

Eisenbahnsabotage [Fortsetzung]

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung**

Band (Jahr): **21 (1945-1946)**

Heft 42

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-712201>

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.

Eisenbahnsabotage

(Fortsetzung)

Neben 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 Anleitungen 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 nicht ausschlaggebend, solange er in normalen Grenzen blieb. 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 sich aber sofort, als mit größeren Kriegshandlungen, wie z. B. mit einer alliierten Invasion in Jütland, gerechnet werden mußte. Die Aufgaben der Bahnverbindungen wären dann so groß geworden, daß diese Art von Zerstörungen nicht ohne Bedeutung geblieben wäre.

Die Vernichtung der Wassertürme gehörte zu der Gruppe von Zerstörungen, die erst in einer für die Deutschen kritischen Situation durchgeführt werden sollten. Trotz diesen Instruktionen wurden von den einzelnen Gruppen einige Wassertürme gesprengt, was in der Folge den eigenen Eisenbahnern große Unannehmlichkeiten brachte. Daß das Kdo. der Widerstandsbewegung nicht energisch dagegen einschritt, hatte zwei Gründe. Erstens war es durch die vorzeitige Sprengung einiger dieser Wasserreservoirs besser 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, dessen Wichtigkeit gerade in diesen abnormalen Kriegsverhältnissen die größte Stütze der Widerstandsbewegung war, da es ja in der Natur der Dinge lag, daß die Verbindungsmittel oft sehr gering waren und recht langsam zu wirken begannen.

Eine andere Methode der Zerstörung von deutschem Eisenbahnmaterial bestand darin, Sand oder Carborundum in die Lager, in die Vakuum- oder Luftdruckbremsen einzuführen. Durch eine Art Pasta, die in die Tender der Lokomotiven geschmiert wurde, war es mög-

lich, einen Zug schon nach kurzer Fahrt zum Stehen zu bringen. Alle diese geschilderten Methoden wurden mit der Zeit durch die Erfahrung 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 zeigte und den Gegner am meisten lähmte.

So waren z. B. die Gruppen in Herning Spezialisten in der Herbeiführung von Entgleisungen. In einem Fall gelang es einer dieser Gruppen, eines Tages einen Zug mit sechs 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 in einigen Tagen erwartet werden. Ein Kran war von Hamburg aus unterwegs, wurde aber in der Folge nach Süden befohlen, da er wegen einer anderen Zugsentgleisung auf einer wichtigeren Linie gebraucht wurde. Der Kran in Aarhus war erst nach 14 Tagen repariert und fiel in dem Augenblick auch in den Graben, als er den Tankwagen herausziehen sollte. Am Tag darauf war der Kran wieder auf dem Geleise. Am gleichen Abend liefen aber die Gruppen von Herning eine Rangiermaschine 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 dabei so schwer, daß er abermals zur Reparatur nach Aarhus gebracht werden mußte. Dort wurde er von den Gruppen der Widerstandsbewegung nach der Reparatur wieder gesprengt. Die Blockierung der Bahnstrecke bei Herning dauerte so zusammengenommen achtzehn Tage.

*

Wie bereits erwähnt, wurde bei allen Führern der Regionen und Gruppen größtes Gewicht auf die persönliche Initiative gelegt. Die Instruktionen an diese Führer gingen darum darauf aus, daß sie, um alles Wissenswerte über die deutschen Transporte zu erfahren, selbst Verbindung mit den Eisenbahnern halten sollten. Sie wußten an ihrem Standort selbst am besten, wie sie diese Aufgabe zu lösen hatten. Diese Verbindungen spielten auch lange Zeit zur vollen Zufriedenheit. Zur Beleuchtung der intimen Zusammenarbeit diene die 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 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 danach, die Bahnstrecken über die geführten Züge vorher zu orientieren und begnügten sich mit der Meldung, die einige Minuten vor der Ankunft des Zuges über die Strecken ging. Das war für die Dänen eine recht unbehagliche Situation, da sie dadurch ins Hintertreffen kamen. Es wurde daher ein anderes System in Gang gesetzt.

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

«Herzlichen Glückwunsch zum Hochzeitstag, Hans.»

Dieser Wortlaut bedeutete, daß auf dem Viadukt südlich der Bahnstation von Bramminge eine Entgleisung oder mindestens eine Linienblockierung vorbereitet werden soll. Ein anderes Telegramm an einen Eisenbahnfunktionär in Lunderskov mit dem Wortlaut: «Sende sofort meinen Smoking, Jens», verlangte die sofortige Sprengung aller Geleise einer bestimmten Strecke. Dieses System arbeitete in vielen Fällen sehr gut. Es war aber nicht immer leicht, innerhalb einiger Tage eine Reihe solcher Telegramme abzusenden ohne die Bewegung und die Sicherheit einzelner ihrer Mitglieder unnötig zu gefährden. Das System erwies sich auch als etwas steif, da es die Initiative der Ausführenden beschnitt, da man ja 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 der BBC. die Kommandoführung übernahmen.

Das Eisenbahnnetz Jütlands wurde in drei verschiedene Gruppen eingeteilt, die für die Kommandoführung durch die BBC. mit drei verschiedenen Kodeworten verbunden wurden.

