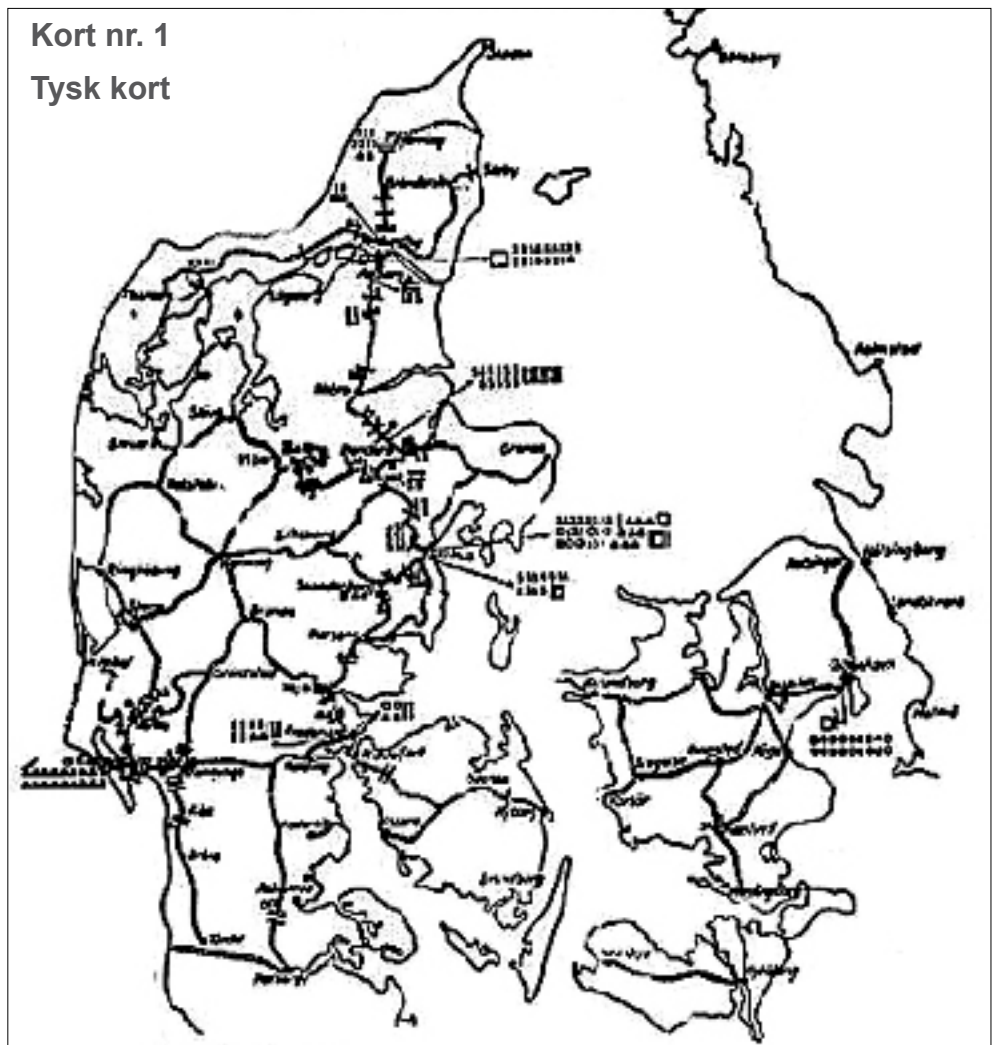


Jernbanesabotagens betydning belyst af almindelige dødelige?

Kort nr. 1
Tysk kort



—	Statsbaner
○	Ødelagte lokomotiver
■	• Drejeskiver
△	• Weiche (?) Signalposter osv.
S	• Sporstrækninger
I	Trafikstop – Blokering af strækninger
□	Banegårdsblokeringer af en dags varighed
□	Banegårdsblokeringer af to dages varighed

Forklaringen til kort nr. 1 er ulæselig, derfor bringes den i oversat version her:

Af 1.400 aktioner i krigens sidste år
fandt de 1.100 sted i Jylland.

Desværre er de andre tyske kort, jeg har fundet i Rigsarkivet i en endnu dårligere stand, men dette bringes, da det kan have en vis værdi at sammenligne dette kort med de danske.

Kortet er udarbejdet af det tyske efterretningsvæsen, Abwehr med den svenske presse som kilde.

Dets sandhedsværdi er det derfor så som så med. Bemærk forskellen mellem antallet af sabotager mod nord og syd, og mod sidebanerne, og at det beskriver omfanget i en «stille periode» – oktober – november 1944.

Kort nr. 2 og 3's oprindelse kan måske dateres til heltedyrkelsens periode, altså før sabotørerne blev smidt ud med opvaskervandet.

Der er således ingen garanti for overensstemmelse med virkeligheden. Men det kan dog give en fornemmelse. Kortene anskueliggør omfanget og de steder på jernbanenettet, hvor sabotager blev udført. Som, det kan ses, er alle de jyske sidebaner plastret til med sabotager, dette og kortets dokumentation skulle antyde en vis virkning, om ikke andet, så har den vel irriteret herrefolket «beskedent», men efter deres arkivalier også nævneværdigt.

**Ekspertudsagn!
Tyskerne drønedede uden om
på sidebanerne,
de kun blev beskedent saboteret –**

Kort nr. 2
Besættelsestidens
Fakta side 1208

Jernbanesabotage
Sprængninger



På sidebanerne herskede ren idyl

Kort nr. 3

Besættelsestidens

Fakta side 1208

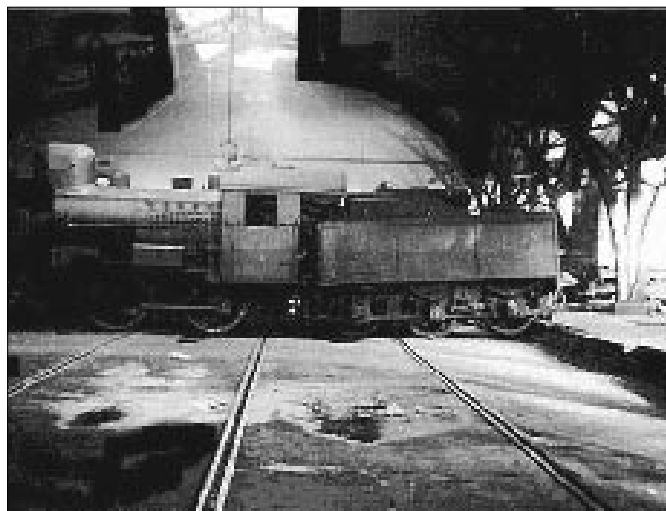
Jernbanesabotage

Afsporinger



Aktionen var omfattende og effektiv. Den blev udført, fordi man var vidende om forestående store, tyske troppeforskydninger.

Hvis ikke denne sabotage har haft den helt store militære betydning, kan man måske formode, at den kan have irriteret, måske endda givet bekymrede rynker i et eller andet nævneværdigt omfang hos nogen. Gravsætning af 16 lokomotiver er for mig mere end beskedent, men for eksperter ikke nævneværdigt og helt uden militær betydning.



Taktik – Strategi

Massive angreb i mini militær målestok – rent selvmord

Trommer anstrenger sig for at forklare sine noget uklare for ikke at sige tågede begreber – attrition og interception. Attrition, hvis jeg har forstået ham, er en krigsførelse, hvor alt, der kan tjene til at smadre trafikken med det resultat, at denne standses. Som eksempel tjener bombing af franske og tyske banegårde, broer osv.

Denne strategi medfører, at når og hvis man selv skal bruge trafiknettet på et senere tidspunkt er det helt og aldeles ubrugeligt.

