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

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 21 (1945-1946)

Heft: 41

Artikel: Eisenbahnsabotage

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-712158

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: 08.08.2025

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

Eisenbahnsabotage

(Ein Bericht der dänischen Widerstandsbewegung)

Die Bildung einer schweizerischen Partisanenarmee ist das in letzter Zeit vielgehörte Stichwort in den Diskussionen um die Armeereform. In einer seiner letzten Reden hat auch der tschechische Staatspräsident die Auffassung vertreten, daß trotz Atombombe eine wohlorganisierte und ausgerüstete Partisanenarmee auch in Zukunft der stärkste Schutz eines jeden Kleinstaates sei, der sich mit seinen immer beschränkten Mitteln nie die Rüstung der großen Nachbarn gestatten könne. Dr. Benesch ist sicher einer derjenigen Männer, denen die blutigen Erfahrungen des innern Widerstandes zur Verfügung stehen, um sich darüber auch maßgebend äußern zu dürfen.

Das Studium dieser auftauchenden Fragen und Probleme wird für die Gestaltung unserer Armee bestimmt nicht ohne Einfluß sein und wir tun gut daran, alle Erfahrungen der Partisanenarmeen und Widerstandsbewegungen der besetzten Länder dieses Krieges gründlich zu verfolgen und zu studieren. Nach dem Rückgang der Flut der mehr sensationellen Enthüllungen, beginnen nun die Quellen der nüchternen Tatsachen zuverlässiger zu fließen und geben uns manch wertvollen Hinweis auf die technischen Mittel, Methoden und besonderen Organisationen. Wir sollten daher keine Mühe scheuen, diese Quellen im Interesse der künftigen Landesverteidigung auch für uns zu erschließen.

*

Der heutige Generalinspektor der dänischen Genietruppen, Generalmajor V. Bennike, veröffentlicht in der Aprilnummer der dänischen «Militaert Tidsskrift» einen interessanten Beitrag über die Organisation und den technischen Einsatz der Eisenbahnsabotage in Jütland. Ich entnehme diesem 26 Seiten umfassenden Bericht das für uns Wertvolle und Neuartige. Es empfiehlt sich, um diesen Bericht und seine Angaben richtig zu verstehen, eine Eisenbahnkarte Dänemarks vorzunehmen.

Die ersten Sabotagehandlungen, die den eigentlichen Widerstand gegen die deutsche Besetzungsmacht einleiteten, begannen in Kopenhagen. Die ersten großen Leistungen der dänischen Widerstandsbewegung bestanden in Angriffen auf verschiedene Radiofabriken, Industriewerke und andere große Anlagen. Alle diese Handlungen wurden mit bewunderungswürdigem Mut und mit ausgezeichneten Resultaten durchgeführt. Schon früher fanden auf den Inseln Seeland und Jütland viele Sabotagehandlungen an Eisenbahnanlagen statt, deren erste Ende 1942 in einer Zugsentgleisung bestand. Zusammengerechnet betrugen die Fälle von Eisenbahnsabotage im Laufe des Jahres 1943 mehrere hundert. Dazu gehörte auch die Sprengung der drei Eisenbahnbrücken bei Langaa am 18. November 1943. Selbst wenn die Zerstörungsarbeiten gut und richtig durchgeführt wurden, konnte ihnen deshalb noch keine größere Bedeutung zukommen, weil sie in Zeit und Raum unzusammenhängend waren und nicht auf einem wirklichen Plan beruhten. Diese Tatsache gestattete den Deutschen, immer wieder die Zerstörungen zu umfahren und ihre Transporte über Nebenstrecken zu führen. Eine Ausnahme davon machte die erwähnte Aktion gegen die Gudenaabrücken bei Langaa, wo man durch die gleichzeitig durchgeführte Sprengung der Bahnlinien Randes-Ryomgaard, das Umfahren der Brücken erschwerte.

Solange Schweden den Transit nach Finnland und Norwegen erlaubte, waren die Eisenbahnlinien von Jütland von untergeordneter Bedeutung für die deutsche Wehrmacht, wenn man von Truppentransporten von und nach Jütland absieht. Als aber Schweden diesen Transit im Jahre 1943 verbot, wurde das jütländische Eisenbahnnetz zur wichtigsten Verbindung zwischen Deutschland und Norwegen, wie zu gewissen Zeiten auch nach Nordfinnland. Dabei spielten die Häfen Frederikshavn, Aalborg und Aarhaus an der Ostküste Jütlands bei der Ein- und Ausschiffung eine große Rolle. Es ist ganz klar, daß die großen Truppenkörper und später auch die bedeutenden Festungsbauten in Jütland, an das Eisenbahnnetz dieser dänischen Hauptinsel recht große Anforderungen stellten.

