



*John T. Lauridsen og Joachim Lund (red.), Samarbejdets Mand. Minister Gunnar Larsen. Dagbog 1941-1943, 1-3, Historika/Gads Forlag, Det kongelige Bibliotek og Selskabet for Udgivelse af Kilder til Dansk Historie, ISBN 978-87-93229-01-03, 1486 sider, ikke illustreret, 699,95 kr.*

"Folk gjorde såmænd klogt i at gøre som jeg – jeg bruger kakkellovnen som arkiv". Det kendte citat – som samtidig også må være enhver historikers og historieinteressertes mareridt – stammer fra Venstrehøvdingen I.C. Christensen, der var aktiv i det danske folkestyre i begyndelsen af 1900-tallet, da han en overgang tilmed var konseilspræsident. Selv om I.C. Christensen var grundig i sin oprydning, var det dog ikke alle hans optegnelser, der blev flammernes bytte. Således kunne historikeren Poul Duedahl for nogle år siden offentliggøre en række af I.C. Christensens hidtil ukendte dagbøger, hvori han blandt

andet beskriver kampen om og interessen for at få jernbaner i det midt- og vestjyske område ved forrige århundredskifte. I.C. Christensens udtalelse om kakkelovnen som arkiv har imidlertid været en undtagelse for mange folkevalgte politikere. Adskillige folketingsmedlemmer og ministre har gennem tiden nedfældet deres politiske testamente og sat en mindesten over sig selv i form af en erindringsudgivelse efter, at de har trukket sig tilbage fra det politiske liv. I.C. Christensens partifælle og senere konseilspræsident, Klaus Berntsen, beskrev således i sit erindringsværk (1921-25), hvorledes han i sin politiske ungdom kæmpede for oprettelsen af fynske sidebaner. Et nyere eksempel er den konservative transport- og energiminister Flemming Hansen, der i sine erindringer ikke skubbede det faktum ind under gulvtæppet, at han havde en stor del af æren for at den politisk vigtige aftale om en ny Femernforbindelse kom i hus med Tyskland. Erindringsbøger er som oftest velkoreograferede beskrivelser af politikernes succeser og sejre, men det er sjældent, at man kommer direkte ind i maskinrummet i det politiske værksted i form af politikernes samtidige dagbogsoptegnelser og beskrivelser. En sådan sjældenhed kom imidlertid på bogmarkedet i 75-året for den tyske besættelse af Danmark.

Den 9. april 2015 udgav de to besættelsestidshistorikere Joachim Lund og John T. Lauridsen et trebindsværk

med de minutløse og grundige optegnelser foretaget af minister for offentlige arbejder (transportminister) Gunnar Larsen i krigsårene 1941-43. I modsætning til I.C. Christensens dagbøger, som ved udgivelsen var en virkelig sensation, så var det samme ikke tilfældet med Gunnar Larsens dagbøger, der har været kendt i historikerkredse og offentligheden siden besættelsestiden. Det, som gør udgivelsen af dagbøgerne speciel, er imidlertid, at alle nu får direkte mulighed for at komme med ind i det politiske maskinrum i samarbejdsregeringen under den tyske besættelse af Danmark. Det er naturligvis spændende læsning for alle med interesse for besættelsesårene og den politiske historie, men faktisk også for læsere med interesse for transport- og jernbanehistorie.

Gunnar Larsen (1902-1973) var født ind i det danske aristokrati som søn af en af medgrundlæggerne af den internationalt kendte danske virksomhed F.L. Smidth, hvor han også gjorde karriere som ung og en overgang var ansat i virksomhedens New York-afdeling. Der er ingen tvivl om at Gunnar Larsen i 1930'erne var en del af det danske erhvervslevs jetset – ikke mindst efter at han i 1935 var blevet bestyrelsesformand og direktør for den familieejede virksomhed. Ved dannelsen af samlingsregeringen i sommeren 1940 – som skete i kølvandet på den tyske besættelse den 9. april 1940 – blev Gunnar Larsen udnævnt som en af de

såkaldte upolitiske ministre med ansvar for Ministeriet for Offentlige arbejder, hvorunder blandt andet DSB sorterede. Gunnar Larsen tilhørte den fløj i regeringen – sammen med blandt andre udenrigs- og senere statsminister Erik Scavenius – der mente, at man kom længst i forholdet over for tyskerne ved at samarbejde med dem. Samarbejdspolitikken – eller forhandlingspolitikken, som Scavenius konsekvent kaldte det – blev et meget omdiskuteret emne i slutningen af besættelsen og i efterkrigstiden. Som en markant repræsentant for samarbejdspolitikken blev Gunnar Larsen i løbet af besættelsesårene til en af de mest udskældte danskere, og dagbøgerne skal formentlig også ses som en slags livsforsikring og et forsøg på at fastholde kendsgerningerne og synspunkterne i den hastige strøm af begivenheder under besættelsen. Efter befrielsen i 1945 blev Gunnar Larsen anholdt og i 1946 dømt ved byretten for værnemageri. Senere blev han dog frikendt ved landsretten og senere også højesteret. Efter frifindelsen udvandrede Gunnar Larsen til Irland.

