



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

Siden soxo



MAGASIN FOR DANSK HISTORIE

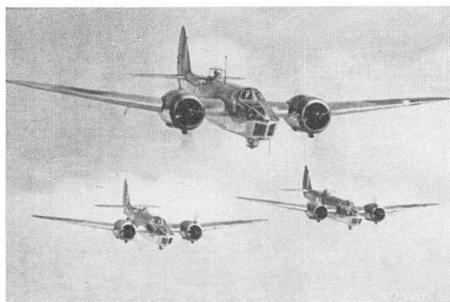
NR. 4, 6. ÅRG. 1989



Indhold



Forsiden: Arvehyldningen 1660, begyndelsen til enevælden. Men hvorfor først i 1660? Læs »Den forsinkede revolution«. Maleri på Frederiksborgmuseet



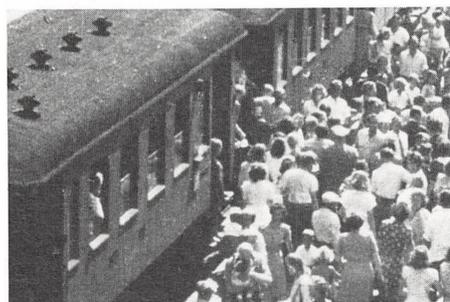
Den forsinkede revolution 4
af Knud J. V. Jespersen

Madam Holms tre rejser 16
af Agnes Guldbrandsen



Da slaget om England kom til Danmark 21
af Henrik Skov Kristensen

Historisk debat
- debat om historien 32
*Revolution og excesser
af Preben Wilhjelm*



Død ved troldom 34
af Marianne Johansen

Det sidste spor? 38
af Steen Ousager

Udgiver
Dansk historisk Fællesforening og
Rigsarkivet

Redaktør
Steen Ousager

I redaktionen i øvrigt
Bent Blüdnikow
Steen Ousager
Poul Olsen
Desuden medvirkede Henrik Stevnsborg

Lay-out
Kristin Wiborg

Fotografer
Tage Ludvigsen, Alice Westergaard
og Bodil Barsøe

Tryk
Frederiksborg Amts Avis
bogtrykkeri
ISSN: 01-6028

Abonnement
tegnes ved henvendelse til
Rigsarkivet, Rigsdagsgården 9,
1218 København K,
tlf. 31 92 33 10.
Girokonto: 5 08 62 64.
Kassereren, DHF, Park Boulevarden 52,
8900 Randers.
Abonnementet er løbende
indtil opsigelse.

Pris
Årg. 1989, nr. 1-4: kr. 110,-
Løssalg pr. nummer: kr. 40,-
Udlandsabonnement 1989: kr. 135,-

Distribution
Avispostkontoret

Flytning
Meddeles altid postvæsenet.

© Copyr
Siden Sax
Udsendes
Lydforglag
på bibliot.

Siden sidst...

Magtstaten, skattestaten, den moderne stat - det er begreber, som forskningen i de seneste år har beskæftiget sig indgående med. Specielt ved Odense Universitet er der bl.a. i nordisk sammenhæng blevet arbejdet med emnet og spørgsmålet om, hvornår og hvordan den statsform, vi kender i dag: skattestaten og statsmagten, baseret på en stærk centraladministration, opstod.

Docent ved Odense Universitet, Knud J.V. Jespersen præsenterer nogle af begreberne i artiklen om statskuppet 1660, og hvorfor det netop fandt sted i dette år. Den opdragelse Christian IV og Frederik III fik som børn og unge ser bl.a. ud til at have spillet en rolle!

En af årets mere omtalte historiske bogudgivelser handlede om de allierede flyvninger over Danmark i sidste krig. Forfatterne dokumenterede i enkeltheder næsten alle flyvninger, der blev foretaget. En af forfatterne, leder af

Museet for Frøselevlejren og Dansk Røde Kors Museum, ph.d. Henrik Skov Kristensen, følger i SIDEN SAXO i detaljer en af disse flyvninger, nemlig det såkaldte luftslag over Ålborg den 13. august 1940.

Revolutionsjubilæet kom til at præge 1989 både blandt historisk interesserede og i den almene debat. SIDEN SAXO afslutter dette jubelår med et læserindlæg fra Preben Wilhjelm, der med udgangspunkt i den franske overvejer revolutioners berettigelse og omkostninger. Indlægget har redaktionen placeret under overskriften Historisk debat - debat om historien. Vi håber, andre har lyst til at deltage med synspunkter, også om andre emner og stof i Siden Saxo.

Årets sidste nummer rummer desuden artikler om en næsten glemt guldaldermaler og hans kones heroiske indsats for at følge ham på hans inspirationsrejser gennem Europa i 1830- og

1840-erne. Fotograf Agnes Guldbrandsen giver med Madam Holms breve et tidsbillede.

Et andet tidsbillede bidrager cand.mag. Marianne Johansen med. Tortur i retssager i 1500-tallet - det blev Køge-borgeren Niels Skrivers skæbne.

Endelig præsenteres et af sommerens politiske debatnumre i historisk belysning: Det evige trafikspørgsmål og de resterende privatbaners eksistensberettigelse. Arkivar Steen Ousager følger debatten tilbage til århundredets begyndelse.

Ellers blot: På gensyn i 1990. Der lægger vi ud igen, på ny med et stort temanummer om et meget aktuelt emne.

*Med venlig hilsen
Redaktionen*

Alacitez Alacramenti
Courage Fruch auf
Der Lustig Red toner in
Mit Sin Dir ..

Den forsinkede revolution

*-eller hvorfor Statsomvæltningen 1660
først fandt sted i 1660*

H. Christ. Rind til Sandholdt

Fr. Bregte Rosenspare

J. Mette Rind

H. Niels Trollé

H. Gre



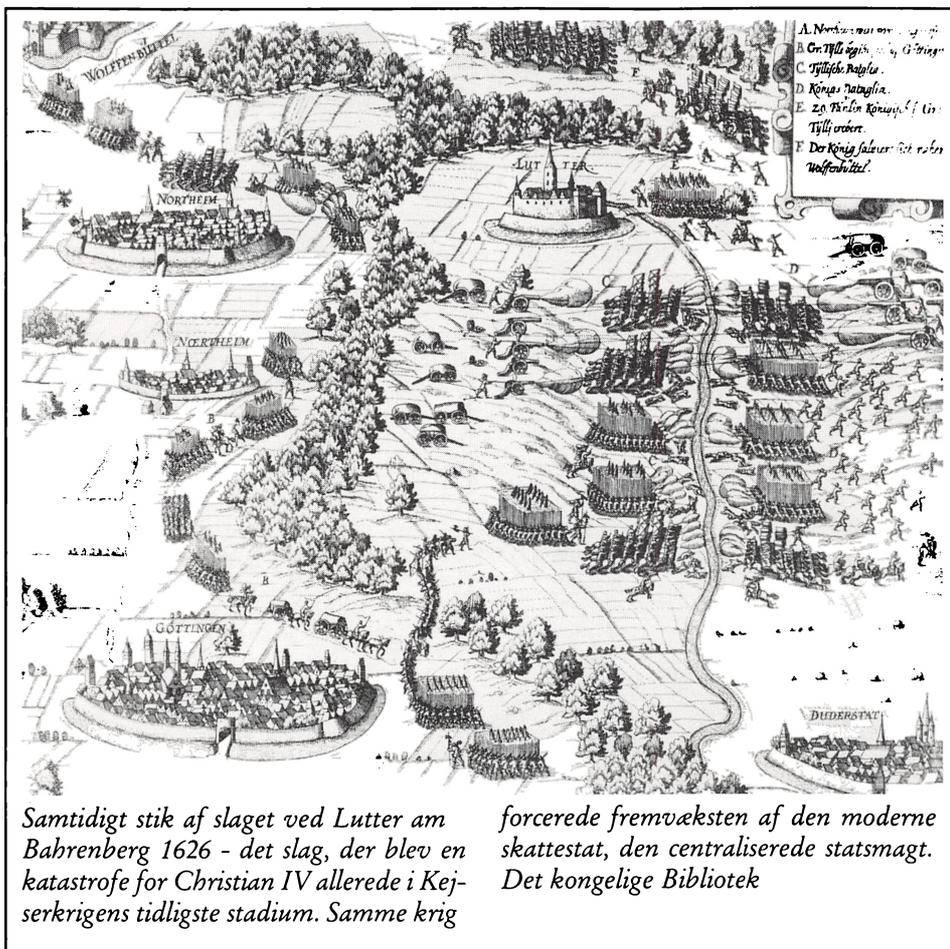
Knud J.V. Jespersen



Statsomvæltningen i 1660, da adelsvælden måtte vige for enevælden, har i tidens løb fængslet mange historikere. Docent, dr. phil. Knud J.V. Jespersen, som netop har udsendt bind 3 (1648-1730) af Gyldendals Danmarks historie, funderer her over en hidtil nærmest upåagtet side af denne begivenhed, der så nøje hænger sammen med den moderne stats fødsel.

Det værste en historiker kan finde på, er at gå i rette med historien. Ligesom måner som bekendt har den farve, som måner skal have, har også historien det forløb, som den nu engang har. Det skal historikeren ikke sætte sig til dommer over

Balscene (Rud'ernes dans) på en af adelens herregårde i 1600-tallet. Det var her den vældige rigsrådsadel rekrutteredes fra. Det var herfra militæret blev organiseret. Det var her de planer blev lagt, der reducerede kongen til forretningsfører for rigsrådet 1648-1660. Frederiksborg-museet



Samtidigt stik af slaget ved Lutter am Barenberg 1626 - det slag, der blev en katastrofe for Christian IV allerede i Kejserkrigens tidligste stadium. Samme krig

forcederede fremvæksten af den moderne skattestat, den centraliserede statsmagt. Det kongelige Bibliotek

- selv om grænsen mellem fortolkning og domfældelse undertiden kan være svær at trække.

Hvad nu hvis?

Den bekendte danske historiker Erik Arup (1876-1951) fremhævede ganske vist, at det var historikeren tilladt at digte over kilderne; men han føjede forsigtigt til, at denne digtning nødvendigvis måtte ske over alle kilderne og aldrig imod dem.

Den bundethed til de faktisk foreliggende data, som han på denne måde gav udtryk for, sammenholdt med anerkendelsen af kildernes absolutte autoritet har haft til følge, at der er en ganske bestemt type spørgsmål, som enhver seriøs historiker skyer som pesten: de kontrafaktiske, dvs. spørgsmål af typen: »Hvad ville der være sket, hvis ...«. De hører ikke hjemme i en historikers spørgearsenal - selv om man i sit lønkammer må vedgå, at netop den type spørgsmål tit kan være de mest interessante at spekulere over.

Netop på dette punkt har undertegnede en bekendelse at gøre. Under arbejdet med bind 3 af Gyldendals Danmarks historie, som dækker tiden 1648-1730, blev jeg jævnligt hjemsoget af et generende kontrafaktisk spørgsmål: Hvorfor indtraf Statsomvæltningen egentlig først i 1660 og ikke for eksempel på et eller andet tidspunkt i løbet af Christian IVs regering, hvor betingelserne for et politisk systemskifte ligeså vel var til stede?

Dette gav mig anledning til nogle overvejelser, som jeg hermed skal delagtiggøre læseren i, fordi de muligvis kan bidrage en smule til bedre forståelse af såvel Christian IVs styre som af Statsomvæltningens natur.

Enevælde og skattestat

Som politisk system er den enevældige statsform (absolutismen) snævert knyttet til 1600-tallets centraliserede statsmagt. Den havde erhvervet sig tilstrækkelig styrke til selv at løfte væsentlige fælles samfundsopgaver, som for eksempel det militære forsvar, og den magtede omvendt også at lægge beslag på en væsentlig del af samfundets produktionsværdi gennem direkte beskatning.

Forenklet udtrykt var enevælden et politisk udtryk - om end ikke det eneste mulige - for en statsmagt, som havde nået en vis høj grad af magtkoncentration.

I Danmark indtrådte denne politiske tilstand i 1660, hvilket ikke i sig selv var særlig opsigtsvækkende, men tværtimod svarede ganske godt til herskende tendenser i de fleste andre europæiske stater. Det særegne i den danske udvikling lå derimod i, at forudsætningerne for enevælden - et faktisk statsligt militært monopol og en betydelig skattefinansiering af statens udgifter - i realiteten var til stede allerede 30 år tidligere, straks

efter Danmarks mislykkede indblanding i Trediveårskrigen (1618-1648).

Kronen lever af sit eget

Statsmagtens militære monopol havde været en kendsgerning, lige siden den førhen private adelige krigstjenestepligt omkring århundredskiftet nærmest var blevet forvandlet til en statslig prioritet i det adelige gods. Og i forbindelse med afvikling af den betydelige krigsgæld efter Kejserkrigen (1625-1629) blev direkte skatter i stadig voksende grad statsens hovedfinansieringskilde. Omvendt kom indtægterne fra lenene og kronens godser - de såkaldte domæner - til at spille en mindre og mindre rolle.

Denne gammeldags finansieringsform - almindeligvis kaldet domænefinansiering - stammede fra middelalderen og var udtryk for den grundtanke, at kronen skulle »leve af sit eget« uden at gribe til direkte beskatning af undersåtterne. I denne statsform - domænestaten - var statsmagten lille, nærmest usynlig og karakteriseret ved en udpræget decentralisering af forvaltningsorganerne.

I Danmark var den politiske magt delt mellem rigsrådet og kongen. Denne form for politisk forfatning - rigsrådskonstitutionalismen - svarede nøje til domænestaten, og det var netop denne statsform, som i 1660 måtte give plads for en ene-vældig Frederik III og dermed absolutismen.

Adelsvældens sidste dage

Det er et interessant træk i 1600-tallets danske magtstruktur, at den centralistiske skattestat i realiteten fortrængte den klassiske domænestat allerede i årene umiddelbart efter Kejserkrigen, dvs. efter 1629, mens den til domænestaten sva-

rende politiske magtstruktur, rigsråds-konstitutionalismen, formelt set fortsatte med at bestå lige til 1660. Det var denne

mærkelige mellempæriode, som historikeren J.A. Fridericia (1849-1912) betegnede som »adelsvældens sidste dage«.

Statsomvæltningen 1660: Enevælden indføres. Stænderne aflægger ed til Fre-

derik III. Maleri af C.W. Eckersberg 1828. Det kongelige Bibliotek





*Christian IV, 1606, ubekendt engelsk kunstner.
En væsentlig grund til, at det ikke lykkedes Christian at frigøre sig fra rigsrådets greb,
var det højadelige normsæt, han var blevet indpodet under opdragelsen.
Frederiksborg-museet*

Han søgte i det store værk af samme navn at besvare spørgsmålet, hvorfor adelsvælden faldt i 1660, men undlod til gengæld at problematisere tidspunktet for sammenbruddet. I det væsentlige fandt han sine forklaringer ved at undersøge forhold inden for adelsstanden, men hæftede sig ikke synderligt ved det midlertidige misforhold mellem finansieringsstruktur og politisk magtstruktur.

Det er her mit ærinde at gå et lille skridt videre end Fridericia og efterspore forklaringer på, at der skulle forløbe det meste af en menneskealder efter Kejserkrigens afslutning, inden der på ny blev bragt overensstemmelse mellem den danske stats finansieringsstruktur og den politiske magtstruktur - eller, anderledes udtrykt, hvorfor absolutismen lod vente så længe på sig i Danmark.

Kampen med rigsrådet

Det meste af Christian IV's regeringstid gik med at udkæmpe en forbitret kamp med rigsrådet om den afgørende magt over det politiske system. Denne kamp var undertiden så hård, at den ved flere lejligheder var nær på at forårsage et direkte brud mellem statsmagtens to hovedorganer.

Det var således tilfældet i 1618, da det var forholdsreglerne ved Trediveårskrigens udbrud, som gav anledning til striden, og det var atter tilfældet i Kejserkrigens sidste tunge år frem mod 1629, da det politiske og militære fallitbo skulle gøres op.

Udgangen på disse idelige konfrontationer var imidlertid, at kongen langsomt, men sikkert blev trængt til side af rigsrådet. De sidste bitre år af hans regeringstid blev derfor præget af kongemagtens politiske lammelse og kongens stigende isolation i forhold til et stadig

mere sejrbevidst rigsråd. Hvorfor blev netop Christian IVs kongemagt genstand for denne store nedtur trods de fejende succeser i første halvdel af regeringstiden, og på trods af at skattestatens indtøgt efter Kejserkrigen nærmest burde have betinget det modsatte?

Det kan der utvivlsomt gives mange gode politisk-historiske forklaringer på - og det er i tidens løb også ofte sket - men en ikke uvæsentlig del af forklaringen må dog nok søges i Christian IVs generelle adfærdsmønster, som i vid udstrækning var blevet fastlagt gennem hans opdragelse som barn og ungt menneske, da hans personlighed blev formet.

Herremand i kongeklæder

Den unge prins Christian mistede sin fader allerede som elleve-årig. Frederik II havde derfor kun i ringe omfang haft mulighed for at sætte sit kongelige præg på drengens opdragelse.

Den blev i stedet lagt i hænderne på det højadelige formynderstyre, som varetog regeringen i de otte år, som hengik mellem Frederik II's død i 1588 og Christian IVs kroning i 1596. Og formynderregeringen udnyttede til det yderste denne enestående mulighed for at præge den unge prins med de holdninger og værdinormer, som den fandt rigtige, dvs. den

højadelige storgodsejers værdisæt. Under rigsråder som Jørgen Rosenkrantz', Niels Kaas', Hak Ulfstands, Manderup Parsbergs, Henrik Ramels og Arild Huitfeldts stadige tilsyn og vejledning fik den unge fyrstesøn da indpodet et tanke-sæt og adfærdsmønster, som kom til at præge ham for livet.

