

Wir danken für gute Zusammenarbeit

DSB og samarbejdet med den tyske besættelsesmagt 1940-1945

Af Lasse Kræmmer

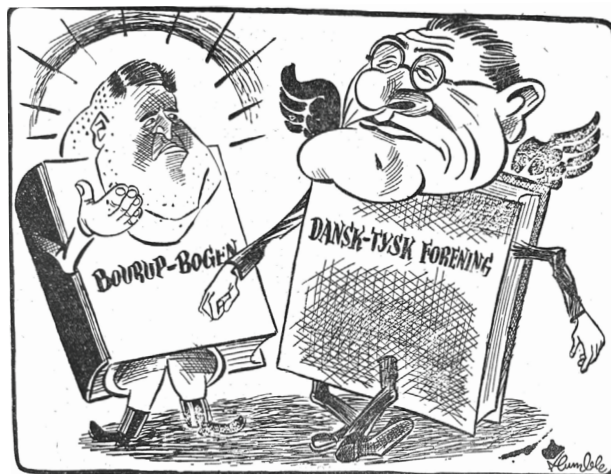
Den 7. maj 1945 afsluttede protokolføreren ved Deutsche Reichsbahns trafikkontor i Aarhus togprotokollen med en tak for godt samarbejde.¹⁾ Togprotokollen blev brugt til at organisere driften af tog og holde styr på køreplanerne. Ordene kom som et udtryk for taknemmelighed fra den tyske embedsmands side, men på samme tid er ordene en karakteristik over samarbejdet mellem danske myndigheder og den tyske besættelsesmagt. I de første krigsår var samarbejdet tilskyndet og ledet af regeringen under Thorvald Stauning og sidenhen Vilhelm Buhl og Erik Scavenius, men efter 29. august 1943 brød den officielle samarbejdspolitik sammen og regering og Folketing trådte tilbage, mens besættelsesmagten overtog magten.²⁾

Selvom Danmarks parlamentariske ledelse var trådt tilbage, var det dog ikke ensbetydende med, at samarbejdet mellem danske myndigheder og besættelsesmagten ophørte. Efter augustoprøret fortsatte de danske departementschefer og generaldirektører samarbejdspolitikken i størst muligt omfang i samråd med ministrene og andre folkevalgte.³⁾ En af disse generaldirektører var De Danske Statsbaners (DSB) generaldirektør, Peter Knutzen. Han måtte både under og efter krigen stå på mål for anklager om tyskvenlighed og blev i retsopgøret dømt for "nationalt uværdig optræden" af Tjenestemandsdømstolen for sit virke som formand for Dansk-Tysk Forening og som generaldirektør i DSB.⁴⁾

Før augustoprøret 1943 var det regeringens samarbejdspolitik, der stak kursen for Danmark og forholdet til besættelsesmagten. Samarbejdet begyndte allerede den 9. april 1940 i forlængelse af tretten tyske krav til den danske regering. Det sjette krav lød således:

"Uskadt Opretholdelse og Sikring af Driften af Trafikmidler, Trafikveje og Kommunikationsmidler. Dispositionsoverladelser af Trafikmidler (Jernbanerne) og den indenrigske samt Kystskibsfarten til de tyske Besættelsestropper i det Omfang, de bliver påkrævede for de tyske Troppers Opgave og deres forplejning".⁵⁾

Kravet blev en strømpil for DSB's, og Knutzens, forhold til besættelsesmagten. Tog- og søfartsdriften skulle opretholdes og besættelsesmagtens transporter fik forrang over danske.



Der er mange flere fra det såkaldte højere Borgerskab — i den 1. Boverupbog Dansk-Tysk Forening — Du er vel ikke blevet saa fin paa det — saa du ikke kan hilse paa en gammel Kollega?

"Der er mange flere fra de såkaldte højere borgerskab – i den 2. Boverupbog Dansk-Tysk Forening – Du er vel ikke blevet saa fin paa det – saa du ikke kan hilse på en gammel Kollega?" Boverup-bogen var en afskrift af medlemskartoteket for DNSAP udgivet efter befrielsen. Karikatur af Knutzen, (Georg Humble, årstal ukendt, DJM).

I denne artikel undersøges DSB's samarbejde med den tyske besættelsesmagt 1940-1945, med særligt fokus på generaldirektør Peter Knutzen.

Det undersøges hvordan DSB og Peter Knutzen samarbejdede med besættelsesmagten – herunder hvilken rolle Knutzens person, og formandskab for Dansk-Tysk Forening, spillede for DSB's rolle i samarbejdspolitikken. Dertil kommer en undersøgelse af, hvorvidt modstandsaktivitet, strejker og andre protester blandt DSB's ansatte kontra besættelsesmagtens terroraktioner i krigens sidste tid udfordrede samarbejdet.

Samarbejdspolitikken er blevet undersøgt talrige gange siden besættelsen. Blandt andre kan nævnes Hans Kirchhoff: *Samarbejde og modstand under besættelsen*, Bo Lidegaard: *Kampen om Danmark* og ikke mindst Claus Bundgård



"Mænd, der skal afregnes med. IV. Knutzen: Den, der smør godt, kør godt." Karikatur af Knutzen, der antyder en hævn mod Knutzen, (ukendt kunstner, u.a., Frihedsmuseets fotoarkiv)

Christensen m.fl.: *Danmark Besat*.⁶⁾ Sidstnævnte værk er sammen med Lars Bjarke Christensen: *Peter Knutzen – Jeg frygter ikke Historiens Dom*⁷⁾ fundamentet for denne undersøgelse af netop Knutzens rolle under besættelsen. Ligeledes er Steen Ousager: *Krige og fornyelse* konsulteret i undersøgelsen af de mere overordnede forhold for DSB under besættelsen.⁸⁾ Af andre bør Ditlev Tamms standardværk *Retsopgøret efter besættelsen* også nævnes.⁹⁾ Tamm skænker et helt kapitel til sagen Knutzen, hvor han argumenterer for, at Knutzen blev en synderbuk. Hensigten med denne artikel er at genbesøge sagen om Knutzen. Både under og efter krigen måtte Knutzen leve med et voldsomt plettet ry, der førte til stor personlig bitterhed og som særligt kom til udtryk i erindringerne *40 Aar i Statens Tjeneste*, der udkom i 1948. Hensigten er ikke at kaste en ny dom over Knutzen, ej heller over dem, der dømte ham i sin tid. I stedet påvises det, hvordan Knutzens dobbelte rolle havde en stor betydning for både DSB's funktion under besættelsen og for samarbejdspolitikken virke. Det perspektiv har tidligere spillet en meget lille rolle i litteraturen om Knutzen med undtagelse af Christensens biografi. Derfor er det relevant, at sagen om Knutzen genbesøges.

FØRSTE DEL:

DSB under samarbejdsregeringen, 1940 til august 1943

Klokken 4:15 om morgenen, tirsdag den 9. april 1940, modtog togkontoret i 1. Distrikt i København, der holdt styr på, at togdriften forløb så gnidningsfrit som muligt på Sjælland, en besked fra Korsør om "mange ukendte skibe", der kom mod havnen, og klokken 4:30 kom meldingen om, at tyske tropper var gået i land i Korsør.¹⁰⁾ På omtrent samme tid ringede telefonen hos udenrigsminister Peter Munch i København. I røret var den tyske gesandt, Cecil von Renthe-Fink, der informerede Munch om tyskernes angreb på Danmark. Et kvarter senere mødte gesandten op hos Munch og overrakte et memorandum om årsagen til besættelsen og en note med 13 krav, der skulle opfyldes.¹¹⁾ Danmark blev fredsbesat, som man formulerede det i 1940 og havde status som *Heimatskriegsgebiet*, altså en hjemmefront.

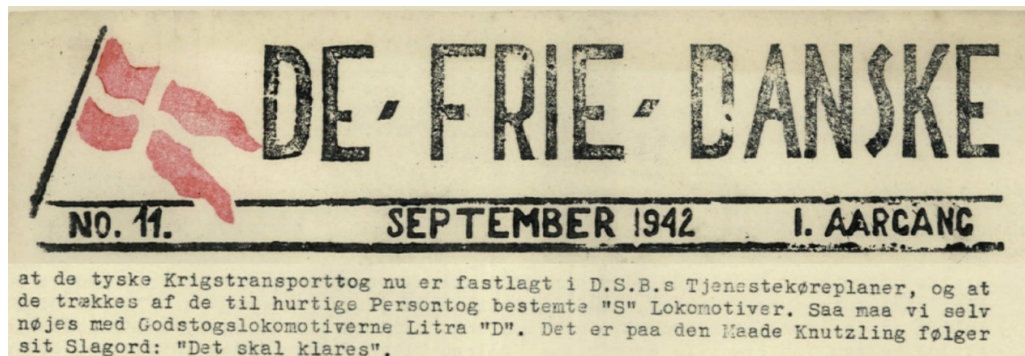
DSB's måde at forholde sig til den tyske indflydelse kan på mange måder ses som et spejl af regeringens, idet tyskerne gjorde det klart, at de ikke ville blande sig i den interne drift af DSB, så længe aftalerne blev overholdt.¹²⁾ På samme måde ville besættelsesmagten i princippet ikke blande sig i interne danske anliggender som følge af besættelsen.¹³⁾

DSB's forhold til tyskerne under samarbejdsregeringerne under Thorvald Stauning (Soc.dem. 1929-1942), Wilhelm Buhl (Soc.dem. 1942) og Erik Scavenius (uden for parti 1942-1943) blev vist en stor tillid af regeringerne – ikke mindst i forbindelse med Knutzens formandskab i Dansk-Tysk Forening.

Samarbejdspolitikken 1940-1943

Samarbejdspolitikken skulle sikre magten på danske hænder, selvom tyskerne havde besat landet. Tyskland kunne til hver en tid afbryde den og indsætte en marionetregering, og de danske politikere gjorde, hvad der stod i deres magt for at undgå dette. Derfor måtte regeringen være meget imødekommende over for besættelsesmagten og derfor måtte DSB, som etat, også være det.

