

Modstandskampens betydning

Jernbanesabotagens betydning

Gud kan ikke ændre fortiden, men det kan historikere!

Der har igennem tiderne været mange ret så forskellige meninger om Danmarks indsats under Anden Verdenskrig, og om modstandskampen overhovedet havde betydning.

Hvorfor så det?

Gang på gang har jeg påpeget, at bag vurderingerne, som uanset metode er et skøn og intet andet, ligger der mere eller mindre slet skjulte personlige holdninger – eller mangel på samme, såvel i almene menneskelige problemstillinger som i en opfattelse af politiske værdier i et demokratisk retssamfund.

En måling afhænger af perspektivet, er det hønsegårdens snævre indenrigspolitiske? Eller en måling foretaget i stormagts perspektiv i politiske og militære sammenhænge?

En eksakt måling med eksakte måleværktøjer forudsætter værktøjernes tilstedeværelse og hensigtsmæssig brug af dem. Vi har måttet leve med, at vore historiske eksperter ud fra «videnskabelige» metoder har serveret den hele og fulde sandhed, men har de nu også det?

Ikke efter min målestok.

Hvad er sandheden?

Selv om jeg som krigsdeltager må betragtes som inhabil, vil jeg dog påpege:

For det første er de hidtil anvendte metoder absolut ikke fejlfrie, for det andet har bevidst udelukkelse af relevante sagsakter sat sit præg på ret mange historieeksperters arbejder.

Baggrunden er, at flere af disse anerkendte eksperter af vore magthavere har fået tildelt goder for at levere et bestillingsarbejde og endog har aflagt tavshedsløfte. (Det kunne jo være og er mere end sandsynligt, at de «uheldigvis» fandt noget ufordelagtigt om magthaverne). De indvilligede derfor i at lade sig censurere inden offentliggørelse af deres videnskabelige værker.

Denne påstand kan dokumenteres gældende for Udgiverselskabet for Danmarks Nyeste Historie (DNH). Denne handling kan man alt efter temperament karakterisere som en utilgivelig, ikke påtalt – endsige straffet krænkelse af den frie forsknings forudsætninger.

Ord som prostitution – korrupsion – bestikkelse ligger på læben.

Kan disse forskere have tillid i befolkningen?

Deres gerning svarer til at lade en notorisk svindler sælge elastik i metermål.

For god ordens skyld kun, at min vurdering er enøjet, for at sige det mildt, ret firkantet. Jeg er inhabil og kunne ønske, at mine kvalifikationer var bedre, end de nu engang er. Men de hviler på oplevelser og erfaringer som deltager i en mere end beskidt krig.

Ich war dabei. Leider!

Hvem har vurderet? Hvilke konklusioner har man draget?

Historikeres konklusioner?

Non eksperters – ikke akademikerens konklusioner?

Politikerens konklusioner?

Tyskerne og de allierede konklusioner?

Målemetode: Hvad vil jeg vurdere? Hvordan?

Det ville være rigtigst at vurdere alle modstandsbevægelsens organisationers betydning, men det vil blive for omfattende.

For en flere organisationers virke og betydning henviser jeg derfor til den forhåndenværende litteratur.

Dette gælder for: udgivelsen af illegale blade, nedkastningsgrupper og transportgrupper.

Jeg burde drage vore krigssejleres betydning ind, men også her må jeg henvise til den foreliggende litteratur.

Omdrejningspunkterne bliver derfor jernbanesabotagen – skibssabotagen – industrisabotagen – modstandsbevægelsens væbnede kamp for at holde os til vore dages termer:

Danskes indsats mod undertrykkerne ved brug af vold – drab.

Illegale blade – den illegale presses betydning

Ultrakort:

Informationer fra den frie verden, den løbende orientering om modstandskampen og det danske folks handlinger havde betydning for danskerens forståelse af kampens mål – midler – metoder – betydning, for at den enkelte dansker kunne yde sit bidrag stort eller lille i kampen.

Oplysninger om, hvad, der var tysk terror i form af Schalburgtager og clearingmord bidrog til at øge modstandsviljen. Men vigtigst var nok koordineringen af kræfterne, når folkeopstande i form af strejker var løbende.

Tidligere har jeg nævnt, at bladfolkene ofte blev sabotørers bagland ved at skaffe logier og depoter for måske senere at blive optaget i en sabotagegruppe.

Men jeg har også påpeget, at bladfolkene for sabotører udgjorde en risiko i og med, at de i kraft af deres arbejde var kendt af mange, ofte for mange.

Transport- og nedkastningsgruppers betydning

Disse må deles i to af hinanden uafhængige organisationer.

Nedkastningsgrupperne som i nogen udstrækning lod våben og materiel gå videre til de aktive sabotører.

Her gik som for det fra Sverige indførte materiels vedkommende størsteparten på lager i Den lille Generalstabs officer- = ventegruppers lagre. Den skæve Våbenfordeling var ikke kun et københavnsk fænomen, men også et jysk – adresse oberstløjtnant Bennike.

Sverigestransporternes betydning med hensyn til transport af flygtninge er omtalt og behøver ikke at kommenteres. Modstandsfolks flugt, og 6.000 jøders flugt til Sverige taler for sig selv.

Men hertil skal lægges kommunikationen med den frie verden. Via nedkastningsgruppernes radioforbindelser til England og kurertjenestens til Sverige var modstandsbevægelsen i kontakt med de allierede. Denne kontakt blev direkte omsat i forbindelse med nedkastning af våben og materiel, faldskærmsagenter (kaniner) og med forbindelsen til sabotagegrupper.

Oplysninger fra bornholmske modstandsfolks optegnelser fra nedstyrtet V-1 raket og lydoptagelsen fra sabotageaktionen mod Always illustrerer dette. (Lydoptagelsen kan du finde på www.befrielsen.dk supplement 7 og på www.aagee-staffe.dk Vagabond klik – Always)

Jernbanesabotagen som forskningsobjekt

Aage Trommer er i det følgende en nøglefigur og hvorfor så det?

