

Eisenbahnsabotage : ein Bericht der dänischen Widerstandsbewegung

Autor(en): **Alboth, Herbert**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse = Gazzetta militare svizzera**

Band (Jahr): **92=112 (1946)**

Heft 5

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-20144>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

sind aber auch die Rechte des Volkes ausgeschaltet worden. In Anerkennung der Brauchbarkeit des Bundesgesetzes vom 22. Juni 1939 hat das Volk damals auf sein Vetorecht durch das Referendum verzichtet. Es hat also damit kundgetan, dass seine Auffassung sich mit derjenigen seiner gesetzgebenden Behörde decke.

Massnahmen, wie sie durch den Bundesratsbeschluss vom 3. August 1945 betreffend die Aufhebung des Aktivdienstzustandes (Art. 1) und durch die Dienstordnung vom 3. August 1945 getroffen worden sind, tragen höchstens dazu bei, das Vertrauensverhältnis zwischen Regierung und Volk zu beeinträchtigen.

Um die aufgezeigten staatsrechtlichen Mängel zu beheben, drängt sich eine klare Lösung auf. Nämlich diejenige, das Bundesgesetz vom 22. Juni 1939 *in seinem ganzen Umfang zu vollziehen*, so wie dies bereits durch den seither wieder aufgehobenen Bundesratsbeschluss vom 29. Juni 1945 beabsichtigt war. Wir leben in einem Rechtsstaat. Es dürfen daher nicht in Rechtskraft stehende Bundesgesetze durch Verordnungen der vollziehenden Behörde in Ueberschreitung ihrer Kompetenzen materiell abgeändert werden.

Eisenbahnsabotage

(Ein Bericht der dänischen Widerstandsbewegung)

Von Oblt. *Herbert Alboth*

Die sachlichen Quellen über die Methoden und Erfahrungen der Widerstandsbewegungen der besetzten Länder beginnen nun nach Rückgang der Flut der mehr sensationellen Enthüllungen zuverlässiger zu fliessen. Wir sollten keine Mittel scheuen, sie im Interesse der militärischen Belehrung auch uns zu erschliessen.

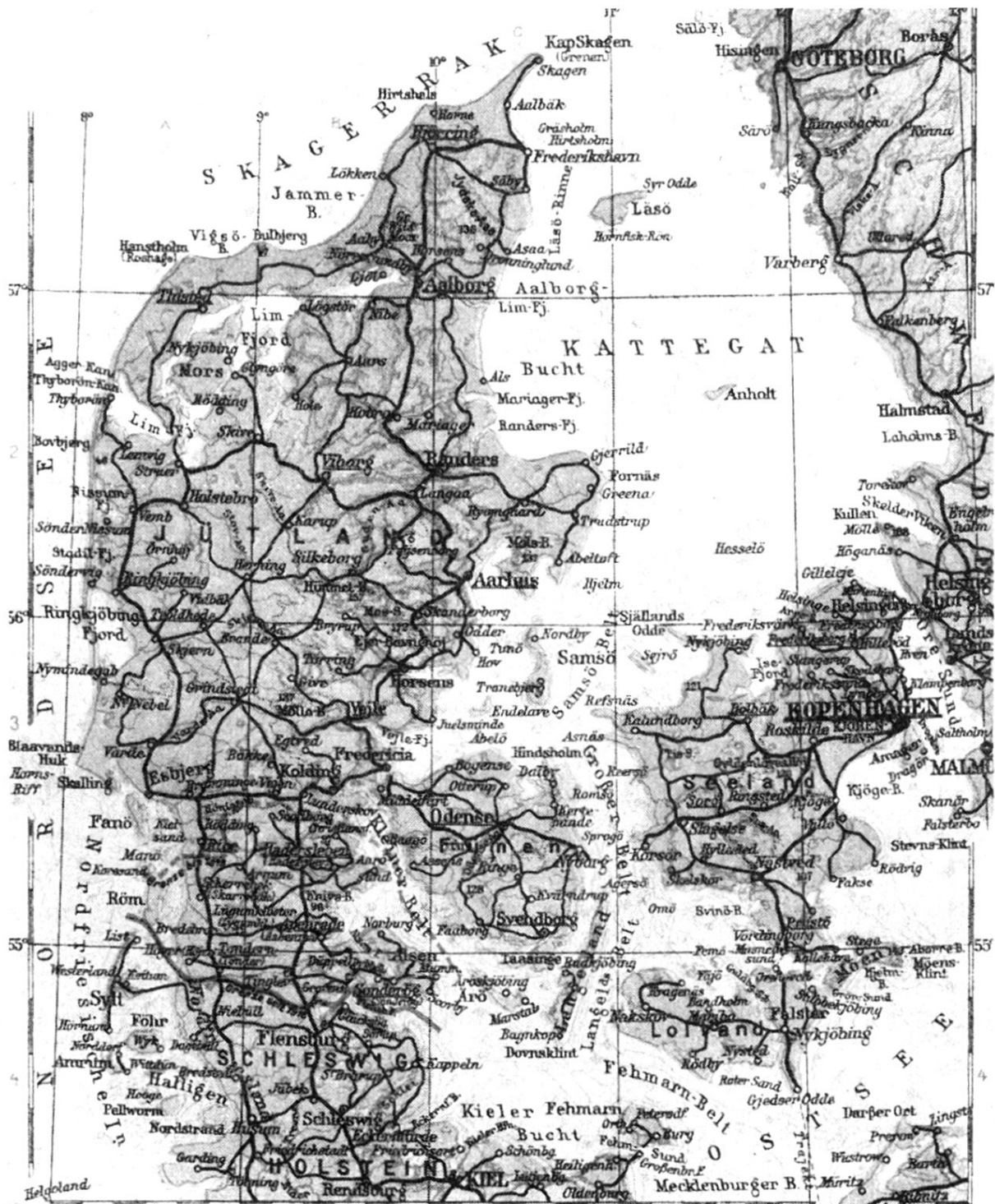
Die dänische «*Militaert Tidsskrift*» veröffentlicht in der April-Nummer einen hochinteressanten Beitrag von Generalmajor V. Ben-*nikke* über die Organisation und den technischen Einsatz der Eisenbahnsabotage in *Jütland*. Diesem Bericht wird nachstehend das für uns Wichtige und Neuartige entnommen. Dem örtlichen Verständnis dient die Kartenreproduktion.