Knutzen sammenlignes med øgenavnet "Knutzling" med den norske landsforræder Vidkun Quisling. (Sammenklip af artikel i *De Frie Danske*, september 1942, *Historisk Samling fra Besættelsestiden*).



Knutzen så det således, at det nu var op til hans egen forhandlingsevne at sikre DSB's danske interesser.¹⁴⁾ Den 10. april 1940 mødte repræsentanter fra den tyske besættelsesmagt op i generaldirektoratet i Sølvgade i København, hvor det blev meddelt Knutzen, at tyskerne ikke ville blande sig i interne forhold i DSB. De krævede dog, at de militære transporter fik forrang. Knutzen accepterede på to betingelser: at tyskerne ikke blandede sig i driftsforhold, og at DSB fik tilført mere kul for at opretholde driften. Tyskerne accepterede begge krav.¹⁶⁾ Umiddelbart herefter indrettede tyskerne kontor i Sølvgade, og inden for kort tid oprettedes desuden i Aarhus et kontor, der stod for rekvirering af tog til tyske transporter. Der udsendtes samme dag et cirkulære, som understregede, at tyske transporter skulle have videst mulig forrang.¹⁷⁾ Således indrettede DSB sig med besættelsesmagten fuldt i tråd med regeringens vilje i foråret 1940. Ligesom regeringen havde adskillige udfordringer med samarbejdet, havde DSB også udfordringer med den konkrete ordning med besættelsesmagten.

Et af de tiltag, som regeringen gjorde for at sikre dansk suverænitet og for at styrke samarbejdet mellem Danmark og Tyskland, var oprettelsen af Dansk-Tysk Forening, der blev stiftet af Udenrigsministeriet den 1. august 1940.¹⁸⁾ Knutzen blev af gesandt Marinus Yde fra Udenrigsministeriet bedt om at påtage sig ansvaret som formand, og efter nogen betænkningstid indvilligede han.¹⁹⁾ Han blev valgt, da han var en stærk personlighed, som var kendt bredt. Han havde ligeledes gode forbindelser til Tyskland og god forstand på dansk-tyske forhold. Knutzen så det desuden som sin pligt som embedsmand at påtage sig formandskabet, da det ikke kun ville gavne DSB men også Danmark.²⁰⁾ Formålet med foreningen var at knytte et bånd mellem tyskere og danskere uden om det danske nazistparti. Knutzen selv forklarede, at formålet var at danne en modvægt til lederen af Danmarks Nationalsocialistiske Arbejderparti (DNSAP) Frits Clausens (1933-1943) forsøg på at få magten i Danmark. Formålet var endvidere at skabe de personlige relationer, der var vigtige for at få samarbejdet til at fungere. I praksis

fungerede foreningen som en foredragsforening, hvor danske repræsentanter afholdt foredrag for tyske embedsmænd om danske forhold og omvendt. Dertil kom en lang række tiltag, som skulle sikre en personlig relation mellem parterne. Foreningen nedlagdes umiddelbart efter regeringens fald den 29. august 1943, hvilket understreger foreningen som en symbiotisk del af samarbejdspolitikken.

Regeringen fik fra begyndelsen kritik. Allerede den 8. juli 1940 blev regeringen omdannet, idet der blev tilføjet tre politisk uafhængige ministre. Scavenius blev udenrigsminister og civilingeniør Gunnar Larsen blev minister for offentlige arbejder og derved Knutzens chef. Regeringen havde blandt andet en stor frygt for, at Tyskland skulle indsætte en nazistisk marionetregering.²¹⁾ En af regeringens helt store kriser var den såkaldte "Nytårskrise" 1940/41, som opstod, da den tyske besættelsesmagt stillede en række krav til Danmark – herunder blandt andet at skifte statsminister Staunings regering ud med en upolitisk regering. Krisen tog til, og i København var der uenighed i regeringen om, hvad der skulle gøres. I *Danmark besat* fremhæver forfatterne, hvordan Scavenius mødte stor modstand, da han ville gå med på de tyske krav, mens de andre ministre ikke mente, at man kunne stole på tyskerne. Den danske regering overlevede denne krise.²²⁾

I 1943 var situationen dog spidset til, og et neutralt, samarbejdende forhold til besættelsesmagten kunne ikke længere opretholdes. Samarbejdspolitikken fald i sommeren 1943, fandt sted på baggrund af en række tyske krav, som den danske regering ikke kunne gå med til. Et af disse var kravet om dødsstraf for sabotage og våbenbesiddelse.²³⁾

Knutzens tyske relationer

Knutzen blev bedt om at påtage sig formandskabet for den nyoprettede Dansk-Tysk Forening. Det udviklede sig til en uriaspost, som fik betydning for Knutzens omdømme, og som nævnt så den almene befolkning posten som tyskvenlig snarere end dansksindet.

Middagsselskab i DSB's General-
direktorat, Sølvgade 40, København.
Fotografierne stammer formodentlig
fra den omtalte middag den 9. april 1942
(Peter Knutzens private fotoalbum).

For DSB havde Knutzens formandskab en anden betydning. En af årsagerne til at Knutzen blev valgt til formand, var hans gode forbindelser til Tyskland som generaldirektør for DSB. Under "Nytårskrisen" i 1941 blev Knutzen foreslået som en mulig statsministerkandidat. Hvorvidt det var et dansk eller tysk forslag, levner kilderne ikke noget entydigt svar på.²⁴⁾ Lars Bjarke Christensen argumenterer for, at det kom fra den tyske presseattaché, Gustav Meissner, da Stauning havde opbakning i Danmark. Argumentet styrkes yderligere af minister for offentlige arbejder Gunnar Larsens dagbogsindførelse fra 14. januar 1941, hvor Dr. Hans Draeger fra Nordischen Verbindungstelle nævner, at Knutzen var på tale som statsminister fra tysk side, efter at han havde gjort et godt indtryk i Berlin. Nordischen Verbindungstelle var en afdeling under det tyske propagandaministerium og Dr. Draeger var Dansk-Tysk Forenings faste kontakt i Berlin.²⁵⁾ Herfra blev der i mellemtiden modtaget et hemmeligt telegram, hvor den tyske udenrigsminister, Joachim von Ribbentrop, accepterede en Knutzen-regering med Stauning som udenrigsminister og Scavenius fortsat i regeringen. At Knutzen kunne komme så tæt på at blive statsminister uden selv at arbejde for det, vidner om, hvor meget tillid han nød i de officielle dansk-tyske kredse i rollen som formand for Dansk-Tysk Forening. Som foreningens formand og som generaldirektør for DSB opnåede Knutzen en fantastisk mulighed for at skabe personlige relationer, som gav ham en stor fordel i forhandlingssammenhænge. Idéen om Knutzen som statsministeremne florerede også i andre diplomatiske kredse. I en depeche til den svenske udenrigsminister, Christian Günther, dateret til 3. januar 1941, omtaler den svenske gesandt i Danmark, Carl Hamilton, Knutzen som "*den för tyskvänliga tänkesätt kända (...) Knutzen*".²⁶⁾ En måned senere fortæller Hamilton den svenske udenrigsråd Staffan Söderblom, dateret 6. februar 1941, at tyskerne "*troligen bl.a. gärna se, om järnvägsgeneralen Knutzen inträdde i regeringen*".²⁷⁾ Rygterne om tyskernes velvilje overfor Knutzen havde altså spredt sig til svenske kredse også, og dermed er argumentet om, at det var et tysk forslag yderligere sandsynligt.

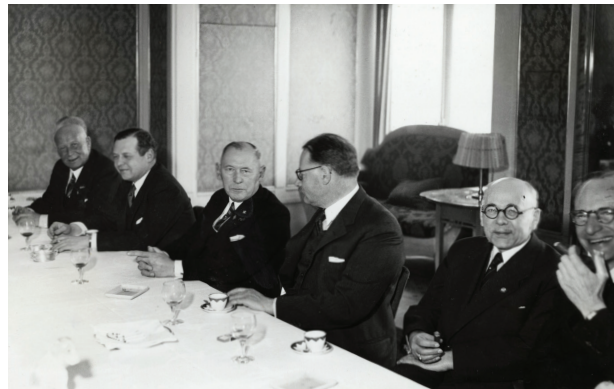
En hændelse, hvor Knutzens tætte relationer med Tyskland gav store problemer, fandt sted i forbindelse med et middagsselskab i april 1942. En delegation fra Deutsche Reichsbahn var i foråret 1942 i København for at forhandle om den såkaldte Fugleflugtslinje, der skulle skabe en mere direkte forbindelse mellem Sverige og Tyskland henover Sjælland, og ikke mindst en forhandling om kontrakten på sove- og spisevognsdrift i Danmark. Hidtil havde den været varetaget af det franske Compagnie Internationale des Wagons-Lits, mens Deutsche Reichsbahn ønskede at overtage det med det tyske Mitropa. Derfor inviterede Reichsbahn sig på besøg i slutningen af marts 1942 med ankomst til København i perioden mellem den 7. til 10. april.²⁸⁾ Et sådan besøg fordrer et middagsselskab, og minister for offentlige arbejder Gunnar Larsen inviterede delegationen til middag i privaten den 8. april, og Knutzen skulle så invitere til den 9. april i DSB's repræsentationslokaler i Sølvgade. Det er værd at bemærke her, at Gunnar Larsen slet ikke nævner besøget i sine dagbøger. Larsen skriver kun om en Tysklandsrejse ultimo april til primo maj, men altså ikke om selve besøget den 7. til 10. april. Hvad årsagen til denne lakune er, står hen i det uvisse, da dagbøgerne ellers ikke vidner om forbehold for at fortælle om tyske besøg. Han fortæller imidlertid om middagen i de senere afhøringer, hvor han forklarer, at han valgte den 8. april, da han som minister havde forrang.²⁹⁾ Knutzen derimod holdt på et godt forhold til Deutsche Reichsbahn, og selskabet bestod af højtstående DSB-ansatte, ministeren for offentlige arbejder, tyske repræsentanter og den private storentreprenør, og folketingsmand, F.R. Christiani, der var der for at drøfte Fugleflugtslinjen.³⁰⁾ Der var ikke udtalt begejstring for middagen blandt de inviterede DSB-ansatte, men efter at have drøftet det, erkendte de, at de var nødt til at deltage. Ved middagens begyndelse holdt Knutzen en tale, hvor han forklarede, at det ikke var en festlig dag, og der derfor ikke skulle holdes flere taler. Ved samme lejlighed bemærkede han, at de alle var fagfolk, og derfor skulle holde deres forbindelser ved lige.³¹⁾ Besøget var imidlertid en succes for DSB. Knutzen forhand-



lede med Deutsche Reichsbahns repræsentant om sove- og spisevognskontrakten og fik ham til at frafalde kravet om øjeblikkelig overtagelse, som selskabet havde ønsket. Christensen argumenterer for, at det derved lykkedes Knutzen at undgå tysk infiltration af DSB.³²⁾ Middagen skulle i sidste ende komme til at koste Knutzen dyrt. Nok lykkedes det ham at forhale tysk infiltration af DSB, men han blev senere dømt af Tjenestemandsdømstolen for netop denne middag.³³⁾

