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

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 53 (1978)

Heft: 4

Artikel: Widerstand im feindbesetzten Gebiet

Autor: Alboth, Herbert

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-704431

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Widerstand im feindbesetzten Gebiet

Oberstleutnant Herbert Alboth, Bern

In einem Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Sicherheitspolitik der Schweiz vom Juni 1973 ist im Abschnitt 426 auch über den Widerstand im feindbesetzten Gebiet die Rede. Es wird darin darauf hingewiesen, dass eine Besetzung des Landes durch einen Gegner nicht das Erlöschen jeden Widerstandes bedeuten darf. Ein Gegner soll auch in diesem Fall nicht nur mit Ablehnung, sondern mit aktivem Widerstand rechnen müssen. Diese Gewissheit in seiner Gewinn- und Verlustrechnung muss ein für uns positives Element sein. Der *bewaffnete Widerstand* gegen die Besetzungsmacht wird sich an die durch das Kriegsvölkerrecht gezogenen Schranken hinsichtlich der Teilnahme und der Bedingungen der Gewaltanwendung halten müssen. Der Bundesrat sagt auch, dass dieser Widerstand gegen die Besetzungsmacht sich an die durch das Kriegsvölkerrecht gezogenen Schranken hinsichtlich der Teilnahme und der Bedingungen der Gewaltanwendung wird halten müssen. Er kann nicht in demselben Ausmass zum voraus organisiert werden wie die militärische oder die zivile Verteidigung. Er hält im Bericht fest, dass aber alle Möglichkeiten, günstige Voraussetzungen für den aktiven Widerstand zu schaffen, früh wahrgenommen werden müssen.

Der Bundesrat unterstreicht im Bericht über die Sicherheitspolitik, dass auch der gewaltlose Widerstand der Bevölkerung einen hohen moralischen Wert hat. Als Elemente der Selbstbehauptung gehören beide Arten des Widerstandes gegen die Besetzungsmacht zur schweizerischen Strategie, da ihr Ziel die Befreiung und Wiederherstellung einer freiheitlichen, unabhängigen staatlichen Gemeinschaft, der allgemeinen strategischen Zielsetzung entspricht. Hingegen können sie *niemals Ersatz* für eine starke Verteidigungsbereitschaft sein; ihre Dissuasionswirkung ist dafür zu gering, weil sie erst nach einer Besetzung wirksam sein kann.

Durch den hier erwähnten Abschnitt 426 im Bericht des Bundesrates wird somit klar festgehalten, dass unsere Landesverteidigung umfassend geplant und vorbereitet wird, es keine Kapitulation vor einem Gegner geben kann und der Widerstand in anderer Form auch nach einer allfälligen Besetzung des Landes oder Teilen davon weitergeht.

Ein Beispiel aus Dänemark

Eisenbahnsabotage in Dänemark

In diesem Zusammenhang verdienen die Erfahrungen besondere Beachtung, die während des Zweiten Weltkrieges in den von den Deutschen besetzten Ländern gemacht wurden, wo sich aus kleinen Anfängen und auch mit anfänglich grossen Verlusten Kräfte des Widerstandes regten und sich mit der Zeit zu handlungsfähigen Gruppen einer Untergrundarmee etablierten. Für uns besonders interessant ist diese Entwicklung in Norwegen und Dänemark, in Jugoslawien, in Holland, Belgien, Frankreich und Italien. Wir tun gut daran, uns diese Erfahrungen in ihrer Gesamtheit zugänglich zu machen, sie auszuwerten und uns von den Erfahrungen leiten zu lassen. Es geht nicht um den Widerstand um jeden Preis, sondern um einen geführten, nach besonderen Grundsätzen und auf den grösstmöglichen Feindverlust ausgerichteten Widerstand. Eine wilde Knallerei aus allen Fenstern und Hinterhalten auf die Besetzungstruppen führt zu nichts und setzt die Zivilbevölkerung unverhältnismässig grossen und schweren Repressalien aus.

Das Beispiel eines sinnvollen, die Besetzungsmacht schädigenden und ihre Kriegsziele negativ beeinflussenden Widerstandes bietet uns die Eisenbahnsabotage in Dänemark, die auch in der von einem dichten Eisenbahnnetz überzogenen Schweiz Beachtung finden dürfte. Darüber liegen heute in Dänemärk selbst verschiedene Veröffentlichungen vor, die wir heute mit Übersetzungen aus dem Dänischen kurz analysieren möchten.