Aage Trommer er ikke en hr. Hvem som Helst. Hans værker er omfattende, præcise og kan anbefales på det bedste.

Jeg gentager, så det ikke kan misforstås: Aage Trommer har i sine værker bevist sin dygtighed som videnskabsmand og historiker.

Jeg nærer den dybeste respekt for ham og hans arbejder.

Derfor beder jeg til, at ingen vil opfatte mine skriverier som gold, personlig kritik, men som et forsøg på at komme sandheden nærmere og dermed rehabiliterer de få jernbanesabotører.

Problemet er, om man ved udelukkende at fokusere på hans klare entydige definition af begrebet «beskeden» militær betydning har misbrugt hans øvrige forskningsresultater – ved om ikke ligefrem at fortie dem – så har undladt at give dem deres velfortjente plads i de store sammenhænge.

Han forklarer jo omhyggeligt sine opfattelser af de mange årsager til jernbanesabotagens «beskeden» militære resultater.

Efter at Trommer vovede at tale Roma midt imod, dristede andre sig til under dække af hans forskningsresultater at misbruge begrebet militær betydning om modstandskampen.

De brugte ham i flæng – dokumentation og entydige definitioner udelod de. Disse efterlyses derfor som mangelvare. Dette misbrug opfatter jeg som forsøg på at nedgøre de få, der satte liv og lemmer på spil og som et forsøg på at forsvare den almene danskers opfattelse af, hvad der var billigst – klogest i ragnarokket, altså en af mange brikker i forsvaret af, at den bedste løsning var samarbejdspolitikernes.

En brik til styrkelse af reaktionære kræfter eller oversat – nynazismen.

Årene efter Trommers doktordisputats skabte bitterhed ikke kun hos overlevende sabotører, men også hos pårørende til jernbanesabotører, der havde sat livet til.

Deres ubesvarede spørgsmål var:

Var vore ofre forgæves?

Aage Trommer skriver:

«Man troede, at den (jernbanesabotagen ÅS) havde halveret tyskerenes mulighed for at flytte tropper ned gennem Jylland, ja ligefrem gjort det umuligt. Men så godt lykkedes det slet ikke. Det hang sammen med, at når togene blev forsinket på grund af sabotage, fik de danske tog og de tyske godstog lov at vente.

De tyske troppetog kom altid i første række.

Bortset fra den beskedne militære virkning gav sabotagen imidlertid danskerne – og især jyderne – en levende fornemmelse af, at vi var kommet med i krigen. Alle kunne jo på deres krop mærke det gennem de timelange forsinkelser, som de danske tog var udsat for». Citat slut.

Lad mig slå fast

Angrebene på Trommer fra modstandsfolks side har ikke just været saglige, endsige venlige, men man glemmer helt og fuldstændigt, at han også sammenligner dansk jernbanesabotages effekt med effekten i andre besatte lande og med de allieredes luftbombardementer af det franske og tyske jernbanenet.

Derudover påpeger han flere steder, at den menige sabotør er uden skyld i de efterlyste «militære» resultater. Han sammenligner jernbanesabotagens ledelsesformer og fremhæver resultaterne ved ledelsen i Nordjylland ved Toldstrup.

I modsætning til Toldstrups resultater påviser Trommer som årsag til de manglende resultater i det sydlige Jylland en lidet kvalificeret ledelse, centreret omkring oberstløjtnant Bennike.

Nok er jeg på flere punkter uenig med Aage Trommer, men ikke mere end, at jeg er taknemmelig for, at han har haft mod til at tale Roma midt imod og har fremlagt værdifulde historiske kendsgerninger.

Min kritik er primært rettet mod hans konklusion:

Jernbanesabotagens beskedne militære betydning, især som den er brugt af andre. Men det vender jeg tilbage til. Trommer har pløjet den rå mark og skabt et udgangspunkt af værdi.

Lad os prise demokratiet – vor ret til at være uenige, uden absolut at skulle rive hovederne af hinanden.

Selv har jeg ingen muligheder for at efterprøve de af mig i det følgende fremførte argumenter og oplysninger. Jeg er en gammel mand, der synger på sidste vers og er amatør. Opfat derfor dette som en opfordring til personer med den fornødne indsigt og adgang til relevante akter til at foretage en efterprøvning af den hidtidige historieforsknings konklusioner og dermed rehabilitere de, der satte livet til, deres efterlevende og de få nulevende jernbanesabotører.

Kritikken af Trommer

Nogen bebrejdede Trommer, at han fejede myten om jernbanesabotagens betydning af bordet. Denne kritik deler jeg ikke. Om Trommers motiver kan jeg kun gisne. Den historiske beskrivelse af modstandskampen har gennemgået tre faser:

Den første fase

glorificerede modstandskampens aktører, som blev fremstillet som modige, forvovne helte, der uforfærdet kastede sig ud i den knitrende geværlid på den hvide gang, med Dannebrog i den ene hånd og med en rygende pistol i den anden. Skulle han uheldigvis blive ramt af fjenden, ville det være med et pænt lille hul i hjertet, men han ville dog lige nå at stønne:

«Leve kongen – leve Danmark.»

Denne periode i mytedannelsen opfatter jeg som danskeres forsøg på, at skabe myten, at hele Danmark kæmpede den ædle kamp.

Et forsøg på at afvaske sig skammen. Her ligger jeg på linje med Trommer, jeg forstår hans aversion mod amnestuehistorier. Men var de så ringe endda?

Eksempler Det illegale blad Information: **07.10.1944**. Afskrift:

«Jernbanesabotagen har i det sidste døgn haft et omfang, som aldrig nogensinde før. Der er endnu ikke fuld oversigt, men jernbanetrafikken i Jylland er ganske lammet.»

12.02.45: «Jernbanesabotagen i Jylland når stadig nye højdepunkter. ... I øjeblikket er situationen den, at ikke eet eneste tysk transporttog når igennem Jylland uden direkte eller indirekte at blive ramt af sabotagen – i hvert fald kommer det ud for langvarige forsinkelser.»

