

JÖRGEN WEIBULL

Järnvägssabotaget i Danmark under andra världskriget

En opposition¹

I

I den illegala »Information» den 17 april 1945 heter det:

»Engang naar Besættelsens Historie skal skrives, vil der afgjort blive skrevet et Kapitel om Jernbanesabotagen. De to sidste Aar og navnlig det sidste Aar har været brydsomt for de tyske Afdelinger, der har haft til Opgave at sørge for Transporterne. Intet kan i den Grad desorganisere tilrettelagte Operationer som et svigtende Transportsystem.»

Med Aage Trommers doktorsavhandling »Jernbanesabotagen i Danmark under den anden verdenskrig» föreligger nu det arbete, som här efterlyses. Men frågan är, om resultatet är vad man våren 1945 väntade sig.

Redan i förordet till sin avhandling framlägger Aage Trommer sin huvudtes – eller rättare resultatet av sin undersökning. Han

¹ I ovanstående uppsats publiceras det inlägg, jag som officiell opponent gjorde vid försvaret av Aage Trommers doktorsavhandling vid Odense universitet den 29 oktober 1971. Hänvisningar i texten hänför sig till AAGE TROMMER, Jernbanesabotagen i Danmark under den anden verdenskrig. En krigshistorisk undersøgelse. Odense 1971. Jag har här tryckt oppositionen med endast smärre formella ändringar, då jag ansett det väsentligt att den i Danmark mycket uppmärksammade och omdiskuterade avhandlingen presenteras också för svensk och norsk publik.

redogör för hur avhandlingen vuxit fram ur ett studium av motståndsrörelsen i Region III i samband med uppdraget att skriva dess historia och fortsätter:

»Arbejdet hermed førte mig ind på alle sider af det illegale arbejde, deriblandt også på den sabotageindsats, der var blevet ydet, og i hvilken jernbanesabotagen indtog en meget væsentlig plads.» . . . »Da jeg begyndte arbejdet med at konfrontere sabotageindsatsen på jernbanerne med den tyske trafik, skete det ud fra en forventning om, at jeg på en eller anden måde ville nå frem til en konstatering af, hvor *meget* jernbanesabotagen havde betydet, hvor stor dens virkning havde været. Det var med overraskelse, for ikke at sige forbløffelse, at jeg, efterhånden som arbejdet skred frem, måtte erkende, at konfrontationen ubønhørligt tvang mig ud i den påvisning, der er bogens hovedtese: hvor *lidt* jernbanesabotagen havde været i stand til at influere på det militære begivenhedsforløb i den danske afkrog af Den anden Verdenskrig.»

Efter en redogörelse för värderingarna av järnvägssabotaget i de hittills föreliggande arbetena om Danmark under besättelsen utvecklar Trommer ytterligare sin tes:

»Jernbanesabotagens egne folk vurderede virkningen af deres kamp mod den tyske trafik højt. . . .

Opfattelsen måtte yderligere befæstes af de anerkendende udtalelser fra den allierede hærledelse. . . . Siden blev den yderligere befæstet ved at få den historiske forsknings blå stemmel. . . .

Mit udgangspunkt var ønsket om at fastslå jernbanesabotagens præcise betydning. Til min overraskelse kom jeg, efterhånden som arbejdet med kildematerialet 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, endsige strategisk betydning.»

Författaren sammanfattar därefter i 4 punkter de frågeställningar, som han anser vara relevanta för en undersökning av järnvägssabotaget som militärt fenomen:

»1. Til hvilke kategorier af tysk trafik blev det danske jern-

banenet benyttet, og i hvilket omfang var denne tyske trafik taktisk relevant for krigsførelsen?

2. Hvilke sabotageaktioner fandt sted mod jernbanerne, og hvor langvarige trafikafbrydelser var aktioner i stand til at opnå? . . .

3. Hvilken indflydelse havde sabotagen på den tyske nyttevirkning af de danske jernbaner? . . .

4. Efter hvilke retningslinier blev sabotagen ledet? . . .»

I de följande två kapitlen – kapitel 2 och 3 – behandlar författaren den tyska trafiken på de danska järnvägarna. Han indelar den i tre olika kategorier,

1. Den inländska trafiken, som omfattar alla former för trafik inom Danmark;
2. Enkeltransporter till och från Tyskland; och
3. Hela tåg till och från Tyskland.

Intresset knyter sig i fortsättningen nästan uteslutande till grupp tre, hela tåg till och från Tyskland och inom denna grupp till den speciella del därav, som han kallat »bevægelser» (Bewegungen), dvs. transporter av samlade militära enheter, normalt av divisionsstorlek, *in till, genom* eller *ut ur* Danmark. I kapitel 3 ger författaren en översikt över alla »bevægelser» av denna typ från januari 1943 till vapenstilleståndsdagen den 5 maj 1945 samlade i en tabell (s. 27–29). Utredningen, som omfattar alla trupptransporter av nämnvärd militär betydelse, bildar grundvalen för diskussionen om järnvägs-sabotagens militärt-taktiska effekt.

I kapitlen 4–6 ger författaren en översikt över järnvägssabotagens omfattning, diskuterar dess taktik och redogör för dess teknik.

