

Den store gåde 9. april: Sådan skjulte tyskerne hovedangrebet på Østdanmark



Tyske soldater ved Flaskehalsen i Gedser den 9. april 1940. Bemærk, at telefonkablerne er klippet over på billedet. *Foto: Lokalarkivet i Gedser*

Omfattende krigslist var baggrunden for, at det lykkedes Tyskland at skjule det store angreb på Falster den 9. april.

Udgivet 9. apr

20 min



Af [Jakob Olling](#)

Læs op

Hvordan kunne tyskerne nå helt til Storstrømsbroen, før de blev opdaget den 9. april 1940?

Det er hovedspørgsmålet i en strøm af teorier om den danske besættelse. For var det sabotagehandlinger og agentaktivitet, der banede vej for tyskernes besættelse af Danmark?

Dette er fortællingen om et af Danmarks definerende øjeblikke – fortalt helt lokalt i ét af invasionens centrale brændpunkter i Danmark: Den lille færgehavn i Gedser på Falsters sydspids.

“Umiddelbart efter signalerede styrmanden med en lygte mod færgen, og de tyske soldater strømmede i land”

Den foregik helt lokalt i den lille havneby, der for 85 år siden blev skueplads for den hidtil seneste invasion af Danmark.

Centralt i historien er ikke bare helt almindelige borgere som telefondamer, købmænd, ledvogtere og ansatte på havnen i Gedser og i DSB – men også officerer i den danske hær, der blev løbet over ende og besejret med hastighed og krigslist den 9. april i 1940.

Krigslist? Ja. Alt tyder på, at vejen for tyskerne var banet i dagene og timerne op til den 9. april.

Det er de sider af invasionen, som denne fortælling stiller skarpt på. For hvad skete der egentlig, da en tysk færge pludselig tørnede ud af nattemørket en tidlig, kold forårmorgen i Gedser?

Vejarbejder blev afbrudt, før de var afsluttet, og telefonkabler blev kappet i forbindelse med besættelsen. Var det danskere, der hjalp tyskerne ved invasionen - eller var der ligefrem tyske soldater landsat før selve invasionen på Falster, noget vi ellers troede kun var sket i Sønderjylland.



Soldater går i land fra færgen i Gedser i krigens første dage. Billedet er muligvis fotograferet den 10. april. | Foto: Lokalarkivet i Gedser

De omfattende forberedelser betød, at tyske soldater kunne køre 50 kilometer over Falster, uden at der blev slået alarm til de soldater, der skulle forsvare området. Danmarks eneste modstand på Falster var en kvindelig ledvogterske, der ikke ville åbne sit led for de tyske soldater.

Ydmygende, mente de lokale forsvarere.

Det ville formentlig i ethvert andet land medføre en dom for højforræderi, lød den skarpe kritik fra oberst V. O. Harrel, der var leder for garnisonerne i Vordingborg og Slagelse foruden en hærafdeling i Faxe.

Mange mener, at den farverige oberst er inspirationen til figuren Oberst Hackel i tv-serien Matador - og man kan næsten høre ham komme med kritikken. I tv-serien døde han før krigen, men i virkelighedens verden blev kritikken af den danske hærledelse livsforandrende for den bryske officer.

Gemt historie:

I forbindelse med 80-året for besættelsen i år 2020 udarbejdede TV2 ØST en omfattende fortælling om besættelsen af Østdanmark minut for minut. [Læs den her.](#)

I forbindelse med researchen dukkede flere forhold op omkring Gedser, som virkede vigtige, men samtidig ikke virkede veldokumenterede.

Herunder, at telefonkablerne til byen var blevet afbrudt flere timer, før den første tyske soldat ifølge de officielle fortegnelser gik i land, og at et damplokomotiv stod klart til at transportere de tyske tropper mod nord – med dampen oppe langt tidligere end man normalt ville forvente.

Med basis i hjælp til research fra Rigsarkivet og med god hjælp fra kilders overleveringer i Gedser Lokalhistoriske Arkiv kan TV2 ØST nu fortælle detaljeret om invasionen i Gedser.

Centralt i denne fortælling er en parlamentarisk undersøgelse nedsat af Folketinget i årene 1950-1951, med detaljerede afhøringer foretaget af Københavns Opdagelsespoliti til støtte for kommissionens arbejde. I undersøgelsen medvirkede blandt andet de centrale politikere Hans Hækkerup og Viggo Starke. I TV2 ØSTs arbejde indgår også en række afhøringer foretaget af politiet til brug for undersøgelsen.