14.02.45: «Jernbanesabotagen beskæftiger 30 – 40.000 tyske soldater.» Afskrift slut.

Kommentar:

Når særligt vigtige troppetransporter skulle igennem indsattes op til 11.800 soldater, hvortil skal lægges en permanent vagtstyrke, som var garsioneret i forsamlingshuse o.l. – Ved en beregning ud fra banestrækningernes længde og en afstand mellem de enkelte vagter på 100 m. kan «forbruget» have andraget mere end 30.000 soldater til vagttjeneste.

En fastbindings – effekt på betydeligt mere end 50 soldater pr. sabotør. Hertil skal lægges 1.000 tyske jernbanefolk, der i foråret 1945 forstærkedes med yderligere 1.500.

Disse skulle kunne sættes ind i tilfælde af en invasion, eller hvis DSB personalet strejkede.

Alt i alt ganske godt skuldret af de få sabotører.

Aldrig har så få amatører afskåret så mange tyske soldater fra frontlivets glæder, med så få tab for civile og dem selv.

Den illegale presses beskrivelser af jernbanesabotagen kan skyldes en propagandistisk hensigt, nemlig at vække danskernes modstandsvilje.

Eksempler fra Trommers Jernbanesabotagen i Danmark (JBS)

si 96: Afskrift uddrag:

«Reichrichter, 416. Inf-Div.

..... Mod bevægelsen gennemførtes 13 sabotageaktioner. Et tog blev forsinket ca. 35 timer. Bevægelsens afslutning synes forsinket ca. 17 timer.»

si. 135: ... Mod bevægelserne gennemførtes ca. 60 sabotageaktioner. Kanister havde en udgangsforsinkelse fra grænsen på ca. 2 – 2½ døgn forårsaget af allierede luftbombardementer af det tyske trafiknet, og en forsinkelse i sit danske partialforløb på i alt ca. 5 døgn.

Sturmboot havde en tilsvarende udgangsforsinkelse på 40 timer, for de sidste togs vedkommende måske betydeligt mere, og en sabotageforsinkelse på ca. 32 timer i alt ca. 3 døgn.»

Min fornemmelse af den menige jernbanesabotørs opfattelse af sin indsats militære betydning tror jeg har ligget på linje med min som industrisabotør, nemlig at vi gjorde, hvad der var os muligt. For mit vedkommende lå betydningen i, at var vi mange nok, der stak – prik-kede til tyskernes ømmeste punkter, ville nålestikkene sammenlagt have en udmattende virkning.

Trommers udokumenterede påstand om, at de menige sabotører deltog i overdrivelserne, må jeg tage afstand fra al den stund, at de sabotører jeg har haft kontakt med før og siden kapitulationen, alle var skeptiske med hensyn til resultaterne af deres indsats betydning.

Uddrag fra Aage Trommers værker, eksempelvis: Modstandsarbejde i nærbillede, citeres enkelte udsagn: si 394:

«Jernbanesabotagens var i krigens sidste år den jyske sabotages operative hovedopgave og havde til formål at sinke troppetransporter fra Norge og fra Jylland til kampzonerne.»

Historieskrivningens anden fase: Den revisionistiske

«Hvor bittert det end må være, må det konstateres, at det med ganske få undtagelser ikke lykkedes at nå dette formål.

I august 1944 blev en division sinket et døgn, i november 1944 blev en anden division sinket to døgn. I begyndelsen af februar 1945 indtrådte jernbanesabotagens højdepunkt, da en division sinkedes ca. 2 $\frac{3}{4}$ døgn og en anden division i 1 $\frac{1}{2}$ døgn. Endelig blev i april 1945 en kampgruppe forsinket i næsten to døgn og i besættelsens sidste dage en division i ca. eet døgn.

Men ud over disse var der ca. 25 andre divisioner og kampgrupper, der kørte ned gennem Jylland med forsinkelser under et døgn.

For ca. halvdelen vedkommende afsluttedes transporterne gennem Jylland uden forsinkelser som følge af sabotageaktioner.»

Andet steds: «Til min overraskelse, kom jeg (Trommer), efterhånden som arbejdet skred frem, til et resultat, jeg ikke havde ventet – nemlig dette, at jernbanesabotagen ikke på noget tidspunkt i krigen var i stand til at få taktisk strategisk betydning.» Citater slut.

Her ligger det angribelige i Trommers forskning og dermed ovennævnte konklusion.

Han opstiller en tese, blindes vel i nogen grad og begejstres af sine sagsakter – DSBs køreplaner, hvis værdi som måleværktøj må drages i tvivl.

Forsinkelsernes betydning?

Bogen om jernbanesabotagen er aldrig skrevet, og nu er det vel for sent, men lad os håbe en kyndig jernbanemand dukker op og giver sin vurdering af: Forsinkelsernes omfang.

Aage Trommer er den eneste ekspert, der meget nøje har undersøgt de enkelte jernbanetransporter. Grundigt undersøger han specifikke tyske troppetransporter til indsats på frontafsnit i specifikke kampe:

Da disse transportere ikke er nævneværdigt forsinket til indsats, konkluderer han, at jernbanesabotagen ikke har haft militær betydning, som sådan, i og med at den ikke havde påviselig indflydelse ved fronterne ved specifikke krigshandlinger.

En klokkeklar konklusion, i modsætning til jantelovens brugere.

To begreber er brugt af Trommer:

Nævneværdig – militær betydning.

Sidstnævnte er præcist og klokkeklart defineret, medens nævneværdig er et tvetydigt begreb.

Hvad er nævneværdigt, og hvad er ikke nævneværdigt?

Grænseværdier burde være nævnt.

Forsinkelsernes omfang, lidet eller stort af regulære tyske tropestyrers indsættelse og betydning på de anførte frontafsnit, holder ikke vand. Forsinkelserne hviler på køreplaner og rapporter udarbejdet i fællesskab af danske myndigheder og folk fra Deutsche Reichbahn.

Uden at have belæg derfor, vil jeg rejse tvivl om deres overensstemmelse med sandhed og virkelighed.