Derfor må jeg tvivle på, at Trommer har haft forståelse for en partisankrigs vilkår og præmisser i andedammen Danmark.

Et eksempel fra vor hjemlige hønsegård er oberst Bennikes henstilling (ordre) til danske sabotører om at skåne danske lokomotiver.

Denne ordre var i strid med SHAEFS ordre i – strid med DSBs personale – i strid med mine kammerater i BOPA.

Glem ikke BOPAs motto:

Vi skal bule – smadre mest muligt på samme tid.

Glem ikke, at DSB personale kørte 16 lokomotiver i Centralværkstedernes meterdybe grave.

Oberst Bennikes ordre er dog helt i tråd med Den lille Generalstabs – det danske militær og statsminister Buhl om absolut ikke at foretage sig noget før krigen var ovre, så man senere omkostningsfrit kunne stå med palmerne i hænderne.

Man skulle spare sig selv – på bekostning af andres ofre.

Var jeg sat til at sabotere danske jernbaner, ville jeg have smadret alt, jeg overhovedet kunne nærme mig. Det eneste hensyn, jeg ville tage var til mine landsmænd, f.eks. personalet på lokomotiver.

En sådan strategi – nålestiks-strategien vil til syvende og sidst medføre udmattelse i et eller andet omfang af fjenden.

I en partisankrig gælder det om at angribe, når mulighed derfor viser sig. Netop denne strategi vil være en trussel overalt, hvor fjenden bevæger sig og dermed øge og binde fjendens vagtberedskab.

Mange massive angreb på samme strækninger med anvendelse af større ladninger er ren teori – ren ønsketænkning af personer, der ikke har gidet sætte sig ind i betingelserne for at føre partisankrig i Danmark.

Største ladning ved en sprængning på 300 kg. blev udført af Bennike. Flere krav stilles for at udføre en operation i et sådant omfang:

1. At man har sprængstof i fornøden mængde og kan føre det frem. 300 kg. er trods alt en sjat selv for store stærke unge mænd.

Om den menige jernbanesabotør har været stillet bedre end os industrisabotører med hensyn til sprængstof, skal jeg ikke udtale mig om.

Da BOPA forsøgte at sprænge Krydseren Nürnberg i luften i Københavns Frihavn ved at anbringe en ladning på 300 kg. i en kloakudmunding, kunne dette først ske efter, at samtlige afdelinger havde bidraget med de smuler, de havde på lager.

Vi fejede gulvene for at få de sidste smuler med.

Ekspllosionen havde ingen anden virkning end, at den panserstålsbeklædte krydser vuggede blidt i fortøjningerne.

2. At transportere ladninger, mandskab og materiel igennem tyske vejspærringer og kontrolposter. De mange eksperter mange gode efterkrigsråd stemmer ikke med flg. fra side 352 i Modstandsarbejde i nærbillede følgende:

Afskrift:

«Ikke alene tyske vagtposter på landevejene voldte vanskeligheder, men nok så meget vagtposterne på banelinjen. Når som helst der ventedes transporter, rapporterede Per Jepsen til London.

Den 5. april 1945, brugte tyskerne store styrker til at bevogte jernbanen.

Om dagen stod de med et mellemrum på 50 – 100 meter, om natten undertiden så tæt som 25 meter med hunde og lyskastere.

Ikke blot stod vagterne på sporene, men de sad også i dækning på begge sider af linjen klar til at skyde på sabotørerne uden varsel».

3. For at opnå en optimal virkning ved sprængning er det nødvendigt at anbringe ladningen eller dele deraf i sprænghuller. (Fordæmning) Dette kræver tid og arbejdsro. Havde man det?

At lægge sprængstoffet pænt til rette på objektet som pynt på en lagkage giver godt nok moralsk oprustning i kraft af bragene, men virkningen er til at overse.

Er anbefalingen af attrition og beretning om tyske kontrolposter og vagtstyrke ikke i direkte modstrid med hinanden og dermed endnu en fis i hornlygten?

Sprængkamre

Jeg har en fornemmelse af, at den omtalte sprængning med 300 kg. sprængstof kan være sket på en dæmning, hvor den danske hær før besættelsen havde indbygget sprængkamre i lighed med sprængkamrene i broerne på den østjyske længdebane.

Derfor den store virkning. Da tyskerne rykkede op gennem Jylland d. 9. april var alle sprængkamre synliggjort med stort hvidt kryds af folketyskere og danske nazister.

Senere da jernbanesabotagen blev en alvorlig trussel for tyskerne, fyldte de disse sprængkamre med cement.

Jeg har ikke mulighed for at dokumentere min fornemmelse, da det udover tid og kræfter, kræver adgang til lukkede arkiver.

Men en forsker må vel kunne.

Man gennemførte dog «attrition» angreb om end i beskedent omfang, vi bevæger os trods alt i den danske andedam, og modstandsbevægelsen havde jo ikke bombefly.

Afskrift uddrag: Viborg – egnen under Anden Verdenskrig:

«I efteråret 1944 fik vi ordre til at standse og sabotere et tysk militærtog, der øst fra skulle passere Viborg, for over Skive at fortsætte vest på. ... det var meningen, at toget skulle standses ved en sprængning af skinnerne foran toget.

Når toget således var bragt til standsning, skulle der udløses sprængninger såvel bagved som under toget.

.... Derved ville man opnå, at toget blev afsporet og kom ned at stå på banelegemets ballast, samt at der ville gå mange timer, inden oprydningssarbejdet på grund af sprængfare kunne begynde». Afskrift slut.

Afskrift uddrag: S.A. Guldvang Glimt fra et jernbaneliv. 1935 – 1950 side 74.

«Den 18. november 1943 var en særlig slem dag:

sprængning af signalpost med sikringsanlæg i Århus, sprængning af Gudenåbroerne ved Langå, ved Volk Mølle og vest for Langå. Og ved Doense samt på Himmerlandsbanerne vest for Hobro.

Så var der egentlig ikke mange kørselsmuligheder tilbage».

Kommentar: Her er således tale om en række koordinerede sabotager, om disse sabotører på deres cykler kan hædres med betegnelsen – mobile – må stå hen i det uvisse.

Nålestiktaktikken

Under Aktionen mod fabrikken Riedel og Lindgård kan jeg se, at en tidligere klassekammerat har genkendt mig. Dagen efter opsporer jeg ham og fortæller meget venligt, at hvis han sætter pris på livet, er det en forudsætning, at han holder kæft med, at han har set mig.

Han svarede:

«Tror du jeg er dum? Tror du, at I kan vinde krigen»?

Mit svar var: *«Nej, jeg kan ikke, vi alene kan ikke, men er vi nok, ikke kun i Danmark, men i alle de besatte lande, har vi muligheden».*

Ich war dabei. Leider!

Virkningerne af nålestiktaktikken er svær at måle, da den har været sat ind på utallige måder. Men har man forsøgt at måle?

Jernbanestrejker – Civil ulydighed

Ombytning af togvognes lastepapirer – sukker i cement og brændstoftanke – brandfolk, der nægtede at slukke – arbejde efter reglerne taktikken, kort sagt en kamp ført ikke-voldelig som civil – ulydighed.

DSB personalets nedlæggelse af arbejdet, hvor lokomotiverne blev kørt i remiserne og stort set al toggang i Danmark standsede, er ikke levnet „nævneværdig“ militær betydning, på trods af, at tyske dokumenter også beskriver den rigsbefuldmægtigedes bekymring.

Best krævede situationsrapporter time for time.

Togstrejken i Sønderjylland er ikke nævnt på trods af, at tysk bane-personel på Kolding Station udstedte fribaneordre til dansk lokomotivpersonale (rød køreseddel).

Tyskerne opfattede strejken som en så alvorlig trussel, at de satte deres eget jernbanepersonel (militær nøddrift) ind for at tvinge danske lokomotivførere under trussel om skydning til at køre.