Vigtigt i denne fortælling er det, at undersøgelsen tilbage i 1950-1951 ikke udløste sigtelser eller tiltaler for forholdene, der blev afsløret. Vi kommer derfor heller ikke i dag til at sætte navn på nogen, der måske kunne bebrejdes for deres handlinger i 1940.

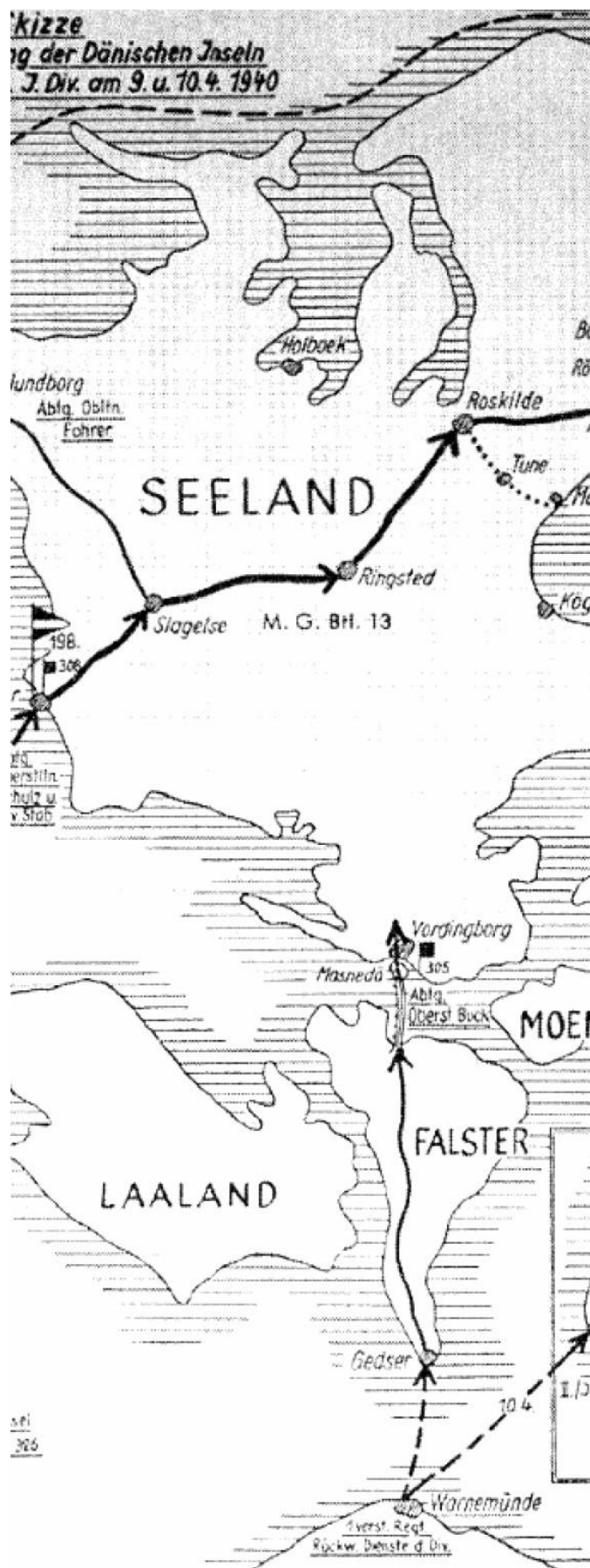
Gedser var central

Gedser var helt central for den tyske invasion af Danmark og Norge, der fandt sted den 9. april 1940 – men lad os lige sætte det ind i det større billede.

Den store invasionsplan hed ”Operation Weserübung” – Operation Weser-øvelse.

Målet for operationen var at sikre Tyskland kontrollen over Norge. Danmark blev ifølge historikerne mest af alt besat for at sikre de tyske transportlinjer i forbindelse med denne operation.

Når vi i Danmark taler om besættelsen, så har vi ofte hørt om kampene i Sønderjylland og omkring Amalienborg i København. Angrebet på Fyn blev foretaget ved en landsætning af tropper i Nyborg på Fyn – og hovedangrebet på Østdanmark skete ved dels at sætte tropper i land i Korsør og ved at sejle færgen efter færgen med soldater, artilleri og kampvogne ind i Gedser.



Sådan så den overordnede plan for erobringen af

Falster og Sjælland ud i den oprindelige angrebsplan - Operation Weserübung | Foto:
General Otto Roettig

Gedser lå dengang som den store danske færgehavn på den vigtigste færdselsåre mellem Tyskland og Danmark. En række færger sejlede dagligt i pendulfart mellem Gedser og Warnemünde ved Rostock. Stedet var afgørende for al trafik mellem på den ene side det østlige Danmark og Sverige – og på den anden det store Tyskland, der på dette tidspunkt i 1940 strakte sig langs hele den sydlige østersøkyst.