Opdragelsen i disse afgørende år gjorde ham mentalt set til en herremand i kongeklæder, og han måtte hele sin lange regeringstid leve med den stærke, uforløste spænding mellem nedarvede fyrstelige ambitioner og et højadeligt normsæt, betinget af hans opdragelse. Dette forhold er utvivlsomt en væsentlig

Den nye statsform demonstrerer sin magt ved den vel iscenesatte arvehyldning, enevældens forudsætning i København 1660. Maleri af Heinrich Heimbach. Det kongelige Bibliotek





Københavns slot ca. 1620. Den relativt beskedne bygning rummede den daværende centraladministration og kunne gøre det, fordi væsentlige dele af administrationen var udlagt lokalt til lensbesidderne. Den svage centralmagt karakteriserede den gamle »domænestat« baseret på et stærkt adelsvælde. Det kongelige Bibliotek

nøgle til forståelse af de mange indre modsigelser i kongens senere adfærdsmønstre.

Svigersønne-politik

Ikke mindst skjuler der sig sikkert her en væsentlig del af forklaringen på, at det aldrig lykkedes Christian IV at frigøre sig fra rigsrådets greb. Ikke fordi viljen manglede, men fordi hans højadelige opdragelse satte snævre grænser for hans valg af midler.

Hans dybe, opdragelsesbetingede respekt for eksisterende politiske institutioner tillod ham således ikke - da lejligheden ellers bød sig under borgerrøret efter Kejserkrigen - at indgå en alliance med de ikke-adelige stænder mod rigsrådet. Noget sådant lå simpelthen hinsides hans forestillingsevne.

I stedet iværksatte han sin bekendte svigersønnepolitik i et forsøg på at erobre rigsrådet indefra. Men dette mislykkedes, da svigersønnerne én efter én vendte sig imod ham i den forbitrede strid med Kirsten Munk, hvorved kongens isolation blev endnu mere udtalt.

Netop denne fremgangsmåde afslører i et glimt kongens dybe afhængighed af det adelige normsæt, han i barndommen var blevet indpodet. Den var nemlig i sit væsen en nøjagtig kopi af højadelens omhyggeligt tilrettelagte giftermålspolitik, som var et vigtigt våben i kamp om adelsgodserne - her blot overført til det politiske liv.

Slået af banen

Som følge af sin opdragelse tænkte og handlede Christian IV i mangt og meget som en adelig storgodsejer, og dybest set var hans værdinormer identiske med dennes. Hans deraf følgende ulyst til at

overskride vedtagne grænser og tilside-sætte knæsatte værdier bevirkede derfor, at han var henvist til at udkæmpe sin politiske kamp med rigsrådet på dettes præmisser - og under de vilkår kunne kongen ikke sejre. Tværtimod måtte han i sine sidste år se sig slået næsten helt af banen af et selvikkert rigsråd under svisgersønnen Corfitz Ulfeldts ledelse.

Kongens stærke bundethed til højadelige normer rummer med andre ord en væsentlig del af forklaringen på, at den frembrydende skattestat ikke i hans tid fulgtes af et politisk systemskifte i absolutistisk retning.

Kongen som forretningsfører

Måske var det ved nærmere betragtning alligevel netop det, der skete straks efter Christian IVs død i 1648, blot med rigsrådet i den centralistiske kongemagts rolle.

Den håndfæstning, som rigsrådet i 1648 påtvang Christian IVs søn og efterfølger var den skrappeste og mest restriktive, nogen dansk konge har underskrevet. Den tillagde rigsrådet vetoret i alle væsentlige anliggender og gjorde dermed i realiteten denne forsamling til rigets egentlige suveræne organ. Formelt set var kongen reduceret til regeringens daglige leder, eller forretningsfører for den egentlige magthaver, rigsrådet.

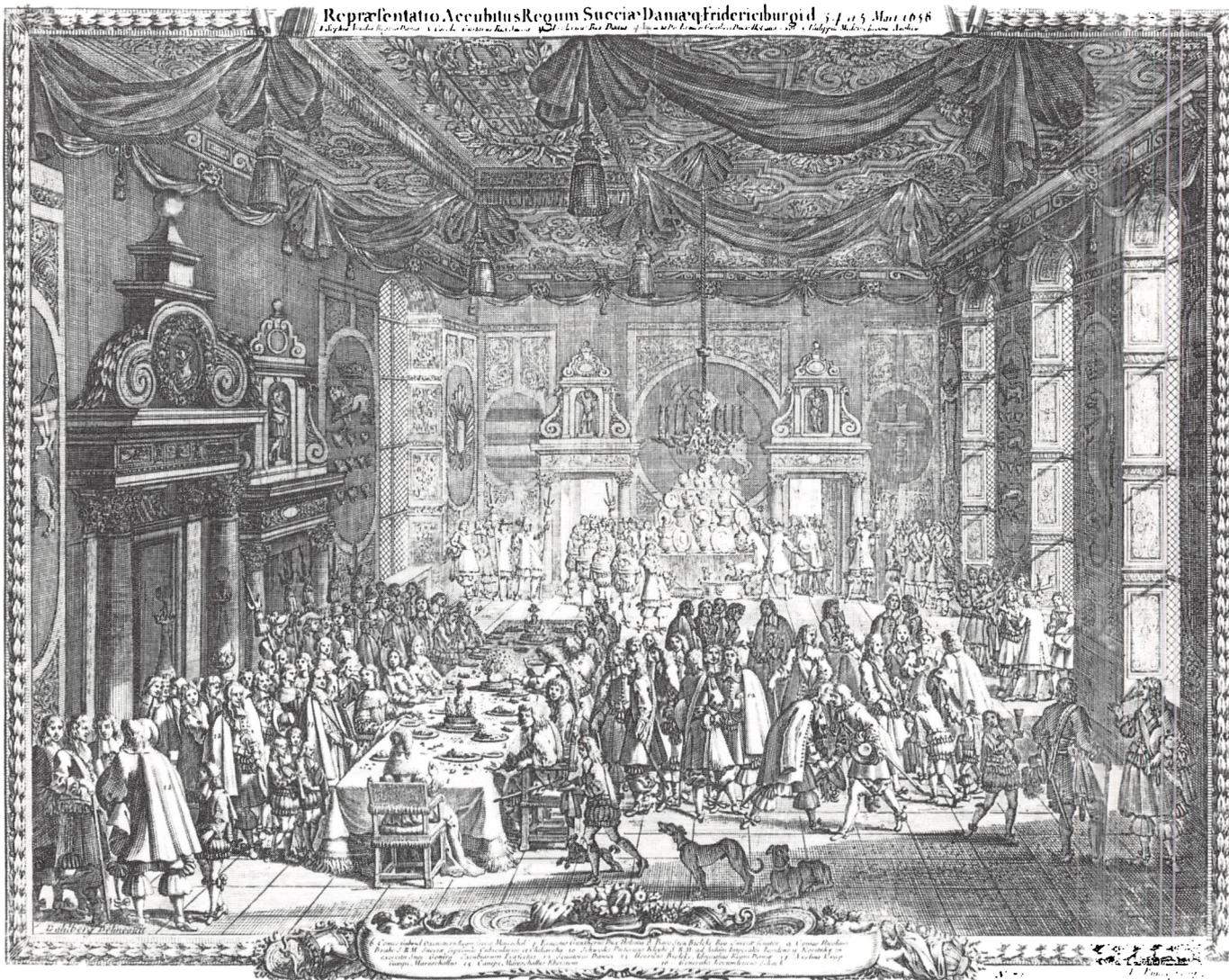
Men ikke nok med det. Ved samme lejlighed lykkedes det nemlig rigsrådet at sætte den adelsopposition ud af spillet, som i løbet af 1640'erne havde haft held til at gennemtvinge en vis decentralisering af forvaltningen. Oppositionen havde tiltaget sig en ganske betydelig indflydelse på finans- og militærforvaltningen, ligesom den havde skaffet sig indflydelse på nyvalg til ledige rigsrådspladser.

Retten er sat på Københavns slot ca. år 1600. Rettertinget var det organ, hvor den danske konge, og i de senere år kongen sammen med rigsrådet, frem til 1660 udøvede den dømmende myndighed. Organet, der illustrerede rigsrådets voksende magt over for kongen, afløstes af Højesteret. Det kongelige Bibliotek



Den gamle lov, Den gamle Wuk
Er Danmarks gamle Ehr og Drusk,
Hver maag huer land, Dig tal til rett.
I rett, Har lig rett, Herr oc Kneet.

Thi all Domb schal wer lig den Sidt
Stor Kunst, Hoi gunst, er der forwist
Dig Christen Danske Wuk og Wahne
Stad fester her, oc Hiltu Erone.



Svenskekongen Carl Gustaf på besøg på Frederiksborg, et par uger efter Roskildefreden i 1658. Svenskekrigenes pres på det danske samfund var medvirkende til, at det tilsyneladende så sejrriige rigsråd måtte kapitulere. Korthuset var ramlet sammen, og enevælden på vej. Det kongelige Bibliotek

Oprør fra midten

Hele dette oprør fra midten knustes imidlertid under de komplicerede håndfæstningsforhandlinger i 1648. Med håndfæstningen samledes al magt i stedet i hænderne på rigsrådet.

Dette fremstod dermed som en halv-enevældig - og i hvert fald centralistisk -

magt i det politiske liv. Derfor er det måske ikke helt ved siden af at hævde, at en absolutistisk magtstruktur faktisk var en kendsgerning i Danmark allerede i 1648 - når man vel at mærke føjer til, at denne var kontrolleret af rigsrådet, som nærmest havde overtaget kongens funktioner, mens den rigtige konge var skubbet ud i kullisen.

Kendetegnene: politisk enstrenghed og forvaltningsmæssig centralisme var i det mindste klart til stede. Det er med andre ord muligt allerede fra dette tidspunkt at erkende en begyndende politisk systemtilpasning til skattestatens finansielle realiteter.

Rigsråd i knibe

På papiret så alt lovende ud for rigsrådet i sommeren 1648. Modstanderne - kongemagt og menig adel - var udmanøvreret, og så godt som al politisk magt var samlet i rådets hånd. Men i virkeligheden var rigsrådets aktion nærmest udtryk for politisk desperation, og sejren i 1648 skulle snart vise sig at være en pyrrhussejr.

Det havde længe stået indsigtfulde medlemmer af rigsrådet klart, at den fremvoksende skattestat på afgørende vis havde ændret karakteren af den politiske kamp mellem rigsråd og kongemagt. I domænestatens dage havde den væsentligst drejet sig om at finde en passende balance mellem konge og råd, hvorimod ingen satte spørgsmålstegn ved disse institutioners eksistensberettigelse. Denne blev imidlertid hurtigt vigtigste punkt på dagsordenen med skattestatens indtog.

Rigsrådspolitikerne indså klart, at hvis de i den nye skattestat skulle bevare den politiske indflydelse, som det gamle domænestatssystem hidtil havde sikret dem, måtte målet være fuldstændig erobring af kontrollen med det hastigt voksende statsapparat.

Den offentlige sektor

Skattestatens voksende »offentlige« sektor og det stadig klarere skel mellem offentligt og privat fordrede nemlig centralisering og effektivisering også af den po-

Fra forarbejderne til kongeloven fra 1665. Heri nedfældedes enevældens hovedprincipper.
Rigsarkivet

♀ I. Ita demum propp^{re} omnia procedunt, cum à Deo agendi primordia capiuntur. Proinde hæc prima Successorum posterorumque Danicæ Norvegiæq^{ue} Regum. Cura esto Deum vitæ colere, modo quo se toti justis sanctissimæ Petris et Non Fidei tabulæ et Christianæ Religionis uberiori explicatæ formæ pro Augustæ Vindelicorum anno MDCXX trinitati noni septimana palam exhibitæ ^{et sic dicitur} atq^{ue} fidel. Sincera Augustanæ Confessione in his Danicæ Norvegiæq^{ue} Regnis et annexis ditionibus certa sedes et æternum domiciliū esto, traditumq^{ue} in ^{REGIS} Majeestate tutum ac securum adversus omnes Hæreticos Blasphemas Atheos.

♀ II. Rex Danicæ et Norvegiæ in partem subditis suis supremum in terris caput esto, supremus omnium controversiarum tam in Ecclesiasticis quam in secularibus negotiis ^{et arbitrius} supra omnes humanas Leges aequiori sorte eventus, et à cujus sententia non neminem nisi ad DEUM provocatio.

♀ III. Regi ergo suprema et liberissima condendarum Legum potestas esto, Leges fieri, referre, interpretari

litiske beslutningsproces. Under disse vilkår var der ikke plads til to konkurrerende politiske organer i magtens centrum.

Det er den egentlige baggrund for, at striden mellem rigsråd og kongemagt fra midten af 1640erne for alvor fik karakter af en eksistenskamp. I realiteten stod kampen fra da af mellem to forskellige kongemagter med totale magtambitioner, rigsrådets og kongens. I denne kamp måtte den ene ende med at bukke under - skattestatens enstrengede magtsystem kunne ikke på længere sigt rumme dem begge. Spørgsmålet var blot, hvilken der skulle vige.

Dømt til nederlag

Det var formentlig denne ubønhørlige logik, som lå bag rigsrådets forsøg i 1648 på at monopolisere den politiske magt. Og en kort overgang så rigsrådsstrategien - hvis hovedarkitekter var rigshofmester Corfitz Ulfeldt, kansler Christen Thomesen Sehested og rigsmarsk Anders Bille - faktisk ud til at skulle lykkes.

Alligevel raslede hele korthuset efter blot få års forløb uhjælpeligt sammen for at ende med den totale kapitulation til kongemagten i 1660.

Forklaringen på denne udgang var ikke alene svenskekrigenes (1657-1660) uhørt hårde pres på systemet, men også at rigsrådets dybe forankring i domænestatens vigende magtstruktur nærmest dømte det til at lide nederlag.

Rigsrådet kom nemlig i stadig stigende grad til at lide af et pinagtigt repræsentationsproblem. Tidligere tiders forholdsvis ensartede adelsstand var gennem 1600-tallets mange økonomiske kriser blevet forvandlet til en uensartet gruppe, præget af store sociale og økonomiske forskelle.



Corfitz Ulfeldt, gift med Christian IVs datter Leonora Kristine. Cristian forsøgte at erobre rigsrådet indefra ved den såkaldte svigersønnepolitik. Men svigersønnerne vendte sig mod ham. Læs i øvrigt om Corfitz Ulfeldt i Siden Saxo 1989, nr. 2.

Egentlig blev gruppen efterhånden kun holdt sammen af adelsnavnet og en række formelt fælles privilegier. De gennemhullede dog langsomt af det voksende skattetryk, som også ramte adelen.

Utilfredshed med rigsrådet

Under disse forhold var det umuligt for de få velaflagte slægter, som udgjorde rigsrådsadelen, at repræsentere samtlige adelsinteresser tilfredsstillende. Resulta-

tet var en omsiggribende utilfredshed med, at rigsrådet oftere og oftere oprådte som rigsorgan og omvendt viste større og større tilbøjelighed til at glemme sin gamle rolle som standsrepræsentation. Det medførte en voksende politisk isolation af rådet i forhold til befolkningen, herunder også den menige adel.

Deri lå en væsentlig svaghed, og hertil kom også den svækkelse, som fulgte af lensvæsenets svindende betydning for den nye skattefinansierede statsmagt. Kontrollen med lenene og monopoliet på lensmandsposter havde altid været en af adelens vigtigste politiske bastioner. Nu udhuledes også denne langsomt, men sikkert, efterhånden som direkte beskatning afløste lensindtægterne som statens vigtigste finansieringskilde.

Med bagklogskabens indsigt er det nemt at erkende, at disse svagheder næsten på forhånd udelukkede, at rigsrådet kunne gå ud af kampen som sejrherre, selv om alt i sommeren 1648 pegede i den retning. - Det hastige sammenbrud af rigsrådets magtpositioner i årene derefter skyldtes imidlertid også, at rigsrådet i Frederik III fik en langt mere formidabel modspiller end den gamle, svækkede Christian IV.

Frederik III bryder normer

I modsætning til faderen havde Frederik III aldrig været undergivet rigsrådets opdragende indflydelse. Hans opdragelse var fyrstelig, og han havde dertil tilbragt en stor del af sit voksenliv blandt selvfølede fyrster i Tyskland, fjernt fra danske herremandstraditioner.

Han var derfor ikke, som faderen, mentalt bundet af det højadelige tankesæt, som havde bevaret det politiske system uændret i dennes levetid. Med hans tronbestigelse ophørte det grundlæggende

de værdifællesskab, som trods alle kontroverser havde båret systemet i Christian IVs tid, ganske enkelt med at eksistere.

Den manglende bundethed til domænestatens højadelige idealer gjorde, at Frederik III, da tiden var inde, var rede til at overskride grænser, som faderen havde anset for ukrænkelige. Han viste sig således parat til at indgå en politisk alliance med de ikke-adelige stænder i efteråret 1660, og det blev netop denne forbrødring, som fældede rigsrådet og fremkaldte det politiske systemskifte, vi betegner som Statsomvæltningen i 1660.

Succes

Dermed lykkedes på få år for ham, hvad faderen i en menneskealder forgæves havde kæmpet for. Og den væsentligste forklaring på, at Frederik III fik succes, hvor faderen havde måttet give op, er sikkert, at det manglende værdifællesskab med højadelen tillod ham at vælge kampens våben og gribe til midler, som faderen havde fundet utænkelige.

Under disse omstændigheder viste rigsrådsstyrets strukturbestemte svagheder sig fatale. Derfor måtte det i 1660 magtesløst se til, at den kongemagt, som det i 1648 nærmest havde underlagt sig, blev fravristet det af den nye alliance mellem den »rigtige« kongemagt og de ikke-adelige stænder, som skattestaten havde givet fornyet politisk betydning.

Statsomvæltningen - en politisk systemtilpasning

Denne kortfattede analyse giver da en forklaring på det indledende kontrafaktiske problem: hvorfor lod Statsomvæltningen vente så længe på sig? - Det gjorde den, kort udtrykt, fordi Christian IVs

højadelige opdragelse havde sikret et grundlæggende værdifællesskab mellem konge og rigsråd. Dette fællesskab var det skrøbelige kit, som i hans tid holdt systemet sammen. Men med hans død og sønnens tronbestigelse brast værdifællesskabet - og dermed brast samtidig selve grundlaget for det gamle system, som derefter i 1660 lod sig tilpasse skattestatsens realiteter.