Handlungen grösserer Bedeutung gegen die deutsche Besatzungsmacht begann die dänische Widerstandsbewegung 1943 mit Angriffen in Kopenhagen auf verschiedene Radiofabriken, Industriewerke und andere grosse Anlagen, die alle mit bewundernswürdigem Mut und ausgezeichneten Resultaten durchgeführt wurden. Schon früher erfolgten auf der Insel Seeland und Jütland viele Sabotagehandlungen an Eisenbahnanlagen, deren erste Ende 1942 zu einer Zugsentgleisung führte. Die Fälle von Eisenbahnsabotage machten im Laufe des Jahres 1943 mehrere Hundert aus. Darunter fiel auch die Sprengung der drei Eisenbahnbrücken bei Langaa am 18. November 1943. Trotzdem diese Zerstörungsarbeiten gut und richtig durchgeführt wurden, konnte ihnen noch keine grosse Bedeutung zukommen, weil sie zeitlich und räumlich unzusammenhängend waren und nicht auf einem klaren Plan beruhten, was den Deutschen immer wieder ermöglichte, die Zerstörungen zu umfahren. Lediglich die Aktion gegen die Gudenaabrücke bei Langaa war ein Erfolg, weil durch die gleichzeitig durchgeführte Sprengung anschliessender Bahnlinien das Umfahren der Brücken erschwert werden konnte.

Als Schweden den Transit nach Finnland und Norwegen im Jahre 1943 verbot, wurde das jütländische Eisenbahnnetz zur wichtigsten Verbindung zwischen Deutschland und Norwegen, zu gewissen Zeiten auch mit Nordfinnland. Dabei spielten besonders die Häfen Frederikshavn, Aalborg und Aarhus an der Ostküste Jütlands eine grosse Rolle. Die grossen deutschen Truppenbestände und später die bedeutenden Festungsbauten in Jütland stellten das Eisenbahnnetz dieser dänischen Hauptinsel vor zusätzliche grosse Anforderungen.

Andererseits gab es in Jütland nur wenige Fabrikanlagen, die für die Deutschen grössere Bedeutung besaßen. Das Hauptgewicht der Widerstandsarbeit in Jütland lag daher auf der Eisenbahnsabotage, auf Seeland und hauptsächlich in Kopenhagen auf der Fabrik-sabotage.

Die Häfen, welche für die Norwegenverbindung der Deutschen besonders wichtig waren, liegen in Ostjütland. Die grösste Bedeutung kam deshalb den langen doppelgleisigen Strecken zwischen Aalborg und Luderskov und der eingleisigen Linie nach Padborg zu. Unter normalen Verkehrsverhältnissen sind diese Strecken imstande, allen Verkehr von und nach den genannten Häfen zu übernehmen. Ergeben sich aber Stauungen, so kann der Verkehr auch ganz auf andere Bahnen umgelegt werden, z. B. auf die Westbahn, die Thybahn und eine Menge anderer Kombinationen, wie sie sich aus dem dichten