På sidan 43 sammanfattar författaren antalet järnvägssabotage fördelat i tiden och på fyra huvudområden. Till grund för översikten ligger en klar och entydig definition av begreppet järnvägssabotage:

»Den viser antallet af linieafbrydelser, hvad enten disse skyldtes faktiske aktioner eller formodede sabotager. . . Synspunktet bag dette kriterium for listens udarbejdelse er, at det afgørende ved jernbanesabotage som ved alle andre former for sabotage var effekten.»

Även om definitionen inte är särskilt originell, måste det ändå noteras som en förtjänst att ha givit en sådan och därtill en som utgår från ett klart fixerat kriterium.

Men jag skall inte fördjupa mig i vare sig denna översikt eller beräkningarna av linjeavbrottens varaktighet: jag noterar dem bara som ett förtjänstfullt stycke utredningsarbete. Däremot skall jag stanna ett ögonblick vid frågan om järnvägssabotagets taktik. Författaren drar här en intressant parallell mellan luftkrigsföring och sabotage och konstaterar (s. 51), »at sabotage som et kampmiddel, der tilstræber at ramme fjenden bag hans linier, står ganske på linie med luftkrigsførelse, og at forskellen på de to kampformer, hvad deres effekt angår, udelukkende er kvantitativ, ikke kvalitativ».

När det gäller att försvåra eller avbryta fiendens kommunikationer kan man därför ifråga om sabotage liksom vid luftkrigsföring tala om två huvudprinciper ifråga om taktiken: »interception» och »attrition».

Interception går ut på att bryta linjen för att i ett konkret fall fall försena en transport;

Attrition är aktioner, som riktar sig mot järnvägsmaterialen som sådan i syfte att minska dess kapacitet.

Effekten av järnvägssabotaget i Danmark studeras så utifrån dessa båda taktiska principer. Resultatet redovisas med orden (s. 58):

»Sammenfattende skal det da slås fast, at attrition-sabotage var uden værdi, mens kun interception-aktioner kunne få betydning. Disse skulle sættes ind mod tyskernes taktiske trafik, d.v.s. deres sydgående bevægelser. De nordgående bevægelser var ikke lønnende mål.»

Från denna utgångspunkt granskas och värderas så järnvägssabotagets militära betydelse.

Under förra delen av 1943, fram till den 29 augusti var det kommunistiska motståndsgupper, som stod för järnvägssabotaget. Målsättningen för detta beskriver författaren nederst med följande ord (s. 67):

»Grupperne skulle mindske tyskernes udbytte af Danmark og binde deres styrker – begge dele i størst muligt omfang. Det var et ambitiøst program, der i overensstemmelse med de ovenfor anførte betragtninger om sabotagetaktik må klassificeres som attrition.»

Sin värdering av sabotagets militära betydelse ger författaren med orden: »Det må imidlertid slås fast, at fra et militært synspunkt var deres aktioner mod jernbanerne såvel som deres øvrige aktioner uden betydning.»

I ett radiotal den 2 september 1942 hade den engelske flygministern Sir Archibald Sinclair satt som mål för sabotageverksamheten, att den i samarbete med Royal Air Force skulle skära av pulsådorna i Tysklands transportsystem. Den samlade verkan skulle bli sådan, att det tyska transportsystemet, som redan var överbelastat och knakade i fogarna, skulle bryta helt samman. Samma klara attritionssynpunkt framfördes några dagar senare med adress direkt till Danmark av Christmas Møller i hans berömda »sabotagetal».

Dessa principer dominerade också till en början i det från England organiserade sabotaget under sommaren och hösten 1943. I Danmark riktade detta sig först mot färjorna på Öresund i syfte att bryta transitotrafiken från Sverige. Från och med augusti 1943 blev emellertid dessa planer inaktuella, på grund av att transiteringarna upphörde. »I stedet», skriver Trommer (s. 75), »gik SOE over til attrition på et bredt grundlag – 'fri jagt på lokomotiver' – hvilket var præcis det samme synspunkt, som lå til grund for kommunisternes jernbaneaktioner i foråret 1943. Attrition-taktikken levede videre i bedste velgående også i efteråret 1943.»

Sabotagets militära effekt var enligt författaren praktiskt taget lika med noll – även om man nu också företog aktioner, som taktiskt sett kan betecknas som interception. Men också de blev till slag i tomma luften. Förklaringen finner författaren (s. 75) i att »der ikke lå nogen taktisk transportanalyse bag SOE-folkenes aktioner, og de blev på det punkt ladet i stikken af London».

Man kan emellertid ställa frågan om det år 1943 fanns något underlag för järnvägssabotage i Danmark av taktisk-militär betydelse? Av författarens egen översikt över större militära transporter (s. 27) framgår det, att under hela året 1943 endast två divisioner transporterades från Jylland söderut, den ena i januari, den andra i augusti, och två andra passerade genom Danmark på väg från Norge i augusti och oktober. Om man alltså undantar några veckor i januari, augusti och oktober fanns det alltså helt enkelt inga möjligheter till järnvägssabotage av militär betydelse efter interceptionsprincipen 1943.