Den ironiske pointe er imidlertid, at denne systemtilpasning faktisk allerede nåede et langt stykke med rigsrådets magtmonopolisering i 1648. I det følgende årti stod den politiske kamp da i virkeligheden mellem rigsrådets kongemagt og kongens kongemagt. Rigsrådsstyrets indbyggede svagheder og Frederik IIIs politiske handledygtighed afgjorde, at det i 1660 blev kongens kongemagt, som løb af med sejren.

Dermed skabtes den kongelige enevælde, som kom til at gennemføre den endelige politiske tilpasning til den nye skattestats finansielle realiteter.

Litteratur: Foruden det omtalte bind af *Gyldendals Danmarks historie* (1989) henvises til følgende afhandlinger, hvori det her diskuterede problem behandles i mere udførlig og dokumenteret form:

Knud J.V. Jespersen, *Statsomvæltningen 1660. Forløb, forudsætninger, fortolkning*. Kbh. 1983; Knud J.V. Jespersen og E. Ladewig Petersen, *Two Revolutions in Early Modern Denmark* (i E.I. Kouri & Tom Scott (eds.), *Politics and Society in Reformation Europe*. London 1987, pp. 473-501); Knud J.V. Jespersen, *Herremand i kongeklæder. Christian IV, rigsrådet og adelen* (i Svend Ellehøj (red.), *Christian IVs verden*. Kbh. 1988, s. 123-45); Knud J.V. Jespersen, *Absolute Monarchy in Denmark: Change and Continuity*, *The Scandinavian Journal of History*, vol. 12, 1988, pp. 307-16.

Madam Holms tre rejser

En af guldalderens måske lidt mindre kendte kunstnere, Jens Holm søgte først og fremmest sin inspiration i det sydlige udland, hvor han døde af kolera i 1846. På grundlag af hans og hustruens, Rosalie Petits korrespondance m.m. belyser fotograf og videnskabelig assistent Agnes Guldbrandsen denne kunstnerskæbne, og kunstnerhustruens vanskelige lod på evig rejse gennem Europa, efterhånden med 3 børn.



Agnes Guldbrandsen

For en kunstner hørte det med til uddannelsen for 150 år siden at besøge Italien, Frankrig og Tyskland; her kunne man af de store renaissancemalere lære billedkomposition, belysning og farvernes spil.

En af de unge, der drog ud i 1830, var maleren Christian Holm, en i dag ret ukendt kunstner. Han havde fået tildelt et to-årigt legat og rejste straks til München, hvor han nød pompøse frescomalerier og kæmpelærreder malet i en voldsom pågående stil; det var lige noget for bataillermaler Holm.

Legatet

Men han var adspredt og mismodig, han længtes så usigeligt efter sin forlovede Rosalie Petit hjemme i Købmagergade. De skrev flittigt til hinanden, hendes hårløkhvilede på hans bryst dag og nat, og hun sendte ham sit portræt for at stille længslen, men ak - den blev jo længer jo værre. Han ville hjem, til Rosalie skrev han: »Jeg kan ikke udholde længe at være fra dig, jeg kommer næste jul hjem, lad folk sludre, hvad de vil, jeg kan blive en stor maler hjemme«.

Lidt over et halvt år opholdt Christian Holm sig i Bayern. Fornuften bød ham

at fortsætte til Rom, pengene havde han jo; men længslen kvalte fornuftens stemme, og i oktober måned ilede han tilbage til sin elskede i København. I juni 1831 blev de gift i St. Petri kirke i København.

I det lille hjem var der idel lykke, men Christian Holm følte snart København som en udørk, i hans øjne var München kunstens Mekka, i parentes bemærket kendte han jo ikke andet. Sammen drømte det unge par om at flytte til München, og i september 1834 rejste Holm alene dertil for at foreberede Rosalies ankomst, han lejede og indrettede en passende lejlighed og fæstede en ung pige.

Midt om vinteren kom der klarmelding fra München; men det var uforsvarligt at rejse ned gennem Europa i frostvejr og snestorme. Rejsevojnene var uopvarmede, og den isnende kulde og megen træk kunne hurtigt skaffe én sygdom på halsen, fra lungebetændelse til død var der i de tider ikke langt.

Rejsen til München

Det var derfor en risikabel rejse Rosalie Holm lagde ud på d. 27. april 1835; dengang kunne en dame anstændigvis ikke

rejse alene, men kærligheden drev hende. Afskeden med de nærmeste på Københavns Toldbod var oprivende, men af sted gik det med skibet til Travemünde, derfra videre med postvognen til Hamborg, hvor hendes moster tog imod. Så langt så godt!

Denne del af turen havde Rosalie Holm prøvet før, i 1818 havde hendes far fulgt hende til Mademoiselle Hornemanns pigeinstitut i Altona, hvor hun gik i skole til efter sin konfirmation.

I Hamborg gik der flere dage med at løbe på politistationen for at få de nødvendige stempler i passet. Lidt hyggensnak med gamle bekendte fra skoletiden er der vel også blevet tid til.

Men Christian Holm ventede med utålmodighed på sin kone. Lidt beklemt vinkede Rosalie farvel til mosteren, og med rejsevognen skumplede hun ad støvede veje gennem Preussens og Sachsens bondeland.

Tobaksrygen og underholdning

I Leipzig måtte der gøres ophold, nyt stempel skulle i passet, og Rosalie Holm fortæller i et brev sin nervøse mor om rejsens videre forløb: »Min glæde så snart at se min Christian gav mig mod til den beslutning, at gå fra Leipzig med ilvognen, ---- jeg kom først til at sidde i en vogn med ni andre, lutter herrer og en kone, der havde udsolgt på Messen, --- deres tobaksrygen og underholdning var utålelig ----«.

I Nürnberg »betalte jeg konduktøren fordi han skulle skaffe mig pladser i chaisen for at jeg ret kunne komme brilliant ind i München og Holm straks se mig. --- Ved hvert skridt jeg kom nærmere, bankede mit hjerte heftigere. --- Jeg



Jens Christian Holm, bataille- og dyremaler 1803-1846, her gengivet efter tegning af Johan Thomas Lundby, hvis lærer Holm var. Det kongelige Bibliotek



Madam Holm = Rosalie Petit, malet af C.A. Jensen. Maleri i privateje. Copyright Agnes Guldbrandsen.

havde vist troet at finde Holm på Posten, dog tænk dig min sorg, da jeg ikke traf ham --- Jeg fik derfor i hast mit tøj samlet, og en Fiakker (hyrevogn) hentet der hurtig kunne bringe mig til Neue Pferdestrasse, jeg kom dertil et nydeligt hus, --- jeg springer op af trapperne, og spørger efter maler Holm, man anviser mig døren, jeg ringer frygtelig, men alt bliver lukket, jeg erfarer at både Christian og pigen er gået ud for at møde mig, og tænk dig hvilken skrækkelig pine næsten 3/4 time må jeg hos fremmede mennesker vente, indtil jeg endelig ser Holm flyvende over gaden, og vi i ét nu på trappen styrte i hinandens arme; - o den glæde vil jeg aldrig kunne glemme, jeg er endnu ganske ør i hovedet«.

Fem værelser med køkken

Det lykkelige genforenede par indrettede sig hyggeligt i fem værelser med køkken.

De nød samværet og alle Münchens forlystelser, de gik i teatret, spadserede i parkerne, hvor der hver dag var musik, og »i løverdags tog jeg et varmt bad, som er her nær ved, Holm fulgte mig hen, og de spurgte, om vi ville have en stue med to kar, så ugenert er man her. --- Den søde Christian er så glad, og vi er begge så inderlig lykkelige«.

Christian Holm havde, før han forlod København, lagt bataillemaleriet på hyl- den, der var efter Napoleonskrigene blevet fred i Europa, og ingen var interesse- rede i at købe krigsbilleder. I stedet kastede Holm sig med energi over dyremaleriet.

Jagtscener

I Tyskland solgte malerier fra det høje Nord godt. Elge og rensdyr, ulve og bjørne i dramatiske situationer gjorde



Stormen på København 1659. Maleriet, som Jens Christian Holm regnede for sit hovedværk. Copyright: Agnes Guldbrandsen. Maleri i privateje.

stor lykke hos det tyske publikum; men efter nogle år var markedet for vilde dyr i nordiske højfjelde dog mættet. Det gjorde nu ikke Holm rådvild, i stedet brugte han Alperne som skueplads for vilde jagtscener; elge og rendyr udskiftedes med hjorte og gemser, og de angribende ulve og bjørne med karabinbevæbnede jægere. Christian Holm mente, disse motiver ville bringe spændingen ind i den kedelige Biedermeier-stue.

Det faldt ham ikke ind, at de københavnske borgermænd og borgerkoner langt foretrak hjemlig hygge for fremmedartet spænding. Guldaldermalerierne var dukket op, bedst var Christen

Købkes vidunderlige, solbeskinnede perler fra Østerbro, som blev vist på akademiudstillingen 1838, de gik lige til hjertet hos det københavnske publikum.

Christian Holm malede uanfægtet sine voldsomme jagtscener, og endog et enkelt bataillemaleri af svenskernes storm på København 1659 blev puttet i pakkassen til Kunstakademiets udstilling 1838. Desværre måtte Holm med et suk notere »at kunstsankuelserne i München ikke ganske stemmer med enkeltes kunstsankuelser hjemme«. Maleriet blev kritiseret sønder og sammen og kunne slet ikke sælges - alt var fortabt.

Familien »havde multipliceret sig«, i

årene 1836-40 blev der født to døtre og en søn, og for hvert barns fødsel steg udgifterne; men indtægterne fulgte slet ikke med. Desuden var kone og børn uafledeligt syge, og til sidst måtte Christian Holm selv krybe til sengs, overanstrengt af arbejde og bekymring - kort sagt stresset.

Rejsen til Rom

Omsider forstod Holm, at han måtte til Rom, »der, hvor alle nationers førende kunstnere samles måtte meget kunne læres endnu«. Christian VIII, der altid havde været velvillig over for Christian Holm, bestilte to malerier fra Rom og bevilgede rejsepenge, og kort før jul 1844 forlod Holm München. Pengene rakte kun til hans egen rejse; kone og børn måtte efterlades som pant for lån, Holms havde fået alle vegne.

I Rom begyndte Holm straks på malerierne til Kongen; men den evige længsel plagede ham, han kunne umuligt leve uden kone og børn.

Sophie Petit, Holms svigermor, der var en handlekraftig dame, bekymrede sig naturligvis over tingenes tilstand, og hun skrev et hjertegribende bønneskrift til Kongens kabinetssekretær, J.G. Adler.

To måneder gik, før fru Petit kunne meddele sin datter, at Kongen havde bevilget 400 rdl. til rejsen, selv lagde hun 100 rdl. oveni - og brevet endte med et forståeligt hjertesuk: »Jeg er dog ikke glad og rolig, førend jeg ved dig i din mands arme«.

Rejsefeber

Da pengene var i hus, betalte Rosalie Holm omgående sine kreditorer, pakkede sit lille hjem sammen og skrev glad, men bekymret: »Mit hjerte banker uvil-

kårligt ved tanken om den snare rejse, dels af glæde for snart igen at omfavne dig, du elskede kære, så længe savnede mand, dels af lidt angst og bæven for alt, hvad der endnu kan forestå os på rejsen«.

Hun ynkes over børnene, »disse uskyldige stakler, som med frejdigt mod og barnlig glæde fulgte deres forældre, om det så var i en udørken. --- På mig vil du finde spor af mangan sorg- og spændingsfuld time, men hjertet Christian!, er det samme, varmt og kærligt for dig som stedse«.

Kusken slog smæld med pisken, da vognen rullede ud fra Postgården i München. Man sad ret op og ned i den tæt-pakkede vogn, tykke og tynde, høje og lave mellem hinanden - luften har været tæt og god!

Over Alperne

Femten dage tog hele rejsen, der var enkelte overliggedage undervejs; men ellers rumlede man af sted i den skumplende vogn. Den ene dag gik som den anden, underholdningen måtte man selv sørge for. Snakken er gået livligt på flere sprog, sladder, forretningskneb og politiske rygter er bragt på bane. Det var dengang et meget uroligt hjørne af Europa, man gennemrejste. Vognens vuggende bevægelser har nu og da dysset en og anden i søvn, men lange dage har det trods alt været.

Første stop var Mittenwald for foden af Alperne, hvis tinder lå hvidpudrede af den nyfaldne sne. Det var spændende, da man næste dag krydsede grænsen til Østrig ved Scharnitz, om vejen gennem passet var fremkommelig, men det gik. Nu gik turen videre over Innsbruck, Brennerpasset og Trento til Verona, hvor man pustede et par dage. Fire-fem dage tog turen over den endeløse, tågede Po-

slette til Modena, og først her krydsede man dengang grænsen til drømmens land - Italien.

Rejsen over de barske Alper var godt overstået; men endnu en fare lurede. Fra Modena kringlede vejen sig over Appeninerne, hvor rygterne fortalte, at vilde røverbander huserede. Rosalie Holm knugede febrilsk sin taske med rejsepengene, og børnene stirrede spændte ud ad vinduet, kunne de skimte et skægget, uhyggeligt bandithovede bag en klippeblok?

Dog, de slap uantastet over de vilde bjerge med liv og værdier i behold. Utål-

modigheden steg, det skæve tårn i Pisa fortalte, at vognen nærmede sig målet, havnebyen Livorno. Her steg mor og børn ombord i et skib, og i måneskin sejlede de med dampskibet til Civitavecchia, derfra var der kun en halv dagsrejse, før de nåede Rom og den elskede savnede.

»Den italienske feber«

Den evige stad, som Holm i sin tid havde vraget, virkede straks stimulerende på hans kunst, Christian Holm fik atter sit gamle gå-på-mod igen og det vigtigste,

Italiensk landskab omtrent som Madam Holm oplevede det. Her dog set gennem ægtemandens øjne og pensel.



hans malerier blev vel modtaget i København. Nu var der håb forude.

Da sommeren kom, flyttede familien op i bjergbyen Tivoli; ude på landet fandt Holm nye og dejlige motiver; men sommeren 1846 var helt usædvanlig hed, og under sit arbejde i de fugtige sumpe uden for byen blev Christian Holm angrebet af »den slemme, bekendte italienske feber« - formentlig kolera eller tyfus. I en uge blev han kærligt plejet af sin kone. Men alt var forgæves. 24. juli 1846 døde Christian Holm og blev hurtigt ført til Rom, hvor han en sen aften i fakelskær blev begravet på den protestantiske kirkegård uden for byens port.

Enke på 39 år

Tilbage sad den 39-årige enke med sine tre små børn i alderen ti til seks, og værst af alt - hun ventede sit fjerde barn til november!

Penge ejede Rosalie Holm ikke, kun gæld; men hjem måtte hun og det hurtigt. Tragedien var åbenbar, og lige fra

Kongen af Danmark til den fattigste kunstner i Rom skillingede man sammen for at hjælpe »den af tusinde sorger nedbøjede kone, Madam Holm«, og lørdag d. 26. september kørte den lille, fortvivlede familie bort fra Rom.

Med hyrekusken, vetturinen, var indgået en skriftlig aftale.

Han skulle formedelst 21 scudi køre hele flokken de 250 km til havnebyen Ancona på Adriaterhavskysten. På vejen lovede han »at gå til gode hoteller, at afrejse hver morgen i god tid for at komme hver dag før natten til hotellet, hvor man skal overnatte. Hver dag under den aftalte rejse skal han forsyne Md. Holm med familie med frokost, kaffe med mælk, brød og æg, middag af suppe, 3 retter, frugt og vin«. Det lyder jo vældig luksuriøst; men virkeligheden har været en anden.

Atter en gang var Madam Holm og hendes børn på rejse, forrige gang hjalp forventningens glæde dem over strabadserne; men denne gang var alt trist, der var ingen børnelatter at dæmpe.

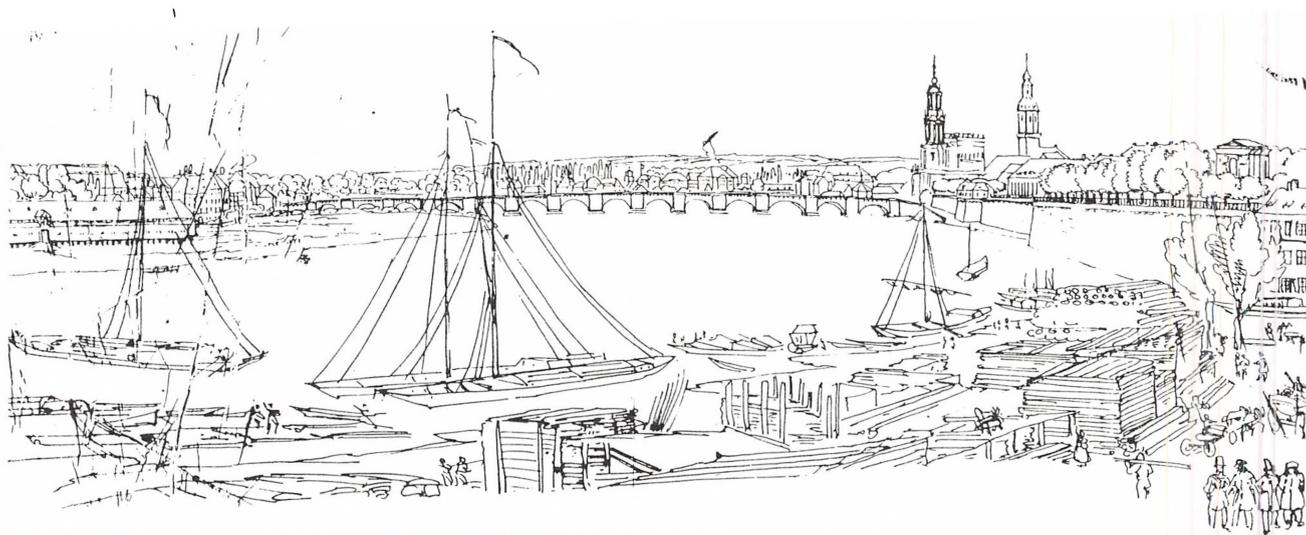
Tilbage

Først i oktober gik det lille selskab ombord i skibet til Triest. På grund af vintrens komme, måtte man rejse øst om Alperne over Wien via Prag til Stettin. Herfra sejlede skibet hjem til København. Omkring 1. november ankrede man op på Toldboden, og 20. november fødte Rosalie Holm sit barn, en søn.