Dette tyske personale var beregnet på indsats ved invasion eller ved en katastrofesituation som denne strejke.

Situationens alvor understreges af den megen korrespondance mellem de øverste tyske myndigheder. Tysk jernbanepersonel blandede sig normalt ikke i transporterne.

Stationsforstander og personale ved Tønder station blev arresteret som gidsler. Denne alvorlige trussel fik banepersonalet til at genoptage driften.

Fjernskrivermeddelelse:

Afskrift: oversat: KR- HXSI/ FF 02482 16.9.23.00 = (IIOSF
3227) = AN OKW/ WFST/ OP (H) NORD

«Angiveligt på grund af overførsel af danske fanger til Tyskland har De danske Statsbaner i området Padborg – Kolding – Esbjerg – Tønder strejket siden d. 15.9.44.

Militær nøddrift gennemført med de tyske Rigsbaners personel. Højere SS- og politifører har ved fortsættelse af strejkerne truet med arrestationer og overførsler til Tyskland.

Resultatet blev, en opfordring fra De danske Statsbaner om at genoptage arbejdet. Denne blev i det store hele fulgt i løbet af dagen.

Esbjerg generalstrejke.

Som første gengældelsesforanstaltning er lukket for gassen».

Afskrift slut.

Samtidige dokumenter viser en diskussion mellem de højeste tyske myndigheder om, i hvilket omfang man skal arrestere gidsler og behandlingen af disse.

Netop disse nuancer har historikerne overset. Og hvorfor?

Denne kampform (civil-ulydighed) foreligger ikke, da historikere konsekvent afstår fra at indhente oplysninger fra øjenvidner for i samtaler med involverede medborgere at opklare mysterierne, og endelig tyskerne var jo fulde af løgn.

Interviews af involverede aktører var endnu ikke på universiteters undervisningsplaner for historieforskere.

Derom vidner flere akademikers doktordisputater.

Nålestiksstrategien beskrives videre under:

Mobile grupper

Ekspertter efterlyser en koordinering af sabotagen.

Hvis og hvis og hvis – her får du ganske gratis eksperters råd om krigsførelse – ganske vist givet i fredstid – lidt sent måske, men dog givet af et godt hjerte.

Gode råd er jo bedre sent end aldrig. På mig virker det stødende med denne bagklogskab. Flere steder i Trommers disputats føler jeg, at han nærer en vis misundelse over, at han ikke selv har kunnet deltage i sabotørernes legen – røvere og soldater.

Da jeg ikke er akademiker, kan jeg ikke vide om denne uddeling af gode råd hører hjemme i en doktordisputats. Målt med smedens målestok er disse gode råd lige så malplacerede, som hvis jeg leder efter madopskrifter i frk. Jensens kogebog for at kunne stege en kylling og i stedet får anvisninger på, hvorledes jeg lapper cykler.

Men et er et skib at føre – et andet en doktordisputats at skrive. Noget nedladende peger eksperter, da freden havde sænket sig over land og by med en slet, skjult hånen på, at når hovedlinjerne var blokeret førte tyskerne let og elegant troppetog igennem via sidebanerne.

Sabotagens «beskedne» effekt skyldtes således efter deres støvede skrivebordsindsats, at sidebanerne ikke blev saboteret i passende omfang, og derfor fremsætter man den hypotese, at mobile grupper kunne have været sat ind, således at sprængningerne blev koordinerede også for sidebanernes vedkommende.

Dette er og bliver «skrivebords – eksperters» efterrationaliserende bakspejlshypotese af flere grunde:

1. Dansk – senere tysk politi, samt stikkeres effektivitet gjorde fremmedes «sikre» ophold og færden næsten umulig i de små landsbysamfund.

Glemmes må ikke, at landbefolkningen i langt højere grad end bybefolkningerne var om end ikke protyske så dog tilhængere af samarbejdspolitikken og dermed modstandere af frihedskampen.

Bøndernes levebrød var leverancer (soflæsk og fæstningsarbejde) til fjenden, og de blev ikke (ophidset) nationalbevidste som byboere af sabotagernes drøn.

Trommer si. 398. Citat:

«De tyske politifolk i Gestapoafdelingerne i Kolding, Esbjerg, Åbenrå og Sønderborg med Thees Burgfeind i spidsen var en væsentlig faktor blandt det illegale arbejdes eksistensbetingelser, om end i negativ retning. I betragtning af...var hans resultater forbløffende gode». Citat slut.

Bemærkelsesværdigt er, at Trommer ikke nævner Dansk Politis indsats i bevogtningen. En styrke på omkring 800 betjente og 800 bevæbnede jernbanearbejdere er mere end ingenting.

Det danske politis opklaringsarbejde var udført med største akkurate. Materialet blev stillet til Gestapos disposition. Flere jernbanesabotører blev præsenteret for det under tortur i Gestapohovedkvarteret i Staldgården i Kolding.

Sabotører havde mere end svært ved at sno sig uden om gestapochef Burgfeinds tortur og konfrontation med dansk politis fotografier og bevismateriale fra «gerningssteder».

2. Kommunikationen i det lodrette plan var dikteret af sikkerhedshensyn, og af at teknikkens stade dengang var utilstrækkeligt og langsommeligt.

At mobiltelefon og Walkie Talkie endnu ikke var opfundet ved alle undtagen historikere.

Flere af de historikere, som nu noget sent deler gode råd ud i fredens stund, havde alderen til, som vi – forvildede – børn og unge at gøre bare lidt, men hvor puttede de sig?

Kommunikationen var fra mand til mand – ofte efter at have tilbagelagt lange strækninger på cykel eller gåben. I jyske provinsbyer var udenbys «specialister» i flere tilfælde blevet tilkaldt til udførelse af sabotager.

Disse grupper blev i det store og hele tilintetgjort.

Dette gjaldt én gruppe fra Esbjerg og én fra Holger Danske.

Effektivitetsforskelle mellem jernbanesabotagen i Nord og Sønderjylland.

Sabotagerne i Nordjylland blev på et tidspunkt så effektive, at tyskerne ledte en stor del af skibstrafikken fra nordjyske havne til Århus. På samme tid kørte transporterne igennem de sydlige regioner i det store og hele uden nævneværdige forsinkelser videre til grænsen.

Forklaring? Den ligger lige for.

I Nordjylland havde lederen Toldstrup organiseret et meldesystem, således at grupperne kunne gå i aktion indenfor få timer.

Mod syd havde en oberstløjtnant kommandoen, og var underlagt Den lille Generalstab i hovedstaden. Han havde organiseret et meldesystem via London. Dette system havde en funktionstid på flere dage, når og hvis det fungerede. Effektiviteten er således karakteristisk for ledernes kvalitative indsats.

Men en tak til Trommer for beskrivelse af kontroverser og kvalitative forskelle mellem disse ledere. Om oberstløjtnant Bennike, som det antydes, og som det var tilfældet i København med Den lille Generalstabs likvidering af løjtnant Skou, skulle have været villig til også at ofre Toldstrup, her blot til Gestapo er en mere end grim beskyldning, som jeg helst ville tvivle på, men her er desværre dokumentation:

«Min kære Fætter» af Poul Vestergaard Jensen siderne 86 – 212,

og 230. Afskrift:» Den 26.11.1944 skriver Bennike i brev Brev til Hjalff (En af hovedmændene i Den skæve Våbenfordeling ÅS) og K-udvalget:

.”han (Toldstrup ÅS) lider – jeg tror det for alvor – af højhedsvanvid parret med forfølgelsesvanvid med hensyn til mig.

