

Jernbanesabotage

Formålet var at forsinke, helst stoppe, tyske transporter. De danske fødevarertransporter var af vital tysk interesse, men modstandsbevægelsen udførte bemærkelsesværdigt nok så at sige ingen aktioner direkte mod forsyningen af fødevarer til Tyskland.

Om årsagen hertil kan jeg kun gisne. Sandsynligt er, at der har været ført forhandlinger mellem dr. Best og departementchef Svenningsen, sandsynligvis på samarbejdspoltikernes vegne og muligvis i forståelse med Frihedsrådet.

Man er måske kommet til en stiltiende overenskomst om at frede disse transporter mod visse tyske modydelser. (Henrettelsesstop mv.)

I forbindelse med folkestrejkerne stoppede DSB personalet togtrafikken. Dette stop vurderede dr. Best og Oberkommando som så vigtigt, at man krævede en situationsrapport time for time.

De tre modpoler tyskerne, departementchefen og Frihedsrådet havde hver især opnået noget i forbindelse med folkestrejkerne og kan derfor have besluttet at holde lav profil fremover.

Danmark dækkede i 1944 mere end otte til ti millioner tyskeres rationering af kød, flæsk og smør. Denne strøm af fødevarer blev først stoppet i april 1945, da de allierede fly uophørligt angreb det nordtyske transportnet. Disse danske leverancer må vurderes som en aktiv støtte til den tysk krigsførelse og dermed en forlængelse af en krigs vanvittige myrderier. (Uden mad og drikke duer helten ikke.)

Landbrugsleverancerne var fra flertallet af landmænd et forsøg på at score mest mulig kasse på andre danske skatteborgeres regning. Regninger gik over clearingkontoen, hvilket betød, at tyskerne aldrig betalte en krone.

Havde man saboteret disse fødevaretransporter ville krigen have været forkortet, men det sandsynligste var, at tyskerne i desperation ville have brugt alle til rådighed stående terrormidler, og at den danske befolkning dermed ville blevet kastet ud i endnu større afsavn og lidelser.

Sabotagens popularitet ville givet være dalet og befolkningens støtte til sabotagen, ville nok være blevet en endnu større mangelvare.

Tyskernes militære indsats ved fronterne beroede i høj grad på deres effektivitet med hensyn til rokade af de forhåndenværende tropper, dermed blev jernbanetrafikken en vigtig militær faktor.

Da langt de fleste transporters sidst på krigen gik fra Norge (Finland) til de europæiske slagmarker, især efter Sveriges ophør med at give transittilladelser, blev sabotagen naturligt nok koncentreret mod havnene og jernbanerne i Jylland.

Sabotagens mål, midler og metoder

Langt de fleste sprængninger var rettet mod skinnelegemet, gerne og helst med en afsporing til følge. Kurver – gennemskæringer og steder, hvor banelegemet var hævet over terrænet, blev de mest eftertragtede steder.

Sporskifter, blokposter, broer, vandkraner og drejeskiver var for sabotørerne vanskelige objekter på grund af intensiv bevogtning.

I dag skænker vi det ikke mange tanker at de dampdrevne lokomotiver skulle have kedlen fyldt med jævne mellemrum.

Et godstog fra Nyborg til Fredericia skulle eksempelvis have fyldt tenderen mindst en gang, gerne i Odense.

Vandforbruget var proportionalt med hastighed og vægten af det træk, der var spændt på lokomotivets trækkrog.

Reparationerne udførtes af DSB. Reparation af 2 afbrudte skinner kunne tage fra 2 – 4 timer. Reparationstiderne var meget forskellige fra aktion til aktion.

Ved sporskiftesprængninger kunne reparationer variere fra få timer og op til 9 og 12 timer. Ved afsporinger fra 6 til 18 timer.

Ved sprængning af broer ved Langå november 1943 blev linjen afbrudt i 12 døgn.

Sporskifters betydning steg måske, da vi i København på opfordring af jyske jernbanesabotører smadrede den virksomhed (Riedel og Lindgård), der fremstillede hjertestykker for sporskifter.

Tyskernes akutte mangel på kul, bensin, og diesel nedsatte deres effektivitet, derfor var disse lagre mål for sabotager og enkelte luftangreb.

I det følgende refereres i korte uddrag til samtaler med jernbanesabotøren Pierre Honoré, kaldet Mads.

Om BOPAs kagebog udtaler han:

«Den ville have været guld værd for os, da vi begyndte på jernbanesabotagen».

Grupperne var centreret omkring Esbjerg, Fredericia, Ålborg og Århus. Mads arrestation sker på et tidspunkt, hvor invasionen i Normandiet havde fundet sted. Det var af vital interesse for de allierede, at tyskerne ikke kunne gennemføre troppeforskydninger.

De allierede satte derfor jernbanesabotagen øverst på listen i en operationsbefaling til modstandsbevægelsen i juni 1944. De få sabotører blev sat ind igen og igen, men flere grupper blev revet op, således også den gruppe Mads tilhørte.

8 medlemmer af denne gruppe blev henrettet.

Af korrespondance mellem oberst Bennike og det allierede hovedkvarter fremgår, at den danske indsats ikke var tilfredsstillende, hvorfor de allierede planlagde bombetogt mod de danske jernbaner med 400 fly, som stod klar til start, men pga. vejret aflystr man i sidste øjeblik.

Vanskelighederne ved at forsinke eller helt stoppe jernbanetrafik belyses andetsteds.

Metoder

Fra BOPAs kagebog og en CD ROM: DKP og Frihedskampen (Danmarks kommunistiske Parti), hvor kagebogen kan findes, vil det være naturligt at citere afsnit om jernbanesabotage.

Kagebogen er skrevet af KOPAs – BOPAs første leder, Ejgil Larsen, der organiserede sabotagen i København. Bogen er i den tids retskrivning. Da både tekst og tegninger flere steder er ret utydelige, gengiver jeg af hensyn til forståelsen i vor nutidige retskrivning og forsøger at forbedre tegningernes kvalitet ved at trække streger op uden dog at ændre på mening eller budskab.

På flere sider er tekst i marginen vanskelig at tyde og er derfor udeladt. Man skal lige huske på, at dengang blev teksten skrevet på en skrivemaskine på en stencil, der var et meget tyndt specielt papir.

Tegninger blev udført med en rulle, der ligesom skrivemaskinen skar huller i stencilen, så tryksværten kunne sive igennem.

De sider, jeg har til rådighed, er fotokopier af de oprindelige sider og derfor i en meget dårlig kvalitet. Original fandtes på Det kgl. Bibliotek, men blev stjålet. Afsnittet om jernbanesabotage findes på 16 tætskrevne sider, her bringes kun det mest karakteristiske.

Afskrift i uddrag:

Side 14:

Om jernbaner.

Signaler. Banerne har en række signaler, det kan have betydning at kende, når man befinder sig ude på linjen og skal tage bestemmelse om arten af det tog, der kommer.

Det må dog bemærkes at alle tog, såvel plan- som særtog, hvad enten det er passager- eller godstog fører samme signaler, disse er:

Lokomotivet	<u>Om dagen</u>	<u>Om natten</u>
	intet signal	et hvidt lys

Bag på sidste vogn: 2 røde skiver – 2 røde lys

Det er altså ikke muligt at afgøre om det iagttagne tog er et passager eller et godstog, derimod er det muligt at afgøre om det er et plan eller et særtog, idet **alle** tog, der ikke er optaget i den for de rejsende tilgængelige køreplan er mærket på særlig måde. Denne mærkning finder sted på en for os bagvendt måde, men for banearbejderne er den yderst gavnlig, idet, det er det forankørende plantog, der adviserer at det næste tog er et særtog i samme retning.

Denne afmærkning ser således ud: særtog kommer i samme retning.

Lokomotivet	<u>Om dagen</u>	<u>Om natten</u>
	intet signal	intet signal

Bag på sidste vogn en rund hvid skive et hvidt lys

Samt de sædvanlige slutsignaler.

Ovennævnte signal betyder altså, at der følger et særtog efter i samme retning. Imidlertid kan det ske, at særtog indsættes så sent, så det forankørende tog i samme retning er afgang og derfor ikke kan føre signal om, at der vil komme et særtog.

I så fald sættes det signal på det modkørende tog.

Disse er:

	<u>Om dagen</u>	<u>Om natten</u>
Lokomotivet	intet signal	intet signal
Bag på sidste vogn	2 runde hvide skiver	2 hvide lys

Samt de sædvanlige slutsignaler

Dette signal betyder altså, at et særtog følger i modsat retning.

Herefter følger fem andre typer af signaler.

Heraf nævnes kun:

Plan- og særtog. Der kører på venstre spor,
på dobbeltsporede baner har følgende:

Lokomotivet	Om dagen	Om natten
	Rund rød skive	Rødt lys over hvidt lys
Bag på sidste vogn	de almindelige slutsignaler.	

Kommentar til side 14:

Fejltagelser er søgt minimeret. Sabotørerne får optimale muligheder for at vælte det rigtige tog.

De tyske transporter opgives iflg.. DSB og de tyske myndigheder til at have kørt med en gennemsnitsfart på 40 km/timen, den maksimale hastighed for danske godtog var 40 km/t., men den har i gennemsnit næppe været mere end 20 km., man har med overvejende sandsynlighed sminket virkeligheden for at behage.

Side 16:

Mærker på Godsvogne.

Der findes en hel del forskellige mærker, der anbringes på godsvogne, således at man – selv på afstand – kan være klar over vognens art og indhold.

En hel del af mærkerne taler for sig selv, det er f. eks. nemt at forstå, et en fisk betyder, at vognen er lastet med en eller anden slags fisk.

Andre er dog ikke så indlysende, så vi anfører her en skitse af en enkelt, for derved at vise farve og størrelsesforhold. Det må bemærkes, at sædvanligvis sidder vognens køreseddel ovenpå plakaten, således at den kun er delvis synlig.

De enkelte plakater er:

Her følger beskrivelse af i alt 12 plakater, hvoraf kun fire gengives.

Rød bombe med sort ramme betyder: Explosive stoffer.

Se foranstående tegning. Med blyant er tilføjet: gælder også for granater.

Blå fakkel betyder: Selvantændelige stoffer.

Rød kurveflaske betyder: Ætsende stoffer.

Sort ventilator betyder: Vognen skal udluftes.

Kommentar:

Tyske tog havde på vogne med eksplosiver (ammunition) et mærke P som pulver.



Skinnelegemet:

For selve skinnelegemet er der en række faste mål, som det kan have betydning at kende.

Sporvidden er altid 1435 mm.

Stigningen angives i promille = 0/100. En stigning på 5.0/100 betyder at banelegemet falder eller stiger 5 meter i højden på en strækning af 1.000 meter.

Svellerne: En detaljeret beskrivelse af materialer og skitser med mål.

Skinnerne:Skinnerne hviler på underlagsplader (se tegning), der er kileformede med en hældning indad i sporet så de skrå hjulflanger får bredest mulig anslagsflade. Underlagspladerne er altid nedstemt 3 – 5 mm. i svellen, hvad man må erindre, når et stykke skinne skal løsnes.

Der findes 5 typer skinner her i landet, hvoraf 45 kg. skinnen (den vejer 45 kg. pr. meter, deraf navnet) er den mest benyttede på hovedbanerne.

Side 17 og 18

Indeholder minutiøse tegninger og beskrivelser over skinner og underlagsplader. Bolte, møtrikker og nødvendigt værktøj er oplyst.