Elleve år var gået, siden Rosalie Holm med frejdt mod var rejst til sin Christian i München, nu var ringen sluttet, da hun gik i land i København med sine tre børn - hendes rejse var endt.

Kilder:

Rigsarkivet, Fonden ad usus Publicos og J.G. Adlers privatarkiv nr. 5008; Det kongelige Bibliotek, NBD, VIII-12, Add. 1138-4^o, NKS. 1540-2^o, NKS. 3341-4^o, NKS. 3386-4^o. Carl Reitzel: Fortegnelse over Danske Kunstneres Arbejder paa de ved Det kgl. Akademi for de skønne Kunster i Aarene 1807-1882 afholdte Charlottenborg-Udstillinger; private breve; Rosalie Holms rejsepas.



Panorama i streg fra München udført af J.C. Holm. Her boede Madam Holm i 1835.

Da Slaget om England kom til **Danmark**

Slaget om England hører til de berømte kapitler i anden verdenskrigs historie. Normalt forbinder man slaget om England med Royal Air Force-jagerpiloters heroiske kamp med Luftwaffe over de britiske øer. Men også britiske bombefly blev kastet ind i denne altafgørende britiske kamp for overlevelse i sommeren og efteråret 1940. Denne styrkeprøve fik også sin udløber i Danmark.



*Henrik Skov
Kristensen*

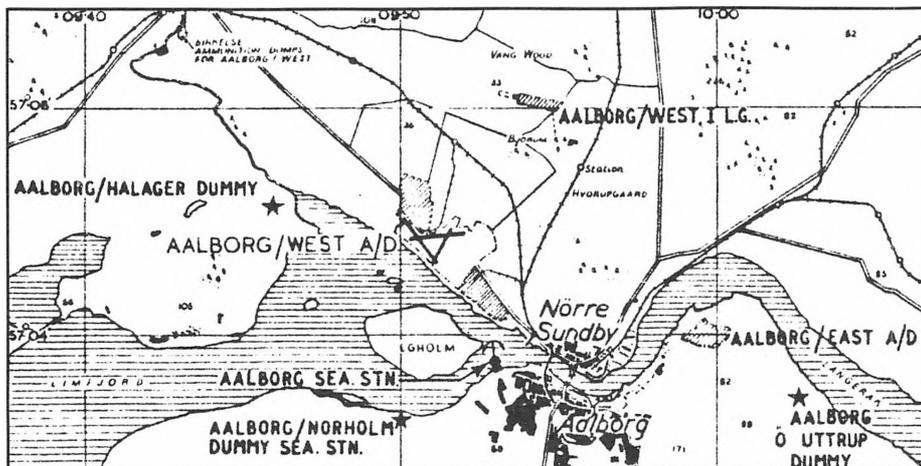
Om luftslaget over Aalborg 13. august 1940 beretter Ph. D. Henrik Skov Kristensen, leder af Museet for Frøsløvlejren og Dansk Røde Kors Museum, Padborg.

På begge sider af Nordsøen var man klar over, at nøglen til sejr i slaget om England var de hurtige énmotorede jagermaskiner, for tyskernes vedkommende Messerschmitt Me 109, der blev anvendt som eskorte-fly for tyske bombemaskiner, for briternes vedkommende Spitfires og Hurricanes. Tyskerne vidste, at det var uomgængeligt at nedkæmpe de britiske jagere for at få luftherredømmet over Storbritannien - et luftherredømme som var nødvendigt, for at næste trin i den tyske plan kunne iværksættes, nemlig invasionen af Storbritannien.

Medens Royal Air Forces jagerfly kæmpede mod tyske jagerfly over selve

Storbritannien, ydede bombeflyene deres del ved at bombe fabrikker i Tyskland, som fremstillede jagerfly. Herudover fik de ordre til at bombe tyske flyvepladser i hele Vesteuropa. Dels skulle de ødelægge tyske fly, dels skulle de provokere tyskerne til at anvende så mange énmotorede jagerfly som muligt til defensive bevoftningsopgaver af disse flyvepladser. Så ville jagerflyene ikke kunne anvendes offensivt over Storbritannien. Én tysk flyveplads i Danmark påkaldte sig Royal Air Forces opmærksomhed, nemlig den tidligere danske civile flyveplads ved Aalborg, som tyskerne straks efter besættelsen af Danmark begyndte at udbygge (med dansk arbejdskraft) til en førsteklasses militær flyveplads med betonstartbaner etc. Aalborg West flyveplads, som tyskerne kaldte den, blev hurtigt den største tyske flyveplads i Nordvesteuropa.

Den 13. august 1940 var Aalborg West flyveplads målet for Royal Air Forces bombefly. Og tallet 13 kom til fuldt ud at leve op til sit dårlige ry: Alle de 11 angribende britiske bombefly blev skudt ned i



Britisk efterretningskort over de tyske flyvepladser i Aalborgområdet. Via forskellige efterretningskilder var RAF særdeles velorienteret om tyske installationer i Danmark. Public Record Office, London

en sand massakre, som i dramatik og blodighed ikke blev overgået i nogen luftkamp i forbindelse med et angreb på mål i Danmark under anden verdenskrig. 20 af de deltagende 33 britiske flyvere blev dræbt, resten taget til fange i mere eller mindre kvæstet tilstand.

Ved en mangfoldighed af britiske, tyske og danske kilder i form af samtidige dokumenter, beretninger fra involverede personer og dagbogsnotater etc. kan dramaet rekonstrueres minutløst.

Briefing

Den 12. august 1940 blev 82. eskadrille på den britiske flyvestation Watton briefet til angrebet på Aalborg West flyveplads. Flybesætningerne blev instrueret om at udføre et såkaldt »high altitude formation attack«, d.v.s. et angreb bestående af fire sektioner à tre maskiner angribende fra en højde af 20.000 fod. Netop med henblik på dette angreb havde

besætningerne trænet i nogen tid for at vænne sig til at bruge iltmasker. Årsagen til den store højde var, at man ikke regnede med, at det tyske luftværns skyts kunne operere effektivt i denne højde. Samtidig skulle højden give besætningerne tid til at se evt. tyske jagere, som blev sendt op for at møde dem. Bombemaskinerne skulle, når de kom ind over målet, dykke fra denne højde »helt ned på dækket« d.v.s. helt ned i lav højde og kaste bomber på målet.

Taktikken skyldtes, at de tyske Me 109 jagermaskiner, som man vidste befandt sig på den anden flyveplads ved Aalborg, Aalborg Øst flyveplads, var langt hurtigere end de Blenheim-bombemaskiner, som 82. eskadrille fløj. Men i et dyk var Blenheim-maskinen næsten lige så hurtig som den tyske jager. 82. eskadrille blev endvidere instrueret om, at den danske kyst skulle passeres i en lige linie ud for Aalborg, hvorefter man skulle flyve den direkte vej til Aalborg,

kaste bomberne, og så ellers komme hjemover i en fart.

Endelig indeholdt briefing'en et påbud om ikke at gennemføre angrebet, medmindre det var halvskyet over Nordjylland. Hvis dette ikke var tilfældet, skulle man afbryde operationen og vende hjem. Denne del af briefing'en var standardprocedure for Blenheim-maskinens vedkommende. Skyer var ganske enkelt det mest effektive, og realistisk set eneste, forsvar over for tyske jagere.

Eskadrillen letter

Klokken 9.45 den 13. august lettede 6 fly fra 82. eskadrilles hjembase Watton. Det var eskadrillens »A flight«, som skulle ligge forrest i formation. Andre 6 fly, 82. eskadrilles »B flight«, startede samtidigt fra satellitbasen Bodney og lagde sig bag ved. På grund af Luftwaffes angreb havde man taget forholdsregler og spredt eskadrillens fly.

Da formationen under ledelse af Wing Commander Lart i det forreste fly fløj over den engelske kyst i strålende solskin, sad Sergeant Bill Magrath i Blenheim R 2772, et af de bageste fly, og funderede. Han forsikrer den dag i dag, at han instinktivt vidste, at dette skulle blive hans sidste togt.

Turen over Nordsøen blev overstået uden hændelser af nogen art. Formationen fløj over et skydække i ca. 6000 fod, og da den nærmede sig den danske vestkyst, besluttede Wing Commander'en at holde denne højde i stedet for at gå op i 20.000 fod. Han var åbenbart overbevist om, at skydækket ville strække sig ind over Aalborg. Kort før den danske kyst brød en af maskinerne i »B flighten« ud og meddelte over radioen, at han havde problemer med brændstofbeholdningen. Han mente sig ikke i stand til at fortsæt-

te. Piloten vendte om for at lande i Watton kl. 14.10.

To fejltagelser

Da de resterende 11 fly nåede den danske kyst, havde de allerede begået den første fejltagelse, som skulle vise sig skæbnesvanger. Wing Commander Larts navigatør i lederflyet havde, som hverken den første eller sidste RAF navigatør, udregnet en gal kurs og havde derved ledt formationen ind over Jylland så langt sydligt som Søndervig ved Ringkøbing. Klokkeren ca. 12 blev de 11 Blenheim fly observeret i et skyhul ved Søndervig af en tysk observationspost. Herfra blev der omgående sendt melding videre til Flugabwehr Kommando i Århus, hvor man begyndte at foretage forskellige udregninger.

Da den vagthavende officer, Feldwebel Tessin, fra næste observationspost fik en melding om, at der kunne høres flystøj i nordøstlig retning, stod det ham klart, at der muligvis var et angreb af Aalborg under udvikling. Den næste melding fortalte, at man havde visuel kontakt med nogle Heinkel He 111'ere (et tysk middelsvært bombefly) på en nordøstlig kurs. Da denne flytype minder meget om en Blenheim, viste Tessin konduite og anså den for en fejlmelding. Han ændrede meldingen til »fjendtlige fly på kurs nordøst«, og gav den videre til Flugabwehr Kommando i Aalborg.

På dette tidspunkt havde Blenheim-formationen allerede begået sin *anden* store fejltagelse. Umiddelbart efter at have passeret kysten i for lav højde begyndte det skydække, der havde været over Nordsøen, at opløse sig; og da flyene var lidt inde over land, var det praktisk taget skyfrit.

På trods af at maskinerne befandt sig i

for lav højde og fremfor alt uden det fornødne skydække, havde Wing Commander Lart besluttet sig for at presse angrebet igennem - stik mod ordrerne. Wing Commander'en havde under operative forhold den absolutte autoritet, og han var, hvad én af hans skytter karakteriserer som, en »death or glory«-mand.

Kurs nordøst

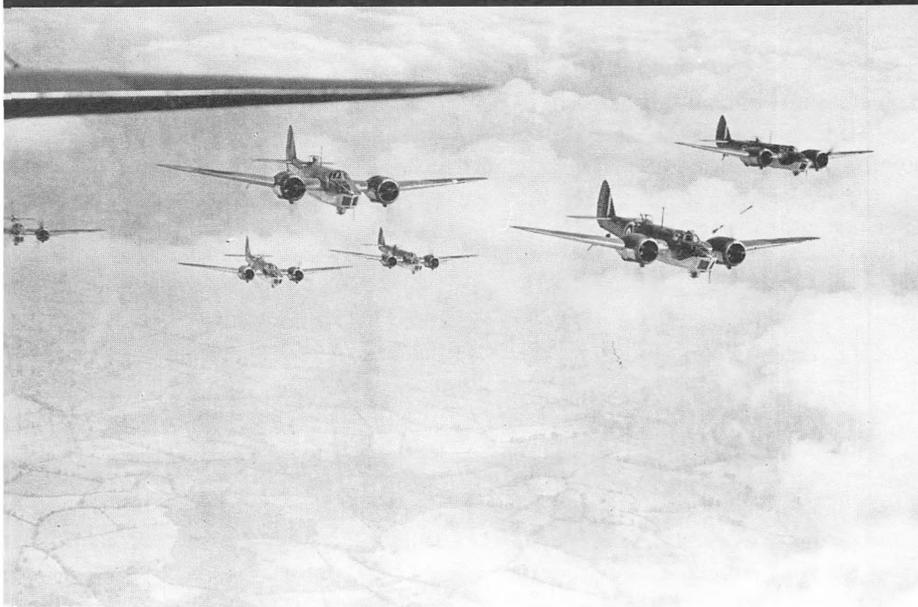
Efter at Lart havde besluttet sig til at fortsætte, blev kursen sat stik nordøst ind over Jylland mod Aalborg. Her havde tyskerne, på grund af Flugwache 8's årvågenhed, og ikke mindst Feldwebel Tessins snarrådighed haft tid til at træffe forholdsregler.

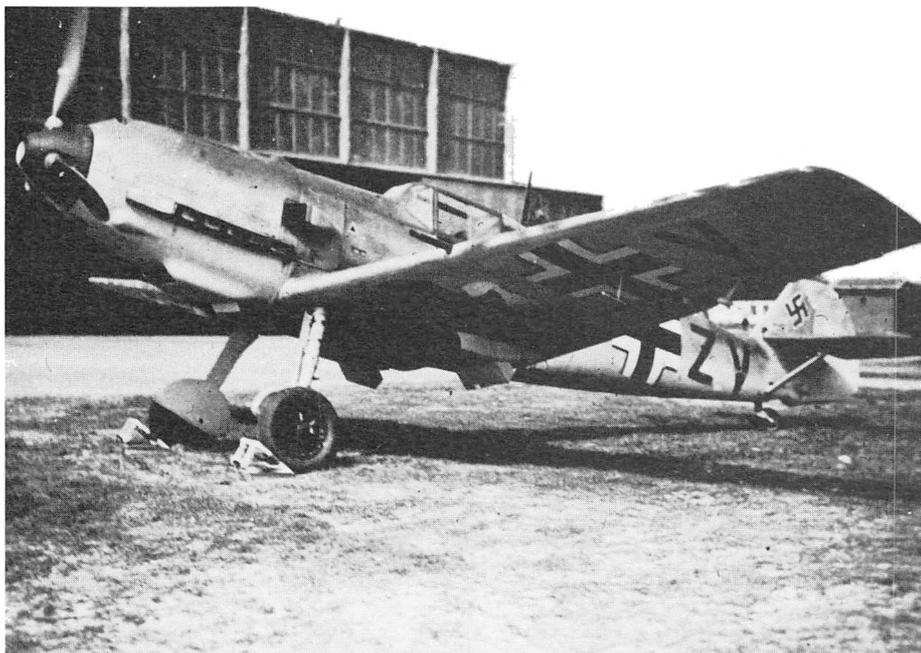
Da de britiske maskiner nærmede sig

Aalborg, var det tyske luftværnsskyts i alarmberedskab, og 9 Me 109 jagere fra den såkaldte »Hjerter Es«-eskadrille gætet på vingerne fra Aalborg Øst flyveplads ved Rørdal. Disse 9 jagere skulle få deres del af byttet. Fra én af de deltagende tyske jagerpiloter foreligger der en samtidig beretning:

Vi var uforskammet heldige. Vi var lige kommet hjem fra Stavanger, og havde netop forladt flyene, da alarmen lød. Motorerne var stadig varme, da vi startede igen. I løbet af to minutter hang hele eskadrillen i luften. Vi steg straks i en stor blød kurve for at komme ind bag fjenden, der var blevet meldt indflyvende fra syd. For os var denne indflyvningsretning gunstig, idet vi så var i stand til at bide os fast i nakken på ham. Vi fik fat på

En formation af britiske Blenheim-bombemaskiner. Allerede i 1940 var den ved at være forældet. Den havde begrænset rækkevidde, kunne kun medføre en mindre bombelast og var svagt bestykket.
Imperial War Museum, London





En tysk Messerschmitt Me 109 jager i Aalborg. Denne jagertype spillede en hovedrolle i Slaget om England i 1940. Den 13. august 1940 var modstanderen over Aalborg knapt så frygindgydende. Det langsomme Blenheim-bombefly var et let offer.

Ole Rønnest

ham ca. 8 km fra Aalborg. Herefter gik det hele meget hurtigt. Hele eskadrillen styrkede sig over den bagest flyvende gruppe, og den ene fjendtlige maskine efter den anden blev pillet ud. Det var nok med en eller to salver. Vore granater rev store stykker ud af maskinerne og snart slog flammerne ud fra den første maskine. Det var lige som på skydebanen: først fange modstanderen i sigtet, så trykke på knappen, trække maskinen op og så ind igen i en kort kurve. På 10 minutter var det hele overstået. Vi havde fejlet alle maskinerne fra himlen, og det skønneste var, at ingen af os blev nødt til at stå af. Kun enkelte maskingeværprojektiler sad i en af vore maskiner.

Den tyske jagerpilots beretning er stærkt præget af triumf og luftkampens intense og fortættede atmosfære. Der er derfor ikke nogen klar kronologi i beretningen med hensyn til, hvor og hvornår de britiske maskiner blev skudt ned og under hvilke omstændigheder. Jagerpilotten registrerer således ikke, at ca. halvdelen af de britiske maskiner faktisk blev skudt ned af det tyske luftværn. Lad os derfor rekonstruere forløbet af angrebet, som for både de tyske piloter, tilskuere på jorden og ikke mindst for de britiske flyvere, var et rodet inferno af ild, nedstyrkede fly, faldskærme der hang i luften og tyske jagere, som syntes at være overalt.