Papirernes pålidelighed belyses måske bedst af, at den tyske protokolfører efter **9. maj 1945**, altså efter kapitulationen overrækker DSB en protokol, hvori **han takker for godt samarbejde**.

De danske og tyske myndigheder kunne og forsøgte at undgå konflikter med overordnede myndigheder.

Sandsynligheden taler for og udelukkes kan det ikke, at DSBs rapporter var smykkede – dermed et tvivlsomt måleværktøj.

Køreplanerne blev udarbejdet ud fra to termer:

1. Tempo = (eller frekvens) = det antal tog køreplanen rummede indenfor et døgn. Intervallet mellem to tog var i køreplanerne planlagt efter et 24/ tempo = en time mellem to tog.

De tyske troppetog kørte normalt med et interval på fem timer. Hvilket betød, at nedsatte man intervallet, kunne man få op til fire timers indhentning af forsinkelser.

2. March = togets hastighed. Gennemskueligheden formindskes ved, at flere betegnelser anvendes for samme begreb f. eks. toghastighed – kørselshastighed. Største hastighed var på de danske baner op til 120 km./t. for il- og eksprestog.

For godstog og troppetransporter 40 km/t.

Alle tyske tog havde tryklufsbremser mod kun 90% af de danske. Højeste hastighed var 40 km/t., men alligevel er køreplanerne udarbejdet efter en gennemsnitshastighed på 20 km./t. For mange transporter var marchhastigheden i virkeligheden 18 km/t.

Nu skulle man tro ved anvendelse af Hovedstadens blå Regnebog og kugleramme, at hvis en transport var forsinket, blev den sendt af sted for med alle sejl oppe for at drøne derudad.

Så simpelt er det desværre ikke, det var nok at forkorte intervallerne. Fra flere kritikeres side er hastigheden fejlagtigt anvendt som en væsentlig faktor ved indhentelse af forsinkelser.

Trommer afviser denne kritik, da alle tog kørte, når de kørte, med 40 km/t.

Afskrift: „Leif Larsen i artikel i Dokumentationscenter mod Historieforskning side 1:

«Aktionerne spillede efter hans (Aage Trommer ÅS) ingen rolle. Han havde nemlig studeret datidens DSB køreplaner gennem Jylland under besættelsen, og havde konstateret, at der var meget korte forsinkelser på militærtransporter.

Trommer undlader at fortælle, at tyskerne havde indregnet forsinkelser i køreplanerne, fordi der var et risikomoment for sabotage. De beregnede f. eks. en togtur fra Frederikshavn til 22 timer, eller tre gange længere tid end den normale køretid.» Afskrift slut.

Forsinkelsernes eliminering

De 1.400 gennemførte jernbanesabotager har haft en forsinkende virkning, men hvilken?

Køreplanerne, som var udarbejdet i samarbejde mellem tyske og danske banemyndigheder er bemærkelsesværdige ved:

1. Den lave marchhastighed og køreplanernes rummelighed (frekvens) med hensyn til indsættelse af særtog, idet der var reserveret plads til indsættelse af ikke mindre end 24 særtog i døgnet, altså et tog i timen.

De uforstyrrede transporter kørte efter køreplanen med et interval på 5 timer, men køreplanernes rummelighed gav mulighed for et interval på en time.

Dette betød, at for hver sabotage havde man mulighed for, ved hvert tog at forkorte intervallerne og dermed indhente forsinkelser med op til fire timer for hvert enkelt tog i trosskiftet.

Trommers upublicerede materiale viser, hvorledes indhentning af forsinkelser skete.

2. Jeg opfatter det således: ved linjebud (sabotage) måtte de øvrige tog godt nok vente på linjen, men man havde mulighed for efter kun ca. en times ventetid eller interval at indsætte dem i en allerede foreliggende særtogsplan på ledig banestrækning.

Dette forhold eliminerer forsinkelser med 4 timer for hvert tog i Bewegung og gjorde dermed de danske baner uhyre fleksible og nærmest usårlige på papiret.

3. Da beregning af forsinkelserne er foretaget ud fra det sidst ankomne tog, elimineres forsinkelserne yderligere.

Dette kan således for en trosskift på 20 tog se således ud:

4. Tankeeksperiment:

En sabotage standser første trosskift i en Bewegung. En reparationstid (Trommers angivelse) på 15 timer giver dette tog en forsinkelse på 15 timer, forudsat toget ikke kan dirigeres ud på anden banestrækning.

For trosskiftet (Bewegung) som helhed vil beregningsmetoden give mulighed for indhentning af forsinkelsen på 19×4 timer til at udligne de 15 timers forsinkelse. Hvis denne beregningsmetode er korrekt, betød det, at ved at forkorte frekvensen eller intervallerne mellem Bewegungens 20 tog får man således til disposition 76 timer til at eliminere forsinkelser.

Det betød i praksis, at flere transporter på trods af flere sabotager på de papirer, som Trommer har studeret, vil være gennemført som planmæssige uden forsinkelser.

5. Reparationer. Hidtil har jeg opfattet DSB personalets reparationer som værende hurtige og særdeles effektive. Denne opfattelse kan stamme fra mødet med repræsentanter for den jyske jernbanesabotage december 1944. Deres frustrationer, var specielt rettet mod reparation af sporskifter.

Deres pres mod os i BOPA for at få stoppet fabrikationen (Riedel & Lindegård) af hjertestykker og vor ekspedition af ønsket, vidner om, at deres overtalelsesevner ikke har været helt uden virkning.

Men virkeligheden var, at det danske personale brugte længere tid end tyske jernbanepionerer på reparationer. Danske jernbanearbejdere har i den udstrækning, det har været dem muligt arbejdet så langsommeligt som det var dem muligt med et gevær i nakken, de har udført civil-ulydighed. Kun tyskeres trusler om voldsanvendelse og i øvrigt bissede optræden har kunnet sætte arbejdstempoet op.

Aldrig har så mange tyske troppetransporter kørt så langsomt i Europa som i Danmark i så lang tid.

Havde man i stedet for lokomotiver spændt heste for togene, ville man i de fleste tilfælde være ankommet til tiden.