Det er et prisværdigt arbejde som de to redaktører Joachim Lund og John T. Lauridsen med et hold af gode hjælpere har lagt for dagen ved udgivelsen af de 2500 maskinskrevne sider. Det er bestemt ikke forkert, når redaktørerne i indledningen skriver, at Gunnar Larsen i sine dagbøger antager mange skikkelser. Dels som regeringsmedlem, dels som minister for offentlige arbej-

der og dels som udenforstående iagt-tager til det partipolitiske spil. Men i optegnelserne møder man også erhvervsmanden Gunnar Larsen, der tilhørte samfundets overklasse. Dertil kan man tilføje, at man også kommer tæt på den danske transportpolitik og i særdelehed samarbejdet mellem ministeren Gunnar Larsen og DSB's generaldirektør Peter Knutzen.

Naturligvis er det de danske politikeres overvejelser og reaktioner i forhold til besættelsesmagten, der fylder en stor del af dagbogsoptegnelserne. Men set i et jernbanemæssigt perspektiv er det imidlertid interessant, at man i dagbogen får en førstehåndsskildring af DSB's dynamiske og innovative generaldirektør Peter Knutzen, der efter opfordring fra den danske regering i sommeren 1940 også havde påtaget sig hvervet som formand for den af regeringen stiftede Dansk-Tysk Forening. Foreningen skulle være en uformel foredragsforening for ledende danske og tyske kredse, men var lige så meget et forsøg på at holde de danske nazister borte fra regeringsmagten i Danmark gennem gode argumenter og direkte kontakt mellem besættelsesmagten og det politiske, ledende Danmark. I sommeren 1940 frygtede man nemlig i førende danske kredse en nazistisk magtovertagelse, som det var sket i Norge tidligere samme forår. Allerede på de første sider af dagbogen fra januar 1941 kastes læseren ind i det højspændte drama i den såkaldte nytårskrise, da

indflydelsesrige tyske kredse forsøgte at få væltet den siddende statsminister Thorvald Stauning. Netop i forbindelse med Nytårskrisen spillede generaldirektør Peter Knutzen en væsentlig rolle i opklaringen og afklaringen af de tyske hensigter.

Gennem dagbøgerne ses at Peter Knutzen og Gunnar Larsen havde en tæt arbejdsmæssig relation. En af de mindre sager, man kan følge gennem dagbogen, er kampen for Himmerlandsbanernes overlevelse. Allerede i 1930'erne havde man diskuteret nedlæggelsen af banestrækningerne Hobro-Løgstør og Viborg-Aalestrup, men spørgsmålet var på det tidspunkt blevet skudt til hjørne. Spørgsmålet om banernes overlevelse – eller rettere nedlæggelse – dukkede op igen i begyndelsen af besættelsen hvor banernes tilstand var så ringe, at man overvejede en nedlæggelse. I dagbøgerne kommer man med ind i Trafikministeriet og ministerens overvejelser, men også de lokale politikeres kamp for at bevare banerne. Således beskriver Gunnar Larsen et højspændt møde i Nimandsudvalget – Rigsdagens samarbejdsudvalg – i sommeren 1941, da Peter Knutzen og trafikchef Emil Terkelsen kom i heftig diskussion med Venstremanden Niels Elgaard (den senere trafikminister), der netop var valgt i Himmerland. Diskussionen endte med at Gunnar Larsen meddelte, at han ikke kunne tage ansvaret for banernes fortsatte drift på grund af den dårlige vedligeholdelsesstand.

I 2013 udgav jernbanehistorikeren Mogens Duus den læsværdige bog *Kampen om Himmerlandsbanerne* (forlaget BaneBøger), hvori nedlæggelsesdiskussionen under besættelsen også omtales, men nærmest behandles som en konflikt mellem DSB og lokalområdet. Gunnar Larsens dagbøger viser, at emnet også i den grad optog den landspolitiske dagsorden, og dagbøgerne kan således være med til at nuancere fortællingen om overlevelseskampen for Himmerlandsbanerne. Begge baner blev i øvrigt nødtørftigt sat i stand, og først i 1960'erne blev persontrafikken indstillet.