Järnvägssabotaget i Danmark år 1943 hade ur militär synpunkt främst ett annat syfte: att binda tyska trupper.

Utöver detta var den psykologiska effekten utan tvivel långt viktigare än den militära – målet var bl.a. att försvåra eller omöjliggöra förhandlingspolitiken.

Vintern och våren 1944 är sabotagestoppets tid. Motståndsrörelsen organiseras nu i fastare former: landet indelas i regioner och inom var och en av dessa organiseras sabotagegrupper – på Jylland framför allt inriktade på järnvägssabotage, med order att vara klara till aktion senast i maj. Uppgiften var att bakom fronten stödja en allierad invasion.

Från och med juni 1944 förändras bilden. Sabotagestoppet upphävs. Samtidigt ökas antalet tyska transporter från och genom Danmark. Tiden från D-dagen till V-dagen, dvs. från invasionen den 6 juni 1944 till stilleståndet den 5 maj 1945 är järnvägssabotagets tid i Danmark.

Aage Trommer har i sin avhandling utgått från en minutiös genomgång av samtliga järnvägssabotage under denna period. I två avdelningar, den första omfattande tiden från juni 1944 till januari 1945 och den andra perioden februari till maj 1945 går han systematiskt igenom alla större tyska truppförflyttningar, undersöker i vilken utsträckning de försenades genom sabotage och vilken taktisk-militär betydelse detta i vart enskilt fall har haft. Utgångspunkten fixeras med orden (s. 99):

»I de første otte måneder efter invasionen i Normandiet kørte der 17 sydgående og tre nordgående bevægelser gennem Jylland. . . . De sydgående af disse bevægelser tilførte kampfronterne enheder, og jernbanesabotagens evne til at sinke og opholde dem var derfor af taktisk betydning for de allierede.»

Efter en genomgång av dessa »bevægelser» konstaterar författaren, att de i flertalet fall passerade genom Danmark utan nämnvärda förseningar. Endast i tre fall var det fråga om större förseningar av de 17 divisionerna på väg söderut. Bara i ett enda fall dock mer än ett dygn. »Dette blev», konkluderar Aage Trommer (s. 100), »den jyske jernbanesabotages meget beskedne bidrag til kampene i Frankrig og ved Vestvolden og til den tyske opmarch før Ardenneroffensiven.»

En liknande undersökning av samtliga större samlade trupptransporter på danska järnvägar vintern och våren 1945 ger i stort sett

samma resultat (s. 158). Trots en våldsamt ökad aktivitet, hade järnvägssabotaget också under krigets sista månader ringa effekt. Orsaken finner Trommer, dels i att »den øgede sabotageaktivitet . . . blev lagt de gale steder» (s. 158), dels att ledningens, dvs. överstelöjtnants Bennikes »aktionsudløsninger over BBC må karakteriseres som værende for sporadiske og for upræcise» (s. 161).

För att ytterligare verifiera resultatens och studera järnvägssabotagets effekt har författaren valt fyra större transporter och i detalj analyserat planering, tågföring, sabotage och förseningar. Slutsatserna lyder (s. 170–171):

»Den tyske bevægelsestrafik kunne nok blive vanskeliggjort, men den blev aldrig umuliggjort. Det står fast, at bevægelsestogene, hvis sydgående forløb fortsat havde taktisk betydning helt ind i det tyske sammenbruds sidste dage – var i stand til at køre sydpå lige til det sidste, uden at sabotagen kunne påføre dem afgørende forsinkelser, endsiige umuliggøre deres forløb. De væsentligste årsager til dette var en utilstrækkelig instruktion og føring af grupperne med henblik på sabotagens operative tilrettelæggelse og gennemførelse; en til stadighed svigtende erkendelse – i hvert fald lokalt – af de taktisk relevante trafik kategorier og af de »norske« bevægelseres specifikke karakteristika; en utilstrækkelig sabotageaktivitet på de banestrækninger, der var primære for bevægelsestrafikken; en manglende evne til at overføre til sådanne strækninger operationsduelige sabotagegrupper fra steder, hvor deres aktivitet ikke var taktisk begrundet; en manglende erkendelse af den mekanisme, hvorved der gennem aktionsophobning kunne skabes togophobning og derved fremkaldes en forsinkelsesakkumulation; endelig i vinteren og foråret 1945 en manglende præcision i planlægningen og gennemførelsen af udløsningen af sabotageaktioner over BBC. – Jeg skal i forlængelse heraf fastslå med stor styrke, at der ikke i disse konstateringer ligger nogen nedvurdering af sabotagegrupperne eller nogen dom over deres indsats. Konstateringen gælder stabsarbejdet.»

Därmed återstår för Aage Trommer endast att förklara, hur det kommer sig att man tidigare till den grad överskattat järnvägssabotagets militära betydelse. På ett övertygande sätt visar författaren hur man i Danmark, liksom i andra länder, stannat vid höjdpunkterna: i rapporter och redogörelser, i berättelser och memoarer har

man skildrat de verkligt lyckade sabotageaktionerna. När sedan besättelsetidens historia skrivits har man utgått från dessa som typfall. »Det er i kraft af denne anvendelse af højdepunkterne til at repræsentere det generelle», understryker författaren (s. 187), »at jeg vover at markere et spørgsmålstegn ved den meget positive vurdering, der i almindelighed bliver jernbanesabotagens effektivitet til del.»