På mange måder blev Knutzens to roller som hhv. generaldirektør for DSB og formand for Dansk-Tysk Forening blandet sammen. Knutzen plejede meget mere omgang med tyske repræsentanter end her beskrevet, og han besøgte Tyskland adskillige gange som repræsentant for enten DSB eller Dansk-Tysk Forening. Det er derfor til tider vanskeligt at adskille, hvornår han var generaldirektør, og hvornår han var formand i omgangen med tyske repræsentanter. Det danske indenrigsministerium udsendte den 29. august 1940 et cirkulære, hvor de opfordrede de danske embedsmænd til at pleje *"selskabelig Omgang mellem danske og tyske Embedsmænd."*³⁴⁾ Derved var Knutzens omgang med den tyske besættelsesmagt i fuld overensstemmelse med de retningslinjer, som regeringen havde udstukket. Det ses blandt andet i forbindelse med den førnævnte middag, hvor Knutzen tidligere på dagen også havde budt på frokost på DSB's regning, men hvor frokostregningen blev stilet til Dansk-Tysk Forening.³⁵⁾

Der kan argumenteres for, at de to roller ikke skal adskilles, og at Knutzen heller ikke gjorde det. Begge krævede et godt forhold til Tyskland og derfor overlappede de to. Knutzen var også bevidst om sin dobbelte rolle. Steen Ousager sammenligner i denne sammenhæng Knutzen med Scavenius. Ousager skriver, at Knutzen ville have den daglige drift til at fungere i erkendelsen af, at det var tyskerne, der havde magten i Danmark.³⁶⁾ Knutzen så det netop som sin pligt at opretholde det gode samarbejde i fuld overensstemmelse med Danmarks interesser. Kirchhoff beskriver tilsvarende, hvordan det var en nødvendighed og ligefrem en borgerdyd at samarbejde med tyskerne.³⁷⁾



Knutzen og kommunisterne på Centralværkstedet København

Modstand kommer i mange former. Alt lige fra knyttede næver i frakkelommen til direkte sabotage kan til en vis grad kaldes modstand. På trods af Knutzens formandskab i Dansk-Tysk Forening, så gjorde han selv modstand – i hvert fald ifølge hans egne erindringer. Her skriver Knutzen blandt andet, hvordan han sikrede sig stor indflydelse på de tyske myndigheder for at være *"i fuld Overensstemmelse med Regeringen (...)"*³⁸⁾ Han beretter om, at han havde *"hundredevis af Konflikter med Tyskerne, af hvilke jeg [Knutzen] vandt de allerfleste."*³⁸⁾ Knutzens udsagn skal tages med et gran salt. Der findes ikke andre kilder end Knutzen, som er direkte relateret til disse konflikter, som Knutzen angiveligt skulle have haft med tyskerne. Der opstod dog en række konflikter, hvor Knutzen ikke ville følge tyskerne bud, hvoraf enkelte kan efterprøves. Et eksempel er de førnævnte forhandlinger om sove- og spisevognskontrakterne, som tyskerne ønskede at overtage.

Knutzen gjorde dog, hvad der stod i hans magt for at sikre et positivt samarbejde med besættelsesmagten fuldt ud i tråd med, hvad regeringerne 1940-1943 ønskede. Det kommer blandt andet til udtryk i forbindelse med en række militærkoncerter. Et tysk militærorkester spillede i slutningen af maj 1940 og 5-6 gange yderligere mellem 1940 og 1942 i gården i Sølvgade. I den forbindelse gjorde Knutzen sig uheldigt bemærket blandt de ansatte ved at observere koncerten fra et åbentstående vindue og klappe efter koncerten. Efter denne første koncert havde Knutzen spurgt minister for offentlige arbejder Axel Sørensen (Soc. Dem, 1940) om den korrekte fremgangsmåde herefter, og svaret var, at Knutzen havde opført sig korrekt.⁴⁰⁾ Ifølge Knutzen skal statsminister Stauning ved den lejlighed have sagt, at *"derude gør de [DSB] sgu altid det rigtige"* – de var et forbilledligt eksempel på samarbejdspolitikken.⁴¹⁾ I netop denne sag kan vi ligeledes se en intern modstand mod DSB's samarbejde med tyskerne, idet der foregik en tavs demonstration fra kontorpersonalets side. Her mødte Knutzen stor modstand

både under og efter besættelsen, men der var ikke tale om en lammende modstand, der fik store konsekvenser. Tværtimod blev Knutzens opførsel set som samarbejdspolitik par excellence af regeringen.

Hele episoden og de følgende koncerter blev senere en af anklagerne, som Knutzen blev dømt for i Tjenestemandsdømstolen, hvor Sørensen uheldigvis ikke kunne huske, at han var blevet rådført i forbindelse med koncerterne og heller ikke, om Stauning skulle have rost Knutzen på den facon.⁴²⁾ Dog ville Sørensen ikke afvise muligheden, da Stauning generelt var begejstret for Knutzens opførsel overfor besættelsesmagten. Det taler ikke til Knutzens fordel, at et så centralt vidne ikke kan huske, hvorvidt det er sket. Der kan altså være tale om en efterrationalisering fra Knutzens side i forbindelse med retsopgøret efter krigen eller et forsøg fra Sørensens side på ikke at inkriminere sig selv.

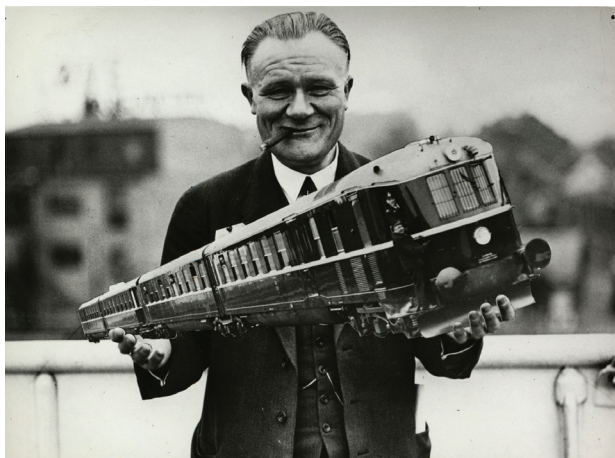
I andre tilfælde gik Knutzen et skridt videre for at sikre samarbejdet. I efteråret 1942 var der vanskeligheder på DSB's centralværksted i København. I en sag, hvor smedernes fagforeningsformand var blevet væltet til fordel for en kommunistisk ekstraarbejder, gik Knutzen ind i sagen og henvendte sig til Finansministeriet, for at høre hvorvidt en løstansat kunne besidde et sådant tillidshverv. Det resulterede, i at valget af ekstraarbejderen blev erklæret ugyldigt. Dertil kom, at kommunister ikke måtte stå i spidsen for fagligt arbejde efter invasionen af Sovjetunionen i 1941. Knutzens arbejde med at få ekstraarbejderen afsat gav ham imidlertid et rygte som antikommunistisk. Et rygte der kun blev styrket af en anden sag på Centralværkstedet. I sommeren 1942 havde kommunistiske værkstedsarbejdere ophængt truende løbesedler mod navngivne arbejdere med relation til nazistiske organisationer. Knutzen sendte sagen til rigspolitichefen, der undersøgte sagen. Sagen om løbesedlerne på Centralværkstedet blev til en tjenestemandsdøm på Knutzen, da retten konkluderede, at Knutzen handlede på tysk opfordring til *"at udrense Kommunisten."*⁴³⁾ Om Knutzen havde decideret antikommunistiske tilbøjeligheder, kan materialet dog ikke give entydigt svar på. Ifølge

Christensen havde Knutzen flere gange reddet kommunistiske DSB-ansatte fra at falde i tyskernes klør – blandt andet ved at nægte, at de fandtes.⁴⁴⁾ Der kan dog argumenteres for, at Knutzen kan have haft en tilbøjelighed til antikommunisme, som dog ikke var ualmindeligt, idet minister for offentlige arbejder Gunnar Larsen noterer i sin dagbog for den 28. juni 1941, at Knutzen selv bragte dannelsen af et dansk-finsk korps op. Finland havde fra den 30. november 1939 til den 13. marts 1940 været i krig med Sovjetunionen, hvor godt 1000 danskere havde deltaget.⁴⁵⁾ Efter den tyske invasion af Sovjetunionen den 22. august 1941 blev Tyskland og Finland allieret i kampen mod Sovjetunionen og mod kommunismen, og krigen i Finland fortsatte.⁴⁶⁾ Larsen var dog selv involveret i oprettelsen af et sådant korps, hvorimod Knutzen ikke spillede nogen videre rolle.⁴⁷⁾ Rygtet om antikommunisme hang ved Knutzen, og sammen med rygterne om tyskvenlighed blev han blandt andet kaldt "Knutzling" i de illegale blade, og han blev afsat som generaldirektør i 1945, da regeringen fik en kommunistisk trafikminister, Alfred Jensen (DKP, 1945).⁴⁸⁾