Der må, hvis der skal komme noget godt ud af arbejdet her, sættes en stopper for hans færd. Det lyder råt. Jeg tror for alvor, at det bedste for den sag ville være, om han blev fjernet af Gestapo på en sådan måde, at han ikke var i stand til at røbe noget af sin megen viden, men dette tør man vel ikke regne med».

Afskrift side 230:

12.03.1945Kære Viggo (Hjalff ÅS)

«ja, hvis man i det hele taget mener, at vor kamp har nogen betydning, så er der ikke andet at gøre end at få Toldstrup væk, på hvad måde, det så end sker. De må tro mig, at De må handle derefter og gøre det omgående: det går ikke længere. Han må bort, og han må hentes og bringes bort snarest». Afskrift slut.

side 86: I foråret 1945 rapporterer Højland Christensen til chefen for SOE, Ole Lippmann.

Afskrift:

«Onkels (oberstløjtnant Bennikes) tid er i de sidste to måneder 75% gået med Toldstrup-sagen og 25% med at gøre det umuligt for mennesker at finde ham». Afskrift slut.

Men hvorfor ikke også dette forræderi?

De var statsminister Buhls tro tjenere.

4. Når forsinkelsernes «ringe» omfang er gjort op, skal man lige være opmærksom på to ting.

a. Forsinkelsernes omfang, lidet eller stort af regulære tyske troppestyrkers indsættelse på de anførte frontafsnit, holder efter al sandsynlighed vand, men de øvrige forsinkelser hviler på køreplaner og rapporter udarbejdet i fællesskab af danske myndigheder og folk fra Deutsche Reichbahn. Umiddelbart og uden at have belæg derfor, vil jeg rejse tvivl om deres overensstemmelse med sandhed og virkelighed.

b. Rapporterne tyder på at være smykkede.

c. Hvis man indregner tid til rangering, vandpåfyldninger, lokomotivers tvungne ophold på sidebaners drejeskiver forårsaget af sabotage ude på linjerne, og som jeg allerede har påvist, indregner den sandsynlige årsag til, at forsinkelserne forsvinder ud i den blå luft fra køreplanerne pga. intervallerne mellem de enkelte tog i en Bewegung, ville resultatet sandsynligvis være blevet et ganske andet.

Betragt disse indvendinger som et forsøg på at komme virkeligheden nærmere, selv har jeg ingen muligheder for at efterprøve det her fremførte. Kritikere af modstandskampen har igen og igen fremført, at den ikke havde militær betydning.

Da Trommers udgangspunkt hviler på rapporter, som kan drages i tvivl, må man konkluderende sætte et endog meget stort spørgsmålstegn ved Aage Trommers konklusion.

Aage Trommer definerede sin opfattelse af begrebet, men forklarer også jernbanesabotagens betydning i andre sammenhænge.

Kritikerne eller rettere skrivebordseksperterne stiller forventninger – krav, som den danske hær og flåde på intet tidspunkt havde evne eller vilje til endsige forsøgte at indfri.

Først hævdede man frit og frejdigt, at modstandsbevægelsens aktører har rost sig af, at sabotagen havde militær betydning.

Igen en lodret løgn – og udokumenteret påstand.

Personligt rakte min forestillingsevne kun til, at medborgere fik lidt på opleveren og måske kunne vækkes til nogen foretagsomhed mod voldsmagten, når lunterne var tændt og drønene lød.

Jeg har ikke hørt en eneste sabotør påstå, at han forestillede sig, at hans indsats havde militær betydning.

Men militær betydning havde jernbanesabotagen således ikke. Havde den nogen overhovedet?

I lille Danmark har vi ekspertudtalelse på ekspertudtalelse, man kan snart ikke sætte vand over til kaffe uden at skulle have en eksperts gode råd med på vejen.

Personligt tager jeg eksperters udsagn med et gran salt.

Jeg stiller altid et par spørgsmål.

Hvad får han for at udtale sig? Hvem betaler ham?

Derefter efterprøver jeg med almindelig sund fornuft udsagnet.

Jernbanesabotagen vurderet af non – eksperter

Himmelfartskommandoer – modstandsfolk:

Per Mortensen, kaldet Tom, der sad som fange i Frøslevlejren, anbringes som gidsel i en vogn i et tog med tysk marineinfanteri.

Han og andre «passagerer» – gidsler – beretter samstemmende om deres «rejser». De giver et nuanceret billede af jernbanesabotagen og dens virkninger. En rejse, der normalt tog nogle timer tog nu fra 2 til 4 dage, for dem var forsinkelserne mere end nævneværdige.

Sie waren dabei.

En landsforræders orlovsrejse

Erik Lærum, officer i Frikorps Danmark, skriver i sin bog: Dansk Soldat i krig og fred på si 106. Afskrift i uddrag:

«Færgen fra Warnemünde til Gedser var netop blevet standset i de dage, og så gik rejsen over Flensborg – Padborg.

Næste dag gik jeg ind til banegårdsofficeren og spurgte, hvornår jeg kunne regne med at være i København.

Han svarede, at det ikke var så let at sige, da det afhang af om linjen var klar.

Da jeg i høj grad forundret spurgte ham, hvad der kunne hindre den i at være klar, svarede han:

De sprænger jo hver anden dag».

Det havde jeg overhovedet ikke hørt om før, og medens jeg sad og spekulerede over, hvem der sprængte hver anden dag, hvorfor de gjorde det, og hvad gavn og glæde de kunne have af det, kom toget syd fra, og alle ventende passagerer steg ind, da vi var kommet et stykke op i landet, standsede toget, og en officer kom langs stammen og beordrede os ud.

Vi skulle gå nogle hundrede meter til et andet tog. Der havde fundet en sprængning sted om natten, og linjen var ufarbar.

Vi vandrede af sted til det nye tog og nåede Fredericia uden uheld, men her fik vi at vide, at et tysk lazarettog var blevet sprængt på Fyn, og at jernbanen ikke kunne anvendes foreløbig.

Det blev åbenbart værre og værre, og der gik en eftermiddag i disse triste omgivelser på Fredericia station.

Vi overnattede i iskolde kupeer, der ikke gav nogen mulighed for søvn, men rig anledning til at spekulere over tingenes udvikling i Danmark.

Linjen var ikke klar den næste morgen, og jeg aftalte derfor med nogle andre at tage en bil til Odense.

Her kom vi om bord i et godstog, der lige skulle til at gå, og på den måde kom vi til Nyborg, hvor der lå en færge, som netop havde udloset flygtninge fra Østprøjsen.

Færgen skulle gå tom tilbage, men vi kom med, og kl. 8 næste morgen var jeg på Københavns Hovedbanegård.

Den besværlige hjemrejse gennem Danmark begyndte om morgenen den 8. April i Flensborg og sluttede den 10. ende ved samme tid i København».

Er war dabei.

Jernbanesabotagen vurderet af de allierede

1. De officielle budskaber:

SHAEFS KOMMUNIKE 5. MARTS 1945: Afskrift:

«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».

Kommentar:

Uden al tvivl er kommuniqueets hovedopgave at propagandere og yde moralsk oprustning til svage sjæle.

Derfor er realiteter – virkelighed – sandhed ikke nødvendigvis i overensstemmelse med ordlyden. Men det har givetvis haft indflydelse under og efter krigen, især politisk.

MEMORANDUM af Major-General Strong SHAEF 4. april 1945

I 6 punkter beskrives troppetransporter fra Norge gennem Danmark, og de angreb, der blev udført til søs, fra luften og til lands.

Punkt 3 har vor interesse. Afskrift:

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

Kommentar:

Angrebene mod de tyske troppeskydninger var koordinerede, således satte de norske jernbanesabotører ind med så massive angreb, at tyske tropper var tvunget til at tilbagelægge store strækninger til fods. Skibssabotagen i Norge og Danmark påførte tyskerne store tab, som efterhånden blev katastrofale, da de allierede udlagde miner fra fly – angreb med flådefartøjer og bombede fra fly. Som rosinen i pølseenden kom så hertil den danske jernbanesabotage.

