

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 fødevarertransporter 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 transportersidst 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 Lin-

degård), der fremstillede hjertestykker for sporskifter.

Tyskernes akutte mangel på kul, benzin, 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 blev aflyst 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 gavnlige, 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: Eksplosive stoffer.

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

Blå fakkelt 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 = 0/00. En stigning på 5.0/00 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 udøveres muligheder for at operere i buldermørke uden brug af lys fra lygter eller lommelamper.

Side 21

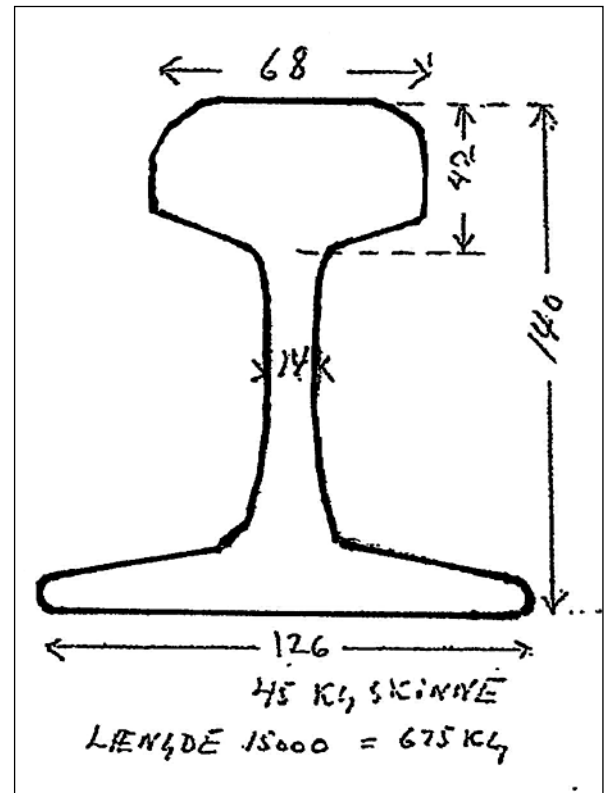
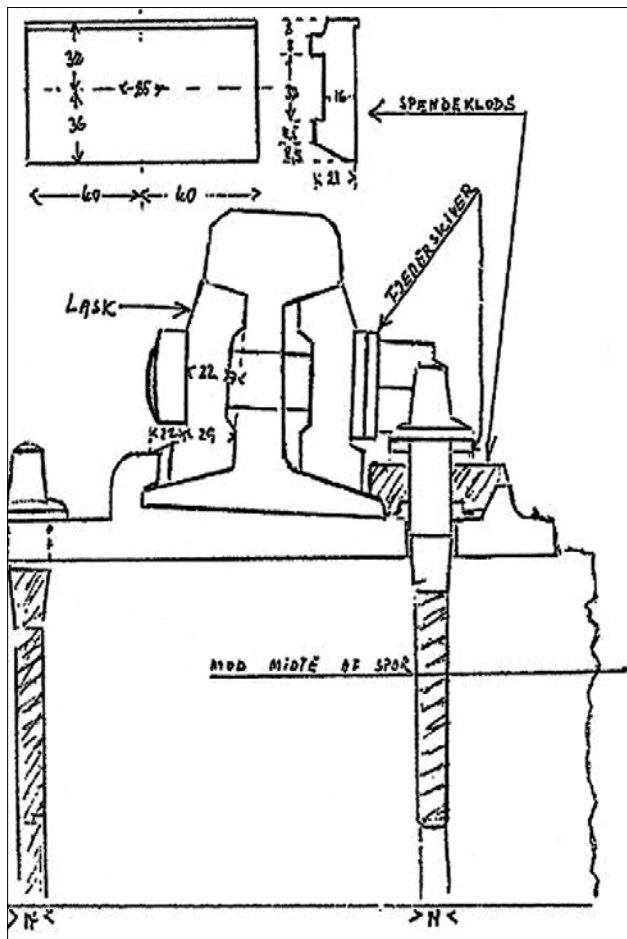
Sporskifter: Det almindelige sporskifte ser ud som de følgende to tegninger. Ved indkørsel til stationerne er der dog en væsentlig forskel, idet sporskiftet er automatisk, idet det styres fra stationen.

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 bolten, 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.