Det referat jag här givit av slutsatser och resultat i föreliggande avhandling visar, att dessa vilar på en noggrann genomgång av det i DSB:s arkiv bevarade materialet i form av körplaner, tågtider och inberättningar av olika slag. Resultaten förefaller bygga på fast grund. Från de premisser författaren utgått är det heller inget tvivel om att så är fallet.

Men frågan ställer sig: kan dessa premisser accepteras?

2

Som jag tidigare anfört har Aage Trommer lagt en klart utformad definition till grund för den lista över järnvägssabotagen, som han utarbetat och som bildar grundvalen för hela undersökningen. Kriteriet, framhåller han, är att det avgörande vid järnvägssabotage som vid andra former för sabotage var effekten och fortsätter (s. 44): »Hvad der havde betydning, var ikke, om der blev ødelagt mange skinner, om der deltog én eller flere grupper i en aktion, eller om en aktion var mere eller mindre vellykket. Hvad der havde betydning, var, om linien blev afbrudt, således at der ikke kunne køre tog. . . . Varigheden af en linieafbrydelse var en funktion af effektiviteten af den eller de sabotageaktioner, der havde fremkaldt den.» Järnvägssabotagets militära effekt kan med andra ord mätas i den tid linjeavbrottet varar eller ur mer allmän synpunkt i det antal minuter tågen blir försenade.

I föreliggande avhandling har Aage Trommer med behård konsekvens följt denna norm: det enda kriteriet för hans värdering av järnvägssabotagets effekt är och förblir de tågförseningar i minuter räknat, som dessa aktioner framkallat. Med tanke på den roll dessa siffror spelar för bevisföring och slutsatser är en granskning av dem i hög grad befogad.

Förseningarna av bevægelsestågen beräknas vid tågens ankomst till gränsen. Grundvalen för omdömena om – eller rättare sagt nedvär-

deringen av – det danska järnvägssabotagets betydelse är, att dessa transporter endast i enstaka fall varit nämnvärt försenade vid ankomsten till tyska gränsen. Men själva utgångspunkten för beräkningen av denna försening är den i resp. transportplan fastställda ankomsttiden till Padborg eller Tönder.

I de tyska transportplanerna räknade man emellertid med stora marginaler. Genomsnittshastigheten var satt till endast 20 km/tim.² Som författaren själv understrukit (s. 22) var tiden för ilastningen i allmänhet rikligt tilltagen, i några fall ända upp till 12 timmar. Ofta kom därtill långa uppehåll under transporten genom landet (se s. 132). Vare sig dessa motiverades av reorganisation och ersättning av materiel eller ej, har de utgjort en stötdämpare mellan sabotaget och den tyska operativa planläggningen.

Vad jag vill ifrågasätta är, om icke den tyska ledningen vid sin planläggning av större transporter under krigets sista år i viss utsträckning diskonterade de förseningar som järnvägssabotaget våldade. Sabotageeffekten gjorde sig med andra ord gällande redan i de av tyskarna fastställda tågtiderna. Utgår man från dem – utan att kritiskt granska dem – leder det självklart till en negativ värdering av järnvägssabotagets effekt.

Men det är inte bara siffrornas interna källvärde, som kan sättas ifråga, dvs. deras värde mot bakgrunden av en kritisk granskning av utgångspunkterna för beräkningen av dem. Frågan i hur hög grad dessa siffror är representativa måste också ställas. Problemet blir relevant speciellt därför, att Trommer begränsat sig till att bara behandla en del av de militära transporterna – de s.k. »Bewegungen».

Även om transporterna av större samlade militära enheter var de ur militär-taktisk synpunkt viktigaste, har den övriga tyska militära trafiken inte varit utan betydelse. Författaren har själv, som jag inledningsvis nämnde, redovisat den i kapitel 2. Siffrorna visar, att

² Aage Trommer framhåller visserligen, att tågen körde med en normalhastighet på 40 km i timmen (s. 20). Men denna uppgift gäller uppenbarligen genomsnittshastigheten exklusive tågmöten, uppehåll vid järnvägsknutpunkter och förplägnad av manskapet m.m. Därtill kom den tid som reserverats för att undgå förseningar. Den verkliga medelhastigheten blir därför endast omkr. 20 km/tim., inte 40. Detta framgår förutom av tabellen över »Normal køretid for bevægelsestog» (s. 20) också av de till avhandlingen fogade diagrammen över transporterna »Tirpitz» och »Postinspektor».

