ger på materiale i vestyske arkiver (Militärarchiv Freiburg, Bundesarchiv Koblenz, Bundesbahndirektion Köln), på oplysninger og meddelelser fra en lang række aktører samt på den foreliggende litteratur. Det meget omfattende, men alligevel desværre fragmeneriske materiale er dygtigt udnyttet.

Transportvæsenet vil i denne bog først og fremmest sigle jernbanerne. Rohde ofrer ikke megen plads på andre transportformer (sotransport, kanal- og fodo-transport, automobil- og lufttransport), dels fordi de før den anden verdenskrig spillede en meget ringe militær rolle, dels fordi de også under denne krig kun var af sekundær betydning for militæret (i særdeleshed kunne bilerne slet ikke leve op til de tyske forventninger) og endvidere hørte under andre ressorts end »das Wehrmachtttransportwesene. Rohde rediger for jernbanernes betydning for det militære transportvæsen tilbage fra deres opståen. (Allerede 1837 blev det i Preussen befalet, at hærens interesser skulle tilgodeses ved alle baneprojekter). Han skildrer det militære transportvæsen frem gennem tiden med den første verdenskrig som det store højdepunkt med et gnidningsløst samarbejde mellem de civile baneinstanser og de militære instanser – »sin beinahe vollkommener Zustände in modsætning til sidenhen.

Det eneste, men til gengæld særdeles fremtrædende menneske i bogen er general Rudolf Gercke, Chef des Transportwesens under den anden verdenskrig. Han fremtræder gennem skildringen som en enkeltperson, for hvem livets mening bestod i militære transporter, og som en kantet administrator, der ikke i utinde viste skånsel nedefter eller følelighed oppefor, og som yderligere inden for sit område ville gøre og bestemme alt ingenting selv. Han fik vitterligt også tøgning til at rulle for sejren, men prisen var en stærk centralisering af alle beslutninger, manglende koordinering med andre transportinstanser (som overalt i det tredie rige var der også på dette område »Kompetenzverwaltung«) og stadige rivninger med de civile instanser i Deutsche Reichsbahn.

Rohde omtaler i korte afsnit de allieredes luftkamp mod banerne og partisanangrebene (s. 178 ff.), men har desværre ikke kunnet give noget selvsætligt bidrag til disse problemer. Hans kilder er allerede kendte fremstillinger, og hans betragtninger om flyvevåbnets og partisanernes betydning for transportvæsenet derfor uden selvstændig værdi. Derimod fremlægger han et interesser materiale om opmarchen mod Polen i 1939 og mod Sovjetunionen i 1941.

Rohde konkluderer, at på det område, som Gercke var ansværlig for, blev de stillede krav også honorert. I indet tilfælde kom det til et operativt sammenbrud, før drenbanerne svigtede. Men det kostede bestandige improvisoringer, der blev så hårdt på personallet, og transportkapacitets utilstrækkelighed gik ud over de løbende forsynings og tilførsler.

En række bilag forøger bogens værdi. Aage Trommer


48 sider. III. 10,- kr.

Forsningen »Frihedsmusets Venner«, der stiftedes i januar 1972 som støtteforening for Frihedsmuset og for »pa alle måder at fremme interessen for
Danmarks frihedskamp under besættelsens, udsendte i foråret 1973 sit første årskrift.


Årskriftet rummer endelig et udvalg af overlæge, dr. med. Gustav Østerbergs illegale tegninger fra besættelsestiden.

Aage Trometer


I 1954–55 udsendtes trebindsværket om den socialdemokratiske arbejderbevægelses historie »En bygning vi rejser«. I hundredeåret før socialdemokratietets grundlæggelse er dette værk fulgt op af et bind forfattet af to af periodens mest fremtrædende partiledere og aktive politikere. Hvor »En bygning vi rejser« trods det idealistiske grundsyn og den partiidealiserende fremstilling i kraft af sit brede anlæg indeholder en omfattende stofmængde, så bevares i dette bind kun de værste sider af den socialdemokratiske historieopfattelse.