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

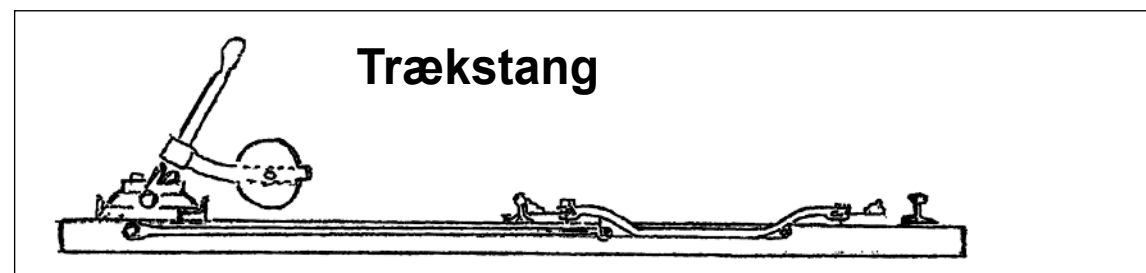
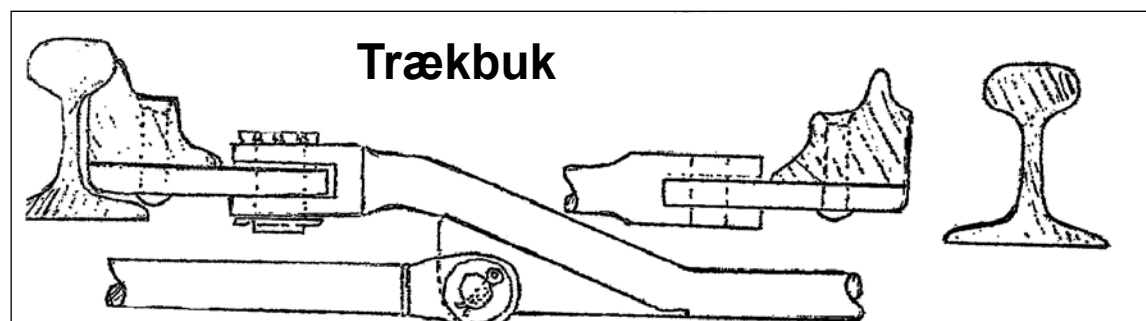
Herefter følger en instruktion i, hvorledes man ved at frigøre stopknaster kan låse og dermed skifte sporet, uden at dette kan opdages fra stationen eller føreren af et tog.

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.

Side 26

Her forklares indgående skinneres 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 træklods (kile) mellem denne tunge og det tidligere anlæg (skinnen).

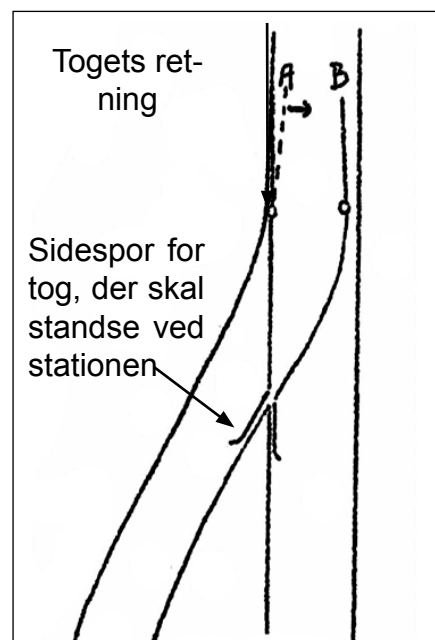
Togets retning skal altid være mod tungespidsene!!!!!!!

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).

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



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.

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 (koben) 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 trækloids, 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 trækloids, 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.