såväl den inländska tyska militära trafiken – redovisad i tabell på sidan 17 – och de »värnemagtsvogne» som gick som enkeltvagnar i andra tåg till och från Tyskland – tabellen sidan 18 – var till omfattningen långt större än antalet »värnemagtsvogne» i hela tåg, som redovisas i tabellen sidan 19. Men författaren har inte ens använt värdena för alla transporter i hela tåg – bara den del därav, som ingick i de s.k. »Bewegungen». De siffror om förseningar av den tyska militära trafiken, som författarens slutsatser bygger på, hänför sig bara till en bråkdel av hela den tyska militära trafiken på de danska järnvägarna. Alla förseningar av och alla skador på tyska militära transporttåg inom landet eller av »värnemagtsvogne» i enkelttransporter till och från Tyskland lämnas utanför. Helt utan betydelse – också ur militär synpunkt – har dessa transporter inte varit. De exempel på stora materiella skador som finns talar sitt tydliga språk i en tid när bristen på vapen, bilar och flygplansmaterial var stor.³

Men det är inte bara de militära transporter, som i ett totalt krig har militär betydelse. Blockad och andra former för ekonomisk krigföring gör att försörjningen med råvaror, livsmedel och industriprodukter spelar en framträdande roll – inte minst för den militära planläggningen. Att skydda produktion och transporter av krigsviktiga varor var en av uppgifterna för de tyska styrkorna i de ockuperade länderna.

Från Danmark fraktades livsmedel och industriprodukter av många slag till Tyskland. Vid en värdering av järnvägssabotaget i Danmark under 2:dra världskriget utgör denna, den civila trafiken till Tyskland, en icke oväsentlig sida av saken.

I en rapport den 20 november 1944 om följderna av järnvägssabotagen heter det bl.a.:

»Vældige godsmængder ophobes nu rundt om i landet uden mulighed for i den nærmeste fremtid at komme videre, og militærtransporterne når kun igennem med store forsinkelser.»

I Information den 12 februari 1945 heter det i en redogörelse för resultaten av järnvägssabotagen:

»Exporten syd på er i realiteten standset. Den tyske hærledelse

³ Se exempelvis Information 6/9, 7/9, 4/10, 13/10 och 19/10 1944; 16/1, 15/3 1945.

og jernbanemyndighederne koncentrerer sig om at få troppe-transporttogene igennem.»

Det finns flera andra belägg för de svårigheter som på grund av järnvägssabotaget uppstod för exporten till Tyskland.⁴

Men vad som i detta sammanhang är av större intresse är den skillnad man gjorde mellan denna civila trafik och de rent militära transporterna. Såväl den tyska militära ledningen som järnvägsmyndigheterna prioriterade trupptransporterna och koncentrerade sig på att få dessa igenom. Det innebär, att begränsar man sig till att endast utnyttja siffrorna för denna senare del av järnvägstrafiken, så laborerar man med ett tendentiöst urval. Lika väl som det är metodiskt fel att använda höjdpunkterna till att representera det generella, som den tidigare historieskrivningen gjort och som Aage Trommer med rätta påtalar (s. 187), likaväl är det felaktigt att lägga ett siffermaterial, som uppenbart ger lägre värden än genomsnittet, till grund för slutsatser och värdeomdömen.

Så långt Aage Trommers sätt att räkna med minuterna. Därmed över till frågan om dessa minuter kan användas som *enda* kriterium för en värdering av järnvägssabotaget. Jag skulle vilja hävda att det inte räcker ens om man begränsar sig till att bara behandla järnvägssabotaget som militärt fenomen.

Om en sådan begränsning kan betraktas som tillåten – och det återkommer jag till – så återstår ändå frågan om sabotagets indirekta effekt: att binda tyska trupper för bevakning av järnvägarna och som ett latent hot, som försvårade försvaret av Jylland vid en invasion.

Redan efter de första järnvägssabotagen hösten 1942 krävde tyskarna extraordinär bevakning av järnvägarna på vissa huvudlinjer. I februari 1943 organiserades en omfattande bevakning av dansk polis och DSB:s personal; i allt krävde denna extra bevakning 1.810 man. Efter det stora sabotaget mot järnvägsbroarna vid Langå i november 1943 övertog tyskarna själva bevakningen på viktigare punkter.

I juni 1944, efter invasionen och sedan sabotaget återupptagits, utvidgades och förstärktes den tyska bevakningen, särskilt på Jylland.⁵ Den 19 juni rapporteras sålunda om ankomsten av en styrka

⁴ Information 16/11, 15/12 1944; 12/2, 14/2 1945.

⁵ Se Information 10/6, 19/6, 20/6, 22/6 1944.

på 500 SS-polissoldater för att övertaga vakten på järnvägsstationerna i Sønderjylland. Under augusti och september rapporteras om ytterligare förstärkningar.⁶

I en rapport om järnvägssabotagen i Information den 14 februari 1945 framhålles det, att »jernbanesabotagen i Jylland beskæftiger 30–40.000 tyske soldater». Även om denna uppgift skulle vara överdriven, rörde det sig om stora styrkor. Redan det faktum, att man på de viktigare linjerna hade en dubbelpost per 200–300 meter och extra bevakning vid varje station liksom vid alla broar och andra kritiska punkter, måste ha krävt stora styrkor. Detta framhäves också i olika sammanhang som ett inte oväsentligt resultat av järnvägssabotaget. Så konstateras t.ex. i en kommuniké från Frihetsrådet den 26 febr. 1945, att »bevogtningen af jernbanelinjerne binder store tyske tropestyrker».⁷

