

Trommer og jernbanesabotagen

Trommers afhandling har været omtalt i to artikler på Statsministeriets hjemmeside og skal derfor her behandles mere udførligt, især på grund af den helt dominerende rolle, den har fået i den historiske revisionismes behandling af den danske modstandshistorie. Vi vil her også prøve at betragte Trommer og hans disputats som historiske fænomener, og stille de klassiske historiske spørgsmål om dem: hvornår, hvordan, og hvorfor.

Disputatsen

Trommers afhandling udkom i 1971 (1), men i årene før havde Trommer skrevet flere beretninger især om modstandsbevægelsen i provinsen (2). Det var meget grundige arbejder, baseret på hundredvis af interviews, som ingen, der for alvor vil beskæftige sig med besættelsestiden kommer uden om. Trommer kom for øvrig her til den konklusion, at modstandsbevægelsen ikke som almindelig antaget opstod fra den brede befolkning, men derimod fra små politiske randgrupper som kommunisterne og Dansk Samling. Trommer opdagede hurtigt, at en løbebane som karrierehistoriker ikke kunne startes fra disse arbejder, der højst ville række til en stilling som lektor i historie ved et provincgymnasium, der skulle noget mere iøjnefaldende til.

Han fandt til alt held, i en nedlagt DSB retirade (3), et arkiv af gamle kørselsrapporter over de tyske troppetog under krigen og opdagede, til sin overraskelse, at forsinkelserne på grund af sabotagen var meget begrænsede, meget i modstrid med den hidtidige historieskrivning, og at sabotagens militære værdi derfor måtte være meget begrænset.

Pludseligt så karrierechancerne meget bedre ud.

Det formelle forsvar af disputatsen ved Odense Universitet blev forberedt med en forbilledlig pressekampagne, der tyder på en omhyggelig karriereplanlægning, aviserne var fyldt med beretninger om disputatsen og diskussioner om dens påstand (4). Endda SOEs legendariske chef, general Gubbins, blev interviewet.

Til forsvaret, som man klogeligt havde forlagt til et større lokale udenfor universitet, var der mødt ca. tusinde tilhørere op, i stedet for de sædvanlige 20 til 30 mennesker inklusiv doktorandens familie – antagelig en dansk rekord, der vil holde længe. Ved forsvaret gik bølgerne højt, en tilhører måtte fjernes med magt, da han blev ved med at råbe "landsforræder" til Trommer.

Trommer undlod at komme nærmere ind på de indvendinger, der blev rejst, men gentog, næsten som et mantra, sin påstand om, at uden forsinkelser var der ingen militær betydning af jernbanesabotagen.

Køreplansforsinkelserne

Når man ser nærmere på Trommers påstand, er det klart, at han mere præcist burde have sagt "køreplansforsinkelsen for det sidste tog, når det kører ud af Danmark".

Og det er derfor helt afgørende hvilke køreplaner der blev anvendt, og hvordan de så ud sammenlignet med køreplanerne syd for grænsen, i Tyskland og de andre besatte lande.

Først nogle militære jernbanetekniske begreber:

Normalt blev de tyske tropper flyttet i såkaldte transporter (Bewegungen), der i reglen omfattede en division på 10 til 15.000 mand, da en division var den mindste styrke, der kunne kæmpe selvstændigt og havde enheder af alle våbenarter.

For at flytte en division krævedes 40 – 50 tog, der hver bestod af et damplokomotiv og 40 – 50 vogne. Vognene i et tog var normalt 12 passagervogne til divisionens stab, og resten åbne godsvogne til køretøjer og det tunge materiel og lukkede godsvogne til mandskabet, med improviserede sovesteder, latriner mv..

En banestræknings kapacitet, dvs. hvor mange tog, der kunne køre igennem den per døgn, var bestemt af togenes marchhastighed (medregnet ophold til vandpåfyldning, omvendning ved endestationer mv.) og især af deres tempo, dvs. antallet af tog per døgn (lig med 24 timer divideret med togenes tidsmellemlum).

For de tyske troppetog i Danmark var der forberedt en særkøreplan, som bestod af en liste af forberedte kørsler, som man så kunne fylde ud med troppetog efter behov. Kørslerne var naturligvis beregnet sådan, at man ikke ramte ind i de civile danske tog eller andre tyske troppetog. Det gjorde kørslerne lette at planlægge og også at ændre, da man blot skulle holde sig til den forberedte liste.

Den danske særkøreplan var baseret på marchhastigheder på gennemsnitligt 18 km/timen og på tempoer på op til ca. 24 kørsler per døgn (5). Imidlertid udnyttede tyskerne sjældent sådanne tempoer, normalt var de mellem 5 og 10 kørsler per døgn af hensyn til indladningsforholdene.

Sammenligner man nu de tilsvarende tal syd for grænsen, finder man at marchhastighederne her var ca. 30 km/timen og tempoerne normalt 36 kørsler per døgn (6).

Disse tal var for enkeltsporede strækninger, og mens de fleste tyske strækninger var dobbeltsporede, så man kunne fordoble tempoet til 72, var man i Danmark begrænset af, at man i Sønderjylland kun havde enkeltsporede strækninger.

Disse tal kunne sættes yderligere op ved den såkaldte «Auf Sicht» kørsel, hvor man kørte så hurtigt og tæt, som man kunne ud fra udsynet til det foran kørende tog.

Dvs. at beregner man transportkapaciteten i Tyskland får man 3 gange så høje værdier som i Danmark, hvis tyskerne her kørte med det maksimale tempo, og endog 8 gange så høje, hvis de kørte med gennemsnitstempoet, forudsat at tyskerne i Tyskland kun kørte på enkeltsporede baner. Benyttede de dobbelt spor, blev forholdene dobbelt så store.

Hvad enten der var sabotage eller ej, fungerede Danmark derfor som en prop i det tyske jernbanenet, og man kan med en omskrivning af Churchills bekendte ord sige, at aldrig har der i Europa kørt så mange tyske troppetog så langsomt så længe som i Danmark.

Det havde imidlertid også en anden konsekvens, nemlig at det var let at køre køreplansforsinkelserne ind. En sædvanlig tysk transport, der kørte efter de danske særkøreplaner, havde en rigelig indbygget reservetid til indhentning, alene ved at sætte tempoet op til det maksimale i særkøreplanerne. Yderligere tid kunne let vindes ved at køre som i Tyskland, men det krævede da, at man ryddede linierne for de civile danske tog.

Disse gunstige muligheder for indhentning var velkendt blandt DSB folk. Som en af dem senere skrev: «Der var i det store og hele god tid, hvor det var muligt at køre selv meget store forsinkelser ind». (6 a). Man kan så spørge om, hvorfor tyskerne gik med til den usædvanlig langsomme kørsel i Danmark.