In den Nachkriegsjahren erschien darüber ein 26 Seiten umfassender Bericht, der sich vor allem mit der Eisenbahnsabotage in Jütland befasst. Es empfiehlt sich, dazu auch die damalige Eisenbahnkarte von Dänemark zu konsultieren.

Wie es begann

Die ersten Sabotagehandlungen, die den eigentlichen Widerstand gegen die deutsche Besatzungsmacht einleiteten, begannen in Kopenhagen. Die ersten grossen Leistungen gegen die deutsche Besatzungsmacht, ausgeführt durch die an Stärke und Erfahrung stets wachsende dänische Widerstandsbewegung, bestanden aus Angriffen auf verschiedene Radiofabriken, Industriewerke und andere grosse Anlagen im Dienste des Besetzers. Alle diese Handlungen wurden mit bewundernswürdigem Mut und mit ausgezeichneten Resultaten durchgeführt. Schon früher fanden auf der Insel Seeland und Jütland viele Sabotagehandlungen an Eisenbahnanlagen statt, deren erste 1942 aus einer Zugsentgleisung bestand. Zusammengerechnet betrugen die Fälle von Eisenbahnsabotage bereits im Jahre 1943 mehrere hundert. Dazu gehörte auch die Sprengung der drei Eisenbahnbrücken bei Langaa vom 18. November 1943. Wenn auch diese Zerstörungsaktionen technisch richtig und ohne Verluste durchgeführt wurden, konnte ihnen noch keine grössere Bedeutung zukommen, weil sie in bezug auf Zeit und Raum unzusammenhängend waren und der taktischen Planung entbehrten. Dadurch war es den Deutschen immer wieder möglich, die Zerstörungen zu umfahren und ihre Transporte über Nebenstrecken zu führen. Eine Ausnahme bildete lediglich die erwähnte Zerstörung der Gudenaabrücken bei Langaa, wo durch die gleichzeitige Sprengung der Bahnstrecken Randers–Ryomgaard das Umfahren der Brükken erschwert wurde.

Solange Schweden den Transit nach Finnland und Norwegen erlaubte, waren die Eisenbahnlinien von Jütland von untergeordneter Bedeutung für die deutsche Wehrmacht; abgesehen von den Truppentransporten von und nach Jütland. Als aber Schweden im Jahre 1943 diesen Transit unterband, wurde das jütländische Eisenbahnnetz zur wichtigsten Verbindung zwischen Deutschland und Norwegen, wie zu gewissen Zeiten auch nach Nordfinnland. Dabei spielten die Häfen Fredrikshavn, Aalborg und Aarhus an der Ostküste Jütlands bei der Ein- und Ausschiffung eine grosse Rolle. Es liegt auf der Hand, dass die grossen Truppenkörper und später auch die bedeutenden Festungsbauten in Jütland an das Eisenbahnnetz dieser dänischen Hauptinsel recht grosse Anforderungen stellte.

Im Gegensatz dazu stand die Tatsache, dass es in Jütland wenige Fabrikanlagen gab, die für die Deutschen von grösserer Bedeutung waren. Es war daher eine richtige taktische Überlegung, das Hauptgewicht der Widerstandsaktionen auf die Eisenbahnsabotage zu legen, während die gleichen Überlegungen dazu führten, dass auf Seeland und in Kopenhagen die Fabriksabotage Vorrang haben musste. Die wenigen jütländischen Fabriken, welche für die deutsche Kriegsindustrie arbeiten mussten, haben natürlich alle Möglichkeiten genutzt, um die Produktion immer wieder zu stoppen, doch spielte diese Form der Sabotage in Jütland keine grosse Rolle.

Eisenbahnkarte von Dänemark

Taktik, Ausrüstung und Material

Um die Organisation der Eisenbahnsabotage richtig zu verstehen, ist es notwendig auf die besonderen Verhältnisse von seiten der deutschen Transportprobleme einzugehen. Die Häfen, die für die Verbindungen nach Norwegen so wichtig waren, liegen in Ostjütland. Es wird daraus klar, dass die grösste Bedeutung den langen, doppelgleisigen Strecken zwischen Aalborg und Lunderskov und der von dort nach Padborg führenden eingleisigen Linie zukam. Unter normalen Verhältnissen sind sie in der Lage, den Verkehr von und nach den genannten Häfen zu übernehmen. Ergeben sich aber Stauungen, kann der Verkehr auch ganz auf andere Bahnen umgelegt werden, wie z. B. die Westbahn, die Thybahn und zahlreiche andere Kombinationen, wie sie sich aus dem dichten Eisenbahnnetz Jütlands ergeben. Nur die kleinen Privatbahnen in Mitteljütland eignen sich nicht für den schweren Militärverkehr.