Wurde das Kodewort I ausgesandt, bedeutete dies, daß die Eisenbahnstrecken von Frederikshavn über Hjørring, Aaleborg, Langaa nach Laurebjerg und von Hobro über Aalestrup nach Viborg für die Dauer von drei Tagen so weit als möglich unpassierbar gemacht werden sollten. Dieses Kodewort war darauf berechnet, im Falle von deutschen Transporten über den Hafen Frederikshavn oder nach und von Vendyssel. Dieses Kodewort wurde nie allein gebraucht, sondern nur in Verbindung mit dem Kodewort II oder III.

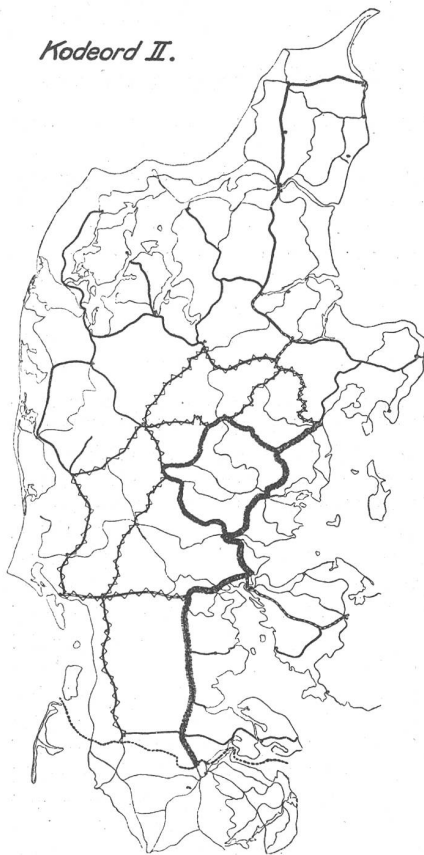
Kodewort I.



Die Pläne zu den Kodewörtern I, II und III. Wir sehen hier das Eisenbahnnetz von Jütland und, stark ausgezogen, die für das einzelne Kodewort geltenden und zu zerstörenden Bahnverbindungen. Auf dem Plan II sind auch die gleichzeitig zu sperrenden Umfahrungsmöglichkeiten eingezeichnet.

Das Kodewort II bedeutete, daß die ostjütländischen Langbahnen von Aarhus nach Padborg und der vielgebrauchte Umweg von Skanderborg nach Vejle über Silkeborg, Brande, für den Transport der nächsten drei Tage gesperrt werden sollten. Gleichzeitig sollten auch alle auf dieser Kodewortkarte bezeichneten Möglichkeiten die zerstörten Linien zu umfahren, ebenfalls für drei Tage blockiert werden. Dieses Kodewort, das oft in Verbindung mit dem Kodewort III gebraucht wurde, war

Kodewort II.



für den Fall von Truppen- und Materialtransporten über den Hafen Aarhus berechnet, welche am häufigsten durchgeführt wurden.

Mit dem Kodewort III wurden alle Transporte nach und von Südjütland, Transporte von den Inseln von oder nach Deutschland verunmöglicht. Damit wurden die Bahnen von Skern über Esbjerg, von Bramminge nach Tönder, von Branda nach Bramminge, von Fredericia über Lunderskov und Bramminge nach Padborg und die Querbahn zwischen Lunderskov und Bramminge wieder für drei Tage gesperrt.

Die einfache Wiederholung der Kodewörter bedeutete die Ausdehnung der Streckensperrung auf weitere drei Tage.

Die hierfür gebrauchten Kodewörter waren zu Beginn leicht zu erkennen, da die 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 Kodewörter war natürlich den Vertrauensleuten der Widerstandsbewegung so vertraulich als möglich auf irgendeinem Weg mitgeteilt worden. Die Kodewörter wurden immer dann geändert, wenn die Deutschen von z. B. durch Verhaftungen Kenntnis erhielten.

Nachdem sich dieses System einige Zeit bewährt hatte, machte man die Beobachtung, daß die Deutschen nach jeder Aussendung eines Kodewortes die Bewachung der Eisenbahnstrecken verschärften. Schon vorher war die Be-

wachung durch die alle 50 Meter aufgestellten Doppelposten so scharf, daß man sich keine Vermehrung wünschen konnte. Nach gemeinsamen Ueberlegungen mit England wurde ein neues System entwickelt, das etwas komplizierter war und zu Befürchtungen Anlaß gab, daß es im Lande nicht richtig verstanden werden könnte. Das geschah auch einmal als die Gruppen Aaleborg-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 von der BBC ausgestrahlte Aktionsbefehl galt wie früher für drei Tage. Der Befehl zur Verlängerung der Blockierung konnte natürlich jetzt nicht mehr in der einfachen Wiederholung des Kodewortes bestehen. Wurde zum Beispiel in einer Sendung von BBC am 16. 3. das Kodewort III am Abend mit dem Gruß an Hanne gegeben und sollte die Aktion fortgesetzt werden, wurde dafür am 19. 3. der Gruß an Trine übermittelt, der im Gegensatz zu Hanne an ungeraden Tagen gilt.

(Fortsetzung folgt.)

Kodewort III.