Die gute Zusammenarbeit

Efter kapitulationen efterlod de tyske transportofficerer i Transportkommandanturen i Århus en sidste hilsen til deres danske DSB kolleger (7). De skrev med stor skrift tværs over den sidste side i rapportbogen over de tyske troppetog:

«Wir danken für gute Zusammenarbeit»

og det havde de god grund til.

Der bestod et mærkeligt samarbejdsforhold mellem de tyske transportofficerer, der alle kom fra de tyske jernbaner, Deutsche Reichsbahn, og deres danske kolleger. I mange henseender blev det nære førkrigstids samarbejde blot videreført. Det blev især aktuelt efter, at den tyske transitkørsel gennem Sverige til Norge over Helsingør blev stoppet af svenskerne fra september 1943, og den tyske trafik til og fra Norge igen måtte foregå over Jylland.

De tyske troppetog bestod af tyske damplokomotiver og vogne. Lokomotivet var bemandedet med tysk personale, men med en dansk lokomotivfører som lods. De tyske tomvogne blev imidlertid rangeret sammen til indladning af danske rangerlokomotiver, og toggangen var helt baseret på dansk signal og styringspersonale.

De tyske transportmyndigheder var naturligvis yderst tilfredse med disse for hold og tillod derfor DSB en vid margin til at lave rummelige køreplaner, der kun ville lette en rettidig afvikling af trafikken.

Man kan undre sig over, at tyskerne i Danmark tillod en så lav marchhastighed som gennemsnitligt 18 km/timen, når den var 30 km/timen i Tyskland. Trommer giver ingen forklaring på det, hvilket synes at skyldes uvidenhed om datidens banetekniske forhold (8).

Enhver ledvogterkone ville straks have kunnet give svaret.

Den maksimalt tilladelige hastighed afhænger af togenes bremses, så et tog nødsfald kan stoppe f. eks. før en vejoverkørsel uden passersignal. De danske godstog var stadigvæk til dels udrustet med svage mekaniske bremses, der endda ved lange godstog krævede, at et antal bremsevogne med bremses på taget blev sat ind i toget (8 a). De tyske godsvogne havde alle moderne tryklufsbremses, der tillod langt højere hastigheder. DSB krævede imidlertid, at særkøreplanerne blev beregnet efter de danske hastigheder på grund af den blandede trafik, hvilket tyskerne accepterede.

DSBs reparationshold

Efterhånden som sabotagen steg, var langt den værdifuldeste danske hjælp til tyskerne imidlertid DSBs reparationshold, der foretog alle reparationerne af spor og anlæg efter jernbanesabotagerne. DSBs reparationshold, der hver bestod af ca. 20 mand, blev sat sammen af såkaldte ekstraarbejdere, normalt arbejdsløse, der blev antaget dagsvis efter behovet. Alene i Fredericia trafikdistrikt kunne man skaffe op til 300 ekstraarbejdere, svarende til ca. 15 hold, så man kunne reparere et stort antal afbrydelser samtidigt. Reparationsholdene arbejdede hurtigt og effektivt, til dels på grund af en streng tysk kontrol.

Den gennemsnitlige afbrydelsestid var kun 68 timer (9), hvilket svarede til den tid, som de russiske partisaner forårsagede (10).

Nu er jernbanesabotage normalt natarbejde, men de hurtige reparationer bragte i reglen sporene i orden op ad dagen den følgende dag med god tid til kørsel, inden det blev mørkt igen.

Dette gjorde næsten dansk jernbanesabotage til en absurd teaterforestilling, hvor danske sabotører sprængte skinnerne om natten, og danske reparationshold reparerede dem om dagen. Man kan spørge, hvorfor man ikke forhindrede reparationerne, hvilket let kunne have været gjort.

Det hænger sammen med det såkaldte agrarvåben, som vi skal komme tilbage til.

Det danske jernbanepoliti

Oprindeligt havde den danske hjælp til de tyske troppetransporter været endnu alvorligere, nemlig med det danske jernbanepoliti, der her skal nævnes for fuldstændighedens skyld.

Den første danske jernbanesabotage fandt sted den 6. november 1942 ved Espergærde (11, 12, 13), hvor tre kommunister under ledelse af Ejgil Larsen, der senere blev den første leder af Bopa, afsporede et tysk tog, som kørte mod Helsingør til Sverige. De anvendte en primitiv afart af den såkaldte kinesiske metode, som Ejgil Larsen havde beskrevet i sin bekendte Kogebog for sabotører. Metoden blev anvendt af kineserne i deres kamp mod japanerne og bestod i, at de fjernede en skinnelængde af sporet. Ejgil Larsen havde af hensyn til den begrænsede tid og mandskab, der ydermere kun var udstyret med almindelige skruenøgler, simplificeret metoden. Kun en kortere skinnelængde blev løsnet og bøjet til den rigtige side i et sving.

Sabotagen var vellykket og fik den tyske øverstbefalshavende i Danmark, general von Hanneken, til at kræve drastiske foranstaltninger (14). Bl.a. ville han have sat beboerne langs jernbanelinierne til at bevogte dem og gjort dem personligt ansvarlige i tilfælde af sabotage.

Det lykkedes samarbejdsregeringen at få ham stillet tilfreds med oprettelsen af et dansk jernbanepoliti (15, 16), der bevogtede hovedjernbanelinierne med patruljer bestående af en politimand og en jernbanemand, hver bevæbnet med karabiner. Korpset bestod af 1200 politifolk og tilsvarende DSB "svulletællere" og eksisterede indtil den 19. september 1944, da politiet blev taget. Der er ikke eksempler på, at det greb direkte ind mod sabotører, men det fjernede ladningerne, når de fandt dem. Indtil det sidste forsynede det Gestapo med kopier af dets nøjagtige rapporter over de skete sabotager med omhyggelige fotos og andre observationer.

Det interessante ved den danske jernbanepoliti er, at det udgør et historisk forsvindingsnummer, det eksisterer ikke historisk mere, et fænomen man ofte ser i besættelseshistorien.

Dets arkiver, som lå hos de lokale politimestre, er forsvundet. Trommer selv omtaler det kun i nogle få intetsigende sætninger.

Det er overhovedet ikke nævnt i Stevnsborgs (17) og Kochs (18) firmahistorier over politiet under besættelsen, hvor eller de mindste enkeltheder er beskrevet.

Det er simpelthen forsvundet i et historisk sort hul.

Jernbanestrejker og agrarvåbnet

Nu kunne modstandsbevægelsen naturligvis have forhindret DSBs reparationshold, hvis man havde grebet ind mod personalet.