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

Es wurden aber überall nur kleine Mengen Sprengstoff und fast keine Waffen vorgefunden. Teils aus diesem Grunde und zum andern Teil dem Mangel an geeigneten Instruktoren war es zuzuschreiben, dass die Ausbildung gering und ungenügend war. Im Verlauf des Frühjahrs und der ersten Sommermonate gelang es dann doch, einen Teil Material aus England zu erhalten. Mit der Zeit kamen auch die dringend benötigten Instruktoren, die es zusammen mit den immer steigenden Materiallieferungen fertig brachten, dass zu Beginn der zunehmenden Dunkelheit im August, auf allen Eisenbahnlinien die nötigen Aufgaben erfüllt werden konnten. Die Organisation und die Ausbildung wurden aber nie abgeschlossen, sie wurde es eigentlich auch nie, da sich ständig mehr Leute und Ortschaften der Widerstandsbewegung anschlossen; der Zustrom an Waffen, besseren und neuen Ausrüstungen und Mitteln nahm immer mehr zu. Erst im September 1944 konnte man sagen, dass alle Gruppen so gut ausgerüstet und ausgebildet waren, 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 sogenannte Plastik (oder P. e. 2) und 808 verwendet. Der erste wird von den Dännen als ein sehr wirkungsvoller Sprengstoff geschildert, dessen Sprengkraft die des Trotyl um 50 Prozent überstieg, der andere bestand aus einem Nitroglyzerinstoff, dessen Sprengkraft ungefähr der des Trinitrotoluols entsprach. Beide Sprengstoffe waren plastisch und konnten daher nach dem Sprengobjekt geformt werden (entspricht unserem sogenannten Zivilsprengstoff in der Form, aber nicht ganz in der Anwendung als freie Ladung), was die Wirkung natürlich bedeutend erhöhte und bessere Resultate ergab als die Anwendung von geformten Pressladungen (bei uns Ordonnanzsprengstoff).

Als Zündmittel wurden hauptsächlich die sogenannten Sprengbleistifte verwendet, die mit Verzögerungszündern von 10 Minuten bis 24 Stunden geliefert wurden. Die Funktion dieser Zünder beruhte auf einer Temperatur von 20 Grad. Bei höheren Temperaturen wurde die Verzögerung verkürzt und bei niederer 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. (Wahrscheinlich eine Art der auch bei uns bekannten Zug- oder Druckzünder.) Daneben wurde auch die langsam brennende Zeitzündschnur gebraucht und dazu von den Dänen die englische Bickfordschnur verwendet. In der englischen Cortexschnur erhielt die dänische Widerstandsbewegung die rasch detonierende Knallzündschnur, mit der die einzelnen Ladungen verbunden wurden. Zur speziellen Verwendung kamen auch speziell konstruierte Zug- und Druckzünder, wie eine besondere Zünderart, die auf das Nachlassen eines bestimmten Zuges oder Druckes reagierte.

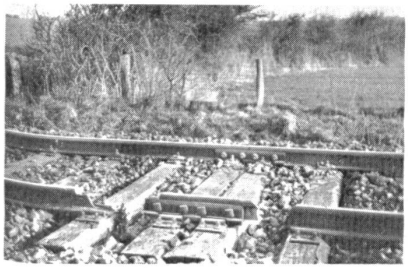
Wie bereits erwähnt, wurde durch Geleisesprengungen auch schon früher ausgezeichnete Eisenbahnsabotage betrieben. Wie es nicht anders zu erwarten war, wurde dabei aber der kostbare Sprengstoff verschwendet, da man nicht genau wusste, wieviel Sprengstoff die einzelnen Sprengobjekte, besonders Eisenbahnschienen, in jedem Falle brauchten. Es standen wohl englische Anweisungen zur Verfügung; die englischen Schienen waren aber den dänischen nicht gleich, so dass zuerst die den eigenen Verhältnissen entsprechenden Masse und Gewichte gesucht werden mussten. Auch in Dänemark versuchte man wenn immer möglich die Schienenstösse zu sprengen, um so mit einer Sprengung zwei Schienenlängen zu vernichten. Um zu sehen, wie sich eine solche Sprengung bei einer in Betrieb stehenden Bahn auswirkt, wurde am 19. April 1944 ein Versuch an der Linie zwischen Lunderskov und Andst unternommen. Das Resultat war aber kläglich, da die direkt an die Schiene angelegten Ladungen von zweimal 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 Lösungen erzielt wurde. Auf der Grundlage dieser Versuche wurden nach allen Landesteilen Instruktoren ausgesandt, die dann bei den weiteren Aktionen ihre Erfahrungen vermehrten. Diese praktischen Erfahrungen und Versuche bildeten die Grundlagen der Weisungen, die dann im Juli herausgegeben wurden und umfassend alle Möglichkeiten behandelten, die beim Angriff auf Transporte aller Art in Frage kamen.