Derfor var det nok heller ikke tilfældigt, at Tysklands første kampskridt blev foretaget i den lille færgeby – og ikke i Sønderjylland, som de fleste ellers tror. Det skete op mod en halv time før tyske soldater krydsede grænsen i Sønderjylland.

Angrebet blev indledt en tirsdag morgen klokken 03.45, da en færge sejlede ind havnen i Gedser. 10 minutter senere løb tyske soldater rundt på kajen, mens personalet blev truet med våben og sat under arrest.

Højspændt situation op til besættelsen

Allerede i ugen op til besættelsen havde de lokale i Gedser bemærket, hvordan der hobede sig påfaldende mange tyske jernbanevogne op på skinnerne omkring jernbanehavnen i Gedser. Vognene var forseglede, så ingen vidste, hvad de indeholdt.

I dagene op til tirsdag den 9. april blev situationen stadig mere anspændt mellem Danmark og Tyskland. Der foregik omfattende tyske militæroperationer både i luften og på havet omkring Danmark.

I København håbede man, at Danmark som et neutralt land ville gå fri af de tyske operationer, som de i stedet håbede ville gå ud over Norge eller Sverige.

Danmark brugte fyr langs kysterne som militære poster, hvor man holdt øje med, hvad der skete i luften og i havet – men i løbet af mandagen op til invasionen truede Tyskland Danmark til at stoppe med at sende meldinger om disse bevægelser via radio. I stedet skulle fyr og andre militære observationsposter ringe deres meldinger direkte ind til generalstaben i København.

Den eneste militære observationspost på Falster lå i Gedser Fyr. Omkring klokken 23.55 ville en ansat ved fyret i Gedser melde om et mistænkeligt fly, der fløj tæt på kysten ved Gedser.



Gedser Fyr fotograferet op til krigen. Fyret var det danske forsvars eneste observationspost på Falster den 9. april. | Foto: Postkort fra 1930'erne. Det er produceret af S. V. Henriksens Boghandel i Gedser. Lokalarkivet i Gedser.

Det lykkedes dog ikke – for telefonlinjen var død.

Derefter – og hele natten frem - lykkedes det ikke for fyrets personale at komme igennem med meldinger til København. Også i København havde man forsøgt at få fat på Gedser Fyr – uden held.

Ifølge Danmarks øverstbefalende general - generalløjtnant William Wain Prior - mistede generalstaben telefonforbindelsen til Gedser ved midnat natten til tirsdag.

Næste morgen fandt man, at de fire dobbelte telefonkabler fra Falster mod nord var blevet klippet over – netop der, hvor telefonlinjerne passerede den gamle landevej og jernbanen mod nord. Stedet blev lokalt kaldt Flaskehalsen. Kablerne hang i en høj pæl, der stod netop ved den oplyste vej. Nogen havde klatret flere meter lodret op i pælen for at klippe ledningerne over.

Samtidig var et andet telefonkabel til gården Frisenfeld – et kabel, der også formidlede telefonforbindelsen til Gedser Fyr, blevet klippet over.

Overklipningen af telefonledningerne slog reelt det lokale telefonsystem ud, oplyste Lolland-Falsters Telefon-Aktieselskab efterfølgende til opdagene fra Københavns Politi.

Selskabet oplyste senere, at de intet havde nedskrevet om overklipningen, men de mente at huske, at overklipningen først skete efter invasionen. Det går dog igen hos kilderne, at der ikke har været telefonforbindelse natten igennem.

Færgen skulle slet ikke sejle

Aftenen før invasionen løb et overraskende telegram ind til færgehavnen i Gedser.

Færgen Mecklenburg tog normalt en nattesejls til Gedser fra Warnemünde. Det ville dog ikke ske den kommende nat, da færgen havde fået maskinskade, lød det i telegrammet.

Telegrammet indløb mellem klokken 19 og 20 om aftenen, og alle ventede, at det ville give en rolig nat i Gedser.

De ansatte på havnen begyndte i stedet så småt at rangere godsvogne ombord i færgen "Danmark", der skulle sejle klokken 04.30 mod Warnemünde.

At man havde bedre tid end normalt betød, at der også var tid til at hyggesnakke med de danske matroser fra færgen. Det fortalte togbetjenten Karl Petersen efter besættelsen.



Færgeren Mecklenburg sejler ind i Gedser Havn efter besættelsen. Bemærk kanontårnene på kajerne, som tyskerne opsatte efter besættelsen. | Foto: Lokalkivet i Gedser

"Danmark" havde netop fået det første træk godsvogne ombord, og man var ved at gøre klar til andet træk, da Mecklenburg klokken 3.45 pludselig sejlede ind i havnen og gjorde klar til at lægge til i havnens venstre færgeleje.