En endnu mere effektiv metode ville have været at foranstalte en total jernbanestrejke, hvor DSBs tog og stationspersonale strejkede, hvilket ville lægge hele togdriften død.

Det skete spontant nogle få gange som f.eks. under folkestrejken i juli 1944 og den 15. september samme år, da den første deportation fra Frøslev blev sendt til de tyske KZ - lejre, men kun med et enkelt døgn varighed (19).

Som det afspejles i de tyske arkiver (19 a), tog tyskerne strejkerne meget alvorligt og truede bl.a. med at henrette gidsler fra DSB personalet, hvis togene blev stoppet, og strejkerne blev heller ikke i længden bakket op af modstandsbevægelsen selv.

Det hang sammen med den dybere sammenhæng, der var mellem jernbanesabotagen og det, som Werner Best kaldte «agrарvåbnet».

Ved sit hemmelige møde med de ledende socialdemokrater Buhl, Hedtoft og Alsing Andersen den 12. august 1943 (20) havde Best med stor åbenhjertighed beskrevet sin politiske situation. Han var ligeglad med danskerne indstilling og ville tolerere en begrænset industrisabotage, som han mente var uden større krigsmæssig betydning.

Det eneste, der virkelig interesserede ham, var den danske levnedsmiddelseksport til Tyskland, som han mente dækkede ca. 15 % af tyskernes behov. Dette var antageligt i overkanten, men hovedsagen var, at Best fik Hitler til at tro på det. Hver gang Himmler og Göring ville have Best erstattet af en brutalere statholder, henviste Best til de uafbrudte levnedsmiddelforsyninger og fik overbevist Hitler om, at kun hans politik kunne sikre dem i fremtiden.

Men som Best fremhævede overfor socialdemokraterne, var agrарvåbnet et tveægget sværd. Danskerne kunne afbryde leverancerne, f.eks. ved jernbanesabotage eller strejke, men tyskerne ville da sørge for, at så mange som muligt af danskerne heller ikke fik nogen fødemidler.

Modstandsbevægelsen, efterhånden under ledelse af Frihedsrådet, var klar over dette forhold. Man vidste, at modstandsbevægelsen kun kunne eksistere med en bred støtte fra hele befolkningen, og at denne ville svinde væk, hvis man ikke opretholdt dens levestandard, der hvad fødemidler angår, var den højeste i Europa.

Derfor blev jernbanestrejkerne stoppet, og de absurde forhold for jernbanesabotagen fortsatte. Bopas leder, Børge Brandt sagde ofte, «at enten fører vi krig, eller også spiller vi fodbold». Med hensyn til jernbanesabotagen spillede vi nærmest fodbold, og det efter regler, der var meget ugunstige for sabotørerne.

Truslen om en længerevarende jernbanestrejke fik imidlertid tyskerne til fra juli 1944 at sende 1000 tyske jernbanesoldater til Danmark (21,22), for at de i en strejkesituation kunne føre den nødvendigste militære trafik videre. De fik faktisk aldrig noget at gøre bortset fra et par enkelte strejkedage.

At Bests trusler var realistiske, kunne man i efteråret 1944 se i Holland.

Da Montgomery startede sin Arnhem offensiv, begyndte de hollandske jernbaner en effektiv strejke.

Da offensiven slog fejl, fortsatte strejken, og store dele af den hollandske befolkning blev afskåret fra levnedsmiddelforsyninger. Det medførte, at 1015.000 hollændere, mest børn, døde af sult og underernæring. Trommer beskriver overhovedet ikke strejkerne eller agrarproblematikken i sin dispu-tats.

Den jyske Konflikt

Foruden af hensynet til den danske befolknings vellevned blev jernbanesa-botagen alvorlig hæmmet af endnu et forhold, den jyske konflikt mellem Ben-nike og Toldstrup. Trommer beskriver konflikten som om, at den var forårsaget af forskelle i karakter mellem dens to hovedpersoner, men i virkeligheden havde den langt dybere årsager. Konflikten forløb var kort berettet:

Da de jyske jernbaners betydning steg, efter at svenskerne i efteråret 1943 stoppede den tyske transitmulighed gennem Sverige, ville modstandsbevægelsen i Jylland gerne have en specialist til at uddanne de jyske jernbanesa-botører og fik derfor tildelt en ingeniørofficer, oberstløjtnant Vagn Bennike, der havde den efter modstandsforhold høje alder af 56 år. Valget var fagligt berettiget, da de eneste sprængstoffer, der da var til rådighed, var fra nogle gamle danske militærdepoter og slet ikke egnet til skinnesabotage.

Imidlertid blev han snart overhalet af udviklingen. Det britiske SOE (Special Operations Executive) under general Gubbins, der i begyndelsen af krigen af Churchill havde fået til opgave at «sætte Europa i flammer» ved hjælp af de lokale modstandsbevægelser, havde udviklet et ideelt sæt af sabotagemidler til jernbaner. Det bestod af det bekendte plastiske sprængstof og forskel-lige tændere og tændledninger, som efter læsning af en kort billedinstruktion kunne anvendes af enhver. Ladningen til et sprængsted kunne være i en skoletaske, og monteringen på stedet kunne gennemføres på et par minuter.

Fra sommeren 1944 begyndte Royal Air Force sine nedkastninger af fald-skærmscontainere med bl.a. disse midler, sammen med nødvendige våben til beskyttelse af sabotørerne. Bennikes arbejde var derfor egentlig blevet overflødig, men han fik hurtigt en anden og vigtigere opgave.

Konfliktens anden hovedperson, Anton Toldstrup, var kun 29 år, men havde vist usædvanlige evner for illegalt arbejde, og er antagelig ved siden af Børge Brandt modstandskampens mest effektive leder.

Han organiserede de jyske modtagegrupper, så en strøm af containere med våben og sprængstoffer blev modtaget med minimale tab (23). Han var personligt meget aktiv, og hans overlevelse fra Gestapos jagt på ham synes at skyldes hans hyppige skift af hovedkvarter, i alt over 30 gange, og hans anvendelse af fire kvindelige kurerer, hvor af kun een blev taget, men som overlevede i Frøslev.

Foruden modtagearbejdet i hele Jylland tog Toldstrup sig også af jernba-nesabotagen i region 1, der omfattede Nordjylland, og han viste også her fremragende evner (24). Han sørgede for at have direkte forbindelse mellem DSB ansatte og sabotage grupperne, så de hurtigst muligt, normalt inden for et par timer, kunne få besked om kommende transporter.

Grupperne havde instruktion om, at så snart et troppetog var anmeldt, skulle det saboteres, man skulle ikke nøjes med en skinneafbrydelse, der brugte den samme mængde sprængstof.