Att man från tyskt håll betraktade järnvägssabotagen som ett allvarligt hot framgår av de ansträngningar man gjorde för att förhindra det, den snabbhet och kraft man ingrep med så snart ett sabotage hade ägt rum, den energi med vilken man sökte avslöja sabotagegrupperna – något som f.ö. i många fall lyckades – och de stränga straff man tillgrip för att avskräcka andra från att ägna sig åt denna verksamhet. Ett stort antal av de motståndsmän som dömdes till döden och avrättades av tyskarna under kriget hade gjort sig skyldiga till järnvägssabotage.⁸

Den tyska reaktionen vittnar också om den roll järnvägssabotaget spelade som ett latent hot under en period, då Tyskland hade behov av att koncentrera alla resurser vid fronterna.

Alltså för att sammanfatta: författaren använder ett enda kriterium för värderingen av järnvägssabotagets militära effekt: de tyska bevægelsestågens försening vid ankomsten till gränsen; han använder detta utan att analysera de faktorer, som bildar grundvalen för siffrorna – de tyska tågplanerna – och han behandlar endast en del av trafiken – de större militära bevægelserna – och detta utan hänsyn till att det ger ett tendensiöst urval.

Andra sidor av saken – som de tyska trupper som blev bundna

⁶ Information 26/8, 16/9 1944.

⁷ Frit Danmarks Hvidbog. Besættelsestiden i Dokumenter og Kommentarer, bd. II s. 281.

⁸ Besættelsestidens fakta, bd. II s. 847 ff.

av bevakningsuppgifterna och den inverkan det hade på andra militära transporter och exporten till Tyskland – skjutes helt åt sidan.

Premisserna räcker knappast för att dra generella slutsatser, för att skildra och värdera det danska järnvägssabotaget under 2:dra världskriget som militärt fenomen.

3

Aage Trommer har i sin avhandling redan från början (s. 11) starkt understrukt, att »i denne fremstillings hovedstykke vil jeg behandle jernbanesabotagen udelukkende som militært fænomen». I förbindelse med en summering av huvudresultatet av undersökningen återkommer författaren till detta tema och understryker ånyo, att »nyttevirkningen af sabotagen kun er søgt belyst i militær henseende», och fortsätter (s. 169): »Undersøgelsen bestrider ikke, at den havde betydning i moralsk og psykologisk henseende. Moralsk var al sabotage for modstandsbevægelsen og de kredse, der sympatiserede med den, udtryk for kampvilje. . . . Psykologisk måtte den virke som en belastning på tyskerne. . . . Politisk var sabotagen et aktiv, som Danmark formodedes at oparbejde hos de allierede.»

Då jag nu ändå tar upp dessa senare sidor av saken, vill jag gärna från början understryka, att jag vet att jag därmed går utanför de gränser författaren dragit för sitt arbete. Jag gör det därför närmast som en komplettering till den föreliggande framställningen och jag betraktar det som en delvis nödvändig komplettering, eftersom denna avhandling bl.a. i pressen refererats och tolkats på ett sätt, som icke synes mig rättvisande med tanke på den begränsade aspekt undersökningen behandlar.

Utgångspunkten för behandlingen av den betydelse järnvägssabotaget kan ha haft ur psykologisk och politisk synpunkt skall jag ta i författarens egna ord. Efter att ha fastslagit att han endast behandlar järnvägssabotaget som ett militärt fenomen fortsätter författaren (s. 11):

»Der ligger ikke i denne indskrækning nogen som helst nedvurdering eller afvisning af den ideologiske eller politiske betydning. En undersøgelse i disse henseender vil blot kræve andre problemstillinger og andre former for kildemateriale, end tilfældet er på dette sted, og vil formentlig også give ganske andre resultater end dem, der her fremlægges.»

I sin sammanfattning av undersökningens resultat utvecklar författaren ytterligare denna tankegång (s. 169):

»Men en nærmere undersøgelse af disse aspekter kræver som tidligere nævnt andre undersøgelser på grundlag af andet materiale. Blot skal det her bemærkes, at når det gælder (jernbane)sabotagens moralske og politiske betydning, er det ikke så meget dens militære nyttevirkning, der er af interesse, som den effekt, de politisk relevante kredse tillagde den, og den kampvilje, de så den som udtryk for.»

Eller med andra ord: den effekt vi *nu* på grundval av bl.a. uppgifterna i DSB:s arkiv kan konstatera att sabotaget faktiskt har haft, har i detta sammanhang ingen betydelse. Det är uppgifterna om vad man *då* trodde det betydde och de samtida rapporterna om effekten, som i detta sammanhang är de relevanta. Om de sedan är sanna eller inte, spelar ingen roll.