Første fly bukker under

Det første britiske fly, som bukkede under i løbet af de følgende 15-20 minutter var Blenheim T1933. Kl. 12.17 blev dette fly observeret kraftigt brændende under vedvarende ild fra dels Me 109'ere, dels fra et luftværnsbatteri på Nørholmsvej. Flyet styrkede ned på Restrup Enge ved Hasseriis og alle tre ombordværende blev dræbt. Det lykkedes et medlem af besætningen at komme fri af maskinen, før den ramte jorden, men hans faldskærm nåede ikke at folde sig ud, og han blev fundet dræbt ca. 5 km fra flyet.

Inden flyet ramte jorden, udløste det 13 bomber, som dræbte og lemlæstede en del kvæg.

Medens det tyske luftværnsskyts og de tyske jagere syntes at have delt dette fly, blev de fire næste fly, som styrkede ned, alle ofre for de tyske kanoner. De tyske jagere holdt sig på afstand, da de britiske bombemaskiner nåede ind over det stærke tyske luftværnsbælte i Aalborg, som lagde en tæt spærreild.

»B-flight« udslettes

Klokken ca. 12.20 styrkede Blenheim R3800 ned ved den tyske søflyvebase på Fluepapiret. To flyvere reddede sig ud i faldskærm, medens den tredje blev fundet dræbt i flyet, som styrkede ned ca. 50 m fra land med 14 ueksploderede bomber ombord. Flyvraget med bomber blev bragt til sprængning af den tyske værne-magt den 17. august.

Blenheim R2772 styrkede ned, eller rettere mavelandede, kl. 12.24 på meget lavt vand, 50-100 m fra land ved den lille ø Egholm. Da maskinen tog bunden, blev den fuldkommen knust, og dele af flyet blev spredt i en radius af 100 m. Inde fra øen kunne folk, der fascineret hav-

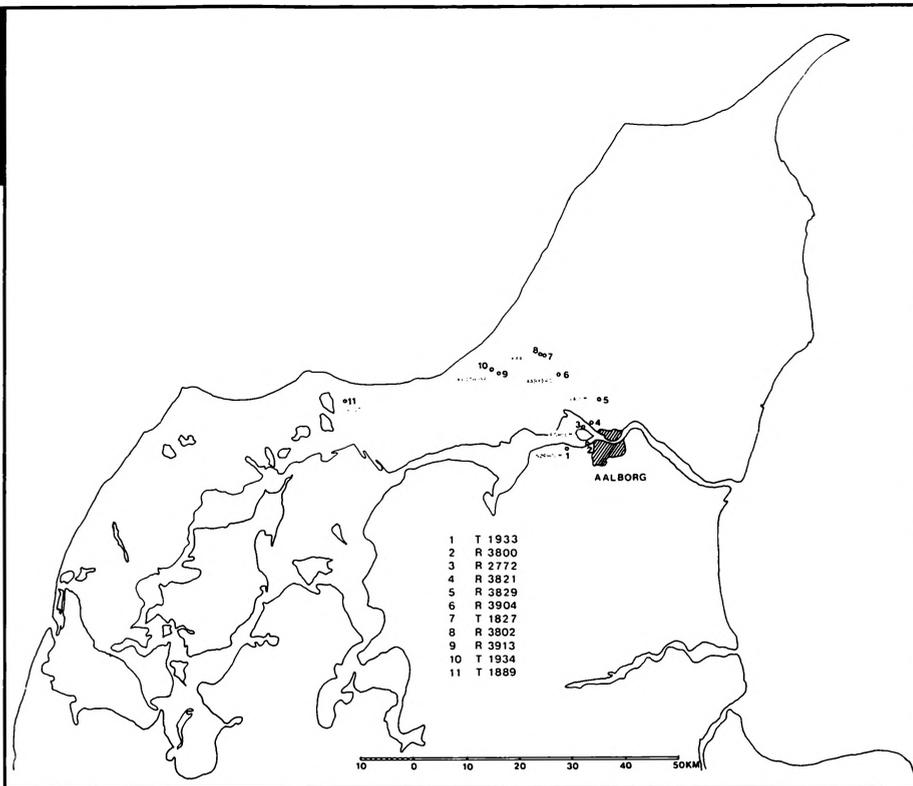
Positionerne hvor de 11 Blenheim-fly styrtede ned den 13. august. Blenheim R 3821 styrtede ned på selve Aalborg Vest flyveplads. Tegningen er udført af Ole Rønnest

de fulgt luftslaget, se de tre besætningsmedlemmer delvist fastklemmt i vraget. Folkene fra øen, der midt under høstarbejdet havde fulgt det uhyggelige skuespil, vadede ud til vraget og fik de tre i land.

Det næste fly faldt ned over selve Aalborg West flyveplads. Det var Blenheim R3821, som kl. 12.24 eksploderede mod jorden. Alle tre blev dræbt.

Blenheim R3829, som styrtede ned øst for Vadum, blev det sidste direkte offer for de tyske kanoner. Et dansk øjenvidne så den britiske maskine blive ramt. Den knækkede sammen, og samtidig slog røg og flammer ud fra den. Den styrtede herefter ned i rasende fart. To af besætningsmedlemmerne kæmpede desperat for at komme ud. Det lykkedes for det ene, som forbrændt landede i faldskærm og blev taget til fange af en tysk patrulje fra antiluftskysbatteriet øst for Vadum.

Dette batteri har efter al sandsynlighed været flyets banemand. Det andet besætningsmedlem kom ikke fri af flyet, linerne fra hans faldskærm filtrerede sig ind i det styrtende fly, og han blev trukket i



Blenheim R2772 styrtede ned 50 til 100 m fra land ved øen Egholm. At dømme ud fra billedet er det lidt af et mirakel, at alle tre besætningsmedlemmer overlevede. På billedet ses danskere i gang med en yndlingsbeskæftigelse under besættelsen: at skaffe sig souvenirs.

Ole Rønnest





*Det endnu rygende vrag af Blenheim T1933 på Restrup Enge syd for Aalborg.
Ole Rønne*

døden sammen med det tredje besætningsmedlem.

Nu var hele eskadrillens »B flight« udslettet. Mønstret har været, at »A flighten«, som lå noget foran »B flighten«, slap gennem spærreilden ind over flyvepladsen. En nærliggende grund må være, at de tyske kanoner først var skudt ordentlig ind, da »B flighten« kom inden for skudvidde.

»Hundeslagsmål«

»A flighten« tog de tyske jagere sig så til gengæld af i en håbløs ulige kamp, efter den havde passeret spærreilden og målet. Blenheim R3904 blev ramt og styrtede ned ved Åbybro. Piloten reddede sig ud i faldskærm og landede 100 m vest for flyets nedstyrtningssted. Han havde mistet sine støvler, da han sprang ud, og i strømpesokker blev han taget til fange af en tysk motorcykelpatrulje. De to øvrige besætningsmedlemmer blev dræbt.

De næste to maskiner, som blev skudt ned, var Blenheim R3802 og T1827.

Begge styrtede ned mellem Kaas og Pandrup efter at have været involveret i regulære »hundeslagsmål«. Et øjenvidne på jorden så de to flys døds kamp og bemærkede sig de tyske jageres totale overlegenhed. Jagerne søgte ustandseligt at bringe sig i fordelagtige positioner over for de to Blenheim-fly, i en opvisning øjenvidnet karakteriserer som luftakrobatik.

Jagerne lå snart under, snart over bombeflyene - undertiden både over og under. De kom farende bagfra og fyrede uafsladeligt med deres kanoner. De britiske fly forsvarede sig med maskingevæ-

erne, dog uden den store virkning. De næste to maskiner, som blev skudt ned, var Blenheim R3913 og lederflyet T1934. Begge maskiner nåede til Klithuse, hvor de blev skudt ned med ca. 1700 meters afstand. Begge fly udbrændte totalt og alle ombordværende blev dræbt.

Sidste fly nedkæmpet

Det sidste Blenheim-fly, T1889, var det fly, som nåede længst vestpå. Piloten, Sergeant Oates, havde også fået kastet sine bomber over flyvepladsen, men flyet var blevet stærkt beskadiget af den tyske kanonild over selve målet. Maskinen havde vendt bunden i vejret, og navigatøren gjorde klar til at springe ud. Oates havde dog formået at få kontrol over maskinen, og han gjorde tegn til at de fortsatte.

Oates fulgte vejene vestpå i trætophøjde og slap ud af det tyske jerngreb. Han kom endog et stykke ud over havet, men øjenvidner kunne iagttage, at maskinen pludselig vendte om og fløj direkte ind over land igen i meget lav højde. Oates havde indset, at han aldrig ville kunne få det stærkt beskadigede fly tilbage til England. Derfor valgte han at forsøge en nødlanding på fastlandet.

To tyske jagermaskiner, som havde fulgt Sergeant Oates til dørs, kastede sig nu over T1889, der blev kraftigt beskudt helt nede mellem tagene og skorstenene i den lille by Fjerritslev.

Byen drøned og rystede under luftkampen, og granater og projektiler hvislede mellem husene. Mange fandt det sikrest at gå i kældrene.

Klokken ca. 12.30 blev der sat punktum for luftslaget ved at T1889 mavelandede på en mark øst for Vust. Ved mavelandingen brækkede Oates ryggen, og Pilot Officer Biden blev lettere kvæstet.

De blev begge kørt til Fjerritslev Sygehus af en dansk ambulance, medens skytten, Sergeant Graham, benyttede sig af tiden indtil tyskerne ankom, til at brænde flyets papirer.

Bauleiterens dagbog

Til en beskrivelse af virkningen af det britiske luftangreb og tyskernes reaktion på det, findes en fortrinlig kilde. Angrebet gjorde så stort et indtryk på den tyske Bauleiter for byggeriet på Aalborg West flyveplads, at han nedfældede ikke mindre end 6 maskinskrevne sider om det i sin dagbog.

Bauleiter Karl Bruns opholdt sig hos »Kommandanten des Flughafensbereichs«, da sirenerne i Aalborg tilkendegav de britiske flys ankomst. Bruns tog

straks til sit kontor for at være på stedet, hvis noget skulle ske. Turen gennem Aalborg gik stærkt. Al trafik var ophørt som følge af luftalarmen, og danskerne sprintede i kældrene.

Kort før Limfjordsbroen over til Nørresundby, så Bruns de karakteristiske eksplosioner af tyske luftværnsgranater på himlen; og over det sydlige Aalborg kunne han se en flyformation nærme sig i ca. 2500 meters højde. Bag formationen, der var under intens kanonild, så han nogle små prikker, som hurtigt blev større. Det var Me 109 jagerne. Bruns kunne iagttage en britisk maskine bryde i brand og styrte ned. To faldskærme pendulrede ned mod Limfjorden. Som arrige hvepse fløj jagerne rundt om de britiske maskiner, som fortsatte mod flyvepladsen.

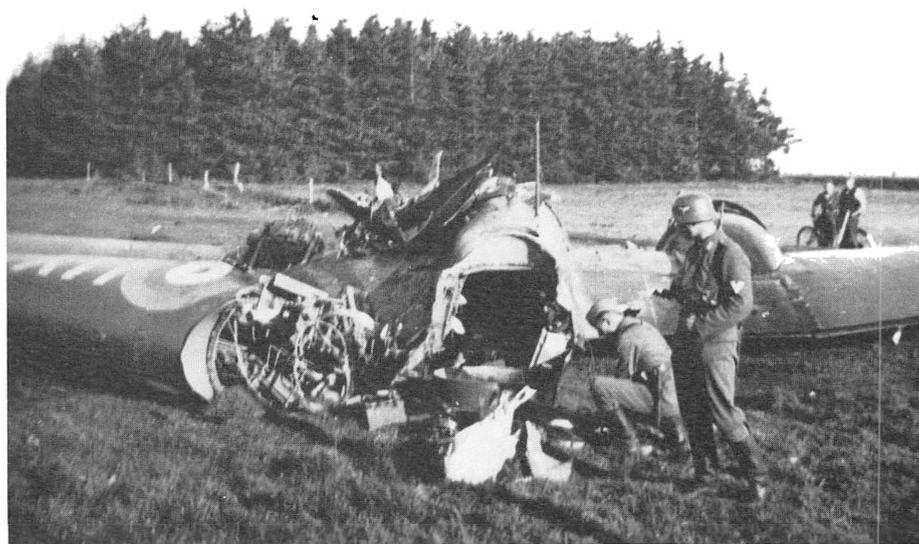
*Sergeant Wright er kommet i land og er taget i forvaring af Luftwaffe personel.
Ole Rønne*





Vraget af T1889 ved Vust. Dette billede er ret kendt, uden dog at flyet eller begivenheden er blevet identificeret. Billedteksten har som regel fortalt, at der foran flyet ligger en død britisk flyver. Personen er flyets pilot, Sergeant Oates, som hårdt kvæstet ligger og venter på lægehjælp.

Ole Rønne



Da Bruns nåede sit kontor, så han, at den første formation efterfulgtes af en anden, som også blev omsværmet af jagere. De følgende få minutter gjorde et stort indtryk på Karl Bruns. Han så på kort tid 4 maskiner blive skudt ned og faldskærme folde sig ud. For at få et bedre udsyn styrkede Bruns op på taget af »Bauleiterbygningen«. Herfra så han, at der stadig var enkelte maskiner i formation, men han skønnede, at de på dette tidspunkt havde passeret flyvepladsen. Fra taget så Bauleiteren yderligere nogle »Tommies« blive ramt. Da han havde tabt det sidste fly af syne, løb han ned til sin bil for at køre ud til flyvepladsen.

Der var igen kommet liv i gaderne. Tyskerne jubede, og »danskerne var lamslæde«. På vejen så Bruns stadigvæk faldskærme i luften, og mellem disse, sejrige tyske jagere, der opførte sig som kåde kid. De fløj med vippende vinger helt ned til 10 meters højde i en sand sejrusrus.

Da Bruns nærmede sig flyvepladsen, så han allerede på afstand halen af en britisk maskine pegende lige i vejret. Det var R3821, som var styrtet ned med en del af bombelasten, der eksploderede, da flyet tog jorden ca. 100 meter fra flyvelederbygningen. Spredt over et større område lå der flydele og makabre reminiscenser. Enkelte ruder i kommandaturen var sprængt, og bombesplinter var gået gennem væggene, uden at nogen dog var kommet til skade.

Blenheim T1889, som nødlandede ved Vust. Det tog nogen tid før tyskerne nåede frem til nedstyrtningsstedet. Her er man nået frem og inspicerer vraget.

Ole Rønne

Bomber

Bruns erfarede, at »det var lykkedes Tommieerne at kaste nogle bomber på startbanen«, hvorved nogle af de mange danske arbejdere var blevet dræbt og såret. Han begav sig hen for at tale med »de tusinder af danske arbejdere«, som var stærkt ophidsede og ville nedlægge arbejdet på grund af manglende sikkerhedsforanstaltninger.

Tre arbejdere var blevet meget hårdt kvæstet og otte lettere kvæstet. Af Aalborg Stiftstidende fremgår det, at to af disse døde som følge af deres sår på, som det hed, i overensstemmelse med censorernes påbud, »en arbejdsplads i Nørresundby«.

Bruns konstaterede, at skaderne på startbanerne var ganske ubetydelige. Bomberne havde ikke engang slået hul i cementen, og Bruns beskriver skaderne som »når en høne skraber i jorden«. Et sted var nogle drænrør blevet gennemhullet, og andre bomber var landet mellem de tre startbaner uden at anrette skade.

Men hvor mange bomber ramte egentlig flyvepladsen? Bruns specificerede ikke tallet nærmere.

Hvilke bomber?

Ud fra dels det fly, som styrtede ned på Restrup Enge, dels ud fra flyet ved søflyvepladsen, kan det fastslås, at flyene hver medbragte 13-14 bomber. Da Blenheim-maskinens maksimale last var 1000 pund, har det ikke været standardlasten på 4x250 punds bomber, som maskinerne medbragte. Foreholdt dette, erindrer to af de engelske flyvere at de enkelte gange fløj med en last bestående af 2x250 punds sprængbomber og 12x40 punds fragmentationsbomber. Den sidste type har

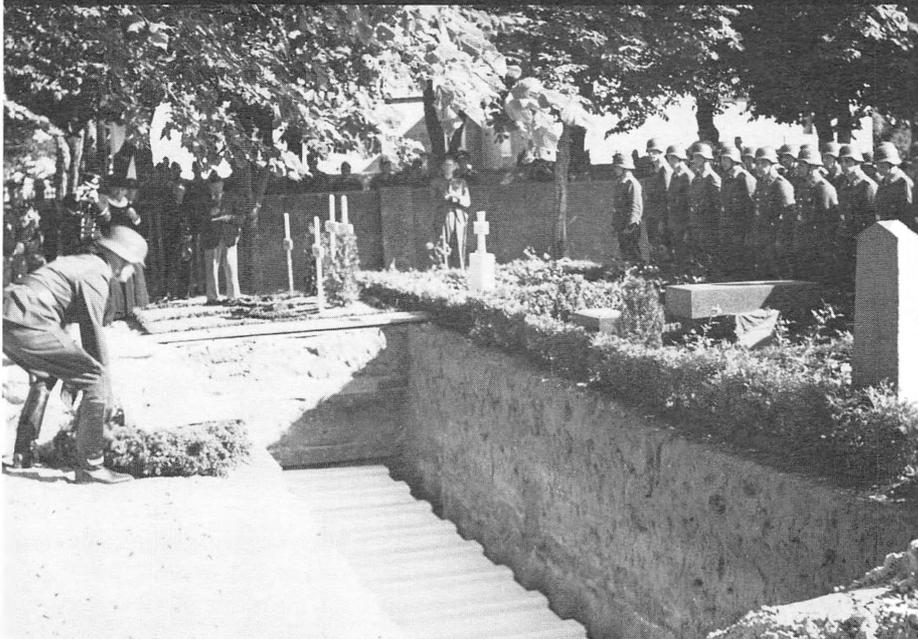
ingen stor eksplosions/trykkraft, men spreder i hundredvis af stålfragmenter, som er effektive over for flyvemaskiner, og mennesker for den sags skyld. På grundlag af tilgængelige fotos af bombekraterne på Restrup Enge og på grundlag af Bruns' beskrivelser af »skaderne« på flyvepladsen, må dette have været lasten den 13. august.