Havde man i stedet opført hvert enkelt togs forsinkelse og således ikke det sidst ankomne tog af den samlede transports 20 tog ville forsinkelserne stå lysende klart og entydigt for enhver.

2. Togenes Rangfølge

For Afvikling af Toggangen fastsættes følgende Rangfølge, idet bemærkes, at de for Befordring af orlovsrejsende tyske Soldater løbende Tog har Rang som Eksprestog:

- 1) Eksprestog
- 2) Persontog
- 3) Tyske Militærtog
- 4) Øvrige Tog.

Orlogstogene betegnedes Sonder-zug.

I DSB jargon blev disse tog kaldt Piraten.

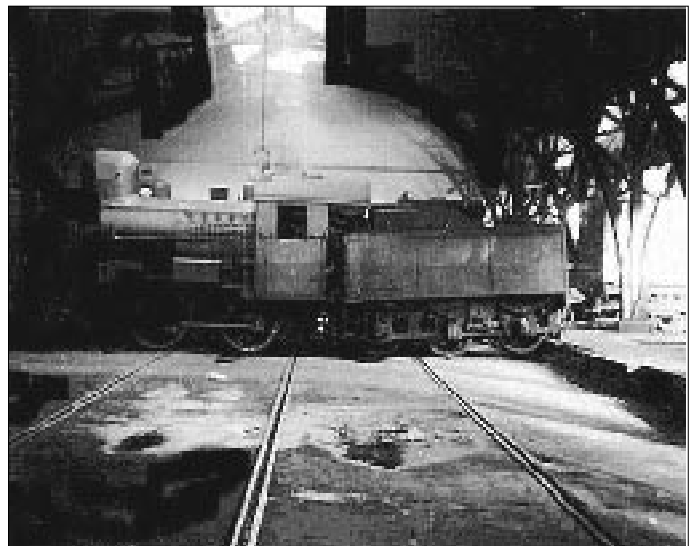
Natten mellem d. 15. og 16. oktober lyder en falsk alarm ved DSBs Centralværksteder i København.

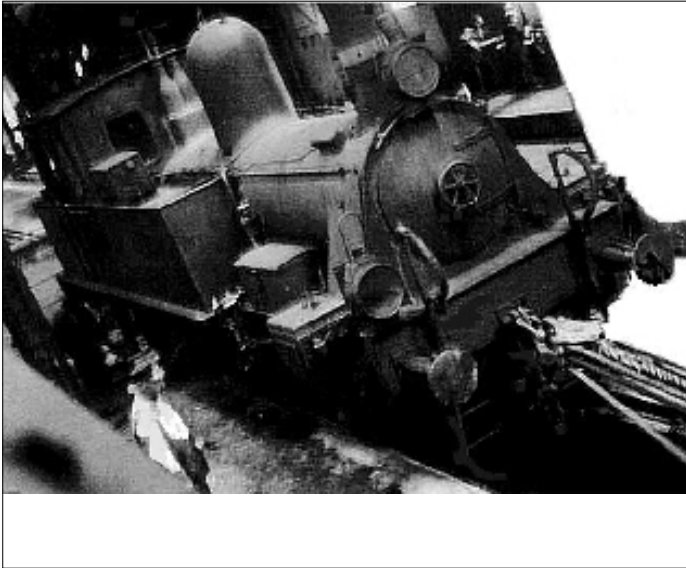
Medens personalet sidder i beskyttelsesrummene, lyder dumpe drøn. Da man kommer op, har sabotører (DSB personale) kørt 16 lokomotiver i gravene til skydebroer og drejeskiver. Dermed var alle lokomotiver spærret inde.

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.





Billedet vidner om, hvor besværligt det er at flytte rundt selv på dette mindre lokomotiv. Det må have skramlet noget om end beskedent, da disse tonstunge maskiner blev gravsat i to meter dybe grave.



Lokomotiv-personalet fotograferede – noterede under kørslen for at bringe informationerne videre til sabotørerne.

Til sammenligning dette: Afskrift fra et af Trommers arbejder:

«Under slaget om Kursk sommeren 1943 foretog sovjetpartisaner natten til den 22. juli angreb på en 150 km lang jernbanestrækning, svarende til strækningen Århus – Kolding. På fire forskellige steder gennemførte de 150, 100, 75 og 105 skinnesprængninger og begravede et halvt hundrede miner. De tyske jernbanepionerer meddelte, at strækningen ville være farbar den 22. om eftermiddagen, med andre ord mindre end et døgn efter aktionerne». Afskrift slut.

6. Ind- og ukladning af gods og tropper forcerede tyskerne og var også her særdeles effektive. Nogle af problemerne var utilstrækkeligt sporareal til de mange tog, et andet var godsvognes indretning, idet rullende materiel, som biler, artilleri og panser kun kunne læsses bagfra, hvilket forøgede forsinkelserne pga. gentagne rangeringer.

Tyskerne har så vidt vides flere steder afhjulpet problemet med mobile læsseramper.

7. I katastrofesituationer kørte tyske tog med en teknik benævnt Auf Sicht. Flere tog kørte af sted på samme linje. Lokomotivføreren holdt blot øje med og passende afstand til det forankørende tog. Denne kørselsteknik blev brugt under tilbagetrækningen fra Østfronten, men er ikke brugt i Danmark.

Bivirkninger ved en aktion

Forsinkelser, der opstår:

til rapportering af sabotagen, skulle togføreren bevæge sig til nærmeste meldepost, og han har næppe forsøgt at sætte rekord i hurtigløb på sin færdsvej over svellerne, ofte i buldrende mørke –

tid til rekvirering af personale – tid til klargøring af reservemateriel (lokomotiverne skulle fyres op, de skulle have damptrykket i orden) –

tid til rangering – tid til lokomotivers tvungne ophold på sidebaners drejeskiver

tid til ekstra vandpåfyldninger på grund af de forlængede distancer, (et godstog fra Nyborg til Fredericia skulle have fyldt vand på én gang undervejs) fremgår ikke umiddelbart af køreplanerne og derfor heller ikke i Trommers materiale.