Frem mod 29. august 1943

Fra årsskiftet 1942/43 begyndte jernbanesabotagen gradvist at tage til. I forbindelse med sabotagen kan vi se et stykke af samarbejdspolitikken udfoldet. Som reaktion på de første aktioner mod jernbanen forlangte besættelsesmagten linjeeftersyn døgnet rundt. Eftersynene foregik i samarbejde med banearbejdere fra DSB og det danske politi. Politiet stod desuden for bevæbnet bevogtning af 70 broer.⁴⁹⁾ I efteråret 1943 overtog tyskerne imidlertid brobevogtningen – men ikke linjeeftersynet. Dog begyndte besættelsesmagten at sende deres egne patruljer ud, men her var det en usagt regel fra DSB, at deres ansatte fortrak sig, når der var tyskere på linjen.⁵⁰⁾

Der var i sagens natur også andre typer af sabotageaktioner mod DSB's materiel. Det var ikke noget, der huede Knutzen. Efter en sabotageaktion mod en kørekran på Kø-



*Peter Knutzen og Lyntoget.
Den før så folkekære general-
direktør gik fra at være hyldet
til at være en paria under
besættelsen (Peter Knutzens
private fotoalbum).*

benhavns Godsbanegård i februar 1943 bemærkede Knutzen i arbejdernes påhør, at *”det var rent Forbryderisk (...)”*⁵¹⁾ Citatet indrammer ganske præcist Knutzen holdning til sabotage. Han var stor modstander af at gøre skade på jernbanerne, da det havde store økonomiske omkostninger og bragte liv i fare. Den samme frustration luftede Knutzen overfor Gunnar Larsen, og han gav blandt andet udtryk for irritation over, at kranen ikke havde været bevogtet.⁵²⁾ Det var ikke kun til gene for tyskerne, men også for den generelle drift.⁵³⁾ I sine erindringer fra 1948 giver Knutzen imidlertid udtryk for, at han skulle have tilskyndet jernbanesabotage i Sønderjylland, da de tyske transporter kunne rammes bedst der.⁵⁴⁾ Det har tilsyneladende hjulpet sabotageaktionerne ganske kortvarigt, idet aktionerne flyttedes til de sønderjyske strækninger. Kort efter fortsatte den form for sabotage, som kendetegnede jernbanesabotagen fra 1943 og frem mod befrielsen – nemlig sprængning af jernbanestrækninger.⁵⁶⁾

For Knutzen medførte foråret og sommeren 1943 også andre hovedbrud. Ifølge Dansk-Tysk Forening selv havde den siden 1941 haft en mindre betydning og havde blot vegeteret. Den havde så at sige udviklet sig til kun at være en foredragsforening uden det samme fokus på personlige relationer, hvor der ganske vist kom betydningsfulde foredragsholdere.⁵⁶⁾ Foreningen nedlagde sig selv samtidig med samarbejdspolitikens ophør, men officielt kunne det først meddeles i midten af oktober 1943.⁵⁷⁾ Fra slutningen af august 1943 havde Knutzen og sekretær for foreningen, Mansa B. Hedegaard, der også var kontorchef i DSB, iværksat en større operation, hvor der blev sorteret ud i arkivalier og genstande, så foreningens medlemmer ikke kunne angribes uanset hvilken vej krigen vendte.⁵⁸⁾ Ifølge Hedegaard var det for at beskytte medlemmerne og fjerne alt, der kunne inkriminere dem over for tyskerne. Det var derfor fortrinsvis anti-tysk materiale, der blev bortskaffet, men hvad der ellers har været mellem flammerne, vidner historien intet om.

Sommeren 1943 var særdeles varm. Selvom temperatu-

ren enkelte steder i landet nåede op over 30°C, så var den politiske temperatur endnu højere. Danskerne utilfredshed med den tyske besættelse og regeringens samarbejdspolitik var efterhånden til at tage at føle på. Kommunalvalget i maj 1943 havde vist en stor opbakning til partier, der ikke støttede regeringen, og desuden var krigslykken så småt ved at vende for tyskerne. Utilfredsheden med tyskerne og den opportunistiske mulighed for modstand på grund af tyskernes manglende krigslykke førte til, at der udbrød adskillige strejker i de danske provinsbyer. Det begyndte i Odense og spredte sig senere til Esbjerg og til resten af Danmark.⁵⁹⁾ Det kulminerede med, at Esbjerg erklærede generalstrejke den 11. august 1943, hvilket selvsagt også ramte togtrafikken. Samtlige 165 banegårdsarbejdere var ikke mødt op og Esbjerg blev som resultat lammet.⁶⁰⁾ Strejkerne ramte også togdriften andre steder, og det nåede til et kritisk stadie, da man på knudepunktet Odense Banegård også strejkede. Knutzen måtte forhandle med fagforeningerne og med tyskerne for at få det til at glide. Dansk Jernbaneforening opfordrede ligeledes sine medlemmer til at følge aftalerne fra 9. april.⁶¹⁾ Kirchhoff argumenterer dog for, at strejkerne i 1943 ikke havde samme karakter som folkestrejkerne i 1944, og han understreger blandt andet, at jernbanefunktionærerne ikke nedlagde arbejdet i hele landet, og selvom der var strejke på Odense Banegård, kørte togene stadig igennem.⁶²⁾

Den tilspidsede situation fortsatte i hele august, og Tysklands rigsbefuldmægtige i Danmark (1942-45), Dr. Werner Best, blev kaldt til førerhovedkvarteret i Østpreussen for at stå skoleret overfor Hitler om situationen i Danmark. Der måtte findes en løsning, og den 28. august 1943 fik Statsminister Scavenius overrakt det tyske ultimatum af Dr. Best. Tyskerne krævede blandt andet undtagelsestilstand og forbud mod strejker. Scavenius kunne ikke acceptere det, men Dr. Best forklarede, at det ikke stod til forhandling.⁶³⁾ Efter møder med Kongen og ministrene gav Scavenius Dr. Best et afslag. Regeringen trådte tilbage, men departementscheferne blev siddende.

Som nævnt blev Dansk-Tysk Forening de facto opløst, da regeringen trådte tilbage. Tyske krav gjorde imidlertid, at det først blev officielt hen i midten af oktober 1943.

ANDEN DEL:

DSB efter Augustoprøret, 1943 til Befrielsen 1945

Efter den 29. august 1943 var samarbejdspolitikken ophørt, og Danmark og DSB stod nu i en ny virkelighed. Knutzen og DSB måtte stadig opretholde et ordentligt forhold til besættelsesmagten, da tog- og færgedriften i Danmark var vital for, at landet skulle fungere, og derfor var DSB tvunget til at fortsætte et samarbejde. Dette var imidlertid ikke gnidningsfrit.

Departementschefstyret

Efter 29. august 1943 overtog departementscheferne samarbejdspolitikken med tyskerne. Hovedopgaven for departementschefstyret var at holde den danske administration fri fra tyskerne, men efter at den legitime regering var trådt tilbage, havde tyskerne ingen forpligtelse til at overholde dansk suverænitet. På koordinationsmøderne i krigens sidste 20 måneder deltog ca. 26 departementschefer, direktører og generaldirektører.⁶⁴⁾ En af disse 26 mænd var Peter Knutzen.

Noget af det første, Knutzen var med til, var, at regeringen og kongen skulle udsende en erklæring til embeds- og tjenestemænd om, at de skulle fortsætte "*deres Gerning til Bedste for Land og Folk, saaledes at det søges undgaaet, at der opstår Gnidninger mellem Statens Organer og de tyske Autoriteter (...).*"⁶⁵⁾ Erklæringen skulle sikre, at embedsmændene ikke kunne beskyldes for at gå tyskernes ærinde, når de handlede på vegne af centraladministrationen.

Peter Knutzen trivedes tilsyneladende i rollen i departementschefstyret. Han deltog i næsten samtlige møder, og Knutzens ledelsesstil var stadig præget af handlekraft og viljestykke.



Peter Knutzen og Minister for Offentlige Arbejder Gunnar Larsen drøfter Fugleflugtslinjen 1940'erne. Begge herrer blev nogle af besættelsestidens mest forhadte mænd (Peter Knutzens private fotoalbum).