Mange af de længste forsinkelser skete derfor i Toldstrups region, således at tyskerne til sidst undgik at landsætte tropperne fra Norge i Frederikshavn, men sejlede dem videre til Århus.

I København var Gørtz ved Frode Jakobsens hjælp blevet anerkendt som modstandsbevægelsens militære leder, og han udnævnte nu Bennike til sin jyllandsleder, en position som Bennike begyndte at udbygge ved at få indsat officerer som regions og byledere.

Det voldte ikke de store vanskeligheder, da udskiftningen i disse måneder var hurtig på grund af Gestapos arbejde, som man i provinsen endnu ikke havde vænnet sig til.

Bennike selv omgav sig med et omfattende sikkerhedsapparat, der gjorde det næsten umuligt at komme i forbindelse med ham, og gjorde ham til genstand for stadige klager og vittigheder.

Bennike havde imidlertid i Jylland en stor svaghed, han havde ikke adgang til nogen våbenforsyninger, i modsætning til Gørtz lille generalstab i København, der havde sat sig på Hedtofts svenske våben.

De engelske våben blev nemlig modtaget af Toldstrup, der ikke ville aflevere dem til Bennike, men kun direkte til grupper, som han vidste, ville bruge dem i kampen mod tyskerne.

Toldstrups effektive jernbanesabotage var også en torn i øjet på Bennike, og han krævede derfor, at Toldstrup skulle fjernes eller i hvert fald afsættes som regionsleder. Toldstrup hævdede, at han stod under SOEs direkte kontrol, og Gubbins bakkede ham op, da han godt vidste, at Toldstrup var «Europas bedste modtagechef».

Konflikten blev til sidst en besættelse for Bennike og optog næsten al hans tid. Toldstrup påstod efter kapitulationen, at han da havde truffet en mand, som Bennike havde pålagt at likvidere ham, men likvidatoren kunne ikke finde Toldstrup.

Når man har mordet på løjtnant Skov i erindring, lyder det ikke usandsynligt. Som et uomstødeligt bevis på Bennikes hensigter findes der imidlertid et brev fra Bennike til den lille generalstab, hvor han den 26. november 1944 skriver om Toldstrup (25):

«Han 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 vil 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».

Man bliver hærdet, når man har læst nogle tusinde aktstykker fra besættelsestidens arkiver igennem, men da jeg læste dette brev, må jeg tilstå, at det løb mig koldt ned af ryggen.

Som Trommer udførligt beskriver (26), indførte Bennike et nyt kommandosystem for at udløse jernbanesabotagerne. Strækningerne skulle afbrydes, når bestemte kodeord blev udsendt fra BBCs danske udsendelser.

Men Bennike skulle først have de nødvendige kørselsoplysninger fra den militære efterretningstjeneste, og de skulle så igen sendes fra hans radioforbindelse til London.

Med Bennikes bekendte langsommelighed varede det let 45 dage, og i mellemtiden var transporten for længst kørt igennem. Trommer kritiserer med rette metoden, men overser, at Bennikes formål med den slet ikke var at gøre sabotagen mere effektiv, men at få sabotagegrupperne under sin kontrol, så de ikke handlede selvstændigt.

Det sørgelige resultat af den jyske konflikt var imidlertid, at et stort antal transportere slet ikke blev saboteret eller blev saboteret så sent, at virkningen blev for ringe.

Gørtz udnævnte straks efter kapitulationen Bennike til generalmajor, i realiteten for at han skulle have en højere grad end de byledere, han havde indsat. I pressen blev det fortolket, som om forfremmelsen var på grund af Bennikes arbejde med jernbanesabotagen.

Bennikes modvilje mod Toldstrup kan i dag synes uforståelig, da den ikke som for den lille generalstab i København kunne skyldes angst for et kommunistisk kupforsøg, der var simpelthen ikke kommunister nok i Jylland.

Men Toldstrup og mange af hans folk var fra Dansk Samling, der havde et demokratibegreb, der var farligt for det bestående politiske system. Således mente de, at statsministeren skulle vælges direkte af befolkningen, som præsidenten i USA, og at folketingets medlemmer hovedsageligt skulle vælges i enkeltmandskredse. Men et sådant system ville tilintetgøre eller i hvert fald svække partiernes magt, og blev derfor betragtet som en alvorlig fare af dem.

Forsinkelsernes operative virkning

Trommers påstand, at uden køreplansforsinkelser havde jernbanesabotagen ingen militær betydning, udtrykte han mere præcist til, at den ingen "taktisk" betydning havde. Trommer anvender her begrebet taktisk på en anden måde end i den klassiske militære litteratur, antagelig kopieret efter det amerikanske luftvåbens sædvane. Det giver anledning til mærkelige misforståelser, som når Bryld (27) skriver, at jernbanesabotagen ikke havde «militær eller taktisk, endsiges strategisk, betydning for krigen». 10

I stedet for taktisk, burde benævnelsen «operativ», dvs. af betydning for troppernes operationer ved fronten, være anvendt.

Det afgørende spørgsmål for Trommers påstand er nu, om der overhovedet var nogen sammenhæng mellem forsinkelserne og de pågældende enheders operationer, når de kom til fronten, dvs. en operativ virkning.

Det tager Trommer selv tilløb til at undersøge i sin disputats (28), men det bliver ved tilløbet, og han drager ingen klar konklusion af gode grunde, som vi skal se. Vi vil her prøve at drage konklusionen og undersøge, hvad der den dybere årsag til den.

Trommer opgør først, at der passerede ca. 30 transportere med tropper fra Norge og Danmark til vest og østfronten, og det er naturligvis dem, det drejer sig om. Heraf blev kun 6 udsat for sabotage, der gav en køreplansforsinkelse mere end 24 timer, hvad Trommer anser for at være det mindste, der skal til for at opnå en operativ virkning.

Man kan nu undersøge, hvad der faktisk skete med enhederne, normalt divisioner, når de kom til fronten, og om en forsinkelse ville have ændret på den pågældende operation. Trommer forudsætter her, at den eventuelle forsinkelse ikke blev indhentet på vejen gennem Tyskland.

En operativ virkning kunne f.eks. være, at divisionen kom for sent til at afværge et gennembrud i fronten.

Det kræver en gennemgang af det faktiske forløb af begivenhederne ved fronten, som kun kan foretages ved en gennemgang af divisionernes historie (29). En nærmere gennemgang er imidlertid kun krævet i en lille del af tilfældene. I de fleste tilfælde kan man hurtigt fastslå, at selv mange dages forsinkelse ville være uden virkning.