Sporskifter og drejeskiverne var for Jyllands vedkommende særdeles vigtige. For at kunne benytte sidebanerne krævedes, at lokomotiverne blev vendt på drejeskiverne.

Da lokomotiver (enkelte tyske konstruktioner undtaget) kun kunne køre baglæns med stærk nedsat hastighed, ligger også her en yderligere forsinkelse.

Drejeskiverne var velbevogtede og derfor vanskelige mål.

Jernbanesabotagens underholdningsværdi

Stationsforstandere på henholdsvis Herlev og Rindsholm Station blev eksempelvis mishandlet, da sabotagehandlingerne havde stoppet tyske militærtransporter.

Togene blev tilbageholdt af stationsforstanderne på de respektive stationer. Den beskedne og ikke nævneværdige forsinkelse fik tyskerne til at gå grassat og udøve vold.

Øjenvidneberetning: De tyske togkommandanter telefonerede til den tyske togledelse i Århus. De rasede, og de beklagede sig, men fik besked på at adlyde de danske myndigheder, stationsforstanderne. Togkommandanterne smækkede hælene sammen og stønnede: „*Ja wohl.*“

Aftalen fra 1943 er sandsynligvis brudt og har afstedkommet andre voldelige episoder, efterhånden som tyskernes situation på fronterne blev endnu mere desperat.

Historieskrivningens 3. fase:

Nedvurdering af modstandskampen

Var de tyske soldater lallende oldinge hentet fra plejehjem?

Sejrherrer har efter kapitulationen latterliggjort de tyske soldater, som hjernetomme, lallende, autoritære væsener, der var fuldstændig ude af stand til at kæmpe den ædle kamp.

Trommer antydede ved et foredrag i Esbjerg med nogle ret specielle betegnelser (rekonvalcenter) det tyske bevogtningsmandskabs manglende kvalifikationer i militær betydnings.

Billedet, han har efterladt på min nethinde var, at de tyske soldater var vaklende oldinge, der sad på hug langs banelinjen med kanonen i græsset og bukserne nede på grund af tynd mave.

Altså venner i Kinas land, det er bare at gå til den, alle kan den lille spøg at sprænge jernbaner, det kan gøres med den ene hånd på ryggen.

Myten om, at de tyske soldater var lallende åndssvage, hvem som helst kunne tage numsen på, passer ikke med mine erfaringer.

De få gange jeg som bypartisan, og som én af de få danske blev involveret i ildkamp med tyske enheder, kom jeg til skade og vi led tab i form af dræbte kammerater.

Naturligvis indsatte man kun elitesoldater, når en Bewegung med djævelens vold og magt skulle igennem. Elitesoldater var der nemlig kun få tilbage af, den 6. armé, der rendte Frankrigs forsvar over ende på få uger, var udslettet ved Stalingrad, eksempelvis.

En tysk soldat var kampvant, han havde én af denne verdens bedste militære uddannelser, han havde kampvilje, han havde et udstyr, der passede til situationen.

Ved at latterliggøre de tyske soldater slår man to fluer i et smæk, man bagatelliserer sabotørernes indsats ved at minimere den risiko, de løb. Var det professorens formål? For god ordens skyld kun:

Havde en kammerat i én af mine grupper nedvurderet fjenden, var han blevet vippet ud af organisationen, da han var til fare ikke blot for sig selv, men også for kammeraterne. De skulle, hvis idyllen tillod det, slæbe tåben eller resterne af ham bort. Kun en tåbe frygter ikke en bevæbnet fjende. Sabotørernes flugtveje var åbne landområder, derfor ville de operationer, som eksperterne efterlyser, i mange tilfælde betyde intet mindre end selvmord. Sabotører var ikke romantikere, de vurderede risikomoment og virkning.

Jernbaners sårbarhed – usårlighed

Det vil være nærliggende at sammenligne danske partisaners (sabotørers) effektivitet med partisaners i andre besatte lande og med det allierede luftvåbens effektivitet.

Det vil være lige så naturligt at vurdere forholdene i Danmark med hensyn til terræn, kampmidler og ikke mindst de aktives antal.

Marskal Titos styrker i Jugoslavien i bjergrigt terræn havde eksempelvis ganske andre betingelser end de tre – fire danske jernbanesabotører, der i ly af mørket måtte snige sig frem mellem benene på vagterne til banelegemet.

Jernbanesabotage i Danmark udført som militære operationer var terrænet ikke til, ej heller fandtes mandskab og udstyr i passende omfang.

En partisanekrig i lighed med partisanekrigene i Ukraine – Jugoslavien ville i Danmark være opfyldelse af tyskernes højeste ønske, en åben krig, mad for mons, det ville være rent selvmord.

Polen

Under opstanden i Warszawa tilbød kommandanten for de polske partisaner de i Ghettoen indespærrede jøder at stoppe jernbanetrafikken fra hovedstaden til kz-lejrene. Han kunne trods store styrker og et velegnet terræn ikke stoppe transporterne.

De russiske partisanstyrker som nærmest var sammenlignelige med regulære hærstyrker, kunne ikke stoppe togtrafikken. Som tidligere nævnt foretog sovjetpartisaner under slaget om Kursk sommeren 1943 natten til den 22. juli angreb på en 150 km. lang jernbanestrækning. Fire steder gennemførte de i alt 430 skinnesprængninger og be gravede et halvt hundrede miner. Mindre end et døgn efter aktionerne meddelte de tyske jernbanepionerer, at strækningen ville være farbar om eftermiddagen.

I forbindelse med sommeroffensiven 22 juni 1944 gennemførte russiske partisanstyrker d. 20. juni mere end 10.500 sprængninger på det jernbanenet, tyskerne skulle anvende for at føre forsyninger til og fra fronten.

Dette til sammenligning med, at i Danmark udførtes i alt 1.400 jernbanesabotager.

Under Ardenneroffensiven i dec. 1944 fik tyskerne 3.000 tog ført igennem, trods sporadiske luftangreb. Transporterne foregik om natten. I dagtimerne skjultes togene i skove, tunneller o.l.