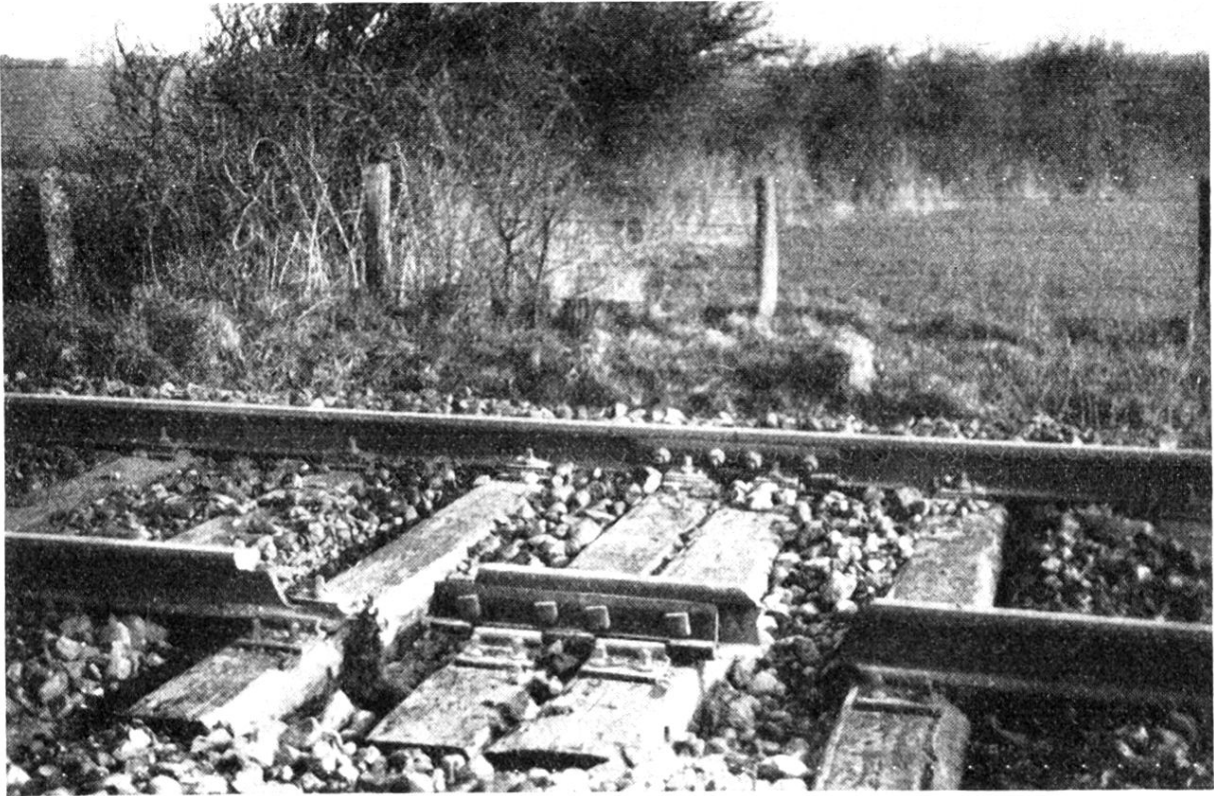
Karte von Jütland

Eisenbahnnetz Jütlands ergeben. Nur die kleinen Privatbahnen in Mitteljütland eignen sich nicht für den schweren Militärverkehr.

Als im Winter 1943/44, nachdem die dänische Regierung am 29. August völlig mit den Deutschen gebrochen hatte, die Kader des Heeres aus der Internierung entwichen und ein grosser Teil von ihnen in der Widerstandsbewegung untergetaucht war, wurde die Insel Jütland von der Widerstandsbewegung in drei Regionen eingeteilt. Die Organisation in diesen Regionen war sehr gut ausgebaut. In den meisten Städten, besonders in Mitteljütland, in allen Dörfern und Siedlungen befanden sich Leute, die sich zur Aufnahme der unterirdischen Arbeit bereit erklärt hatten.

Es wurden aber nur kleine Mengen Sprengstoff und fast keine Waffen vorgefunden. Infolge dieses Mangels und wegen des Fehlens geeigneter Instruktoren war die Ausbildung anfänglich ungenügend. Im Verlauf des Frühjahres und der ersten Sommermonate gelang es jedoch, Material aus England zu erhalten. Mit der Zeit glückte es auch, eine genügende Anzahl von Instruktoren nach Jütland zu bringen, so dass mit der zunehmenden Dunkelheit im Herbst auf allen Eisenbahnlinien die nötigen Aufgaben erfüllt werden konnten. Die Organisation und die Ausbildung wurden aber nie endgültig fertig, da sich ständig mehr Leute und Ortschaften der Widerstandsbewegung anschlossen und auch immer bessere Waffen und bessere Ausrüstungsmittel in das Land hereinkamen. Erst im September 1944 konnte man sagen, dass alle Gruppen ausreichend ausgebildet und ausgerüstet seien, um alle Transporte anzugreifen, die sich auf den Strecken zeigten.

Das für die Eisenbahnsabotage gebräuchlichste Material war ausser den notwendigen Waffen — Pistolen und Maschinenpistolen — Sprengstoff und Zündmittel. Als Sprengstoff wurde das sog. *Plastic* (oder P. e 2.) und 808 verwendet. Plastic wird von den Dänen als ein sehr wirkungsvoller Sprengstoff geschildert, dessen Sprengkraft die des Trotyl um 50 % überstieg. Nr. 808 bestand aus einem Nitroglyzerinsprengstoff, dessen Sprengkraft ungefähr der des Trinitrotoluols entsprach. Beide Sprengstoffe waren plastisch und konnten daher nach dem Sprengobjekt geformt werden (entspricht unserem sog. Zivilsprengstoff), was die Wirkung natürlich bedeutend erhöhte und besser war, als die Anwendung von bestimmt geformten Pressladungen. Als Zündmittel wurden vor allem die sog. *Sprengbleistifte* verwendet, die mit Verzögerungszündern von 10 Minuten bis 24 Stunden geliefert wurden. Die Funktion dieser Zünder beruhte auf einer