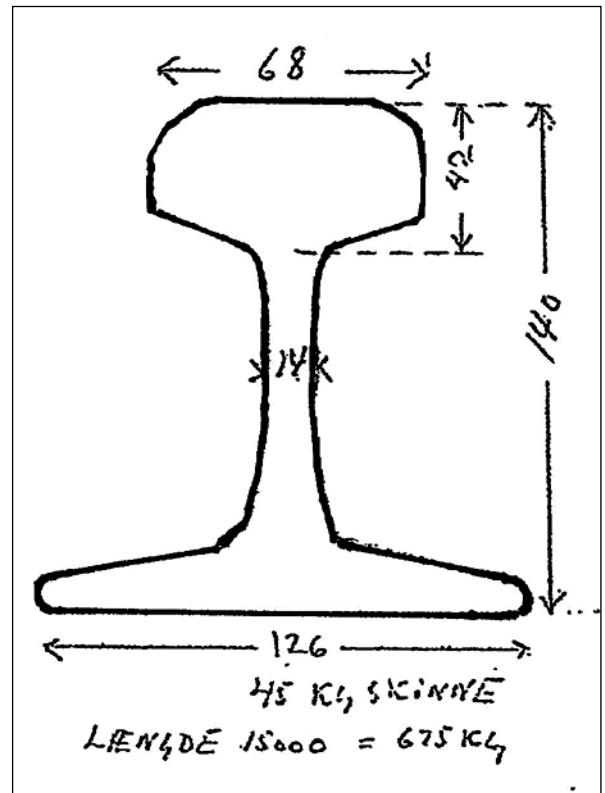
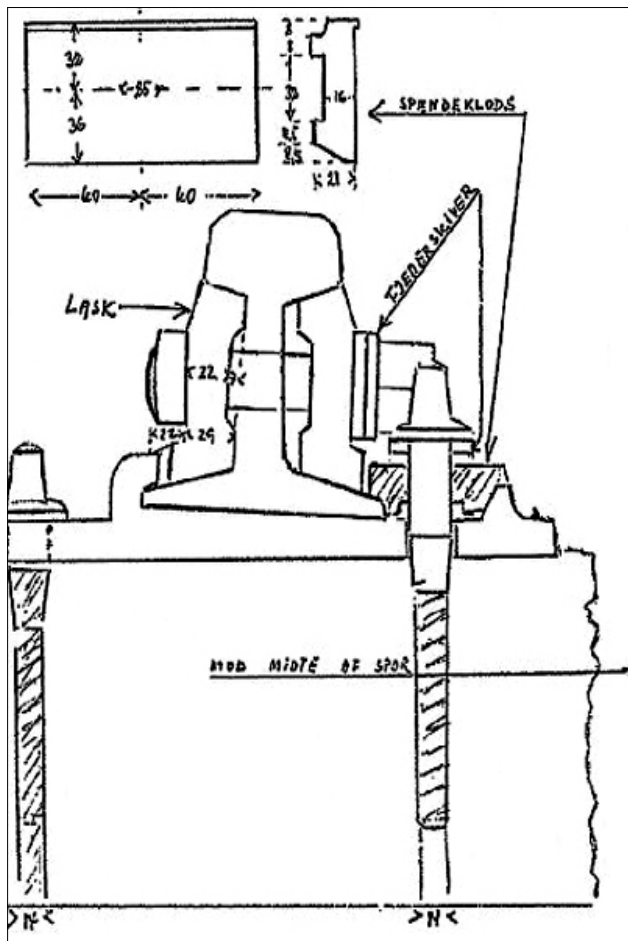
Kommentar:

Disse oplysninger vidner om indsigt i aktionsformen og dens udøvers muligheder for at operere i buldermørke uden brug af lys fra lygter eller lommelamper.

Side 17

har ikke mindre end 6 forskellige tegninger af skinner forsynet med mål og vægt.

Denne skinne er den kraftigste med en vægt på 45 kg. pr. løbende meter i alt 675 kg.



Side 19 og 20

Foruden underlagspladen er der anført tegning af 2 bolte. Den ene mrk. 1. er boltene, der bruges til samling af laskerne, denne viser, at de nøgler, der skal bruges er: til hovedet 47 mm. i gabet og nøglen til møtrikken 44 mm. i gabet af nøglen.

.....I så fald ligger svellerne noget tættere, og man skifter således, at på hver side sidder der 2 bolte indvendig og én udvendig – og hver anden en indvendig og 2 udvendig. Dette system benyttes f. eks. på en stor del af Københavns Bybane.

Side 21

Sporskifter: Det almindelige sporskifte ser ud som de følgende to tegninger. Ved indkørsel til stationerne er der dog en væsentlig forskel, idet sporskiftet er automatisk, idet det styres fra stationen.

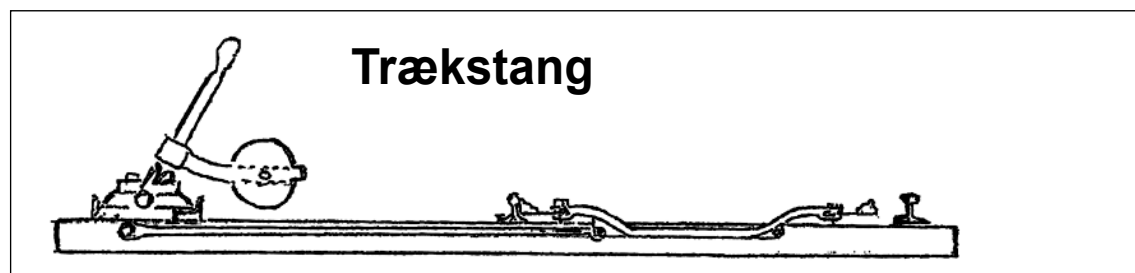
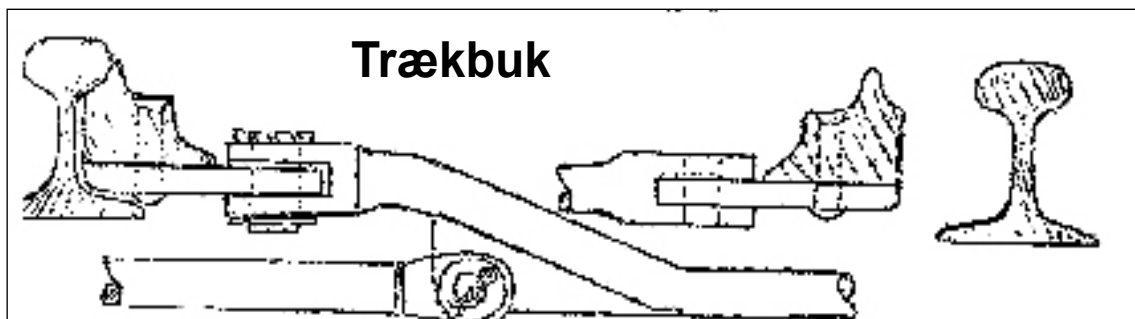
Omstilling af sporskiftet kan ske dels ved et wiretræk og dels ved at sætte strøm til en motor, der er beliggende ude ved selve sporskiftet. I begge tilfælde gælder, at ind- eller udkørselssignal ikke kan sættes, om der er noget i vejen med blot én af tungerne. Om dette var tilfældet, da ville vinteren bringe mange afsporinger, da is og sne vil sætte sig fast i sporskiftet. Er signalet først sat, så kan man gøre ved skiftet, hvad man vil uden, at det kan bemærkes fra stationen eller ses på signalet. Skiftet er nemlig ikke sikret mod brud, men kun som nævnt for is, sne eller sten, der smutter ned mellem tungerne.

Side 22

Herefter følger en instruktion i, hvorledes man ved at frigøre stopknaster kan låse og dermed skifte sporet, uden at dette kan opdages fra stationen eller føreren af et tog.

Side 24

Indeholder 6 tegninger over de forskellige former for sporskifter. Planer over sporskifter i de forskellige former for krydsninger.



Side 25

Hjulafstande: Af hensyn til minering m.v. kan det være nødvendigt, at kunne bestemme et togs længde. Dette er muligt, når man kender akselafstandene, denne er for de vigtigste vogne og lokomotiver:

P – lokomotiver; R – lokomotiver; D – lokomotiver.

Derefter følger på samme side tegninger med mål på lokomotiver og godsvogne, således at afstanden mellem tændmekanisme og ladning (bomben) kunne bestemmes. Se Himmelfartskommando.

Side 26

Her forklares indgående skiners påvirkning og dermed reaktion på et passerende tog. Dermed skulle sabotøren have fået en forståelse for, hvor og hvordan skinner skal adskilles for at opnå afsporing med godt resultat.

Side 27

Fire tegninger med forklaring til hændelsesforløb, når tog går ind i kurver.

Togafsporinger: At anbringe bjælker eller andre genstande tværs over sporene er betydningsløst, med mindre det kan lade sig gøre at anbringe store mængder, dvs. 5 – 6 hele træer. Naturligvis kan et tog afspores ved at anbringe genstande tværs på sporene, men det er så lykken, der er bedre end forstanden, idet toget i langt de fleste tilfælde vil smide genstandene til side.

er dog tre andre muligheder for afsporinger nemlig

- I) omstilling af den ene tunge i et sporskifte,
- II) løsning af den ene halvdel af en skinne
- III) sprængning

I) Omstilling af sporskifte: Vi har tidligere nævnt forbindelsesmåderne og de ting, der er at tage hensyn til. Den bedste måde vil være at udtage splitten før signalet sættes, således at man kun skal fjerne bolten, når signalet er sat.

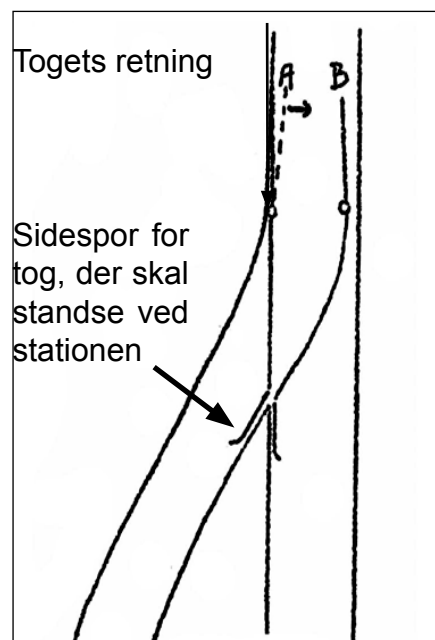
Det vil være bedst at fjerne én af de med rødt kransede bolte. Dog må man huske, at den anlagte tunge skal fjernes fra sit anlæg, samt at der skal anbringes en trækloids (kile) mellem denne tunge og det tidligere anlæg (skinnen).

Togets retning skal altid være mod tungespidserne!!!!!!!

Side 29

Den anden metode til afsporinger består i at løsne et stykke af skinnen, og tvinge det til side. Hele skinnen må ikke løses, da toget kan fortsætte lige ud og meningen er jo ikke blot at standse toget, men at ødelægge både tog og jernbanelinje.

Også her gælder reglen om, at det skal være et modgående stykke, der skal løses, og at hjulene skal skære fra hinanden. Man er nødsaget til at løse mindst 12 til 14 underlagsplader, samt laske. Løser man et mindre antal, vil det være umuligt at tvinge skinne over (det skal der mere værktøj og mandskab til).



Side 28

Eksempel på afsporing ved sporskifte.

Signalet er sat for gennemkørsel, uden at toget stopper ved stationen.

Når signalet er sat skal: Tunge «A» flyttes ind i sporet i pilens retning, så det får den punkterede stilling. Derved skærer hjulene fra hinanden og toget falder ned mellem skinnerne.

Hvis man lader «A» stå og flytter «B» ind til sin skinne, så skærer hjulene sammen og toget hopper over og fortsætter på skinnerne. Det ses let af tegningen, at kommer toget fra den modsatte side af den her viste, så nytter det ikke at gøre noget ved skiftet «A» – «B», da toget blot vil trykke tungerne i leje igen, uanset hvad man har gjort ved det.