Alt tyder på, at de maskiner, som nåede flyvepladsen, fik kastet bomberne på enten flyvepladsen eller på det område rundt om pladsen, der var militært område. For dette taler flere faktorer. For det første var bomberne på Restrup Enge de eneste, som detonerede på civilt område. Dette kan konstateres bl.a. på baggrund af politirapporter.

For det andet må det anses for udelukket, at maskinerne, som *havde* passeret målet, stadig havde bomber ombord. I så tilfælde ville de givetvis have læsset bomberne af under de tyske jagers heftige angreb for at lette sig (ligesom flyet på Restrup Enge), og dette skete ikke. En del bomber må altså være faldet, hvor end ikke politiet havde adgang til at optage rapport.

Efter at Bauleiter Bruns havde talt med de ophidsede arbejdere og besigtiget skaderne, begav han sig tilbage til flyveleerbygningen. Her var i mellemtiden flere af de briter, som havde reddet sig ud i faldskærm, blevet anbragt. Bruns bemærkede, at de fleste så uskadte ud. Kun én så »ganske løjelig ud«, idet han var

Den 16. august 1940 blev de 20 dræbte britiske flyvere begravet på Vadum kirkegård under fuld militær honnør. På dette tidlige tidspunkt af krigen gik det stadig ordentligt for sig. På billedet ses også den danske præst, som forrettede jordpåkæstelsen. Ole Rønne



viklet ind i forbindinger, så det eneste synlige var hans øjne.

Whisky og kaffe

Briterne blev trakteret med whisky og kaffe, og Bruns konverserede dem »på sit bedste skoleengelsk«. De forbløffede ham ved at være aldeles kæphøje: På et spørgsmål om han var gift, replicerede den adspurgte brite, at det skulle han have været den følgende dag, men nu måtte han nok udsætte det et par uger, til de havde vundet krigen. En anden brite blev spurgt, hvor han havde gjort af sin jakke. Svaret var, at den havde han sendt til rensning, fordi han skulle til bal samme aften.

Andre af de nedskudte flyvere fra 82. eskadrille stod udenfor og røg cigaretter og talte med de tyske jagerpiloter, som kort forinden havde skudt dem ned. De betragtede fagligt interesserede de jagermaskiner, som fremdeles demonstrativt susede i meget lav højde hen over flyvepladsen. Bruns karakteriserer stemningen de tyske og britiske flyvere imellem som kammeratlig og sportslig.

Her spiller det sikkert en stor rolle, at krigen endnu førtes på et »ridderligt« plan. Den tyske »Blitz« mod engelske byer, og de store allierede bombardementer af tyske byer lå endnu ude i fremtiden. Tyskerne havde vel også på det tidspunkt, hvor alt tegnede til en hurtig tysk sejr, overskud til at være generøse.

De 20 dræbte briter blev begravet på Vadum kirkegård den 16. august under fuld tysk militær honnør.

Senere i krigen, da bombardementerne af de tyske byer for alvor satte ind, blev formerne, hvorunder allierede flyvere blev begravet, ændret drastisk, også i Danmark.

Jernkors uddeles

For tyskerne havde den 13. august været en stor triumf. På et tidspunkt af krigen, hvor konfrontationerne med Storbritannien i en rum tid havde indskrænket sig til sporadiske luftkampe, blev en sådan begivenhed trukket frem i den tyske propaganda, ikke bare i Danmark, men også i Das Reich.

Bruns, og de øvrige tyskere i Aalborg, følte sig i begivenhedernes centrum, og han nævner med stolthed i sin dagbog, at deres store resultater blev nævnt 14. august i værnemagtens dagsbefaling: Sejren i Aalborg var »et enestående eksempel på fremragende samarbejde mellem krigsmarinens og flyvevåbnets luftmeldetjenester, luftværnsartilleri og jagerforsvar«.

Dette kom da også til udtryk ved tildelingen af udmærkelser, idet »Wachführeren« og de enkelte poster under Flugwache for deres »afgørende årvågenhed« fik tildelt jernkorset af 2. grad. Den samme ære overgik flyvevåbnets luftmeldetjeneste, Fluko.

Den danske reaktion

Der blev dog til Bruns' store indignation dryppet malurt i triumfens bæger. Det fremgår af dagbogen, at angrebet den 13. august optog sindene ikke bare i Aalborg, men også i resten af Danmark. Det sårede Bruns meget, at der blev udbredt rygter om, at der overhovedet ikke var blevet skudt britiske maskiner ned, men at det derimod drejede sig om *tyske* fly.

For at skjule nederlaget - ville rygterne vide - havde tyskerne malet britiske kokarder på deres egne nedskudte fly. Masser af danske arbejdere skulle være blevet dræbt, og hangarerne på flyvepladsen totalt smadrede.

Bruns placerer indigneret ansvaret for disse rygter på »engelske agents virksomhed«. Det undgår fuldstændig Bruns' opmærksomhed, at den danske presse, som Bruns karakteriserer som »saglig«, var underkastet censur, hvilket enhver dansker vidste. Følgelig fæstede man ikke lid til pressens oplysninger, hvor korrekte de end måtte være i visse situationer. Folk opfattede det uvægerligt som propaganda. Snarere dette, parret med en god portion ønsketænkning, end Bruns' »engelske agenter« var kilden til sådanne rygtedannelser. Rygtedannelser med udspring i et lavt informationsniveau og ønsketænkning var karakteristisk under besættelsen - ikke mindst i forbindelse med luftangreb.

Den britiske reaktion

Men hvordan var den britiske reaktion på den for dem så katastrofale udgang på angrebet den 13. august?

På flyvestation Watton var radioen den 13. august tunet ind på »Lord Haw-Haw's« engelsksprogede tyske propagandaudsendelse. Lord Haw-Haw, øgenavnet for en britisk nazist som spækkede fra Tyskland, meddelte at 11 Blenheim-fly var blevet skudt ned under et angreb mod Aalborg.

Den umiddelbare reaktion var dyb skepsis; men da man efter te-tid stadigvæk ikke havde set noget til 82. eskadrille, gik de barske realiteter op for flyvestation Watton. Lord Haw-Haw havde denne gang ikke haft nødig at pynte på kendsgerningerne. Et dokument i Royal Air Forces' arkiv viser, at Bomber Command-hovedkvarteret allerede dagen efter det katastrofale angreb tog konsekvensen. Det blev nemlig beordret, at indtil der kom yderligere ordrer, måtte Blenheim-fly ikke udføre angreb uden



For tyskerne var afværgelsen af angrebet den 13. august en stor triumf, som blev udnyttet propagandamæssigt, også i »Das Reich«. F.eks. blev dette propaganda-foto af Blenheim T1889 under transport fra Vust til Aalborg bragt i tyske aviser med teksten: »Das war ein englisches Kampfflugzeug«. Museet for Danmarks Frihedskamp.

jagereskorte. Den 17. august beordrede Air Ministry yderligere, at Blenheim-fly fortsat skulle udføre såkaldte irritationsangreb på tyske flyvepladser i tysk besat område, hvorfra der udgik tyske luftangreb mod Storbritannien, men angrebene skulle udføres om *natten*, i ly af mørket. Tabet af 82. eskadrille, som på dette tidspunkt af krigen var et særdeles føleligt tab, var blevet taget ad notam i de britiske stabe.

Resultatet

Var de britiske ofre så fuldstændig forgæves? Som det er fremgået af de tyske kilder, anrettede angrebet ingen nævne-

værdig skade på flyvepladsen. Derimod viser et Luftwaffe-dokument, at det faktisk lykkedes at provokere tyskerne til at øge jagerberedskabet i Aalborg, idet 10 af i alt 25 tyske jagere, som den 13. august om formiddagen var blevet overflyttet til Jever i Tyskland - med henblik på offensive opgaver - den 15. august igen blev flyttet tilbage til Aalborg.

I betragtning af jagernes begrænsede rækkevidde forhindrede denne disposition effektivt, at jagerne kunne anvendes offensivt.

Jagerne forhindredes hermed i at spille en rolle i Slaget om England - et slag som på sælsom og blodig vis blev ført ind over dansk jord den 13. august 1940.

Kilder:

Interesserede læsere henvises til værket »Vestallerede Luftangreb i Danmark under 2. Verdenskrig«, 1-11, Århus Universitetsforlag 1988, på hvilket Henrik Skov Kristensen er medforfatter og redaktør.

Revolution og excesser

af Preben Wilhjelm

Temanummeret om den franske revolution gav endnu en gang anledning til at gøre sig nogle tanker om revolutioners genese: betingelserne, berettigelsen, omkostningerne, mulighederne for at *undgå* dem.

I den forbindelse ville det have været interessant at få analyseret, i hvor høj grad den franske revolution stod i gæld til sociale og politiske *reformer* i andre lande, samt hvilken udvikling, der betingede, at der ikke var samme grundlag for revolution andetsteds.

Det var ekstremt uhøfligt af fru Thatcher under selve jubilæumsfesten at frakende værtslandet faderskabet til menneskerettighederne. Og motivet var småligt chauvinistisk. Men hun peger ikke desto mindre på et højst interessant faktum. Ligesom påvirkningen fra den amerikanske uafhængighedserklæring få år tidligere havde været interessant at få nærmere belyst.

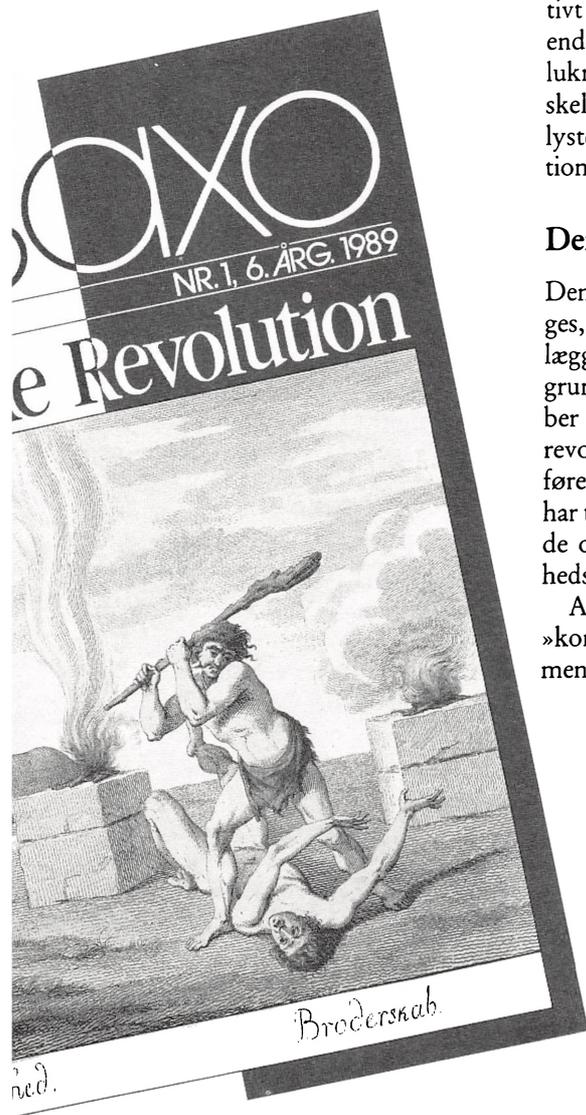
Akademisk overvejelse?

På sin vis forekommer det meningsløst eller i bedste fald akademisk at overveje revolutioners berettigelse og omkostninger. For hvad enten man kan lide det eller ej, så indtræffer de. At forholde sig moralsk til revolutioner er lige så meningsfuldt som at tage afstand fra jordskælv.

Revolutionære tanker kan *tænkes*, men ikke udløse revolution. Det forudsætter omfattende sociale spændinger. Tankerne kan i det højeste påvirke sigtet, midlerne, forløbet. Men det er da heller ikke ganske ligegyldigt.

Ingen kan være uanfægtet af de excesser, som ubestrideligt fulgte med den franske og senere revolutioner. At »revolutionernes oplyste sympatisører« (som jeg måske tør regne mig til) skulle være så virkelighedsfjerne, at de, som Per Stig Møller påstår, »ikke har den mindste mistanke om, at revolutionen er svanger med diktaturet«, dementeres af fremstående revolutionære gennem tiderne, f.eks. russerne Kropotkin og Bakunin, tyskeren Rosa Luxembourg, italieneren Gramsci og nicaraguaneren Thomas Borge.





Det forekommer mig mere konstruktivt at søge at tage ved lære af historien end at tage afstand fra den (og iøvrigt lukrere på den). Og det er snarere her, skellet går mellem »revolutionernes oplyste sympatisører« og »kontrarevolutionære«.

Den lære, der kan drages

Den lære, der efter min mening kan drages, er at magtforholdene undertiden lægger sig i vejen for nødvendige, grundlæggende ændringer, at dette skaber sociale spændinger, som kan udløse revolution, og at revolutioner ofte medfører excesser, »æder sine egne børn« og har tilbøjelighed til at udvikle sig væk fra de oprindelige friheds- og retfærdighedsideal.

At det ville være bedst at undgå, er de »kontrarevolutionære« ikke ene om at mene. Det karakteristiske ved »revolu-

tionernes oplyste sympatisører« er, at de *netop af den grund* har øje for nødvendige, grundlæggende ændringer. Og at de - i hvert fald på vore breddegrader - faktisk bruger deres politiske kræfter ikke på at planlægge revolutionen, men på at overflødigøre den.

Om revolutioner

Hvis det ikke lykkes, bliver *forløbet* afgørende. Her ville det være af den største interesse at få analyseret baggrunden for forskellige forløb. En hypotese kunne være, at de mest *spontane* revolutioner har større tilbøjelighed til excesser, udrensninger og tilbagefald end dem, som er resultat af en årelang frihedskamp.

Til de første hører den franske og den russiske. Til de sidste den kinesiske, jugoslaviske og nicaraguanske, hvor man var nødt til efterhånden at inddrage og stole på store dele af befolkningen, hvor man så at sige landsby for landsby indhøstede erfaringer med selvstyre under de nye forhold. (Senere tilbagefald - som i Kina 1989 - bør ikke tilskrives revolutionen, men tilbøjeligheden hos magthavere, nye som gamle, til at lægge sig i vejen for nye, grundlæggende ændringer).

Hvis hypotesen er rigtig, er læren selvfølgelig ikke, at man skal håbe på/tilstræbe årelang borgerkrig, men at en udbredt bevidsthed om sigtet og midlerne og befolkningens praktiske erfaring i at træffe beslutninger og administrere uenigheder er den bedste garanti mod, at udviklingen, *også en evt. revolutionær udvikling*, løber af sporet.

Død ved trolddom

I begyndelsen af 1545 sad en ualmindelig kyndig forsamling til døms i Køge. Den anklagede, Niels Skriver, var af 24 medborgere kendt skyldig i trolddom. Men den her sammensatte kommission skulle dog først og fremmest tage stilling til hans skyld i falsk og bedrageri.

Cand.mag. Marianne Johansen beretter om sagen og dermed også om, hvornår tortur blev indført i dansk retspraksis.

Forsamlingen bestod af rigsråd Eske Bille og Mogens Gjordsen, som var forordnede til at undersøge sagen for kong Frederik I. Desuden var ærkedegn Jesper Brochman fra Århus og kongelig tolder Simon Pedersen fra Falsterbo til stede sammen med Køges borgmester Siver Lauridsen og byfoged Hans Tygesen.

Forhistorien

Forhistorien var, at Niels Skriver var mistænkt for at have voldt Frans Madsens død ved trolddom, efter at denne havde nægtet at gifte sig med Niels Skrivers niece. Med mord i hjertet var han gået i ledtog med to kvinder, som allerede inden den nu verserende sag var brændt for hekseri.

Under sagen, hvor 24 køgeborgere havde svoret, at de anså Niels Skriver for skyldig i trolddom, var Niels' tidligere principal, hr. Oluf Rosenkrantz, fremkommet med endnu en anklage. Han havde meddelt kongen, at Niels, medens han var skriver på Vallø, havde forfalsket kongelig breve, der gav hr. Oluf ret til åresild, d.v.s. en afgift af hvert årepar i de både, som fiskede fra kongens strande (også kaldet åretold), og skibsvrag på en strækning ved Køge Bugt og Møn.

Ud over at være en kuriøs historie fra gamle dage, har sagen to interessante aspekter. Dels beskriver den ret detaljeret et forhør med tortur. Dels handler den om en meget vigtig kongelig fortrinsret,

og undersøgelseskommissionens sammensætning viser da også den betydning, kongemagten tillagde vrag-retten.

Hos skarpretteren

Da udvalget var trådt sammen, blev Niels Skriver kaldt for dem, og den lokale skarpretter bandt ham til stigen. Så blev han spurgt, om han havde forfalsket et brev om åre-sild og vrag-ret ved at tage et gammelt kongebrev fra arkivet på Vallø og erstatte en del af ordlyden med sin egen tekst.

Da han nægtede beskyldningen fik skarpretteren besked om at støde ham fra stigen, så han hang i armene. Det fik ham til at bekende, og da han var blevet lagt tilbage på stigen, indrømmede han, at han havde forfalsket et brev. Men da han blev spurgt om det var efter Oluf Rosenkrantzs ordre, svarede han: »Nej«.

Derefter kom hr. Oluf selv ind i forhørslokalet og stillede ham samme spørgsmål, og Niels benægtede endnu engang, at det var sket med hr. Olufs vidende. Han sagde, at han havde gjort det på eget initiativ for at gavne Oluf Rosenkrantz.

Trolddom

Bagefter blev Niels udspurgt om trolddomssagen, som han var kendt skyldig i. Han benægtede og svor ved sin himmeriges lod ikke at have forøvet trolddom.

Så skarpretteren fik ordre til at strække ham hårdt tre gange. Da han i sin pine stadig råbte nej, lod de ham fri for den dag.