Knutzen var involveret i talrige beslutninger, og i et enkelt tilfælde satte Knutzen sin stilling på spil. Det var i forbindelse med en forestående tysk overtagelse af Storebæltsfærgen "Odin" i marts 1945.⁶⁶⁾ Her nægtede Knutzen overfor de andre i styret at lade det ske, og i givet fald ville han fratræde sin stilling, da han ikke åbenlyst ville gå tyskernes ærinde, og lade det gå ud over danskernes transportbehov. De andre administrationschefer fik ham talt fra det, men Knutzen bemærkede, at han ikke ville fortsætte, hvis ikke DSB kunne køre med danske transportere.⁶⁷⁾ Så vidt kom det ikke. Krigen sluttede en måneds tid efter episoden, uden at Knutzens frygt om tysk overtagelse blev til virkelighed. Christensen bemærker, at der er tale om en kovending fra Knutzens side.⁶⁸⁾ Knutzen havde ved flere lejligheder indskærpet overfor de andre chefer, at tiden ikke var til demonstrative tilbagetrædelser. I krigens løb havde han som bekendt opbygget et særdeles tyskvenligt ry, og det var i stigende grad problematisk i foråret 1945. Christensen argumenterer for, at en opsigelse imod tysk ordre måske kunne hjælpe på dette ry. Der er dog kilder, som giver et andet indtryk. Meget tyder på, at Knutzens tålmodighed over for de tyske soldater i Danmark var ved at være opbrugt. I en skrivelse til direktøren for Udenrigsministeriet, Nils Svenningsen, beretter Knutzen om

*Portræt af Peter Knutzen
fra 1940'erne. Retsopgøret
efter besættelsen sled hårdt
på Knutzen og han døde
allerede som 62-årig i 1949
- året efter Tjenestemand-
domstolen i 1948 (Peter
Knutzens private fotoalbum).*



*"alvorlige Overgreb fra tyske Myndigheders Side over for Statsbanernes Personale (...)"*⁶⁹⁾ Knutzen oplister en række af disse overgreb, hvor jernbanepersonalet i flere tilfælde var blevet truet på livet af tysk politi og soldater. En lignende sag fra 21. februar 1945 satte også Knutzens tålmodighed på prøve. I Aarhus var jernbanepersonalet blevet tvunget til at hjælpe med bombeeftersøgning, mens tyske soldater holdt dem op med våben. Det fik Knutzen til at skærpe sine krav overfor tyskerne, og Nils Svenningsen sendte disse krav til Dr. Best.⁷⁰⁾ Dertil kommer en række episoder fra Københavns Frihavn, hvor tyske vagter skød i kedsomhed og havde ramt en arbejder tre gange i maven.⁷¹⁾ I Knutzens erindringer skriver han om forløbet med færgerne og om, hvordan tyskeren havde skudt på "Odin".⁷²⁾ Umiddelbart er Knutzens erindringer stærkt tendentiøse, men sammenholdes de med den førnævnte beretning til Svenningsen, giver det et meget rammende billede af en generaldirektør, der var stærkt irriteret over, at hans arbejde blev saboteret af tyskerne.

Knutzens holdningsændring virker således ikke så forbløffende, som Christensen giver udtryk for. Knutzen havde gennem hele besættelsen arbejdet hårdt for at bevare et godt forhold til besættelsesmagten. Han så det som sin pligt som embedsmand at sikre danskernes transportbehov, og i foråret 1945 var det sat over styr pga. tyskernes opførsel. Ganske vist kan Knutzen have tænkt på sit omdømme efter krigen, men det er lige så sandsynligt, at han har været træt af at arbejde under de betingelser, som tyskerne opstillede, og derfor ikke ville tolerere det længere.

Sabotage

Det danske jernbanenet var en vigtig brik i den tyske krigsmaskine. Nettet spillede en vigtig rolle i logistikken ved flytning af tropper til Vestfronten efter invasionen af Normandiet i 1944.⁷³⁾ Derfor var de også et eftertragtet mål for sabotage. Den militærstrategiske betydning er blevet gennemarbejdet af flere historikere igennem årene. Mest kendt er Aage Trommers doktorafhandling fra 1971.⁷⁴⁾ I det

følgende diskuteres den indflydelse, som sabotagen havde på samarbejdet.

Den tiltagende sabotage fra 1943 til 1945 var en stor stressfaktor for DSB's personale, og risikoen ved at arbejde på banen var høj. Det var ikke kun frygten fra modstandsbevægelsen, der spillede ind. Også den tiltagende modterror var livstruende, og i alt blev 30 mennesker dræbt ved bombesprængninger i og af tog.⁷⁵⁾ Ud over bevogtningen af banestrækninger og broer gjorde man også andre tiltag for at sikre mod angreb. Det var eksempelvis pansring af lokomotiver samt hjelme til togpersonalet.⁷⁶⁾ En af de direkte effekter, som sabotagen havde på personalet, var imidlertid ikke bombesprængningerne, men episoder hvor tyske myndigheder havde truet jernbanefolk, og hvor personalet blev skudt ned af tyskerne.⁷⁷⁾

Da både DSB og besættelsesmagten var interesseret i at sikre mod jernbanesabotage, sendte Deutsche Reichsbahn, efter forhandling med Knutzen, en ekspert i jernbanebevogtning til Danmark, hvilket fandt sted samtidig med den tiltagende sabotage fra efteråret 1943.⁷⁸⁾ I samme periode satte tyskerne spørgsmålstegn ved DSB's troværdighed, idet de mente, at der var tegn på, at modstandsbevægelsen var bekendt med visse hemmeligheder, som DSB ellers var de eneste, der kendte til.⁷⁹⁾ Samme frustration havde Knutzen også luftet overfor Gunnar Larsen i februar 1943 i forbindelse med sabotagen af kørekranen.⁸⁰⁾ Derfor blev bevogtningen af jernbanestrækningerne også skærpet – herunder med sikring af bygninger ved knudepunkter.⁸¹⁾

Som krigen skred frem, blev jernbanetrafikken særligt påvirket af sabotagen. Flere gange var der trafikstop og persontog måtte aflyses. Hårdest gik det dog udover godstransporterne, der var særligt ramt af svigtende kulleleverancer fra Tyskland. Sabotagen havde imidlertid ikke en sønderlemmende effekt på samarbejdet, da DSB også var interesseret i at sikre sig mod sabotage, så den vigtige forsyning af brændsel og fødevarer til landet kunne opretholdes. Dog var der voksende skepsis mod DSB's sindelag, hvorfor tyskerne krævede den øgede bevogtning.

*Sammenkomst i København ved
25-års jubilæet i Dansk-Tysk Selskab
i 1941. Generaldirektør Knutzen, Stats-
minister Th. Stauning, Gauleiter
Lohse, Lübeck, og gesandt Cecil von
Renthe-Fink, (foto: ukendt, DJM)*



Folkestrejken 1944

De sidste to krigsår var også præget af store folkestrejker, bl.a. de førnævnte strejker i sommeren 1943, men også den store folkestrejke i 1944. I sommeren 1944 var det begyndt at gå tilbage for den tyske krigsmaskine, og sabotagen var tiltagende. Derfor havde tyskerne skærpet deres indstilling overfor sabotage, og dagen efter en stor sabotageaktion den 22. juni 1944 mod Riffelsyndikatet, der leverede våben til tyskerne, henrettede tyskerne otte modstandsfolk. Den tyske modterror blev ligeledes eskaleret.⁸²⁾ Tre dage efter sabotagen mod Riffelsyndikatet indførte Dr. Best undtagelsestilstand i København med udgangsforbud mellem kl. 20 og kl. 5. Det havde imidlertid en utilsigtet effekt, idet arbejderne på B&W nedlagde arbejdet kl. 12, da de skulle nå at passe deres kolonihaver inden spærretiden.⁸³⁾

Strejken spredte sig snart til andre steder, og også DSB kunne mærke det. Et var det ekstra pres på nettet, da sporvognene i København stoppede, og folk derfor søgte mod banegårdene. Noget andet var de arbejdsnedlæggelser, som også DSB's ansatte tog del i. Her var det ikke blot de københavnske stationer, der blev ramt, men også på andre sjællandske stationer blev arbejdet nedlagt. I takt med at konflikten i København spidsede til, blev næsten al togtrafik indstillet på Sjælland.⁸⁴⁾

Knutzen meddelte på et møde med departementscheferne, at DSB's arbejde var så godt som fuldstændigt nedlagt pga. strejken. Han meddelte også, at tyskerne havde forlangt at få et tog sendt afsted fra Københavns Hovedbanegård, hvilket var lykkedes. Det var en togafgang, der satte en grim plet på Knutzens i forvejen tilsmudsede omdømme. Det danske personale havde stadig nedlagt arbejdet, da toget skulle afgå, hvorfor det måtte finde sted med tysk personale. Der var startvanskeligheder, og de danske tilskuere råbte hurra, og som resultat deraf skød tyskerne på menneskemængden.⁸⁵⁾ Information berettede om Knutzens tilstedeværelse, og fortalte hvordan *"Knutzen overværede tysk Beskydning af denne Menneskemængde og Togets Bortkørsel."*⁸⁶⁾ I den illegale presse blev Knutzen fortsat stemplet

som tyskvenlig, og i samme artikel skriver avisen, hvordan Knutzen udstedte ordre om fortsat arbejde under strejken.⁸⁷⁾ Ifølge Knutzen selv, var historien det rene løgn, men Lars B. Christensen påpeger, at toget afgik på Knutzens ordre.⁸⁸⁾ Hvad Knutzen rent faktisk lavede den formiddag, mangler vi kilder til, men i folkestemningen tegnedes et tydeligere billede af Knutzens pronazistiske tilbøjeligheder. Et omdømme han havde opbygget siden han accepterede at blive formand for Dansk-Tysk Forening, og som stadig ikke har sluppet ham.