Diese Instruktionen stützten sich auf einen Operationsbefehl 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 auch die Angaben über gewisse Kodesignale, welche die B.B.C. im Zusammenhang mit solchen Kampfhandlungen aussenden würde.

Diese Instruktionen sagten darüber, in einem kurzen Auszug 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. Gelingt dies ausnahmsweise doch, erzielt man dadurch oft ausgezeichnete Resultate.
- In 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 kommen die Ladungen auf jede Seite des Stosses, bei aufliegenden Stössen in die Mitte unter die Scheine, so dass beide Ladungen unter eine Schwelle zu liegen kommen und eine Schwelle dazwischen bleibt.
- Die Ladungen werden mit Erde und Rasenziegeln verdämmt.
- Handelt es sich um eine gewöhnliche Geleisesprengung, erfolgt die Zündung mit Zeitbleistift oder nur durch die einfache mit einem Zündholz gezündete Zeitzündschnur. Soll ein Zug zum Entgleisen gebracht werden, erfolgt die Zündung durch einen Signalzünder, der mit den Ladungen durch ein Stück Knallzündschnur oder Zeitzündschnur verbunden ist, dessen Länge so berechnet wird, dass die Sprengung so dicht vor der Lokomotive erfolgt, dass sie keine Gelegenheit erhält vor der Sprengstelle anzuhalten.
- Bei doppelt geführten Strecken werden beide Geleise gesprengt.

Es erwies sich rasch, dass selbst die Absprengung von grossen Schienenstücken nicht genügte, um mit Sicherheit eine Entgleisung herbei zu führen. 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 Halbteile des Zuges wurden an der Sprengstelle auf ihre Seiten geschoben, eine neue Schiene eingelegt, und der Schaden so in allzu kurzer Zeit behoben. Es musste daher zu stärkeren, als den in den Instruktionen empfohlenen Mitteln gegriffen werden. Man ging dazu über, die Schiene mit vier Ladungen zu sprengen und erreichte damit eine Lücke



Detail einer Schienensprengung

Sprengung und Blockierung einer Bahnlinie

Durch eine Sprengung wurde auch der ganze Unterbau einer Bahnlinie weggefegt.

von mindestens 3 m. Die eine der vier Ladungen betrug 1,5 kg und wurde unter die Mitte einer Schwelle so gelegt, dass sie auseinandergerissen wurde und darunter ein grosses Loch im Geleise entstand.

Die neuen Instruktionen zeigten in der Folge auch bessere Resultate, die aber teilweise durch die vermehrten Bahnpatrouillen der Deutschen wieder aufgehoben wurden. Die Ladungen wurden daher 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 schon erwähnte Bleistiftzünder in Frage, da die übrigen weniger gut versteckt werden konnten.

Neben dem Sprengen der Geleise kannten die Dänen 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 dänischem Trotyl durchgeführt. In den 5 m hohen Damm wurde ein Loch von 20 bis 25 m Länge gegraben. Obwohl 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 gut, kostetet aber viel Arbeit und eine beträchtliche Masse Sprengstoff. Der Sprengstoff wurde in einem mit einer Aufschrift getarnten Fass aus Kopenhagen an die Sprengstelle gefahren.