Næste morgen kl. 6 startede forhøret igen, og da Niels stadig nægtede sig skyldig i trolddom, bagbandt skarpretteren ham, for endnu engang at lægge ham på stigen. Så brød han atter sammen og fortalte, hvordan det var gået for sig i Christen Holsts hus i Køge.

Her havde han sammen med de to dømte kvinder brugt et »instrument« med nogle ord og læsninger på latin fra en bog, han siden havde brændt. Han nægtede, at der havde været andre deltagere, og det var åbenbart ikke et spørgsmål, kommissionen forfulgte med nogen særlig nidkærhed.

To retstraditioner

Med selve forhøret står vi på overgangen mellem to retstraditioner. Da landskabslovene blev skrevet i højmiddelalderen, var bevisførelsen i straffesager baseret på mededs-mænd og nævn.

Tortur, for at fremtvinge tilståelser, sneg sig ind i retssystemet i senmiddelalderen og optræder i Christian II.s lovgivning i tyveri- og trolddomssager. Men i Christian III.s love blev det forbudt at anvende tortur for at fremtvinge en tilståelse. Dog måtte der bruges tortur for at fremtvinge yderligere oplysninger, efter at der var faldet dom.

I dette tilfælde bestod torturen i, at han blev bagbundet og lagt på en stige. Når den blev rejst, hængte han i armene, og hvis det ikke var nok blev han strakt, det vil formentlig sige trukket i benene af skarpretteren.

Det vi ser, i Niels Skrivets sag er, at han er blevet dømt for trolddom af mededs-mænd, og det har derfor været i

overensstemmelse med lovgivningen at bruge pinligt forhør (d.v.s. tortur) for at finde frem til medskyldige.

Det er imidlertid tvivlsomt, om kommissionen havde ret til at bruge tortur i opklaringen af forfalskningssagen, også selv om den indebar majestætsforbrydelse, som han tilsyneladende ikke var dømt for og prøvede at benægte.

Kongens ret

I beretningen om forhøret er der ingen tvivl om udvalgets prioritering. Det var først og fremmest til stede, for at undersøge en indtrængen på kronens rettigheder.

Kongemagten havde fra gammel tid en række særrettigheder: bøder, møntudstedelse, vragnet og retten til indtægter af almindinger d.v.s. jordstykker til fælles afbenyttelse, og mindre øer m.m. Kongen har i denne sag udpeget en række

mænd til at undersøge, om kongebreve på åretold og vrag var blevet forfalskede.

Rigsråd Eske Bille må, som ejer af Søholm på Stevn, formodes at have lokal kendskab. Tolderen fra Falsterbo må siges at være kronens specialist i åretold og vragnet. Man kunne formode, at ærke-degn Jesper Brochmand var specialist i trolddom, men da hele hans karriere var som kancelliebedsmand, er det som kongens og ikke som kirkens repræsentant, han sad i denne sag.

Vragretten var et område, hvor kongemagten havde fortrinnsstilling, og som nøje hørte sammen med kongens ret til forstranden. Den betød, at kongen havde ret til alle grundstødte skibe, der var forladt af mandskabet, samt til ilanddrevet

Vallø strandret indgik i Niels Skrivets sag. Vallø slot 1700-tallet. Det kgl. Bibliotek.





Niels Skrivers blev lagt bagbundet på en stige, der så blev rejst. På dette tyske træsnit fra omkring 1500, blev forbryderen istedet hejst op under loftet, og vægten står klar til at blive bundet til hans fødder, hvis han trænger til yderligere overtalelse.

gods og meget store fisk. Det var en ret, som kongemagten af og til skænkede bort i enkelte områder, oftest til bispestolene.

En af de fineste kendere af kongemagtens rettigheder i senmiddelalderen, William Christensen, undrer sig i sit værk om statsmagten i det 15. århundrede over, at en enkelt adelsmand, nemlig Oluf Akselsen Thott, som den eneste verdslige stormand synes at have fået del i dette privilegium.

Brevene på Vallø

På Vallø blev alle brevene i tårnet registreret i 1541 i forbindelse med en arve-

deling mellem Oluf Rosenkrantz og hans søskende.

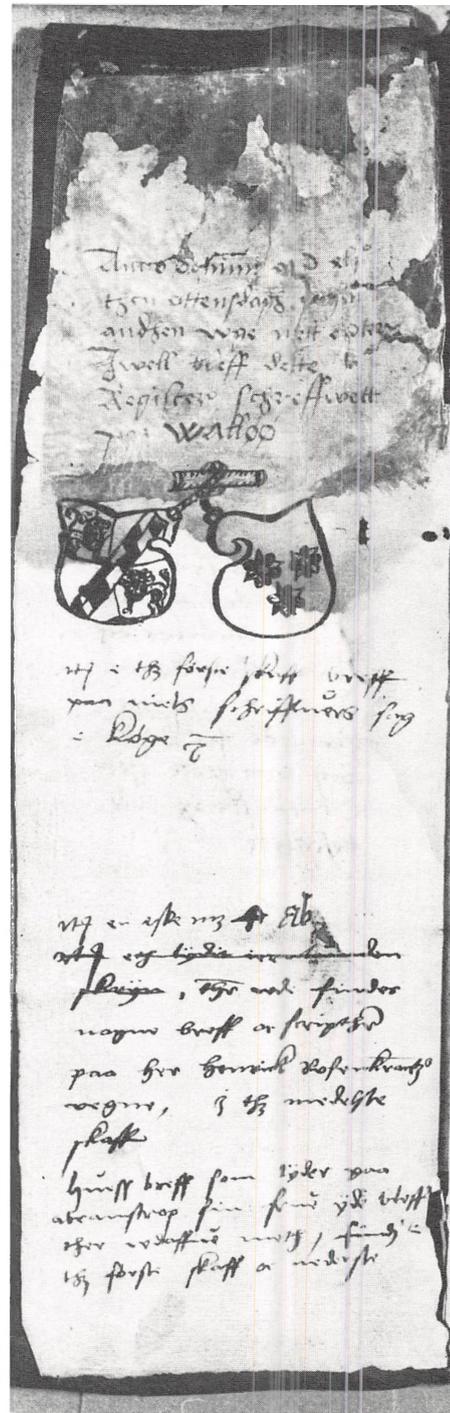
Skriveren, som formentlig har været Niels Skrivers, noterede i et pergamenthefte, der nu findes på Rigsarkivet, alle de breve på gods og rettigheder, som da fandtes på Vallø.

Blandt de godt 300 breve, som er refereret i Valløregistraturen er 4 som omhandler vrag og åretold. De to er Christian I.s brev om vrag ud for Østermark på Møn og Christian III.s bekræftelse af samme brev, som også findes mere fyldigt gengivet i Kancelliets brevbøger.

De to næste er et ikke nærmere specificeret brev om, hvor langt Vallø tager vrag på Heden, og med en senere hånd er tilføjet »og et sognevidne derom«. Ingen af de oprindelige privilegier på vragretten eksisterer i dag.

Rettighederne på vrag ud for Øster-

Begyndelsen af Valløregistraturen, skrevet af Niels Skrivers, hvor der med senere hånd er indført »sagen om Niels Skrivers«.



mark fik Oluf Rosenkrantz bekræftet af kongen 10. juli 1542. Her havde Vallø fra gammel tid ejet jord, men dette gods var formentlig solgt, da hr. Oluf fik bekræftelse på vragnet. Brevet, der lå til grund for denne ret, skulle i sin oprindelige form stamme fra Christian I.s tid, altså fra før 1481, og hvilede igen på et brev fra Jens Falks tid fra før 1409.

Vragretten

Heller ikke det oprindelige brev, om hvor langt Vallø havde strandret på Heden, eksisterer i dag. Det gør derimod det sognevidne, som er tilføjet rettigeden i registraturen.

Det stammer fra Tune herredsting, hvor 12 dannemænd den 21. oktober 1512 vidnede, at Vallø af arild havde haft vrag og stranding fra Klinte hule til Dride mølle, en rettighed, som tilhørte Niels Eriksen og før ham Oluf Akselsen Thott. Samhørende med dette brev er et andet tingvidne fra 12. august 1512 om Vallø ret til bodegæld og åresild af fiskestedet Gunnerøgel.

Under forhøret i 1545 tilstod Niels Skriver at have forfalsket et kongebrev om vragret og åresild. Der kan ikke være tvivl om, at det drejede sig om brevet om vrag ud for Østermark, som Oluf Rosenkrantz i 1542 fik bekræftet.

Denne afskrift (vidisse) er bevidnet af Eske Bille, der også sad i undersøgelseskommissionen, og blev forøvrigt aldrig slettet i Vallø-registraturen, hvor den er indført med en lidt yngre hånd end hovedteksten. Men i dette brev nævnes kun vragret, intet om åresild.

Det er derfor sandsynligt, at bedrageriet drejede sig om mere end ét brev, og at forfalskningen også omfattede brevet, der er refereret i Valløbogen, om vragret og åresild mellem Klinte hule og Dride



Frederik I. Det var hans vragret og åretold, det drejede sig om. Fredriksborg - museet.

mølle. Så må imidlertid også sognevidnerne fra 1512 være forfalskede. Det kunne de udmærket være ud fra en sammenligning med de breve Oluf Akselsen Thott i 1461 fik lyst på Dride mølle.

Hvis Vallø havde fået rettigheder på åresild i dette område, ville det være i strid modstrid med, hvad kongen i 1489 havde givet roskildebispen. Da havde han ikke bare skænket åregæld, men også vragret til roskildebispen for de områ-

der, hvor bispestolens gods rakte ud til stranden, hvad de gjorde flere steder i dette område, både på nordsiden af Stevns og i Køge Bugt. Beskræftelse af rettigheder, som bispen allerede havde i slutningen af 1200-årene.

Kongens nåde

Var samtiden hård ved Niels Skriver, synes den umiddelbare eftertid dog at have været forbløffende mild i tiden umiddelbart efter hans dom. Kongen tillod, straks efter, at han var dømt for trolddom, at han som en særlig gunst og nåde ikke skulle dø på bålet, men rettes med sværdet, en nåde som omfattede, at han kunne blive begravet i indviet jord.

Endelig eftergav kongen Niels Skriverens enke de krav, kronen måtte have i hans bo, der ifølge domfældelsen skulle være beslaglagt gods. Hun fik i stedet mulighed for at overtage sin afdøde ægtefældes ejendom.

Oluf Rosenkrantz, som Niels ved retsagen havde fritaget for enhver medskyld i forfalskningen, mindedes ham kærligt siden. I kalentegildet d.v.s. en sammenkomst til behandling af sager af fællesinteresse, for Ramsø og Bjæverskov herreder, hvor hr. Oluf og fru Birgitte var medlemmer, indstiftede de en messe eller forbøn for den afdøde. Det synes nærmest, som om Oluf Rosenkrantz ikke helt havde fattet, at den katolske tids sjælemesser var en saga blot.

Kilder:

Danske Mag. VI, 25-27; *Anders Petersen: Vallø og Omegn*, 1877, s. 53-55; *William Christensen: Dansk Statsforvaltning i det 15. Århundrede*, 1903, s. 384-85; *A. Thiset: Danske adelige Brevkister*, 1897, s. 126-65; *Danske Kancellirgistranter 1535-1550*, 1881, s. 241, 10. juli 1542; *Danmarks Gilde- og Lavsskraaer*, I, ved C. Nyrop, 1899, s. 465.

Det sidste spor

Et af sommerens debat-temaer handlede om det uopslidelige emne: skal vi nedlægge vore lokalbaner? og det næste spørgsmål er som regel da: skal vi ikke nedlægge hele banenettet?

Spørgsmålet har været diskuteret de sidste 70 år, og arkivar Steen Ousager fører i artiklen linien tilbage, og viser hvad det var for motiver, argumenter og holdninger, der ledte frem til den store banenedlæggelse i 1960'erne. Dengang førtes debatten også - og med det resultat, at hovedparten af den kollektive lokaltrafik blev lagt ud på vejene.



Steen Ousager.

For kun et par år siden slog en dansk trafikminister fast, at der ikke var noget flertal for at nedlægge en millimeter jernbane, hvad enten de gav underskud eller ej. En kun lidt senere trafikminister var sammen med finansministeren ganske uenig: Han lagde op til, at der ved massenedlæggelser kunne være penge at spare.

Hermed var temaet sat for en af sommerens sager i pressen: skal vi af med de sidste privatbaner eller? Det var samtidig et tema, der var blevet gennemspillet de sidste 70 år med forskellige variationer. Gennem 1970'erne og begyndelsen af 80'erne besluttede man aktivt at bevare de bestående baner og i almindelighed styrkedes den kollektive trafik i et omfang, man ikke før havde set.

Trafikpolitik i 70 år

Hermed havde man reageret på den trafikpolitik, der særligt i 1960'erne havde reduceret banenettet med næsten 50% i hvert fald for persontrafikkens vedkommende. Men i betragtning af det røre, der opstod sommeren 1989 og den debat, der de foregående ca. 15 år havde været om baner i almindelighed, havde der været forbløffende tavst dengang.

Flere ministerielle udvalg havde endda været inde på, om jernbanerne uden for hovedstadsområdet måske totalt skulle

forsvinde. Kun nogle af de mindre byer, der stod i skygge af vækstcentrene i hovedstadsområdet, Odense, Århus og Ålborg, klagede deres nød og gik ind for bevaring.

Hvad var det da der skete i 1960'erne der ude på landet: En aktiv trafikpolitisk beslutningsproces til fordel for den rigtige løsning eller en trafikal nyvurdering som blot måtte revurderes efter få år?

De første biler

Ser man tilbage, blev spørgsmålstegnet ved banernes fremtid og nytte stillet samtidig med de første bilers indtogsmarch. Endnu i 1908 og 1918 var der blevet lovgivet om over 100 nye baneprojekter, men allerede i 1920'ernes begyndelse var Rigsdagen blevet så betænkelig herved, at det besluttedes at opgive stort set alle dem, der var blevet lovgivet om i 1918 og en del af dem fra 1908.

Også de eksisterende baner mærkede øjeblikkelig konkurrencen, hvor ubetydelig den faktisk end var. For at hjælpe banerne, men også for at få skabt nogenlunde ordnede forhold på vejene, gennemførtes i 1927 den såkaldte omnibus- og fragtmandslov, hvorefter der skulle søges om tilladelse, hvis man ville drive rutekørsel. Selv om loven blev ændret i 1950 er flere af dens hovedprincipper stadig gældende.

I det vigtige konkurrencespørgsmål mellem baner og biler har dansk trafikpolitik altså til i dag bygget på ideer og holdninger nedfældet endnu i bilens og vejtrafikkens spædste barndom. Statsbanernes reaktion på det trafikmønster, der tydeligvis var under ændring, var at foreslå de mindste sidebaner nedlagt.

Det lykkedes i nogle tilfælde og i andre ikke: Aktuelt i de sidste par år har været spørgsmålet om Himmerlandsbanens nedlæggelse.

Det har DSB haft foreslået adskillige gange siden 1935.

Privatisering?

De fleste lokalbaner var imidlertid »private«. Det blev de kaldt, fordi de var organiseret som aktieselskaber, men hovedaktionærerne var foruden staten de interesserede kommuner. Fra 1920'ernes slutning var mange begyndt at give underskud, og det måtte kommunerne dække alene. Banerne og kommunerne var derfor begyndt at kræve statstilskud, men foreløbig uden held. De første lokalbaner havde da også måttet opgive ævred.

Lige pludselig åbnede der sig imidlertid i 1930 mulighed for alligevel at give statsstøtte til disse lokalbaner. Rigsdagen havde nemlig i en årrække arbejdet med planerne om at lave en elektrisk bybane i København, og nu ville socialdemokraterne og de konservative have loven vedtaget.

Venstre derimod gjorde knuder, indtil de i 1930 fandt på løsningen: De ville godt gå med til visse dele af bybaneplanen, men så skulle staten skyde 10 mio. kr. i de danske privatbaner. Efter det udspil fremkom de øvrige partier også med ideer, og for at få S-baneloven igennem



De store trafikopgaver kunne rutebilerne ikke udføre. Passagerer stiger af Kertemindebanens badetog omkring 1930. Det kongelige Bibliotek



Banen der aldrig blev færdig. Den midtsjællandske bane var næsten færdiganlagt, da man i 1930'erne besluttede efterhånden at afvikle lokaltrafikken pr. bane. Det kongelige Bibliotek

gennemførtes nu et bemærkelsesværdigt hurtigt forlig om støtte til privatbanerne.

En banehandel

Hvad skulle nu kriterierne være for denne pludselig tildelte statsstøtte: Socialdemokraterne øjnede muligheder for at stille politiske betingelser, der kunne imødekomme ønsker om planlægning og styring, og af materiale fra de forbedrende udvalg ser man da også, at man dér oprindeligt havde forsøgt at vurdere de enkelte baners fremtid som et punkt, der skulle indgå i vurderingen af banernes støtteansøgninger.

Men hurtigt blev det indskærpet udvalgsmedlemmerne, at »...Rutebilkon-

kurrencen og lignende højaktuelle Emner maa drøftes i et andet Forum ...«

Resultatet blev derfor, at banerne stort set fik støtte til det, de selv havde ønsket. De smalsporede sønderjyske amtsbaner, der allerede var under afvikling og fuldstændig lukket 8 år efter lovens vedtagelse fik støtte til nye motorvogne.

Det gjorde også en bane som Kerteminde-banen fra Odense til Martofte på det nordligste Fyn, selv om dens økonomiske situation var så forholdsvis god, at udvalget slet ikke mente, banen egentlig behøvede støtte. For øvrigt havde statsbanerne erklæret, at de ikke havde nogen interesse i en række af disse baners opretholdelse, og udvalget havde, før det blev forbudt, vurderet et større antal ba-

ners fremtidsmuligheder som meget dårlige.

Statsstøtte til modernisering?

Officielt skulle statsstøtteleven af 1931 hjælpe privatbanerne med »modernisering«, således at de kunne stå stærkere i fremtidens trafikbillede, men reelt viste forløbet, at der var en stærk mistillid til disse baners fremtid, og at støtten simpelthen var prisen for, at københavnerne kunne få deres S-tog.