Først på offensivens tiende dag, da vejret klarede op, stoppede de massive luftangreb mod banegårde med tilhørende rangerfaciliteter togtrafikken.

Konsekvensen heraf blev, at de tyske troppstyrker løb tør for brændstof og andre vigtige forsyninger.

Murmansk-banen

er vel det bedste eksempel på, hvor vanskeligt det er at forsinke eller stoppe jernbanetrafik. Murmansk-banen var livsnerven for alle russiske hærstyrker.

Enorme forsyninger blev ført frem på denne bane. De russiske hære havde givetvis ikke kunnet føre og vinde krigen, som de gjorde uden denne jernbane i funktion.

Sandsynligheden for, at russerne ville være blevet placeret bag Uralbjergene eller have tabt krigen, kan ikke udelukkes.

Eksempelvis blev:

13.000 tanks

135.000 maskingeværer

15 millioner par støvler

8.200 kanoner

15.000 fly

427.284 jeeps og lastbiler ført igennem på denne – to sporede bane, som stedvist blev udbygget til fire spor, men med kun 40 – 50 km. til de tyske og finske hærstyrker.

På trods af et velegnet terræn for angreb på banen med mindre styrker, på trods af det tyske luftvåbens daværende overlegenhed lykkedes det ikke at stoppe eller forsinke transporterne.

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.

Invasion – det tysk – franske jernbanenet

De allierede afviste den franske modstandsbevægelses tilbud om at udøve jernbanesabotage i forbindelse med invasionen i Normandiet.

Begrundelse? Man havde på trods af de franske sabotørers effektive indsats i invasionens startfase ikke tillid til, at aktionerne effektivt ville kunne stoppe de tyske troppetransporter. Derfor valgte man angreb fra luften, hvilket kostede tusinder af civile livet.

Trommer anser med rette det for sandsynligt, at de allierede ville have brugt samme metode, hvis det kom til militære operationer i Danmark.

Allierede luftangreb under – efter invasionen i 1944

fik først effekt, da man tæppebombede rangerområderne ved de franske og tyske banegårde. Rangering var tidskrævende og var stort set umulig, hvis drejeskiver, og skydebroer til lokomotiverne var ødelagt.

Denne effekt gjaldt primært for godstogene, som skulle føre forsyninger frem til fronten, men ikke for troppetransporterne, der kørte direkte til fronten uden om banegårdene.

Luftbombardementer af industrimål i de besatte lande

Holland, Belgien og Frankrig havde medført meget svære civile tab og affødte voldsomme protester fra de respektive modstandsbevægelser. Konsekvensen heraf blev, at Air Staff pålagde Target Comittee Bomber Command, at bombing af fabriksanlæg i de besatte lande blev stoppet, og at der generelt skulle udvises den største forsigtighed ved angreb i de besatte lande. Dog slog man fast, at hvis mål var af største vigtighed af hensyn til militære operationer, skulle målene angribes, også hvis de ville påføre civile tab. Principielt gjaldt dog følgende regler:

- 1.** Bombning måtte kun rettes mod militære mål.
- 2.** Angreb på civile mål var forbudt.
- 3.** Angrebsmålet skulle være klart identificeret.
- 4.** Røde Kors markeringer skulle respekteres.

Begrundelsen for utilsigtede luftangreb, eksempelvis på De hvide Busser, som alt andet lige er en krigsforbrydelse var, at tyskerne slørede våben – troppetransporter, tanks og panservogne under dække af Røde Kors flag.

Luftangreb på danske jernbaner havde sammenhæng med udviklingen ved fronterne.

Her skal peges på to faser:

- 1.** Tiden før invasionen i Normandiet **juni 1944**. Bombemål var defineret, men fly letter sig for bombelast over besat område.
- 2.** Da de allierede har overskredet Rhinen og kæmper sig mod nord gennem Tyskland, og russerne banker på dørene til Berlin.

I disse faser angribes trafiknettet, baner, veje og kørende materiel.

Angrebene kunne være massiv bombing eller angreb med lette fly. Disse blev benævnt Fighter Sweeps, væbnet rekognoscering også kaldt taktisk flyverstøtte.

Billedet illustrerer ganske godt, at intensive luftbombardementer var det mest effektive. Danske fødevaretransporter stoppede først, da det tyske jernbanenet var totalt ødelagt.



Det elendige vejr under Ardenneroffensiven viste med al tydelighed, at luftherredømmet var afgørende for krigens udfald. Derfor satte man systematisk det tyske luftvåben (Luftwaffe) ud af spil og førte mandskab, materiel frem med største hast for at istandsætte erobrede, men ødelagte tyske flyvepladser, dermed øgedes flyenes aktionsradius.

Her ligger forklaringen på, at Fighter Sweeps først angriber den danske jernbanetrafik i krigens sidste dage, da engelske tropper befinder sig lige syd for grænsen.

Ad 1. Første luftangreb mod dansk tog fandt sted 11. juli 1942 mellem Tønder og Ribe. Fly på vej hjem fra bombetogt mod Danzig rammer et tog med en bombe. Lokofører og fyrbøder dræbt.

Andre fly kaster bomber over Tønder, seks dræbte og seks sårede. Sandsynligheden taler for at Tønder er blevet forvekslet med den tyske by Nibøl.

Natten mellem 20. og 21. april 1943 beskydes tog nær Korsør. Lokomotivets kedel var gennemhullet, men ved at snitte pinde til og stoppe dem i hullerne lykkedes det for folkene næste morgen at få toget til Korsør, som også var blevet bombet. Samme nat beskydes tog ved Orehoved, ringe skade på tankvogn.

Karakteristisk for disse angreb er, at det er fly med mål uden for Danmark, der under tilbageflyvning angriber «tilfældige» mål.

I perioden er der dog enkelte på forhånd planlagte angreb mod flyvepladser og tankanlæg.

15.04.1944; engelske jagere beskyder tog ved Ejby på Fyn.

To jernbanefolk såres lettere, store skader på lokomotivet.