- Der kommer "Tyskeren", sagde en.

Karl Petersen hentede undrende et håndsving i rejsegodsekspeditionen på havnen og gik over til færgeren for at fire klappen på rampen ned, helt som normalt.

Færgeren blev fortøjet, og straks klappen til færgeren var nede, kom færgens styrmand i land. Han forlangte at få håndsvinget.

Da den danske togbetjent tøvede. Han synes, at det var en sær ting at bede om. Han fulgte dog ordren, da styrmanden trak en firkantet pistol.



Karl Petersen fotograferet efter besættelsen. | Foto: Gedser Lokalhistoriske Arkiv

Karl Petersen fortalte senere politiet, at han ikke mente, at han som sådan blev truet med pistolen. En pistol i situationen gjorde dog, at han naturligvis straks udleverede håndsvinget.

Umiddelbart efter signalerede styrmanden med en lygte mod færgen, og de tyske soldater strømmede i land.

Samtidig lød et brøl fra færgens dæk, da en lang række lastbiler og motorcykler samtidig tændte motoren, og begyndte at rulle fra borde.

Samtidig sejlede endnu en tysk færge ind i havnen.

Den mystiske ordre

Et særligt forhold omkring færgehavnen i Gedser er særligt interessant, når man ser på den 9. april.

En mystisk ordre fremsat af en ansat ved DSB kan nemlig have været med til at bane vej for den tyske invasion.

I Gedser var flere veje omkring færgehavnen gravet op i starten af april. Dette skete i et omfattende arbejde med at forbedre kloakeringen på stedet.

Dette omfattede ifølge entreprenøren også adgangsvejene til selve færgelejerne, der var overgravet både på langs og to steder på tværs, mens rørene blev udskiftet. Renoveringen var på havnen et forarbejde til en planlagt renovering af adgangsvejene.

Den mystiske ordre blev givet den 5. april omkring klokken 9.00 om morgenen, hvor en lokal banemester fra DSB kontaktede entreprenøren.

Her var ordren klar: Uanset hvad status var på kloakarbejdet, så skulle gravearbejdet på havnen straks indstilles, og alle huller skulle fyldes op med jord, så de var klar til at kunne klare biltrafik fra og med den 8. april om morgenen.

Entreprenøren syntes, det var så mærkelig en ordre, at han få dage efter nedfældede sine detaljerede erindringer i et notat.



Rampe på færge på vej til Gedser i de første dage af Danmarks besættelse. | Foto: Lokalarkivet i Gedser

Han syntes, som flere i eftertiden, at ordren var påfaldende godt tilpasset de tyske planer om at invadere Danmark. Flere vidner overværede da også, at han modtog opkaldet.

I en senere udtalelse til Den Parlamentariske Kommission fra DSB oplyste selskabet i 1950, at denne ordre ganske rigtigt blev afgivet. DSB siger dog efter krigen, at ordren om at standse arbejdet blev givet den 3. april og ikke den 5. april.

Ifølge DSBs oplysninger skete det, da bevillingen til arbejdet udløb den 31. marts 1940. DSB kunne derfor ikke længere betale for kloakrenoveringen, da de ikke vidste, om bevillingen ville blive fornyet.

Det fremgår ikke, hvorfor man havde sat gang i renoveringsarbejdet i løbet af vinteren uden at vide, om det ville kunne afsluttes.

Vidner bemærkede dog, at de nu lukkede veje ikke fik konsekvenser for tyskerne, da de ankom til Gedser i nattemørket den 9. april.

De betegnede tyskerne som "velinformede", og soldaterne kørte simpelthen udenom det omfattende vejarbejde og lod helt være med at prøve at bruge den normale udkørsel fra havnen ind i Gedser by. I stedet svingede de deres motorcykler, cykler og biler ud gennem den gamle udkørsel fra havnen – omtrent hvor landevejen ender i dag. Herfra ræsede de mod nord.



Den gamle og nye vej fra færgen indtegnet på et historisk kort over havnen. | Foto: Lokalarkivet i Gedser

Stormer telefoncentral

Selvom færgehavnen få minutter efter færgens ankomst var i tyskeres hænder, så var det dog endnu ikke tilfældet for resten af Gedser.

En gruppe soldater gik således i gang med at sikre deres danske brohoved.

Tyskerne havde angiveligt en måned forinden invasionen i et telegram til DSB spurgt, om telefoncentralen i Gedser lå på selve togstationen?