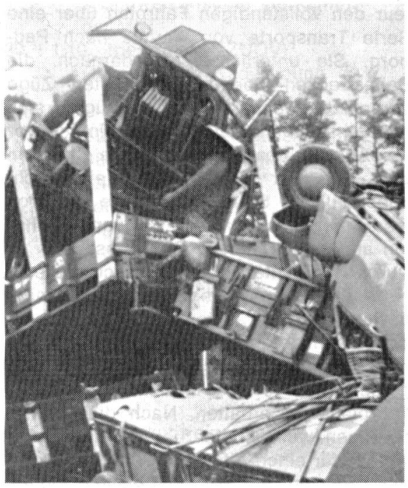
Neben der Zerstörung von Eisenbahnlinien wurden die Widerstandsgruppen auch in der Vernichtung von Reparaturwerkstätten, Transformatoren, Stromleitungen, Lokomotiven, Drehscheiben, Signalanlagen und Sicherheitsvorrichtungen instruiert und praktisch ausgebildet. Sie erhielten Anleitungen darüber, wie 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 Zugsverkehrs 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 Stillegung 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 Kommando 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 Paste, die in die Tender der Lokomotiven geschmiert wurde, war es möglich, 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 unterwegs, wurde aber in der



Auswirkungen einer Geleisesprengung der dänischen Widerstandsbewegung 1943.

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, als er den Tankwagen herausziehen sollte, auch in den Graben. Am Tag darauf war der Kran wieder auf dem Geleise. Am gleichen Abend liessen 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 18 Tage.

Die Verbindungen

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 über eine Serie Transporte von Aarhus nach Padborg. Sie unterliessen es darnach, 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 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 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 B.B.C. die Kommandoführung übernahmen.

Das Eisenbahnnetz Jütlands wurde in drei verschiedene Gruppen eingeteilt, die für die Kommandoführung durch die B.B.C. mit drei verschiedenen Kodeworten verbunden waren.

Wurde das Kodewort I ausgesandt, bedeutete dies, dass die Eisenbahnstrecken von Frederikshavn über Hjörring, 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 Vendsyssel. Dieses Kodewort wurde nie allein gebraucht, sondern nur in Verbindung mit dem Kodewort II oder III.

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 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 davon, 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 Bewachung durch die alle 50 m aufgestellten Doppelposten so scharf, dass man sich keine Vermehrung wünschen konnte. Nach gemeinsamen Überlegungen mit England wurde ein neues System entwickelt, das etwas komplizierter war und zu Befürchtungen Anlass gab, dass es im Lande nicht richtig verstanden werden konnte. Das geschah auch einmal, als die Gruppen Aaleborg–Hobro–Aaalestrup–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 B.B.C. 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 B.B.C. am 16. März das Kodewort III am Abend mit dem Gruss an Hanne gegeben und sollte die Aktion fortgesetzt werden, wurde dafür am 19. März der Gruss an Trine übermittelt, der im Gegensatz zu Hanne an ungeraden Tagen galt.

Es geschah oft, dass der Entschluss zur Sendung eines solchen Befehles so spät am Abend getroffen wurde, dass man nicht mit Sicherheit annehmen konnte, ob die Aussendung noch in nützlicher Zeit erfolgen könne. Es musste also an beide Möglichkeiten gedacht werden, die eine für den geraden Tag und die andere für den ungeraden Tag. So wurde am 24. April, einem Tag, das es nicht sicher war, ob die Verbindung klappt, folgendes Telegramm nach London übermittelt:

«Sendet fünfundzwanzigsten Gruss an Olaf und Trine rpt. Olaf und Trine gleich sechsundzwanzigsten an Franz und Hanne rpt. Franz und Hanne.»

Die dänische Widerstandsführung war so sicher, dass die Aktion, wenn sie nicht, wie gewünscht, am 25. in Gang kam, in jedem Fall am 26. gestartet wurde.

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 wünschbar und nötig gewesen wäre. Das ist darauf zurückzuführen, dass die Funker an verschiedenen Stellen Jütlands arbeiten mussten und die Sendezeiten – nur einmal am Tage – vom frühen Morgen bis in die späten Abendstunden wechselten. Dazu war die Verbindung mit den Funkern aus Sicherheitsgründen so sehr 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.

Im Zeichen der Befreiung

Die Eisenbahnsabotage in Jütland erreichte ihren Höhepunkt in den Monaten Februar bis April 1945. Sie war ein unersetzlicher Teil der alliierten Invasionsplanung in Deutschland. Es wurde dadurch der deutschen Kriegsführung unmöglich gemacht, rechtzeitig Truppen aus Norwegen und Dänemark nach Norddeutschland zu verschieben, um so den Vorstoss der englischen Rheinarmee unter Marschall Montgomery zu begegnen. Die dänische Widerstandsbewegung hat durch ihren heldenmütigen und gefährlichen Einsatz dazu beigetragen, dass der Krieg in seinen letzten Phasen bedeutend abgekürzt wurde und weitere Blutopfer und Zerstörungen unterblieben.