Tilbage bliver 6 tilfælde, hvor Trommer finder, at han ikke kan udelukke en virkning. Ved en nøjere gennemgang finder jeg, at kun i to tilfælde, nemlig transporterne Scherbelberg med 560 Volksgredadier Div. og Altvater med 6 SS Gebirgs-Div., ville der have været en sikker sammenhæng. I fire andre, som Trommers anerkender, viser en nøjere gennemgang af forløbet, at der bestemt ikke kunne have været en sammenhæng.

Så som en forsigtig konklusion kan vi antage, at der kun i 51 % af de aktuelle tilfælde har været mulighed for en operativ virkning. Så Trommers hovedpåstand er altså baseret på kun denne brøkdel af de aktuelle tilfælde.

Det vil igen sige, at selv om samtlige 30 transporter havde været saboteret effektivt, ville det kun i 2 tilfælde have givet en operativ virkning.

Det skal bemærkes, at intet af de 6 tilfælde, hvor Trommer finder, at der var en brugbar forsinkelse, hørte til de tilfælde, som kunne give en operativ virkning. Det skal man ikke undre sig over, idet man jo statistisk set skulle op på ca. 15 effektive tilfælde for at få eet med operativ virkning.

Et illustrerende eksempel

Trommer henviser senere (30) til transporten Königin som et illustrerende eksempel på, at en effektiv sabotage kunne have haft en betydelig virkning på de operative begivenheder ved fronten. Vi vil derfor se nærmere på den.

Trommer identificerer Königin som bestående af SS Panzer Grenadier Brigade 11 49, som skulle sendes til Sens sydøst for Paris for at hjælpe med at stoppe Pattons panserstyrker, der var under hurtig fremrykning fra Normandiet. Trommer skriver, «at vi tør med sikkerhed sige, at hvis den var kommet definitivt ud af Danmark ikke den 15. august, men den 16. eller 17. august, havde det fået umiddelbar taktisk indflydelse på kampene i Frankrig». Vi kan nu se, hvad der i virkeligheden skete med Brigade 49 (31). Den kørte uhindret ud af Danmark, men blev slet ikke kørt til Sens, men derimod til kanalkysten syd for Calais, 350 km nord for Sens, hvor den blev udladet. Bestemmelsesstedet skyldtes antageligt Hitlers tro på, at invasionen i Normandiet kun var en skinmanøvre, og at den endelige hovedinvasion ville komme ved Calais.

Kort efter udladningen skiftede Hitler antageligt mening, og Brigade 49 blev nu sendt til området ved Meaux øst for Paris, som den nåede den 21., hvor den blev slidt op i hårde kampe. Brigade 49 kom således aldrig til Sens.

Brigade 49 havde imidlertid en tvilling enhed, SS Panzer-Grenadier-Brigade 51, der afgik som transport Baronesse fra Danmark 3 dage efter Brigade 49 (32). Den blev saboteret 4 steder i Danmark, men køreplansforsinkelsen blev stort set indhentet, og den blev desuden udsat for flyangreb i Tyskland, hvor 2 af dens 8 tog blev ødelagt.

I mellemtiden havde Hitler øjensynligt opgivet sin ide om hovedinvasionen ved Calais, for Brigade 51 blev sendt direkte til Sens området sydøst for Paris. Det var nu ikke Sens, der skulle forsvares, men Troyes, der lå geografisk gunstigere ved Seinen, og her blev brigaden udladet den 21. Først den 25. var amerikanerne klar til at angribe og indtog byen efter hårde kampe, for øvrigt kun med hjælp fra en fransk modstandsstyrke.

Resterne af de to brigader trak sig tilbage til Verdun, hvor de blev indlemmet i en anden division. Eksemplet er lærerigt, men unægteligt ikke på den måde Trommer mener. Det ses, at Brigade 49, der ikke blev saboteret, ved skæbnens ugunst slet ikke nåede frem til det målområde, Trommer angiver.

Derimod nåede Brigade 51, der både blev saboteret og luftangrebet, frem til Sens i god tid og kunne have tålt en forsinkelse på yderligere 45 dage.

På lang sigt havde det næppe forandret situationen, hvis begge brigader havde været forsinket en eller to uger. Efter Paris faldt den 24.-25. august kunne Seinelinien alligevel ikke holdes, så tyskerne måtte under alle omstændigheder rykke tilbage til Verdun og Metz. Dette illustrerende eksempel viser imidlertid klart, at det operative forløb ved fronten var afhængig af mange faktorer, hvoraf jernbanesabotagen var en af de mindst vigtige, som kun undtagelsesvis fik afgørende betydning.

Den dybere sammenhæng

Den stort set manglende sammenhæng mellem køreplansforsinkelserne og deres indflydelse på kampene, modsat Trommers hovedpåstand, har en dybere årsag, som Trommer slet ikke nævner, nemlig den meget lange forberedelsestid, der kræves for jernbanetransporter. De tyske bestemmelser (33) krævede, at transporter af en division skulle bestilles hos transportkommandanturerne med et varsel på mindst 18 dage.

Det var den tid, som i praksis var krævet for at træffe de tekniske forberedelser for transporten (12), især for at holde sammen på enheden, så den ankom nogenlunde i et stykke til bestemmelsesstedet.

Men ingen troppefører kan, især ikke i en bevægelseskrig, forudse den operative situation 18 dage frem i tiden og er derfor nødt til at regne med meget store tidsmæssige marginer i sin planlægning. Men i disse marginer er det ikke vanskeligt at inkludere nogle dage til eventuelle forsinkelser af transporterne. Det var et forhold, som Toldstrup (33 a) var fuldt ud klar over, og som fik ham til at kræve, at troppetogene ikke blot skulle forsinkes med skinneafbrydelser, de skulle angribes.

Man kan undre sig over, at Trommer ikke først har foretaget en undersøgelse af de operative konsekvenser af jernbanesabotagen, før han begyndte det store arbejde med at beskrive køreplansforsinkelserne osv. Han kunne så i stedet have skrevet en bog om «Sammenhængen mellem jernbanesabotagens forsinkelser og deres operative virkninger», hvor han var kommet til det resultat, at der kun yderst sjældent var en sammenhæng. Eller sagt med andre ord, at jernbanesabotage normalt ikke er et egnet middel til at opnå operative resultater med. Men den bog ville unægteligt ikke have været så opsigtsvækkende som hans disputats.

Der Führer erwartet

SOEs chef general Gubbins hævdede ved et interview (34) før forsvaret af Trommers disputats, at man slet ikke behøvede at undersøge forsinkelsestider og lignende for at bestemme, hvilken betydning jernbanesabotagen havde haft, men man skulle blot undersøge, hvordan tyskerne reagerede på den. Og de havde taget den meget alvorligt, hævdede Gubbins.