Oplysningen var ikke fortrolig, og telegrammet blev senere nedtonet af DSB. Alle og enhver, der besøgte byen, kunne se, at det ikke var tilfældet, sagde DSB, og hentydede dermed til de meget synlige luftledninger, der fra et fast centrum som i et spindelvæv udgik fra den lokale telefoncentral.

Lige ved havnen lå den gamle købmand. Her blev købmanden vækket og med våben truet til at vise tyskerne vej til telefoncentralen. Gennem nattemørket gik de hen til Danmarks sydligste telefoncentral. Her vækkede de Gerda Rasmussen.

Hun var leder af telefoncentralen og var den, der passede centralen om natten.

Hun oplyste efterfølgende til politiet, at der ikke var opkald til telefoncentralen fra lidt over klokken 23 og indtil næste morgen. Hun boede i en lejlighed over centralen med sin mand.

Gerda Rasmussen havde haft en helt rolig nat. Der havde ikke været nogle opkald, oplyste hun senere.

Det var dog ikke, fordi lokale borgere ikke havde prøvet at få forbindelse, forklarede de i politiets afhøringer.

Ud over fyret, så havde også redaktionssekretæren på den daværende avis, Lolland-Falsters Stiftstidende, Svend Aage Madsen, prøvet at lave opkald.

Også fra gården Frisenfeld havde man uden held forsøgt at lave opkald i nattetimerne.



Fire tyske soldater på cykel i Gedser. | Foto: Lokalarkivet i Gedser

Gerda Rasmussen fortalte senere politiet, hvordan hun blev revet ud af sengen af de bevæbnede tyske soldater. Hun fortalte i 1950, at det skete klokken 03.25, og at ti mand var indsat i centralen for at sikre, at hun ikke rørte omstillingsbordet.

Tidspunktet og antallet af soldater blev dog modsagt af købmanden, der forklarede, at han først blev vækket, efter færgen kom i land, og som samtidig oplyste, at der rettelig kun var tale om fire soldater i den truende situation på telefoncentralen.

Telefoncentralen i Gedser havde et direkte telefonkabel til Rigstelefonen i København, foruden de fire dobbelte telefonlinjer til Nykøbing Falster. Normalt blev det direkte kabel til København kun brugt i nattetimerne.



Telefonlinjerne mellem Gedser og Nykøbing Falster bestod af fire dobbelte telefonlinjer. | Foto: Lokalarkivet i Gedser

Mens de blev holdt op af soldaterne, mente Gerda Rasmussen, at hun havde set en lampe på omstillingsbordet blinke for at signalere, at nogen prøvede at få forbindelse på Frisenfeld. Hendes oplevelse blev dog modsagt af vidneudsagn fra gården, der langt tidligere ikke havde kunnet komme igennem.

Situationen lettede lidt, da hendes mand fik lov til at komme ned til hende i centralen klokken 04.25. Først omkring klokken 09.00 fik hun lov til at passe sit almindelige arbejde.

Da stod det dog klart, at telefonsystemerne i byen slet ikke virkede.

Ledvogterske slog alarm

De overklippede telefonkabler og den besatte telefoncentral var årsagen til, at ingen beskeder blev givet videre mod København om besættelsen af Gedser, lød det senere i en forklaring fra Hærens Generalstab.

Det er dog ikke en helt præcis gengivelse af begivenhederne.

Lidt udenfor Gedser ved det gamle ledvogterhus ved Skelby-Gedesby Alderdomshjem var leddene kort efter klokken 04.00 lukket og stænget.

Den kvindelige ledvogterske havde lukket leddene, da hun ventede, at et tog kunne passere fra Gedser mod nord hvert øjeblik.

Hun blev derfor overrasket, da en stor gruppe tyske soldater kom marcherende til leddet og krævede, at der blev åbent.

Ledvogtersken forstod ikke tysk og nægtede at åbne, selvom en tysk officer råbte og gjorde fagter fra den modsatte side af de lukkede led.



Tyske soldater marcherer i Gedser den 9. april. | Foto: Lokalarkivet i Gedser

Hun tog straks telefonen og ringede til Fiskebæk Station og fortalte om de ukendte soldater.

- Det er vel ikke tyske soldater, lød spørgsmålet i telefonen fra stationspasseren i Fiskebæk, der den næste halve times tid sendte denne melding og flere andre videre mod København.

Ledvogtersken endte med at lukke soldaterne gennem ledet med stationspasserens tilladelse.



Fiskebæk Station fotograferet på et samtidigt postkort. | Foto: Gedser Lokalhistoriske Arkiv

Ingen i København gav dog meldingen fra Fiskebæk videre til de lokale soldater i Vordingborg, lød den skarpe kritik fra oberst Harrel.