Derfor: Aldrig medgående tunger, altid de modgående. Aldrig den frie tunge, flyt altid den anlagte tunge.

Alle bolte må tages op, hvad der fremgår af tegningen over underlagspladerne. Derefter må skinnen løftes så meget i vejret, at underlagspladerne kommer fri af deres leje i svellerne, derefter tvinges skinnen ind ad og fastgøres ved at stikke de aftagne svelleskruer i de frigjorte huller, således at underlagspladernes kanter trykker mod boltehovederne. Endelig sættes de to lasker fast med en bolt på indersiden af den faste skinne, således at enderne stikker fremad og ned ad og ved anlæg på foden af den løse skinne er med til at holde den på plads.

Åbningen mellem skinnestykkerne må være mindst 140 mm. på grund af hjultrykkelse og «slør».

Det er dog ikke ganske let at tvinge en 45 kg. skinne ind på denne måde, men har man 2 spidse stålstænger (kobben) så lader det sig gøre, når man med en den ene stang løfter og derefter med den anden stang tager fat i undergrundspladen, således at spidsen af stangen går ned i et af hullerne i svellen.

På denne måde lader det sig gøre at trykke skinnen over, når blot alle de frigjorte underlagsplader er løftet op fra deres leje i svellen.

Værktøj:

Såfremt man ikke kan få fat i værktøj fra et baneskur, må man medbringe 2 store svensknøgler (og evt. et rør, der kan påsættes nøglen til at tage de første hårde træk med) samt 2 koben, helst tilspidset i den ene ende. Endelig også en træklods, der måler 150 mm. på alle leder til at indsætte mellem skinnerne for at fastholde disse indtil bolte og lasker er anbragt. Det er ikke tilstrækkeligt blot at anbringe en træklods, den vil blive knust og skinnen går så på plads og der sker ikke noget med toget. Klodsen skal være lige stor overalt for ikke at gribe forkert, når man skal bruge den.....

På denne måde kan man få bedre tid til at arbejde, idet de tyske tog følger meget hurtigt efter de danske plantog.

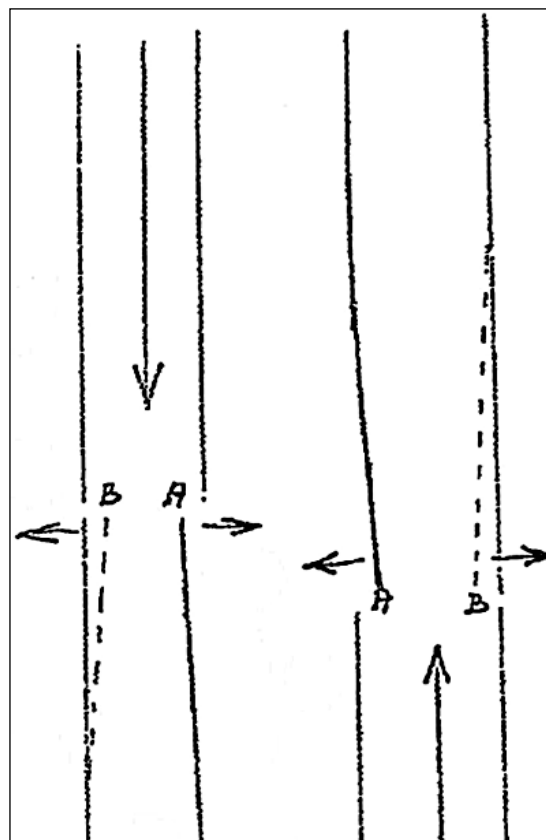
Side 30

Eksempel på skinneløsning, lige strækning, dobbeltsporet bane. På lige strækning kan trykforholdene ikke udnyttes.

1) Hvis skinne «A» bøjes ind som vist, skærer hjulene fra hinanden og toget falder ned mellem skinnerne og fortsætter over mod den anden skinnestreg. Derved ødelægges også denne, samtidig med, at man giver lokomotivpersonalet en chance til at springe af, da toget ikke vælter.

2) Løser man skinne «B» som vist punkteret, så kan passagen stadig foregå ad det andet spor. Desuden vil toget straks vælte og personalet kan ikke redde sig.

3) «A» og «B» må aldrig flyttes i retning af de (røde) pile, da hjulene så skærer sammen og (skinnerne) kan hoppe på plads igen. Løsningen bliver da medgående.



Altså: Skinnerne altid indad i sporet, så løsningen er modgående. På dobbeltsporet bane, lige strækning, altid den inderste skinne.

Med blyant er tilføjet: Bedst er dog et sving, da bøjede skinner er vanskelige at reparere. En tilføjelse er fuld af grammatiske fejl, hvorfor man må antage, at den er tilføjet af smedesvend, Ejgil Larsen.

Side 31

Eksempel på skinneløsning på dobbeltsporede baner i kurver. Siden er forsynet med to tegninger og instruktion, men gengives ikke her, da den i store træk ligner foregående side.

Side 32

IV) Sprængninger. – Man kan sprænge linjen på mange måder. Man kan anvende krudt, der i så fald må lægges ind i en gravet kanal under jernbanelegemet.

Kanalen må da fyldes igen, da krudt kræver fordæmning. (Se forklaring sidst i afskriften ÅS). Man kan også anvende et brisant sprængstof, der blot lægges på linjen, da det ikke kræver fordæmning. Begge former kan udføres med elektrisk antændelse før toget kommer, men der sker kun skade på linjen, ikke på toget.

De kan også udføres med en knaldhætte af særlig konstruktion. Denne knaldhætte antænder da en sprængtråd (cordtex ÅS), der igen tænder detonatoren, der endelig tænder selve sprængladningen.

Den bedste måde er dog at udnytte togets nedtrykning af skinner og sveller, da det hænder, at man sender en forløber, et lokomotiv ud først for at undersøge om strækningen er farbar.

I de ovennævnte tilfælde vil dette lokomotiv foretage eksplosionen, og det bestemte tog, man er ude efter, vil gå fri.

Kontrol med banelinjerne

Normalt afpatruljeres banestrækningerne om hverdagen 2 gange i døgnet, nemlig ved arbejdstidens normale begyndelse og ophør. Dvs. kl. ca. 6 morgen og kl. ca. 18 efterm. Om søndagen kontrolleres strækningerne kun én gang, sædvanligvis kl. 6 morgen.

Men dette er jo et forhold, der ret hurtigt kan ændres, hvorfor den enkelte selv må skaffe sig klarhed over dette forhold inden for sit lokale område.

Bedst egnede steder.

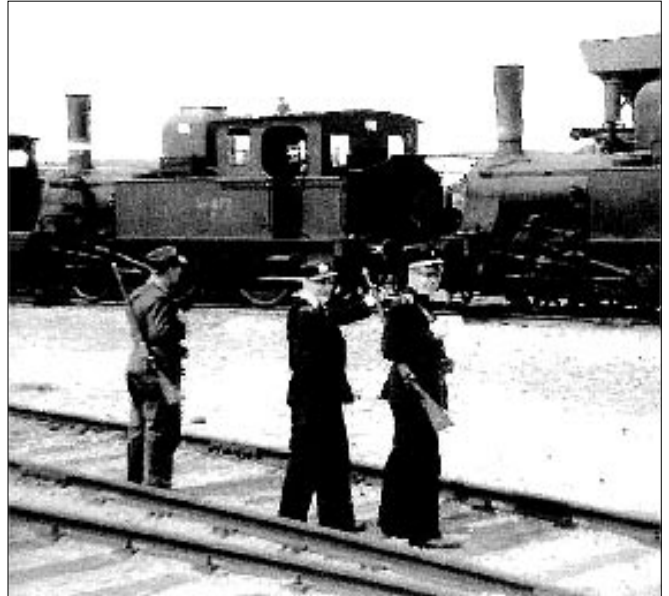
Når undtages sporskifter ved indkørsler til stationer, så er de bedst egnede steder, enten ved dæmninger over moser eller i udkanten af skovstrækninger. (Det kan nemlig være vanskeligt at komme bort, når man er inde i en skov, derfor er det ikke tilrådeligt.

Naturligvis må der under denne observation passes nøje på, at man ikke iagttages af beboere – forbipasserende eller af forbikørende togpersonale.

Det må ligeledes være nødvendigt at planlægge tilbagevejen – opbevaringssted for cykler samt sørge for et holdbart alibi. For alle tilfældes skyld.

Til venstre en svelletæller = en dansk betjent. Til højre en banearbejder, der fungerede som sabotagevagt. Bevæbning er det danske militærs 89 karabin. Billedet er fra Godsbanegårdens Maskindepot i København. Fotografen kørte som lokofyrbøder og fortæller: «Når vi kørte, skiftedes vi til at notere alt ned, der havde betydning for jernbanesabotørerne».

Trods tidens tand, tidens teknik og ikke mindst de herskende forhold, hvor fotografering let kunne opfattes som spionage til gunst for fjenden, har billederne en kvalitet og historisk værdi.



Side 33

Tillæg til afsnit om baner.

Cirkulærer fra DSB af 24/10 -42. Træder i kraft 28/10 – 42. Siden er overstreget, hvorfor afskrift slutes her.

Kommentar:

Fordømming

Mit kendskab til sprængstoffers virkninger stammer kun fra sabotageaktioner,

jeg har ingen teoretisk baggrund, kun praktisk erfaring. Krudt var særdeles farligt at arbejde med. Stød, slag kunne udløse en eksplosion. Ved at fordæmme, dvs. tildække krudtet (lægge en sandsæk over krudtet) ændredes virkningsgraden, da en eksplosion ved krudt normalt går i den retning, hvor modstanden er mindst.

I mit «arbejde» (amatørens) med brisante sprængstoffer brugtes i stedet termen, at retningsbestemme virkningen. Brisante sprængstoffer, især de plastiske sprængstoffers eksplosionskraft er rettet mod de steder, hvor modstanden er størst.

Eksempel: anbringes plastisk stof på en maskine, vil det virke nærmest som en skærebrynder. Hvis man kan anbringe stoffet, så modtrykket er lige stort fra alle sider, vil jeg kalde det for en retningsbestemt ladning.

Altså en pose jord eller sand oven på sprængstoffet mangedobler virkningen.

Når jeg ikke havde sand med i lommerne skyldtes det, at mit hurtigløb blev besværliggjort og en medfødt dovenskab.

Umiddelbart må antages, at Kogebogens instruktion om jernbanesabotage er skrevet af en teknisk højtuddannet person indenfor jernbaneetaten.

Kancellisprog tilhører næppe en jævn arbejder. Retskrivningen er den gamle, dog er substantiver skrevet med små bogstaver, hvilket kan tyde på oprørske – revolutionære holdninger.

Hele afsnittet om afsporinger ved en fysisk indsats indikerer:

1) Man havde ikke sprængstof med tilbehør. Vi er i 1942 – modstandskampen er i sin spæde begyndelse. KOPAs tyveri af sprængstof fra Faxe Kalkbrud skabte panik i de højere kredse og blev indledningen til én af de mest omfattende politi-jagter i dansk historie.

Desværre blev flere sabotører anholdt.

Trods en dusør, sluttelig på 50.000 kr. på Ejgil Larsen, lykkedes det denne at holde sig på fri fod krigen ud.

2) Man kunne færdes nogenlunde frit, men skulle dog tage sig i agt for sine landsmænd, al den stund sabotage blev opfattet som landsforræderisk og samfundsskadelig. (Se statsminister Buhls stikkertale september 1942.)

3) Bevogtningen var i 1942 lemfældig, den blev foretaget af dansk politi og er ikke sammenlignelig med bevogtningen i 1944 og 45.