Im Gegensatz dazu stand die Tatsache, daß es in Jütland wenige Fabrikanlagen gab, die für die Deutschen von größerer Bedeutung waren. Es war daher natürlich, das Hauptgewicht der Widerstandsarbeit auf die Eisenbahnsabotage zu legen. Aus den gleichen Ueberlegungen war es daher auch selbstverständlich, daß auf Seeland und hauptsächlich in Kopenhagen, wieder die Fabriksabotage wichtiger war. Die wenigen jütländischen Fabriken, welche für die deutsche Kriegsindustrie arbeiteten, taten natürlich ihr bestes, die Produktion zu stoppen, doch diese Form der Sabotage spielte in diesem Landesteil keine große Rolle.

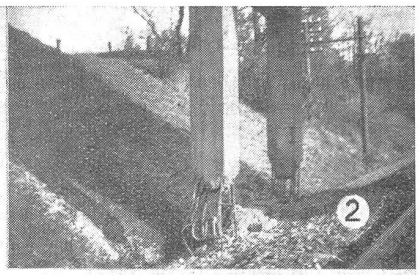
*

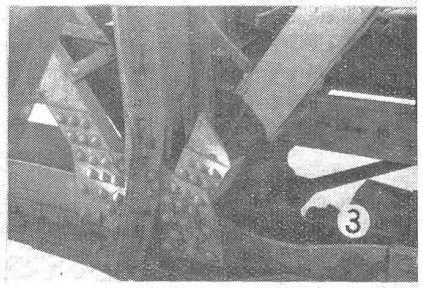
Um die Organisation der Eisenbahnsabotage richtig zu verstehen, muß man die Verhältnisse von der Seite der deutschen Transportprobleme her beleuchten. Die Häfen, welche für die Norwegenverbindung der Deutschen so wichtig waren, liegen in Ostjütland. Es ist daher klar, daß die wichtigste Bedeutung auf den langen, doppelgeleisigen Strecken zwischen Aalborg und Lunderskov und der eingleisigen Linie von hier nach Padborg liegt. Unter normalen Verkehrsverhältnissen sind sie imstande, allen 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 eine Menge anderer Kompensationen, wie sie sich aus dem dichten Eisenbahnnetz Jütlands ergeben. Nur die kleinen Privatbahnen in Mitteljütland eignen sich nicht für den schweren Militärverkehr.

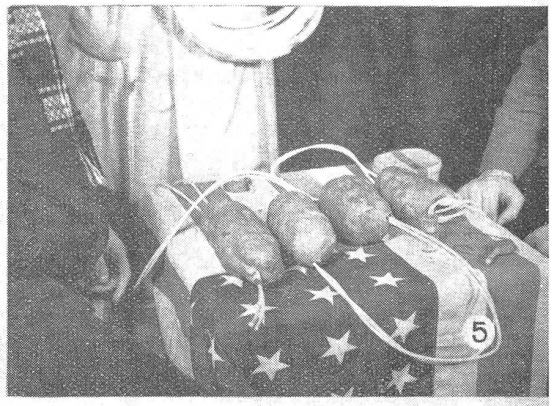
Als im Winter 1943/44, nachdem die Regierung am 29. August ganz mit den Deutschen gebrochen hatte, die Kader des Heeres aus der Internierung entwichen und ein großer Teil von ihnen in der Widerstandsbewegung untertauchten, wurde der Landesteil Jütland in drei Regionen eingeteilt. Die Organisation war 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.

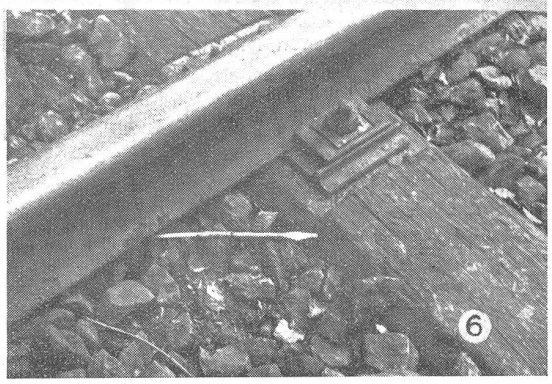
Es wurden aber überall nur kleine Mengen Sprengstoff und fast keine Waffen vorgefunden. Teils aus diesem Grunde und zum andern Teil dem Mangel an geeigneten Instruktoren war es zuzuschreiben, daß die Ausbildung gering und ungenügend war. Im Verlauf des Frühjahrs und der ersten Sommermonate gelang es 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 konnte es eigentlich auch nie, da sich ständig mehr Leute und Ortschaften der Widerstandsbewegung anschlossen, der Zustrom an Waffen, bessern und neuen Ausrüstungen und Mitteln immer mehr zunahm. 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









① Gesprengte Eisenbahnbrücke bei Esbjerg, die später provisorisch mit Eisenbalken repariert wurde.