Efter forhandlinger mellem besættelsesmagten, departementscheferne og – uofficielt – Frihedsrådet, der var det koordinerende organ for den danske modstandsbevægelse, blev strejken afblæst den 5. juli 1944.⁸⁹⁾ Længe skulle der dog ikke gå, før der atter var uroligheder. Tiden efter folkestrejken var præget af tiltagende sabotage- og modsabotageaktioner med flere mindre strejker til følge. Modviljen mod tyskerne var vokset markant i sommeren 1944, og den var også til stede hos DSB. Et eksempel på risikoen for jernbanemedarbejderne stammer fra Brande, hvor en ansat blev skudt ned på vej på arbejde. Det resulterede i arbejdsnedlæggelser på stationen, og tyskerne måtte derfor lede arbejdet den dag.⁹⁰⁾ Den 15. september 1944 var en større strejke imidlertid på bedding. Her iværksatte tyskerne en deportation af op mod 200 danske modstandsfolk fra Frøslevlejren. Som resultat deraf nedlagde personalet arbejdet på en stor del af de syd- og sønderjyske stationer. Knutzen var nervøs for, at det ville sprede sig til resten af stationerne og indlede en generalstrejke. Han stod alene med ansvaret for at sikre, at det ikke spredte sig, da hans kolleger i centraladministrationen ikke var til megen hjælp.⁹¹⁾ Arbejdsnedlæggelserne spredte sig og på flere stationer måtte de tyske jernbanefolk overtage driften.⁹²⁾ Denne strejke bliver ofte kædet sammen med den store folkestrejke, men som Hans Kirchhoff påpeger, havde strejkerne forskellige rødder.⁹³⁾ Den københavnske var et modsvar på spærretid og henrettelser, hvorimod den sønderjyske var et modsvar på deportationen fra Frøslevlejren.⁹⁴⁾

Årsagen gjorde dog ikke nogen forskel for tyskerne, der ikke ville finde sig i flere arbejdsnedlæggelser, og situationen spidsede for alvor til, da "Gestapochef Meyer" truede med at der ville blive "skredet voldsomt ind."⁹⁵⁾ Formentlig er der tale om Hauptmann Otto Mayr, der var chefen for det tyske politi i Danmark, Højere SS- og Politifører Günther Panckes (1943-45) højre hånd og efterretningsmand. Der var ingen Gestapochef i Danmark, der lød navnet Meyer. I respons dertil opfordrede DSB kraftigt til, at arbejdet blev genoptaget.⁹⁶⁾ Sagen er et godt eksempel på, hvor handlingslammet en organisation som DSB kan være i sådanne tilfælde. Knutzen skulle balancere mellem at bevare et godt forhold til tyskerne samtidig med, at han ikke kunne tvinge sine ansatte til at genoptage arbejdet. Det ville i givet fald cementere det omdømme, han havde opbygget siden 1940. At strejken i sidste ende blev opløst ved en voldsom tysk trussel, er også et billede den situation, besættelsen havde udviklet sig til. Regeringen var trådt tilbage og tyskerne behøvede nu ikke længere respektere dansk suverænitæt. Derfor kunne de også true beslutninger igennem, og de mange henrettelser og modterroraktioner, der havde fundet sted i sommeren 1944, beviste, at de også agtede at følge deres trusler til døds.

Truslen fra Gestapo, overgrebene mod de ansatte og den svindende tålmodighed fra Knutzens side var symptomer på den forandrede tilstand, som Danmark og DSB stod i under besættelsens sidste 20 måneder. Som krigen lakkede mod enden, tog også sabotagen til og kulleverancerne var svigtende. Derfor var perioden også præget af store uregelmæssigheder i togdriften, hvorfor man som kunde ikke kunne være sikker på at kunne tage toget.

Da befrielsen blev meddelt, blev situationen atter en helt anden. Danmark kunne ånde lettet op efter fem år under tysk kontrol, og nu skulle regnskabet gøres op. Få dage efter befrielsesbudskabet lød i de danske radiohøjtalere, blev Knutzen opsøgt i sit hjem og bragt til afhøring.⁹⁷⁾ Selvom han i første omgang fik lov at gå, skulle det tegne indledningen til det retsopgør, hvor Knutzen blev synderbuk for den upopulære samarbejdspolitik.



Den suspendede Peter Knutzen med hustru på vej til tjenestemandsførhør i maj 1947 (foto: ukendt, DJM).

Knutzens dom

Da den tyske besættelse ramte Danmark den 9. april 1940, var Knutzen en mand på toppen af sin karriere. I 1920'erne havde DSB været en virksomhed med et dårligt omdømme i befolkningen, da folk så det som støvet og forældet.⁹⁸⁾ Alt dette fik Knutzen vendt om, hvilket gjorde ham til en særdeles folkekær personlighed i Danmark.

Før Knutzen blev generaldirektør for DSB, gjorde han karriere i Post- og Telegrafvæsenet, og var der kendt som en hård mand, hvilket også afspejles i hans ledelsesstil i de første år i DSB, hvor Knutzen fik sat skik på underskuddet og indført en meget upopulær aldersgrænse, som betød afskedigelse af en del af de ældre tjenestemænd, men dog sikrede de yngre, familieforsørgende ansatte mod 1930'ernes høje arbejdsløshed.⁹⁹⁾ Knutzen sikrede også DSB på andre måder. Både nedlæggelse af urentable sidebaner og overtagelse af rutebilsdrift hjalp på regnskabet, men også nye initiativer som S-tog og ikke mindst lyntog kom til i de første år af Knutzens tid, hvilket var med til at vende skuden.¹⁰⁰⁾ Knutzen var på mange måder en dynamisk og moderne leder, der tog hånd om de idealer, som Stauning-regeringen skitserede i de kriseramte 1930'ere.

I Tyskland var Knutzen også en vellidt figur, hvor han blandt andet var på foredragsturné og var en god repræsentant

Indvielsestoget på Danmarks første elektrificerede jernbanestrækning d. 3. april 1934. I forgrunden generaldirektør Knutzen (med bowlerhat) samt minister for offentlige arbejder Johannes Friis-Skotte (med blød hat – soc. dem., minister 1924-26 og 1929-35) (foto: ukendt, Nordisk Pressefoto A/S, DJM).

for DSB. Det kan derfor ikke komme som den helt store overraskelse, at den danske regering netop bad Knutzen om at påtage sig hvervet som formand for den nystiftede Dansk-Tysk Forening.¹⁰¹⁾

Knutzen gik fra at være en vellidt lederskikkelse, der ikke var bange for at træffe upopulære beslutninger, og som samtidig skaffede driftssikkerhed og modernitet, til at være en udskældt, forhadet mand, der blev beskyldt for tyskvenlighed, antikommunistiske tendenser og ligefrem blev side-stillet med danske nazister. Kulminationen var en dom for uværdig national optræden, hvor Knutzen på mange måder blev dømt for regeringens samarbejdspolitik. Christensen beskriver, hvordan man under retsopgøret gravede alskens anklager af tvivlsom karakter frem, for at få ham dømt.¹⁰²⁾

Anklagerne mod Knutzen var talrige. I Knutzens egne erindringer fylder samtlige anklager inklusive kommentarer lige knapt 100 sider.¹⁰³⁾ Knutzen stod anklaget for 35 forhold, men blev frifundet for 26 af dem. Knutzen blev altså dømt for i alt ni forhold. Et eksempel på en tiltale mod ham findes i Anklage 2a. Her anklages han for episoden, hvor han så og applauderede en række koncerter i gården ved Generaldirektoratet i Sølvgade. Dette førte til dom, blandt andet fordi retten fandt, at han kunne have ladet være.¹⁰⁴⁾ Knutzen blev desuden anklaget, men dog frifundet, for ikke at have forsøgt at få forhindret koncerterne efterfølgende. Det er Anklage 2b.¹⁰⁵⁾ Disse er gode eksempler på, hvilken type anklager, Knutzen stod tiltalt for. At han dømmes for at overvære en række koncerter på sin arbejdsplads samt at klappe ad dem, og at han blev tiltalt for ikke at få dem stoppet, er at skyde gråspurve med kanoner. Sammenlignet med andre domme i retsopgøret, så hører disse to forhold til i småtingsafdelingen. Dommen har på mange måder karakter af, at Knutzen skulle bøde for regeringens førte samarbejdspolitik. Han blev eksempelvis også dømt for at have afholdt juletræsfester for Deutsche Reichsbahns danske personale i sin tjenestebolig og i DSB's repræsentationslokaler i Sølvgade. Her blev det opfattet som national uværdig opførsel, selvom der var tale om jernbanepersonale som

hele DSB plejede normal omgang med og som regeringen direkte opfordrede til.¹⁰⁶⁾

Knutzen blev straffet for sit formandskab i Dansk-Tysk Forening og for at have plejet omgang med tyskere. Selv mente han, at han ikke havde foretaget noget, som ikke lå inden for den retning, som regeringen havde udstukket. Desuden var han selv af den overbevisning, at de handlinger, han foretog sig i forhold til tyskerne, var til gavn for Danmark, og at han blev en syndebuk for regeringens politik efter krigen.¹⁰⁷⁾ I samarbejdsregeringerne var der heller ikke noget at udsætte på Knutzens handlinger. Gunnar Larsen noterede i sin dagbog den 28. januar 1941, at han absolut intet havde at udsætte på Knutzens handlinger, og at Knutzen "i høj Grad maa siges at være en absolut dansk Mand (...)." ¹⁰⁸⁾ Larsen fortsætter i samme sætning med at understrege, at han fandt, at Knutzens holdning til et godt samarbejde ikke måtte skade hans omdømme som en dansk mand.¹⁰⁹⁾ Knutzen handlede altså i fuldstændig god tro i sit virke som formand for Dansk-Tysk Forening, hvorfor han derfor ikke var uden bitterhed efter krigen, hvilket hans erindringer i særdeleshed afspejler. Bo Lidegaard bemærker ligeledes i *Kampen om Danmark*, at Knutzen blev et offer i iveren efter syndebukke, der var tæt nok på magten til, at det betød noget, men som samtidig ikke skadede magtbalancen i Danmark.¹¹⁰⁾ At Knutzen på mange måder blev en syndebuk vidner anlageskriftet også om. Nogle anklager bør ses som hævntrøst, hvorimod andre er mere reelle.

Blev Knutzen en syndebuk for regeringen?

Blandt de historikere, der har behandlet sagen om Knutzen, er der en nogenlunde bred konsensus om, at han blev en syndebuk for de danske regeringers samarbejdspolitik. Undersøgelsen har da heller ikke bevist andet, men ikke alle anklager var lige overdimensionerede.

