteriserer han jernbanesabotagen som »Danmarks væsentligste indsats på det militære område« side om side med det arbejde, der blev udført af efterretningstjenesten.« (Trommer s. 13).

Er det ikke sandt altsammen, eftersom Jørgen Hæstrup ikke arbejder med samme snævre definition af begrebet »militær betydningsfuldt«, som forfatteren gør? Det eneste forsøg på evaluering findes i ordene »værdien var betydelig«; men dels er det et lidt løst udtryk, dels kan det meget vel tænkes at omfatte både de psykologiske og politiske faktorer.

Derimod kan vi nok blive enige om, at andre historikere falder igennem, som når én af dem skriver: »Til sidst foregik der praktisk talt

\*) Ingen har jo pålagt præses en sådan tvang, som den britiske regering pålagde M. R. D. Foot, da han skrev sit nævnte værk om SOE in France (1966). Han fik adgang til organisationens arkiv, men forbud mod inden bogens udgivelse at samtale med dens personer.

ikke troppetransporter pr. jernbane. De tyske soldater måtte på god gammeldags manér marchere ad de lange jyske landeveje».

Spørgsmålet er dernæst, hvilket syn de allierede anlagde på jernbanesabotagen bortset fra det efter min vurdering rigtignok vigtige politiske og propagandamæssige. Forfatteren søger først meget fornuftigt at klarlægge, i hvilket omfang Danmark-Norge var troppereservoir for tyskerne. Hans konklusion er, at de to nordiske lande ikke havde »afgørende betydning« i så henseende (s. 35). Jeg kan tilslutte mig denne vurdering, men må rigtignok spørge: Hvem har påstået, at Danmark-Norge havde en sådan afgørende betydning?

Vigtig for forfatteren er SHAEF's communiqué af 5. marts 1945: »News has been received of the success achieved by Danish saboteurs against German troop movements through Denmark. Repeated attacks have been made by Danish patriots on all railway lines in the country, with the result that not one train arrives in Germany without having been delayed, either by direct attack or by the necessity of its having to be diverted because of sabotage. In addition the problem has been made more difficult for the Germans by the destruction of factories making rail and junction points, by the sabotage of water towers, and by blowing up of electric points, turntables, and rail stations. This action by Danish saboteurs is an effective contribution to current military operations on both the Western and Eastern fronts«. (s. 160).

Man må ved tolkningen af denne udtalelse huske, at krigsskuepladsen var ved at nærme sig Danmark. Enhver meddelelse til den danske modstandsbevægelse måtte derfor have en

opmuntrende form. I virkeligheden står der dog ikke andet, end at de tyske tog er blevet forsinket, hvilket karakteriseres som et effektivt bidrag til de igangværende operationer på fronterne.

Forfatteren omtaler et par steder (s. 169, s. 178) et foredrag holdt af general Gubbins i 1948 om den anden verdenskrigs modstandsbevægelser, hvis sabotageaktivitet – deriblandt dansk jernbanesabotage – fremhæves. Men inden man bruger dette foredrag som kilde, må man gøre sig dets tilblivelsessituation klar. Det er skrevet, da den kolde krig var under udvikling. Ingen britisk general kunne se det som sin opgave at diskvalificere de vestmagtunderstøttede modstandsbevægelser. Tværtimod kunne der være grund til at rose dem – måske også lidt mere, end de faktiske forhold berettigede til. Dette så meget mere, som foredraget holdtes i den officersklub, hvor de fremmede militærattachéer – også de østeuropæiske – var medlemmer og rent faktisk mødte op.

Forfatteren slår side 169 fast, at han er nået det »hovedresultat, at sabotageindsatsen ikke viste sig i stand til at påvirke krigens militære forløb«. (Udhævet her). Men hvem har påstået det? Måske enkelte modstandsmænd som Anton Toldstrup, men f. eks. ikke nogen dansk officer og heller ikke nogen allieret krigsleder. Mere korrekt hedder det da også s. 170: »Den tyske bevægelsestrafik kunne nok blive vanskeliggjort, men den blev aldrig umuliggjort. Det står fast, at bevægelsestogene, hvis sydgående forløb fortsat havde taktisk betydning helt ind i det tyske sammenbruds sidste dage – og ret beset i stigende grad, jo mere fronten nærmede sig Danmarks grænse – var i stand til at køre sydpå lige til det



sidste, uden at sabotagen kunne påføre dem afgørende forsinkelser, end-sige umuliggøre deres forløb«. Forfatterens definition af hans egen tesis er m. a. o. ikke ganske konsistent.