Ungenügende Sprengung mit zweimal 224 gr Sprengstoff

Temperatur von 20 Grad. Bei höheren Temperaturen wurde die Verzögerung gekürzt und bei tieferer Temperatur verlängert. In einzelnen Fällen betrug die Verzögerung bei 12 Stunden-Bleistiften bis 48 Stunden. Neben diesem Zündmittel wurde ein von den Dänen als «Zugsignal» bezeichneter Zünder verwendet, der auf Druck der anfahrenden Lokomotive funktionierte (wahrscheinlich eine Art der auch bei uns bekannten Druckzünder). Daneben wurde auch die langsam brennende Zündschnur und die englische Bickfordschnur verwendet. In der englischen Cortexschnur erhielt die dänische Widerstandsbeziehung die rasch detonierende Knallzündschnur, mit der die einzelnen Ladungen verbunden wurden. Zur besonderen Verwendung kamen auch speziell konstruierte Zug- und Druckzünder und eine Zünderart, welche auf das Nachlassen eines bestimmten Druckes reagierte.

Bei den Geleisesprengungen wurde anfänglich der Sprengstoff verschwendet, da man nicht genau wusste, wieviel Sprengstoff die einzelnen Sprengobjekte, besonders die Eisenbahnschienen, in jedem Falle benötigten. Es gab wohl englische Anweisungen, doch waren die englischen Schienen nicht aus dem gleichen Material wie die dänischen.

Auch in Dänemark versuchte man wenn immer möglich die Schienenstösse zu sprengen, um mit einer Sprengung zwei Schienenstücke zu vernichten. Eine «Uebungs»-Sprengung bei einer in Betrieb stehenden Bahn wurde am 19. April 1944 an der Linie zwischen Lunderskov und Andst unternommen. Das Resultat war kläglich, da die direkt an die Schienen angelegten Ladungen von 2×224 g Sprengstoff nur kleine Stücke aussprengten und ein Mittelstück auf den Doppelschwellen mit den Laschen stehen blieb. Diese Zerstörung musste wohl repariert werden, wurde aber in rascher Fahrt von einem Zug ohne weiteres überfahren. Weitere Versuche ergaben, dass die beste Wirkung mit grösseren, unter den Schienen eingegrabenen und verdämmten Ladungen erzielt wurde. Auf Grund dieser Versuche wurden nach allen Landesteilen Instruktoren ausgesandt, die bei den weiteren aktiven Handlungen ihre Erfahrungen vermehrten. Im Juli kam eine alles umfassende Anweisung heraus, die alle Möglichkeiten beim Angriff auf Transporte behandelte.

Diese *Instruktionen* stützten sich auf einen Operationsbefehl der Führung der Widerstandsbewegung vom Juni 1944. Dieser Operationsbefehl enthielt unter anderem Instruktionen über das Verhalten der Widerstandskräfte in Jütland im Falle einer Invasion oder anderer offener Kampfhandlungen auf dänischem Gebiet, wie Angaben über gewisse Kodesignale, die B. B. C. im Zusammenhang mit solchen Kampfhandlungen aussenden würde.

Diese besonderen Instruktionen erklärten, kurz zusammengefasst, folgendes:

— Die Zerstörungen werden vorteilhaft auf den freien Strecken ausgeführt. Die Brücken und Stationen sind in der Regel von den Deutschen so gut besetzt, dass man sie nicht angreifen kann. Ist ausnahmsweise ein Angriff möglich, so erzielt man dadurch meist ausgezeichnete Resultate.

— An freien, einspurigen Geleisen sprengt man nur eine Schiene, am besten die äussere in einer Kurve. Dänische Arbeiter dürfen auf keinen Fall Reparaturen ausführen. Werden sie dazu gezwungen, müssen sie so langsam als möglich arbeiten.

— Jede Sprengung besteht aus zwei Ladungen, die im Zwischenraum von einem Meter verlegt und mit Cortex (Knallzündschnur) verbunden werden. Bei schwebenden Schienenstössen auf jede Seite des Stosses, bei aufliegenden Stössen in die Mitte unter die Schiene, so dass die Ladungen beide unter zwei Schwellen liegen und eine Schwelle dazwischen bleibt.

— Die Ladungen werden mit Erde und Rasenziegeln verdämmt.

— Handelt es sich nur um eine gewöhnliche Geleisesprengung, erfolgt die Zündung mit Zeitbleistift oder nur durch die mit einem Zündholz gezündete Zeitzündschnur. Soll ein Zug zum Entgleisen gebracht werden, erfolgt die Zündung mit einem Signalzünder, der mit den Ladungen durch ein Stück Knallzündschnur oder Zeitzündschnur verbunden ist, dessen Länge so berechnet wird, dass die Sprengung dicht vor der Lokomotive erfolgt, die keine Gelegenheit erhalten darf, vor der Sprengstelle anzuhalten.

— Bei doppelt geführten Strecken werden beide Geleise gesprengt.