② Dieses Bild zeigt einen Sprengungsversuch, der den Sabotagezweck nicht erreichte. Es ist ein Beispiel dafür, wie man eine Betonbrücke nicht sprengen soll, da die Sprengung an diesen zwei Pfeilern mit zu schwachen Mitteln durchgeführt wurde und die Brücke hängen blieb.

③ Sprengung des Knotenpunktes einer Eisenbahnbrücke über den Gudenaa am 18. November 1943. Die Brücke fiel nicht zusammen, verlor aber ihre Tragkraft. Es dauerte bis zum 17. Dezember, bevor die Brücke wieder befahrbar war.

④ Sprengung des Bahndammes zwischen Daugaard und Vejle mit 300 kg dänischem Trotyl. Deutlich sind die beiden gekrümmten und in der Luft hängenden Geleise zu sehen. Es dauerte zwei Tage, bis die Bahn wieder benutzbar war.

⑤ Dieses Bild zeigt vier Sprengladungen aus plastischem Sprengstoff, die durch eine doppelt geführte Knallzündschnur miteinander verbunden sind. Rechts ist das Ende der Cortexschnur zu sehen, die entweder mit dem sog. «Sprengbleistift» oder mit Sprengkapsel und Zeitzündschnur verbunden wird.

⑥ Zur Sprengung vorbereitete Geleiseanlage. Die Ladungen sind unter den Schienen und Schwellen versteckt. Sichtbar ist nur noch der Sprengbleistift, der durch das Zusammendrücken des einen Endes bereits entsichert und gezündet wurde.

(Die Photos verdanken wir Herrn Generalmajor V. Bennike - Red.)

sog. Plastic (oder P. e. 2) und 808 verwendet. Der erste wird von den Dänen als ein sehr wirkungsvoller Sprengstoff geschildert, dessen Sprengkraft die des Trotyls um 50% überstieg, der andere bestand aus einem Nitroglyzerinsprengstoff, dessen Sprengkraft ungefähr der des Trinitrotoluols entsprach. Beide Sprengstoffe waren plastisch und konnten daher nach dem Sprengobjekt geformt werden (entspricht unserm sog. 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 sog. 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. (Es handelt sich hier wahrscheinlich um einen chemischen Zünder, der ein Glasröhrchen mit einer Flüssigkeit enthält.) 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 natürlich auch die langsam brennende Zeitzündschnur gebraucht und dazu von den Dänen die englische Bickfordschnur verwendet. In der englischen Cortexschnur erhielt die däni-

sche 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 die Geleisesprengungen auch schon früher ausgezeichnete Eisenbahnsabotage betrieben, doch wie es nicht anders zu erwarten war, wurde dabei 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 im Betrieb stehenden Bahn auswirkt, wurde am 19. April 1944 einen 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 BBC. 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 Aeußere 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 Schiene, 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 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 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 von mindestens 3 m. Die eine der vier Ladungen betrug 1,5 kg und wurde unter die Mitte einer Schwelle gelegt, so 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—25 m 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 gut, kostete aber viel Arbeit und eine beträchtliche Masse Sprengstoff. Der Sprengstoff wurde in einem mit einer Aufschrift getarnten Faß aus Kopenhagen an die Sprengstelle gefahren. (Fortsetzung folgt.)

Literatur

Hans Nawiasky: **«Kann das deutsche Volk für Demokratie und Weltfrieden gewonnen werden?»**

Diese Schrift erhält durch die Tatsache besonders Gewicht, daß der Verfasser unlängst als Sachberater der bayrischen Regierung in Deutschland weilte und daher Gelegenheit hatte, sich mit der derzeitigen Lage des deutschen Problems vertraut zu machen. Sachlich und objektiv bemüht sich Nawiasky, die Ursachen und Auswirkungen des Nationalsozialismus zu ergründen und kommt dann in der Folge zum Schluß, daß ein wahrhaft demokratisches Deutschland berufen sein wird, als Mitglied der europäischen Völkerfamilie seine Aufgabe zu erfüllen. Wir halten diese Schrift für sehr lesenswert. (Europa-Verlag, Zürich.)

Winnetou.

Dem Rascher-Verlag, Zürich, haben wir es zu verdanken, daß diese prächtige Abenteurergeschichte von Karl May einmal mehr Auferstehung feiern kann. Der Bearbeiter hat sie wohltuend gekürzt und wir zweifeln nicht daran, daß der erste Band, sorgfältig und vornehm ausgestattet, von allen Jungen zwischen 10 und 80 Jahren begeistert begrüßt wird.

Im gleichen Verlag erschien wiederum ein neues **Pestalozzi-Buch,** diesmal mit den philosophischen Schriften und «Reden an mein Haus» als Inhalt. Das Buch zeigt uns den klar und logisch denkenden Pädagogen, den seherischen Mahner seines Volkes und wir haben dem Verlag dankbar zu sein, da er uns in diesem Jahr eine Reihe Bücher, die sich mit den Werken Pestalozzis befassen, zur Verfügung stellt.