Bogens fortjeneste er den klare og præcise redegørelse for, hvad der faktisk skete med de danske baner under krigen. Alle tyske bevægelser gennem Danmark er klarlagt og ligeledes sabotagerne mod dem. Fremdeles har forfatteren interesseret sig for planlægningen, styringen og udførelsen af sabotagen, derunder det vigtige spørgsmål om forsinkelsernes størrelse, der gøres nøjagtigt op. Forfatteren har lagt megen vægt på at dokumentere sine påstande om de i almindelighed ret begrænsede forsinkelser, sabotagerne forvoldte.

Jeg mener ikke, det er muligt at anfægte denne del af bogen. Hvad man end mener om jernbanesabotagens militære værdi i videre forstand, så finder jeg, at man har lov til at betragte bogens oplysninger om forsinkelsernes antal og længde som etablerede kendsgerninger. Forfatteren fremhæver i denne sammenhæng den for tyskerne heldige omstændighed, at der var både en østjysk og en vestjysk længdebanc. Hvad bogen ikke nævner er, at en omdirigering kunne gå meget hurtigt, idet DSB på forhånd i de trykte særtogsanmeldelser havde opstillet fakultative planer for værnemagtstogene. På siderne 49 og 160 anføres grundene til, at afbrydelseffektiviteten blev højere mod krigens slutning. Det burde være nævnt her, at de tyske lokomotiver og fyrringsmaterialerne ligesom den tyske moral blev stadig sløjere, som tiden gik. Overtrafikinspektør Holst har oplyst, at dette medførte ofte ganske langvarige forsinkelser og derpå rivninger mellem de ganske uskyldige tyske banemyndigheders repræsentan-

ter ved 2. distrikt og den tyske militære transportkommandantur. De danske banefolk gik ind i denne strid for at bevare Der Bahnbevollmächtigte som stødpude mellem sig og den tyske militære transportkommandantur.

Efter at forfatteren ved sin gennemgang af DSB's arkiver har kunnet fastslå det begrænsede omfang af forsinkelserne, søger han at analysere årsagerne hertil. Han jævnfører herunder sabotagen med luftkrigsførelsen og overtager dermed den sidstes sondring mellem *attrition* og *interception*. S. 51 siger han, at man ved attrition søger at ødelægge de faste anlæg samt lokomotiverne, så »at trafikens gennemførelse overhovedet bliver vanskeliggjort. Idealet er den totale indstilling af trafikken«. Ordet attrition betyder udmattelse eller opslidning. Om interception hedder det, at den ved afbrydelse af en banestrækning skal »lægge hindringer i vejen for den trafik, der kører netop i det givne øjeblik«. Ordet interception betyder hindring eller standsning.

Efter min opfattelse er det at presse en teoretisk ramme ned over forhold, hvortil den slet ikke er egnet. Jeg mener ikke, det er muligt at sondre mellem attrition og interception på den måde, som forfatteren gør. S. 52 citeres den britiske flyverchef, Lord Tedder, for denne udtalelse: »concentrated, precise attacks upon railway targets scientifically selected would probably produce a degree of disruption and immobility which would make all the difference to the success or failure of the long awaited invasion of France«.

Efter sammenhængen må det opfattes som attrition; men jeg mener, at det lige så vel kan karakteriseres som interception, fordi der tales om



præcise angreb på videnskabeligt udvalgte mål.

S. 54 omtales de allieredes standning af Ardenner-offensiven i december 1944. Det hedder: »Blot havde det vist sig, at interception i et afgrænset område og i et begrænset tidsrum kunne opnå afgørende taktisk virkning, idet de allierede under den tyske offensiv havde haft held til at lægge området mellem Köln, Koblenz og Trier jernbanemæssigt øde«.

Skønt området blev lagt banemæssigt øde, kalder forfatteren det dog interception. Overgangen mellem de to begreber er glidende; interception i større målestok bliver attrition! Jo mere jeg har søgt at sætte mig ind i disse begreber, jo mere føler jeg mig overbevist om, at attrition skal forstås som den totale udbombning af et område, og at interception er ganske små begrænsede aktioner, der har karakter af nålestik. Jeg tør ikke sige, om sondringen mellem attrition og interception er frugtbar, når det gælder luftoffensiver, men den er efter min mening af meget begrænset værdi, når den anvendes på jernbanesabotagen i Danmark.