700 betjente udgjorde vagtmandskabet. Dansk politi samarbejdede med Gestapo ved bla. at udlevere forhørsrapporter og indsamlede oplysninger fra gerningsstederne.

Mads bliver således konfronteret med sådant materiale, da han under tortur afhøres i Kolding af tysk politi.

4) Færdsel på cykel til og fra gerningsstedet, med de store mængder af værktøj har i startfasen været et større risikomoment end selve aktionen, da man let fik et lighedspræg med almindelige tyveknægte.

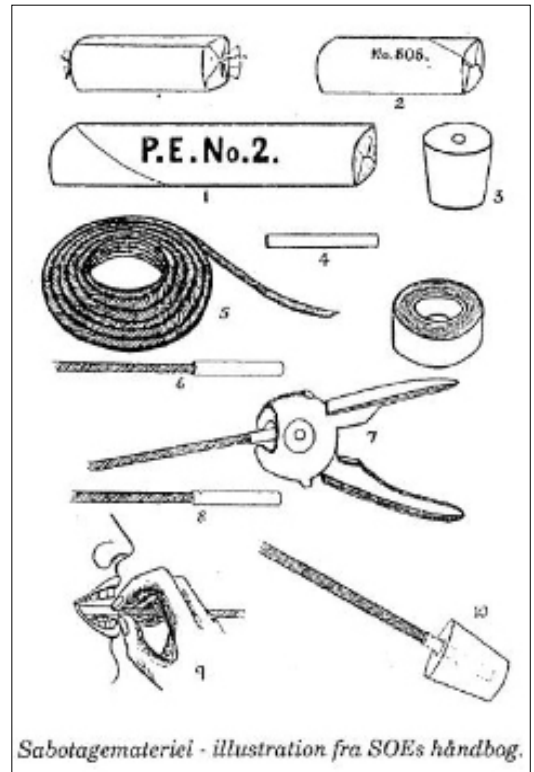
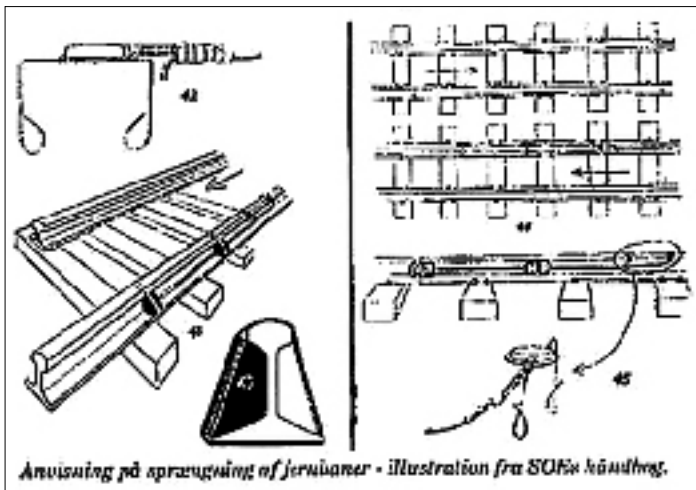
Kommentar:

Mads beretter: «*Hans første aktioner foregik som ovenfor beskrevet. Værktøj blev taget fra et baneskur, hvorefter man løsnede skinner.*

Kogebogens oplysninger om værktøj, og anvisninger på, hvorledes og hvordan skinnerne skulle brækkes fra hinanden, samt deres vægt ville have været en uvurderlig hjælp».

Containerne indeholdt plastic sprængstof pakket i de mest anvendte sprængninger af skinner. Derudover en instruktionsbog.

Afstanden fra sprængkapslen, som lagdes på skinnen til ladningen anbragt på den udvendige side af skinnen var lig med afstanden fra lokomotivets forreste hjul og til den godsvogn, der skulle afspores.



Billedet er sandsynligvis en rekonstruktion taget efter krigen, da de to modstandsfolk (dækningsfolk) bevæbnet med Stenguns i virkelighedens verden ville have placeret sig skjult og i dækning.

Gutten ved skinnen monterer sprængkapsel og ladningen med Cordtex.





En togafsporing stoppede gennemsnitligt trafikken i 12 timer. Denne varede dog 33 timer, men var uden nævneværdig militær betydning ifølge autoriserede historikere.

Sprængningsteknik – Himmelfartskommandoer Gegenterror

Himmelfartskommandoer var godstog, hvor danske fanger hentet fra Kz-lejren Frøslev, oftest placeret i tredje vogn i togstammen, Da tyskerne konstaterede, at danske sabotører var særdeles godt orienteret om vognens placering, rangerede de ofte om og skiftede dens placering undervejs.

Tyskerne var ikke blinde for, at sabotørerne altid forsøgte at skåne deres landsmænd, hvilket gjaldt både for lokomotivpersonale og civile passagerer.

Teknik

To til tre mand mavede sig frem til banelegemet og iagttog soldaternes vagtrunde. De kendte nu den tid, de havde til at kravle det sidste stykke for at anbringe sprængladninger.

Montering af ladningerne og sløringen af dem med græs og blade kunne være så tidsrøvende, at sabotørerne måtte frem og væk fra banelegemet to til tre gange.

Tændingen kunne være en «blyant», disse var engelske og meget upålidelige, jeg undgik dem altid, hvis det overhovedet var muligt.

Lunter var udelukket, da de gav et kraftigt lys.

Metoden gav en vis usikkerhed med hensyn til lokofører og evt. fanger, der var anbragt som gidsler. Oftest brugtes en kapsel, (detonator) som udløste ladningen, når toget kørte over den. Kapslen blev anbragt oven på skinnen med isolerbånd ved sabotørens sidste besøg, da den var iøjnefaldende.

Kapslen blev forbundet til ladningerne med cordtex. Denne har udseende som en hvid fempolet ledning, men i stedet for ledning indeholder den sprængstof.

Virkningen er som ved elektrisk tænding, når kapslen går af, går alle forbundne ladninger i samme skrald.

Derfor var en del af hjemmearbejdet at skaffe sig viden om afstanden fra lokomotivets forreste hjul til den vogn, der skulle luftes, hvilket betød, at man ved udmålingen af længden på cordtex på forhånd kunne lade vognen med fanger gå fri.

Ladningerne ca. 1 kg. anbragtes på skinnens yderside med tape, fordi vagterne som regel gik mellem skinnerne. Cordtex er hvid og skinner som en nonnes mås i måneskin, derfor var det vigtigt og tidsrøvende at sløre den med græs o.l.

Vi (industrisabotører) havde en overgang sprængkapsler noget større end en æske skosværite. Skildpadder kaldte vi dem og anbragte dem under hjulene på tyske biler. Når bilen satte i gang, røg dækket, men ikke mere. Da dækstumper farede ud i den store verden og kunne skade medmennesker, brugte vi dem i stedet for i bundter, når vi var i bekneb for sprængstof. Da følgende beretning illustrerer noget af problematikken, bringes den her.

I træningslejr med Lille Svend

Vi er i året 2001, og jeg er taget ud til Mik for at få en snak om Lille Svend. *«Sig mig Mik, var du med på den lejr tur, hvor vi lå i telt nær en jernbane?»*

«Ja»! siger han, *«vi havde telte med; nogen kom på cykel, andre med tog, det var lige ved Hareskovens Station, og vi gemte os inde i skoven. Vi havde korte bukser på for at ligne spejdere og havde madpakker med hjemmefra, men næste morgen, det må have været en søndag, drog et hold ud for at skaffe friske rundstykker til kaffen, som vi lavede over et bål. Det var et pragtfuldt sommerøjr, så vi sov uden for teltet, vi var godt trætte, for vi trænede jo hele natten.*

Senere tog vi ned og badede i Furesøen, det var en rigtig slapper».

«Jeg husker, at den Lille delte os i to hold, som skiftede roller. Det ene skulle fungere som de tyske vagtposter med kun 25 meter mellem hver post, medens det andet hold i sommernattens „mørke“ skulle snige sig op på jernbaneskinneerne og markere, at de havde anbragt en bombe.

Endnu husker jeg, hvor overrasket jeg var over, at bombemændene så let kunne snige sig op til banelegemet, på trods af at kammeraterne på forhånd vidste, at vi var på vej.

Dette var mit første møde med Lille Svend, jeg var glad for den tur, der var en dejlig stemning og slet ikke den dommedagsstemning, jeg kendte fra de andre grupper, som jeg tidligere havde arbejdet i!»

«Hans gode humør smittede, men mange tog fejl af ham», siger Mik, «alle troede, lige indtil han skruede bissen på, at han bare var en dengsedreng».

Hvis de sabotører, der har foretaget denne afsporing, har kendt BOPAs kogebo, må man sige, at de har fulgt opskriften. I samarbejdet mellem jernbanesabotører inden- og udenfor DSB bestræbte man sig på at skåne personalet på lokomotiverne.

Disse kørte med et meget højt damptryk. Strømmede den skoldhede damp ud, kunne den betyde alvorlige forbrændinger endog med døden til følge. Bedste resultater opnåedes ved at sprænge gennemskæringer, da det her er mere end svært at fjerne ødelagte og afsporede vogne.



Jernbanesabotøren Mads beretter

«Vi tog hjemmefra på cykel med telte og vort øvrige grej fra Fredericia mod Lunderskov. Natten tilbragte vi i en skov. Først næste dag var vi klar. Efter aktionen cyklede vi hjem igen og havde således brugt hele tre dage på én aktion».

Bemærkelsesværdigt er, at de DSB folk, der informerede Pierre Honoré kaldet Mads og hans kammerater, betingede sig, at sprængningen skulle ske bag lokomotivet (omvendt ladning) af hensyn til personalets sikkerhed.

Enhver med lidt sund fornuft må kunne indse, at der for udøve jernbanesabotage stilledes krav.

En cykel med rimelige dæk. En rimelig kondition. Et rimeligt vejr betød, at man kunne overnatte ude, derfor var denne form for aktioner indskrænket til sommerhalvåret.

Da det for jernbanesabotører som for os industrisabotører var et ulønnet job, blev skaren af jernbanesabotører indskrænket til personer, der ikke nødvendigvis måtte tilbringe x antal timer på en arbejdsplads for at skaffe til smør på brødet og husleje. At få socialhjælp eller arbejdsløshedsunderstøttelse var udelukket. På spørgsmålet om han har en fornemmelse af, hvor mange aktive jernbanesabotører, der var, anslår han tallet for aktive sabotører ved hans arrestation i **juni 1944** for hele Jylland til omkring 20 – 50.

I februar – **marts 1945** til omkring 200 – 250, fuldtidsbeskæftigede med modstandsarbejde og et ukendt antal, der havde jernbanesabotagen som ulønnet bibeskæftigelse, måske bedre betegnet hobbyvirksomhed. De „fuldtidsbeskæftigede – fastansatte ulønnede“ sabotører havde dog en lang række andre opgaver – for blot at nævne en enkelt – eksempelvis nedkastninger.

Tyske modforanstaltninger

Bevogtningen af banerne udførtes i en periode af dansk politi (svelletællere), men blev efter d. **19. september 1944** overtaget af regulære tyske tropper. Mellem seks og otte tusinde soldater forhindredes dermed i at deltage aktivt i krigen ved fronterne. Denne styrke blev dog øget eller mindsket efter de skiftende behov, forstået således, at særligt vigtige knudepunkter, i særlig vigtige perioder, hvor hærstyrker absolut skulle frem fra Norge til indsættelse på Øst- eller Vestfronten, forstærkedes bevogtningen af al kraft til det maksimale, 11.800 soldater.

For at gøre jernbanesabotagen upopulær og for at skræmme indførte tyskerne udgangsforbud og spærretid i de landdistrikter, hvor de skønnede, at befolkningen støttede sabotagen.

De hensynsløse henrettelser og sprængninger af persontog med danske passagerer satte naturligt nok sine spor, men trods de mange ofre – sårede og dræbte kunne de ikke standse modstandskampen.