Hvor alvorligt kan vi se af den ordre, som Hitler den 2. april 1945 sendte fra sit førerhovedkvarter i Rigskanselliet i Berlin til den tyske øverstkommanderende i Silkeborg, general Lindemann. Det var for øvrigt den eneste ordre Hitler nogensinde sendte direkte til de tyske tropper i Danmark.

Situationen var dengang, at Hitler var ved at forberede sit afgørende modangreb mod sovjettropperne, der i januar var trængt dybt ind i Tyskland, den såkaldte operation Sonnenwende. En division hertil skulle samles af enheder fra Jylland og sendes med transportkanister til Pommern.

Nu var det tilfældigt sådan (35), at ved den daglige Lagebesprechung i førerhovedkvarteret blev situationen i Danmark behandlet til allersidst, og beretningen fra Danmark bestod normalt kun af en opgørelse af antallet af Eisenbahnanschläge i Jylland, som Hitler derfor altid havde i klar erindring.

I dagene op til den 2. februar steg antallet af Anschläge fra de normale ca. 20 til 40, hvilket fik Føreren til at sende følgende telefoniske ordre til Silkeborg (36):

«Der Führer erwartet, dass weitere Eisenbahnsabotageanschläge mit allen Mitteln unterbunden werden».

Den tyske øverstkommanderende var general Lindemann, der lige havde afløst von Hanneken, og han udsendte straks en række drastiske direktiver til at forstærke beskyttelsen af banerne. Han anmodede også Hitler om tilladelse til at henrette fangne sabotører, hvad Hitler hidtil havde været imod. Det kan ikke ses, om Hitler svarede, men i alle tilfælde begyndte henrettelserne igen.

Lindemann gjorde den 8. februar (37) de tyske kommandører personligt ansvarlige for deres indsats mod jernbanesabotagen:

«Es muss erreicht werden, dass die Truppentransporte ohne Verzögerung abrollen. Ich mache die territorialen Befehlshaber persönlich dafür verantwortlich. Vorgesetzte, die sich nicht persönlich um die ihnen zugeteilten Abschnitte kümmern vor allem nachts sind zur Rechenschaft zu ziehen. Posten und Streifen sind in ihre Aufgabe ständig einzuweisen. Von der Waffe ist rücksichtslos Gebrauch zu machen».

Lindemanns iver blev ikke mindre, da han på en rejse i sit eget kommandosærtog blev saboteret den 24. februar, hvilket medførte, at han lod de to nærmeste gårde afbrænde. Samme nat angreb Toldstrups folk et tog, hvilket medførte 5 døde og 25 sårede tyskere (38).

Trommer omtaler overhovedet ikke disse forhold, og det mærkværdige er, at han udmærket kendte Hitlers ordre.

Han citerer i sin disputats en beretning fra en tysk efterretningsofficer, der i den angivne kilde står umiddelbart før Hitlers ordre (39, 40, 41).

Her lyder Hitlers telefoniske ordre:

«Der Führer erwarte, dass alle Massnahmen ergriffen würden, um eine Verzögerung des Abtransports durch Sabotage zu verhindern».

Enten har Trommers syn helt svigtet, eller også synes han at have drevet simpel kildefusk.

Bindingseffekten

Nu havde jernbanesabotagen imidlertid en konsekvens, som Trommer overhovedet ikke nævner, men som antageligt er langt den vigtigste, nemlig dens bindingseffekt på de tyske tropper, der blev bundet til bevogtningsopgaver o.l. At illegale modstandsstyrker kan have en væsentlig bindingseffekt, er fremhævet af de Gaulle i hans krigserindringer (42), hvor han med kildemateriale fra SOE nævner, at de franske modstandsstyrker bandt 8 tyske divisioner.

Da tyskerne ved invasionens begyndelse havde 32 aktive divisioner til invasionsforsvaret, var bindingseffekten betydelig.

At specielt jernbanesabotage kan give et meget gunstigt forhold mellem de bundne styrker og de illegale sabotører, ses af Eigil Larsens første

sabotage, hvor tre mand, kun bevæbnede med skruenøgler, tvang tyskerne til at oprette en jernbanebevogtning på over 2000 mand. At styrken meget venligt blev stillet til rådighed af den danske samarbejdsregering, er en anden sag. Trommer omtaler som nævnt ikke bindingseffekten med eet ord i sin 320 sider lange disputats. Det blev kort kritiseret af den ene officielle opponent Jörgen Weibull (43), men uden at han forsøgte at skønne over effektens militære betydning. Et par år efter tog Trommer kort stilling til problemet i et rent polemisk indlæg (44), hvor han hævdede, at de bundne styrker efter det danske efterretningsvæsens mening kun udgjorde ca. 8000 mand i februar - marts 1945, hvor de endda var større end normalt. Trommer anfører ligeledes, at det var tropper, som tyskerne tog fra de styrker, der alligevel skulle være i Danmark, og at disse tropper kun med mellemrum stod på skinnerne.

Det nøjagtige tal var den 7. februar 1945 11.793 mand Bahnschutz (45) plus over 1000 mand jernbanetropper (46, 47), et tal der antageligt steg yderligere efter Hitlers ordre den 2. februar. Ligeledes blev jernbanetropperne senere forøget med 1500 mand (48).

Den 11. marts udgjorde Lindemanns fulde styrke 78.100 mand (49) organiseret i 6 divisioner, dvs. at divisionerne gennemsnitligt bestod af ca. 13.000 mand, og bevogtningsstyrkerne havde derfor tilsammen en gennemsnitsdivisions styrke.

Bevogtningsstyrkerne var afgivet bataljonsvis til deres strækninger og indkvarteret fast i landsbyer i nærheden, så de kunne ikke uden videre trækkes væk til andre opgaver. Der blev med undtagelse af en georgisk styrke på ca. 500 mand (50) kun anvendt fuldt kampdygtige tyske styrker.

Bevogtningstjenesten blev for øvrigt betragtet som meget anstrengende, så den oprindelige Rollbahn bevogtningsplan måtte modificeres i to udgaver, Rollbahn Rot og en mere lemfældig Rollbahn Blau, da tropperne klagede over, at den oprindelige plan var for opslidende (51).

Bevogtningsstyrkerne udgjorde derfor en fuld divisions styrke, og var sabotagen en skønne dag pludselig ophørt, havde Lindemann kunnet sende en fuld division til fronten.

Vi kan et øjeblik se på, hvor mange jernbanesabotører der var indsat for at binde disse styrker, et forhold som Trommer desværre ikke giver nogen oplysning om. Man kan forsøge at skønne over tallet ud fra nogle områder, hvor tallene er kendt, og så ekstrapolere op til hele Jylland.