Som eksempel på en dansk attrition-aktion nævner Trommer sprængningen af et vandtårn og to signalhuse på Esbjerg station. Ved samme lejlighed røg tre sporskifter, hvorved, hedder det, »aktionen fik sit interception-indslag«. (s. 55). Et andet eksempel er en vandtårnssprængning på Skanderborg station, som kaldes »en attrition-sabotage, der havde en meget kortvarig spærring af strækningen til følge«. (s. 116). Jeg mener, at det hele var interception.\*) Selv om

hverken de britiske eller danske sabotageledere tænkte i disse teoretiske baner, kan de naturligvis godt ubevidst have blandet to anskuelsesmåder sammen; men jeg mener ikke, at det i praksis er muligt at sondre. Ingen aktion havde attritionsigte. Ud over det politiske formål var aktionerne tilrettelagt med henblik på kortvarige afbrydelser, og de tjente i praksis heller ikke andet end dette formål. Jeg kan derfor heller ikke tilslutte mig bogens betragtninger om Ole Geislers taktiske syn (s. 75), heller ikke om Den lille Stabs attritionstaktik og kaptajn Kjeldsens interceptions-taktik (s. 82 f.), endsige påstanden om, at London forfulgte taktiske mål med strategiske midler (s. 90).

Forfatteren sonderer ikke selv klart. S. 75 tales der om at ødelægge Øresundsfærgerne. »Det var attrition på et afgrænset område – man kan måske sammenligne med de allieredes ... forsøg på at ramme den tyske kuglelejeindustri«. Efter min opfattelse er der tale om interception. Samme side hedder det i forbindelse med omtalen af de jyske jernbanesabotager, som i efteråret 1943 blev garneret med sprængninger af visse faste anlæg, at der var »tale om interception-aktioner med attrition-formål«. Jeg synes snarere, der er tale om begrebsforvirring hos forfatteren. Hans sondring mellem attrition og interception er et skrivebordsprodukt. Og når han s. 56 skriver: »Tyskerne gennemførte alle deres taktisk vigtige transporter – og det vil først og

oplyst, at vandtårnssprængningen i Skanderborg kun var sekundær. Man havde lagt bomber under samtlige skiftespor; men p. g. a. nogle af sabotørernes manglende træning var detonatorerne vendt forkert, så at bomberne ikke eksploderede, men blev opsamlet af tyskerne.

\*) Sabotagelederen i Skanderborg, redaktør Jørgen Meldgaard Pedersen, har i Herning Folkeblad 27. 10. 1971

fremmest sige deres bevægelser – tværs igennem alle signalpost- og vandtårnssprængninger«; så har han jo med sine tidsanalyser byggende på DSB's arkiver vist, at de også gennemførte deres transporter tværs over de sprængte skinner. Et vandtårn, en blokpost, et sporskifte eller et væltet lokomotiv – der kan være nuancer; men det standsede altså ifølge forfatterens egne oplysninger tyskerne stort set lige lang eller lige kort tid.

I stedet for attrition–interception-sondringen tror jeg, det ville have været mere frugtbart, om forfatteren havde sondret mellem sabotagens første klart politiske fase frem til efteråret 1943, derpå den anden fase karakteriseret ved sabotagestopet og regionsopdelingen i begyndelsen af 1944, hvor man forbereder sig på det kommende slutopgør, og den tredje fase, hvor fronterne rykkede Danmark nærmere. Jeg ville også have interesseret mig for, om SHAEFs magtovertagelse i forbindelse med invasionen i juni 1944 betød noget for SOE og dens synspunkter. Dette kunne forfatteren have drøftet med endnu levende kilder som f. eks. general Gubbins.

Udover eksistensen af den vestjyske længdebane og attrition–interception-problematikken som effektivitetsnedbringere omtaler bogen andre grunde til, at virkningen af sabotagen ikke blev større. Der nævnes f. eks. manglende flystøtte (s. 100 ff.). Forfatteren siger selv, at briterne ikke kunne undvære flyvere til et så sekundært område som Danmark; det er sikkert rigtigt. Videre omtales arrestationer af sabotører og den påfølgende nødvendige optræning af nye grupper.

