

**Horst Rohde, Das deutsche Wehrmachttransportwesen im Zweiten Weltkrieg.** Entstehung — Organisation — Aufgaben. Deutsche Verlags-Anstalt, Stuttgart 1971; 439 strani.

V okviru uradne publikacije *Der Weltkrieg 1914 bis 1918. Die militärischen Operationen zu Lande* (Svetovna vojna 1914 do 1918. Kopenske vojaške operacije), ki jo je pripravil nemški državni arhiv, je bilo v letih od 1925 do 1944 objavljenih skupno 14 knjig, ki so bile vse v načelu napisane s stališča najvišjega nemškega vodstva. Izšlo je tudi še nekaj dopolnilnih knjig: razen leta 1930 objavljenega dela *Kriegsrüstung und Kriegswirtschaft* (Oboroževanje in gospodarstvo v vojni), torej dela o problemu, ki je bil že takrat po splošnem mnenju že v sami zastavitvi vsekakor nov in relevanten, tudi leta 1927 publikacija *Das deutsche Feldeisenbahnwesen* (O nemških frontnih železnicah), o tematiki, ki je komaj kaj manj pomembna celo za zgodovinopisje, ki bolj kot bi bilo treba propagira raziskovanje tudi ekonomskih problemov.

Knjiga, ki je pred nami, sicer govori le o železnicah ob začetku vojne (*Die Eisenbahnen zu Kriegsbeginn*), vendar jasno utemeljuje odvisnost vojskovanja od transporta. Njegov pravi pomen je razviden šele iz pričujoče raziskave, ki je predelava v Bonnu obranjene disertacije. Njen avtor je bil kot vojak vključen v razne transportne enote današnje nemške vojske, ne nazadnje zato ga lahko imamo za »strokovnjaka« za to področje.

Skratka: v prvem delu svoje študije daje Rohde pregleden pregled razvoja vojaškega transporta do začetka druge svetovne vojne. Temu pa ne sledi morda zgodovina transporta v drugi svetovni vojni, temveč — kot izraz avtorju lastnega smisla za možno in nujno — z izredno akribijo sestavljena analiza o položaju komandanta transporta (*Chef des Transportwesens*) kot instance, ki koordinira in odloča v zadevah enega najpomembnejših pripomočkov sodobnega vojskovanja. Avtor najprej na kratko toda zelo poučno predstavi pehotnega generala Rudolfa Gerckeja (*General der Infanterie Rudolf Gercke*) in nato, kolikor je to možno, rekonstruira skrajno komplicirani aparat komandanta transporta.

Avtorju je tu vsekakor uspelo jasno rekonstruirati najrazličnejše instance poveljstva transporta tudi v njihovi vsakokratni organizaciji in z njihovimi vsakokratnimi nalogami. Toda ta drugi del knjige je tudi veliko več kot zgolj zgodovina institucij in struktur; ne le zato, ker na mnogih mestih prikaže razmerja med posameznimi členi vodilnega aparata na področju transporta ali — kar je enako pomembno — ugotavlja, kako je ta organizacija vplivala na vojaške potrebe in obratno, temveč predvsem zato, ker je tu obstajal nek faktor kontinuitete, ker je bil Gercke eden izmed redkih oficirjev, ki so skoraj vso vojno ostali na istem položaju. Ta kontinuiteta je učinkovala povezujoče celo tedaj, ko je zaradi razširitve vojne preveč naraslo število komandnih mest in enot, ki so bila podrejena šefu transporta, posledica tega je bilo na primer, da se je toliko bolj zmanjševala sposobnost prilaganja obstoječim razmeram, čim večje so bile težave, s katerimi so se otepali, če so hoteli hitro ukrepati.

Ko poskuša avtor v tretjem delu odgovoriti na vprašanje, kakšne možnosti je imel šef transporta v drugi svetovni vojni, se zaporedoma podrobneje ukvarja s tremi ključnimi problemi: z vprašanjem, kako učinkovito je funkcionirala

organizacija tega komandnega mesta, s položajem šefa transporta znotraj vodilnih struktur vojske in končno z njegovim sodelovanjem z državnim ministrom za promet (*Reichsverkehrsministerium*) kot najpomembnejšo civilno prometno oblastjo, nato pa v dobro pretehtanem »povzetku«  
prezentira sklepe.

Če na kratko povzamemo: Rohdejeva knjiga je zelo obsežno zasnovana raziskava, ki se opira na najširšo osnovo virov in literature, izvedena je temeljito, dopolnjuje jo 15 zelo ilustrativnih prilog. Študija sicer v celoti ne daje kakih senzacionalnih spoznanj, vendar je kot rezultat solidne historične metode toliko vredna upoštevanja, da bo verjetno nujen pripomoček za prihodnje raziskave druge svetovne vojne, posebno kadar bo treba pravilno ovrednotiti raznolikost problematike transporta.

Josef Schröder

**David Littlejohn, The Patriotic Traitors (A History of Callaboration in German-occupied Europe, 1940-45.)** Ed. Heinemann, London 1972; strani 391.

Knjiga opisuje kolaboracijo v Norveški, Danski, Nizozemski, Belgiji in Franciji, torej v okupiranih državah zahodne Evrope, kjer je nastala v glavnem iz enakih osnov, Sovjetsko zvezo pa doda kot poseben primer. Polna je imen in ekzaktnih podatkov in bo torej koristila vsakomur, ki bi želel vedeti, kdo je bil na primer Musert ali kako je končala divizija Nordland, relativno malo pa je v njej opisov družbenih razmer, v katerih so nastajali fašizmi v posameznih deželah, čeprav je videti, da je avtor računal, da bralec to že ve. Zanimivi so opisi karakterjev in osebnih ambicij nekaterih kolaboracionistov. Naslov Patriotski izdajalci je upravičen, saj je večina kolaboracionistov mislila, da sodeluje z okupatorjem v dobro svoje dežele, če izključimo policijske ovaduhe in grloreze, ki delajo za denar ali iz pokvarjenosti in jih najdemo v vseh časih in pod vsemi režimi.

Že pred vojno so obstajala v vseh državah zahodne Evrope fašistoidna gibanja, ki so v boju za moč svojih držav poudarjala nacionalizem in velikokrat tudi antisemitizem. Mnoga od njih so imela za vzor družbeno ureditev Nemčije ali Italije. Pripadnike so črpali iz ljudi vseh slojev in radikalov vseh vrst, od aristokratov, kot je bil de Brion do bivših komunistov, kot je bil Doriot, od katoliških fanatikov, kot je bil Degrelle, do akademskih utopistov, kot je bil de Man, ki je vzroke za nemške zmage videl samo v socialni koheziji, ki naj bi jo ta država dosegla. Skupna jim je bila predvsem želja po avtoritativni oblasti, ki bi njihovo deželo pripeljala do moči in slave (»Samo ena stranka — Francija, samo ena politika — slava«). Gibanja torej, ki so svoje ideje širila v glavnem med ljudmi, ki se v obdobju med obema vojnama niso dobro znašli. Zlasti v Franciji so privabljala oficirje in vojake zmagovite francoske armade iz prve svetovne vojne, ki se jim je v civilnih razmerah zdelo, da ni več velikih ciljev, za katere bi se bojevali; tipičen tovrsten primer je bil Darnand. Finančni mogotci so nekatera teh gibanj vsaj nekaj časa podpirali (na primer Qislingov Nasjonal Samling ali Valoisov Faisceau), da bi jih imeli v rezervi ob morebitni levičarski revoluciji. Vendar ni na volitvah nobeno od njih imelo večjih