Jeg har skønnet, at der i begyndelsen af juli 1944 var ca. 25 aktive jernbanesabotører og i begyndelsen af februar 1945 ca. 350, hvor jeg ved aktive sabotører forstår folk, der havde været med til sabotage, opgjort i «fuldtids» jernbanesabotører. I praksis var folkene ofte beskæftiget med flere slags modstandsarbejde, som f.eks. også med våbenmodtagelser.

De samlede tab i de aktive år 1944 – 45 var omkring 40 døde, dels henrettede og dels KZ - lejr ofre. Udskiftningen var i begyndelsen stor, indtil man lærte at undgå Gestapos arbejde, og har i alt nok været omkring 100 %. Senere blev man dygtigere, og f.eks. Toldstrups organisation arbejdede meget aktivt med meget små tab.

Sammenlignes tallene mellem de bundne tyske styrker og jernbanesabotørerne, kommer man til, at hver aktive sabotør bandt omkring 35 tyske soldater, et tal, der igen frister til at citere Churchill.

Man kan imidlertid føre disse betragtninger videre og spørge, hvilken effekt havde denne binding nu på krigens gang, hvis overhovedet nogen, hvad Trommer klart bestrider. Det lader sig gøre med en grov tilnærmelse, når man betragter krigen fra invasionen til kapitulationen som en opslidning af de tyske styrker.

Når man følger de tyske divisioner i dette tidsrum, ser man, at de kæmper sejt og ofte tappert, men før eller siden bliver slidt op af den allierede overmagt, især i luften.

Da invasionen begyndte, havde den tyske værnemagt ca. 350 gennemsnitsdivisioner, og dette tal var ved kapitulation sunket til ca. 100, hvilket var under den kritiske styrke, der var nødvendig for at sikre rigets eksistens, bl.a. med den nødvendige brændstofforsyning. Da nedslidningen havde nået denne grænse, brød det tredje rige sammen.

Antager vi med endnu en tilnærmelse, at nedslidningen var lineær med tiden, kommer vi til, at det tog 12 dage at slide en tysk division ned. Fjernelsen af en tysk division ville derfor forkorte krigen med 12 dage, og det var netop, hvad bindingseffekten gjorde i Jylland.

De 12 dage lyder ikke af ret meget, men i krigens sidste år udgjorde de samlede europæiske tab, militære og civile, tilsammen over 30 millioner mennesker, dvs. ca. 80.000 per dag.

Beregningen er naturligvis meget tilnærmet, og man kan forbedre den ved at korrigere de forskellige tilnærmelser, hvad næppe vil ændre hovedresultatet.

Den historiske revisionismes indtog i Danmark

Et forhold, der synes helt overset, er, at med Trommers disputats blev den historiske benægterrevisionisme indført i Danmark.

Denne revisionisme er især kendt fra den postnazistiske historiske revisionisme, der især benægter, at der blev dræbt jøder, i hvert fald i et væsentligt omfang, under de nazistiske jødeforfølgelser, specielt ikke i Auschwitz lejren, som er blevet et symbol på den jødiske holocaust.

Hvis man sammenligner bøger fra denne revisionisme med Trommers disputats, finder man store lighedspunkter:

Begge er benægterlitteratur. Forfatterne finder en almen antagen historisk opfattelse, som man så benægter. Nogen egen positiv opfattelse fremsættes ikke. Den postnazistiske revisionisme benægter, at Hitlers jødeforfølgelser skulle udrydde jøderne, eller at der specielt blev ombragt f.eks. en million jøder i Auschwitz. Trommer benægter, at jernbanesabotagen havde nogen militær betydning.

Grundlaget for benægtelsen indsnævres til en enkelt påstand, helst ren materiel eller papirmæssig. Auschwitz udryddelsen afvises ud fra, at der ikke er fundet spor af giftgassen i ruinerne af gaskamrene, at man ikke kan se nogen huller til den i luftfotografierne af gaskamrene (no holes no holocaust), at krematorierne ikke kunne have kapacitet nok, eller at de fundne dødsregistreringer kun omfatter en brøkdel af de påståede dødstal.

Trommer påstår, at der ikke er registreret nogen væsentlige forsinkelser på grund af sabotagen.

Begge anvender negative beviser, der minder meget om Holbergs bevis for, at Mor Karen er en sten.

Mundtlige udsagn fra de implicerede afvises generelt som upålidelige og ugyldige. Jøderne vil altid lyve om holocaust, da de selv var part i den.

Sabotørernes udsagn om sabotagen er af samme grund ikke til at stole på.

Væsentlige dokumentariske udsagn bortforklares, som f.eks. af lejrkommandanten i Auschwitz, Höss, eller springes behændigt over, som Hitlers ordre om jernbanesabotagen. Mens den postnazistiske revisionisme og Trommers minder meget om hinanden som historisk metode, adskiller de sig klart på den måde, at de havde forskellige fortegn.

Holocaustbenægterne bestred en historisk opfattelse, der var officiel historieskrivning i Tyskland, og deres udbredelsen af deres publikationer blev derfor endda blev gjort strafbar i Bundesrepublikken ud fra den juridiske betragtning, at de var en forhånelse af jøderne og deres efterkommere. Trommers publikationer understøttede den officielle politiske revision af besættelseshistorien.

Hvad det førte til, skal vi kort se på til sidst.

Myten Trommer

Trommers egentlige fortjeneste var iflg. Bryld (52), at han ved sit «mytepunkterende arbejde» afslørede, at jernbanesabotagens militære betydning «var en myte». Og en af historikerens vigtigste opgaver er at afsløre myter.

Trommer blev da også belønnet med en historikerkarriere, der allerede i 1974 gjorde ham til rektor for Odense Universitet, hvor han var blevet doktor. Hans videre akademiske karriere kan studeres i de lange spalter i Den Blå Bogs årgange, hvor også nævnes, at han blev ridder af Dannebrogordenen. Samtidigt med sit akademiske arbejde skrev Trommer en række historiske bøger, hvoraf nogle også blev brugt som skolebøger.

Ligeledes skrev han ofte litteraturanmeldelser, især naturligvis af historiske bøger. I 1995 anmeldte Trommer en bog, som en tidligere sabotør havde skrevet om sine oplevelser som toggidsel på et af de tyske troppetog, og hvor han kom til en helt anden bedømmelse af forsinkelserne end Trommer. Trommer anmeldte bogen som befindende «sig på det laveste litterære niveau» og skrevet med en latrinær sprogbrug (53).

Ved Trommers 65 års fødselsdag i 1965 skrev tre af hans historiekolleger følgende hyldest til ham og hans disputats (54): «Disputatsen gjorde Trommer til den bedst kendte og mest udskældte doktor i riget, da han på grundlag af noget så lidet sofistikeret som Statsbanernes togtabeller hævdede, at jernbanesabotagens militære betydning, målt i reelle forsinkelser af de tyske troppettransporter, havde været minimal, hvis ikke ganske uden effekt at samtidens og eftertidens høje vurdering med andre ord var en myte».