Forfatteren slår videre fast, at når sabotagen havde så ringe effekt, skyldtes det foruden de allerede

nævnte omstændigheder, at sabotagelederne »ikke formulerede taktiske principper«. (s. 118). Eller: Stabsarbejdet »blev aldrig gjort« (s. 120). For at sige det på godt dansk: De vidste ikke, hvad de gjorde. Specielt får Vagn Bennike læst og påskrevet (s. 124). I betragtning af, at forfatteren er historiker, ikke stabsofficer, ville jeg tøve, inden jeg for så hårdt frem imod stabsarbejdet (s. 171). I øvrigt er kritikken næppe rigtig. I anledning af den ulykkelige, usagkyndige sprængning af jernbanebroen ved Langå, hvor fem sabotører kort efter henrettedes af Gestapo, gjorde en af de ifølge forfatteren usagkyndige stabsarbejdere, nemlig kaptajn Schölller, følgende status: Det var uden betydning at ødelægge blokposter og signalanlæg, hvorimod mere lønnende mål var skinner, lokomotiver, vandforsyningsanlæg og oliedepoter. (Schöllers beretn. s. 42 f.). Nu vil forfatteren utvivlsomt hævde, at dette var en blanding af interception og attrition; det er muligt; men betragtninger – forkerte eller rigtige – viser dog, at man standsede op og tænkte. Jeg tør i al fald ikke fælde så hård en dom, som bogen gør. Også fordi, det ikke er undersøgt, hvilke mundtlige drøftelser der evt. fandt sted vedr. jernbanesabotagens taktiske principper. Der var jo krig, og ikke alt blev nedfældet på papiret.

Et andet forhold, som bogen ikke omtaler, er de danske militære myndigheders forberedelser til jernbanesabotage før krigen. I sine erindringer nævner generaldirektør P. Knutzen (s. 125), at der 9. april fandtes sprængkamre i jernbanebroerne. De blev støbt til på tysk forlangende for at hindre sabotage. Det er en problemstilling, der kunne arbejdes med, fordi den ikke længere er militær hemmelighed. Kan der mon påvises nogen

sammenhæng mellem disse førkrigsforberedelser og officerernes syn på og udførelse af sabotagen under krigen? Jeg tror det.

I det hele taget synes forfatteren ikke at kunne lide officerer. S. 124 formoedr han, at de nærede »alle professionelle militæres traditionsbestemte mistillid til den irregulære krigsmuligheder . . .«, og side 71 hedder det om »Ligaen« – altså de danske efterretningsofficerer, at den »var ikke interesseret i sabotagevirksomhed.« Begge udsagn er for kategoriske. Således sendte »Ligaen« 27. maj 1943 et brev til SOE, der gik ud på, at tiden nu – i modsætning til tidligere – var inde til sabotage mod udvalgte mål.

I sin opsummering s. 170 f. fastslår præses kategorisk, at de væsentligste årsager til sabotagens manglende virkning, var »utilstrækkelig instruktion og føring af grupperne med henblik på sabotagens operative tilrettelæggelse og gennemførelse; en til stadighed svigtende erkendelse – i hvert fald lokalt – af de taktisk relevante trafik kategorier, og af de »norske« bevægelers specifikke karakteristika; en utilstrækkelig sabotageaktivitet på de banestrækninger, der var primære for bevægelsestrafikken; en manglende evne til at overføre til sådanne strækninger operationsduelige sabotagegrupper fra steder, hvor deres aktivitet ikke var taktisk begrundet; en manglende erkendelse af den mekanisme, hvorved der gennem aktionsophobning kunne skabes togophobning og derved fremkaldes en forsinkelsesakkumulation; endelig i vinteren og foråret 1945 en manglende præcision i planlægningen og gennemførelse af udløsningen af sabotageaktioner over BBC«.