Terrorattentater mod danske persontog

	dræbte	sårede
26.07.44 Kolding	0	0
27.07.44 Lillerød	3	36
08.10.44 Hobro	12	60
24.02.45 Hobro	11	36
13.03.45 Risskov	3	15
28.03.45 Hammel	0	11
i alt	29	158

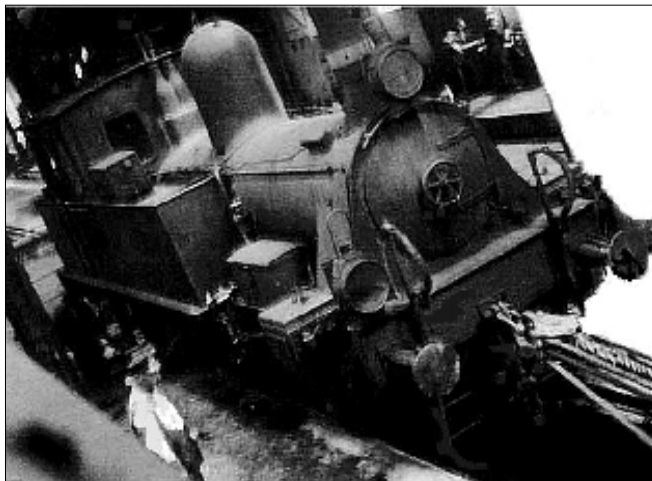


Terrorsprængning af passagertog ved Lillerød d. 27.07.1944.

Denne heroiske krigshandling foretaget af schalburgfolk (danske SS-folk) kostede tre passagerer livet, sårede og lemlæstede 36.

Natten mellem d. 15. og 16. oktober lyder en falsk alarm ved DSBs Centralværksteder i København.

Medens personalet sidder i beskyttelsesrummene, lyder dumpe drøn. Da man kommer op, har sabotører kørt 16 lokomotiver i gravene til skydebroer og drejeskiver. Dermed var alle lokomotiver spærret inde.



Jernbanesabotagen havde ingen civile ofre

Lokomotiv-personalet fotografere-
rede – noterede under kørslen for
at bringe informationerne videre til
sabotørerne.



Allierede luftangreb

Luftbombardementer af industrimål i de besatte lande

i Holland, Belgien og Frankrig havde medført meget svære civile tab og affødte voldsomme protester fra de respektive modstandsbevægelser.

Konsekvensen heraf blev, at Air Staff pålagde Target Committee Bomber Command, at bombing af fabriksanlæg i de besatte lande blev stoppet, og at der generelt skulle udvises den største forsigtighed ved angreb i de besatte lande.

Dog slog man fast, at hvis mål var af største vigtighed af hensyn til militære operationer, skulle målene angribes, også hvis de ville påføre civile tab. Principielt gjaldt dog følgende regler:

- 1.** Bombning måtte kun rettes mod militære mål.
- 2.** Angreb på civile mål var forbudt.
- 3.** Angrebsmålet skulle være klart identificeret.
- 4.** Røde Kors markeringer skulle respekteres.

Disse regler blev af flere grunde ikke overholdt. Angrebene på De hvide busser og flygtningskibe har jeg berettet om Bind 6.

Begrundelsen for disse utilsigtede luftangreb, som alt andet lige er en krigsforbrydelse var, at tyskerne slørede våben- troppetransporter, eksempelvis også tanks og panservogne under dække af Røde Kors flag.

Luftangreb på danske jernbaner havde sammenhæng med udviklingen ved fronterne.

Her skal peges på to faser:

- 1.** Tiden før invasionen i Normandiet **juni 1944**. Bombemål var defineret, men fly letter sig for bombelast over besat område.
- 2.** Da de allierede har overskredet Rhinen og kæmper sig mod nord gennem Tyskland, og russerne banker på døren til Berlin.

I disse faser angribes trafiknettet, baner, veje og kørende materiel. Angrebene kunne være massiv bombing eller angreb med lette fly. Disse blev benævnt Fighter Sweeps, væbnet rekognoscering også kaldt taktisk flyverstøtte.

Det elendige vejr under Ardenner – offensiven viste med al tydelighed, at luftherredømmet var afgørende for krigenes udfald.

Derfor satte man systematisk det tyske luftvåben (Luftwaffe) ud af spil og førte mandskab, materiel frem med største hast for at istandsætte erobrede, men ødelagte tyske flyvepladser, dermed øgedes flyenes aktionsradius.

Her ligger forklaringen på, at Fighter Sweeps først angriber den danske jernbanetrafik i krigenes sidste dage, da engelske tropper befinder sig lige syd for grænsen.

Ad 1. Første luftangreb mod dansk tog fandt sted 11. juli 1942 mellem Tønder og Ribe. Fly på vej hjem fra bombetogt mod Danzig rammer et tog med en bombe. Lokofører og fyrbøder dræbt.

Andre fly kaster bomber over Tønder, seks dræbte og seks sårede. Sandsynligheden taler for at Tønder er blevet forvekslet med den tyske by Nibøl.

Natten mellem 20. og 21. april 1943 beskydes tog nær Korsør. Lokomotivets kedel var gennemhullet, men ved at snitte pinde til og stoppe dem i hullerne lykkedes det for folkene næste morgen at få toget til Korsør, som også var blevet bombet.

Samme nat beskydes tog ved Orehoved, ringe skade på tankvogn.

Karakteristisk for disse angreb er, at det er fly med mål uden for Danmark, der under tilbageflyvning angriber «tilfældige» mål.

I perioden er der dog enkelte på forhånd planlagte angreb mod flyvepladser og tankanlæg.

15.04.1944; engelske jagere beskyder tog ved Ejby på Fyn.

To jernbanefolk såres lettere, store skader på lokomotivet.

16.06.1944; jagere beskyder persontog nær Struer.

Den blodige søndag 27. august 1944

Paris var blevet befriet tre dage tidligere, og de hvide striber på himlen røbede de mange fly der strøg ind fra Nordsøen ved Limfjorden på vej mod mål i Tyskland.

Ved He i Vestjylland angribes persontog. En af lokofolkene dræbt, en såret, otte passagerer dræbt, otte såret. To civile, der opholdt sig nær lastbil, dræbt, og ved en sportsfest dræbes fodboldspiller, medens flere tilskuere såres.

Muligvis er disse «meningsløse» ulykker forårsaget af vildt skyderi flyene imellem under heftige luftkampe i området.

Under tredje beskydning havde passagererne søgt dækning under toget. Særtog 8332 angribes nær Ulfsborg, begge lokofolk dør af svære forbrændinger.

Nord for Lem beskydes endnu et tog. Af lokofolkene dræbtes én og en blev alvorligt såret. Fire tog, heraf to persontog angribes

25.09.1944: Sjælland, en lokofører og en passager dræbt.

15.10.1944: Esbjerg Flyveplads bombes. Efter angrebet på Gestapohovedkvarteret i Århus angribes to tog, en lokofører dræbt. Indenfor de næste to uger angribes yderligere to tog, hvilket koster en dræbt og en såret lokofører.

Fronterne nærmer sig Danmark og angrebsteknikken ændres, det er nu lette fly, der angriber, sandsynligvis en forlængelse af angrebene på det tyske jernbanenet.

Den **7. januar** angribes ikke mindre end 10 tog indenfor en time. 30 dræbte og omkring 50 sårede.

Indtil den **20. februar 1944** har der været 30 angreb mod danske tog, tabene er opgjort til 12 lokoførere, heraf 10 indenfor de sidste fem måneder. Opgørelsen er usikker.

Angreb på flypladser

Lad angrebet på Grove Flyveplads illustrere og belyse andre angreb og tyskernes desperate mangel på brændstof.

Den **24. april 1945** angriber Tempest fly flyvepladsen. Tyske fly stod på snorlige rækker. Folke Bernadotte overværede angrebene og udtaler blandt andet:

«Hvor lammet det tyske luftvåben var, fik jeg lejlighed til at konstatere, da jeg var på pladsen, da angrebene begyndte.

Vi kastede os i en løbegrav, da ni amerikanske jagere brusede hen over vore hoveder, medens maskingeværerne spillede for fuldt. Angrebet varede i flere timer.

Da det var forbi, opsøgte jeg den tyske kommandant og spurgte ham, hvorfor han ikke havde ladet nogle af sine maskiner stige op».

Han trak på skuldrene og svarede:

«Jeg har ganske vist flyvemaskiner, men jeg har ikke en dråbe bensin.

De er fuldstændig værdiløse for mig».

Stikordsregister

P = findes i personregister

0 = findes i organisations – ordforklaring

A

Air Staff 182
 Anders general 71
 Always 140
 Anholt 128
 Apanage 143
 Armia Krajowa 81
 Armia Ludowa 81
 Auchwitz 73

B

B&W⁰ 20, 42 Belejringsstilstand 45
 Beck, Ludwig general 66
 Bendtzen^P 112
 Bennike oberst 163
 Benes 66
 Beria 71
 Berling 78, 96
 Berling, Zygmund 71
 Berlingske Tidende⁰
 Best,^P Werner dr. 42, 161
 Birch, Anna 30
 Blum, Leon 67
 Boller, Willi 113
 Bonnet 67
 BOPA⁰ 11, 30, 74, 105, 137
 BOPAs kogebog⁰ 163
 Bovensiepen^P SS standartenführer 52, 105, 106
 Brandt = Børge Thing^P 37, 135
 Breitscheid 67
 Brøndum^P, Henning

Buhl^P, statsminister

Bunke kriminalrat 105

C

Chamberlain 66
 Carlé, Otto kaldet Thomas 19
 Charkow 104
 Churchill 60, 71, 87, 94

Curzon 64

D

Dagmarhus⁰ 29, 141
 Dahl, Børge kaldet Teddy, 122
 Dansk Industrisyndikat 21, 37
 De Lange Knives Nat 50
 Den Danske Brigade 50
 Den røde Hær 59, 94, 103
 Den skæve Våbenfordeling 50
 Degenkolv 29, 32
 Det Karelske Næs 69
 Dirlewangers 79
 DSBs Centralværksteder 181

E

Ebeltoft 129
 Eksilregering 77, 95, 103
 Ewé, Ole kaldet Ib 16

F

Fierlinger 65
 Feltgendarmer 122
 Flodin, Per kaldet Petter 119
 Fog, Mogens professor 10
 Folke Bernadotte 184
 Folkeforbundet 66
 Folkestrejke 43
 Freikorps 68
 Frihedsråd⁰ 10, 46, 105, 159, 161
 Frit Danmark 45
 Frikorps Danmark⁰ 27, 115
 Frøslevlejren⁰ 129, 176

G

General Anders 70
 Generalstrejke 40
 Gestapo⁰ 57, 64, 67, 141
 Gestapohovedkvarteret i Århus 129
 Globus 29
 Goliath-tank 91
 Gorbatjov 71
 Grove Flyveplads 184
 Guderian, kaldet panser Heinz 79
 Goebbels^P 136
 Göring, Hermann 79