2. Den uofficielle

Historien er noget onskabsfuld og da det er en mundtlig beretning fra en af mine afdøde venner, kan jeg ikke dokumentere den.

Men her er den alligevel.

En forsker vil uden større besvær kunne grave den frem i et eller andet arkiv, sandsynligvis i en noget anden version.

I 1947 ankom en dansk handelsdelegation til England. Modtagelseskomiteen var en kone, hvis arbejde med at rengøre toiletter måtte afbrydes, for at hun kunne udføre det ærefulde hverv.

Delegationen fik anvist spartanske værelser på et hotel i sidegade i byens slumkvarter. Danmarks plads på hønsestogens rangorden var dermed afklaret.

Da handelsforhandlinger næste dag havde varet en rum tid, skar den engelske chairman igennem og dikterede:

«Danskerne har igennem hele krigen puttet sig i kakkellovnskrogene, og dertil støttet tyskerne med bl. a. leverancer af fødevarer. Nu er det vores tur. I har fået frihed, men den er betalt med vor ungdoms blod.

I kan få:

Derefter dikterede han de priser, vi kunne få for vore varer».

Danskerne fik lister med priser på varer, som vi allernådigst kunne tillades at købe kontant. De priser, vi kunne få for vore varer var ufor-skammet lave, og her er en af forklaringerne på danskernes fattigdom til slutningen af halvtredserne.

De varer vi kunne købe var i det store hele sekundavarer fra overskudslagre til en uforskammet høj pris.

Dette værditab har historikere ikke opgjort på udgiftssiden for samarbejdspolitikken.

Hvorfor ikke?

Mest iøjnefaldende var, at den danske hær og flåde blev uniformeret og udstyret som de sejrende allieredes tommyer.

Smukt så det ud og smagte vel noget af fisk, eller var det fugl, uden at man løb nogen form for risiko.

Krigen var jo forbi.

Du er nu konfronteret med tre forskellige udsagn

Historieforskerens med sin målemetode som vi vender tilbage til, en modstandsmands, en landsforræders, målt med sine åbenbart nævneværdige rejseoplevelser og endelig den allierede overkommandos, som på sin vis tager noget luft ud af Trommers konklusion.

Efter mit øjemål og måske har jeg uret, har sensationsmagere ved anvendelse af klippe og klistremetoden taget udpluk fra Trommers videnskabelige arbejder.

Ved at udelade, ved behændigt at forvride har de formået at give et lidet smigrende billede af en meget lille skares kamp mod en overmagt, heri ligger måske årsagen til Trommers upopularitet i visse kredse.

Man har overset hans redegørelser på andre væsentlige områder af modstandskampen og for det forløb jernbanesabotagen fik.

Tyskernes vurdering af Jernbanesabotagen

Tyskerne vurderede betydningen af at kunne gennemføre sine militærtransporter i forhold til truslen om sabotagen så højt, at de indsatte ret så store styrker ind, for sikkert at kunne gennemføre transporterne.

Hvis der ikke havde været jernbanesabotage kunne tyskerne have sat dette mandskab ind i militære operationer ved fronterne.

Men militær betydning – endog beskeden? Nej!

Bevogtningsmandskabets antal og kvalitet er beskrevet forskelligt af forskellige forskere. Men karakteristisk er, at antal og soldaternes militære kvalifikationer skiftede i takt med behov og forhåndenværende ressourcer.

Men op til 11.800 soldater blev berøvet frontlivets glæder i varierende perioder af maksimalt 250 sabotører.

Målt på guldvægten må selv de værste bagtalere indrømme, at det var en ganske god præstation af gymnasieelever, smededrenge, postbude, pølsemagere og hvad man ellers har kunnet skrabe sammen.

En division på ferie i det jyske?

«Beskeden – nævneværdig» militær betydning målt med samme målestok som det danske forsvars indsats på allieret side?

November 1944.

Skibssabotagen i Danmark har nu nået et omfang, der får storadmiral Dönitz til at reagere på højeste plan. Dönitz krævede en aktiv indsats mod skibssabotagerne.

I den efterfølgende tid cirkulerer en rig korrespondance mellem tyske stridskræfters forskellige afdelinger.

Behovet til bevogtning af danske skibsværfter vurderedes til 4.000 soldater.

Én efter én melder de forskellige afdelinger –

Det tyske Sikkerhedspoliti, Værnemagten og Luftwaffe hus forbi.

De kan ikke undvære de ønskede styrker.

I telegram IZ. (geh. Ch.V.) af 4. november giver rigskommissæren for søskibsfart efter ordre fra føreren den rigsbefuldmægtigede dr. Best fuldmagt til at bekæmpe skibssabotagen.

Man ønsker fra højeste sted bevogtningen forstærket og koordineret i et organ.

Bedst illustreres situationen ved von Hannekens forsøg på at forhale kravene om at stille 3.000 soldater til rådighed for bevogtning på skibsværfter.

Han meddelte til slut:

Jeg kan ikke afse mandskab, da jeg også skal sikre jernbanetransporterne. Men han måtte give sig.

Ikke kun Trommer overraskes – også jeg – jeg undres

Trommer, Jernbanesabotagen i Danmark side 170. Afskrift:

En vurdering af de første måneder af 1945 stammende fra OKW niveau – der netop på grund af det højere niveau måske er mere nøgtern – lyder:

«Die sabotage, besonders die gegen die Eisenbahn, störte, da sie u.a. die Transporte erschwerte; aber ihre Auswirkung blieb doch in begrenztem Rahmen».

OKW står for Oberkommando des Wehrmacht.

Oversat: Sabotagen mod Jernbanerne generer, da de komplicerer transporterne, men virkningen forbliver dog indenfor begrænsede rammer.

Min undren:

I Kriegestagesbuch des Oberkommando der Wehrmacht følges ovennævnte vurdering fra OKW umiddelbart efter af Hitlers Führerbefehl, men denne citerer Trommer ikke. Hvorfor ikke?

Skyldes det, at OKWs vurdering passer som fod i hose til Trommers formål, nemlig at Jernbanesabotagen ikke havde nævneværdig militær betydning?

Men det gør Hitlers Führerbefehl befehl absolut ikke?

Februar 1945

Führerbefehl til Wehrmachtsbefehlshaber

in Dänemark:

«Der Führer erwartet, das weitere Eisenbahnsabotageanschlüge mit allem Mitteln unterbunden werde».

Kommentar:

Trommer har kendt Der Führerbefehl, men undlader at bringe den. Hvorfor? Gør han sig som andre historikere skyldig i at udelade dokumenter, som ikke passer i hans kram?

Som vil afsvække hans endelige konklusion?

Hvis svaret er ja, kan man da betvivle hans forskning som sådan? Spørgsmålene vil da være, hvad og hvor har han udeladt andre kendsgerninger, der ikke passer til formålet?

Nemlig at bevise, at jernbanesabotagen ikke havde nævneværdig militær betydning?

Man kan med sikkerhed gå ud fra, at Hitler og den øverste tyske generalstab havde mere end rigeligt at se til på alle fronter på et tidspunkt, hvor den militære situation var mere end desperat for dem. Befindende sig i førerbunkeren i Berlin har Hitler haft en indsigt på højeste plan over den øjeblikkelige militære situation.

Er war dabei.

Man må konkludere: at når de højeste tyske militærekspertter og Hitler levner sig tid og ulejlighed til at udstede et Führerbefehl, da må den danske jernbanesabotage have haft en mere end beskednen militær betydning.