Den illegala nyhetsbyrån Informations dagliga bulletiner bildade underlaget för större delen av nyhetsmaterialet i den illegala pressen under kriget. Detta var vad det danska folket då fick veta. För vad man i utlandet kände till om den danska motståndsrörelsen spelade Information en än större roll. Den smugglades dagligen över till Malmö. Rapporter och nyheter från Information spreds sedan ut över världen via »Dansk presstjänst» i Stockholm. BBC:s danska nyhetsutsändningar byggde sålunda vad beträffar nyheterna om vad som skedde i Danmark i hög grad på Information.⁹

Utöver de rena nyhetsmeddelandena i form av notiser om sabotage och likande, ger Information vid några tillfällen översikter av olika sidor av motståndsrörelsens aktiviteter och dess resultat. Av samma karaktär är Frihetsrådets kommunikéer, som också publicerades i Information. För en värdering av vilken betydelse man tillmätte järnvägssabotaget och hur man värderade dess resultat är alltså Information en god källa.

Före juni 1944 förekommer i Information endast sporadiska notiser om järnvägssabotage – det var sabotagestoppets tid. Under sommaren 1944 börjar uppgifterna bli fler. Under juni förekommer 11 notiser om järnvägssabotage, i juli 7 och i augusti 10 notiser.

⁹ Om Information se ERIK LUND, Fire millioner frie ord. Det illegale nyhedsbureau »Information» augusti 1943–maj 1945. Århus 1970.

Från början av september ökas antalet notiser om järnvägssabotage starkt. Fr.o.m. den 4 september innehåller Information så gott som dagligen en eller flera uppgifter om nya järnvägssabotage.

Dessa ständigt återkommande uppgifter om sprängningar av skennorna, urspårningar av tyska tåg och skadorna på både rullande och fast material, måste ha gjort ett starkt intryck. Det stora antalet notiser och den regelbundenhet med vilken de återkommer, skapade en bild av stark aktivitet.

I kommunicéerna från Frihetsrådet liksom i de då och då återkommande översiktsartiklarna får man en uppfattning om hur dessa rapporter värderades. I en kommunicé den 16 september meddelade Frihetsrådet sålunda, att »vore styrker har i de sidste uger udført en række angreb på jernbanelinjer . . .». I nästa kommunicé den 26 september heter det att »i tiden 16–23 september har vore styrker foretaget en lang række angreb på jernbaner og andre krigsvigtige mål», varefter det sedan följer en lång uppräknning av framför allt järnvägssabotagen och deras resultat. I Frihetsrådets följande kommunicé den 4 oktober lyder det första stycket:

»I ugen 21.–28.9. har vore styrker fortsat deres angreb på jernbaner og andre krigsvigtige mål. Der er i Jylland udført mellem 15 og 20 vellykkede sabotagehandlinger. Disse har medført langvarige forstyrrelser til skade for den fjendtlige transport af materiel og tropper.»

Tre dagar senare, den 7 oktober börjar Informations nyhetsmeddelande med orden:

»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.»

Den 11 november framhåller Information på första sidan, att

»jernbanesabotagen i Jylland har nu antaget et omfang, der gør det umuligt i enkeltheder at beskrive, hvor og hvornår der eksploderede bomber . . .»

Den 13 november nämnes i en veckoöversikt järnvägssabotaget som den första av de fyra stora begivenheter, som »karakteriseret den forløbne uge». »Jernbanesabotagen i Jylland har», heter det, »fået et ganske overvældende omfang», och man skildrar sedan i drastiska ordalag tyskarnas hjälplöshet, när det gäller att förhindra sabotagen.

Efter att under senare delen av november och december minskat något i omfattning, konstaterar Information den 22 januari 1945, att »jernbanesabotagen er blusset op på ny med voldsom kraft». Den 8 februari lyder första rubriken i Information: »Togtrafikken i Danmark ligger i kaos» och i den följande artikeln heter det bl.a.:

»Jernbanesabotagen fortsættes – i en sådan grad, at togforbindelserne i Danmark i øjeblikket praktisk talt ligger i kaos, og ventende tyske transporttog rundt omkring sidder fast i længere eller kortere perioder.»

Och två dagar senare under rubriken »Trafikkaos i Jylland»:

»jernbanesabotagen fortsætter uden ophør, uden indskrænkning og uden pauser . . .»

och den 12 februari:

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

Den 21 april slutligen rapporterade Information, att »trafikken i Jylland er omtrent lammet».

Sanna eller ej – det var de rapporter man fick, det var de rapporter man trodde på och det var de rapporter, som gick vidare till London.

Det är denna bild av järnvägssabotagets betydelse och resultat, som bildar bakgrunden för den roll detta spelade för motståndsrörelsen, för att väcka kampviljan och för att återge det danska folket dess självförtroende.

Också på denna punkt kan man dra en parallell med luftkrigföringen. Professor A. J. P. Taylor, den engelske historikern, framhöll nyligen, att även om de engelska bombangreppen mot Tyskland rent objektivt sett gav föga resultat, betydde de dock oändligt mycket för det engelska folket. Under den långa tid av passivitet från Frankrikes fall till invasionen i Normandie gav de det engelska folket känslan av att göra något.

Politiskt bidrog järnvägssabotagen till att Danmark erkändes som en allierad nation. Visserligen har Aage Trommer i en efterskrift

visat, att sabotagen icke spelade någon avgörande roll för västmakternas ställningstagande ifråga om Danmarks framtida ställning som fri och självständig nation. Det framgår däremot samtidigt, att sabotageinsatsen icke har varit utan betydelse för frihetsrådets politiska position och utnyttjades i detta sammanhang av Sovjetunionen.