Es erwies sich bald, dass selbst die Absprengung grosser Schienenstücke nicht genügte, um mit Sicherheit eine Entgleisung herbeizuführen. In einem besonderen Fall fuhr eine Lokomotive mit 11 Wagen eines langsam fahrenden Transportzuges über eine Schienenlücke von 192 cm. Keiner der 11 Wagen kam zur Entgleisung; es glückte dem Lokomotivführer, ein Unglück zu vermeiden und anzuhalten. Die beiden Halbtteile des Zuges wurden an der Sprengstelle auf ihre Seite geschoben, eine neue Schiene eingelegt und so der Schaden in kurzer Zeit behoben. Es musste daher zu stärkeren als den in den Instruktionen empfohlenen Mitteln gegriffen werden. Man ging dazu über, die Schienen mit vier Ladungen zu sprengen und erreichte damit eine Lücke von mindestens 3 m. Die eine der vier Ladungen betrug 1,5 kg und musste so unter die Mitte einer Schwelle gelegt werden, dass sie auseinandergerissen wurde und darunter ein grosses Loch im Schienenweg entstand.

Die neuen Instruktionen zeitigten in der Folge bessere Resultate, die aber teilweise durch die vermehrten Bahnpatrouillen der Deutschen wieder aufgehoben wurden. Die Ladungen wurden oft frühzeitig gefunden und entfernt. Die Widerstandsbewegung ging nun dazu über, alle Ladungen unter den Schienen und Schwellen zu verstecken. Als Zündvorrichtung kam nur noch der Bleistiftzünder in Frage, da die übrigen weniger gut versteckt werden konnten.

Nebst dem Sprengen der Geleise kannten die Dänen auch noch andere Methoden, von denen zwei in den Instruktionen der Widerstandsbewegung angeführt sind. Die eine schildert die Sprengung von Bäumen zur Sperrung der Geleise, während die andere sich mit der Sprengung des ganzen Bahndammes mit Hilfe von grossen Ladungen befasst. Eine solche Dammsprengung wurde am 11. August 1944

zwischen Daugaard und Vejle mit 300 kg Trotyl durchgeführt. In den 5 Meter hohen Damm wurde ein Loch von 20—25 Meter Länge gegraben. Trotzdem die Ladung stark überladen wurde, hingen die Schienen nach der Sprengung noch frei in der Luft. Die Lücke im Damm war so gross, dass man bequem mit einem Lastwagen unter den Schienen durchfahren konnte. Diese Zerstörung war sehr nachhaltig, kostete aber viel Arbeit und beträchtliche Mengen Sprengstoff.

Ausser in der Zerstörung von Eisenbahnlinien wurden die Widerstandsgruppen auch in der Vernichtung von Reparaturwerkstätten, Transformatoren, Stromleitungen, Lokomotiven, Drehscheiben, Signalanlagen und Sicherheitsvorrichtungen instruiert und praktisch ausgebildet. Sie erhielten Anleitung darüber, wie durch die richtige Entgleisung einer Lokomotive die übrigen Lokomotiven in einer Remise an der Ausfahrt gehindert werden können, wie die Zylinder einer Lokomotive gesprengt werden müssen, damit die Möglichkeit vermindert wird, aus den Resten eine neue zusammenzustellen. Viele dieser Zerstörungen waren aber für die Gefährdung des deutschen Zugverkehrs, solange er in den normalen Grenzen blieb, nicht ausschlaggebend. Da, wie erwartet, einfach der dänische Trafik gesperrt wurde, war es den Deutschen z. B. trotz der Stilllegung der zentralen Bedienungsapparate auf den Stationen möglich, ihre unbedingt notwendigen Züge fahren zu lassen. Die Situation änderte aber sofort, als mit grösseren Kriegshandlungen, wie z. B. mit einer alliierten Invasion auf Jütland, gerechnet werden musste.

Die Vernichtung der Wassertürme gehörte zu der Gruppe von Zerstörungen, die erst in einer für die Deutschen kritischen Situation durchgeführt werden sollten. Trotz dieser Instruktion wurden von den einzelnen Gruppen einige Wassertürme gesprengt, was dann in der Folge den eigenen Eisenbahnern grosse Unannehmlichkeiten brachte. Dass das Kommando der Widerstandsbewegung nicht energisch dagegen einschritt, hatte zwei Gründe. Erstens war es durch die vorzeitige Sprengung einiger dieser Wasserreservoirs günstiger möglich, im entscheidenden Augenblick auch den Rest zu zerstören und zweitens wollte man die Initiative der Gruppen nicht lähmen. Die Initiative der einzelnen Gruppen war einer der grössten Aktivposten und eine der stärksten Stützen der Widerstandsbewegung, da die Verbindungsmittel oft fehlten oder nur langsam wirkten.

Eine andere Methode der Zerstörung von deutschem Eisenbahnmateriale bestand darin, Sand oder Carborundum in die Lager, in die Vakuum- oder Luftdruckbremsen einzuführen. Durch eine Art Paste,



Dammsprengung zwischen Daugaard und Vejle

die in die Tender der Lokomotiven geschmiert wurde, konnte ein Zug schon nach kurzer Fahrt zum Stehen gebracht werden. Alle diese Methoden wurden mit der Zeit durch die Erfahrungen raffiniert entwickelt und verbessert. Der deutsche Eisenbahnverkehr hat darunter immer mehr gelitten. Die Erfahrung hat aber bewiesen, dass die Sprengung der Oberbauten die besten Resultate erzielte und den Gegner am meisten lähmte.