Dermed må Aage Trommers konklusion være bragt på en passende plads, da den trods al grundighed, modsat Hitlers og den øverste tyske generalstabs viden om den militære situation på alle fronter, hviler på andedammens tvivlsomme sagsakter, nemlig køreplaner, som alt andet lige er udarbejdet i et godt samarbejde mellem danske og tyske myndigheder.

Politikeres vurdering?

Her er vi nødsaget til at fastslå tidspunktet for deres vurdering.

De skiftede jo deres officielle holdninger ud, som andre skifter underbukser.

Under krigen var enhver form for sabotage landsskadelig. Sabotørerne var forvildede, unge, hensynsløse, landsskadelige elementer. Sagt på jævnt dansk, burde sabotagen have været en pind til deres ligkister, nu blev den højest en møllesten om halsen, men de blev aldrig smidt ud, hvor de ikke kunne bunde, de forblev tørskoede.

Efter krigen var det danske folks modstandskamp med ca. 1.000 aktive modstandsfolk og 6.000 krigssejlere skyld i, hævdede de, at vi blev allieret med England og USA, men ikke med Sovjetunionen, som de jo uofficielt havde erklæret krig ved vor indmeldelse i Anti-Komintern.

Vi kom i F.N og i Nato, men hvem kom ikke det?

Men sabotagen blev i det mindste et farvel den 29. august 1943 til den officielle samarbejds politik, at politikerne fortsatte rænkespillet allieret med departementstyret krigen ud, lønnet og skærmet bag Christiansborgs tykke mure er en anden sag.

Mere undren:

Måske havde Trommers konklusion været en anden, hvis han havde ført samtaler med: Overtrafikinspektør Holst i Århus, som var en af hovedpersonerne og en nøglefigur indenfor DSB med hensyn til jernbanesabotager.

Gestapo-chef Thees Burgfeind og von Hannekens og Lindemanns adjutant, Walther Kienitz og lederen af modstandskampen i midt og Nordjylland – Toldstrup. Så vidt jeg kan skønne var alle de nævnte personer udstyret med telefon og havde bopæl under 150 km. fra Odense, altså overkommeligt.

Da Trommer forsvarede sin doktordisputats, blev han kritiseret af flere af de officielle opponenter (Hæstrup bl.a.), for ikke at have kontaktet nogle af de her nævnte personer.

Sabotagen var koordineret! Riedel og Lindegård

Stimmungsbericht

«John kan du ikke gå med til et møde med Brandt og nogle andre folk»? spørger Lille Svend, «det er givetvis noget meget stort».

Mødet skal foregå på Frederiksberg, vi tropper op og lukkes ind i en stor lejlighed. «Vil I ikke lægge frakken»? Det var vi normalt ikke meget for. I lommerne lå jo vore «jern» (pistoler) som en slags livsforsikring.

Brandt, som vi kendte, spørger: «Lille Svend har du en dækning hængende»? «Ja»! «Så kan I godt lægge frakken».

Det gjorde vi; bumpene fra vor udrustning, pistoler og håndbomber gjorde sit til, at de fremmede fattede betydningen af ordvekslingen.

Nogle lidt ældre herrer først i trediverne sidder i halvmørke, man kan kun skimte deres ansigter, men ordvekslingen mellem Brandt og Svend får dem til at udveksle nogle ret sigende blikke.

De fremmede fører ordet, som sædvanlig holder vi kæft. Det drejer sig om en fabrik i Kingosgade, Riedel og Lindegård.

«Kender I den»? spørger Brandt. «Nej»!

«Det er da mærkeligt», siger en af de fremmede.

«Det er nok fordi, der ikke er noget at komme efter. De har sandsynligvis ikke bevæbnede vagter», indvendte jeg.

På ravjysk får vi nu forklaret deres problemer, som består i, at lige så hurtigt de får smadret et skiftespor i Jylland, reparerer DSB. Reserve-delene kaldes for hjertestykker, og de fremstilles på denne fabrik.

Det er derfor af største vigtighed, at få sat fabrikken ud af drift.

«*Hvor hurtigt kan I klare den*»? spørger Brandt.

Det var umuligt at besvare, al den stund, vi ikke havde den fornødne viden. Igen presser jyderne på. De prøver på alle måder at overbevise os om vigtigheden af, at netop denne fabrik bliver bulet. (sprængt) Jeg føler, de taler ned til os og lidt surt spørger jeg:

«*Ved I hvor mange hjertestykker DSB har på lager og hvor? Det hjælper jo ikke meget at smadre fabrikken, hvis de bare kan hente stumperne fra uudtømmelige lagre*».

Brysk siger en af mændene: «*Det tager vi os af, du skal kun tage dig af fabrikken, resten ordner vi*».

Til slut giver Brandt Lille Svend besked på at aflægge rapport på det sædvanlige mødested næste dag, kl. 14.

Vi skrider, og Lille Svend siger:

«*Ved du hvad John, inden vi sender folkene hjem, kigger vi lige på fabrikken*».

Vi lister rundt i mørke, kravler op på plankeværker og kigger ind. Stille som i graven, ingen vagter, ingen hunde. Bygningen vurderes, 40 – 50 kg. Donarit må være sagen. Folkene får besked på at være klar næste morgen kl. 6.30. Jeg betror Lille Svend, at jeg ingen steder har at være for natten. Mit logi er røget, de tør ikke huse mig. I en lang periode havde tyskerne sprængt de huse, hvor man havde huset modstandsfolk i luften, henrettet eller sendt beboerne i koncentrationslejre. Derfor var logier en mangelvare. Der var en overgang mange døre, der blev lukket med et:

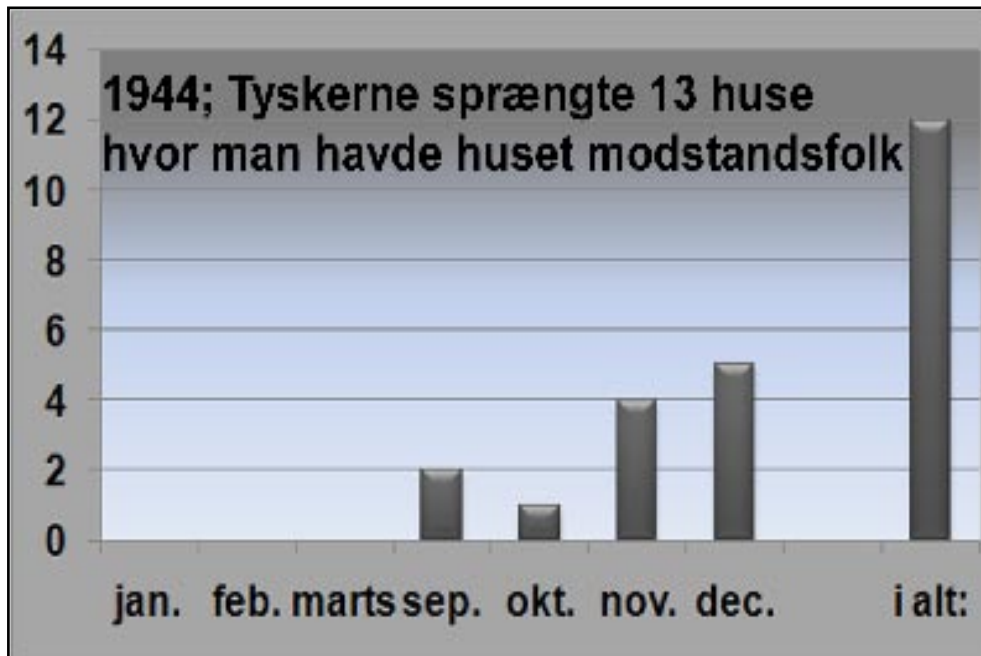
«*desværre, vi tør ikke*».

«*Du kan sove hos mig, jeg skal alligevel flytte, mit logi er blevet for lumert*», siger den Lille.