Det synes mig dock kunna ifrågasättas om han ändå inte underskattar den roll sabotaget spelat i politiskt avseende. I det avgörande aktstycket – frihetsrådets och politikernas gemensamma hänvändelse den 3 jan. 1945 till Storbritanniens, USA:s och Sovjetunionens regeringar om att erkänna Danmark som krigförande allierad – lyder motiveringen:

»Vi begrunder (denne henvendelse), som sker i tilslutning til de af Hans Majestæt Kong Christian tidligere fremsatte udtalelser, med et klart ønske i hele det danske folk, med den indsats i krigen, Danmark allerede har ydet gennem sabotagen, og med den modstandskamp, der er forberedt, og som vil blive rejst, når tidspunktet af de allierede skønnes rigtigt.»

Sabotaget framhåves här, som den insats varigenom Danmark visat sin kampvilja och som gjort det förtjänt att upptagas som krigförande allierad nation. Det torde vara obestriddligt att sabotaget – och därvid inte minst järnvägssabotaget – har spelat en roll även i politiskt hänseende och bidragit till att stärka Danmarks ställning hos de allierade.

Jag skulle vilja summera den roll sabotaget spelat genom att citera Frode Jakobsens ord i sin berättelse om sin verksamhet under kriget:¹⁰

»Modstandskampen havde tre motivgrupper, som jeg vil opstille i følgende rækkefølge efter deres betydning: 1) Moralsk, 2) udenrigspolitisk, 3) militært. Det var en kamp om det danske folks sjæl; det var en kamp for den rigtige udenrigspolitiske placering af Danmark efter befrielsen; det var en kamp for at medvirke til Hitler-Tysklands nederlag. Naturligvis kan de tre ting ikke skilles. . . . Men for mig er det ganske klart, at rækkefølgen var den angivne.»

Aage Trommers avhandling bekräftar ytterligare Frode Jakobsens

¹⁰ Frode Jakobsens beretning, s. 46 f. Arkiver fra besættelsestiden, DRA.

värdering av rangordningen vad beträffar sabotagets, speciellt järnvägssabotagets betydelse i olika avseenden.

4

Till sist skulle jag vilja ta upp ett helt annat problem.

I sin avhandling har Aage Trommer begränsat sig till att behandla sitt ämne ur endast en aspekt: järnvägssabotagen som militärt fenomen. Inom denna ram har han ytterligare begränsat sig genom att betrakta varaktigheten av linjeavbrotten som en direkt funktion av de sabotageaktioner, som framkallat dem. På grundval av en enda faktor – tågförseningarna i minuter räknat – värderar han järnvägssabotagens militära effekt. Frågan ställer sig: i hur hög grad har en historiker rätt att isolera en faktor och utifrån endast en variabel dra slutsatsen och uttala värdeomdömen.

Rent teoretiskt innebär det att utom denna enda variabel – tågans ankomsttid till gränsen – betraktas alla andra som fasta komponenter. Ur vetenskaplig synpunkt är detta en fullt acceptabel metod, som i många fall kan ge goda resultat. En förutsättning är då, att man noga analyserar sambandet mellan denna faktor och den företeelse man vill mäta – i detta fall järnvägssabotagets militära effekt.

Men samtidigt måste man vara på det klara med att de resultat, man på detta sätt når, icke ger en bild av verkligheten. Vad den ger är en analys av en sida av saken. När vi i historisk forskning av idag i hög grad arbetar med enfaktoranalyser av det slag, skriver vi historia för historiker, icke för allmänheten. Syftet är att genom dylika systematiska undersökningar belysa bestämda aspekter av ett problemkomplex. Men först sedan alla, eller i varje fall de väsentligaste aspekterna behandlats, kan man skildra förloppet i dess helhet och värdera dess betydelse i ett större sammanhang.

Historikern står här inför ett dilemma. När han i en undersökning som denna vänder sig till fackmannen, kan det inte undgå att den också läses av lekmannen. En specialundersökning, som den här diskuterade avhandlingen uppfattas lätt som en skildring av järnvägssabotagets hela historia, de värdeomdömen som fälles, såsom gällande dess betydelse i allmänhet.

En konsekvent och samvetsgrant genomförd undersökning av det slag som denna har sitt stora vetenskapliga värde. Även om metoder och resultat på enstaka punkter kan diskuteras, har Aage Trommer därmed dokumenterat sin förmåga att genomföra en strikt vetenskap-

lig undersökning. Med utgångspunkt från ett omfattande, hittills inte utnyttjat källmaterial, har han givit en detaljerad och omsorgsfullt genomförd analys av en faktor: den militärt-taktiska betydelse järnvägssabotagen i Danmark har haft. Även om detta inte ger någon fullständig bild av den roll järnvägssabotagen spelat i Danmark, har Aage Trommer med sin avhandling givit ett bidrag av bestående värde i den internationella diskussionen om motståndsrörelserna under andra världskriget.