På Vordingborg Station kendte man til opkaldet fra Fiskebæk klokken 04.15 – men heller ikke hos DSB i Vordingborg sagde noget videre til kasernen i Vordingborg, fastslog Harrel bittært ugen efter, efter han havde undersøgt sagen.

Generalløjtnant Prior havde indirekte bekræftet meldingerne fra ledvogterhuset og Fiskebæk. Han oplyste nemlig, at man modtog meldinger fra Fiskebæk indtil klokken 04.45, hvor forbindelsen herfra også blev afbrudt.

Hos DSB udløste de mange meldinger om tropper langs stationerne panik.

Overtrafikinspektøren, der var vagthavende for togkontoret, havde vagten hjemmefra – men blev gentagne gange ringet op fra togkontoret hos DSB.

Han valgte dog at sende informationerne om tyske tropper ved DSB-stationer på Falster og senere Sjælland videre op i systemet hos DSB. Andre måtte afgøre, om regeringen eller Forsvaret skulle underrettes.

Han endte dog til sidst med at indstille togtrafikken på det meste af Sjælland.

Klokken 05.00 nåede beskeden om tropperne generaldirektør Peter Knutzens bord, oplyste DSB efter krigen til Folketinget.

Generaldirektøren valgte at give beskeden videre til Axel I. Sørensen (S), der var minister for offentlige arbejder – den funktion, vi kender som transportminister i dag. Ministeren deltog da i et møde med kongen. Mødet endte med, at Danmark overgav sig. Forsvaret blev på intet tidspunkt informeret om observationerne hos DSB.

Generaldirektør Peter Knutzen havde allerede før krigen ry for at være god til at samarbejde med tyskerne – noget, der dog tog meget fart i de følgende måneder, hvor han især med støtte fra Erik Scavenius blev gjort til formand for Dansk-Tysk Forening og dermed blev centralt placeret i den danske samarbejdspolitik.



Generaldirektør Peter Knutzen (til højre i billedet) sammen med blandt statsminister Thorvald Stauning (S) og rigsbefulmægtigede Cecil con Renthe-Fink. | Foto: Jacob Bagge Jensen - TV2 ØST

Han blev efter krigen ved dom fyret som generaldirektør af DSB. Det skete efter en proces i en tjenestemandsdømtol. Begrundelsen var hans rolle under besættelsen, hvor han ifølge dommen var gået meget længere, end han havde behovet i samarbejdet med tyskerne.

Havde tyske soldater gemt sig i Gedser?

Tilbage på Falster henvendte tyske soldater sig i løbet af morgentimerne på telefonselskabet Lolland-Falsters Telefon-Aktieselskab adresse i Nykøbing Falster.

Her klagede de fortørnet over, at telefonsystemerne i Gedser ikke var i orden.

Afdelingsingeniør Klausen fra teleselskabet forklarede senere Opdagelsespolitiet, at han syntes, det var påfaldende, da ledningerne var klippet over, og det virkede som en handling foretaget af tyskerne selv.

I dag ved vi ikke, hvem der klippede telefonledningerne over – men nogle mener, at det kan have været tyske soldater, der foretog overklipningen – også selvom det var sket langt tidligere, end den første færge kom i land.

Som nævnt havde telefonforbindelsen til Gedser Fyr siden midnat været i uorden. Fyret var generalstabens eneste observationspost på Falster denne dag.

På fyret blev bekymringen over den afbrudte telefon stadig større. Da der nu også begyndte at stå armerede skibe ind i havnen i Gedser, besluttede overfyrrpasseren S. S. Poulsen sig personligt for at handle.



Søren Svarrer Poulsen fotograferet i forbindelse med en omtale i Lolland - Falsters Venstreblad 1955. | Foto: Gedser Lokalhistoriske Arkiv

Han cyklede derfor over til den nærmeste nabo, gården Frisenfeld, i håb om, at deres telefon virkede.

Her blev han dog mødt af to tyske soldater, der straks rettede deres våben mod ham.

Præcist hvornår man fra det danske fyr observerede ting og havde ønsket at melde dem til marineministeriet og Generalstaben, kunne efter krigen ikke rekonstrueres.

Fyrets dagbog er således forsvundet, da sagen blev undersøgt i 1950-1951.

I Sønderjylland havde tyske soldater dog gemt sig hos tysksindede danskere i løbet af natten – og nogle troede, at tyske soldater i løbet af natten havde opholdt sig omkring Gedser. De skulle i givet fald være ankommet til Gedser mandag, omkring midnat have klippet telefonforbindelserne og klokken 03.25 have besat telefoncentralen, for så til sidst at tage ud til Frisenfeld.