Gudskelov fyldte han ikke meget i sengen, og trods hans sylespidse albuer og knæ og en nådesløs kamp om dynen, fik jeg da sovet.

Allerede kl. 5 skramler vækkeuret, nu har vi travlt, morgentoilette bliver der ikke meget af, morgenmaden må vi tænke os til.

Først skal vi i depotet for at hente våben og sprængstof og ikke mindst montere lunterne. Otte minutter passer sikkert.



Detonatorerne bliver klemmt om lunterne med tænderne; et forkert bid, og man bliver et hovede mindre.

En fladtang havde været bedre, men den kunne vi ikke finde i mørket. Vi lå og rodede med en cykellygte. Vi mødes med folkene, og Lille Svend uddeler rollerne og advarer meget kraftigt mod vagterne på radiofabrikken Always, der ligger på den anden side af gaden. Vagterne her er berygtede nazisvin af værste slags, de har ved flere lejligheder skudt og dræbt forbipasserende. Palle og jeg skal sprænge.

Vore folk, Petters og min gruppe siver, stille ind med arbejderne, folkene er garvede, rutinerede, de har prøvet det så mange gange, at ingen behøver at holde lange foredrag.

De samarbejder perfekt, og inden længe er alle arbejdere og funktionærer samlet sammen. Inden vi var gået ind på fabrikken, havde jeg opdaget, at mit ene snørebånd var gået op, jeg satte foden op på cyklens stang og opdagede til min skræk, at benet rystede som et espeløv.

Umiddelbart tænkte jeg, du er blevet for gammel til det her, unge mand; du er blevet et nervevrag, det er vist på tide, at du holder op med denne sport.

Egentlig følte jeg mig meget godt tilpas og forstod det ikke, men ved først givne lejlighed prøvede jeg igen at sætte benet op på samme måde, det rystede.

Riedel og Lindegård fremstillede dele til sporskifter



DSB reparable ødelagte dele af jernbanenettet så hurtigt, at jernbanesabotagens effekt mindskedes betydeligt, derfor sprængte BOPA fabrikken. Eksplosionerne havde utilsigtede virkninger på vinduerne i de store boligkomplekser. Årsag jeg havde ikke cordtex (tændsnor). To glasfabrikker var schalburgteret (tysk terrorsprængning), det gjorde ikke manglen på vinduesglas mindre. Da beboerne havde erstattet pap med glas, smadrede vi Always, hvilket betød, at de måtte have pappet frem igen. Men nu var det blevet noget lunere, vi var i marts måned.

Lille Svend bad jeg gøre det samme, hans ben rystede også. Det er et sundhedstegn, en naturlig refleks, der udløses i et bestemt nervecenter. (Babinski refleks)

Efter sit møde med Brandt kom Lille Svend efterhånden frem med, at bragene havde vækket vore kære venner fra Jylland; de var stået op og havde besigtiget vort morgenarbejde.

Da de mødtes med Brandt, havde de ikke lagt skjul på, at de var imponerede, og gav udtryk for, at de ikke i deres vildeste fantasi havde forestillet sig, at sådanne nogle barnerumper havde kunnet være så hurtige og så effektive, de ville godt låne os.

Brandt havde blot sagt: «I gjorde den samme fejl som tyskerne.

I skuede hunden på hårene, og det skal man som bekendt ikke».

Ved denne sprængning røg en masse vinduer. Folk måtte sidde længe med pap for vinduerne. Vinduesglas var en mangelvare, fordi tyskerne havde schalburgteret (sprængt) to danske glasfabrikker.

Under en radioudsendelse i 2001 ringede en dame ind og skældte mig huden fuld. Terrorist kaldte hun mig. Hun havde trodset en vinters kulde i gennemtræk med pap for vinduerne.

Brændstofmangel lammer tyske militæraktiviteter

Bopa angreb et af de største brændstoflagre, Tankstelle i København **d. 16. februar 1945**. I marts sprængtes på en eller to aftener ca. 40 besintanke i København.

På landsplan har andre sabotagegrupper udført lignede aktioner i samme målestok.

Ingen af disse aktioner har enkeltvis haft nogen større effekt, end-sige «beskeden» militær betydning, men sammenlagt var et af resultaterne:

Tyskernes katastrofale brændstofmangel, som understreges med største tydelighed af svaret på Folke Bernadottes spørgsmål til den tyske kommandant under det allierede angreb på Grove Flyveplads.

«Hvorfor bruger De ikke de fly, der står her»?

«De er til ingen verdens nytte, vi har ikke én dråbe bensin», var kommandantens svar.

At brændstofmanglen fik konsekvenser for de tusinder myrdede kzfangers ubrændte lig, da man manglede brændstof til krematorieovnene er uden «nævneværdig» militær betydning.

Sabotørers egen opfattelse

af jernbanesabotagens militære betydning?

Sabotørerne kostede trods alt ikke staten en krone udover, til domshandlinger og fængselsophold. Sammenlign Frihedssangens ord og de mange taler ved mindehøjtideligheder med sabotørers egen opfattelse af deres militære betydning.

Igennem krigen – og alle de år – der er gået siden, har jeg aldrig hørt nogen af mine sabotørkammerater udtrykke, at de bare i et millisekund troede på, at vi kunne vælte så meget, at det havde militær betydning, sammenligneligt med regulære hærstyrker.

En radioreporter spurgte noget ubehjælpsomt i en udsendelse i 1985:

«Har du fortrudt din tid som sabotør»? Jeg svarede:

«Nej! når jeg går rundt i København og ser på alle de fine Irmaforretninger og bygninger, der i dag ligger, hvor der dengang var slum,

fortryder jeg ikke. **Sabotør – byforny**er var da en ganske fornuftig, ulønnet fritidsbeskæftigelse».

Sabotagens betydning overlades hermed til dig og de historiske eksperter. Min personlige holdning var og er, at folk kan mene, hvad de vil om sabotagens betydning.

For mig betød fabrikssabotagen kun, at jeg handlede i overensstemmelse med min samvittighed og med knaldene vækkede medborgere, gav dem lidt på opleveren og i øvrigt bevarede min selvrespekt.

I øvrigt vil det være rimeligt at spørge eksperterne, hvem skabte myten om sabotagens militære betydning?

Myten blev skabt af danskere, der måtte bære på skammen over Danmarks indsats og rolle i ragnarokket og deres personlige passivitet. De taler den indre svinehunds sorte tale ved at nedgøre de unge, der satte det dyrebareste et menneske er beskåret, deres liv på spil.

De er nynazismens fødselshjælpere.

Glemme må man dog ikke:

Aldrig har så få givet brød i skabet til så mange.

modstandskampen blev

en beskæftigelsesfremmende foranstaltning.

Aldig har så mange nasset på så få

Nogle få procents afkast af

den indtjening modstandskampen forårsagede

ville have gjort os hovedrige,

men utak er som bekendt denne verdens løn.

Påstand?

Er du i tvivl? Gå på bibliotek og betragt de meterlange hylder med bøger omhandlende besættelsestiden. En undersøgelse af disse kritikeres medlemskab i foreningen (DNH), Udgiverselskabet for Danmarks Nyeste Historie, der har modtaget statsstøtte for at fremstille samarbejdspolitikken i et positivt lys, kunne måske forklare deres letkøbte holdninger.

Jernbanesabotagen vurderet af historiske eksperter

Hvad skal man dog tro og mene?

Den også af Trommer anerkendte historiker Hæstrup vurderer jernbanesabotagen således: «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. Værdien for de allierede er hævet over al tvivl».

Sabotørerne var endnu ikke smidt ud med opvaskervandet. Andre historikere har vurderet, at sabotagen var en paraply mod allierede luftbombardementer. Det troede jeg industrisabotagen var for byernes vedkommende, men også det viste sig efter krigen at være et falsum.