1931-loven fik imidlertid væsentlige trafikpolitiske konsekvenser, selv om fraværet af et trafikpolitisk indhold så kraftigt var blevet betonet. Denne statsstøttelov blev nemlig indledningen til en formelig lovgivningsbølge, således at der i årene frem til ca. 1970 næppe var en rigsdags- og folketingssamling, uden at sidebanespørgsmålet var til debat.

De første år blev det dog til mere debat end lovgivning. Fra statens side var synspunktet det, at der nu var givet støtte én gang, og at staten jo ikke havde nogen interesse i disse lokalbaner. Det måtte være kommunernes ansvar. Men situationen blev værre og værre, trafikken på banerne var for nedadgående, mens underskuddet lige så hurtigt gik den anden vej.

De mange kommissioners tid

En række kommissioner beskæftigede sig gennem 1930'erne med konkurrence-spørgsmålet uden imidlertid rigtigt at nå nogen vegne. Hvorfor blev demonstreret, da regeringen i 1936 nedsatte den store trafikkommission.

Dens opgave var at udarbejde en samlet plan for hele trafikken i Danmark, men allerede ved de første møder i kom-

missionen blev denne tanke opgivet som urealistisk. I stedet tog man så fat på det uopslidelige sidebaneproblem. Det var jo her, problemet tydeligst kom frem.

Embedsmændene i statsbanerne og ministerierne var nogenlunde enige med socialdemokrater og radikale i hovedsynspunktet: Indenfor en kort periode, måske omkring 10 år, ville hovedparten - dvs 40-45 - af sidebanerne være gjort overflødige - hvad der tilsyneladende viste sig som en korrekt vurdering, set i 1971.

Den politiske opposition var vel næppe grundlæggende uenige i denne vurdering, men i modsætning til flertallet gik de imod planlægning af frygt for socialisering og ind for overtrafikering. Den løsning ville give kunderne den bedste betjening, og så kunne man ved at give statstilskud stille kommunerne mere frit i vurderingen af, om de behøvede en bane eller ej.

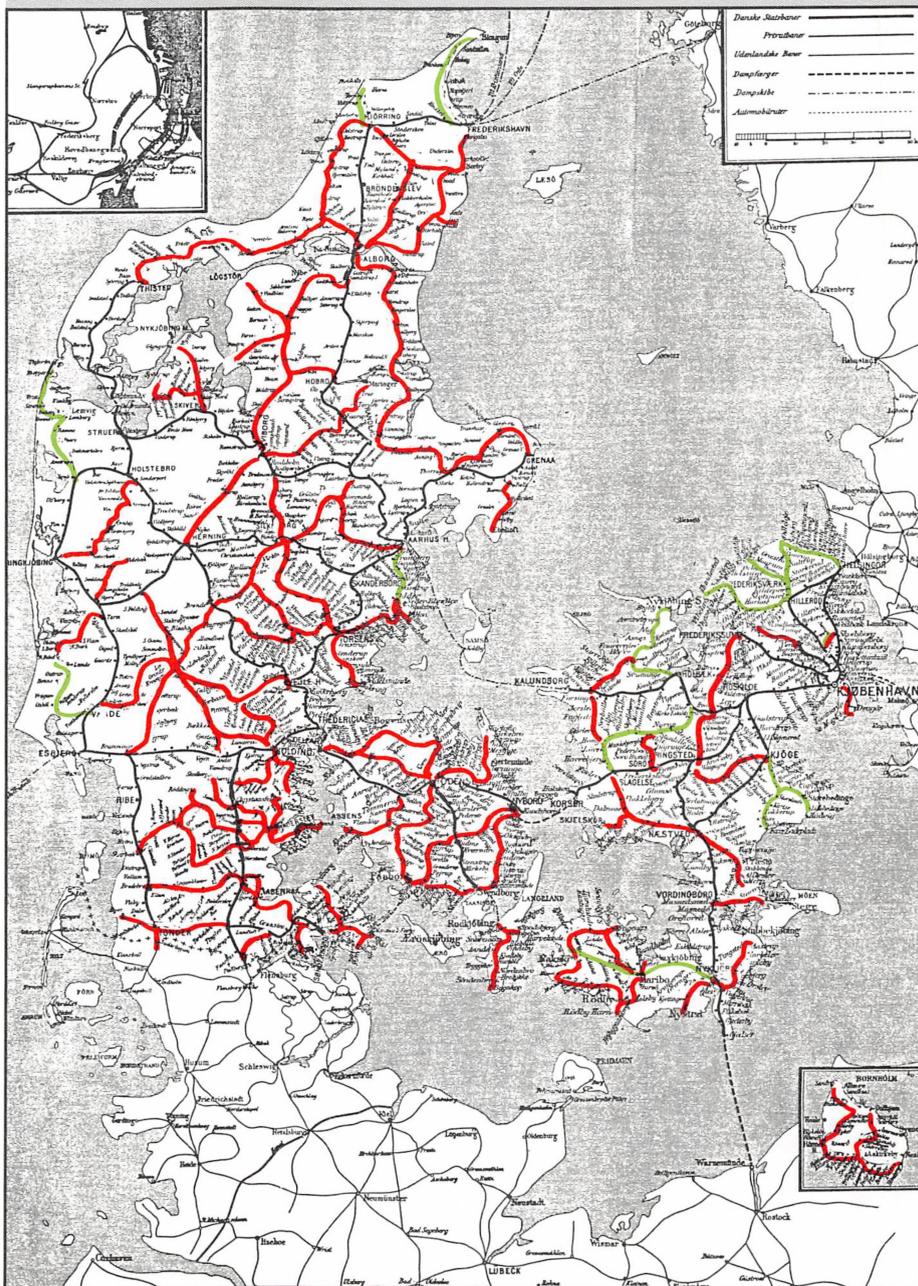
Ingen enighed

Det kunne socialdemokraterne ikke gå med til, og her skiltes vandene. Men så lidt tro på banerne var der fra alle sider, at ingen var parate til at indgå forlig som nogle år tidligere: Der var ikke noget indlysende at handle om, og derfor lod partierne deres generelle ideologiske synspunkter komme til fuld udblæsning, når man nu alligevel ikke kunne enes om at lægge op til et lovforslag.

Med betænkningens gennem lang tid ventede offentliggørelse i august 1939 slap så nyheden om kommissionens fiasko ud, og på f.eks. Fyn lod reaktionen ikke vente på sig: Banebestyrererne indledte med det samme nedtællingen til de øjensynligt sidste generalforsamlinger.

Både i Kerteminde, Bogense, Brendrup, Middelfart, Svendborg og Fåborg

Da det danske jernbanenet var på sit højeste. Med rød streg er angivet nu helt eller delvist nedlagte baner; med grøn streg er markeret de sidste »privatbaner«, der nu også er i fare for lukning.





Endnu i 1920'erne var det almindeligt, at brugerne hentede varerne ved landstationernes varehuse. Men snart svigtede de banerne. Otterup ca. 1925. Otterup lokalhistoriske Arkiv

Rutebilerne var i mellemkrigstiden banernes værste konkurrent. Her er Nordfyns andelsbiler dog kørt i grøften 1930. Otterup lokalhistoriske Arkiv



var banernes lukning på programmet. Også kommunerne var nemlig skeptiske ved den fortsatte banedrift og ville i hvert fald ikke selv betale hele underskuddet, når de samtidig også skulle betale til DSB.

Reddet på målstregen

Imidlertid ændrede Hitlers overfald på Polen den 1. september 1939 totalt betingelserne for banedriften. Energirationering trådte hurtig i kraft, og kommunerne ændrede nu lige så hurtigt signaler, som de havde reageret på trafikkommissionens betænkning.

Også staten reagerede forholdsvis hurtigt på den ny situation og opgav modstanden mod at give tilskud. Hen på foråret 1940 bevilgede finansudvalget de nødvendige penge, angiveligt for også at forhindre en række baner i at lukke. I 1942 institutionaliseredes ordningen så med en egentlig lov om statsstøtte til underskudsdekning foreløbig for en 5-årsperiode.

Krigen og den vanskelige og usikre forsyningsituation havde vendt op og ned på holdningerne til disse baner. Fra regering, rigsdag og centraladministration talte man nu om disse baners samfundsmæssige betydning.

Samtidig gennemtrumfede fra statsligt hold nogle ordninger som betingelse for statsstøtte, bl.a. at et flertal af kommuner skulle være enige om nedlæggelse, og at kommuner, der nægtede at betale, skulle kunne tvinges. Det, man fremover ville undgå, var den hidtil velkendte situation, at en enkelt kommune kunne spænde ben for et baneselskab.

Staten har en plan

Samtidig begyndte man i trafikministeri-



et at forberede en plan for modernisering af disse baner den dag, krigen var slut. Præcedens var jo skabt med 1931-loven. Disse bestræbelser fortsattes under hele besættelsen, således at det i 1945 stod klart, at staten ville træde til i større omfang overfor disse baner med forskellige former for støtte.

Med andre ord: banerne skulle nu alligevel bevares for en længere periode. Fra alle sider talte man i 1945 om trafikordninger og en afløser for den gamle omni-

buslov af 1927 med henblik på at støtte banerne.

Men enigheden og tiltroen til banernes fremtid holdt ikke længe. Vejtrafikken var ikke længe om at komme i gang igen blot for lynhurtigt at nå et niveau større end før krigen, og imens eksploderede priserne på det, banerne stod overfor at anskaffe.

Nogen trafikordning var det helt umuligt at samles om nu, og også den ventede moderniseringslovgivning blev

Sådan så der ud mange steder i 1960'erne. Sporet er væk og de gamle tog venter på skærebrenneren. Bogense 1966.

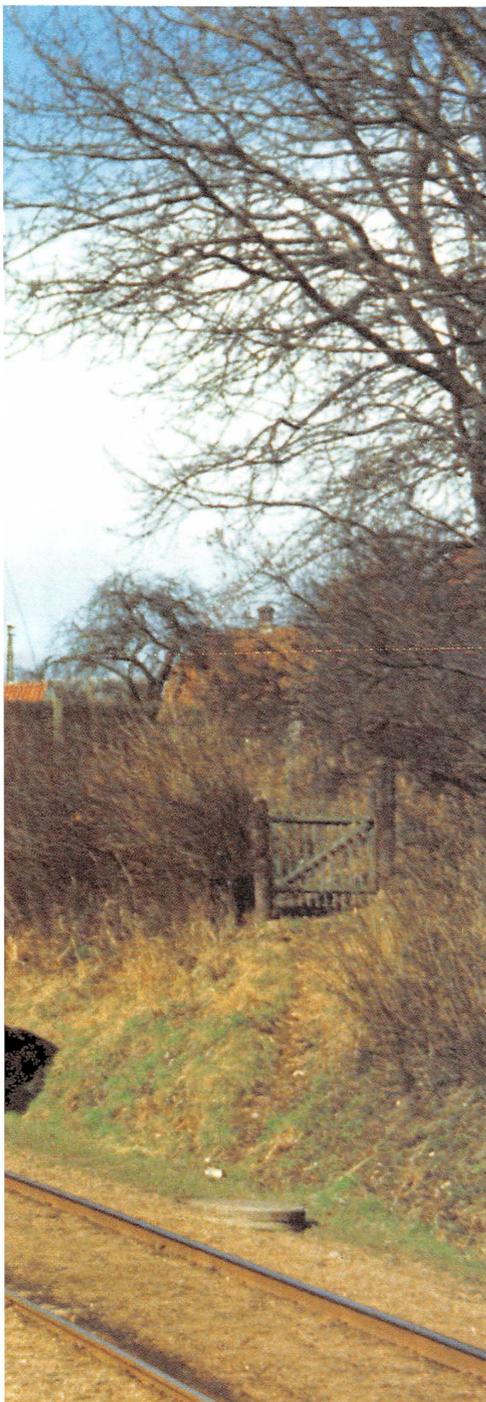
Foto: Arne Kirkeby

syltet. Først i 1948 kunne lovforslaget vedtages, fulgt op af en permanent underskudslovgivning året efter.

Ny støttelovgivning

Forsøgene på at holde kommunerne i meget kort snor trafikpolitisk var til dels





kuldsejlede, og de midler, der skulle afsættes til modernisering, var i realiteten blevet skåret kraftigt ned. Til gengæld var statens procentuelle andel af den samlede udgift i forhold til kommunerne blevet sat lidt op.

Med privatbanelovgivningen af 1948-49 var banerne sikret de næste 7-10 år. Det var nemlig statens hovedkrav til kommunerne for at være med, og hermed blev staten den helt afgørende instans i bestræbelserne på at redde banerne.

Tager vi igen Fyn som eksempel var en række kommuner ved Fåborg omkring 1950 indstillet på nedlæggelse, mens man på Nordfyn gik ind for at fortsætte, men kun med en midlertidig løsning for øje. Helt afgørende var her størrelsen af det statslige tilskud: Var det stort nok, kunne banerne endnu benyttes som et konkurrencefremmende element i det lokale trafikbillede. Var det ikke, lukkede man.

Også omkring 1950 begyndte forskellige statslige udvalg at pege på nedlæggelse af privatbaner som en sparemulighed. Men så længe garantiperioden løb, og så længe der ikke blev taget skridt til nedlæggelse af statssidebaner, ville man dog overlade den udfarende kraft i dette spørgsmål til kommunerne.

Nedtælling igen

Ved midten af 1950'erne udløb garantiperioderne, og der skulle igen tages stilling til banerne. I f.eks. Odense amt talte man om, at lukning endnu »...var en postgang for tidligt...«, og man besluttede

sig for endnu en tiårs garanti, dog således at spørgsmålet skulle tages op til vurdering efter de første 5 år.

Hvorfor valgte man nu igen en ti-årsgaranti, når man var så skeptisk: Ja, staten havde igen lovgivet til fordel for banerne, dels ved at gøre moderniseringsloven af 1948 permanent og nu med 75% til staten mod tidligere 70, dels ved at påtage sig at dække 85% af de meget belastende pensionsudgifter.

Hermed havde privatbanerne, dvs landets kommuner, omkring midten af 1950'erne fået opfyldt næsten alle de krav, der var blevet stillet i 1930'erne.

Økonomisk blev det nærmest billigere og billigere for kommunerne at beholde banerne. Synspunktet fra statens side var nemlig det, at skulle der investeres, måtte man sikre sig, at banerne ikke gav op, før investeringerne var afskrevet. Og når man nu delvist havde tvunget kommunerne til disse garantier, måtte man retfærdigvis så også betale sin andel af underskuddet. Statsandelen nåede i 1950'erne op over 70%.

Tilskuddene mindskes

Omkring 1960 - med 5-9 år tilbage af de igangværende garantiperioder, begyndte staten imidlertid at sætte tilskuddene til banerne ned. Det var klart et signal om, hvad staten ønskede på det lokaltrafikale område; i mange år havde man været vant til stigende underskud, men nu var stemningen ved at slå om: Skulle banerne bevares, måtte de økonomisk kunne løbe rundt.

Fra SF over Socialdemokratiet til de borgerlige partier var der enighed om, at lokalbaner simpelthen var den dårligste løsning: Folk skulle eller ville køre selv, og indtil dette mål var nået, kunne man til nød indsætte busser.

*Et typisk dansk privatbanetog i 1960'erne, her ved Kerteminde.
Foto: Hans Gerner Christiansen.*



Flere privatbaner ville i slutningen af 1940'erne gerne have nye tog som disse. Kun nogle enkelte baner, bl.a. Gribskovbanen, var dog heldige. Det kongelige Bibliotek



Den statslige politik fik det ønskede resultat, men tilkendegivelser i amts-, sogne og bykommuner viser også, at der i en vis udstrækning var enighed om synspunktet. Det var ikke så mærkeligt, for det havde man jo i realiteten ment siden 1930'ernes begyndelse.

At beslutningen hidtil havde kunnet udskydes, var jo udelukkende statens fortjeneste. I løbet af 1966-69 nedlagdes næsten alle de baner, der var forudset af trafikkommissionen af 1936, plus et par stykker til. Samtidig forberedte DSB en gennem mange år efterlyst sidebanesanering, der kom i 1971: Fra da af havde det lokaltrafikale billede i Danmark for alvor skiftet udseende.

Selvopfyldende profeti

De sidste ca. 30 års lokalbanedrift havde altså ikke været båret oppe af ønsket om trafikpolitisk at styrke banerne eller bare nogle udvalgte baner i lokaltrafikken. Privatbanelovgivningen byggede på principper fastlagt i mellemkrigstiden, og

Amagerbanen forbereder genoptagelse af persontrafikken i april 1940. Krigen gjorde banerne uundværlige, og staten trådte straks til med støtte til privatbanerne, som hermed blev reddet. Det kongelige Bibliotek



Påske 1941. Jernbanen er ved at genvinde sit monopol. Fra verdenskrigens udbrud og frem til 1947-48 voksede trafikken på banerne konstant. Det gødede jordbunden for en lokalbanelovgivning 1946-49, der sikrede de fleste lokalbaner frem til 1960'erne.

Det kongelige Bibliotek

de baner, som lukkede i 1960'erne, var slidt ned, hvorved mellemkrigstidens baneprofetier nærmest kom til at bekræfte sig selv: Jo dårligere banerne var, desto svagere stod de i konkurrencen.

Men faktisk havde banerne overlevet væsentlig længere, end de primære ejere, kommunerne, havde forudset. Det skyldtes den store statsstøtte, der imidlertid ikke var resultatet af en aktiv trafikpolitik, men dikteret af den politiske nødvendighed i at omfordele skatte kroner mellem land og by - og fordi krigssituationen for en stund havde fået politikere og administratorer til at betragte banerne i et trafikpolitisk nyt lys.

Kilder:

Steen Ousager: Politik på Skinner (1988).



Frederik III som barn, malet af Pieter Isaacsz

*I modsætning til Christian IV var Frederik III opdraget i en fyrstetradition bl.a. blandt tyske fyrster. Hans værdisæt var et andet end faderens og rigsrådets. Det bidrog til bruddet. Se artiklen s. 4.
Frederiksborg-museet*