Diese grosse und wirkungsvolle Arbeit der dänischen Widerstandsbewegung wurde in «Militaert Tidsskrift» in einigen Karten dargestellt, die im Zeitraum von je zwei Wochen alle Zerstörungen und Sprengungen der jütländischen Eisenbahnanlagen grafisch zur Darstellung bringen. Deutlich ist daraus auch der Verlauf der letzten Kriegsphasen und die auf einen Höhepunkt zutreibende Häufung der Sprengungen erkennbar, die in der letzten Kriegsphase

auch ihren Teil zur Kapitulation beitrugen. Dieser 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 selbst an der Befreiung ihres Landes einen grossen Anteil hatte und den Alliierten allen Respekt abzwang. Die dänischen Patrioten haben den Deutschen das Leben verleidet und sie zum immer grösseren Einsatz ihrer Truppen gezwungen, die sie an ihren äusseren Fronten so nötig gebraucht hätten.

Diese Erfahrungen sind für uns, mit dem grossen schweizerischen Eisenbahnnetz, von besonderer Bedeutung. Dazu sei noch festgestellt, dass uns das Gelände die Eisenbahnsabotage mehr erleichtern dürfte, als dies im flachen und übersichtlichen Dänemark der Fall war. Dieser Bericht zeigt uns aber auch deutlich, dass wir nicht nur bei den grossen Kriegführenden, sondern auch bei den kleinen, um ihre Freiheit kämpfenden Nationen, für unsere Armee viele wertvolle Erfahrungen und Anregungen finden. Das fällt uns um so leichter, da uns die nordischen Länder wie Dänemark und Norwegen auch menschlich sehr nahe stehen.

Termine

April

15. Schaffhausen (KOG + UOV)
13. Schaffhauser Nachtpatrouillenlauf

16. UOV Nidwalden
3. Nidwaldner Geländelauf

22. Zug (UOV)
10. Marsch um den Zugersee

22./23. Spiez
10. General-Guisan-Marsch

29. Zug (SUOV)
Delegiertenversammlung

Mai

4. Emmenbrücke (UOV)
Reussfahrt

20. Schöftland (AUOV)
Aarg. Mehrkampfturnier

20./21. Bern (UOV)
19. Schweizerischer Zwei-Tage-Marsch

27. Luzern (LKUOV)
Zentrale Kaderübung

27./28. Meilen (UOG Zürichsee r. Ufer)
5. Zürichsee-Dreikampf

Juni

3./4. Eidgenössisches Feldschiessen

9./10. Thun
KUT des Verbandes Bernischer UOV

10. Schmerikon SG
UOV Oberer Zürichsee
Achtkampf

16./17. Biel
20. 100-km-Lauf von Biel und militärischer Gruppen- und ziviler Einzelwettkampf

17. Zürich (UOV)
Kant. Patrouillenlauf
KUOV Zürich-Schaffhausen

17./18. Arbon (UOV)
7. Militärischer Dreikampf

24./25. Sempacher Schiessen

Juli

30.6.– 2.7. Olten
Nordwestschweizerische KUT

1. Sempacher Schlachtfeier

September

2. UOG Zürichsee rechtes Ufer
Pfannenstiel-OL

3. Basel
Veteranentagung SUOV
UOV Habsburg
Habsburger Patrouillenlauf

16. Bremgarten (AUOV)
Sternmarsch

23. Luzern
Patrouillenlauf F Div 8

23. Bronschhofen
1. Schweizerischer Vierkampf der MLT

30.+1.10. Ibergeregg (ZUOV)
Gemeinsame Kaderübung

Oktober

7./8. Bündner Offiziersgesellschaft
Bündner Zweitagemarsch
Chur–St. Luzisteig

14. Tafers (UOV Sense)
3. Militärischer Dreikampf

22. Kriens (UOV)
Krienser Waffenlauf

28. Glaubenberg (LKUOV)
Zentrale Kaderübung

28. UOG Zürichsee rechtes Ufer
14. Nacht-Patr-Lauf

November

4./5. Zentralschweizerischer Nachtdistanzmarsch

18. Sempach (LKUOV)
Gedenkgottesdienst

1980

Juni

13.–15. Solothurn/Grenchen
Schweizerische Unteroffizierstage
SUT

Das EMD hat's versprochen: Kein Mensch denkt an die Aufhebung der Militärspiele! Fix Zobrist, Hendschiken