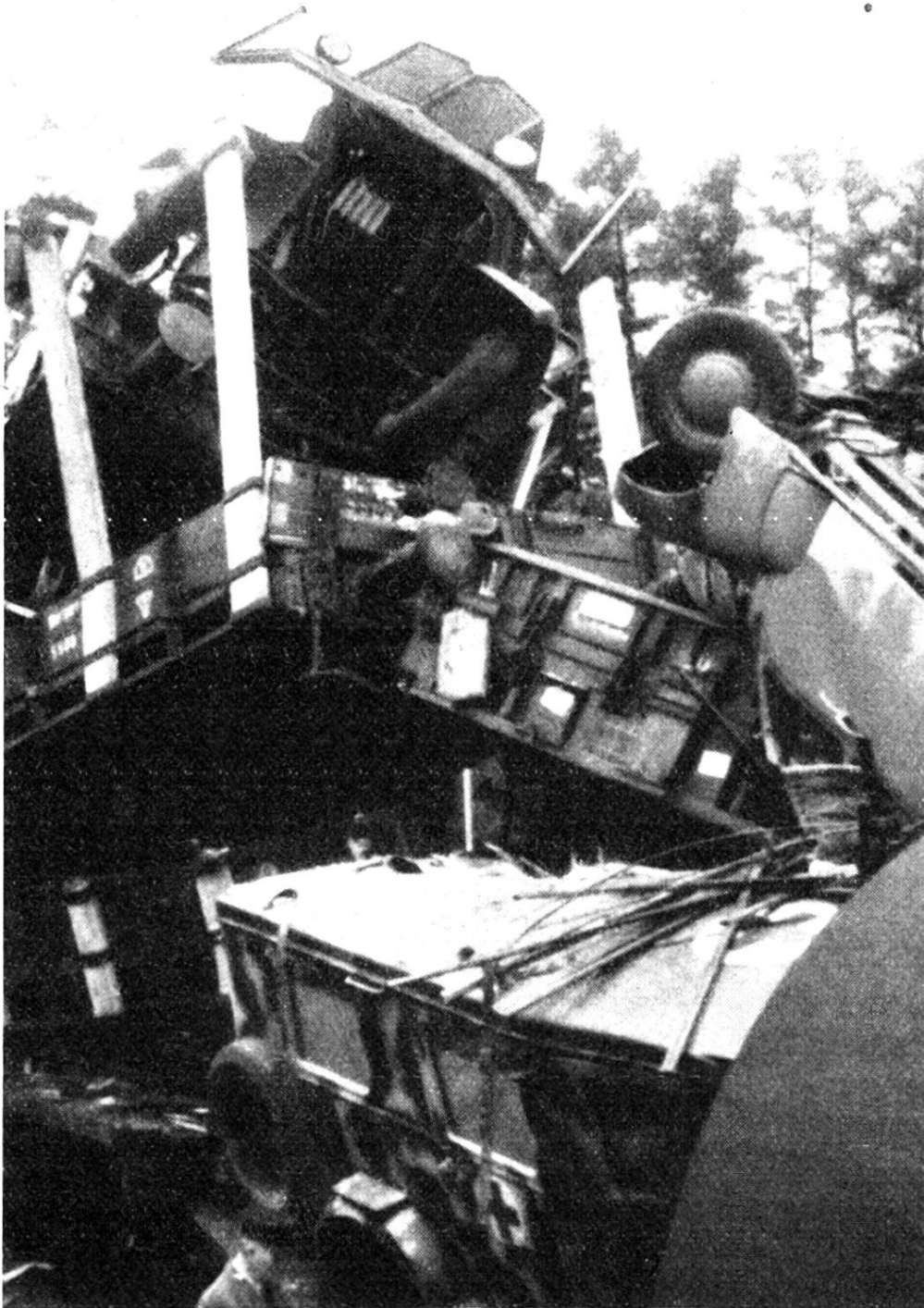
Die Gruppen in Herning waren Spezialisten in der Herbeiführung von Entgleisungen. In einem Fall gelang es einer dieser Gruppen, einen Zug mit 6 Benzintankwagen zur Entgleisung zu bringen. Die Lokomotive und ein Tankwagen lagen im Graben. Der Fahrkran von Aarhus war infolge Sabotage in Reparatur und konnte erst nach 14 Tagen eingesetzt werden; er fiel in dem Augenblick auch in einen Graben, als er den Tankwagen herausziehen sollte. Am Tag darauf war der Kran wieder auf dem Geleise. Am gleichen Abend aber lies-

sen die Gruppen von Herning eine Rangierlokomotive mit angekoppelten schweren Wagen in voller Fahrt, aber unbemannt, über die Strecke nach der Unglücksstätte fahren. Die Maschine fuhr in den Kran, stürzte ihn um und beschädigte ihn so schwer, dass er abermals zur Reparatur nach Aarhus gebracht werden musste. Dort wurde er von den Gruppen der Widerstandsbewegung nach vollendeter Reparatur wieder gesprengt. Die Sperrung der Bahnstrecke bei Herning dauerte so zusammengenommen 18 Tage.