Stop for bombing af industri i de besatte lande blev besluttet af de allierede umiddelbart efter bombing af B&W. Luftbombardementer af industrimål i Holland, Belgien og Frankrig havde medført enorme civile tab.

De allierede frygtede, at befolkningerne skulle vende sig mod dem. Hvis man betragter de drøftelser og beslutninger, der blev truffet i England, efter at den danske jernbanesabotage kom op i omdrejninger, må konklusionen blive, at SHAEF tillagde jernbanesabotagen så stor betydning i forhold til de militære operationer, som var løbende, at man udelod den form for luftangreb, som man eksempelvis udførte ved invasionen i Frankrig. Tilhængerne af en sådan politik sammenlignede og vurderede ganske vist effekten mellem mad, ammunition og civile ofre.

SHAEFs synspunkter kan være gået videre til Danmark. Intense luftangreb mod danske jernbaner blev først sat ind i krigens sidste dage, da fronterne lå i det nordlige Tyskland. Denne beslutning kan opfattes som, at de allierede tillagde jernbanesabotagen en betydning, således at man kunne spare og anvende sit luftvåben andre steder. Et uafklaret spørgsmål er stadig, om man overhovedet kan have tillid til personager, der på et mindre kvalitativt stade end selv den billigste prostituerede byder sig til fals?

Når man endog samtykker i at lade sig censurere af betaleren?

Jernbanesabotagens omkostninger er i Besættelsestidens Fakta side 1205 opgjort til 10 mill. kroner.

Sabotagens betydning?

Beskæftigelsesfremmende foranstaltning?

I året 2004 sad jeg med et svedent grin og tænkte tilbage (det gør jeg forresten også nu i 2011) på vore (sabotørers) diskussioner i krigens sidste dage, om vor fremtidige «tilværelse» i et fredens Danmark, forudsat altså, at vi ville være så svineheldige at overleve krigens galskab.

At blive spærret inde som gal terrorist var det sandsynligste.

Ikke et sekund tænkte jeg på, at jeg, der havde gjort folk arbejdsløse, skulle blive en beskæftigelsesfremmende foranstaltning med de dimensioner eftertiden har lønnet skribenter og debattører med.

**Kan man have tillid til forskere,
der udfører bestillingsarbejde?**

at så få – skulle beskæftige så mange med så lidet

havde jeg ikke fantasi til at forestille mig

Sabotørerne gav ligkistesnedkere – bedemænd –

stenhuggere arbejde

til mindesmærker og gravstene –

smør på brødet til forskere og andet godtfolk

Betød jernbanesabotagen,

at danskerne blev skånet

for allierede luftbombardementer?

Det mest effektive middel til standsning af al togtrafik

Hvorfor smadrede vi ikke den danske fødevarerindustri?

Jernbanesabotagens betydning målt i lemlæstelser – i liv

Her forsøger jeg så præcist, det er mig muligt at gøre personskader op. Trods forholdsvis store anstrengelser må jeg påpege, at opgørelsen af flere grunde er behæftet med en vis usikkerhed.

Nazistiske terror sprængningers tab påført civile medregnes med det argument, at havde der ikke været jernbanesabotage, havde der næppe været disse terroraktioner. Man kan være uenig med mig, men uanset uenigheden giver de dog et vist overblik.

Wehrmachtsangehöriger eller tysk banepersonel er ikke medregnet.

Jeg har fundet rapporter i arkiver, men oplysningerne foreligger på en sådan måde, at jeg på forhånd har opgivet at få entydige tal.

DSB personalets tab foreligger fra DSBs blad Vingehjulet af 26. august 1947 og fra mine besøg i DSBs Mindelund i Fredericia, hvor jeg har talt ofrene på mindestenene.

DSB personalets tab er opgjort i tre kategorier:

- 1.** Modstandsfolk (jernbanesabotører)
- 2.** Personale såret eller dræbt ved sabotager
- 3.** Personale såret eller dræbt ved luftangreb.

Dræbte danske civile ved jernbanesabotage en person måske, men mest sandsynligt – ingen

DSBs mindelund for jernbanepersonel omkommet under tjeneste finder du på voldene i Fredericia.

Jeg kan anbefale dig at aflægge den et besøg, da den ligger i det smukke fæstningsterræn, der stammer fra Tre-års krigen 1848 – 1851.

Civile ofre for jernbanesabotage og luftangreb er fundet i forskellige bøger, men er især for luftangrebs vedkommende for sårede usikkert. En af flere årsager kan være, at hvor der har været mange sårede og dermed en vis panik, har de civile på grund af forholdene måtte klare sig selv, så godt de nu engang kunne. Dette skal forstås, at man på stedet har behandlet de lettere sårede, da transportforhold og ambulancetjans til hospitaler stort set ikke eksisterede. Derved blev registrering mangelfuld.

Antallet af dræbte og lemlæstede ved luftangreb er langt større end den ene DSB mand, der omkom – måske pga. sabotage.

Civile ofre for jernbanesabotage dræbte 0 – sårede 0

Dræbte modstandsfolk ansat ved DSB

8 blev henrettet,

9 døde i fængsler, kz-lejre eller tyske lazaretter.

6 blev dræbt under kamphandlinger

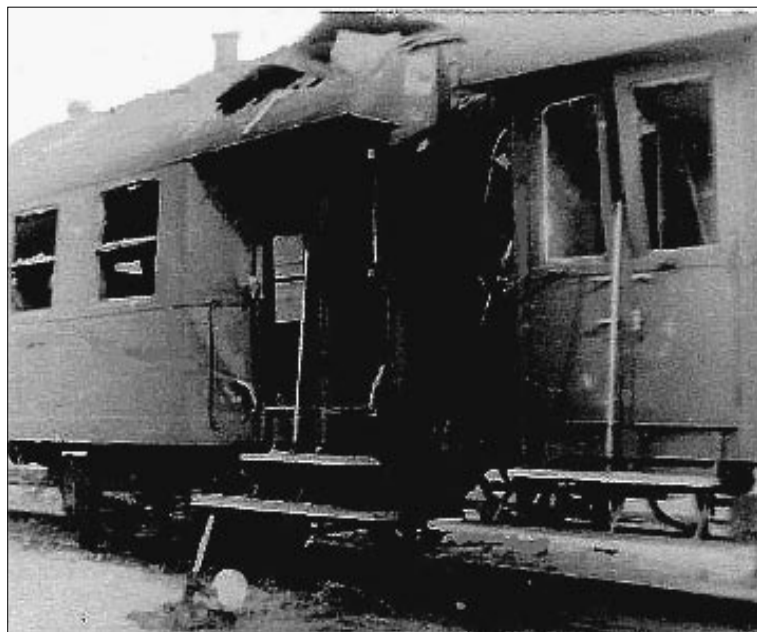
1 DSB medarbejder er opgivet som dræbt ved eksplosion, men de nærmere omstændigheder foreligger ikke.



Jernbanesabotagen kan derfor have haft et offer blandt DSB personalet.

Sandsynligheden taler dog for, at der har været tale om en ulykke, sabotagen har dermed ikke haft sagesløse som ofre inden for DSB.

Dræbte og sårede ved luftangreb			
DSB Personel	dræbte	sårede	
Lokomotivpersonel	12	4	
Civile	45	64	
i alt	57	68	



*Passagertoget i Lillerød, der blev ter-
rorsprængt af danske nazister.*

3 passagerer blev dræbt og 36 såret.

Terrorattentater mod danske persontog

	dræbte	sårede
26.07.44 Kolding	0	0
27.07.44 Lillerød	3	36
08.10.44 Hobro	12	60
24.02.45 Hobro	11	36
13.03.45 Risskov	3	15
28.03.45 Hammel	0	11
i alt	29	158