Stikordsregister

H		Kommissærordren ⁰	52
Hagens, Erik	32	Krenchel	37
Hangö	69	Krustjov, Nikita	64, 70
Hanneken ^p , von General	52	L	
Hansen Ejvind kaldet Jens	128	Langå	162
Hansen ^p , Hans Hedtoft	49, 67	Larsen ^p , Aksel	
Hedahl	115	Larsen ^p , Ejgil	112, 163, 171
Henrettelsesstop	161	Larsen ^p , Gunnar	113, 119
Hestetyven	113	Leningrad	68
Himmelfartskommando ⁰	176	Lille Svend	38, 55, 120, 134, 137, 177
Himmeler ^p Reichführer	54, 136	Lorenzen, Jørgen	105, 154
Hipo ⁰	115, 154	Luftwaffe	36, 84, 183
Hitler ^p		M	
Holger Danske	75	Madsen, Carl	112
Holst, Vagn E. kaldet Anders	19	Mannerheim, General	68
Honoré, Pierre kaldet Mads	133, 163, 174, 179	Marinevægter	13
Horserødlejren ⁰		Ment ^p , Robert Sustmann	105, 111
Horwitz, Hugo kaldet Uffe	74, 153	Michaelsen, Kurt kaldet Mik	142, 144, 177
Hvidsten gruppen	42	Molotov	69
Hærens Flyvetrapper ⁰	26	Mortensen, Gylling	22
Hærens Våbenarsenal ⁰	137	Mortensen, Per kaldet Tom	129
I		Munk ^p , Kaj	
Israel	73	Murmansk	68
Ikke-Angrebspagt	62, 67	N	
J		Narvik	68
Jacobsen ^p , Thune	111, 114	Nebelwerfer	92
Jensen, Eiler	48	Neungamme	131
Jensen-Dancker, W. ^p		Nielsen, Aage	6
Jensen, Martin Evald	32, 105	Nielsen ^p , Bothielsen	
Jespersen, Jørgen= KK	30	Nielsen ^p , Tage Vorsåe kaldet Amerikaneren	
Jødeforfølgelser	11		129
K		NKVD	64
Kaltenbrunner	52	Nordwerk	140
Katyn	71	Norge	162
Keitel	52	O	
Klüver	112	Oberkommando	161
Komorowski kaldet Bor	81, 82	Olsson ^p , Bengt	15
KOPA	112	Orlogsværftet	35
Kraus kriminalkommissær	112	Oslomagterne	66
KZ-lejr	75, 115	Osted	105
KGB	70	P	
Kirkegård	19	Paasikivi	68
Kjeldbæk, Esben	17, 37, 158	Palæstina	73

Stikordsregister

Pancke ^P	52	Standard Electric	19
Pedersen, Jesper Juul kaldet Finn	19, 38	Standret	41
Pelving ^P	111, 129, 132	Storgård, Kaj kaldet Leo	120
Petersen Poul kaldet Palle	122, 138	Stutthof	109
Pettersen, Ejgil = Bob	38, 152	Svendsen, Knud E. kaldet Jack,	19
Pilsudski	61	Svenningsen	44, 161
Politiken ⁰		Stauning statsminister	67
Pötsch ^P	111	Steincke justitsminister	67
R		Sørensen, Karl Borch kaldet James,	153, 156
Reinefarth	79	T	
Ribbentrop von	64	Tankstelle	147
Riedel og Lindegård	163	Tarnow	67
Rio de Janeiro	65	Target Comittee	182
Roosevelt præsident	77, 94	Teheran	77
Rowecki General	73, 81	Terrorattentat	180
Royal Air Force	117	Thing ^P , Børhe=Børge Brandt	
Ryvangen	25	Trommer, Aage	17
RØDE HJÆLP	62	U	
Røde Kors	72, 182	Udgangsforbud	180
S		Undtagelsestilstand	106, 116
Sabodeur	158	Udrykningskommando	22
Schalburgkorpset ⁰	46, 180	V	
Schalburgtage ⁰	40	V-1 V-2	92, 116
Schacht, A Jørgen Eivind kaldet Chang	25	Vaccination	150
Scheidemann	67	Vagtværn	147
Schmidt, Kaj kaldet Niels	23, 128	Vedela	142
Schulenberg, von der	66	Versailles	60
SHAEF ⁰	32	Vinterkrigen	68
Sikorski	71, 81	Våbenhvile	99
Sibirien	70	W	
Sikorski	61, 64	Warszawa	40, 59
Sipo	111	Wurbs, Kurt	67, 111
Skibssabotage	40		
Skorzenys ^P , Otto	52		
Smidth, F. L.	29, 119		
Sommerkorps ⁰	27		
Sosnowski General	81		
Spærretid	41, 180		
SS	52		
SS-Brigadenführer Kaminski	80, 88		
SS-Divisionen Rona	80		
SS Azerbajian	80		
Stalin	68, 71, 85, 87		
Stalingrad	82		
Stalinorgel	92		

Personer

B

Bendtzen, fængselsdirektør: Medansvarlig for overgivelsen af de danske fanger i Horserødlejren til tyskerne. Anklaget for landsforræderisk virksomhed. Direktøren var yderst upopulær blandt fangerne, hvilket fremgår af Hans Kirk og Carl Madsens breve til ham.

Best, Werner (1903–89): Medlem af SS, berygtet for sin nådesløse terror i Frankrig og Polen før han som rigsbefuldmægtiget kom til Danmark i 1942. Blev idømt dødsstraf i Danmark som ansvarlig for terrorhandlingerne. Dommen ændredes til 5 års fængsel. Højesteret ændrede dommen til 12 års fængsel efter folkelige protester; benådet af kongen efter to års afsoning løsladt og udvist i 1951. Uden resultat har man uden at overanstrenges sig efterforsket Bests rolle i krigsforbrydelser mod polakker og franskmænd. På ny tiltalt i Forbundsrepublikken i 1979 for mord på 11.000 polske intellektuelle; men man lod sagen falde i 1982. Udgav i 1981: Den tyske politik i Danmark, hvor han fremstår som den uskyldige, der forsøgte af al kraft, men uden påviseligt held, at skåne danskerne mod de fæle nazister.

Bovensiepen, Otto (1905 – 79): Tysk politimand; jurist. 1924 medlem af Nazistpartiet; fra 1933 i Gestapo. Chef for Gestapo i Berlin 1941 – 42; kom januar 1944 til Danmark som leder af kontrasabotagen. Dødsdømt 1948 ved Københavns Byret, benådet til livsvarigt fængsel, 1953 løsladt og udvist. Senere anholdt igen i Tyskland, sigtet for mord på 30.000 jøder.

Brandt, Børge: Se Thing Børge

Brøndum, Henning (1916 – 47): Dansk terrorist i tysk tjeneste under besættelsen 1940 – 45; medlem af Peter-gruppen, ledede en del aktioner. Henrettet. Se Nielsen, Bothilsen.

Buhl, Vilhelm: Søgte under besættelsen 1940–45 at bremse tyske overgreb og dansk sabotage for at undgå krise; holdt stikkertale september 1942, blev maj 1942 statsminister, men blev «tvunget» bort af tyskerne november samme år. Optog kontakt med modstandsbevægelsen og fik under folkestrejken 1944 dr. Best til at ophæve undtagelsestilstanden, mens han selv i radio i strid med Frihedsrådets parole opfordrede til arbejdets genoptagelse. Dannede 5. maj 1945 befrielsesregering, gik af i november samme år, og var 1947–50 minister uden portefølje, der skulle smør på brødet.

G

Goebbels, Joseph (1897 – 1945): Tysk politiker. Medlem af det nazistiske parti 1922, gauleiter i Berlin 1926, rigspropagandaleder 1928, rigsminister for folkeoplysning og propaganda 1933. Redaktør af *Völkische Freiheit* 1922 – 27, dernæst af *Angriff* og sidst af *Das Reich*. Foranledigede fra 1933 og organiserede fra 1938 de tyske jødeforfølgelser. Chef for totalmobiliseringen 1943. Begik selvmord i Hitlers bunker sammen med sin kone efter at have dræbt deres 6 børn.

Personer

H

Hanneken, Hermann von (1890 – 1981): Tysk infanterigeneral. Oktober 1942 – februar 1945 øverstkommanderende for de tyske tropper i Danmark; indførte skærpet militærkurs og gennemtvang 29. august 1943 tysk overtagelse af den udøvende magt. 1948 idømt 8 års fængsel ved Københavns Byret, 1949 frikendt af Østre Landsret og udvist.

Hansen Hedtoft, Hans: Direktør for bryggeriet Stjernen 1941– 45. Leder af socialdemokratiets antikommunistiske organisation. Da tyskerne forlangte ham fjernet fra partiorganisationen. Arbejds og socialminister 1945, statsminister 1947– 50 og 1953 – 55. Udvekslingen af informationer med dr. Bests betroede medarbejder Duckwitz er belyst af Sturmbandführer og chef for Gestapo Karl Heintz Hoffmann er belastende indicier, som må afvente uvildige personers ransagning i lukkede arkiver.

Himmler, Heinrich (1900 – 45): Deltog i Hitlers mislykkede München-kup 1923; leder af SS 1929, i realiteten chef for hele Tysklands politiske politi fra 1934. Fik hovedansvar for det nazistiske partis terror, ligesom koncentrationslejrene stod under hans ledelse. Oprettede under krigen særlige SS-hæenheder. Indenrigsminister 1943 og 1944 øverstbefalende for hjemmehæren. Begik selvmord umiddelbart efter anholdelse ved den tyske kapitulation i maj 1945. Afgav ordren: Ingen koncentrationslejr fange må overleve krigen.

Hitler, Adolf (1889 – 1945): Født i Braunau, Østrig, gjorde 1914 – 18 tjeneste på vestfronten som frivillig. Deltog 1920 i grundlæggelsen af National-Sozialistische Deutsche Arbeiter-Partei (NSDAP). Anklagedes efter et mislykket kupforsøg i München 1923 for højforræderi og idømtes 1924 fem års fæstningsarrest, men blev løsladt efter ½ år. Han var anbragt under så behagelige forhold, at han kunne diktere Mein Kampf til sin medfange Rudolf Hess, Mein Kampf, som blev en bibel for nazisterne, som formand Maos Den Lille Røde senere blev for nogle kommunister. 20. juli 1944 rettede den tyske modstandsbevægelse et mislykket attentat mod Hitler. Da de russiske tropper stod i selve Berlin, begik Hitler selvmord i sit hovedkvarter 30. april 1945.

J

Jensen-Dancker, W.E. Blev ansat i DSBs makintjeneste i 1943 og kørte som lokomotivfyrbøder. Var i en årrække leder af DSBs Jernbanemuseum. Billederne er taget under forhold, der kunne koste lidelser måske endog livet. Teknikken dengang og forholdene (flash var ikke som i dag) satte grænser, men billeder og oplysningerne burde have været udnyttet i historieskrivningens interesse. Her har jeg forsøgt efter bedste evne at råde bod på forsømmelserne.

L

Larsen, Aksel (1897 – 1972): Dansk politiker; oprindelig støberiarbejder, blev medlem af

Personer

Socialdemokratiet. 1919, af Danmarks Kommunistiske Parti 1920 – 58, og dets formand 1932 – 58. Organiserede i samarbejde med Christmas Møller og andre modstandsbevægelsen efter 1940. Blev på trods af sin immunitet som folketingsmand arresteret november 1942 af dansk politi og udleveret til tysk politi og 29. august 1943 sendt til koncentrationslejrene Sachsenhausen og Neuengamme. Minister uden portefølje i regeringen Buhl maj – november 1945. Aksel Larsen valgtes til Folketinget i 1932; ekskluderet af Danmarks Kommunistiske Parti 1958; medstifter af og formand for Socialistisk Folkeparti 1959. Statsrevisor 1967. Udgav 1970 erindringsbogen Aksel Larsen ser tilbage.

Larsen, Ejgil: stifter og leder af organisationen KOPA – BOPA til omkr. 1944; forfatter til BOPAs kogebog. En håndbog i fremstilling af ødelæggelsesmidler og katalog for modstandskamp. Klarer efter sin flugt fra Horserød resten af krigen på fri fod, på trods af, at han var stærkt eftersøgt af både dansk og tysk politi. De største dusører, formuer, svarende til en smeds løn i seks år, blev udsat på ham.