Ganske vist handlede Knutzen i overensstemmelse med regeringens ønsker, men Knutzen gik også til tider længere end nødvendigt. Vist havde han juridisk rygdækning for at



undgå at få en kommunistisk ekstraarbejder ind på en indflydelsesrig post, ligesom han havde al ret til at fjerne en voldstrussel fra værkstedet, men i sådanne tilfælde synes han at være gået et skridt videre end nødvendigt. Gunnar Larsens udsagn om, at Knutzen ønskede oprettelsen af et dansk-finsk korps, der kunne bekæmpe Sovjet i Finland, taler heller ikke til Knutzens fordel. Vel var det ikke en ualmindelig holdning at være særdeles kritisk overfor kommunister både før, under og efter besættelsen, men Knutzen burde have været mere bevisst om sin position som ansvarlig for 40.000 mennesker, hvoraf flere var kommunister. Dette perspektiv har i tidligere forskning været overset, men det har en ganske vigtig betydning. Ja, Knutzen blev i det store billede en syndebuk for den officielle samarbejdspolitik, men i enkelte tilfælde har han tilsyneladende været blind for de konsekvenser, der også ville være for hans handlinger. Her er et eksempel sagen om kommunisterne, hvor Knutzen kun har fokuseret på sin pligt som embedsmand, men hvor han tilsyneladende ikke overvejede de andre konsekvenser, hverken for ham selv eller for sine ansatte. Det er imidlertid ikke ensbetydende med, at Knutzen derfor var tyskervenlig. Tværtimod var det som nævnt meget almindeligt, at der var stor modstand mod kommunister.

Konklusion

Undersøgelsen har vist, at Knutzen havde en stor betydning for at få samarbejdspolitikken til at fungere og at det først var i de allersidste måneder af krigen, at Knutzen begyndte at miste sin tålmodighed i samarbejdet. Det var særligt de tyske overgreb og den tyske modterror, der gjorde, at Knutzen var ved at køre træt, selvom Christensen argumenterer for, at det måske også skyldtes et ønske om at få et bedre ry til efterkrigstiden.

Under samarbejdspolitikken 1940-1943 var Knutzen en nyttig mand. Hans moderne og handlekraftige ledelsesstil i DSB fortsatte ind i besættelsen, og som resultat af sine gode tyske forbindelser så han det som sin pligt at få regeringens samarbejdspolitik effektueret bedst muligt. Derfor accepterede han også – efter lidt betænkningstid – posten som formand for Dansk-Tysk Forening. En post, der skulle koste ham dyrt i sidste ende. Knutzen blev på mange måder syndebuk for regeringens samarbejdspolitik, og flere af hans domme var da også mere et udtryk for hævngherrighed end juridisk ræsonnement.

Knutzen havde enorm betydning for, at togtrafikken kunne fungere bedst muligt under krigen. Hans talrige forhandlinger med Deutsche Reichsbahn sikrede danske interesser.

ser, og store infrastrukturprojekter, som Fugleflugtslinjen, blev iværksat under besættelsen. Selvom der var flere episoder, hvor Knutzen måske er gået lidt længere end sine beføjelser, mente han selv, at alle hans handlinger var i dansk interesse. Hvor grænsen gik mellem formandsposten og generaldirektørtitlen har til tider været ganske uklar. Det kom eksempelvis netop til udtryk i forbindelse med forhandlingerne om Fugleflugtsforbindelsen, hvor også restauranterne var i tvivl om, hvilke poster, Knutzen og Hedegaard varetog den pågældende dag.

På trods af overgreb, sabotage og trafikstop, kom DSB forholdsvis uskadt igennem krigen. En ikke uvæsentlig årsag til dette var Knutzens dynamiske ledelsesstil og forhandlingsevne, der sikrede danske interesser. Det var dog ikke altid de populære beslutninger, Knutzen traf, og derfor måtte han leve med hån og injurier, der kastede en mørk skygge over hans ellers uplettede ry fra før krigen. Et omdømme, han til stadighed ikke er sluppet af med – på trods af flere forsøg på at rense hans navn fra både historikere, jurister og særligt sønnen, Ole Knutzen.¹¹¹⁾

Kilder og litteratur

Utrykt materiale

Danmarks Jernbanemuseums arkiv (DJM)

Pakke, Jern-81-10:

Fribaneordre fra Kolding St., 16. september 1944.

Genpart af fortrolig skrivelse vedr. 9. april, 1. juli 1940. J.nr. D178.

Pakke, BE-1:

Genpart af skrivelse vedr. Anskaffelse af Staalhjelme til Personalet i Anledning af Bestemmelsen om Toggangens Opretholdelse under Flyvervarsling, 22. december 1943, J. Nr. B. 39/40 G 66. Genpart af skrivelse vedr. Pansring af Lokomotiver, 22. marts 1945, J. Nr. M 2774/45.

Opslag vedr. tjenestemænds gerning under undtagelsestilstanden, 30. august 1943.

Pakke, BE-2:

B-Cirkulære fra 1. distrikt vedr. Ekstraordinær Bevogtning af Statsbanernes Hovedstrækninger, 26. november 1943, T 9337/43.

Rigsarkivet i København (RA)

Danske Statsbaner, Materialer vedrørende besættelsestid og flygtninge (Officielt) (DSB-Arkiv) RA 0041:

Pakke 21:

Afskrift af Fællesliniedepeche Nr. 208, 10. april 1940.

Pakke 22:

Skrivelse til Bbv. Kbh. vedr. Schiesserei im Freihafen, 5. april 1945, J. Nr. 6768.

Pakke 23:

Skrivelse vedr. alvorlige overgreb fra tyske myndigheders side over for DSB's Personale, 27. marts 1945, J. Nr. 10770.

Pakke 38:

Fælles linjedepeche Nr. 27, 16. september 1944.

Peter Knutzens privatarkiv (PKP) RA 5778:

Pakke 3:

Knutzen Rapport Forhold IV-XI, Forhold 8, Generaldirektør Knutzens Referat og Tak ved Middagen den 9/4 1942, 28. maj 1945, Bilag L. Knutzen Rapport Forhold IV-XI, Forhold 8, Erklæring fra Trafikminister Gunnar Larsen, 1. juni 1946, Bilag N. Udenrigsministeriets akter ca. 1909-45:

Pakke 84. H. 24.:

Danske Jernbanefolk tvunget til at eftersøge Bomber paa Aarhus Station, Febr. 1945.

Riksarkivet i Stockholm (RA-Sthlm)

Utrikesdepartementet 1920 års dossiersystem (UD):

HP01 Ad:

HP 58 (Læg XXV)

Fortrolig depeche, 3. januar 1941 fra gesandt Carl Hamilton til udenrigsminister Christian Günther.

HP 58 (Læg XXVI)

Fortrolig depeche, 6. februar 1941 fra gesandt Carl Hamilton til udenrigsråd Staffan Söderblom

Trykt materiale

Alkil, Niels, *Besættelsestidens Fakta – Dokumentarisk Haandbog med Henblik paa Lovene af 1945 om landsskadelig Virksomhed m.v.*, Bd. 1, København: Schultz 1945.

Alkil, Niels, *Besættelsestidens Fakta – Dokumentarisk Haandbog med Henblik paa Lovene af 1945 om landsskadelig Virksomhed m.v.*, Bd. 2, København: Schultz 1946.

Bundgård Christensen, Claus, Joachim Lund, Niels Wium Olesen og Jakob Sørensen, *Danmark besat – Krig og hverdag 1940-45*, København: Informations Forlag, 2020.



“Den der kører ned Knutzen kommer ikke med”. Under besættelsen blev togene ofte overfyldte (Storm P., Blæksprutten 1942, DJM).

- Christensen, Lars Bjarke, *Peter Knutzen – Jeg frygter ikke Historiens Dom*, Odense: Syddansk Universitetsforlag, 2011.
- De Frie Danske, “Hvad den tyskenlige Generaldirektør Knutzen tillader sig i dag”, januar 1944.
- Information, “Mandag den 3. Juli (...)", 13. juli 1944.
- Irgens, Christian Struckmann, “Fremtidens Tog over Fremtidens Bro”. I John Poulsen (red.): *Fra Lyntog til InterCity*, Smørum: Bane bøger, 2010, s. 10-37.
- Kirchhoff, Hans, *Samarbejde og modstand under besættelsen – En politisk historie*, Odense: Syddansk Universitetsforlag, 2004.
- Knutzen, Ole, *Sandheden forældes ikke – Generaldirektør Peter Knutzen og Regeringskrisen 1940-1941*, Birkerød: Strandbergs Forlag, 1999.
- Knutzen, Peter 40 Aar i Statens Tjeneste, København: Hasselbalch, 1948.
- Lauridsen, John T. og Joachim Lund (udg.), *Samarbejdsmand – Minister Gunnar Larsens Dagbog 1941-1943* (Bd. 1-3), København: Historika/Gads forlag, Det Kgl. Bibliotek og Selskabet for Udgivelse af Kilder til Dansk Historie, 2015.
- Lidegaard, Bo, *Kampen om Danmark – 1933-45*, København: Gyldendal, 2005.
- Ousager, Steen, *Krige og fornyelse*, Odense: DSB Jernbanemuseet, 1997.
- Tamm, Ditlev, *Retsopgøret efter besættelsen*, København: Jurist- og Økonomforbundets Forlag, 1984.
- Trommer, Aage, *Jernbanesabotagen i Danmark under den anden verdenskrig*, Odense: Odense University Press, 1971.

Internetkilder

- Lind, John Howard, “Fortsættelseskrigen”. *denstoredanske.lex.dk*. 30.09.2024. Web. <https://denstoredanske.lex.dk/Vinterkrigen> (Lind 2024a)
- Lind, John Howard, “Vinterkrigen”. *denstoredanske.lex.dk*. 30.09.2024. Web. <https://denstoredanske.lex.dk/Vinterkrigen> (Lind 2024b)

Noter

- Ousager 1997, s. 348.
- Bundgård Christensen m.fl. 2020, s. 428ff.
- Ibid., s. 453ff.
- Ousager 1997, s. 347.
- Alkil 1946, s. 819.
- Kirchhoff 2004; Lidegaard 2005; Bundgård Christensen m.fl. 2020.
- Christensen 2011.
- Ousager 1997.
- Tamm 1984.
- Genpart af fortrolig skrivelse vedr. 9. april, 1. juli 1940, Danmarks Jernbanemuseums arkiv (herefter DJM).
- Bundgård Christensen m.fl. 2020, s. 99. For de 13 krav, se Alkil 1946.
- Knutzen 1948, s. 120.