Bei allen Führern der Region und Gruppen wurde grösstes Gewicht auf die persönliche Initiative gelegt. Um alles über die deutschen Transporte zu erfahren, wurden die Führer darum angewiesen, selbst Verbindung mit den Eisenbahnern zu halten. Sie wussten an ihrem Standort selbst am besten, wie sie diese Aufgabe zu lösen hatten. Diese Verbindungen spielten auch lange Zeit zur vollen Zufriedenheit. Die enge Zusammenarbeit beleuchtet folgende Begebenheit: Der Führer einer Region traf sich mit dem Gruppenleiter einer Stadt und ersuchte ihn, besonders darauf zu achten, dass die Reparaturmannschaften so langsam als nur möglich arbeiteten, um so den Erfolg der jeweiligen Zerstörungen zu vergrössern. «Da brauchen Sie gar keine Angst zu haben», entgegnete der Gruppenleiter, «die Reparaturmannschaften bestehen aus den gleichen Leuten, die auch die Zerstörungen durchführen.»

Mit der Zeit entdeckten aber die Deutschen die guten Verbindungen mit den Eisenbahnern. So fanden sie unter anderem auf einem schwer verwundeten Saboteur den vollständigen Fahrplan einer Serie Transporte von Aarhus nach Padborg. Sie unterliessen es darnach, die Bahnstrecken über die Züge vorher zu orientieren und begnügten sich mit einer Meldung, die einige Minuten vor Ankunft des Zuges über die Strecken ging. Das war für die Dänen eine recht unbehagliche Situation, da sie dadurch ins Hintertreffen gerieten. Es wurde daher ein anderes System ausgearbeitet.

Durch den militärischen Nachrichtendienst hatte das Hauptquartier der Widerstandsbewegung recht gute Verbindungen mit dem Bahnamt in Aarhus. So war es in nützlicher Zeit möglich, Auskunft über die geführten Züge und in der Regel über ganze Fahrpläne zu erhalten. Nach diesen Mitteilungen suchte man die Stellen aus, welche zu einem Angriff auf die Transporte die grössten Erfolgsmöglichkeiten boten. Die betreffenden Stellen wurden mit Telegrammen benachrichtigt, deren Textbedeutung den Empfängern zum voraus bekannt war. So ging z. B. ein Telegramm an eine Dame in Esbjerg: «Herzlichen



Entgleisung eines deutschen Transportzuges nach der Methode von Herning

Glückwunsch zum Hochzeitstag, Hans.» Dieser Wortlaut bedeutete, dass auf dem Viadukt südlich der Bahnstation von Bramminge eine Entgleisung oder mindestens eine Linienunterbrechung vorbereitet werden solle. Ein anderes Telegramm an einen Eisenbahnfunktionär in Lunderskov mit dem Wortlaut: «Sende sofort meinen Smoking, Jens», hiess sofortige Sprengung aller Geleise einer bestimmten Strecke. Dieses Uebermittlungssystem arbeitete in vielen Fällen ausgezeichnet. Es war aber nicht immer leicht, innerhalb einiger Tage solche Telegramme abzusenden, ohne die Bewegung und die Sicherheit einzelner ihrer Mitglieder zu gefährden. Das System erwies sich auch als etwas starr, da es die Initiative der Ausführenden beschnitt, indem man im Hauptquartier über die zur Zeit herrschenden Verhältnisse an den verschiedenen Stellen nicht immer orientiert war.

Man ging daher zu einem anderen System über, bei dem die dänischen Abendsendungen von B. B. C. die Führung übernahmen. Das Eisenbahnnetz Jütlands wurde in drei verschiedene Gruppen eingeteilt, die für die Kommandoführung durch die B. B. C. mit drei verschiedenen Kodeworten verbunden wurden.

Wurde das Kodewort I ausgesandt, bedeutete dies, dass die Eisenbahnstrecken von Frederikshavn über Hjörning, Aalborg, Langaa nach Laurbjerg und von Hobro über Aalestrup nach Viborg für die Dauer von drei Tagen so weit als möglich unpassierbar gemacht werden sollten. Dieses Kodewort wurde nie allein gebraucht, sondern nur in Verbindung mit dem Kodewort II und III. Das Kodewort II bedeutete, dass die ostjütländischen Langbahnen von Aarhus nach Padborg und der viel gebrauchte Umweg von Skanderborg nach Vejle über Silkeborg, Brande, für den Transport der nächsten drei Tage gesperrt werden sollten. Gleichzeitig sollten alle auf dieser Kodewortkarte bezeichneten Möglichkeiten, die zerstörten Linien zu umfahren, ebenfalls für drei Tage unpassierbar gemacht werden. Mit dem Kodewort III wurden alle Transporte nach und von Südjütland, Transporte von den Inseln von oder nach Deutschland verunmöglicht. Die Wiederholung der Kodeworte bedeutete die Ausdehnung der Streckensperrung auf weitere drei Tage.

Die Kodeworte waren zu Beginn leicht zu erkennen, da Namen von dänischen Inseln gebraucht wurden. So bedeutete der Gruss an Langeland das Kodewort III, der Gruss an Alsingen das Kodewort I. Die Bedeutung dieser Worte war den Vertrauensleuten der Widerstandsbewegung so vertraulich als möglich bekanntgegeben worden.



Auswirkung einer Geleisesprengung bei Espergaerde im November 1942

Die Kodeworte wurden immer geändert, wenn die Deutschen (z. B. durch Verhaftungen) davon Kenntnis erhielten.