Det er imidlertid en kendsgerning, at man manglede både trænet mand-

skab, sprængstof og våben. Tidens forhold taget i betragtning, og med de midler SOE og SHAEF kunne stille til rådighed, var det udelukket, at man kunne foretage en så intens overvågning af fjendens bevægelser, som var nødvendig for at efterleve bogens strenge krav, hvis da ikke efterretningsvæsenet så at sige skulle have sine oplysninger direkte fra fjendens overkommando. Det var også forbundet med store vanskeligheder at afgive kontinuerlige meldinger til SOE (eller vel snarere til SHAEF), fordi der ikke var telefon til London, kun hemmelige radiosendere, som var under konstant tysk overvågning. Men antager vi, at dette problem var blevet overvundet, så måtte SOE derpå give ordrer til modstandsbevægelsen i Danmark om at sætte ind på x, y, z, æ, ø og å steder. Det var imidlertid en umulighed, fordi man ikke kunne være sikker på, at modstandsbevægelsen ville være i stand til at gennemføre aktionerne. I øvrigt ville det næppe være muligt fjernt fra Danmark at overskue og beherske de detaljerede informationer, som var nødvendige for at gennemføre interception-aktioner.

Forfatteren opstiller sine ideale fordringer, som om der var fred. Jeg siger som Mefistofeles til studenten: »Grau, teurer Freund, ist alle Theorie, und grün des Lebens goldner Baum«.

I sit udblik til udlandet nævner forfatteren den hollandske jernbaneløstrejke (s. 180). Den er i A. J. C. Rüters bog »Rijden en Staken« 1960, s. 475, karakteriseret som et alvorligt slag mod Tysklands prestige. Forfatteren omtaler ikke dette middel som anvendt i Danmark. Men vi *har* haft tilløb. Herom har Holst oplyst følgende. »Da vore folk strejkede i ca. 2½ døgn, trådte de tyske stations-

folk i funktion med det resultat, at stationen i løbet af et par timer var fuldstændig blokeret af tog og andet materiel. De tyske jernbanefolk kunne ikke klare de indviklede elektriske anlæg i posterne. En medvirkende årsag må dog også søges i den omstændighed, at vore folk, forinden de forlod posterne, havde byttet om på de skilte, der var påskruet de enkelte signal- og sporskiftehandtag, og som gav oplysning om sporskiftetillingen til de forskellige togveje.»

Har der været danske overvejelser om en egentlig jernbanestrejke? Tyskerne var i al fald forberedt på, at man – som anvist i den gamle danske bog om jernbanekrigsførelse – ville »ubruggbare« banerne ved at fjerne driftspersonellet. Der Bahnbevollmächtigte udarbejdede en instruks for tilfældet. Den er dateret 26. 9. 1944 og hedder »Massnahmen bei Streik der D. S. B.« og søger at gardere sig mod alle former for strejke. (Holsts arkiv).

I sit »Udblik til udlandet« fremhæves jernbanesabotagen i de østeuropæiske lande; men denne havde i virkeligheden snarere karakter af attrition end af interception. Hertil kommer, at udsigten til succes var væsentlig større på østfronten, fordi jernbaneforbindelserne forholdsmæssigt var uendeligt færre end i Danmark. Fra vest mod øst ind i Sovjetunionen var der vel for hundreder af kilometer kun 3–4 hovedlinjer.

Sluttelig skal jeg på dette sted anføre, at det ville have været interessant, om forfatteren havde gjort status for jernbanernes vedkommende den 5. maj 1945. Fra DSB.s side findes en opgørelse, der kan give et fingerpeg om banernes tilstand, og fra sabotørside foreligger oberst Schöllers vurdering, der ganske vist er fra maj 1944, men som også siges at dække

maj 1945. Det hedder, at sabotørerne kunne have lammet banerne på et givet tidspunkt; men så kunne man heller ikke gøre mere, da man ikke havde midler til at foretage yderligere sprængninger eller andre aktioner (Schöllers beretn. s. 16).

Jeg skal til sidst omtale problemet, om forfatteren går ud over rammerne for en historisk fremstilling. Det gør han. Allerede s. 51 stikker hestehoven frem, idet der her tales om, hvilke taktiske doktriner, »der kunne – og burde – have været anlagt på sabotagen«. Hermed er vi tilbage i et forladt stadi i historieskrivningens udvikling.