Larsen, Gunnar (1902 – 73): Dansk industrileder; var direktør i F. L. Smidth & Co. 1935 – 40. Minister for offentlige arbejder 1940 – 43; dømt for værnemageri, frifundet ved landsretten 1947, ved Højesteret 1948. Drev virksomheder i Baltikum, der ved hjælp af slavearbejdere fra kz-lejre producerede direkte for den tyske krigsmagt. Hans tidligere firma F.L. Smidth forlangte erstatning ved årtusindeskiftet. Emigrerede.

M

Ment, Sustmann: Likvideres som stikker, tyskerne skød som hævn 11 fanger ned ved Osted, deraf 4 BOPA-folk. Martin Evald Jensen slipper. Martin er anbragt på ladet af bilen, da chefen for Hipo, Lorenzen kalder ham tilbage. Lorenzen påberåbte sig ved retshandlingerne efter krigen, at han havde frelst Martins liv, men Martin forklarede, at han blev kun tilbageholdt, fordi Lorenzen ikke var færdig med at afhøre ham og mente, at han kunne presse mere ud af ham.

Munk, Kaj (1898 – 1944): Dansk dramatiker, præst. Cand. theol. 1924 og præst i Vedersø fra 1924 til sin død. Munks tidlige arbejder blev mødt med hård kritik; først i 1930'erne vandt han anerkendelse som dramatiker. Han var inspireret af Shakespeare, Schiller og Oehlenschläger og ville skabe „det store drama” i dansk teater. Han fik en eksempelløs succes. Munk var herodrykker; men under Danmarks besættelse 1940 – 45 modarbejdede han besættelsesmagten så åbent i skrift og tale, at han blev myrdet af tyskerne. Hovedværker i Munks omfattende dramatiske produktion er hans debutdrama En idealist (1923; opført 1928), der skildrer magtmennesket kong Herodes; hans gennembruds-drama Ordet (1925; opført 1932; filmatiseret af Carl Dreyer 1954) udspilles i et vestjysk miljø præget af modsætningen mellem grundtvigianisme og Indre Mission og skildrer menneskets tro på miraklet; Han sidder ved smeltediglen (1938) behandler jødeforfølgelserne i det nazi-

Personer

stiske Tyskland; Niels Ebbesen (1942) giver under historisk dække et billede af Danmark under besættelsestiden.

N

Nielsen, Bothilsen: Dansk, nazist. Terrorist, blev optaget jan. 1944 i den berygtede Petergruppen (Schwerdt) og var i besættelsestidens slutningstid en af tyskernes mest benyttede danske håndlangere. Han deltog personlig i og planlagde omfattende bombeattentater mod bygninger og virksomheder. Efter befrielsen blev han draget til ansvar for dansk domstol og henrettedes 1947.

Nielsen, Tage Vorsåe: Kaldet amerikaneren, medlem af BOPA. Særdeles aktiv modstandsmænd. Angives af stikker og arresteres sammen med ledende BOPA-folk på Aksebjerg Bodega. Efter kortere ophold i Frøslevlejren sendes han til kz-lejren, Neuengamme, hvor han døde.

O

Olsson, Bengt: Leder af en af BOPAs fire afdelinger. På grund af svære tab blev de reorganiseret flere gange. Bengts afdeling blev tilknyttet Brandt ca. dec. 1944. Jeg var medlem af to grupper og blev overflyttet fra december 1943 til juni 1944 til denne afdeling i Vitamin Ejnars gruppe. Vitamin Ejnars legale navn er ukendt.

P

Pancke, Günther (f. 1899): Tysk SS-fører og politiofficer. Deltog i Første Verdenskrig og opholdt sig derefter syv år i Argentina som landmand. Efter hjemkomsten til Tyskland medlem af NSDAP og SS, hvor han avancerede til SS-Obergruppenführer; 1940 – 43 SS- og politifører i Braunschweig, i Danmark 1943 – 45, hvor hans officielle titel Höherer SS- und Polizeiführer Dänemark gav ham tilnavnet „den højere Pancke.” Som politichef tildelt Pancke hovedansvaret for gennemførelsen af den tyske modterror i Danmark. Efter kapitulationen 1945 undslap han til Tyskland, hvor han arresteredes 1946 og overførtes til Danmark. Her blev han anklaget som krigsforbryder- og idømtes i 1950 20 års fængsel; 1953 benådet og udvist af Danmark.

Pelving, Max: Dansk kriminalbetjent, overbevist nazist, gik i tysk politis tjeneste og bragte død og ulykke over mange af sine landsmænd. Overlevede krigen, trods behjertede forsøg på at likvidere ham. Blev idømt fængselsstraf, løsladt efter få år.

Pöttsch: Tysk, jødisk emigrant, lempes over grænsen før Danmark blev besat.

S

Skorzeny, Otto (1908 – 75): Østrigsk SS-officer; organiserede Tysklands kommandotropper; opsporede og befriede Mussolini 1943; deltog i bekæmpelsen af 20. juliopstanden;

Personer

tvang ved kup 1944 Ungarn til fortsat at kæmpe for Tyskland; ledede infiltrationen bag de amerikanske linjer december 1944. Frikendt for krigsforbrydelser.

T

Thing, Børge (1917 – 71): Under dæknavnet Børge Brandt ledede han sabotageorganisationen BOPA fra april 1944. Denne gennemførte mere end 1000 fabrikssabotager. Skrev sammen med Kaj Christiansen bogen Sabotage (1945). Indtrådte efter Anden Verdenskrig i Hæren og udnævntes til kaptajn; blev mobbet, overgik 1954 til privat erhverv.

Thune, Jacobsen, Eigil (1880 – 1949): Dansk tjenestemand, cand. jur. Chef for Statspolitiet 1933, rigspolitichef 1938, justitsminister 1941 – 43. Blev for sin embedsførelse i sidstnævnte stilling stærkt angrebet af modstandsbevægelsen, der bl.a. gjorde ham ansvarlig for, at de i Horserødlejren internerede fanger ikke blev sluppet fri som lovet og som aftalt. Betaler stikkere og sender danske politifolk til Sverige for at trevle modstandsbevægelsen op. Flygter til Sverige og søger asyl af frygt for at blive likvideret, blev mærkværdigvis ikke anklaget for landsforrædderi efter krigen.

Steder–organisationer–ordforklaring

B

Berlingske Tidende: Københavnsk dagblad. Hovedaktionær var A.P. Møller, indtil bladet bragte artikler, hvori han anklagedes for at have spillet en uheldig rolle under besættelsen. Avisen er nu på norsk aktionærs hænder. Bogen hed: Dødens købmænd.

B&W: Motorfabrikken lå sammen med Burwain på Christianshavn, støberiet lå på Teglnholmen i Sydhavnen og skibsværftet på Refshaleøen ved Lynetten. Hvis man stod på Langelinje en vintermorgen, kunne man høre lufthamrene og se de glødende nitter suse igennem luften. Skibene blev dengang nittet sammen; svejseteknikken kom først frem under krigen. Da de tyske ubådes sænkninger af allierede skibe havde nået katastrofale højder, begyndte USA at bygge skibe på samlebånd. Disse skibe blev kaldt Libertyskibe, da man manglede erfaring for denne nykonstruktion skete ofte det, at skibene i stormvejr på grund af høj sø knækkede midt over; halve skibe drev hjælpeløse rundt med deres besætninger. På Refshaleøen var stilladser med afsatser bygget op langs skibssiden. På disse stod skibsbyggere med en feltesse og varmede nitterne, til de var rødgødende, de blev kastet en etage ned og grebet i «den høje hat», en jernbeholder, og stoppet i hullet hvorefter nitteren hamrede løs, mens makkeren holdt igen på den anden side. Far tog mig engang ud på værftet og viste mig en stor damper, hvor nitterne ligefrem var klippet over i skibssiden på grund af bevægelserne i høj sø. Lejderne, trapperne udvendig, var vredet rundt som af en kæmpehånd. Arbejderne på B&Ws afdelinger var toneangivende under hele besættelsen i arbejderens kamp mod nazisterne.

BOPA: Borgerlige Partisaner; dansk modstandsorganisation, dannet 1942 af tidligere spaniensfrivillige; fra 1943 bestående af modstandsfolk af alle politiske overbevisninger. Gennemførte under Anden Verdenskrig en lang række sabotageaktioner (mere end 1.000) mod den tyske besættelsesmagt. Medlemstal dec. 1944 mellem 80 og 100, ved kapitulationen 175. Tabsprocent ca. 25. Gennemsnitlige levetid for en sabotør var tre måneder. Forbrug af sprængstof 25 – 30 tons.

BOPA's kokebog: Ejgil Larsen skrev en bog med anvisninger på metoder til ødelæggelse af fjendens materiel. Et sted i et af hæfterne nævner jeg en varevogn, jeg omdanner til en kørende mine med 90 kg. sprængstof. Tændingen var el. kontakt. Opskriften var spaniensfrivilligs mundtlige overlevering fra Kokebogen.

D

Dagmarhus: Seksetages forretningsejendom ved Rådhuspladsen i København, opført 1937 – 39 på Dagmartheatrets grund af arkitekterne Chr. Kampmann og H. Dahlerup Berthelsen. Under besættelsen 1940 – 45 hovedsæde for den tyske administration i Danmark; blev ved befrielsen overtaget af allierede organer (SHAEF og Military Mission); derefter igen i privat brug.

Steder–organisationer–ordforklaring

F

Frikorps Danmark: Militær enhed på ca. 1000 danske frivillige under det tyske Waffen-SS. Oprettet sommeren 1941 kort efter det tyske angreb på Sovjetunionen med kamp på østfronten som formål. Korpsets første chef var oberstløjtnant C. P. Kryssing, der februar 1942 afløstes af kaptajnløjtnant C. F. von Schalburg, som samme år afløstes af kaptajnløjtnant K. B. Martinsen. Opløst 1943 p.gr. af store tab og ringe tilgang; resterne af korpset indgik i SS-afdelingen Panzergrenadier Regiment.

Frihedsrådet – Danmarks Frihedsråd: Ledende organ for modstandsbevægelsen i Danmark fra 16. september 1943 til krigens afslutning 5. maj 1945. Stiftedes af organisationerne Dansk Samling, Ringen, Frit Danmark og Danmarks kommunistiske Parti og holdt normalt ugentlige møder forskellige steder i København, hvor retningslinjerne for arbejdet blev fastlagt. Et antal underudvalg beskæftigede sig med bl.a. våbenfordeling, illegal presse, udarbejdelse af lovforslag til opgøret med besættelsestidens tyskerhåndlangere samt kontakten med politikerne. Trådte 1. gang offentligt frem for befolkningen med et opråb september 1943 og godtoges i vid udstrækning som Danmarks egentlige, frie regering; hertil bidrog, at Frihedsrådet repræsenteredes i Sverige af Ebbe Munck, i England af Christmas Møller og i Moskva af Thomas Døssing. Medlemmer var Niels Banke, C. A. Bodelsen, Ole Chievitz, Mogens Fog, Erling Foss, Børge Houmann, Erik Husfeldt, Frode Jakobsen, Alfred Jensen, Ole Lippmann, Flemming B. Muus, Arne Noe-Nygaard, Aage Schoch, Arne Sørensen og Hans Øllgaard. Opløstes juli 1945 og erstattedes af Frihedsbevægelsens Samråd, som fungerede til oktober 1946.

Frøslevlejren: Tysk koncentrationslejr 1944 – 45 nær Padborg, Sønderjylland. Oprettet på dansk foranledning for at undgå deportationer til Tyskland, hvilket ikke lykkedes. Her sad på et tidspunkt 5.460 danske fanger, og indtil 5. maj 1945 interneredes ca. 13.000 danskere, hvoraf 750 var overført fra Horserøddlejren. Efter befrielsen, under navnet Fårhuslejren, anvendt til indsættelse af tyske håndlangere og folk, der var anklaget for landsskadelig virksomhed; 1949 overdraget til Padborg-lejren. Museet for Frøslevlejren og Dansk Røde Kors Museum.