Synspunktet skabte offentlig storm og gav anledning til tumultagtige scener på disputatsdagen i Odense. Trommer stod imidlertid distancen; men han fik brug for al den civilcourage, der er hans kendemærke og styrke.

Disputatsen var et vidnesbyrd om Trommers evne til at formulere skarpe og dynamiske problemstillinger og hans vilje til at skære ind til benet uden skelen til meningerne på bjerget og mulige sidegevinster.”

Vi skal lige bemærke, at Trommer efter egen angivelse (55) aldrig har været udsat for nogen trusler, og at der næppe er nogen anden dansk historiker, der har scoret så mange sidegevinster, fortjent eller ikke fortjent.

En historisk myte defineres normalt som en beretning eller opfattelse, som især efter gentagen mundtlig videregivelse under tendentiøs indflydelse har fjernet sig helt eller delvis fra den historiske virkelighed.

Trommer var selv blevet til en myte.

Kilder:

- 1: Å Trommer: Jernbanesabotagen i Danmark under Den Anden Verdenskrig, 1971.
- 2: Å. Trommer: Modstandsarbejde i nærbillede, 1973.
- 3: Å. Trommer: Disse fem år, 2001, 13.
- 4: M. Findal Andreasen: En kamp om vindmøller, 1998: Debatten om Trommers disputats, 39, 54.
- 5: Å. Trommer: Jernbanesabotagen, 1971, 2021.
- 6: E. Kreidler: Die Eisenbahnen im zweiten Weltkrieg, 2001,3003, 309311.
- 6a: C.O. Petersen: De sorte tog, 1980, 69.
- 7: C.O. Petersen: De sorte tog, 1980, 204.
- 8: DSB: Elementær Jernbanelære, 1943.
- 8a: Jernbanens Hvem Hvad Hvor, 1959, 66
- 9: Å. Trommer: Dokumentation til Jernbanesabotagen: Oversigt over jernbanesabotageaktioner.
- 10: H. Pottgiesser: Die Deutsche Reichsbahn im Ostfeldzug, 1975,
- 11: Leif Larsen: Borgerlige Partisaner, 1982, 89.
- 12: www.oeresundstid.dk, 1999, E. Prinds: Danmarks første togsabotage.
- 13: Alexandria film 11: Abwehrstelle Dänemark, 7.11.1942: Sabotage – bei Espergaerde, 15.
- 14: Parl. Kom. VII, 1950, H. von Hanneken, 1525.
- 15: Parl. Kom. VII, 1950, Justitsministeriet 1524.
- 16: Alexandria film 6: Stärke und Bewaffnung der dänischen Polizei 2.3.1943.
- 17: H. Stevnsborg: Politiet 193847, 1992.
- 18: H. Koch: Demokrati – slå til, 1994.
- 19: C.O. Petersen: De sorte tog, 1980, 1223.
- 19a: Alexandria film 1: Meldung Abw. Offz: 30.6.44, W.Bfh.Dk. 1.7.44, Tagesmeldung 1516.9.44, W.Bfh.Dk. 1617.9.44.
- 20: S. Matlok: Danmark i Hitlers hånd, 1989, 3378.
- 21: E. Kreidler: Die Eisenbahnen im zweiten Weltkrieg, 2001, 76.
- 22: P. Knutzen: 40 år i Statens tjeneste, uå, 143.
- 23: P. Laursen: Toldstrup, Europas bedste nedkastningschef, 1985.
- 24: P. Laursen: Toldstrup, Europas bedste nedkastningschef, 1985, 657.
- 25: P. Westergaard Jensen: Kære Fætter, 1990, 78.
- 26: Å. Trommer: Jernbanesabotagen, 1971, 12830.

- 27: C. Bryld ea: Besættelsestiden som kollektiv erindring, 1997, 388.
- 28: Å. Trommer: Jernbanesabotagen, 1971, 1767
- 29: K. Mehner: Die geheimen Tagesberichte der deutschen Wehrmachtführung, 1984, Band 1012: 1.3.1944-5.1945.
- 30: Å. Trommer: Disse fem år 2001, 10910.
- 31: Jason Long: Castor and Pollux of the WaffenSS, SSPanzer Grenadier Brigade 49 and 51.
- 32: www.feldgrau.de: SS Panzer Grenadier Brigade 51.
- 33: OKW Merkblatt: Wehrmachttransporte auf Eisenbahnen, 1942, 5.
- 33a: P. Laursen: Toldstrup, Europas bedste nedkastningschef, 1985, 66.
- 34: C. Gubbins/J. Langballe, Jyllandsposten 7.11.1971.
- 35: G. Boldt: Die letzten Tage der Reichskanzlei, 1964, 20.
- 36: Befehlshaber Dk. KTB: 6.2.45.
- 37: Befehlshaber Dk. KTB: 8.2.45.
- 38: Befehlshaber Dk. KTB: 24.2.45.
- 39: KTB des OKW, Band IV 2, 1341,
- 40: Å. Trommer: Jernbanesabotagen, 1971, 170.
- 41: Å. Trommer: Jernbanesabotagen, 1971, 281, note 305.
- 42: C. de Gaulle: Krigserindringer II, 1965, 252.
- 43: J. Weibull: Järnvägssabotagen i Danmark under andra världskriget, Scania 37,4767.
- 44: Å. Trommer: Disse fem år, 2001, 113.
- 45: Befehlshaber Dk. KTB: 7.2.45 (angivet 7.1.45).
- 46: E. Kreidler: Die Eisenbahnen im zweiten Weltkrieg, 2001, 76.
- 47: P. Knutzen: 40 år i Statens tjeneste, 143.
- 48: P. Knutzen: 40 år i Statens tjeneste, 148.
- 49: Befehlshaber Dk. KTB: 11.3.45.
- 50: Befehlshaber Dk, KTB: 4.2.45.
- 51: Befehlshaber Dk. KTB: 11.1.45
- 52: C. Bryld ea.: Besættelsestiden som kollektiv erindring, 1998, 3889.
- 53: Kristeligt Dagblad, 19.6.1996.
- 54: KJV. Jespersen: Besættelsen i perspektiv, 1995, 9.
- 55: Å. Trommer: Disse fem år, 2001, 14.

Vurderingerne af personer og begivenheder i ovenstående fremstilling er alene forfatterens personlige vurdering, uanset den sproglige udformning.

Fredericia, 20070716

Pierre J. Honoré

pjh.interfond@mail.dk