

Uddrag af Aage Trommers bog 'Disse fem år' om jernbanesabotagen

Fra [den] spæde start udviklede jernbanesabotagen sig til en affære med mange grupper, mange aktioner, anvendelse af engelsk sprængstof og i krigens sidste måneder med udløsning af aktioner over radioen fra London – alt i alt til et sådant omfang, at vi efter krigen havde erhvervet den opfattelse, at jernbanesabotagen sammen med efterretningstjenesten havde været Danmarks væsentligste bidrag til krigens udfald. Vi mente også, at den havde været et bidrag med effekt, der havde voldt tyskerne stort afbræk, givet dem store forsinkelser og flyttet deres transportere over på landevejene. (...)

Den nordjyske leder Toldstrup skrev i 1949, at "det står fast, at i krigens sidste halve år var det så godt som umuligt for tyskerne at foretage transportere på de jyske jernbaner". Disse vurderinger er siden vandret videre fra den ene fremstilling til den anden, indtil jeg i 1971 som et resultat af mine undersøgelser, fremlagde den konklusion, at jernbanesabotagens militære betydning i høj grad havde været begrænset. (...)

[Når] man taler om sabotagens betydning, så er begrebet "betydning" meningsløst, hvis det anvendes abstrakt og løsrevet. Der er ingenting, der har betydning i sig selv, så at sige ud i den blå luft, men kun i relation til noget andet. Man kan altså ikke tale om jernbanesabotagens betydning, men derimod nok om dens psykologiske, politiske, militære eller andre bestemte former for betydning.

(...) [Hvad] jeg i adskillige år har gjort til genstand for undersøgelse, er jernbanesabotagens *militære* betydning. Det har jeg gjort ud fra den betragtning, at den var et militært fænomen. Den blev planlagt og gennemført som et militært bidrag til krigsforløbet. Når skinner blev sprængt, eller tog afsporet, gjorde sabotørerne det ikke for at gøre tyskerne krigstrætte eller for at opbygge sig selv nationalt. De gjorde det heller ikke for at give Frihedsrådet øget vægt i tovtrækkeriet med de gamle partiers politikere eller for at få Danmark anerkendt som allieret blandt de andre allierede. De gjorde det primært og umiddelbart for at hindre tyskerne i at udnytte det danske jernbanenet til deres transportere, det vil sige for at opnå en militær, en taktisk effekt. Det var netop af denne og

ikke nogen som helst anden grund, at de allierede i London ønskede jernbanesabotagen gennemført. (...)

Derfor er det også det sidste krigsår fra juni 1944 til maj 1945, der er vor jernbanesabotages store periode. I løbet af disse 11 måneder fandt 1.400 eller godt 90% af de i alt 1.525 aktioner mod jernbanerne sted. Sabotagen nåede sin klimaks i krigens sidste periode. Alene i de fire måneder af 1945 blev der foretaget 1.100 aktioner, og den største af alle måneder var april 1945. Sabotagen var først og fremmest en jysk affære, hvilket var i god overensstemmelse med den tyske trafik. Af de 1.400 aktioner i sidste krigsår foregik ca. 1.100 i Jylland, ca. 180 på Fyn og lige godt 100 øst for Storebælt.

Ser man på den operative tyske trafiks omfang, bliver resultatet, at tyskerne i løbet af krigens sidste 11 måneder transportererede 14 enheder af divisions- eller brigadestørrelse plus otte mindre enheder fra Danmark sydpå. De kom enten fra de styrker, der var operativt placeret heroppe eller fra "Truppenübungslager Oksbøl", hvor nye divisioner uddannedes. Hertil kom ni divisioner fra Norge. De blev sejlet til Århus og derpå kørt videre sydpå. Det giver i alt 23 store og otte små enheder. Af disse enheder gik fem til østfronten og en enkelt til Triest-området. Resten gik til vestfronten. (...)

Inden de faktiske forsinkelser omtales, vil det imidlertid nok være formålstjenligt at sige et par ord om, hvor vi ved det fra. Det store held for historikeren er, at der er bevaret tilstrækkeligt materiale fra den tid til, at man kan udtale sig med sikkerhed. I DSB's afdeling i Århus – det tidligere 2. distrikt – ligger stadig de fleste køreplaner og kørelister, som tyskernes bevægelsestog kørte efter. De blev nemlig udarbejdet af de danske jernbanemyndigheder. Oven i købet er der sat forsinkelsestal på mange af dem, mere ideelt kan det ikke være. Endvidere ligger der dels i Århus, dels i Generaldirektoratet for DSB i København, samtlige sabotagemeldinger, således som de indløb fra de lokale stationer, med nøjagtig angivelse af, hvor og hvornår der var sket sprængninger på banen, hvad der var sket, og hvornår trafikken var blevet genoptaget. (...)

Slutresultatet bliver (...), at kun i de færreste tilfælde formåede de 1.400 sabotageaktioner at forsinke de 23 plus otte tyske enheder så meget, at man tør sige, at det kunne få taktisk betydning. Kun fem divisioner og én regimentskampgruppe blev forsinket i et døgn eller

mere, resten blev forsinket i mindre end et døgn, adskillige endda overhovedet ikke. (...)

Man kan stille det spørgsmål, hvorfor effekten trods den vitterligt store indsats ikke blev til mere. Det må først siges, at det slet ikke er så ligetil at bringe et transportnet til ophør. Det erfarede det allierede flyvevåben som nævnt til fulde. Det erfarede også de russiske partisaner, skønt deres aktivitet var ulige større end den danske. (...)

Med til forklaringen af den manglende effekt hører imidlertid også årsager af hjemlig oprindelse. De enkelte grupper fik nok instruktion i sprængningsteknik og efterhånden også erfaring, men ikke i tilstrækkelig grad indføring i sabotagens operative tilrettelæggelse og gennemførelse. De lærte hvordan, men ikke hvornår. (...)

Mange aktioner fandt sted på banestrækninger, der var af sekundær betydning eller endda helt ligegyldige. (...)

Men uden hensyn til det militære facit er det givet, at jernbanesabotagens moralske betydning var overordentlig stor. Den gav Danmark en levende fornemmelse af, at nu var vi kommet med i krigen, nu skete der noget, der generede tyskerne. Alle kunne bogstaveligt talt mærke det selv gennem de timelange forsinkelser, som de få danske tog blev udsat for. Kampindsatsen føltes som en oprejsning for den 9. april og som en adgangsbillet til at være med i selskabet hos de allierede. Den blev sammen med al den øvrige sabotage et alibi for nationen, muligheden for at se udlandet lige i øjnene.