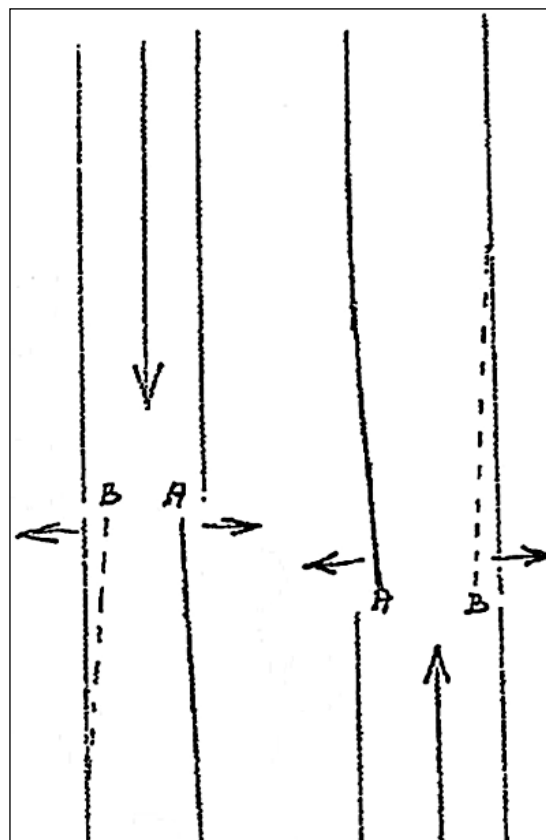
Side 30

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.

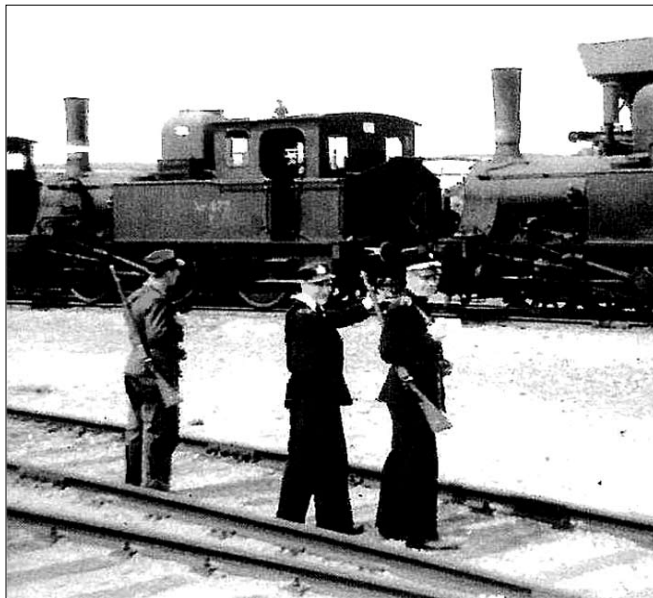
Når undtages sporskifter ved indkørsler til stationer, så er de bedst egnede steder, enten ved dæmninger over moser eller i udkanten af skovstrækninger. (Det kan nemlig være vanskeligt at komme bort, når man er inde i en skov, derfor er det ikke tilrådeligt.

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 skærebremse. 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 politijagter 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.“

Sprængningsteknik – Himmelfartskommandoer Gegenterror

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

Billedet er fra Århus Museum og illustrerer virkning af spor-skiftesprængning og hvorledes ladningerne var placeret.

Ladninger

Detonator

Cordtex



Lunter var udelukket, da de gav et kraftigt lys.

Afstandsberegningen gav en vis usikkerhed med hensyn til lokofører og evt. fanger, der var anbragt som gidsler. En kapsel, (detonator) som udløste ladningen, når toget kørte over den blev mest anvendt. Kapslen blev først 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.

Ladningerne anbringes på skinnens udvendige side. Svelletramperne (dansk politi og DSBs sabotagevagter) og senere tyskerne gik mellem svellerne.

Sprængkapsel = detonator fastgøres med isolerbånd oven på skinnen. Detonator og ladninger forbindes med Cordtex.

Afstand fra detonator til ladninger = afstand fra lokomotivets forreste hjul til den vogn, der skal luftes.

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.



En togafsporing stoppede gennemsnitligt trafikken i 12 timer.

Denne varede dog 33 timer, og var uden nævneværdig militær betydning, siger autoriserede historikere.

Hvis de sabotører, der har foretaget denne afsporing, har kendt BOPAs kokebog, 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.

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.



I træningslejr med Lille Svend

Vi er i året 2001, og jeg er taget ud til Kurt Michaelsen kaldet Mik for at få en snak om Lille Svend. *„Sig mig Mik, var du med på den lejrtur, 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 sommervejr, 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 jernbaneskinne-erne 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.“



Jernbanesabotøren, Pierre Honoré = 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 sprængingen 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 25 -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.