- Bundgård Christensen m.fl. 2020, s. 122f.
- Knutzen 1948, s. 120.
- Christensen 2011, s. 168.
- Knutzen 1948, s. 120.
- Afskrift af Fællesliniedepeche Nr. 208, 10. april 1940, Danske Statsbaner, Materialer vedrørende besættelsestid og flygtninge (Officielt) (herefter DSB-Arkiv), Rigsarkivet (herefter RA).
- Bundgård Christensen m.fl. 2020, s. 209.
- Christensen 2011, s. 183. Ifølge Knutzens erindringer forlangte Marinus Yde det af Knutzen, da han ikke gik med til det. Se Knutzen 1948, s. 155. Hvorvidt her er tale om Knutzen, der forsøger at fralægge sig ansvaret, kan ikke siges med sikkerhed. Ingen andre kilder peger på, at Yde skulle have forlangt det af Knutzen.
- Knutzen 1948, s. 160.
- Bundgård Christensen m.fl. 2020, s. 232.
- Ibid., 233.
- Ibid., s. 425.
- Christensen 2011, s. 216.
- Lauridsen og Lund 2015, bd. 1, s. 30.
- Fortrolig depeche, 3. januar 1941 fra gesandt Carl Hamilton til udenrigsminister Christian Günther, Utrikesdepartementet 1920 års dossier-system (Herefter UD), Riksarkivet i Stockholm (herefter RA-Sthlm)
- Fortrolig depeche, 6. februar 1941 fra gesandt Carl Hamilton til udenrigsråd Staffan Söderblom, UD, RA-Sthlm.
- Christensen 2011, s. 265f.
- Knutzen Rapport Forhold IV-XI, Forhold 8, Erklæring fra Trafikminister Gunnar Larsen, 1. juni 1946, Bilag N., Peter Knutzens privatarkiv (herefter PKP), RA.
- Ibid., s. 265f.
- Knutzen Rapport Forhold IV-XI, Forhold 8, Generaldirektør Knutzens Referat og Tak ved Middagen den 9/4 1942, 28. maj 1945, Bilag L., PKP, RA; Knutzen Rapport Forhold IV-XI, Forhold 8, Erklæring fra Trafikminister Gunnar Larsen, 1. juni 1946, Bilag N.
- Ibid., s. 268f.
- Knutzen 1948, s. 281-289.
- Alkil 1945, s. 18-19.
- Ibid., s. 281-289.
- Ousager 1997, s. 337.
- Kirchhoff 2004, s. 73.
- Knutzen 1948, s. 223.
- Ibid., s. 223.
- Christensen 2011, s. 173.
- Knutzen 1948, s. 172.
- Ibid., s. 272.

Fugleflugtslinjen. Første spadestik i Danmark blev taget ved et arrangement mellem Rødby og Sakskøbing 14/9 1941. På fotoet ses bl.a. Generaldirektør Knutzen i midten (med bowlerhat og mørk frakke), til venstre for ham minister for offentlige arbejder Gunnar Larsen (også med bowler, og lys frakke). Mod venstre ses desuden den tyske gesandt von Renthe-Fink (Foto: ukendt, DJM).



43. Ibid., s. 290.
44. Ibid., s. 283; Kronologisk opstilling, s. 2, PKP, RA.
45. Lind 2024a.
46. Lind 2024b.
47. Lauridsen og Lund 2015, bd. 1, s. 297.
48. *De Frie Danske*: "Hvad den tyskvenlige Generaldirektør Knutzen tillader sig i dag", januar 1944; Ousager 1997, s. 346.
49. Ousager 1997, s. 339.
50. Ibid., s. 339.
51. Christensen 2011, s. 299.
52. Lauridsen og Lund 2015, bd. 3, s. 78f.
53. Christensen 2011, s. 299.
54. Knutzen 1948, s. 123f.
55. Christensen 2011, s. 361.
56. Ibid., s. 291.
57. Ibid., s. 304.
58. Ibid., s. 302.
59. Bundgård Christensen m.fl. 2020, s. 412ff.
60. Christensen 2011, s. 300.
61. Ibid., s. 301.
62. Kirchhoff 2004, s. 200.
63. Bundgård Christensen m.fl. 2020, s. 426.
64. Ibid., s. 453.
65. Opslag vedr. tjenestemænds gerning under undtagelsestilstanden, 30. august 1943, DJM.
66. Christensen 2011, s. 355f.
67. Ibid., s. 355f.
68. Ibid., s. 356.
69. Skrivelse vedr. alvorlige overgreb fra tyske myndigheders side over for DSB's Personale, 27. marts 1945, J. Nr. 10770, DSB-Arkiv, RA.
70. Danske Jernbanefolk tvunget til at eftersøge Bomber paa Aarhus Station, Febr. 1945, Udenrigsministeriets akter ca. 1909-45, RA.
71. Skrivelse til Bbv. Kh. vedr. Schiesserei im Freihafen, 5. april 1945, J. Nr. 6768, DSB-Arkiv, RA.
72. Knutzen 1948, s. 132f.
73. Ousager 1997, s. 321.
74. Trommer: Jernbanesabotagen i Danmark.
75. Ousager 1997, s. 342.
76. Se eks. Genpart af skrivelse vedr. Anskaffelse af Staalhelme til Personalet i Anledning af Bestemmelsen om Toggangens Opretholdelse under Flyvervarsling, 22. december 1943, J. Nr. B. 39/40 G 66, DJM; Genpart af skrivelse vedr. Pansring af Lokomotiver, 22. marts 1945, J. Nr. M 2774/45, DJM.
77. Ousager 1997, s. 342.
78. Christensen 2011, s. 321.
79. Ibid., s. 322.
80. Lauridsen og Lund 2015, bd. 3, s. 78f.
81. B-Cirkulære fra 1. distrikt vedr. Ekstraordinær Bevogtning af Statsbanernes Hovedstrækninger, 26. november 1943, T 9337/43, DJM.
82. Bundgård Christensen m.fl. 2020, s. 497.
83. Ibid., s. 498.
84. Christensen 2011, s. 332f.
85. Ibid., s. 335.
86. *Information*: "Mandag den 3. Juli (...)", 13. juli 1944.
87. Ibid.
88. Christensen 2011, s. 335.
89. Ibid., s. 334.
90. Ousager 1997, s. 342.
91. Christensen 2011, s. 337f.
92. Fribaneordre fra Kolding St., 16. september 1944, DJM, se også W. E. Danckers note smstds.
93. Kirchhoff 2004, s. 249.
94. Ibid. s. 249.
95. Fælles linjedepeche Nr. 27, 16. september 1944, DSB-Arkiv, RA.
96. Ibid.
97. Ousager 1997, s. 346.
98. Irgens 2010, s. 10f.
99. Christensen 2011, s. 153.
100. Ibid., s. 156ff.
101. Ibid., s. 182.
102. Christensen 2011, s. 470.
103. Knutzen 1948, s. 236-319.
104. Ibid., s. 270ff.
105. Ibid., s. 274.
106. Alkil 1945, s. 18-19.
107. Christensen 2011, s. 469.
108. Lauridsen og Lund 2015, bd. 1, s. 55.
109. Ibid., s. 55.
110. Lidegaard 2005, s. 220.
111. Knutzen 1999.

Summary

The article examines DSB's collaboration with the German occupying forces between 1940 and 1945, focusing particularly on General Director Peter Knutzen. It explores how DSB and Knutzen cooperated with the occupiers, including the significance of Knutzen's role and his chairmanship of the Danish-German Association for DSB's involvement in the collaboration policy. Additionally, it investigates whether resistance activities, strikes, and protests among DSB employees, as well as German terror actions towards the war's end, strained the collaboration.

Knutzen has been the subject of several post-war investigations, particularly regarding his conviction for "unpatriotic conduct," which has prompted questions about whether this judgment was fair or if Knutzen was scapegoated for the unpopular collaboration policy. The aim is not to pass a new judgment on Knutzen or those who convicted him but to demonstrate how Knutzen's dual roles significantly influenced both DSB's operations during the occupation and the collaboration policy's implementation.

Knutzen's roles as General Director of DSB and chairman of the Danish-German Association were deeply intertwined. He maintained close relations with German representatives, visiting Germany several times in either capacity. Distinguishing between his professional responsibilities and his association role is challenging. A circular from the Danish Ministry of the Interior on 29 August 1940 encouraged "social interaction between Danish and German officials," aligning Knutzen's actions with government guidelines. The article

argues that Knutzen did not separate these roles, as both required fostering good relations with Germany. Knutzen saw this as a duty of his office, reflecting Hans Kirchhoff's perspective that cooperation with the Germans was both necessary and a civic duty.

After the Danish government resigned on 29 August 1943, Knutzen became part of the departmental administration. He was involved in numerous decisions and even risked his position in March 1945 by opposing a German takeover of the ferry *Odin*. He refused to allow this action, as it would undermine Danish transportation needs. Though convinced by his peers to stay, Knutzen emphasized that he would resign if DSB could not prioritise Danish transport. Some have speculated whether Knutzen's motives reflected a desire to salvage his reputation. The article suggests instead that this reflected his frustration with the Germans' demands, which conflicted with his duty to serve Danish interests.

The article concludes that Knutzen played a critical role in making the collaboration policy operational and only in the final months of the war did his patience with the Germans begin to erode. During the collaboration policy era (1940–1943), Knutzen's leadership was instrumental, aligning DSB's operations with the government's cooperation strategy. Accepting the chairmanship of the Danish-German Association, though initially reluctant, ultimately proved to be his downfall. Post-war, Knutzen was made a scapegoat for the government's collaboration policy, with several of his convictions being more reflective of retribution than legal reasoning.