Et af de trafikpolitiske emner som fylder meget i dagbøgerne, er vedtagelsen og anlæggelsen af Fugleflugtslinjen mellem Danmark og Tyskland via en færgeforbindelse over Femernbælt. Et infrastrukturprojekt, som Tyskland havde presset på for at få gennemført og som den danske regering i samarbejdspolitikken tegn modvilligt gik med til at realisere. Foruden at komme tæt på forhandlingerne – i realiteten helt ind ved forhandlingsbordet – mellem besættelsesmagten og den danske regering, får man glimtvis også et indtryk af forholdene internt i Tyskland. Eksempelvis ved det første spadestik til Fugleflugtslinjen, hvor Gunnar Larsen beskriver det diplomatiske dilemma, den danske regering blev stillet overfor, da den tyske generaldirektør for Rigsbanerne og trafikminister Julius Dorpmüller allerede nogle år tid-

ligere havde modtaget et Storkors af Dannebrogordenen. Men ved spade-stikshøjtideligheden skulle også del-tage rigsminister Fritz Todt, der var an-svarlig for det tyske vejnet, og i tyske kredse var Todt højere placeret end Ju-lius Dorpmüller. Derfor måtte konge-huset ryste op med endnu et storkors for at hindre en diplomatisk krise mel-lem de to lande. Det var i øvrigt den samme Fritz Todt, der under højtide-ligheden ved Femern overfor Gunnar Larsen underholdt med krigsarbejder-nes indsats i Tyskland, hvor de russi-ske og asiatiske arbejdere ikke fik høje skudsmål af den tyske rigsminister. En interessant detalje er desuden beskri-velsen af en festaften i Berlin i marts 1941 efter forhandlinger om Fugleflugts-linjen, hvor blandt andre Julius Dorp-müller deltog. Gunnar Larsen skriver i dagbogen: "Efter at der var serveret ad-skillige Kognakker, Whiskey, Øl og ad-skillige Snapse, hvortil Rigsminister Dorpmüller aldrig sagde nej, blev han efterhaanden meget lystig og slog ind paa at synge engelske Sange. Han og jeg blev i denne Proces særdeles fine Venner". Midt under det europæiske ragnarok kunne man således opleve den danske og tyske trafikminister synge engelske sange. En tysk minister synge engelske sange! En lille detalje, som navnlig er interessant i relation til Ju-lius Dorpmüller, der i den tyske efter-krigslitteratur er blevet stærkt kritise-ret for sin deltagelse i det tyske magt-apparat og for at have stået i spidsen

for Rigsbanerne, der sendte jøder, ro-maer og andre med tog direkte til de tyske udryddelseslejre. Nu skal man naturligvis være varsom med at ana-lysere Dorpmüllers indstilling og væsen ud fra en enkel munter aften i et ani-meret selskab i det krigsramte Berlin, men når man samtidig lægger til, at Julius Dorpmüller umiddelbart efter krigens afslutning af de vestlige allie-rede blev sat i spidsen for genopbyg-ningen af det vesttyske jernbanenet, så er oplysningen interessant. I Gunnar Larsens dagbog får man en mere nuan-ceret og umiddelbar beskrivelse af Julius Dorpmüller, som antagelig også vil have relevans for den tyske jernbanehisto-riske forskning.

Udgivelsen af Gunnar Larsens dag-bøger er en flot præstation, og indhol-det har som nævnt relevans såvel for folk med interesse for besættelsesti-den som for jernbanehistorisk interes-serede. Imidlertid skæmmes bogen af en enkelt udeladelse, der må beteg-nes som en alvorlig mangel. Bogen er meget prisværdigt udstyret med et om-fattende noteapparat, hvor læseren får uddybende informationer om de en-kelte notater i dagbogen og henvis-ninger til relevant litteratur. Gennem bogen findes talrige henvisninger til andre, samtidige aktørers erindrings-bøger, såsom rigspolitichef og justits-minister Eigil Thune Jacobsens *Paa en Uriaspost* fra 1946 og udenrigs- og statsminister Erik Scavenius' *Forhand-lingspolitikken under Besættelsen* fra

1948. Men hvorfor har redaktørerne udeladt en henvisning til generaldi-rektør Peter Knutzens erindringsbog *40 Aar i Statens Tjeneste* fra 1948? Det kan synes som en lille detalje, men når generaldirektør Peter Knutzen er en af de gennemgående figurer i dag-bogsoptegningerne, er det en mangel i en ellers fin udgivelse. Der er dog in-gen tvivl om, at udgivelsen vil blive en af hovedkilderne til besættelsestidens historiefortælling, men der er faktisk også mange oplysninger at hente for den der interesserer sig for det poli-tiske spil om trafikpolitikken og jern-banehistorien. Gunnar Larsens dag-bøger vil forhåbentlig også inspirere jernbanehistoriske forfattere til at søge bredere ud efter kildemateriale, end det traditionelt er tilfældet, for dagbøger-ne er virkelig inspirerende i relation til den jernbanemæssige og trafikhisto-riske forskning.

Lars Bjarke Christensen