Om det har været tilfældet, er ikke siden blevet hverken bevist eller modbevist.

Det er dog meget tænkeligt, at soldaterne på Frisenfeld i virkeligheden var ankommet med den første færges angrebsbølge tirsdag morgen. At overfyrrpasseren mødte de tyske soldater på gården i morgentimerne er dog dokumenteret i en række vidneudsagn fra personalet på gården.

Efter daggry bemærkede flere også, at telefonledningerne til gården var klippet over. Det havde ingen bemærket i nattetimerne.

Tog havde dampen oppe

Et andet spørgsmål, der især har optaget offentligheden efter Anden Verdenskrig, var, at der stod et damplokomotiv klar til de tyske soldater, da de landede på Falster om morgenen den 9. april.

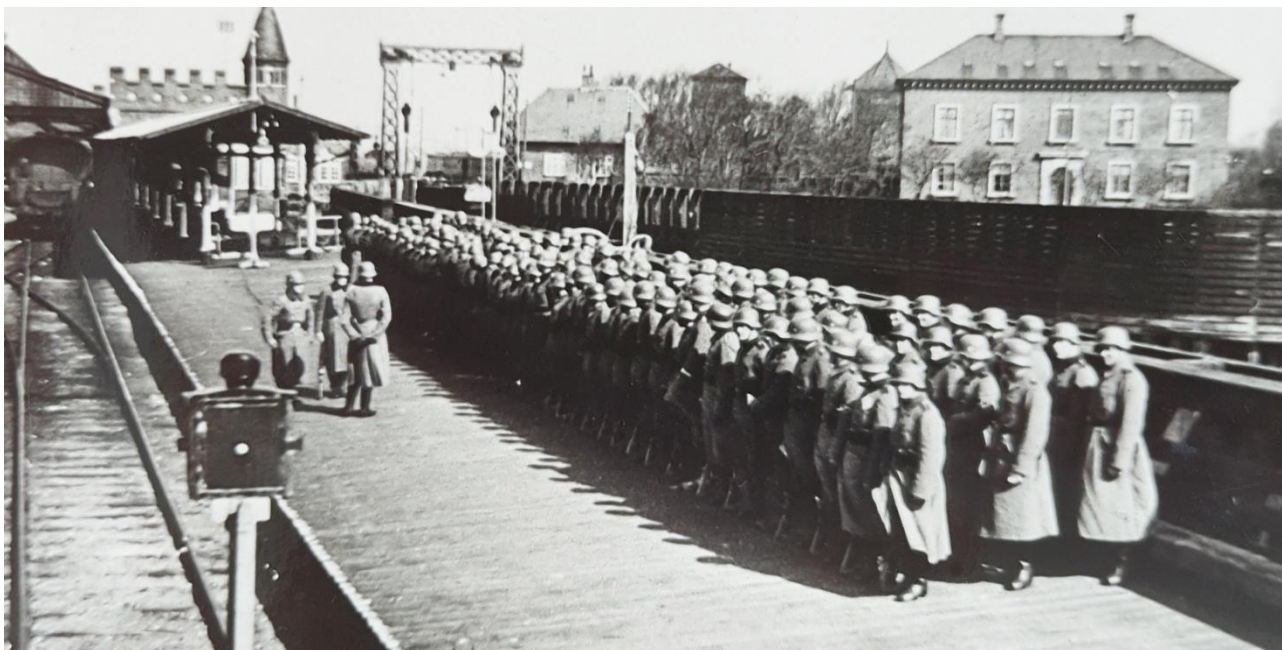
Blandt andet den mangeårige redaktør for Information, Børge Outze, kaldte det efter krigen et af dagens mest interessante spørgsmål og antydede, at der her var en vaskeægte spionhistorie gemt.

Der er da heller ingen tvivl om, at tyskernes fremrykning blev lettet, fordi de kunne bruge jernbanen på Falster allerede fra tirsdag morgen.

Når et damplokomotiv skulle være klar til afgang klokken 04.00 i 1940, så betød det, at nogen havde beordret en ansat ved DSB til at være oppe hele natten for at tænde op under lokomotivets store kedel. Kun hvis det var tilfældet, så ville der være nok damp i kedlerne til at få toget til at køre.

Normalt ville morgentoget blive aflyst, hvis natfærgeren ligeledes blev det. Selvom færgeren Mecklenburg dog officielt var ude med en maskinskade, så var dette dog af ukendte årsager ikke sket.

Toget afgik dog ikke klokken 04.00 den 9. april som planlagt. Tyske soldater skyndte sig nemlig at slukke for bålet under lokomotivets kedler, ligesom det skete med flere andre lokomotiver, der var ved at blive gjort klar, og også færgeren "Danmark".