Og efter i hele bogen støt og målbevidst at have reduceret in absurdum enhver taktisk sagkundskab i Danmark, Storbritannien og USA, beruser forfatteren i kapitel 23 (s. 189–92) sig helt i sine egne dogmer. Han taler nemlig om undersøgelser, der kan føre frem til bæredygtige udsagn om jernbanesabotagens og den taktiske flystøttes taktiske muligheder under den anden verdenskrig »og dermed levere materiale til brug for udarbejdelsen af holdbare doktriner« (s. 188). Dette kapitel burde *aldrig* være trykt i en historisk doktorafhandling, men snarere i »Militært Tidsskrift« under titlen »Lærebog i jernbanesabotage« I kapitlet slår forfatteren sin påstand om interception-sabotagen fast som en sådan bæredygtig doktrin i modsætning til attrition. Dette mener jeg som sagt kan diskuteres. Men såvel anbefalingen af fremtidig at betjene sig af interception som ønsket om, at »det bør ... tages op til grundig overvejelse, om mobile grupper ikke er at foretrække fremfor grupper af lokale folk« (s. 190) burde være undgået.

Disse grundige overvejelser om,

hvordan fremtidens generaler skal té sig, hvis de skal have »meget tilfredsstillende« efter forfatterens karakter-skala, er den historiske videnskab komplet uvedkommende.

Det sidste ord er aldrig sagt, og Aage Trommer har da heller ikke skrevet *bogen* om jernbanesabotagen, men en bog om emnet. Takket være den står vi på sikker grund, når det gælder togforsinkelsernes eksakte størrelse og sabotagens tilrettelægelse, ledelse og udførelse. Ved sin for snævre definition af sabotagen også som krigshistorisk fænomen har forfatteren lukket øjnene for facetter, som burde være taget op. Men under alle omstændigheder vil bogen ved sine provokerende påstande utvivlsomt komme til at spille en rolle for den fremtidige historieforskning. Og det er ikke så ringe.

Tage Kaarsted

Niels Birger Wamberg: *Digterne og Gyldendal. Kapitler af et forlags historie.* (Gyldendal, 1970). 405 s.

»Den uimodståelige« kalder Niels Birger Wamberg kapitlet om Georg Brandes i dette jubilæumsskrift til Gyldendals 200 års dag. Titlen kunne såmænd stå som en karakteristik af bogen selv. Den er overordentlig charmerende. Et par andre overskrifter kunne måske tages med som undertitler: »Uhøflighedens adelsskab« (Alexander Kielland) og »Stjerner og slanter« (Thøger Larsen) – den første, fordi skildringen ind imellem er ganske frimodig, den anden, fordi alt er med fra »det uendeligt store« til »det uendeligt små«. Da der ikke er noget forklarende forord, er det ikke muligt at gennemskue, om Wamberg oprindeligt har tænkt sig at producere en

udgave af breve til og fra Gyldendal. Det har muligvis været opgaven, da den blev lagt frem; men det er rigtigt nok blevet noget andet, selvom brevstoffet er det bagvedliggende og bærende element. Der er en vrimmel af citater, sammenknyttede af kommentarer, ræsonnementer og udblik, som gør flere af kapitlerne til værdifulde litteraturhistoriske supplement. Sproget er letløbende og muntret, så muntret at det undertiden tager magten fra forfatteren og lokker ham ind i rene brandere. Et par stykker af dem er gode, som når det s. 314 hedder om Olesen Løkken, der havde påberåbt sig, at hans viden var fuld af huller: »Også på andre måder var hans liv fuldt af huller, idet han virkede dels som cykelsmed, og dels som skomager« – eller om Drachmann i pengenød s. 131: »Vandenes digter var ude at svømme«. »Gas« ærligt og redeligt, men det er svært at lade være at le.

Bogen indledes med en kort præsentation af Søren Gyldendal, Jacob Deichmann og Frederik V. Hegel. De to første glemmes straks. Af gamle Hegel tegnes et spændende billede gennem hans forbindelser med Danmarks og Norges store digtere i »regeringsperioden« 1850–87. Helt fat på ham får man dog ikke. Der brødes i ham en lyst til at forstå og formidle den nye tid, som Georg Brandes og hans folk tegnede den, men en Martensensk intellektuel religiøsitet, der bød ham at sætte visse grænser. Måske var det dog bare snedig geschæft, fordi det konservative borgerskab var hans købere. Men dristige ting kunne også camoufleres, så han og flere med ikke så dem. Det blev først en senere tid beskåret at forstå og tolke »Excellencen« J. P. Jacobsens erotiske egenart, den underkastelsens fryd, som især udfolder sig i »Marie Grubbe«.