Nachdem dieses System einige Zeit angewandt wurde, machte man die Beobachtung, dass die Deutschen nach jeder Sendung des Kodewortes die Bewachung der Eisenbahnstrecken erhöhten. Schon vorher war die Bewachung durch alle 50 Meter aufgestellte Doppelposten äusserst scharf. Gemeinsam mit den Engländern wurde nun ein anderes System entwickelt, das etwas komplizierter war und zu Befürchtungen Anlass gab, dass es im Lande nicht richtig verstanden werden könnte. Dies geschah auch einmal, als die Gruppen Aalborg-Hobro-Aalestrup-Viborg die Bahnen ohne besonderen Grund sprengten.

Das neu entwickelte System sah z. B. so aus: An geraden Daten bedeuteten: Bakkus = Kodewort I; Franz = Kodewort II; Hanne = Kodewort III. An ungeraden Daten ausgesandt, bedeuteten diese drei Namen nichts und dienten der Tarnung.

An ungeraden Daten bedeuteten Lise = Kodewort I; Olaf = Kodewort II; Trine = Kodewort III. Ausgesandt an geraden Tagen dienten diese drei Namen der Tarnung.

Der Aktionsbefehl galt wie früher immer für drei Tage. Der Befehl zur Verlängerung der Streckensperre konnte nicht mehr in der einfachen Wiederholung des Kodewortes bestehen. Wurde z. B. in einer Sendung von B. B. C. am 16. März das Kodewort III am Abend mit dem Gruss an Hanne gegeben und sollte die Aktion fortgesetzt werden, so wurde dafür am 19. März der Gruss an Trine übermittelt, der im Gegensatz zu Hanne an ungeraden Tagen galt.

Der Entschluss zur Sendung eines solchen Befehles wurde oft so spät am Abend getroffen, dass man nicht mit Sicherheit annehmen konnte, die Aussendung könne noch in nützlicher Zeit erfolgen. Man sah sich auch für diesen Fall vor durch Vereinbarung besonderer Kombinationsmeldungen. Solche Sondermeldungen wurden zum erstenmal am 7. Februar 1945 und zuletzt am 26. April 1945 ausgesandt.

Die Verbindung mit England war nicht immer so sicher, wie es nötig gewesen wäre. Das ist darauf zurückzuführen, dass die Funker an verschiedenen Stellen Jütlands arbeiteten und die Sendezeiten — nur einmal am Tag — vom frühen Morgen bis zum späten Abend wechselten. Dazu war die Verbindung mit den Funkern aus Sicherheitsgründen derart kompliziert, dass sie nicht alle Tage gleich schnell aufgenommen werden konnte. Die Funker arbeiteten meistens in Aarhus und in Horsens, wobei im letzten Ort das Staatsgefängnis der beste Sendeplatz war.

Die Eisenbahnsabotage in Jütland erreichte ihren Höhepunkt in den Monaten Februar bis April 1945. Sie war ein unersetzlicher Teil der alliierten Invasionsplanung gegen Deutschland. Es wurde dadurch der deutschen Kriegführung verunmöglicht, rechtzeitig Truppen aus Norwegen und Dänemark nach Norddeutschland zu verschieben, um dem Vorstoss der englischen Armeen unter Montgomery zu begegnen.

* * *

Dieser wertvolle Bericht der dänischen Widerstandsbewegung zeigt uns, wie es die Dänen verstanden haben, aus dem Nichts, mit den eigenen Misserfolgen und Erfahrungen wachsend, eine Organisation zu schaffen, die den Deutschen das Leben verleidete und sie zu immer grösserem Einsatz ihrer Truppen zwang, und die an der Befreiung des Landes selbst einen grossen Anteil hatte. Diese Er-

fahrungen sind für uns, mit dem grossen schweizerischen Eisenbahnnetz, von besonderer Bedeutung und Wichtigkeit. Dazu sei gesagt, dass in unserem schwierigen und bedeckten Gelände die Eisenbahnsabotage leichter sein dürfte als im flachen und übersichtlichen Dänemark.

(Die Bilder wurden uns in zuvorkommender Weise von Herrn Generalmajor Bennike, dem derzeitigen Generalinspektor der dänischen Genietruppen, zur Verfügung gestellt, wofür wir bestens danken. Red.)

Aufschlussreiche Zahlen

Von Major i. Gst. A. Ernst

In amerikanischen Berichten, die zwar allgemein zugänglich, aber anscheinend wenig bekannt sind, finden sich Angaben über den Umfang der *alliierten* Luftwaffe, die uns zu denken geben sollten:

Zahl der Frontflugzeuge (im Zeitpunkt des höchsten Bestandes):

Alliierte Bomber:

RAF. (April 1945)	6956 Flugzeuge
USAAF. (März 1945)	7177 Flugzeuge

auf dem europäischen Kriegsschauplatz.

Alliierte Jäger und Jagdbomber:

RAF. (August 1944)	7728 Flugzeuge
USAAF. (Mai 1945)	6203 Flugzeuge

auf dem europäischen Kriegsschauplatz.

Diese Zahlen umfassen nur die in den Frontverbänden der alliierten Luftwaffe verfügbaren Flugzeuge. Nach den Erfahrungen des letzten Krieges muss für jedes Frontflugzeug mit einer Reserve von zwei Flugzeugen gerechnet werden, wenn der Frontbestand für eine