G

Gestapo: Geheime Staatspolizei; Tysk hemmeligt statspoliti, oprettet 1933 i Preussen af Göring, i de øvrige tyske lande af Himmler; 1936 forenet med rigssikkerhedsvæsenet, der beherskedes af SS og tjente til hensynsløs undertrykkelse af nazismens modstandere, efterhånden også i de besatte lande. Havde uindskrænket magt og var uafhængigt af justits- og forvaltningsmyndighederne. 1946 erklæredes Gestapo ved Nürnberg-procesen for forbryderisk.

Steder–organisationer–ordforklaring

Gestapochef i Danmark fra 1943 var SS-general Günther Pancke, men Otto Bovensiepen var den egentlige ansvarlige for bekæmpelsen af modstandsbevægelsen. Gestapos hovedkvarter i København var Shellhuset, i Århus Universitetsbyen og i Odense Husmandsskolen.

H

Himmelfartskommando: Danske fanger fra Frøslevlejren blev anbragt i godsvogn og koblet ind i tyske troppetransporttog for at forhindre jernbanesabotage.

Hipo (tysk): Hilfspolizei; Hjelpepoliti; en særlig afdeling af Schalburgkorpsets efterretningstjeneste. Oprettet efter tyskernes fjernelse af det danske politi 19. september 1944; en del af medlemmerne bar sorte uniformer. Hipo.erne var hadede og frygtede p.gr. af deres mishandlinger af og terror over for danske statsborgere.

Horserødlejren: Fangelejr V. for Helsingør. Oprettet 1917 som lejr for syge russiske krigsfanger; derefter feriekoloni og rekreationshjem. Fra juni 1941 danske myndigheders koncentrationslejr for danske kommunister. De blev indespærret på tysk forlangende og bevogtet af det danske fængselsvæsen. 29. august 1943 blev bevogtningen også af 500 gidsler på trods af afgivent løfte overtaget af tyske politisoldater. Herefter gennemgangslejr til Frøslev-lejren. De internerede kommunister udleveredes, og flertallet overlevede ikke de tyske dødslejre. Danske politikere og embedsmænd sveg et løfte og blev ustraffet skyldige i landsmænds lidelser og død. 1945 lejr for tyske flygtninge og krigslazaret; derpå statsfængsel med kvindeafdeling.

Hærens Ammunitionsarsenal: Producerede ammunition til tyskerne

Hærens Flyvetropper: Producerede dele til det tyske luftvåben, Luftwaffe. Saboteret to gange af BOPA

Hærens Våbenarsenal: Producerede våben i samarbejde med Riffelsyndikatet til tyskerne. Saboteret en gang af BOPA. 12 arbejdere blev dræbt, 26 lemlæstet. Værkfører undlod at slå alarm, da Johnny ringede ind. Johnnys onkel blev dræbt. Johnny begik senere selvmord. Hæren overlod alle sine virksomheder intakte den 29. august 1943 til tyskerne, således at de kun ved sabotage blev forhindret i at producere til den tyske krigsmaskine.

K

Kommissærordren: Blev givet til alle tyske enheder. Ordren lød på, at enhver, der mistænktes for eller kunne antages for at være mod tyske interesser, skulle skydes på stedet. Ordren blev fulgt slavisk af SS, noget mere behersket af Værnemagten.

KOPA: Kommunistiske Partisaner; 1942 – 43; skiftede navn til BOPA i et mislykket forsøg på at få del i de nedkastede våben- og sprængstofforsyninger fra England.

Steder–organisationer–ordforklaring

Krigsskadeserstatning: Danmarks krav lød efter kapitulationen på 11,6 milliarder kroner. Regningen for at spille pensionatsværter for tyske flygtninge lød alene på 160 mill. kr. Danmark eftergav som den første nation krigsgælden. Mindreværd og angst for den store nabo sad endnu hos de fleste, 1864 var ikke glemt. År 2003 er Danmark det eneste vest-europæiske land, der tillader nazistiske partier og yder offentlig støtte til disse.

P

Politiken; Dagblad

S

SHAEF: Supreme Headquarters Allied Expeditionary Forces; oprettedes i 1944 med general

Eisenhower som øverstkommanderende. Hans opgave var at planlægge og gennemføre Invasionen i Normandiet. En særlig afdeling for Danmark oprettedes i 1944 og bestod af 70 officerer, hvoraf flere var danske.

Sommerkorpset: Dansk korps, oprettet i begyndelsen af 1944 af nazisten kaptajn Poul Sommer. Korpset var ansat af det tyske flyvevåben og skulle fungere som sabotagevagter ved flyvepladser og de fabrikker, der leverede materiel til flyvevåbenet. Mange af Sommerfolkene var tidligere frontsoldater fra Schalburgkorpset; de bar sort uniform og var svært bevæbnede.

Litteraturliste

Kilder:

- Adgang forbudt til Rigsarkivet. Larsen, Leif
Besættelsen 1940 – 1945. Kjersgård, Erik. 1980–81
Besættelsestid og frihedskamp 1940-45. Lundbak, Henrik;
redaktion: Karl-Johann Hemmersam,
Henrik Lundbak, Poul Vestergaard; manus og interviews: Esben Kjeldbæk. Frihedsmuseet.
Besættelsestidens fakta Alkil, Niels (red.). Sagførerraadet 1945-1946
BOPAs kogebog. Larsen, Ejgil
Borgerlige partisaner. Larsen, Leif. 1982
D.K.P. og frihedskampen. Sabotagerapporter m.m. 1996
Danmark i Hitlers hånd. Best, Werner, Rigsbefuldsmægtiget. 1989
De forrødte. Larsen, Leif
Drømmen om verdensrevolutionen 1. Nørgaard, Erik. Bogans Forlag 1985
Generalløjtnant Ebbe Gørtz. Jørgensen A.R. 1990
En sabotørs erindringer. Horwitz, Hugo og Knud Rasmussen. 1983
En studie i rødt, hvidt og blå. Andersen, Tage Revsgård. 1981
Et skridt mod friheden. King Jr., Martin Luther. Jespersen og Pios Forlag 1964
Faldskærmsfolk. Birkelund, Peter og Dethlefsen, Henrik. 1986
Fem års kamp for friheden. Forlaget Hassing 1965-67
Flygtning 33. Madsen, Carl. Vendelkær 1974
Forræderiet mod sabotørerne. Bd. 1 af Generalens fald. Nørgaard, Erik.
Nordisk Bogforlag 1973
Fra Bjelkes Allé til Barcelona. Jørgensen, Carsten. 1986
Fredsakademiets database, Internettet: www.fredsakademiet.dk
Frit Danmarks hvidbog
Fængselsvæsenet under besættelsen I–II. Carlé, Erik. 1990
Gestapos forhørsrapport over Erik Crone
Jernbanesabotagen i Danmark. Trommer, Aage. 1971
Jernbaner i Krig. Ole Nørregård Pedersen. Aschehougs Forlag 2003.
Kamp uden Vaaben. Ehrlich, Karl, N. Lindberg og Gammelgaard Jacobsen.

Litteraturliste

Ejnar Munksgårds Forlag.

Krigen før krigen. Bd. 3 af Drømmen om verdensrevolutionen. Nørgaard, Erik.

Bogans Forlag 1986

Krig og slutspil. Bd. 4 af Drømmen om verdensrevolutionen. Nørgaard, Erik.

Bogans Forlag 1986

Læge i tyske koncentrationslejre. Thygesen, Paul. 1964

Min spanske krig. Christensen Karl. 1986

Modstandsarbejde i nærbillede. Trommer, Aage. 1973

Mordet på løjtnant Skov. Bd. 3 af Generalens fald. Nørgaard, Erik.

Nordisk Bogforlag 1974

9. april, de spildte muligheders dag. Jørgensen A.R.

Proces mod politiet. Madsen, Carl. Vendelkær

Processen mod Land og Folk. Bd. 2 af Generalens fald. Nørgaard, Erik.

Nordisk Bogforlag 1973

Sabotage. Brandt, Børge og Kristiansen, Knud

Sabotageorganisationen BOPA 1942–1945. Kjeldbæk, Esben. 1997

Schalburgkorpset. Pedersen, Andreas Monrad

Soldater i maksimaltøj. Jensen, Martin Evald. 1976

Spionage mod Danmark. Jørgensen, A.R. 1977

Statistiske årbøger

Styrtet ned. Christensen, Dan Chr. 2000

Target Cap Arcona, Schwarberg, Günther. CDR Forlag 1998

Topographie des Terrors. Berlin

Truslen om krig. Bd. 2 af Drømmen om verdensrevolutionen. Nørgaard, Erik.

Bogans Forlag 1985

Tyske monopoler ville oprustning og krig. Rasmussen, Harald dr. pæd.

Warszawa Opstanden. J.C. Schlichtkrull. Forlaget i Hårby. Kampf um Warschau; Stalins forræderi mod den polske hjemmehær 1944. Janusz Piekalkiewicz. Forlag Herbig. Rising 44 „The Battle for Warsaw. Norman Davis. Pan Books.

Polske venners beretninger.

Hvorfor henvender jeg mig til dig?

Med mine egne til tider ret klare, slet skjulte holdninger som baggrund lægges facts frem. For nogen vil de virke stødende – firkantede – enøjede og provokerende.

Dette sidste er så absolut også hensigten. Kommer man i den situation, at man skal træffe en beslutning, der får konsekvenser ikke blot for en selv, men også for medborgere lettes den videre forretningsgang, hvis man med et vågent sind har lært at skelne mellem skidt, snot og kanel. Altså lært at analysere den indre svinehunds sorte tale og har fundet sit ståsted.

Jeg prædiker ikke, men forsøger at pirre den enkeltes nysgerrighed og forsøger at hjælpe til en forøgelse af selvstændig tankevirksomhed.

Da jeg var færdig med at skrive mine erindringer, sad jeg og var ved at falde i svime over, at jeg fra barnsben konsekvent havde været for ikkevold – imod krig, men for at gøre en krigs skadevirkninger mindre, alligevel greb til det paradoksale – nemlig med våben – at smadre, lemlæste og slå folk ihjel.

Efter krigen kunne jeg tjene en mindre bondegård som officer, men gik i smedelære igen til den usle hyre af 10.- kr. pr. uge.

Mit budskab er klokkeklart:

Den, der ikke kender historien, er dømt til at gentage dens fejltagelser

Vold – krig er en forbrydelse – krige har kun tabere

Den gamle mands erfaring er at:

Det eneste virksomme middel mod vold – mod krig – mod terror er et sandt demokrati. Findes det? Ikke fikst og færdigt – faldet ned fra himlen med Dannebrog.

Et demokrati er et produkt, som skabes af dets borgere. Det er et spejlbillede af borgernes kvaliteter? Eller sagt på anden vis – borgernes passivitet målt i DET TAVSE FLERTALS størrelse.

Vore politikere manipulerer lige akkurat så langt, som borgerne tillader det. Mit liv har absolut ikke været en dans på roser, men målt i kvalitet har det været godt. Jeg kan se mine børn og børnebørn i øjnene, jeg kan gå til spejlet. Hvor mange kan det? For mig har der været en nøje sammenhæng mellem LIVSHOLDNINGER OG LIVSKVALITET.

Du kan med udbytte læse Temabøgerne, men du kan derudover og det er mit stille håb anvende dem i studiekredse, i skoler i undervisning indenfor den etablerede skoleverden. Det bedste middel – „våben“ mod undertrykkelse er den frie debat.

På www.aage-staffe.dk kan du få flere informationer.