Tyske soldater gør klar til afgang med toget på Gedser Station. | Foto: Lokalarkivet i Gedser

Først da toget var rangeret klart med ekstra passagervogne, blev der tændt op igen under kedlerne.

Tyskerne havde dog et problem. Den sidste togstamme til færgeren Danmark stod i vejen i færgehallen, og mange godsvogne på skinnerne omkring færgeren stod i vejen for toget.

Derfor måtte DSB-ansatte, der ellers var sat under arrest, beordres til at hjælpe med at rangere alt væk, så toget mod Nykøbing Falster kunne komme afsted.

Tilskuere til tysk blitz kvæstet

Den 9. april 1940 blev skæbnesvanger for Danmark, da landet blev besat på få timer.

De omkring 4.000 danske soldater stod over for omkring 40.000 tyskere, der både var bedre trænet og bedre bevæbnet end danskerne.

I Gedser strømmede færge efter færge ind i landet.

Hovedparten af trafikken gik via den smalle Hovedvej 2, der løb fra Gedser til Storstrømsbroen.

I Nykøbing Falster udløste de mange soldater og militærkøretøjer trafikkaos, og tyske militærpolitifolk måtte dirigere trafikken i byen.

Samtidig strømmede det ud af husene med tilskuere, der ville se, hvad der var på færde.

Det var ved at ende galt, da den 66-årige tilskuer Niels Sørensen blev påkørt af en tysk bil og fik mindre kvæstelser i hovedet, fortalte Lolland-Falsters Folketidende efterfølgende.

Det gik dog lynende hurtigt med fremrykningen.

Første melding om invasionen indløb til kasernen i Vordingborg klokken 05.20, og klokken 05.25 blev der slået alarm på kasernen.

Næsten samtidig nåede de første tyske soldater over Storstrømsbroen. Klokken 05.45 blev Vordingborg Station erobret, og meldingen om soldaterne nåede at blive givet videre til kasernen.

Netop som de første soldater gjorde klar til at rykke ud klokken 05.50, kørte en tysk officer op foran kasernen.

- Ring til København. Der forhandles, lød beskeden fra tyskeren til den danske oberst.

Klokken 06.00 kunne Krigsministeriet fortælle til Harrel, at de danske styrker havde kapituleret.

Danmark besat

Langsomt vågnede Danmark op til en ny hverdag, hvor tyske soldater var i Danmark, og hvor de danske politikere samarbejdede tæt med tyske myndigheder.

Det sås også i Gedser, hvor blandt andet færgen Danmark begyndte at sejle igen. Først ville tyskerne have, at det skete under det tyske hagekors-flag - men man endte til sidst med at sende færgen af sted under Dannebrog.



Kaptajn Marius Poulsen fotograferet på færgen Danmarks bro den 10. april, hvor færgen genoptog sejladsen efter besættelsen. | Foto: Lokalkivet i Gedser

I praksis så overtog de tyske myndigheder kontrollen over havnen i Gedser, hvor der også blev opsat kanoner på de ydre moler, ligesom der blev lavet kanonbatterier og opsat antiluftsskyts.

Arbejdet med kloakledningerne blev først genoptaget efter besættelsen – og telefonsystemet viste sig ikke let at udbedre.

Den 10. april måtte bud i biler køre frem og tilbage langs jernbanen for at melde togenes afgangstidspunkter til ledvogtere og stationer. Det gav ifølge dagens udgave af Lolland-Falsters Folketidende timelange forsinkelser af gennemkørende tog.

For oberst Harrel var prøvelserne dog ikke slut. Selvom de danske soldater skulle blive på deres kaserner, så omfattede denne regel dog ikke officererne.

Den stolte oberst iværksatte sin egen undersøgelse af forholdene den 9. april.

Han fortalte om sine undersøgelser på et offentligt møde i Næstved den 15. april 1940. Her udtrykte han kraftig mistillid til den danske generalstab og især generalløjtnant Prior.

Hvorfor var der ikke flere efterretningsfolk på Falster end kun på fyret i Gedser? Hvorfor kom meldinger om invasionen så sent frem til Vordingborg? Hvorfor kom meldingerne fra statsbanen ikke hurtigere frem til det lokale forsvar?

Kritikken udløste en undersøgelse og tjenestemandssag mod obersten, der efterfølgende blev tvangspensioneret fra forsvaret fra den dag, hvor han fyldte 60 år.

Generalløjtnant Prior forlod selv sin post som øverstbefalende for det danske forsvar i 1941.



Forsiden på Lolland-Falsters Folketidende den 9. april 1940. | Foto: Lokalarkivet i Gedser