16.06.1944; jagere beskyder persontog nær Struer.

Den blodige søndag 27. august 1944

Paris var blevet befriet tre dage tidligere, og de hvide striber på himlen røbede de mange fly der strøg ind fra Nordsøen ved Limfjorden på vej mod mål i Tyskland.

Ved He i Vestjylland angribes persontog. En af lokofolkene dræbt, en såret, otte passagerer dræbt, otte såret. To civile, der opholdt sig nær lastbil, dræbt, og ved en sportsfest dræbes fodboldspiller, medens flere tilskuere såres. Muligvis er disse «meningsløse» ulykker forårsaget af vildt skyderi flyene imellem under heftige luftkampe i området.

Under tredje beskydning havde passagererne søgt dækning under toget. Særtog 8332 angribes nær Ulfsborg, begge lokofolk dør af svære forbrændinger.

Nord for Lem beskydes endnu et tog. Af lokofolkene dræbtes én og en blev alvorligt såret. Fire tog, heraf to persontog angribes

25.09.1944; Sjælland, en lokofører og en passager dræbt.

15.10.1944; Esbjerg Flyveplads bombes. Efter angrebet på Gestapohovedkvarteret i Århus angribes to tog, en lokofører dræbt. Indenfor de næste to uger angribes yderligere to tog, hvilket koster en dræbt og en såret lokofører.

Fronterne nærmer sig Danmark og angrebsteknikken ændres, det er nu lette fly, der angriber, sandsynligvis en forlængelse af angrebene på det tyske jernbanenet.

Den **7. januar** angribes ikke mindre end 10 tog indenfor en time. 30 dræbte og omkring 50 sårede.

Indtil den **20. februar 1944** har der været 30 angreb mod danske tog, tabene er opgjort til 12 lokoførere, heraf 10 indenfor de sidste fem måneder. Opgørelsen er usikker.

Angreb på flypladser

Lad angrebet på Grove flyveplads illustrere og belyse andre angreb og tyskernes desperate mangel på brændstof.

Den **24. april 1945** angriber Tempest fly flyvepladsen.

Tyske fly stod på snorlige rækker. Folke Bernadotte overværede angrebene og udtaler blandt andet:

«Hvor lammet det tyske luftvåben var, fik jeg lejlighed til at konstatere, da jeg var på pladsen, da angrebene begyndte.

Vi kastede os i en løbegrav, da ni amerikanske jagere brusede hen over vore hoveder, medens maskingeværerne spillede for fuldt. Angrebet varede i flere timer. Da det var forbi, opsøgte jeg den tyske kommandant og spurgte ham, hvorfor han ikke havde ladet nogle af sine maskiner stige op.»

Han trak på skuldrene og svarede:

«Jeg har ganske vist flyvemaskiner, men jeg har ikke en dråbe bensin. De er fuldstændig værdiløse for mig.»

Et totalt stop af alle tyske jernbanetransporter i Danmark kom aldrig til udførelse og skyldtes krigens udvikling og afvejningen af jernbanenettets betydning for danskernes behov af forsyninger, (leverpostej blandt andet).

Der var et modsætningsforhold mellem de allierede og et splittet Frihedsråd, en uenighed, der blandt andet drejede sig om, hvem, der havde kompetence til at udstede ordren:

Gå i «åben» krig»

til modstandsbevægelsen:

Denne ordre skulle stoppe al tysk togtrafik. Ordren kom aldrig.

Denne «kompetencestrid» lå i flg. tre kraftcentre:

- 1.** De allieredes repræsentant, der varetog snævre allierede militærinteresser.
- 2.** Danske officerers forsøg på at tage den overordnede kommando.

I Jylland repræsenteret ved oberstløjtnant Bennike, som i lighed med Den lille Generalstabs repræsentanter i København var loyale overfor samarbejdspolitikernes headmann, Statsminister Buhl og fulgte dennes direkte fjendtlige politik overfor den aktive del af modstandsbevægelsen.

Deres primære mål var at skåne og spare på egne kræfter til krigens sidste dage eller snarere at bevare styrker og materiel, således at Buhl kunne fortsætte på magtens tinde.

Læs endnu engang om: Den skæve Våbenfordeling.

3. Frihedsrådets menige, ikke militære medlemmer.

Uenigheden bundede i Frihedsrådets ikke militære medlemmers velbegrundede frygt for, at de utilstrækkeligt bevæbnede og uuddannede modstandsfolk skulle blive mad for mons, altså slagtofre.

Flertallet i Frihedsrådet og de aktive modstandsfolk havde ingen tillid til modstandsbevægelsens arvegods, officererne fra den danske hær, da kun enkelte havde udvist evne og vilje til på kvalificeret vis at bekæmpe nazisterne.

Jeg opfattede på samme måde som Frihedsrådets medlemmer officerernes anstrengelser som et uigenkaldeligt sidste forsøg på lige før lukketid at redde blot nogen ære, på bekostning af de modstandsfolk, der hidtil havde kæmpet.

Krudtrøg i næsen ville officerne, de lønnede professionelle krigere under ingen omstændigheder have. Det vidner Brigadens landsætning om.

Konklusion:

Ingen jernbanesabotører – ej heller deres familier – ej heller deres efterladte behøver at nære nogen som helst tvivl om, at deres kamp – deres ofre har haft overordentlig stor betydning i kampen for Danmarks Frihed.

Forskere har dokumenteret dette; sandsynligvis ufrivilligt ved:

1. At belyse effekten af jernbanesabotagen i andre besatte lande, og ved at jernbaner var usårlige. Hvis man sammenligner andre besatte landes terrænmæssige fordele og jernbanenettets tæthed dér og her i Danmark, hvad angår sidelinjer må man konkludere, at de danske jernbanesabotørers indsats var: **Second to none.**

2. Når de allierede ikke bombede det danske jernbanenet var begrundelsen den, at det var unødvendigt al den stund danske jernbanesabotører klarede opgaven på tilfredsstillende vis.

Dermed kunne allierede fly sættes ind ved fronterne.